

第 12 次 常陸太田市交通安全計画

—令和 8 年度～令和 1 2 年度—
交通事故のない社会を目指して

令和 8 年 8 月

常 陸 太 田 市

は じ め に

(まえがき)

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、常陸太田市では、昭和46年度以降11次にわたる常陸太田市交通安全計画を策定し、関係機関及び民間団体等の協力のもと交通安全に関する諸施策を実施してきた。

その結果、昭和63年に過去最多を記録した交通事故による死者数（13人）は、以後半減し、平成15年以降、交通事故発生件数、負傷者数ともに減少傾向が続いているが、令和3年と令和7年を比較すると、交通事故発生件数は66件から71件若干増加していることから、死傷者数の減少を目指して一層の交通事故防止活動の推進強化を図ることが必要であると考えられる。

このようなことから、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、交通安全思想の普及や交通安全運動の展開、交通安全施設の整備など、令和8年度から令和12年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策を定めるものであり、市及び関係機関は、県及び関係団体との連携を強化し、交通事故の脅威から市民を守り、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現に向けて、本計画に登載された各種施策を強力に推進するものとする。また、本計画は本市総合計画と整合を図り、安全で安心して移動できる交通環境づくりの指針として位置付けるものとする。

目 次

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節 道路交通安全についての目標	1
Ⅰ 道路交通事故の現状と今後の見通し	1
1 道路交通事故の現状	1
2 道路交通事故の見通し	2
Ⅱ 交通安全計画における目標	2
第3節 道路交通安全についての対策	3
Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点	3
〈重視すべき視点〉	3
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	3
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	3
(3) 生活道路における安全確保	4
(4) 先端技術の活用推進	4
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	5
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	5
Ⅱ 講じようとする施策	5
1 交通安全教育等の推進	5
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	5
(2) 効果的な交通安全教育の推進	8
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	8
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	11
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	11
(6) 安全運転管理の推進	11
2 高齢者交通事故防止対策	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（再掲） 1（1）	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進（再掲） 1（2）	12
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（再掲） 1（3）	12
3 通学路における交通安全の確保	12
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	12
(2) 交通安全施設等の整備事業の推進	13
(3) 自転車利用環境の総合的整備	13
4 交通安全施設等の整備等	13
(1) 生活道路等における人優先の 安全・安心な歩行空間の整備（再掲） 3（1）	14
(2) 高規格道路の整備と生活道路との機能分化	14
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進（再掲） 3（2）	15
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	15
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	15

(7) 無電柱化の推進	15
(8) 自転車利用環境の総合的整備（再掲） 3（3）	15
(9) 交通需要マネジメントの推進	15
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	16
(11) 総合的な駐車対策の推進	16
(12) 道路交通情報の充実	17
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
(14) 自動車の安全性の確保	18
(15) 自転車の安全性の確保	18
(16) 救助・救急体制の整備	18
(17) 救急関係機関の協力関係の確保等	19
(18) 自動車損害賠償保障制度の充実等	19
(19) 損害賠償の請求についての援助等	19
(20) 交通事故被害者支援の充実強化	20

第2章 その他の交通の安全

第1節 鉄道交通の安全	21
Ⅰ 鉄道事故のない社会を目指して	21
Ⅱ 交通安全計画における目標	21
Ⅲ 鉄道交通の安全についての対策	21
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	21
Ⅳ 講じようとする施策	21
1 鉄道交通の安全に関する知識の普及	21
2 救助・救急活動の充実	21
3 被害者支援の推進	22
4 その他鉄道交通の安全を図る措置	22
第2節 踏切道における交通の安全	22
Ⅰ 踏切事故のない社会を目指して	22
Ⅱ 本市における踏切道の現況	22
Ⅲ 交通安全計画における目標	23
Ⅳ 踏切道における交通安全の対策	23
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	23
Ⅴ 講じようとする施策	23
1 交通規制の実施	23
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	23

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

本格的な人口減少社会へと進行している中、真に豊かで活力のある社会を構築するためには、安全で安心して暮らすことのできる社会の形成が必要である。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきであり、そのためには市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識の向上を持ち、交通事故及び死者数の一層の減少に取り組まなければならない。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

道路交通の安全は、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

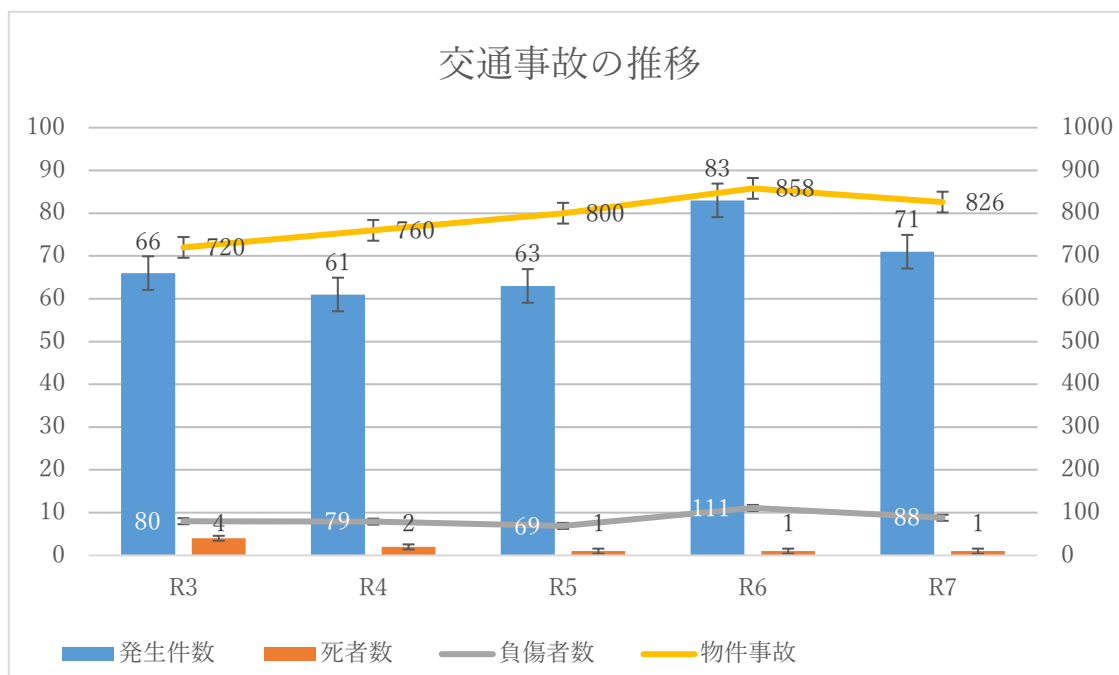
第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

