

第10次
ひたちなか市交通安全計画
(平成28年度～平成32年度)

平成29年 2月

ひたちなか市交通安全対策本部

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）が制定されました。

これに基づき、ひたちなか市では昭和46年以降、9次にわたる「ひたちなか市交通安全計画」を策定し、関係機関・団体などが一体となって、各般にわたる交通安全対策を強力に実施してまいりました。その結果、本市における交通安全対策は着実に進展しており、交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、依然として交通事故により尊い人命が失われる状況は続いています。

特に、高齢者人口の増加を背景として、市内における交通事故死者数に占める高齢者の割合は5割を上回っています。今後ますます進展すると予想される高齢社会に対応するため、高齢者対策を中心とする交通事故の防止は、官民が一体となって取り組まなければならない緊急かつ重要な課題です。また、市民生活の移動手段として重要な鉄道交通の安全対策について、踏切事故等の防止対策を関係機関と連携して推進する必要があります。

自転車の交通安全対策については、平成27年6月の道路交通法改正により、危険な違法行為に対する厳罰化が行われ、このことにより、歩行者の中でも特に交通弱者とされる子どもや高齢者の安全確保が求められています。

また、平成31年には第74回国民体育大会が茨城県において開催され、本市では、陸上、水泳、バレー、サッカー競技が行われます。国体開催に向けた道路交通環境の整備やマナー向上など、交通安全対策をさらに推進する必要があります。

以上のような状況から、この「第10次ひたちなか市交通安全計画」は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全の施策の大綱を定めるものです。

もとより、交通安全は、地域社会と密接な関係を有し、また市民一人ひとりの交通社会の一員としての自覚と責任が不可欠であることから、市民の参加を得ながら、交通事故の防止に向けて、関係機関・団体との強力な連携のもと、交通の状況や地域の実態に即した交通安全啓蒙活動を実施するとともに、道路環境の整備を推進するなど、各種施策の展開を図るものとします。

目 次

第1章 第10次ひたちなか市交通安全計画の概要

第1節	計画の目的	1
第2節	計画の期間	1
第3節	計画の基本的な考え方	1
第4節	計画の位置付け	2
第5節	計画の目標	2
第6節	計画の推進体制	2

第2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	3
第2節	道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1	道路交通事故の現状	3
2	道路交通事故の今後の見通し	4
第3節	道路交通安全についての対策	5
1	今後の道路交通安全対策を考える視点	5
(1)	交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	5
(2)	交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき内容	6
2	講じようとする施策	8
(1)	道路交通環境の整備	8
(2)	交通安全思想の普及徹底	19
(3)	安全運転の確保	26
(4)	自動車の安全性の確保	28
(5)	自転車の安全性の確保	28
(6)	道路交通秩序の維持	28
(7)	救助・救急活動の充実	31
(8)	被害者支援の充実と推進	33

第3章 鉄道・踏切道における交通の安全

第1節	鉄道事故のない社会を目指して	34
第2節	鉄道交通の安全についての対策	34
1	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	34
2	講じようとする施策	34
	(1) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	34
	(2) 鉄道の安全な運行の確保	34
	(3) 救助・救急活動の充実	35
第3節	踏切事故のない社会を目指して	36
第4節	踏切道における交通安全の対策	36
1	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	36
2	講じようとする施策	37
	(1) 踏切道の統廃合の実施	37
	(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	37
	(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	37

第1章 第10次ひたちなか市交通安全計画の概要

第1節 計画の目的

第10次ひたちなか市交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、人命尊重の理念のもとに「交通事故のない社会」を実現するため、総合的な交通安全対策を実施し、市民の安全の確保を図ることを目的とする。

第2節 計画の期間

「平成28年度から平成32年度までの5か年間」とする。

第3節 計画の基本的な考え方

国においては、これまで交通安全基本計画に基づき様々な交通安全対策を実施してきた。その結果、交通安全対策基本法制定時の昭和45年当時と比べ交通事故による死者数は4分の1にまで減少している。しかし、未だに死傷者数が70万人を超えるなど依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、更なる対策の実施が必要である。特に、道路交通において自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保する「人優先」の交通安全思想を基本としてあらゆる施策を推進していく方針を示している。

本市においても、これまでに9次にわたる交通安全計画を策定し、各般にわたる交通安全対策を強力的に実施することにより平成24年には第9次ひたちなか市交通安全計画に掲げた交通事故死者0人を達成することができた。また、人身交通事故発生件数及び負傷者数についても減少傾向にあり、これまでの施策・事業が一定の成果を挙げてきたと考えている。しかし、年間1千人前後の負傷者が発生しており、交通事故防止に向けあらゆる施策を推進していかなければならない。

第4節 計画の位置付け

本計画は、「交通安全対策基本法」に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画であり、当該法第26条第1項の規定により「第10次茨城県交通安全計画」に基づき作成するものである。

第5節 計画の目標

交通事故のない社会を作り、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ため、「交通事故死者ゼロ、人身交通事故件数の減少」を計画の目標とする。

第6節 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、ひたちなか市交通安全対策本部構成機関・団体を中心に、地域や学校等の関係機関と緊密な連携・協力を図りながら、官民一体となって推進する。

第2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

安全な道路交通社会を実現していくためには、すべての人々が相互に理解と思いやりの心をもって行動し共生していくことが重要である。

我々は、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すべきである。そのためには市民一人ひとりの交通安全意識を高めるとともに、道路交通社会への参加者が一体となって各種対策を推進し、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、市の役割が極めて大きい。その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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参加し、協働していくことが重要である。

第2節 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

本市の交通事故による死傷者数は、平成22年より、1桁の死者数で推移している。さらに、平成24年には第9次ひたちなか市交通安全計画に掲げた「年間の交通事故死者数を平成27年までに0人とする」という抑止目標を、関係機関・団体の協力を得て、平成24年に達成することができた。しかしながら、平成25年には死者が7人となり、その後においても、平成26年には5人に、平成27年は4人となっている。

なお、交通事故発生件数及び負傷者数は、平成21年をピークに平成26年を除き減少している。

また、最近の交通事故発生状況からみた主な特徴は次のようになっている。

- ア. この5年間は発生件数及び負傷者数は減少傾向にある。死者数も長期的に見れば減少傾向にある。
- イ. 高齢者の死者数が高い割合で推移し、過去5年間の全死者数の約3割が高齢者となっている。

ウ. 高齢者の交通事故による負傷者数は過去5年では120人から130人前後で

推移しており，事故全体が減少傾向にある現状において，割合は増加している。
 エ．飲酒運転による交通事故件数は減少傾向にあるが，死亡事故へつながる危険性が高い。

表1-1 年次別人身交通事故発生状況

平成27年12月末現在

年 種別	23年	24年	25年	26年	27年
発生件数	929	868	757	831	737
	(226)	(224)	(219)	(205)	(231)
死亡者数	7	0	7	5	4
	(2)	(0)	(4)	(0)	(1)
負傷者数	1,188	1,156	975	1,102	944
	(135)	(116)	(126)	(125)	(123)

