

第11次 筑西市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

交通事故のない社会を目指して



筑西市交通安全対策協議会

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことにより、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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、国、県、市町村では、昭和 46 年度以降、10 次 50 年にわたり交通安全計画を作成し、一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、道路交通事故での死者数は、交通戦争と呼ばれた昭和 40 年代と比較し、令和 2 年には国が約 6 分の 1、県が約 7 分の 1 と大きく減少し、本市においても同様の減少傾向にある。

これは、国、県、市町村、関係民間団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、いまだに新たな交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。）となる方がいる現実から、目を背けてはならない。

近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくことが重要である。

本市においても、高齢者や子供が犠牲となる痛ましい事故が発生しており、交通事故の防止は、市、関係機関、関係民間団体ばかりでなく、市民一人一人が全力で取り組まなければならない緊急かつ重要な課題である。

本計画は、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指し、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間、講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、市、関係機関、関係民間団体においては、目標を達成するための具体的施策を強力に推進するものとする。

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	道路交通の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	3
II	第 1 次計画における目標	3
第 3 節	道路交通の安全についての対策	4
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	4
	<重視すべき視点>	4
	(1) 高齢者及び子供の安全確保	4
	(2) 歩行者及び自転車の安全確保と順法意識の向上	4
	(3) 生活道路における安全確保	5
	(4) 先端技術の活用推進	6
	(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	6
	(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
II	講じようとする施策	6
1	道路交通環境の整備	6
	(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	6
	(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
	(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	9
	(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	9
	(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	9
	(6) 効果的な交通規制の推進	10
	(7) 自転車利用環境の総合的整備	10
	(8) 交通需要マネジメントの推進	10
	(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	10
	(10) 総合的な駐車対策の推進	11
	(11) 道路交通情報の充実	12
	(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12

2	交通安全思想の普及徹底	13
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	16
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	19
	(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	19
3	安全運転の確保	20
	(1) 運転者教育等の充実	20
	(2) 安全運転管理の推進	20
	(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	21
	(4) 道路交通に関連する情報の充実	22
4	車両の安全性の確保	23
	(1) 車両の安全対策の推進	23
	(2) 不正改造車の排除	23
	(3) 自転車の安全性の確保	23
5	道路交通秩序の維持	23
	(1) 交通指導取締りの強化等	23
	(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	24
	(3) 暴走族等対策の推進	24
	(4) 道路交通の安全に関する調査・分析	25
6	救助・救急活動の充実	25
	(1) 救助・救急体制の整備	25
	(2) 救急医療体制の整備	26
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	26
7	被害者支援の充実と推進	26
	(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	26
	(2) 損害賠償の請求についての援助等	26
	(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	27

第2章 踏切道における交通の安全

第1節	踏切事故のない社会を目指して	28
Ⅰ	踏切事故の状況等	28
1	踏切事故の状況	28
2	本市の踏切道の実態	28
Ⅱ	第1次計画における目標	29
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	29
Ⅰ	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	29
Ⅱ	講じようとする施策	29
1	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	29
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	29
3	踏切道の統廃合の促進	29
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	30
	注釈の用語解説	31

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

本市は、国道294号が南北に縦貫し、国道50号が東西に横断しているほか、主要地方道や筑西幹線道路など道路交通が整備され、さらには、水戸線、常総線、真岡鐵道の3線が運行されるなど広域交通ネットワークが充実している。

一方で、本市の人口は、高齢社会による自然減傾向が続き令和2年国勢調査では100,819人（速報値）となっており、前回調査より3,754人減少するなど本格的な人口減少社会へ進行している。

このような中、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、道路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一人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、市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 道路交通の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