常陸太田市における令和7年の交通事故の発生状況を「第11次常陸太田市交通安全計画策定時（令和3年）」と比較してみると、次のような特徴がある。

- ① 人身事故件数、負傷者数とも増加、死者数は減少傾向を示している。
- ② 全死者に占める高齢者の割合は、令和3年から令和7年までの5年間で66.7%と高い。
- ③ 飲酒運転による死亡事故は、平成28年以降発生していない。



令和3年以降、人身事故の発生件数、負傷者数、物件事故は横這いとなっているが、死者数については、毎年1から2名の方が亡くなられている。

また、常陸太田市における令和7年の交通事故の発生状況については、

- 人身事故発生件数 71件（対前年比 -12件）
- 死者数 1人（対前年比 0人）
- 負傷者数 88人（対前年比 -23人）
- 物件事故発生件数 826件（対前年比 -32件）

と対前年比では、人身事故発生件数、死者数、負傷者数、物件事故発生件数のいずれもが減少している。

交通死亡事故の発生状況を見ると、令和7年中は、国道において、1件の死亡事故が発生し、1名の方が尊い命を失っている。

死亡事故を類型別に見ると、車両単独で四輪車が工作物に衝突する事故1件となっている。

さらに、人身事故発生件数のうち、高齢運転者による事故は30件(42.3%)となっており、約4割を占める結果となった。

なお、交通事故の主な特徴は次のとおりである。

- 交通事故（物件事故を含む）は11月に89件と最も多く、次いで1月が85件となっている。

人身事故のみなら7月が10件で最多、次いで11月及び12月が各8件となっている。

- 人身交通事故は、昼間に90.1%にあたる64件が発生し、死亡事故1件も昼間に発生している。

- 道路形状別人身交通事故発生状況は、交差点及び交差点付近における事故が多く全体の45.1%を占め、次いで直線道路での事故が29.6%を占めている。

- 道路別人身交通事故発生状況は、人身交通事故の43.7%にあたる31件が国道で発生している。

- 類型別人身交通事故発生状況は、人身交通事故の91.5%が車両相互の事故であり、その中でも追突事故が最も多く事故全体の29.6%を占めている。

- 事故原因として最も多いのが前方不注視であり、次いで安全不確認で、合わせると32件で全体の45.1%を占めている。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向や自動運転技術の進展やライフスタイルの多様化等により今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるが、高齢化社会の更なる進展に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が一層高くなることが予想される。

II 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現し、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の使命であり、市内からの交通事故撲滅を目指して施策に取り組むこととする。

本計画期間における目標として、次のとおり設定する。

- (1) 年間の交通事故死者数をなくす。
- (2) 年間の人身事故発生件数を60件以下。（令和7年発生件数の約15%削減）

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少傾向で推移していることから見れば、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた施策には、一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基礎に、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集と分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を推進する。

交通安全対策の推進に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果測定を行い、必要に応じて改善していくことが重要である。

このような観点から、交通安全教育等の推進、高齢者の交通事故防止対策、通学路における交通安全の確保、交通安全施設等の整備等といった4つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、県をはじめ交通安全活動に携わる関係機関、民間ボランティア団体等が相互に情報の共有化を図り、連携を緊密にしながら、総合的かつ計画的に交通安全の施策を実施する必要がある、特に、次の視点により強力に推進する。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

①高齢者の安全確保

本市は高齢者の占める交通事故死者数の割合が高く、また歩行中の高齢者の交通事故死者が多いことから、以下の対策を推進する必要がある。

(ア) 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合

- a 歩道整備や生活道路対策
- b 高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などの対策
- c 多様なモビリティの安全利用を図るための対策
- d バリアフリー化された道路交通環境の形成

(イ) 高齢者が運転する場合

- a 身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及
- b 運転支援機能を始めとする技術、その限界及び技術の進展についての情報提供

②子どもの安全確保

安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されているなか次代を担う子どもの安全を確保する観点から、以下の対策を推進する必要がある。

(ア) 子どもが移動する経路における、横断歩道の設置や歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備

(イ) 保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組の充実

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない状況にあり、歩行者の安全確保が必要不可欠であることから、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や歩道の整備等を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者の交通事故減少のため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、遵法意識の向上を図る。

歩行者には、横断歩道を渡ること等の交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始めること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推進、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。