※表中()内数値は65歳以上の高齢者が関係した交通事故の内訳

2. 道路交通事故の今後の見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると，運転免許保有者数111,018人^{注1}，車両保有台数131,516台^{注2}は今後もこの水準で推移することが見込まれる。

また，経済社会及び交通情勢等の変化に伴い，道路交通を取り巻く環境が多様化することに加え，高齢社会の進展により，交通事故による高齢者の死者の増加や高齢運転者による事故の割合が高くなることが予想される。

※注1 平成27年12月末現在

※注2 平成27年3月末現在

第3節 道路交通安全についての対策

1. 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故件数及び負傷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、経済社会及び交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の分析等を充実し、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新規施策も導入することが必要である。

さらに、市民参加型社会の進展、高齢化、国際化、情報化等の社会情勢の変化に対応した施策の展開を図るとともに高齢者、身体障害者、交通事故被害者等の視点に立つことも十分配慮することとする。

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

ア. 高齢者及び子どもの安全確保

本市は、高齢者の死者数は年により増減のばらつきはあるが、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進する必要がある。また、交通手段による相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要がある。特に、後者については、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成することも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を実施するためには、交通安全活動を高齢者が利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域において生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが子どもを取り巻く交通環境の整備である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守ることが一層求められる。このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

イ. 歩行者及び自転車運転者の安全確保

本市では、歩行中の死亡事故については平成23年に6件、25年に5件、26年に2件発生しており、自転車乗用中の死亡事故は平成27年に1件発生している。

引き続き、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による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していく必要がある。

また、本市において、自転車乗車中の死者も発生していることから、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車運転者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、自転車の走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について、まちづくり等の観点から検討する必要がある。また、自転車運転者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナー違反する行動が多いことから、平成27年6月から施行された改正道路交通法の自転車運転者の危険行為(路側帯通行に関する規定の遵守-逆走禁止)についての周知や交通安全教育等の充実を図る必要がある。

ウ. 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路における交通事故を防止するためには、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。平成23年9月に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、ゾーン30の制度が開始された。本市においても平成24年度に外野・東大島地区と、平成25年度に西大島地区と田彦地区にゾーン30エリアを設置し、生活道路対策を実施している。今後もゾーン30等を活用し生活道路における安全を確保することが重要である。

また、幹線道路においては、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生危険性の高い特定の区間を明確化し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を推進する必要がある。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき内容

ア. 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故は減少傾向にあるが、脇見・漫然運転等安全運転義務違反に起因する死亡事故や人身交通事故の発生割合は高くなっている。このため、交通事故発生状況と傾向を踏まえた分析成果を

活用した効果的な交通事故防止策を実施する必要がある。

イ. 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態などの事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の交通安全意識を醸成していく必要がある。

2. 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

ア. 交通安全施設等の整備

道路交通環境の整備については、道路管理者や警察などの関係機関が連携し、幹線道路及び生活道路における安全対策をより一層推進する。

(ア) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故を防止するために、交通安全施設の整備を推進する。更に、身体障害者及び高齢者の通行の安全にも配慮した信号機の整備、幅の広い歩道、点字ブロック、段差切下げ等の整備に努める。

表2-1 信号機の設置現況

平成27年12月末現在

区		分	数	量 (基)
公安 委員 会分	信 号 機	全 感 応 式		1
		半 感 応 式		133
		定 周 期 式		134
		押 し ボ タ ン 式		39
		一 灯 式		6
		列 車 感 知		2

※表中信号機のうち、視覚障害者用信号機34基、歩者分離式信号機7基

表2-2 道路区分別交通安全施設の現況

平成28年3月末現在

道路及び安全施設		単位	国道6号	国道245号 及び 県道	市道	計
道 路 管 理 者 分	歩道	km	1.5	15.2	228.7	245.4
	自転車歩行者道	〃	17.2	106.3	3.3	126.8
	自転車道	〃	—	—	—	—
	計	〃	18.7	121.0	232.0	371.7
	横断歩道橋	箇所	8	4	—	12
	地下横断歩道	〃	0	1	—	1
	中央帯	km	8.0	22.9	4.8	35.7
	道路照明	基	174	514	1,965	2,653
	道路情報板	〃	1	5	—	6
	防護柵	km	6.9	37.0	49.7	93.6
	道路標識	本	137	380	1,113	1,630
	区画線	km	45.3	—	92.0	137.3
	視線誘導標	本	146	—	32,160	32,306
	道路反射鏡	基	—	20	1,886	1,906
	段差切下げ	箇所	250	—	998	1,248
	点字ブロック	枚	593	4,360	80,143	85,096

〔交通安全施設整備方針〕

市道の交通安全施設整備については、事故発生の現況を分析・検討し、事故多発地点、通学路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、一層の改良を図る。

- a. 歩道，自転車道の整備推進
- b. 主要幹線道路における交差点改良等の整備推進
- c. 幅員狭小及び視距不足区間の解消に向けた道路改良の整備推進
- d. 優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
- e. 通学路，スクールゾーンに関する道路を重点とした交通安全施設の総点検と整備推進
- f. 多様な人々が利用できるバリアフリー化された交通安全施設の整備推進
- g. 車両停車帯，道路照明，防護柵，区画線，道路反射鏡，道路標識等の整備推進
- h. 道路交通量等，道路交通環境の変化に対応した信号機の設置推進
- i. 交通量増加路線の信号機の地域制御化
- j. 主要幹線道路を重点として，わかりやすい案内標識と地点標（キロポスト）の設置推進

(イ) 道路の改良等に伴う歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩道、自転車歩行者道等の整備を積極的に行った結果、市道（１，２級）における歩道整備状況については、実延長１５０．０kmに対し、９９．３kmが整備されている。

道路の改良にあたっては、人と車を分離し、相互の通行の安全を図るため、道路拡幅等により、片側・両側の歩道等の設置を積極的に行うとともに、防護柵等その他の交通安全施設についても新設・補修を進め安全かつ円滑な交通環境の整備に努める。

また、「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。通称：交通バリアフリー法）の趣旨に則り、特定経路を構成する道路において信号機等の交通安全施設のバリアフリー化や歩道の段差、勾配の改善等、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(ウ) 道路の新設・改良に伴う交通安全対策の推進

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため道路の新設・改良を推進するとともに、警察と緊密に連携を図りながら、道路交通の実態に応じた交通安全施設の整備と各種交通規制の実施を推進する。信号交差点においては歩行者の安全を確保するため歩車分離式信号機の整備を推進する。

イ. 効果的な交通規制の推進

道路における，危険を防止し，その他交通の安全と円滑化を図り，道路網の全体の中で，それぞれの道路の社会的機能，道路の構造，交通安全施設の整備状況，交通流・量の状況等地域の実態等に応じた効果的な交通規制を行う。

