

第11次
ひたちなか市交通安全計画
(令和3年度～令和7年度)

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、10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、市内の交通事故全体に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、交通事故死亡数についても全体の6割以上が高齢者となっています。令和7年には団塊の世代が後期高齢者となるなど、今後ますます進展す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、市民の移動手段として重要な鉄道交通の安全対策についても、令和3年度から平磯・阿字ヶ浦中学校地区の小中学校が一つに統合され、新たに「美乃浜学園」が開校となり、登下校時にひたちなか海浜鉄道を利用する小中学生が増加することから、関係機関と連携して事故防止対策を推進していく必要があります。

その他、令和元年及び2年には道路交通法が改正され、自動車を運転しながら携帯電話等を操作する「ながら運転」や重大な事故を引き起こす原因となる「あおり運転」について厳罰化がされるなど、自動車に対する指導、取締りが強化されています。自転車の交通安全対策についても、自転車のあおり運転も摘発の対象に加えられるなど、妨害走行に対する罰則を強化しており、子どもや高齢者などの歩行者に対する安全対策を一層強化する必要があります。

以上のような状況から、この「第11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、令和3年度から令和7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11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
2	重視すべき視点	5
(1)	高齢者及び子どもの安全確保	5
(2)	歩行者及び自転車運転者の安全確保と遵法意識の向上	6
(3)	生活道路及び幹線道路における安全確保	6
(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	7
(6)	地域が一体となった交通安全対策の推進	7
3	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	18
(3)	安全運転の確保	25
(4)	自動車の安全性の確保	27
(5)	自転車の安全性の確保	27

(6) 道路交通秩序の維持	27
(7) 救助・救急活動の充実	30
(8) 被害者支援の充実と推進	32

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	35
(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	35
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	36
(1) 踏切道の統廃合の実施	36
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	36
(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	36

第1章 第11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11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

「令和3年度から令和7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亡者数は5分の1にまで減少している。

一方で、近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する事故や高齢運転者による事故が後を絶たない。進展する高齢化への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応えた交通安全の取組が一層求められている。

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10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に実施することにより、人身交通事故発生件数及び負傷者数については減少を続けていることから、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。

しかしながら、依然として年間400人以上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11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

真に豊かで活力のある社会を構築するためには、人々が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、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よ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。

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10人未満で推移しており、負傷者数についても、平成27年以降は、年間千人を下回り、年々減少を続けている。交通事故発生件数についても減少を続けており、平成23年から令和2年までの10年間で4割以下まで減少している。

また、第10次交通安全計画期間中（平成28年から令和2年）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. 5年間の交通事故発生件数及び負傷者数は減少傾向にあり、死者数については、4人～7人で推移している。
- イ. 高齢者の死者数は高い割合で推移し、過去5年間の死者数の6割以上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130人から69人と減少しているが、全体の負傷者数も減少しているため、依然として高齢者が占める割合は

高い。

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

令和2年12月末現在

種別	年				
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	669	548	546	436	349
	(192)	(177)	(167)	(173)	(116)
死亡者数	5	3	4	7	4
	(4)	(3)	(0)	(5)	(3)
負傷者数	828	678	664	532	424
	(130)	(108)	(125)	(101)	(69)

※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112,767人^{注1}、車両保有台数134,429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、道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢等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、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一層高くなることが予想される。

※注1 令和3年 3月末現在

※注2 令和2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及び技術の進展・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を推進する必要がある。

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。

2. 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

ア. 高齢者の安全確保

本市の交通事故による高齢者の死者数は、平成28年から令和2年の5年間に於いて全体の6割を超えており、歩行中及び自転車乗用中の交通事故死者は全体の8割以上を高齢者が占めている。

そのため、高齢者の安全対策については、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、それぞれに対策を推進する必要がある。

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については、歩道など生活道路の整備、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の充実や見守り活動の実施、多様なモビリティが安全に利用できる環境の整備、バリアフリー化された道路交通環境の形成について推進していく必要がある。

高齢者が運転する場合については、身体機能の衰えを補う技術の活用・普及や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を行う必要がある。

イ. 子どもの安全確保

安心して子どもを産み育てることのできる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動できる環境の整備がされているなか、時代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが移動する経路における横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の確保や保育所等をはじめ地域で子どもを見守ってい

くための取組の充実を推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車運転者の安全確保と遵法意識の向上

本市では、歩行中の死亡事故については平成28年に1件、同30年に1件、令和元年に3件、同2年に3件発生しており、自転車乗用中の死亡事故は平成29年に3件、令和元年に1件発生している。

そのため、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。

横断歩行者の交通事故減少のため、運転者に対して横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の周知を徹底するなど遵法意識の向上を図るとともに、歩行者には、横断歩道を渡ること等の交通ルールの周知や周囲の安全を確保してから横断を始めることなど、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する必要がある。

また、本市において、自転車乗車中の死亡事故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、損害賠償責任保険等への加入を促進する必要がある。

生活道路や市街地の幹線道路においては、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る。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、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、道路交通法の自転車運転者の危険行為についての周知や交通安全教育等の充実による安全意識の醸成を図る必要がある。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