自転車通行空間の整備は、他の交通手段とのバランスを踏まえ、まちづくりの視点を取り入れながら総合的に進める必要がある。

併せて、駅前空間の良好な景観を保ち、放置自転車を未然に防ぐため、自転車駐車場の整備を進める。

また、自転車利用者については、ルールやマナーに違反する行動が多く見受けられることから、悪質・危険な違反に対しては交通指導取締りを推進するとともに、ライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図るなど、道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や通学等の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）や、特定小型原動機付自転車を始めとするペダル付き電動バイク、電動車椅子などの小型モビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

（３）生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における安全対策については、「ゾーン 30^{*}」の設定に加え、ハンプ^{**}等の物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るための「ゾーン 30 プラス」の整備を進めるほか、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

さらに、令和 8 年 9 月から、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から住民との関わりが重要であり、地域住民等を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

※ゾーン 30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時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、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策

※ハンプ：自動車の速度を落とさせるため、道路上に設ける高さ 10cm ほどの凸部

（４） 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの活用を推進していく。

また、今後の科学技術の進展の中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

（５） 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故発生状況と傾向を踏まえた事故分析の成果を活用した効果的な交通事故防止対策を実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第 12 次計画期間中にも経済社会情勢の動向に伴い、市内の交通状況や市民の交通行動の変化が予想される中でその時々的情勢を的確に踏まえた取組を行う。

（６） 地域が一体となった交通安全対策の推進

① 地域に根ざした交通安全の課題解決の取組

（ア） 専門家の知見を活かし地域の取組や住民の交通安全対策への関心を高める

（イ） インターネット等を通じ交通事故情報の提供に努める

② 若者を含む地域住民の関心の向上、交通安全活動への積極的な参加

Ⅱ 講じようとする施策

1 交通安全教育等の推進

交通ルールへの遵守と交通マナーの向上を図るため、関係機関・団体と連携・協力し、参加・体験・実践型の交通安全教育や広報・啓発活動を推進する。

（１） 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し交通マナーを実践する態度の習得と、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識の習得

（ア） 幼児に対する教育

a 視聴覚教材等を活用した指導の推進

b 教職員の指導力向上及び教材・教具の整備

（イ） 保護者対象の交通安全講習会の実施

（ウ） 関係機関等との連携

a 関係機関・団体等との連携・協力によるあらゆる場面を捉えた交通安全教育の実施と教材・情報の提供等

- b 交通安全ボランティアによる指導
- ② 小学生に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階や地域の実情に応じた、基本的な交通ルールを遵守し交通マナーを実践する態度の習得と、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得し、道路交通における危険を予測・回避する能力の育成

 - (ア) 児童への教育
 - a 学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 教育教材及び教師用指導資料の作成・配付
 - c 参加・体験型の交通安全教室の推進
 - d 自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進
 - (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会の実施
 - (ウ) 保護者対象の交通安全講習会の実施
 - (エ) 関係機関等との連携
 - a 交通安全教育への協力・支援
 - b ボランティアによる見守り活動等の推進
- ③ 中学生に対する交通安全教育の推進

自転車で安全に道路を通行するための技能と知識の習得及び他の人々の安全に配慮した行動を実践できる生徒の育成

 - (ア) 生徒への教育
 - a 学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 視聴覚教材等の積極的な活用の推進
 - c 参加・体験型の交通安全教室の実施
 - d 自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進
 - (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会等の実施
 - (ウ) 関係機関等との連携
 - a 交通安全教育の指導者の派遣及び情報提供等の支援
 - b 保護者対象の交通安全講習会の推進
 - c 警察と連携した交通安全教育の推進
- ④ 高校生に対する交通安全教育の推進

二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として責任のある行動を実践できる社会人の育成

 - (ア) 生徒への教育
 - a 学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
 - b 視聴覚教材等の積極的な活用の推進
 - c 生徒主体の話し合い活動を取り入れた交通安全教育の推進
 - d 自転車による加害事故防止等に重点を置いた交通安全教育の推進

- e 免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育の推進
- (イ) 教職員の研修
 - a 関係機関・団体による研修の協力・支援
 - b 心肺蘇生法講習会の実施
- (ウ) 関係機関等との連携
 - a 二輪車・自動車の安全運転に関する意識と実践力の向上及び実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実
 - b バイク通学許可校の生徒及び教員を対象とした講習会等の開催
 - c 交通安全教育の指導者の派遣及び情報提供等の支援
 - d 警察と連携した交通安全教育の推進
- ⑤ 成人に対する交通安全教育の推進
 - (ア) 運転免許取得後の運転者教育の推進
 - a 運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とした各種交通安全教育の推進
 - b 安全運転管理者、運行管理者等の法定講習、指導者向けの研修会等への参加促進と各事業所における自主的な安全運転管理の活発化
 - c 公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動及び関係機関・団体、交通ボランティア等による活動の促進
 - (イ) 運転免許を持たない成人が交通安全について学ぶ機会の創設
- ⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキルや交通ルール等の知識の習得

 - (ア) 推進項目
 - a 高齢者に対する交通安全指導担当者の養成及び指導体制の充実
 - b 各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
 - c 医療機関・福祉施設関係者等との連携による交通安全教室の開催
 - d 交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心とした家庭訪問による個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等による地域全体での高齢者の移動の安全の確保
 - e 老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置及び高齢者交通安全指導員の養成等の促進
 - f 地域の高齢者に影響がある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会の実施
 - g 市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識の向上を図るとともに地域一体となった見守り活動を通じた高齢者の安全確保の推進
- ⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進

 - (ア) 手話通訳員の活用
 - (イ) 字幕入りビデオの活用
 - (ウ) 障害者福祉関係施設・団体等と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした効果的な交通安全教育を推進