表2-3 主要交通規制実施状況 平成27年12月末現在

交通規制		区間	延長
		本数, 箇所数	距離(m)
横断歩道		1,769	—
自転車横断帯		516	—
通行禁止	大型車	7	4,950
	その他	3	2,200
	計	10	7,150
歩行者用道路		27	8,915
一方通行		51	7,269
指定方向外 進行禁止		213	—
追越しのため右側 部分はみ出し禁止		51	120,511
自転車の 歩道通行可		75	130,120
一時停止		3,051	—
最高速度	50キロ	28	64,140
	40キロ	61	105,080
	30キロ	88	84,310
	計	177	253,530
駐停車禁止		3	11,050
駐車禁止		227	223,473
駐停車 禁止道路 の区分	片側	6	2,040
	両側	3	485
	計	9	2,525
ゾーン30		3	—

ゾーン30は 1.外野・東大島の一部 2.田彦の一部 3.西大島3丁目 の3箇所が指定

(ア) 地域の実態に適した交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、速度規制、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等の交通流を整序化するための交通規制をし、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を進める。さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を進める。

(イ) 安全で機能的な都市づくりのための交通規制

計画的に都市総合交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図り、また、路線バス等の公共交通機関の安全・優先通行を確保するための専用通行帯の整備など、安全で機能的な都市交通が確保できるよう、より合理的な交通規制の推進に努める。

(ウ) 幹線道路における適正な交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造や交通安全施設の整備状況、交通の現状等を勘案しつつ、速度規制や追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の規制について点検・見直しを図り、交通事情の変化に即した対策が実施できるよう、交通規制の適正化に努める。

(エ) 事故多発地域における重点的交通規制

交通事故多発地域及び路線等においては、最高速度の指定、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

(オ) 自転車の安全確保のための交通規制

道路構造や交通の状況等に応じた自転車と自転車以外の車両通行部分の分離を図るための交通規制を推進する。

ウ. 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び推進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

(ア) 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴うより良好な駐車秩序の確立

- a. 市街地における無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、都市機能、道路及び交通の状況等に対応した駐(停)車禁止規制を推進する。

-
- b. 違法駐車取締りに当たっては、悪質、危険性及び迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、地域の実情に応じた取締りを推進する。
 - c. 違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい影響を及ぼす交差点においては、違法駐停車の取締りによる抑止により交通の安全と円滑化を図る。

(イ) 駐車場等の整備

市街地における駐車場の整備は、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を取り締まりの推進と併せ必要な施策であり、駐車場及び駐車の実態を把握しながら、土地利用計画等に応じた適切な駐車対策を行うこととする。

(ウ) 違法駐車排除の気運の醸成

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報、啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用により、市民の理解・協力を得ながら違法駐車追放運動を展開し、地域が一体となった違法駐車排除気運の醸成・高揚を図る。

エ. その他の道路交通環境の整備

(ア) 道路使用の適正化

道路使用については、公益性を有するものを除き、極力抑制する方針に従って許可を行うほか、道路の規制を伴う占用工事等が計画的に行われるよう道路管理者等と連携を図りながら、その指導に努める。

また、道路パトロールを強化し、関係機関の協力を得ながら、道路の不法使用(占用)の実態把握と不法占用物件等の排除活動を実施する。

a. 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路の構造を保全しつつ安全かつ円滑な道路交通を確保するため、極力これを抑制する方針の下に適正な許可を行う。さらに、道路使用許可条件の遵守や占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に道路の掘削工事に伴う事故の防止については、道路管理者等と連携を図りながら、これらの工事が計画的、かつ保安対策に万全を期して行われるよう適切に指導する。

b. 不法占用物件等の排除

道路交通障害となっている道路の不正使用、不法占用については、道路パトロールの強化を図り、違反者に対して定期的な排除指導を行うとともに、不法占用等の防止に向けた意識の啓発活動を進める。

(イ) 自転車駐車対策の推進

勝田駅周辺に市営有料自転車駐車を3箇所設けており、東口自転車駐車場に関しては平成24年2月に供用を開始し、放置車両の減少に寄与している。また、民間の有料駐車場は7箇所設置されている。駅までのアクセス手段として鉄道利用者の多くが自転車を活用しており、出退勤時は混雑がみられる。

また、勝田駅周辺の自転車等の放置防止に関する条例（平成9年3月26日条例第8号）制定後は、放置自転車等が減少し、交通安全及び美化の面から効果をあげている。

勝田駅前の放置自転車等のさらなる減少を図るため、土・日曜日及び祝日も含め、撤去・保管等を不定期に実施し、平均3～4台の放置自転車を撤去している。

表2-4 勝田駅周辺自転車等駐車場の設置状況

平成28年3月末現在

駅別	区分	箇所数	駐車台数
勝田駅	市営	3	3,423
	民営	7	400
佐和駅	市営	1	1,500
	民営	1	200
津田駅	市営	1	210
那珂湊駅	市営	1	160
計		14	5,893

表2-5 勝田駅周辺自転車等放置禁止区域における放置自転車撤去台数

	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
撤去台数	427	321	354	355	204
返還台数	186	162	152	164	87

[自転車駐車対策推進方針]

交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区における道路において、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化に資するため、放置自転車の撤去、広報啓発活動等を推進する。

- a. 自転車駐車需要の多い駅周辺において、自転車駐車場の適正な運営管理を行う。
- b. 大量の自転車駐車需要を生じさせる施設、店舗等に対して、自転車駐車場の設置を要請する。

c. 勝田駅周辺の放置自転車対策については、自転車等の放置防止に関する条例の周知徹底を図る。

また、条例の区域外周辺道路及び公共の場所における放置自転車については、適正な駐車指導と長期にわたる放置自転車の撤去等を引き続き実施する。

d. 自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求めるとともに関係団体と連携し、道路交通法その他の法令の遵守や防犯登録の義務、正しい駐車方法等の教育及び広報活動を行う。

(ウ) 災害発生時における交通安全の確保

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保するための対策を推進する。

a. 災害発生による被害を最小限にとどめるためには、災害応急対策活動や災害復旧活動のための人員や物資等の効果的な輸送が必要となる。こ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、緊急輸送道路の指定及び整備に努めるとともに、災害発生時には、緊急輸送道路の被害状況の収集や道路の障害物を取り除く作業を迅速かつ的確に実施する。

b. 災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を行うため、迂回指示や防災行政無線等による広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報の提供に努める。

c. 災害発生時の停電により信号機の機能が停止した場合は、警察官等による交通規制により対応する。

d. 道路の被災状況及び道路交通状況の迅速かつ的確な情報収集・分析・提供による緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を実施する。

e. 津波災害の際において、夜間の避難時の交通事故を防止することを目的として、ソーラー発電自立型発光式照明を設置する。

(エ) 子どもの遊び場の確保及び公園整備の推進

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止を図り、安心して楽しく利用できる街区公園・近隣公園の整備に努める。