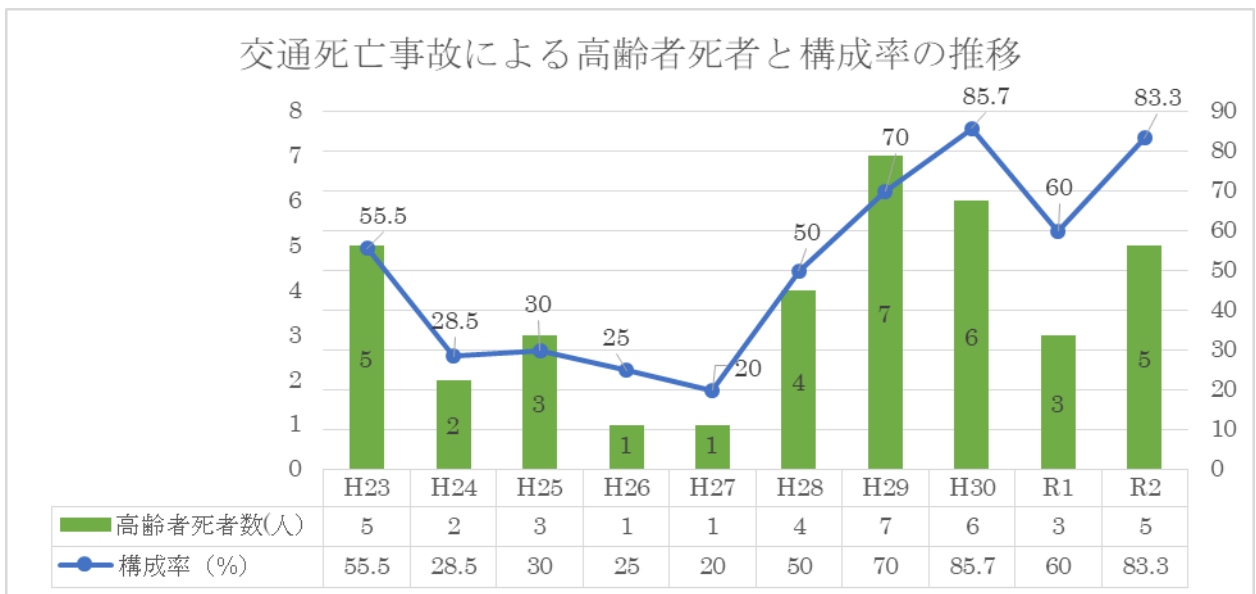
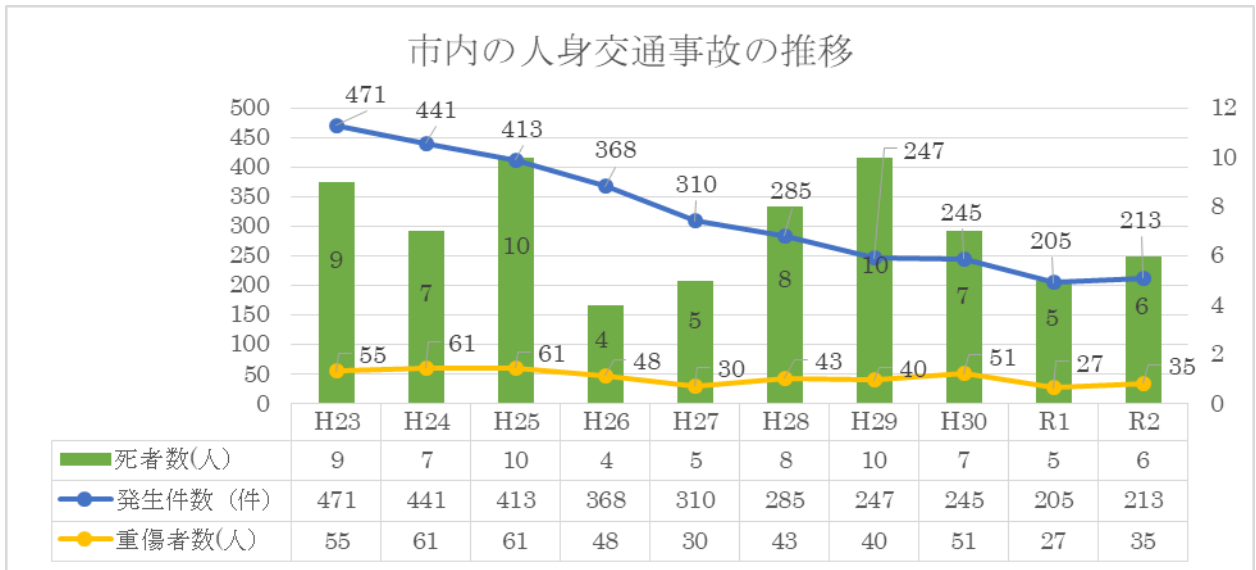
過去10年における本市の交通死亡事故の発生状況は、交通事故死者数が平成25年と平成29年に10人と最高を記録したが、近3年は減少傾向にあるものの、令和2年に6人となり、第10次筑西市交通安全計画の「年間の交通事故死者数を平成32年（令和2年）までに5人以下にする」という目標を達成することができなかった。