- (ア) 定住外国人に対する母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる交通安全教育の実施
- (イ) 外国人を雇用する使用者等を通じた外国人の講習会等への参加促進
- (ウ) 外客誘致等に係る関係機関・団体と連携した各種広報媒体を活用した交通ルール周知活動等の推進

(2) 効果的な交通安全教育の推進

参加・体験・実践型の交通安全教育方法を積極的に活用する。

- ① 効果的な教育資料、教育手法の導入
 - (ア) 交通安全教育指導者の活用
 - (イ) 映像記録型ドライブレコーダーやVR等の機器を活用した教育資料の活用
- ② 教育効果の確認・検証、教材の見直し等
- ③ 動画を活用した学習機会の提供、SNS等の活用による交通安全教育等の推進

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、市の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

- (ア) 運動の重点
 - a 高齢者の交通事故防止
 - b 子どもの交通事故防止
 - c 夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
 - d 自転車の安全利用の推進
 - e 飲酒運転の根絶等
 - f シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底（6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用することができない子どもへのチャイルドシート使用についての広報啓発）
 - g 反射材用品等の普及促進
 - h 横断歩行者の保護
- (イ) 運動実施上の留意点
 - a 市が主体となった諸活動の推進
 - b 運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等についての住民への周知
 - c 市民参加型の交通安全運動の充実・発展と実施要領の見直し
 - d 事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施
 - e 民間団体及び交通ボランティアの参加促進と参加・体験・実践型や衝突直視型の交通安全教室の開催等による、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動の促進
 - f 運動後の効果検証・評価による、一層効果的な運動実施への配意

② 横断歩行者の安全確保

- (ア) 運転者に対する推進事項
 - 横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるための交通安全教育等の推進
- (イ) 歩行者に対する推進事項
 - a 横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルール周知の徹底
 - b 歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等の推進
- ③ 自転車の安全利用の推進

令和6年に道路交通法が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用となったことから、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

 - (ア) 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化
 - (イ) 交通ルールに関する理解を深めるための交通安全教育等の充実
 - (ウ) 交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発
 - (エ) 自転車の点検整備、自転車損害賠償責任保険等への加入促進
 - (オ) 自転車運転者講習制度の適切な運用
 - (カ) 自転車の灯火点灯の徹底及び側面等への反射材取付けの促進
 - (キ) 自転車に同乗する幼児の安全を確保するための保護者対象の参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
 - (ク) 安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及促進及びシートベルト着用に向けた広報啓発活動の推進
 - (ケ) 保護者等に対する、幼児・児童の自転車用ヘルメットによる頭部保護の重要性及び被害軽減効果についての理解促進及び着用の徹底
 - (コ) 全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメット着用の推進
 - (サ) 自転車を用いた配達業務等を行う事業者に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた交通ルール遵守の呼び掛け等の推進
 - (シ) 令和6年11月施行の自転車「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化及び令和8年4月施行の交通反則通告制度（青切符制度）についての広報啓発を推進
- ④ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解と後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

 - (ア) 茨城県におけるシートベルト非着用時の致死率（特に後部座席）の実態の周知
 - (イ) 衝突実験映像等を用いた効果的な交通安全教育の推進
 - (ウ) 市、関係機関・団体等との連携によるあらゆる機会・媒体を通じた普及啓発活動の展開
- ⑤ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

 - (ア) チャイルドシート不適正使用時の致死率が適正使用時と比較し高くなることの

周知

- (イ) 幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導の推進
- (ウ) 6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることが出来ない子どもにはチャイルドシートを使用させることについての広報啓発
- ⑥ 反射材用品等の普及促進
薄暮時から夜間における歩行者・自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図る。
 - (ア) 各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発の推進
 - (イ) 反射材用品等の視認効果、使用方法等についての理解を深めるための参加・体験・実践型の交通安全教育の実施
 - (ウ) 関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会開催等の推進
 - (エ) 衣服や靴等身の回り品への反射材組み込みの推奨
 - (オ) 適切な反射性能等を有する製品についての情報提供
- ⑦ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進
飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。
 - (ア) 交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発
 - (イ) 地域・職域等における飲酒運転根絶の取組による「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立の推進
 - (ウ) 年代と対象に応じたきめ細やかな広報啓発の推進
 - (エ) 飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合の運転者やその家族が相談、指導、支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進
 - (オ) 各機関・団体等が取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策等に関する積極的な情報共有
- ⑧ 効果的な広報の実施
交通安全に関する広報については、市広報紙、市ホームページ、市防災行政無線やインターネットによるSNSサービス等（メール・ツイッター・フェイスブック等）を積極的に利用して、実効の挙がる広報を次の方針により実施
 - (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーン及び官民一体となった各種広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等による広報
 - a 子どもと高齢者の交通事故防止
 - b 後部座席を含めた全てのシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
 - c 妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶
 - d 違法駐車排除等
 - e 運転中のスマートフォン操作等の危険性の周知
 - (イ) 家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、自治体、警察、交通安全関係団体、町会等と連携し、家庭に浸透するきめ細かな広報
 - a 子ども、高齢者等の交通事故防止
 - b 妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶

- (ウ) 民間団体の広報活動の支援
交通安全に関する資料、情報等の積極的な提供
- ⑨ その他の普及啓発活動の推進
 - (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるための活動
 - a 高齢者の歩行中、自転車乗用中の事故実態の積極的広報の実施
 - b 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進と高齢者マークを取り付けた自動車に対する保護意識の高揚
 - (イ) 薄暮時間帯から夜間にかけての交通事故防止のための活動
 - a 夜間の死亡事故の原因として多い最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性の周知
 - b 季節や気象の変化、地域の実態に応じた自動車及び自転車の前照灯の早期点灯と対向車や先行車がない状況におけるハイビーム使用促進
 - c 歩行者・自転車利用者の反射材等の着用推進
 - (ロ) 二輪車運転者の被害軽減を図るための活動
関係機関・団体等と連携したヘルメットの正しい着用、プロテクターの着用等の胸部等保護の重要性についての広報啓発活動の推進
 - (ハ) 乗用型トラクターの交通事故防止を図るための活動
作業機を装着けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルト着用等に関する周知
 - (ニ) 適時適切な情報発信
交通安全意識の高揚に向けた、情報の受け手に応じた適時適切な情報発信
 - (ホ) 交通安全に資する先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及を図るための活動
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の交通安全に対する有用性の周知
 - (ヘ) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた活動
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した「安全運転サポート車」の広報活動の積極的な展開による先進安全技術の普及促進
 - (ト) 自動運転車等に対する過信・誤解の防止に向けた活動
運転支援システム等の機能の限界と過信の危険性を啓発し、運転支援システムやサポカー（ペダル踏み間違い時加速制御装置）に対する正しい理解の促進
 - (ケ) 駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）や、特定小型原動機付自転車を始めとするペダル付き電動バイク、電動車椅子などの小型モビリティについて、利用者による交通事故実態や交通違反の状況を踏まえ、基本的な交通ルールへの周知徹底や、車両特性を踏まえた交通安全教育等の交通安全対策を推進

（４） 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

- ① 交通安全を目的とする民間団体
 - (ア) 交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する援助
 - (イ) 活動に必要な資料の提供等、その主体的な活動の促進
- ② 地域団体、自動車整備・販売団体、自動車利用者団体等
立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行なわれるための各季交通安全運動等の機会を利用した働きかけ
- ③ 交通ボランティア等

- (ア) 資質の向上のための援助等、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備促進
- (イ) 民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図り、次世代へつないでいくよう幅広い年代の参画等

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

地域住民自ら交通安全に関する意識改革を促すことが重要である。

- ① 交通安全思想の普及徹底
 - (ア) 行政、民間団体等と住民が連携を密にする。
 - (イ) 地域の実情に即した活動を推進し、住民の参加、協働を積極的に進める。
- ② 交通安全総点検や住民意見のフィードバックの徹底

(6) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図る。

- ① 事業所内における交通安全教育指針に基づいた適切な交通安全教育が行われるための安全運転管理者等の指導
- ② 安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実
- ③ 安全運転管理者等未選任事業所の一掃による、企業の安全運転管理体制の充実強化
- ④ 事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度の活用
- ⑤ 安全運転管理者等による下命、容認違反等についての使用者等の責任追及の徹底
- ⑥ ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進
- ⑦ ドライブレコーダー等によって得られた映像を活用した交通安全教育や安全運転管理の推進

2 高齢者交通事故防止対策

高齢者の交通事故を防止するため、交通安全教育の受講機会の拡充に努めるとともに、自動車の運転に不安を感じた高齢者が運転免許を返納しやすい環境づくりを促進する。

- (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（再掲） 1(1)
- (2) 効果的な交通安全教育の推進（再掲） 1(2)
- (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（再掲） 1(3)

3 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、学校、警察、道路管理者等が連携して、通学路の安全点検を行うとともに、道路危険箇所の改善を図る。

- (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ① 生活道路における交通安全対策の推進
 - (ア) 交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策の推進
 - (イ) 最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」整備の推進
 - (ウ) 通行禁止等の交通規制の実施

- (エ) ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等による歩行者や自転車の通行を優先する「ゾーン 30 プラス」の整備推進
- (オ) ゾーン内への通過車両を抑制する対策の推進
- (カ) 外周幹線道路を中心とした交通円滑化対策の推進
- (キ) 高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等の推進
- (ク) 路側帯の設置・拡幅等の安全対策の推進
- (ケ) ビックデータの分析による潜在的な危険箇所の解消、交通事故の発生が多いエリアにおける効果的・効率的な対策の推進
- (コ) 生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和 8 年 9 月から引き下げられることから、関係機関と連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施
- ② 通学路等における交通安全の確保
 - (ア) 市の通学路交通安全プログラムに基づく合同点検の実施及び対策の改善・充実への継続的な取組
 - (イ) 関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面からの対策を推進
 - (ウ) 地域の交通安全ボランティアの活用
 - (エ) 通学路等の歩道整備の積極的な推進
 - (オ) 通学バスに乗降する際の安全な待機場所の確保
- ③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
 - (ア) 高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩道の段差等の改善を推進
 - (イ) 高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進
 - (ウ) 駅前等の交通結節点において、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保するため、建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

- ① 交通安全施設等の戦略的維持管理
 - (ア) インフラ長寿命化計画等に即した老朽施設
 - (イ) 横断歩道の道路標識・道路標示の効率的かつ適切な管理
- ② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - (ア) 「ゾーン 30」等の面的かつ総合的な交通事故対策の推進
 - (イ) 歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保
 - (ウ) 自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、踏切の安全対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保
- ③ 幹線道路対策の推進
 - 事故危険箇所などにおける重点的な交通事故対策の実施
- ④ 交通円滑化対策の推進
 - (ア) 交差点の立体化の推進
 - (イ) 駐車対策の実施による、交通容量の拡大と交通の円滑化の推進