表2-6 子どもの遊び場一覧 平成28年3月末現在

名 称	設 置 場 所	面 積 (㎡)
勝倉地蔵根	勝倉2889-5	580.00
津田台楽	津田1765-29	259.81
津田西山第2	津田2757-1	1,690.00

名 称	設 置 場 所	面 積 (㎡)
勝倉台	勝倉字石堂2938-31	393.71
勝 倉	勝倉549-1	80.92
馬 渡	馬渡3545	510.87
枝 川	枝川889-1	654.00
高野小貫山	高野954外	2,541.00
田彦第1	田彦1429-1	100.00
田彦第3	田彦字雷土1382-1	1,038.00
馬渡中宿	馬渡3438-1外	753.71
市 毛	市毛1168-1	2,183.57
辰ノ口	海門町1-14-1	393.19
塚 前	釈迦町9-23	246.90
田 中	栄町2-5-51	178.20
関 戸	栄町8169外	421.00
柳 沢	柳沢472	825.00
和田の上	和田町2-12-22	1,134.00
阿字ヶ浦	阿字ヶ浦町178	300.00
柏野団地	高野字柏野2428-67	272.23
足崎西原	足崎1474-19	520.00

教育委員会事務局青少年課調べ

表2-7 市営住宅団地内公園

平成28年3月末現在

名 称	設 置 場 所	
市毛第1	市毛980	
市毛第2	市毛1033-1	
弥生	馬渡2866 馬渡3898	
薬師台	小砂町1丁目4, 5	
鹿島台	稲田1114-155	
東中根F	中根3600-62	
東中根G	中根3600-491	
大成	大成町25	
東大島	東大島3丁目23-5	
松戸	松戸町2丁目12-1	
高場第1	高場3丁目18-1	
高場第2	高場6丁目7-1 6-1	
深谷津第1	中根869-1	

名 称	設 置 場 所	
深谷津第2	中根3312-2	
西大島	西大島3丁目14-15, 18	
東塚原	殿山町1丁目4	
第1田宮原	田宮原4355-1	
第2田宮原	田宮原4038-4	
第1ひばりヶ丘	西十三奉行11332-1	
第2ひばりヶ丘	西十三奉行11423-1	
遠原台	平磯町858	
平磯住宅	平磯町152-6	
磯合住宅	磯崎町3613	

建設部住宅課調べ

表2-8 公園整備状況

(平成28年3月末現在)

区 分	数 (箇所)	面 積 (㎡)
街 区 公 園	244	312,962
近 隣 公 園	7	148,920
地 区 公 園	1	42,124
運 動 公 園	3	526,901
風 致 公 園	2	114,706
歴 史 公 園	1	21,360
広 域 公 園	1	1,995,000
計	259	3,161,973

都市整備部公園緑地課調べ

(オ) 公共交通の利用促進

- a. 持続可能な地域公共交通網を再構築するため、ひたちなか市公共交通網形成計画を策定し、総合的な公共交通ネットワークの充実を図るとともに、公共交通の利用を促進する。
- b. 鉄道とバスの乗継利便性の強化、公共交通不便地域における生活交通の確保、交通拠点のバリアフリー化など、誰もが移動しやすい公共交通を検討する。

(カ) 自転車利用環境の整備

- a. 自転車専用通行帯等の整備や自転車走行指導帯の設置など、自転車利用環境の総合的な整備を検討する。
- b. 自転車専用通行帯の設置区間などでは、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を実施する。
- c. 道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月、国土交通省、警察庁)の周知を図り、ルールやマナーの啓発活動等の施策を推進する。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、道路交通社会の一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に着けるためには、人間の成長過程に応じて、生涯にわたる学習を推進していくことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

ア. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

幼児から成人に至るまでの、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施する。

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

人間形成を図っていく上で幼児期は重要な時期であり、交通安全教育は、身近な生活における交通安全の決まりを理解し、守ることにより安全に行動できる習慣や態度を身に付けるため必要である。このため幼稚園においては、「幼児交通安全ひまわりクラブ」を結成し、クラブリーダーの協力を得ながら視聴覚教材等を利用して親子で実習するなど、幼児の成長に応じた交通安全教育を実施し、保育所（園）においても、幼稚園同様に、幼児の成長に応じた交通安全教育をきめ細かく実施する。

また、家庭における幼児の交通安全教育の必要性を深く認識させるとともに地域的な連帯意識を高めるため、引続き幼児交通安全ひまわりクラブの活動を計画的に推進し、組織的かつ継続的な集合訓練が行われるよう指導育成に努める。

※平成28年度幼児交通安全ひまわりクラブ結成状況（平成28年5月現在）

市内幼稚園15園，会員4,038人（幼児2,062人，保護者1,976人）

(イ) 小学生・中学生・高校生に対する交通安全教育の推進

〔小学校に対する交通安全教育〕

- ①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
- ②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

以上を目的として、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育の授業、道徳、学級活動、児童会活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、交通ルールの意味及び遵守等について重点的

に交通安全教育を実施する。

〔中学校に対する交通安全教育〕

- ①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習得させる。
- ②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。

以上を目的として，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育の授業，道徳，学級活動，生徒会活動，学校行事等の特別活動，総合的な学習の時間等を中心に，学校教育活動全体を通じて，歩行者としての心得，自転車の特性と安全な利用，危険の予測と回避，標識等の意味，応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

〔高校生に対する交通安全教育〕

- ①日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，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。
- ②交通社会の一員として交通ルールを遵守し責任を持って行動することができる健全な社会人を育成する。

以上を目的とし，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育の授業，ホームルーム活動，生徒会活動，総合的な学習の時間等を中心に，学校教育活動全体を通じて，自転車の安全な利用，自動二輪車，自動車の特性，危険の予測と回避，運転者の責任，応急手当等について更に理解を深めるとともに，生徒の多くが，近い将来，普通免許等を取得することが予想されることから，免許取得前の教育を重視した交通安全教育を行う。

(ウ) 地域社会における交通安全指導の充実

地域における交通安全活動を効果的に推進するため，交通安全協会，交通安全母の会，安全運転管理者協議会，各コミュニティ組織，PTA，高齢者クラブ等の関係機関・団体の諸活動が積極的に行われるよう指導育成に努め，正しい交通ルールと交通マナーの実践活動を強力に推進する。