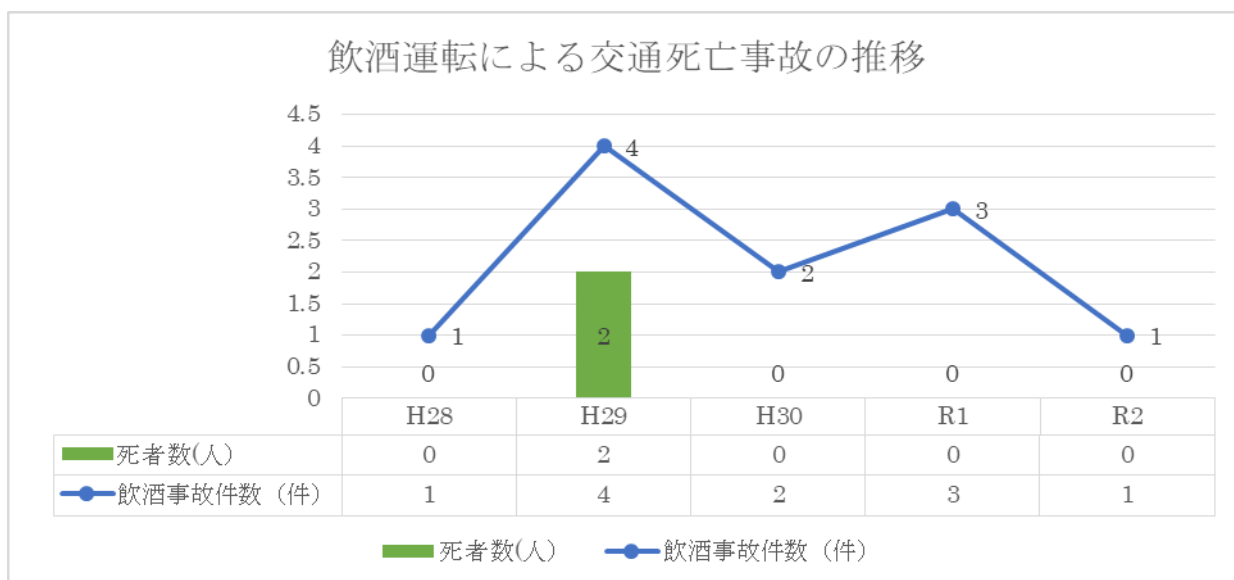
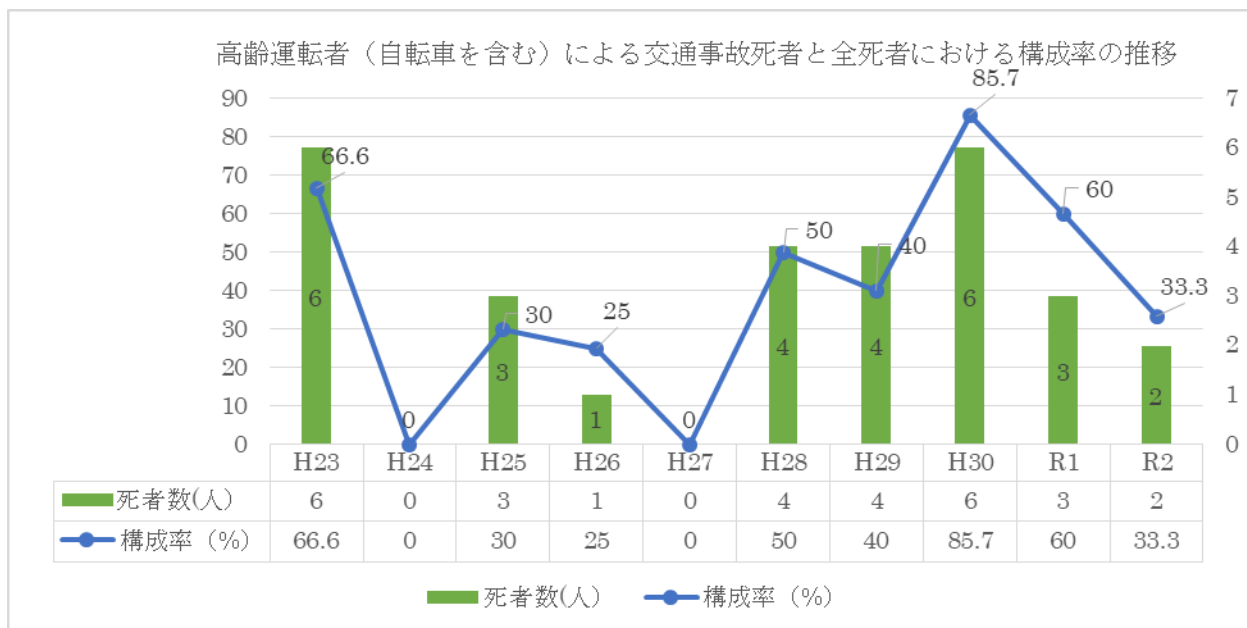
また、人身交通事故発生件数は、平成23年以降9年連続で減少し、令和2年は前年よりやや増加したものの、「年間の人身交通事故発生件数を280件以下にする」という目標を平成29年以降4年連続で達成した。

平成28年から令和2年までの第10次筑西市交通安全計画中の5年間における本市の交通死亡事故発生状況からみた特徴は、次のとおりである。

- ① この5年間は、死者数が10人以下となり、最終年である令和2年については6人となり、増減を繰り返しながら減少傾向で推移している。また、人身交通事故による重傷者数は、増減を繰り返しながら微減傾向で推移している。
- ② 全死者に占める高齢者の割合は、平成28年には50%であったが、平成30年、令和2年には80%を超えるなど、その割合が増加傾向を示している。
- ③ 高齢運転者による交通事故死者数は、増減を繰り返し推移しているが、全事件数に占める割合は近年高止まりの傾向にある。

④ 飲酒運転による交通死亡事故は、平成 29 年には死者数 2 人と多発したものの、以降の発生はない。





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新型コロナウイルス感染症の影響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 第11次計画における目標

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目標であるが、当面、年間の交通事故重傷者数を24人以下、人身交通事故発生件数132件以下とすることを目指すものとする。

第3節 道路交通の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人身交通事故発生件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は、一定の効果があっ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、分析を充実し、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、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、市を始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) 高齢者及び子供の安全確保

ア 高齢者の安全確保

本市の傾向は、全国と同様で高齢者の交通事故死者数が多く、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合も高い。また歩行中及び自転車利用中の交通事故死者の8割超を高齢者が占める年があったことから、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

イ 子供の安全確保

安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供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、次代を担う子供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) 通学路等子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、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供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順法意識の向上

交通事故死者数は減少傾向にあるものの、事故状態別の中で自動車運転中と歩行中の事故の割合が極めて高く、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。