(3) 自転車利用環境の総合的整備

- ① 安全で快適な自転車利用環境の整備
 - クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、交通

状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出

(ア) いばらき自転車活用推進計画（平成 31 年 3 月策定）に基づく取組の推進

- a 計画に基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定
- b 歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等

(イ) 自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底

- a 自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策の推進
- b ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策の推進

② 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車需要の多い地域等の実態に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備について、自治体及び道路管理者に適切に情報を提供

4 交通安全施設等の整備等

自動車や自転車、歩行者の安全な交通を確保するため、交通安全施設の整備を行うほか、道路の計画的な舗装修繕や路肩及び法面等の道路除草を行う。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（再掲） 3(1)

(2) 高規格道路の整備と生活道路との機能分化

高規格道路は、事故率の低い道路利用につながることから、整備の促進を図り、整備にあたっては、高規格道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

また、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビックデータの活用により潜在的な危険箇所等を事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を推進

- (ア) 信号機の新設の要望、道路標識の高輝度化等の推進
- (イ) 歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備の推進
- (ウ) バス路線等における停車帯の設置の推進
- (エ) 防護柵、区画線等の整備の推進

② 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故発生時における事故要因の調査と再発防止対策の推進

③ 適切に機能分化された道路網の整備

- (ア) 幹線道路から生活道路に至るネットワークの体系的な整備及び歩道や自転車道等の整備の積極的な推進による、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離
- (イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散による、円滑で安全な道路交通環境確保のためのバイパス及び環状道路等の整備
- (ウ) 幹線道路で囲まれた住宅地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等において、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携強化及びハンプ・狭さく等による

車両速度及び通過交通の抑制等の整備の総合的な実施

④ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善のため、既存道路の拡幅、ハンブ設置によるエリア内への通過交通の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯等の整備等の道路交通の安全にも寄与する道路の改築事業を推進

(イ) 交差点等における交通事故の防止と交通渋滞の解消のため、交差点のコンパクト化等を推進

(ロ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図るため、沿道からのアクセスを考慮した副道の整備、路上駐停車対策等を推進

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間の確保のため、幅の広い歩道、自転車専用通行帯等の整備を推進

(オ) 人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため地区周辺の幹線道路、交通広場等の整備を推進

(カ) 地区内の交通と観光交通、通過交通を分離するため、誘導路等の整備を体系的に推進

⑤ 交通安全施設等の高度化

道路標識の高輝度化等、高機能塗装、高視認性区画線の整備

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進（再掲） 3（2）

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

マイカーなしでも安心して日常生活を送ることができるよう県や交通事業者と連携しながら、高齢者等の移動手段の確保・充実を図る。

① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画の策定や改訂により、公共交通サービスを改善するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保

② 国や県、民間事業者などと連携し、A I や I C T 等の先端技術を活用した新たなモビリティサービスの普及を促進

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含む全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」の普及・啓発を行う。

また、駅、福祉施設、病院等の公共的施設を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的な・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、国や県、関係事業者が進める無電柱化の取り組みを注視し、連携を図ります。

また、道幅が狭く歩行者の安全確保が特に必要とされる箇所については、必要に応じ

て道路管理者や電線管理者に対し、無電柱化の検討や電柱・地上機器の配置に対する配慮を要望するなど、関係機関と協調して歩行者の安全性向上を促進します。

(8) 自転車利用環境の総合的整備（再掲） 3（3）

(9) 交通需要マネジメントの推進

- ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画を促進し、公共交通サービスを改善し、公共交通の利用を促進
- ② 自家用車から公共交通への利用転換を促す「モビリティ・マネジメント※」の推進
※モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域の移動状況（モビリティ）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み
- ③ 交通事業者や県などと連携し、鉄道とバスの乗継利便性の強化、交通空白地域・交通不便地域などにおける生活交通の確保、鉄道駅や公共交通拠点などのバリアフリー化、ノンステップバスの導入などを推進し、誰もが移動しやすい公共交通を確保
- ④ 国や県、民間事業者等と連携し、自動運転等の新たなモビリティサービスを普及促進し、公共交通の利便性を向上

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

- ① 災害に備えた道路の整備
 - (ア) 地震、豪雨等の災害発生時における安全で安心な生活を支える道路交通の確保
 - (イ) 地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するための緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策の推進
 - (ウ) 豪雨時等における安全・安心で信頼性の高い道路ネットワーク確保のための道路斜面等の防災対策及び、災害のおそれのある区間を回避・代替するための道路整備の推進
 - (エ) 地震等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する道路休憩施設の防災拠点としての機能の充実
 - (オ) 防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークの構築
- ② 災害に強い交通安全施設等の整備
 - (ア) 地震、豪雨等による災害が発生した場合における道路交通の確保
 - (イ) 交通情報板等の交通安全施設の整備の要望
 - (ウ) 通行止め等の交通規制を実施するための交通規制資機材の整備
 - (エ) 道路標識・道路標示等の計画的な更新
- ③ 災害発生時における交通規制
 - (ア) 被災地域への車両の流入抑止
 - (イ) 災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等交通規制の実施
- ④ 災害発生時における情報提供の充実
 - (ア) 道路の被災状況や道路交通状況収集及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供
 - (イ) 道路交通情報提供装置等の整備の要望