また，官民一体となった交通事故防止対策を展開するため，「参加して みんなでつくる 交通安全」の考えのもと，順次，各中学区内のコミュニティ組織，諸団体の参加を得て，交通安全の地域浸透を図る。

a. 子どもに対する交通安全教育は，子どもの事故に多い「飛び出し」と「直前直後の横断」による事故防止を図るため，各発達段階に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

b. 家庭における指導的な役割を果たしている母親に対する交通安全教育は，最も重要なことから，交通安全母の会連合会の活動等を通じて，それぞれ対象に応じた交通安全教育の充実に努める。

c. 高齢者に対する交通安全教育は、高齢者の特性を踏まえた歩行者、自転車利用者、運転者に対するきめ細かな交通安全指導を推進する。

このため、高齢者クラブ連合会等を通じた交通安全教室及びコミュニティ組織による地区別の交通安全大会の開催や、チラシ等配布による啓発活動、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

d. 運転者に対する交通安全教育は、地域、職場ごとの講習会、座談会を積極的に開催するほか、関係機関・団体の活動を通じて、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用、著しい速度超過や飲酒運転等、死亡事故に直結する恐れの高い悪質危険な運転の防止を中心に、自発的な安全行動を促す社会的責任の自覚を醸成するとともに、交通安全教育に必要な知識と優れた指導力を身につけた指導者の養成に努める。

e. 身体障害者に対する交通安全教育は、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

f. 公民館活動における各種学級、講座等に交通安全教育を取り入れるほか、広報活動を通じて、交通安全意識の高揚を図る。

g. 地域の交通安全活動を活発にし、交通安全思想の地域浸透を図るため各コミュニティ組織の安全福祉部会等を中心に、「地区別交通安全大会」の開催や「地区別交通事故防止啓発活動」の実施を促す。

h. 民間交通指導員を各種研修会へ派遣し、指導員の資質の向上と交通安全活動の充実を図る。

i. 各関係機関・団体の交通安全指導者を対象に、「交通安全指導者講習会」を開催して資質の向上を図る。

イ. 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 歩行者保護運動の推進

a. 運転者に対しては、各種講習会等において歩行者保護の意識付けを実施する

b. 歩行者保護の意識付けのため、各種広報媒体を利用して積極的な広報啓発活動を推進する

c. 関係機関団体と連携し、歩行者保護意識の各種啓発活動を実施する

(イ) 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向上を図るため、ひたちなか市交通安全対策本部を中心に関係機関・団体と連携を図りながら、各季交通安全運動を強力に展開している。

市民一人ひとりが自ら交通規制を守り、交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣づけるため、関係機関・団体が緊密な連携を図りながら、各季交通安全運動を中心に市民総ぐるみの運動を組織的・継続的に展開し、交通事故防止の徹底を図る。

また、交通安全運動の実施に当たり、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点事項、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

a. 運動の重点

- ・高齢者の交通事故防止
- ・子どもの交通事故防止
- ・夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
- ・自転車の安全利用の推進，飲酒運転の根絶等
- ・シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・最高速度違反に起因する交通事故の防止
- ・横断歩行者の保護

b. 運動実施上の留意点

- ・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
- ・市民参加型の交通安全運動の充実・発展
- ・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
- ・民間団体及び交通ボランティアの参加促進と交通事故を当該者として意識させる交通安全活動の促進
- ・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

(ウ) 交通マナー向上運動の推進

歩行者，自転車利用者，運転者がそれぞれの立場で「他者を気遣う」交通マナーを実践できるよう，関係機関・団体が相互に連携して組織的に交通マナー向上運動を展開する。

交通マナー向上施策の実施

- ・交通安全教育，各種講演会等における交通マナー向上の啓発
- ・各種シミュレーター等を活用した交通安全教育の推進
- ・早めの合図，ライトの早め点灯活動等の実施
- ・交通マナーや横断歩行者保護に関する啓発標語募集活用

(エ) 自転車の安全利用の推進

- a. ルールの遵守及び交通マナーの実践
- b. 歩行者や他の車両に配慮した通行，通行区分の遵守等，自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化
- c. 自転車の車道通行の徹底及び通行ルールについての周知徹底
- d. 交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発
- e. 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
- f. 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
- g. 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

についての保護者等に対する理解促進及び着用の徹底

(オ) 全ての座席等におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

- a. 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全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の推進

一般道のシートベルト着用率

運転席 98.1%，助手席 93.1%，後部座席 31.9%

※ 警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による 平成27年10月現在

- b. 関係機関・団体等との協力によるあらゆる機会・媒体を通じた積極的な普及啓発活動の展開

- c. 幼稚園・保育所，病院等と連携した保護者に対するチャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法の効果的な広報啓発・指導の徹底

- ・比較的年齢の高い幼児の保護者に対する取組の強化及び着用推進シンボルマーク等の活用

チャイルドシート使用率-全体平均：62.7%

年齢層別 1歳児未満：85.2%，1～4歳児：64.4%，5歳児：38.1%

※ 警察庁と一般社団法人日本自動車連盟合同調査による 平成27年6月現在

- d. チャイルドシート販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言の推進

(カ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

- a. 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及び広報啓発の推進

- b. 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，駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発

- c. 地域，職域等における「飲酒運転をしない，させない」という飲酒運転根絶の取組の推進による県民の規範意識の確立

(キ) 最高速度違反に起因する交通事故防止の推進

- a. 最高速度違反に起因する交通事故の実態を周知するため，各種広報媒体を利用した積極的な広報啓発活動の推進

- b. 各種事業所や職域団体に対する交通安全指導の実施と働きかけの強化

(ク) 反射材用品等の普及促進

- a. 夜間の視認性を高め，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及び自発光式ライト等の普及のための各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発の推進

- b. 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

- c. 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
- d. 反射材の着用と反射材を取り入れた製品（衣服・持ち物等）の利用推奨
- e. 適切な反射性能等を有する製品についての情報提供
- f. 反射材の着用意欲を高める取組の実施

(ケ) 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、市報、市ホームページ、チラシ、ポスター等の広報媒体を活用して、子ども・高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等の推進、暴走運転、無謀運転等の追放の推進などの広報活動を推進する。

(コ) その他の普及啓発活動の推進

- a. 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識高揚
 - ・高齢者交通安全マークの普及・活用
 - ・加齢に伴う身体機能の変化による交通行動に及ぼす影響等の広報の実施
 - ・他の年齢層に対する高齢者の特性の周知及び高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識の向上
- b. 薄暮時間帯及び夜間の事故防止
 - ・夜間の重大事故の主原因である最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等の周知
 - ・季節や気象の変化等に応じた交通情報板等の積極的な活用及び自動車の前照灯の早期点灯及びライトの上向き点灯とこまめな上下切り替えの促進
- c. 市民の交通事故発生状況の認識及び交通事故防止に関する意識の啓発
 - ・事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供

ウ. 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全の意識を高め悲惨な交通事故の防止を図る上から、民間団体等の果たす役割は極めて大きい。このため、交通安全協会、交通安全母の会連合会、安全運転管理者協議会、その他の団体等に対して自主的な活動が積極的に実施されるよう必要な指導援助に努めるとともに、団体相互間の連絡協力体制の強化を図っている。

市民の交通安全に関する意識を高めるためには、民間団体の自主的な活動に負うところが極めて大きいことから、引き続き交通安全協会、交通安全母の会、安全運転管理者協議会、各コミュニティ組織、その他の民間団体に対して指導援助に努める。