歩行者の安全確保が必要不可欠であることから、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供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適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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、運転者の順法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった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、横断中も周りに気を付けること等、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奨、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。

特に、自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

今後とも、施設の管理や放置自転車の撤去等を含め自転車駐車場の利用啓発広報の促進を図る。

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、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、通勤や配達目的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や電動車椅子等多様な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、障がい者、子供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(※注 1)」の設定に加え、ハンプ(※注 2)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道路交通環境整備を進めるほか、適切な交通指導取締りの実施、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。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの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。

(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導入を推進していく。

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更なる高度化及び分析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 11 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

ア 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た地域の取組や住民の交通安全対策への関心を高める情報の提供

(イ) インターネット等を通じ交通事故情報の提供

イ 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 道路交通環境の整備

(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

ア 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の形成

(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、信号灯器の LED 化の推進

(ク) 路側帯の設置・拡幅等の安全対策の推進

(ケ) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を中心とした音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備の推進

(コ) 可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度違反取締り等、生活道路における交通指導取締りの推進

(サ) ビッグデータ（※注 3）を活用した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

イ 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) 警察、教育委員会、学校、道路管理者等が連携し、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) 通学路等の歩道の整備を積極的に推進
- (オ) ハンプ・狭さく等の設置の推進
- (カ) 路肩のカラー舗装の推進
- (キ) 防護柵の設置の推進
- (ク) 自転車道等の整備の推進
- (ケ) 横断歩道等の拡充の推進

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障がい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の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機やエスコートゾーン等の整備等を推進
- (イ) 高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を推進
- (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、スロープ化や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
- (エ) 横断歩道付近における違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りの強化とともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道上の自動二輪車等の違法駐車についても市と警察が連携を図り、積極的な取締りを推進

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (ア) 市内の死傷事故率の高い区間、地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定区間等を第三者の意見を参考に選定
- (イ) 地域住民に対する事故危険区間であることの注意喚起、事故類型や事故要因等の明確化と、今後蓄積していく対策効果データの活用、事故要因に即した効果の高い対策の立案・実施
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用

イ 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、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間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する。

- (ア) 信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、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
- (オ) 道路照明・視線誘導標等の整備の推進
- ウ 幹線道路における交通規制
 - (ア) 一般道路の交通規制
 - 道路構造、交通実態等に即した速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の見直しの推進
 - (イ) 交通事故多発区間の交通規制
 - 速度規制等の必要な安全対策の推進
 - (ウ) 交通障害発生時の交通規制
 - 交通事故、天候不良等の交通障害発生時における迅速かつ的確な臨時交通規制の実施
- エ 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
- オ 適切に機能分担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
 - (エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系の確立及び道路混雑の緩和等円滑な交通流が確保された良好な交通環境の形成のため、道路交通、鉄道等複数の交通機関と連携を図り、交通結節点、交通拠点へのアクセス道路の整備
- カ 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、ハンプ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、道路交通の安全に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
 - (ウ) 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、交通広場等の総合的な整備を推進
 - (カ) 卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を分

離するため、歴史的地区への誘導路等の整備を体系的に推進

キ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化
- (イ) プログラム多段系統化等の信号制御の改良
- (ウ) 疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化
- (エ) 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

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

ア 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の更新
- (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

イ 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供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、安全上課題のある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

ウ 幹線道路対策の推進

- (ア) 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
- (イ) 事故データの分析、事故原因の検証に基づいた、信号機の改良等の実施

エ 交通円滑化対策の推進

- (ア) 信号機の改良の推進
- (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

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

- (ア) 地域住民や道路利用者が参加する交通安全総点検の推進
- (イ) 「標識BOX」、「信号機BOX」等の活用による道路利用者等からの意見の受付と道路交通環境整備への反映

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・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、交通事業者と連携しながら、高齢者等の持続可能な移動手手段の確保・充実を図る。

ア 市地域公共交通計画に基づき、公共交通網の充実を推進

イ 地域の自動運転サービスの社会実装の可能性について検討

ウ 地域課題の解決に資するMaaS(※注4)のモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤作りの検討

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化(※注5)

高齢者や障がい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、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・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

(6) 効果的な交通規制の推進

- ア 地域の交通実態等を踏まえた交通規制や交通管制の内容について点検・見直しの推進
- イ 交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策の実施
 - (ア) 最高速度規制の点検・見直しの推進
 - (イ) 実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等の計画的な推進
 - (ウ) 生活道路における速度抑制対策の推進
 - (エ) 道路環境、交通量、駐車需要、地域住民等の意見要望等に即応したきめ細かな駐車規制の推進
 - (オ) 歩行者・自転車の視点や横断実態等を踏まえた信号表示の調整等の信号運用の改善

(7) 自転車利用環境の総合的整備

- ア 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する。
 - (ア) 第2次自転車活用推進計画及びいばらき自転車活用推進計画（令和2年3月一部改定）に基づく取組の推進
 - (イ) 自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止規制の実施
 - (ウ) 自転車ネットワークづくりや道路空間の整備、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
- イ 自転車等の駐車対策の推進
 - 生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」等の広報啓発活動を行うとともに、違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