(11) 総合的な駐車対策の推進

① 駐車場等の整備

次の施策により駐車場の整備及び有効利用を推進する。

- (ア) 駐車場整備に関する調査の推進及び自動車交通が混雑する地区等における駐車場整備地区の指定
 - (イ) 都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域における公共駐車場の整備
 - (ウ) 障害者、高齢者等で歩行困難な方が、商業施設や公共的施設などにある身障者等用駐車場を利用しやすい環境を整備するための「いばらき身障者等用駐車場利用証制度」の普及
- ### ② 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚
- (ア) 市民への広報啓発
 - (イ) 関係機関・団体との連携
 - (ウ) 交通ボランティアとの連携
- ### ③ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- (ア) 道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進
 - (イ) 積極的な広報・啓発活動等の推進

(12) 道路交通情報の充実

① 情報収集・提供体制の充実

道路利用者に対する道路交通情報の提供

② 分かりやすい道路交通環境の確保

- (ア) 視認性・耐久性に優れた道路標識等の整備の推進
- (イ) 利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい道路標識等の整備の推進
- (ウ) 主要な幹線道路等におけるルート番号等を用いた案内標識の設置の推進
- (エ) 案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

- (ア) 工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用の許可における、道路構造の保全、安全かつ円滑な道路交通を確保するための適正な運用及び許可条件の順守、占有物件等の維持管理の適正化についての指導の実施
- (イ) 道路交通に支障を与える不法占有物件等についての実態把握、指導及びその排除の実施（特に市街地について重点的にその是正を実施）
- (ウ) 道路上から不法占有物件等を一掃するための、沿道住民、店舗等に対する啓発活動の実施（「道路ふれあい月間」等の、道路の愛護思想の普及）
- (エ) 道路の掘り返しを伴う占有工事の無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するための、施工時期や施工方法の調整及び、掘り返しを防止する抜本的対策としての共同溝等の整備の推進
- (オ) ロードレース大会等の各種スポーツ大会等で道路を使用する際の、適正な運用及び許可条件の遵守、安全な利用についての指導の実施

② 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応する道路休憩施設の整

備推進

③ 子どもの遊び場等の確保

(ア) 路上遊戯等による交通事故の防止

(イ) 公立学校の校庭及び体育施設等の開放

④ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導の推進を図る。

⑤ 地域に応じた安全の確保

冬季の安全な道路交通を確保するため、凍結路面对策として早めの通行止めによる迅速な除雪及び凍結防止剤の散布を実施する。

さらに、安全で円滑な道路交通の確保を資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者へ道路情報を提供する。

(14) 自動車の安全性の確保

自動車を使用される段階においては、自動車には走行に伴い摩耗・劣化する部品や走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を維持する必要がある。

また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、日常点検・自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

自動車の安全運行を確保するため、県や関係機関と連携し、道路交通に危険を及ぼす暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等の排除を図るため、広報や啓発活動を推進する。

(15) 自転車の安全性の確保

① 令和元年の茨城県交通安全条例改正点について、市民の更なる理解と実践を図る。

(ア) 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

(イ) 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

自転車が加害者となる事故に関して高額賠償事案が発生していることから、被害者の救済を図るため、県や学校、保護者、事業者等の協力を得て、損害賠償責任保険等の加入率向上を図る。

② 自転車の被視認性の向上

(ア) 灯火の取付けの徹底

(イ) 反射機材等の普及促進

(16) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するための救助体制の整備・拡充及び救助活動の円滑な実施

② 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するための連絡体制の整備、救護訓練の実施による集団救急事故体制の推進、災害派遣医療チーム（DMAT※）との連携推進

※DMAT（Disaster Medical Assistance Team）：災害派遣医療チーム（災害急性期に活動できる機動性を持ったトレーニングを受けた医療チーム）のことで、医師・看護師・業務調整員（医師・看護師以外の医療職及び事務職員）で構成される。

③ 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

(ア) 消防機関等の開催する応急手当講習会（AEDの使用も含む）等における普及啓発活動の推進（バイスタンダー※による応急手当により救命効果が期待される）

(イ) 心肺蘇生法等に関する知識・実技の普及

(ウ) 救急の日、救急医療週間等の機会を通じた広報啓発活動の積極的な推進

(エ) 応急手当指導者の養成の実施

(オ) 119番受信時における応急手当に係る口頭指導の推進

※バイスタンダー：救急現場に居合わせた人（発見者、同伴者等）のこと。バイスタンダーによる心肺蘇生法等の応急手当の有無が救命率を大きく左右する。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

(ア) 消防本部における救急救命士の計画的な配置のための救急救命士の養成

(イ) 救急救命士の救急救命処置（気管挿管、薬剤投与等）の円滑な実施を図るための講習及び実習の推進

(ウ) 救急救命士による救命処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実

⑤ 救助・救急用資機材の整備の推進

(ア) 救助体制を強化するための救助工作車、救助資機材の整備の推進

(イ) 救急体制を強化するための高規格救急自動車、救命処置用資機材等の整備推進

⑥ ドクターヘリ・ラピッドカー（ドクターカー）による救急業務の推進

救急業務における医師介入時間を短縮し救命率を向上させるためにドクターヘリ・ラピッドカー（ドクターカー）の積極的活用

⑦ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上に資するための教育訓練の充実

⑧ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

消防本部と茨城県高速自動車道等消防協議会との連携強化及び救急業務実施体制の整備の促進

(17) 救急関係機関の協力関係の確保等

- ① 救急医療機関や消防機関等関係機関の緊密な連携による救急医療施設への迅速かつ円滑な収容の確保
- ② 多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT※）の活用の促進
 - ※DPAT（Disaster Psychiatric Assistance Team）：自然災害や航空機・列車事故、犯罪事件などの集団災害の後、被災地域に入り、精神科医療および精神保健活動の支援を行う専門的なチーム