エ. 市民の参加・協働の推進

本市においては交通安全対策本部で掲げる「参加して みんなでつくる 交通安全」のスローガンの下、多くの市民参加型の交通安全活動や、自治会、地域コミュニティの主体的活動により自らの交通安全意識の醸成を図っている。また、多くの市民や団体・企業等が参加する交通安全フェスティバルや交通安全教室を開催し、市民の参加・協働により交通安全意識の高揚を図っている。

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、安全で良好な交通安全環境の形成を図るため、交通安全フェスティバルなど、多くの市民が積極的に参加できるような仕組みをつくり、交通安全対策を推進する。

(3) 安全運転の確保

ア. 運転者教育等の充実

永続的な安全運転を確保するため、運転者個々の意識・技術等質の向上を図ることが重要である。特に高齢運転者の増加に的確に対応した対策を進める必要がある。

(ア) 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習，停止処分者講習，違反者講習，初心運転者講習，更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育を実施する。安全運転に必要な知識・技能及び交通マナーを身に付け，安全運転を実践できる運転者を育成するため，免許取得前から，安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに，免許取得時及び免許取得後においては，特に実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための体験・実践型教育を行う。

また，これらの機会は，単なる知識や技能を教えるだけでなく，個々の能力や適正を踏まえた教育，交通事故被害者等の手記・体験談等を活用した講習を行う等，交通事故の悲惨さの理解を深める教育，自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じ，運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう教育内容の充実を図る。

(イ) 高齢者運転対策の充実

a. 高齢者に対する教育の充実

- ・高齢運転者に対する安全運転講習会の実施

b. 運転免許返納者への支援

- ・運転免許自主返納支援制度の広報及び利用の促進
- ・運転免許返納者の移動手段確保のための公共交通体系の強化及び相互乗り継ぎの円滑化による利便性の向上

c. 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

- ・関係機関・団体と連携した高齢運転者の安全意識を高めるための高齢者マークの積極的な使用の促進

d. 先端技術の活用啓発

- ・高齢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，安全に関する先進技術を利用した車両の導入を啓発する

(ウ) シートベルト，チャイルドシート及び自転車乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

a. 関係機関・団体と連携した各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じた着用効果啓発等の推進キャンペーンの積極的実施

b. シートベルト，チャイルドシート及び自転車乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締り活動の強化

(エ) 自動車安全運転センターの活用

- a. 自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度な運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

イ. 安全運転管理の推進

安全運転管理者、副安全運転管理者の管理業務の向上を図るため講習会を開催するとともに、事業所に対しては安全運転管理優良事業所、無事故事業所の顕彰や無事故・無違反チャレンジいばらきに参加、交通事故防止コンクール等を実施するほか、安全運転管理者選任事業所の運転者に対して運転適正検査を実施し、それぞれの運転者の適正に応じた安全指導により事業所ぐるみの安全意識の高揚を図る。

- a. 安全運転管理者協議会の充実強化
- b. 運転管理者、副安全運転管理者に対する、講習会、研修会の実施
- c. 安全運転管理者選任事業所の運転者に対する運転適正検査の実施及び車両点検、運行前点検の習熟
- d. 安全運転管理者選任事業所の協議会未加入事業所の加入促進及び地区協議会の充実強化
- e. 警察との連携の下、事業所訪問指導等の推進
- f. 地域における交通安全意識の高揚
- g. “マナーアップ運動”の推進
 - ・ウインカーの早め点灯
 - ・前照灯の早め点灯
 - ・ライトの上向き点灯
 - ・ストップライトの早め点灯
 - ・運転時のスマートフォン使用禁止の徹底
- h. 高齢者の交通事故防止対策の推進
- i. シートベルト着用対策の推進
 - ・シートベルト未着用での交通死亡事故防止の広報・啓発の推進
 - ・シートベルト全席着用の推進

ウ. 道路交通に関する情報の充実

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、体系的な道路案内標識の整備充実を図るとともに、道路パトロールの強化に努める。

また、道路交通に影響を及ぼす自然現象、災害時における道路状況に関する情報等を迅速かつ的確に提供するため、防災関係機関等を含めた緊急連絡体制を検討し、交通事故防止に努める。

エ. エコドライブの推進

アイドリングストップや急発進・急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、自動車から排出される二酸化炭素等の排出削減のみならず、安全運転の実現にもつながることから、官民一体となってその普及に取り組む。

(4) 自動車の安全性の確保

自動車に関する技術の進歩は目覚しく、その中でも安全運転を支援し、事故を未然に防ぐための効果が期待できる技術の範囲は確実に拡大していることから、運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故について、できる限り交通事故の未然防止を図るため、安全に関する先進技術を利用した車両の導入を啓発する。

(5) 自転車の安全性の確保

交通安全教育及び広報活動を通じて、自転車の安全利用の徹底を図るほか、制動装置不備等の自転車の危険性について周知を行うとともに、交通安全協会、交通安全母の会連合会等においても関係機関・団体と協力し、自転車の安全利用の方法及び点検整備の励行について研修を実施する。

- a. 自転車利用者が定期的に自転車安全整備店等において点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成
- b. 被害者の救済に資するための各種保険の普及促進
- c. 夜間における交通事故の防止を図るための灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進

(6) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める住民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

ア. 交通指導取締りの強化等

交通事故分析に基づき、交通事故多発路線等における無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反及び市民の取締り要望の高い違反に重点を置いた指導取締り活動を推進する。

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

- a. 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化等
 - ・指導取締り体制の充実
 - ・児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った指導取締りの推進
 - ・事故多発路線等における指導取締り活動の強化
 - ・無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化
 - ・飲酒運転の取締りによる常習者の道路交通の場からの排除及び飲酒運転の助長、容認者に対する捜査の徹底など飲酒運転の根絶に向けた取組の推進
- b. 背後責任の追及
 - ・事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反に対する自動車使用者等の責任追及の徹底及び必要に応じた自動車の使用制限命令、荷主等に対する再発防止命令の実施
 - ・事業者の背後責任が明らかとなった場合の指導、監督処分等による再発防止の推進
- c. 自転車利用者に対する指導取締りの推進
 - ・自転車利用者による無灯火、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の実施、並びに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

イ. 暴走族対策の推進

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

- (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に対する指導の充実
 - a. 暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、積極的な広報活動の実施
 - b. 家庭、学校、職場、地域等での青少年に対する暴走族加入阻止のための取り組みの促進
 - c. 暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援活動の徹底
 - d. 暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に鑑みた青少年育成団体等との連携及び青少年の健全育成施策の推進

- (イ) 暴走行為抑止のための環境整備

- a. 暴走族等を集結させないための施設の管理改善等の環境整備の推進
- b. 地域における関係機関・団体の連携強化による暴走行為等ができない道路交通環境づくりの推進
- c. 集団不法事案に発展するおそれがある場合の暴走族と群衆の早期隔離措置の実施