(8) 交通需要マネジメントの推進

- ア 広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM(※注6)の定着・推進
- イ 公共交通機関利用の促進
- ウ パークアンドバスライドの検討やコミュニティバス路線の改編
- エ 地域課題の解決に資するM a a Sのモデル構築やM a a Sの普及に必要な基盤作りの検討
- オ 鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗継の改善等によるシームレスな公共交通の実現に向け関係機関との協議を実施

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

- ア 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、災害の恐れのある区間を周知するための道路利用者への早期情報提供

(エ) 地震等の災害発生時に後方支援拠点となる等、地域の防災拠点としての「道の駅」の位置付けとその強化

(オ) ミッシングリンク(※注7)の解消や一般道の防災課題解消などを推進

イ 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) 交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備

(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) 災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備

(オ) 老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新

ウ 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

エ 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) 交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置等の整備

(ウ) 携帯端末やインターネットによる市のホームページやSNSサービス等（ツイッター・フェイスブック等）の積極的な利用

(10) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

(ア) 地域住民等の意見要望等を踏まえた駐車規制の点検・見直しの推進

(イ) 物流の必要性や地域の交通実態等に応じた規制の緩和等、きめ細かな駐車規制の推進

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 地域実態を考慮し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向した取締り

(イ) 駐車監視員制度の適切・円滑な運用

(ウ) 道路交通環境等に応じた駐車監視員活動ガイドラインの適切な見直し等の推進

(エ) 運転者の責任追及ができない放置車両の使用者に対する放置違反金納付命令の推進

(オ) 放置違反金納付命令を繰り返し受けた使用者に対する車両の使用制限命令の積極的な活用

(カ) 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等、悪質な駐車違反を行った運転者に対する責任追及

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化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) 当該地区において計画的、総合的な駐車場整備を行うため、駐車場整備計画の策定

- (ウ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備促進、民間駐車場の整備促進
- (エ) 障がい者、高齢者等で歩行困難な方が、ショッピングセンター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
- エ 違法駐車を排除する気運の醸成・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
- オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
 - (ア) 必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心とした地域の駐車管理構想の見直し
 - (イ) 自治会、地元商店街等地域の意見要望を踏まえた駐車規制の点検・改善
 - (ウ) 道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進
 - (エ) 路外駐車場や荷捌きスペースの整備
 - (オ) 違法駐車に対する交通指導取締りの推進
 - (カ) 積極的な広報・啓発活動等の推進

(11) 道路交通情報の充実

- ア 情報収集・提供体制の充実
 - (ア) 道路利用者に対する道路交通情報の提供
 - (イ) 交通管制エリアの見直し等の交通管制システムの適正な維持管理
- イ 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
 - (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
 - (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
 - (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

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- ア 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の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用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用物件等についての実態把握、指導取締り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) 道路上から不法占用物件等を一扫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) 道路の掘返しを伴う占用工事については、無秩序な掘返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整
さらに、掘返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進
 - (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順守、安全な利用についての指導の実施
- イ 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「道の駅」等の休憩施

設の整備を推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場等の確保を図り、路上遊戯等による交通事故の防止に資する。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

(ア) 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実施

(イ) 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、指導取締りを推進

オ 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。

2 交通安全思想の普及徹底

交通ルールへの順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

ア 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順守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要で基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

(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

イ 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て、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させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

(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・配布
- 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児童に対する安全な行動の指導
 - c 警察と連携した交通安全教育の推進
- ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

 - (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
- エ 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を図る。

 - (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

オ 成人に対する交通安全教育の推進

(ア) 運転免許取得時における運転者教育の推進

自動車教習所における教習水準の一層の向上

(イ) 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(※注8)による活動の促進

d 関係機関・団体との連携による、大学生等に対する二輪車・自動車の利用等の実態に応じた交通教育の充実

(ウ) 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設定

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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及び交通ルール等の知識を習得させる交通安全教育を推進する。

(ア) 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

(イ) 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

(ウ) 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

(エ) 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

(オ) 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

(カ) 高齢運転者に対する高齢者講習及び更新時講習における指導体制の充実

(キ) 高齢者クラブ、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

(ク) 電動車いす販売店等との連携による、電動車いす購入時等の指導・助言の徹底及び安全利用に向けた教育の促進

(ケ) 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

(コ) 安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術の体験機会の充実

(サ) 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

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

(ア) 手話通訳者の派遣

(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

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の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て、効

果的な交通安全教育を推進する。

- (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。

ア 効果的な教育資料、教育手法の開発、導入

- (ア) 交通安全教育指導者の確保・養成
- (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作成・配布

イ 教育効果の確認・検証、教材の見直し等

ウ 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

ア 交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの順守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、市の交通安全対策協議会の構成機関・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 子供の交通事故防止
- 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供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
- f 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
- g 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慮

イ 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

の交通安全教育及び交通指導取締り

(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の周知

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

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車は道路を通行する場合は、車両としてのルールを順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自転車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、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、自転車乗車時の頭部保護の重要性及び自転車用ヘルメットによる被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を推進

(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

(シ) 飲食店等を通じた飲酒運転防止等交通ルール順守の呼びかけ等の推進

エ 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) 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

オ 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できない子供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

(エ) 市、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進

カ 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

キ 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(※注9)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

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、新聞、携帯端末やインターネットによるSNSサービス等（ツイッター・フェイスブック等）の積極的な利用、ケーブルテレビと連携を強化するなど、実効の挙がる広報を次の方針により実施する。