(18) 自動車損害賠償保障制度の充実等

- ① 無保険（無共済）車両対策の徹底
 - 自賠責保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(19) 損害賠償の請求についての援助等

- ① 交通事故相談活動の推進
 - 県が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。
- ② 損害賠償請求の援助活動等の強化
 - (ア) 警察における交通事故被害者に対する救済制度の教示や交通事故相談活動の活用
 - (イ) 法務省の人権擁護機関における交通事故に関する人権相談の活用
 - (ウ) 日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける相談及び援助の活用

(20) 交通事故被害者支援の充実強化

- ① 交通事故被害者等に対する支援措置の充実
 - (ア) 交通事故被害者等に対しての交通事故相談所等における相談業務及び情報提供などの交通事故被害者支援の活用
- ② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進
 - (ア) 警察署交通課員、茨城県交通事故相談所、検察庁の被害者支援員等による相談業務の活用
 - (イ) 関係機関相互の連携及び民間の犯罪被害者支援団体との連携
 - (ウ) 「交通事故被害者の手引き」を活用した交通事故被害者等への積極的な情報提供
 - (エ) 被害者連絡制度の活用
- ③ 公共交通事故被害者への支援
 - (ア) 大規模事故発生時の被害者等支援における、警察、医療機関、県・市、民間の被害者支援団体等との連携の推進
 - (イ) 公共交通における事故による被害者等の方々への支援の確保を図るため、国土交通省の「公共交通事故被害者支援室」が取り組む公共交通における事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能や、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネート等に協力する。

第2章 その他の交通の安全

第1節 鉄道交通の安全

I 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車運行が高速・高密度である現在においては、一たび列車の衝突や脱線事故等が発生すれば、多くの利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。

このため、市民が安心して利用できる安全な鉄道輸送を目指し、鉄道に対する信頼を揺るぎないものとするために、各種の安全対策を推進する必要がある。

II 交通安全計画における目標

本市における鉄道運転事故は、第11次計画期間中の発生はなかったことから、引き続き市民の理解と協力の下、諸施策を強力に推進することにより、鉄道事故を未然に防止し、鉄道運転事故の発生件数ゼロを継続することを目指すものとする。

III 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、本市内においては平成29年度から令和2年度の4年間に発生はしていないことから、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。

しかしながら、県内において年間10件程度発生し死傷者も数名出ている状況から、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、鉄道交通の安全に関する知識の普及、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進といった各種交通安全施策を推進する。

IV 講じようとする施策

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

2 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

3 被害者支援の推進

- (1) 損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。
特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、県・市、民間の被害者支援団体等が連携し、被害者を支援する。
- (2) 国土交通省の「公共交通事故被害者支援室」が取り組む公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能や、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネート等に協力する。

4 その他鉄道交通の安全を図るための措置

- (1) 鉄道事業者と連携し、駅施設について、段差の解消、転落防止設備等の整備による安全対策を進め、高齢者・身体障害者等の安全確保の推進を図る。
- (2) 鉄道事業者は、事故等が発生した場合や災害時の対応など、安全確保の観点から、適切な情報提供を行い情報の共有を図る。

第2節 踏切道における交通の安全

I 踏切事故のない社会を目指して

県内における踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然として踏切事故は鉄道の運転事故として占める割合は高い状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状もある。

こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

II 本市における踏切道の現況

番号	社名	線名	踏切名	設置場所	踏切種別 ^{注1}	交通規制 ^{注2}
1	東日本旅客鉄道(株)	水郡線	第一河合	上河合町 462-3	1 種	C 規制
2	東日本旅客鉄道(株)	水郡線	笹町	谷河原町 1643	1 種	C 規制
3	東日本旅客鉄道(株)	水郡線	谷河原鎌田	磯部町 20	1 種	C 規制
4	東日本旅客鉄道(株)	水郡線	谷河原	磯部町 47	1 種	規制なし
5	東日本旅客鉄道(株)	水郡線	寺山	磯部町 432	4 種	A 規制

注1 踏切種別

- 1 種 自動踏切遮断機を設置するか又は踏切保安係を配置して、遮断機を閉じ道路を遮断するもの
- 2 種 1 日のうち一定の時間だけ踏切保安係が遮断機を操作しているもの
- 3 種 踏切遮断器は設置されていないが、踏切警報機は設置されているもの
- 4 種 踏切遮断機も踏切警報機も設置されていないもの（第1種～第3種以外の踏切道）

注2 交通規制

- A 自動車の全面通行禁止を行うもの
- B 二輪自動車、農耕用車両又は軽自動車以外の自動車の通行禁止
- C 大型車の通行禁止を行うもの

D 一方通行又は車幅による通行禁止を行うもの

Ⅲ 交通安全計画における目標

本市における踏切事故は、第11次計画期間中の発生はなかったことから、引き続き踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を推進し、踏切事故の発生件数ゼロを継続することを目指すものとする。

Ⅳ 踏切道における交通安全の対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、本市内での踏切事故は、平成29年度から令和2年度の4年間に発生していないことから、推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらす場合もあるため、まずは、交通規制の実施等の対策をすべき踏切道がなお残されている現状にあること等への対策が、同時に交通の円滑化等にも寄与することを考慮し、第4種踏切の解消や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

Ⅴ 講じようとする施策

1 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- (1) 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。
- (2) 学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。
- (3) 鉄道事業者と連携し、踏切道の利用状況、道路交通の状況等を勘案し、踏切保安設備の整備や交通規制の実施をすることにより、踏切道における交通の安全を図る。