(ウ) 暴走族に対する指導取締りの強化

- a. 暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実
- b. 集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対する共同危険行為等の禁止・違反をはじめとした、各種法令の適用による検挙及び補導の徹底、解散指導などの暴走族に対する指導取締りの強化
- c. 「不正改造車を排除する運動」等における取締りの実施
- d. 不正改造車両の押収等による暴走族と車両の分離及び不正改造等暴走行為を助長する行為に対する背後責任の追及の徹底
- e. 不正改造行為に関する情報収集の徹底
- f. 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

(エ) 暴走族関係事犯者の再犯防止

- a. 暴走族関係事犯については、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情の特定や暴走族グループの解体、グループからの構成員等の離脱の支援
- b. 暴力団とかかわりのある者の実態の解明と暴力団からの離脱指導の徹底
- c. 暴走族関係保護観察対象者に対する遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施
- d. 暴走族に対する迅速かつ厳重な運転免許の行政処分の実施

(オ) 車両の不正改造の防止

- a. 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
 - ・「不正改造車を排除する運動」等を通じた全国的な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实施
 - ・不正改造等を行った者に対する立ち入り検査の実施

(7) 救助・救急活動の充実

ア. 救助・救急体制の整備

本市の救急体制は、平成24年4月消防広域化に伴い、笹野・神敷台・田彦・東海の各消防署に高規格救急自動車を配置し、平成28年3月末時点で救急救命士34名を含む救急隊員130名が業務に従事している。

また、救助体制は、笹野・神敷台・東海消防署に救助工作車、田彦消防署にポンプ車兼用の救助工作車を配置し、救助隊員116名が業務に従事している。

さらに、119番を受信する通信指令室の消防緊急指令システム及び発信地表示システムは、固定電話からの災害発生場所が瞬時に判定できるうえ、119番受信を知らせる予告指令によって、いち早く出動準備が実施されるなどの迅速な体制が確立しており、現場到着までの時間短縮が図られている。

表2-9 年次別救急出動状況 平成27年12月末現在

年 別		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
事故種別 出動件数	火 災	4	14	40	12	7
	自然災害	24	1	2	1	0
	水 難	4	13	7	7	10
	交 通	726	753	761	800	769
	労働災害	121	160	170	135	116
	運動競技	41	75	59	66	91
	一般負傷	664	808	808	852	922
	加害事故	38	48	41	42	35
	自損事故	66	90	68	66	68
	急 病	3,325	4,027	4,238	4,141	4,491
	その 他	469	625	609	662	641
合 計	5,482	6,614	6,803	6,784	7,150	

交通事故による負傷者を迅速に救護するため、次により救急救助体制の充実を図る。

(ア) 救急・救助施設等の充実

救急・救助需要に対応するため、高規格救急自動車、救助工作車、高度救命処置用資器材及び最新技術を駆使した救助器具の計画的な整備を進める。

また、普及が進むIP電話やGPS機能付携帯電話からの119番通報に迅速に対応できるよう、消防緊急指令システムの機能を充実させ、救急・救助体制の強化を図る。

(イ) 救急・救助隊員の教育訓練

救急救命士及び救急・救助隊員を計画的に養成、確保していくとともに、救急救命士の医療機関での再教育訓練や、救急・救助隊員の研修、訓練等を推進し、負傷者の重症度・緊急度の選別、外傷等の観察や処置など、統一された知識、技術の向上を図

る。

また、救助事象の複雑化に万全を期するため、救助活動の事後検証や想定訓練を実施し、救助活動能力の向上を図る。

(ウ) 救急講習会の開催

交通事故による重傷患者の救命率を向上させるためには、バイスタンダー(現場に居合わせた人)による適切な応急手当が不可欠であることから、消防本部では、救急講習会を開催し、広域事務組合のホームページや市報を通じて受講を広く呼びかけ、市民に対する応急手当の知識や技術の普及啓発を図る。

また、必要に応じて119番受信時に応急手当の口頭指導を行い、バイスタンダーによる応急手当の実施を推進する。

イ. 救急医療体制の整備

(ア) 医療機関等の状況

表2-10 医療機関数 平成28年3月末現在

区 分	施 設 数
救 急 告 示 病 院	3
救 急 協 力 病 院	2
救 急 協 力 診 療 所	4
市 休 日 夜 間 診 療 所	1
そ の 他 の 医 療 機 関	6 1
合 計	7 1

(イ) 救急告示病院の現況

表2-11 救急告示病院

平成28年3月末現在

名 称	病 床	診 療 科 目
勝 田 病 院	85	内, 外, 整, 泌, 脳, 消外, 呼内, 肛, リハ, 皮, 麻, 消内
ひたちなか総合病院	290	内, 循内, 消内, 呼内, 神内, 血内, 腎内, 小児, 外, 消外, 呼外, 整, 形, 脳, 皮, 泌, 婦, 眼, 耳, 放, 麻, 精, 児精, リウ, リハ, 歯口外, 放外
アイビークリニック	55	外, 内, 整

救急需要に適切に対応するため、救急救命士の確保を図るとともに、近隣市町村や医療機関、ドクターヘリとの広域連携による救急医療体制の確保に努める。

また、応急手当の普及に努め、バイスタンダーの育成を図るとともに、AED

(自動体外式除細動器)の設置普及を推進し、救命率向上を図る。

(8) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われているため、交通事故被害者救済対策の充実を図る。

ア. 交通事故相談業務の充実

交通事故に関する相談窓口として、常設相談(市民相談員)と法律相談(弁護士)を開設している。

平成27年度における交通事故に関する相談の受理件数は22件となっており、全体の相談件数1,195件の1.8%を占めている。

相談内容の多様化、複雑化する傾向にある交通事故相談に対処するため、茨城県中央交通事故相談所や茨城県弁護士会の紹介など関係機関と連携しながら、相談ニーズに応える適切な相談業務体制の充実に努める。

イ. 交通災害共済事業の推進

県内に在住する者が、交通事故による災害を受けた場合の救済を目的とする県民交通災害共済制度は、加入率が減少傾向にあるため、普及及び加入促進を目的に、窓口受付及び交通安全母の会の協力により加入を促進する。

表2-12 県民交通災害共済加入及び見舞金給付状況 平成28年3月末現在

	加入者数(人)	加入者会費(円)	加入率(%)	給付件数(件)	給付額(円)
平成23年度	11,029	8,972,250	7.0	144	10,200,000
平成24年度	10,422	8,466,950	6.5	138	11,710,000
平成25年度	9,794	8,000,700	6.2	145	11,310,000
平成26年度	8,952	7,312,650	5.6	130	11,940,000
平成27年度	8,695	7,151,350	4.4	92	7,680,000

交通事故被災者救済のため、次のとおり加入促進に努める。

(ア) 市報、市ホームページ等各種広報等を活用して趣旨の周知を図る。

(イ) 加入者の減少に歯止めをかけるため、市交通安全母の会と連携して、地域加入の促進に努める。

第3章 鉄道・踏切道における交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量、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。列車の運行が高速・高密度である現在の運行形態においては、ひと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、甚大な被害が予想される。