- (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って、次の広報を積極的に実施
 - a 子供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) 家庭向け市広報媒体の積極的な活用により、自治会等を通じた家庭に浸透するきめ細かな広報の充実で、次の目的を推進
 - a 子供と高齢者の交通事故防止
 - 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
 - a 交通安全に関する資料、情報等の積極的な提供
 - b 報道機関の理解と協力による市民の気運の醸成

ケ 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
- (ウ) 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
- (エ) 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
- (オ) 交通事故発生状況を認識した交通事故防止に関する意識の啓発
 - a 地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化
 - b インターネット等各種広報媒体を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信
- (カ) 総合的な安全情報の取りまとめと適時適切な情報発信
 - a 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術情報、安全装置の有効性等の情報発信
 - b 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
- (キ) 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による研究発表や討議等を通じた交通事故防止について考える機会の設定

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

- ア 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) 交通安全に必要な資料の提供を充実するなど、その主体的な活動の促進
- イ 地域団体、自動車整備・販売団体、自動車利用者団体等
 - それぞれの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よう、各季交通安全運動の機会を利用した働きかけ
- ウ 交通ボランティア等
 - (ア) 資質の向上のための援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進
 - (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るとともに、次世代へつないでいくよう幅広い年代の参画を働きかけ

(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。

- ア 交通安全思想の普及徹底
 - (ア) 行政、民間団体等と住民との緊密な連携
 - (イ) 地域の実情に即した活動を推進し、住民の参加、協働を積極的に推進
- イ 交通安全総点検や住民意見のフィードバックの徹底

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な表示の促進を図る。

(イ) 高齢者支援施策の推進

a 運転経歴証明書制度と筑西市運転免許自主返納支援事業の周知

b 地域住民の移動手段の確保に向け、市地域公共交通計画に基づき、公共交通サービスの改善を図り、持続可能な移動手段の確保・充実に推進

c 本市の運転免許自主返納支援の推進

イ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

(ア) 関係機関・団体と連携した各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じた着用効果の啓発等着用推進キャンペーンの実施

(イ) シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭における交通指導取締りの推進

ウ 自動車運転代行業の指導育成等

(ア) 自動車運転代行業の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護のための、自動車運転代行業に対する立入検査の実施

(イ) 無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りの実施

エ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、事業者に対し、初任運転者、事故惹起運転者、高齢運転者への受診の義務付けなど、引き続き関係機関と協力しながら受診実施率の向上に努める。

オ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者を早期に排除する。

(2) 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。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図る。

ア 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

イ 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

ウ 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

エ 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

オ 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

カ 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

キ ドライブレコーダー等によって得られた映像を元にした、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法の周知

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の人身事故等の削減を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・順守する意識付けの取組を的確に確認する。

また、指導講習については自動車運送事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付ける。

「事業用自動車安全通信」により、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、事業所内での安全教育の充実に努める。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

悪質な法令違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、基準に基づき厳正な行政処分を行う。

増加する訪日外国人旅行者や東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

また、事故を惹起するおそれの高い事業者、事故を惹起した事業者等を選定し、指導・監査を実施するとともに関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

ウ 飲酒運転の根絶

「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」等の周知・徹底を図り、各事業者において運転者に対する日常的な指導・教育が徹底されるよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

また、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、各事業者において運転者に対する日常的な指導・教育が徹底されるよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

運行管理に資する機器等の普及促進に努めるとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、事業者における安全教育の充実に努める。

エ ICT(※注 10)・自動運転等新技术の開発・普及促進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV(※注 11)装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車のICT化の進展やテレマティクス技術に伴い取得可能になった運転情報や自動車運転者の生態情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティク

ス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減に努める。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対するより効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、その再発を防止するため今後の事業用自動車事故調査委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言も踏まえ、引き続き、より高度かつ複合的に事故要因の調査分析を実施する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

各種研修・講習の機会を捉え運転者の様々な体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」、「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」等の周知・徹底を図る。

ク 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者全体の安全性の向上と利用者がより安全性が高いトラック事業者を選びやすくするために実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称「Gマーク制度」）の普及を促進する。

また、市及び民間団体等において、トラック運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事務所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況を踏まえつつ、関係者の理解も得ながら当該事務所が積極的に選択されるよう努める。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の順守、乗務員教育の実施等について広域消防本部を通じて危険物運送事業者を指導する。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者へ情報提供装置等により周知する。

さらに、気象、地震等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。

このほか、広報や講習会等を通じた気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全対策の推進

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、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ASVの開発・普及の促進を一層進める他、「安全運転サポート車」の広報活動を積極的に展開するなど、先進安全技術の普及促進等車両安全対策を推進する。

(2) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている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を排除し、自動車の安全運行を確保するため、毎年6月、地方運輸局が関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を実施する。

期間中は、警察等が協力し、特別街頭検査や車体架装メーカー・自動車部品販売店に立ち入りを実施して不正改造車について取締り・指導を推進する。

(3) 自転車の安全性の確保

ア 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の推進

(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

(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、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促進

イ 自転車の被視認性の向上

(ア) 灯火点灯の徹底

(イ) 反射材用品等の取付けの促進

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 歩行者・自転車利用者の保護や事故多発路線における重大事故の発生抑止等に向けた交通事故抑止に資する交通指導取締り

(ア) 飲酒運転、無免許運転、妨害運転、速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反の指導取締り

(イ) 被害軽減のためのシートベルト着用義務違反の取締り

(ウ) 市民から要望の多い迷惑性の高い違反の取締り

(エ) 飲酒運転・無免許運転の取締りによる常習違反者の排除、周辺者への突き上げ捜査

を通じた根絶へ向けた取組の推進

- (オ) 児童・生徒、高齢者及び障がい者保護の観点に立った指導取締りの推進
- (カ) P D C A サイクルに基づく効果的な交通指導取締りの推進
- (キ) 各種取締用装置の整備及び効果的な運用による取締体制の強化

イ 背後責任の追求

- (ア) 事業活動における過積載、過労運転等に対する背後責任の追及、行政命令の推進
- (イ) 事業者への指導等を通じた再発防止の推進

ウ 自転車利用者に対する取締りの推進

- (ア) 無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する積極的な指導警告
- (イ) 指導警告に従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の推進

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

- ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底
初動段階から同罪の立件を視野に入れた捜査を徹底

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

- (ア) 捜査体制の充実・強化
- (イ) 研修等による捜査員の捜査能力向上

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

- (ア) 各種捜査支援システムの効果的な運用
- (イ) 交通事故捜査用車・装備資機材の整備

(3) 暴走族等対策の推進

- ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

- (ア) 「茨城県暴走族等による暴走行為の防止に関する条例」の効果的運用
- (イ) 報道機関に対する積極的な広報の実施
- (ウ) 「暴走族加入阻止教室」の開催促進
- (エ) 「暴走族相談員」と連携した暴走族の解体及び加入阻止、離脱支援活動の推進
- (オ) 地域の関係団体と連携した青少年の健全育成施策の推進

イ 暴走行為阻止のための環境整備

- (ア) 暴走族、旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転するグループ）をい集させない施設管理体制の構築に向けた働きかけの推進
- (イ) 関係団体との連携強化による暴走行為ができない道路交通環境づくりの推進
- (ウ) 集団不法事案に発展するおそれがある場合における暴走族と群衆の早期隔離

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

- (ア) 取締体制の確立及び装備資機材の充実
- (イ) 集団走行、爆音走行その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとした各種法令の積極的適用
- (ウ) 少年補導の徹底、解散指導の積極的実施
- (エ) 「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りの実施
- (オ) 不正改造車両の押収等による暴走族と車両の分離
- (カ) 不正改造等の暴走行為を助長する行為に対する背後責任の追及

- (キ) 関係機関と連携した不正改造を敢行する業者に対する取締りの強化
 - (ク) 広域暴走族事件への効率的対処へ向けた警察相互の捜査協力の推進
- エ 暴走族関係事犯者の再犯防止
- (ア) 暴走族組織の実態解明、解体及び構成員等に対する離脱支援の推進
 - (イ) 暴力団と関わりのある者の実態解明と暴力団からの離脱指導
 - (ウ) 暴走族関係保護観察対象者に対する再発防止に向けた継続的な各種支援及び指導
 - (エ) 迅速適正な運転免許の行政処分

オ 車両の不正改造の防止

- (ア) 暴走行為を助長するような車両の不正改造の防止及び保安基準に適合しない部品等の不正な改造への使用防止
 - a 「不正改造車を排除する運動」等を通じた広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導の積極的実施
 - b 不正改造等を行った者に対する立ち入り検査の実施
- (イ) 違法行為を敢行する旧車會に対する実態把握の徹底

(4) 道路交通の安全に関する調査・分析

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進する必要がある。

- ア データを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいた対策の実施
- イ 事後評価で得られた結果をフィードバックして、他の対策に役立てる取組の推進
- ウ 死亡事故のみならず、重傷事故等を含めた交通事故分析の充実
- エ 交通の安全に関する研究開発の成果の取り入れや民間に対する指導、資材の提供等の実施

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の充実・強化

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充実・強化及び救助活動の円滑な実施を推進する。

イ 多数傷者発生時における救急・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、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（DMA T（※注 12））との連携を推進する。

ウ 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を推進する。

- (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（※注 13）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・技術の普及
- (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) 応急手当指導者養成の推進
- (オ) 119番受信時における応急手当に係る口頭指導の推進

エ 救急救命士の養成・配置等の推進

- (ア) 広域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（※注14）の充実

オ 救助・救急用資機材整備の推進

- (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、救命処置用資機材整備の推進

カ ヘリコプターによる救急業務の推進

救急業務におけるヘリコプターの積極的活用の推進

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救急隊員及び救助隊員の知識・技術の向上に資するための教育訓練の充実

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

広域消防本部、東日本高速道路株式会社及び茨城県警察本部交通部高速道路交通警察隊との連携強化及び救急業務実施体制の整備の推進

(2) 救急医療体制の整備

- ア 本市における初期救急医療体制確保のための夜間休日一次救急診療所の運営
- イ 筑西広域市町村圏事務組合が実施する病院群輪番制事業による二次救急医療体制の提供

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

- ア 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
- イ 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（D P A T（※注15））の活用の促進
- ウ メディカルコントロール体制の充実
- エ ドクターヘリ・ドクターカーとの連携強化