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、各種の安全対策を促進する必要がある。

鉄道の運転事故は、これまで講じてきた各種の安全対策により、長期的には減少傾向にある。過去に発生した事故の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通の安全に関する知識の普及、鉄道の安全運行の確保といった各種交通安全施策を促進することにより、鉄道事故のない社会を目指す。

第2節 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

鉄道における交通事故は、長期的には減少傾向にあるが、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、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道安全運行の確保といった各種交通安全施策を促進する。

2. 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

踏切事故等、鉄道の運転事故及び置石や投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識等を広く一般に普及する必要がある。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者、ドライバーに対し、四季の交通安全運動等の機会をとらえて、ポスター掲示・チラシ配付等の広報活動により啓発する。

(2) 鉄道の安全な運行の確保

鉄道交通の安全を確保するために、ひたちなか海浜鉄道へ、緊急時の対応を含めた管理体制の充実と安全運行の徹底を要請する。

(3) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に対して、避難誘導，救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため，ひたちなか海浜鉄道と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を要請する。

第3節 踏切事故のない社会を目指して

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。）は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進や鉄道事業者等による啓蒙活動により、長期的には減少傾向にある。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、改良を行うべき踏切道がなお残されているのが現状である。

本市においては、自動車が相互通行するにも関わらず、踏切道の幅員が狭小な箇所や、都市計画等により交通の流れが変わることが予想される踏切がある。このため、鉄道事業者と連携を強化し、まずは、平面交差の解消を基本とし、踏切の除却（統廃合）を推進する。その上で、残る踏切については、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制の実施、その他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することにより、踏切事故のない社会を目指す。

表4-1 踏切道の現況

平成28年3月末現在

社名	線名	1種	2種	3種	4種	計
東日本旅客鉄道(株)	常磐線	11箇所	—	—	—	11箇所
	水郡線	2箇所	—	—	—	2箇所
ひたちなか海浜鉄道(株)	湊線	35箇所	—	—	18箇所	53箇所
計		48箇所	—	—	18箇所	66箇所

※第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

第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

第3種 踏切遮断機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

第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）

第4節 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、踏切事故件数、踏切事故による死傷者とも減少傾向にある。しかし、踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、踏切の統廃合、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施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、通勤・通学の時間帯等に遮断時間が長くなる開かずの踏切への対策、第4種踏切の解消等、それぞれの踏切の状況を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

2. 講じようとする施策

(1) 踏切道の統廃合の実施

踏切道の構造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、迂回路の状況を勘案して、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とともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を推進する。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切保安設備、道路標識等の整備を行うとともに、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂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。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標等の設置を行うとともに、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及するための啓蒙活動を行う。

また、鉄道事業者と連携して、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、安全意識の高揚及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るとともに、置石・投石等の鉄道妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するための啓蒙活動等を強化する。

表4-2 踏切道保安設備の状況 平成28年3月末現在

区 分	踏 切 名	種別 ^{注1}	幅 員(m)	交通規制 ^{注2}	道路種別
常 磐 線	武 田 宮 前	1	4.0	C	市 道
	市 毛 街 道	1	7.5	無	県 道
	中 根 街 道	1	7.0	無	市 道
	東 石 川	1	6.0	無	市 道
	コ ロ ナ 通 り	1	7.0	無	市 道
	大 島 道	1	3.0	C	市 道
	外 野 街 道	1	2.7	B	市 道
	旧 湊 街 道	1	3.5	C	市 道
	大 綱	1	3.0	C	市 道
	湊 街 道	1	7.5	無	県 道
	高 野	1	1.8	A	市 道
水 郡 線	湊 街 道	1	3.3	D	市 道
	第一勝田街道	1	3.0	C	市 道
区 分	踏 切 名	種別 ^{注1}	幅 員(m)	交通規制 ^{注2}	道路種別
ひたちなか海	市 毛 街 道	1	7.5	無	県 道

浜鉄道湊線	日 工 前	1	12.5	無	市道
	表 町 通	1	16.5	無	市道
	六 道	1	8.0	無	市道
	金 上 駅	1	12.0	無	県道
	大 平 第 一	1	1.8	無	市道
	大 平 第 二	1	3.5	無	市道
	平 井	1	1.8	無	市道
	原	1	2.0	無	市道
	溜 池	1	2.5	無	市道
	岩 切 場	1	5.1	無	市道
	三 反 田 第 一	4	2.0	無	市道
	三 反 田 第 二	4	2.0	無	市道
	三 反 田 第 三	4	2.0	無	市道
	三 反 田 第 四	4	2.0	無	市道
	三 反 田 第 五	4	1.8	無	市道
	中 根 駅	1	5.5	無	市道
	中 根 第 一	1	2.5	無	市道
	柳 沢 第 一	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 二	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 三	1	3.4	無	市道
	柳 沢 第 四	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 五	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 六	1	6.0	C	市道
	柳 沢 第 七	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 八	4	2.4	無	市道
	柳 沢 第 九	1	3.5	無	市道
	柳 沢 第 十	4	2.0	無	市道
	関 戸 第 一	1	2.0	無	市道
	関 戸 第 二	4	1.8	無	市道
	関 戸 第 三	4	2.0	無	市道
	相 金	1	2.0	無	市道
	館 山 入 口	1	16.0	無	市道
東 電 前	1	2.7	B	市道	
八 幡 下 構 内	4	4.0	無	私道	
区 分	踏 切 名	種別 ^{注1}	幅 員(m)	交通規制 ^{注2}	道路種別
ひたちなか海 浜鉄道湊線	八 幡 下	1	6.5	無	市道
	中 寺	1	4.0	C	市道
	泉 町	1	6.5	無	県道

教 会	4	1.3	無	市道
東 本 町	4	1.5	無	市道
電 話 局	1	1.8	無	市道
沢 ヲ キ	1	16.0	無	市道
幼 稚 園	1	3.5	無	市道
平 磯 駅	1	6.0	無	県道
平 磯 第 一	4	1.8	無	市道
平 磯 第 二	1	3.5	無	市道
磯 崎 第 一	1	3.4	無	市道
磯 崎 第 二	1	4.0	無	市道
磯 崎 第 三	1	5.0	無	市道
磯 崎 第 四	1	4.2	無	市道
阿 字 ヲ 浦 第 一	1	2.5	無	市道
阿 字 ヲ 浦 第 二	1	2.2	無	市道
阿 字 ヲ 浦 駅	1	6.5	無	県道

注1 種別

- 1 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 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 踏切遮断機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 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



ひたちなか市交通安全計画（第10次計画）

— 道路交通事故のない社会をめざして —

＜平成29年2月策定＞

ひたちなか市 市民生活部 生活安全課
〒312-8501
ひたちなか市東石川2丁目10番1号
[TEL:029-273-0111](tel:029-273-0111)（代表）
E-mail: bousai@city.hitachinaka.lg.jp
URL: <http://www.city.hitachinaka.lg.jp/>