7 被害者支援の充実と推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 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。

- (ア) 日弁連交通事故相談センター、県西地方交通事故相談所その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携強化
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進
- (ウ) 研修等を通しての相談員の資質の向上

- (エ) 交通事故相談所等において各種の広報を実施する他、市のホームページや広報紙の積極的な活用等による交通事故相談活動の周知徹底、交通事故当事者に対しての相談機会の提供
- (オ) 弁護士による法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるような体制の充実
- イ 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推進
 - (イ) 日弁連交通事故センター、日本司法支援センター及び県西地方交通事故相談所における相談及び援助の実施

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

- ア 交通事故被害者等に対する支援措置の充実
 - 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充実を図る。
- イ 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、県西地方交通事故相談所の被害者支援員等による相談業務の推進
 - (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) 被害者連絡制度の推進
 - (オ) 死亡事故等の遺族、被害者等からの加害者の行政処分結果の問い合わせへの対応
 - (カ) 警察本部に設置された被害者連絡調整官の指導教養等による組織的な被害者連絡の推進
- ウ 公共交通事故被害者等への支援
 - (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

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

全国の踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。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。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

近年の全国における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）の特徴は、長期的には減少しており、踏切道の種類別では、第1種踏切道の発生件数が最も多くなっている。

また、本市においては、平成22年、平成24年にそれぞれ1件の発生があり、平成28年には第4種踏切道（警報機も遮断機もなく、踏切保安係も配置されていない踏切道）で、自転車乗車中の小学生が死亡する事故が発生している。

市内における踏切事故の推移

区 分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
発生件数	1	0	0	0	0
死傷者数	1(1)	0	0	0	0

※（ ）内は、死者数で内数

2 本市の踏切道の実態

本市内には、東西にJR水戸線が走り、南北に下館駅を起点として取手駅までの関東鉄道常総線、茂木駅までの真岡鐵道真岡線が運行されている。

そのため、3つの鉄道と道路が交差する踏切道が76箇所と多く、その中に安全対策を講ずべき踏切道がなお残されており、特に第4種踏切道の4箇所は、統廃合等対策が喫緊の課題となっている。

市内における種類別の踏切道

区 分	J R 水戸線	関東鉄道常総線	真岡鐵道真岡線
第1種	32	24(1)	18(1)
第2種	0	0	0
第3種	0	0	0
第4種	0	3	1
[名称]		[新地3・木戸4・飯田パーマ前]	[第三菅谷]

※（ ）内は、JR水戸線と重なる数

II 第 11 次計画における目標

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総合的かつ積極的に推進し、踏切事故ゼロを目標とする。

第 2 節 踏切道における交通の安全についての対策

I 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、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに平成 29 年度以降は市内で踏切事故が発生していないことを考えると、第 10 次筑西市交通安全計画に基づき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。そのため、平面交差の解消（立体交差化）、踏切保安設備の整備、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、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、第 4 種踏切道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総合的かつ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。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

踏切道の立体交差化や歩行者滞留を考慮した踏切拡幅、さらに踏切横断交通量削減のための周辺道路整備等総合的な対策を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

(1) 踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

(2) 自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

(3) 高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

(4) 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。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第 4 種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進める。

4 その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

- (1) 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。
- (2) 踏切道における交通安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。
- (3) 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。
- (4) 学校、自動車教習所等において、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。

注釈の用語解説

(注 1) 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

(注 2) 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

(注 3) ビッグデータ

情報通信技術の進展により、生成・収集・蓄積などが可能・容易になる多種多量のデータのこと。

(注 4) MaaS (Mobility as a Service)

バスや電車、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を一つのサービスに統合し、ルート検索から支払いまでをシームレスにつなぐ概念

(注 5) ユニバーサルデザイン化

老若男女、障がい者も健常者も、背の高い人も低い人も、個人差や国籍の違いなどに配慮して、全ての人がすごしやすいようにすること。

(注 6) TDM (Transportation Demand Management)

交通需要マネジメントの英語表記で、自動車利用者の行動パターンを従来から変化させることにより、道路渋滞を始めとする交通問題を解決する手法

(注 7) ミッシングリンク

道路網において、未整備区間で途中で途切れている区間のこと。

(注 8) 交通ボランティア等

率先して交通安全の立哨や戸別訪問などの交通安全活動を行う個人や団体の総称。団体では交通安全協会や交通安全母の会が有名。

(注 9) ハンドルキーパー運動

自動車で仲間と飲食店などへ行く場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が仲間を自宅まで送り届ける運動

(注 10) ICT(Information and Communication Technology)

情報処理および情報発信（コンピュータやネットワーク）に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称

(注 11) ASV(Advanced Safety Vehicle)

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自動車

(注 12) 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。

(注 13) 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。

(注 14) メディカルコントロール体制

消防機関と医療機関との連携によって、1. 救急隊が現場からいつでも迅速に医師に指示、指導・助言を要請することができ、2. 実施した救急活動の医学的判断、処置の適切性について医師による事後検証が行われるとともに、その結果が再教育に活用され、3. 救急救命士の資格取得後の再教育として、医療機関において定期的に病院実習が行われる体制のこと。

(注 15) 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