本市においては、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、外野・東大島地区、田彦・西大島地区、はしかべ地区、津田東1丁目地区、津田東3丁目・4丁目地区にゾーン30エリアを設置し、生活道路対策を実施している。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、対策の検討段階から地域住民を交えた取り組みを続けることで「生活道路は人が優先」という意識を広く市民に啓発することが重要である。

(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必要がある。

(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必要がある。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

地域に根ざした交通安全の課題を解決するため、専門家の知見を地域の取組に活かすとともに、住民の交通安全対策への関心を高めるため、インターネット等を通じ交通事故情報の提供に一層努めていくことが重要となる。

また、若者を含む地域住民が交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促していく必要がある。

3. 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

令和3年3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	173		
		定	周	期	式	169		
		押	し	ボ	タ	ン	式	51
		一		灯			式	7
		列	車	感	知			2

※表中信号機のうち、視覚障害者用信号機52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

令和3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	21.9	250.6	274.0
	自転車歩行者道	〃	17.2	106.7	4.2	128.1
	自転車道	〃	—	—	—	—
	計	〃	18.7	128.6	254.8	402.1
	横断歩道橋	箇所	8	4	—	12
	地下横断歩道	〃	0	1	—	1

[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係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153.2kmに対し、102.4km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：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

令和3年3月末現在

交通規制	区間		
	本数, 箇所数	延長 距離(m)	
横断歩道	2,264	—	
自転車横断帯	601	—	
通行禁止	大型車	9	6,250
	その他	4	3,150
	計	13	9,400
歩行者用道路	31	8,945	
一方通行	57	8,269	
指定方向外 進行禁止	273	—	
追越しのため右側 部分はみ出し禁止	55	143,321	
自転車の 歩道通行可	95	166,300	
一時停止	3,851	—	
最高速度	50キロ	33	88,750
	40キロ	68	112,950
	30キロ	125	134,945
	計	226	336,645
駐停車禁止	3	11,050	
駐車禁止	264	259,848	
駐停車 禁止道路 の区分	片側	4	1,440
	両側	3	485
	計	7	1,925
ゾーン30	5	—	

ゾーン30は 1.外野・東大島周辺 2.田彦・西大島・東石川周辺 3.はしかべ・東石川周辺
4.津田東1丁目・大字津田周辺 5.津田東3丁目・同4丁目・大字津田周辺の5箇所を指定している。

(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

勝田駅及び佐和駅周辺には市営自転車駐車を4箇所設けており、放置自転車等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。鉄道利用者の多くが駅までのアクセス手段として自転車を活用しており、出退勤時は混雑がみられる。

また、放置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）を制定し、勝田駅及び佐和駅周辺に放置禁止区域を設けることにより、放置自転車等は減少しており、交通安全及び美化の面からも効果をあげている。

放置自転車等のさらなる減少を図るため、定期的に放置禁止区域内の巡回を行い、撤去・保管等を実施している。

表2-4 市内駅周辺自転車等駐車場の設置状況

令和3年3月末日現在

駅別	区分	箇所数	駐車台数
勝田駅	市営	3	3,295
	民営	6	295
佐和駅	市営	1	1,500
	民営	1	200
津田駅	市営	2	210
那珂湊駅	市営	1	160
計		14	5,660

表2-5 勝田駅及び佐和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

令和3年3月末日現在

	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
撤去台数	146	147	67	83	42
返還台数	57	51	11	14	19

[自転車駐車対策推進方針]

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、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. 勝田駅及び佐和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ため関係団体と連携し、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) 子ども等が利用できる公園整備の推進

路上遊戯等による交通事故の防止を図り、子ども等が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 公園整備状況

令和3年3月末現在

区 分	数 (箇所)	面積 (㎡)
街区公園	276	340,932
近隣公園	8	158,855
地区公園	1	45,198
総合公園	1	136,400
運動公園	3	526,901
風致公園	2	114,706
歴史公園	1	21,360
国営公園	1	2,152,000
計	293	3,496,352

都市整備部公園緑地課調べ

表2-7 市営住宅団地内公園

令和3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, 同地3898	
薬師台	小砂町1丁目3, 同地4, 同地5	
鹿島台	稲田1114	
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	
松戸	松戸町2丁目12	
高場第1	高場3丁目18-1, 同地19-1	
高場第2	高場6丁目6-1, 同地7-1	
深谷津第1	中根869-1	
深谷津第2	中根3312-2	
西大島	西大島3丁目14-15, 同地14-18	
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11423-1	
第2ひばりヶ丘	西十三奉行11334-1	

名 称	設 置 場 所	
平磯住宅	平磯町152-6	

建設部住宅課調べ

表2-8 子どもの遊び場一覧

令和3年3月末現在

名 称	設 置 場 所	面 積 (m ²)
勝倉地藏根	勝倉2889-5	580.00
津田台楽	津田1765-29	259.81
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
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
田 中	栄町2-5-51	178.20
関 戸	栄町8169外	165.00
柳 沢	柳沢472	825.00
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

(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基に、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. 鉄道や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、駅をはじめとする公共交通結節点の整備など、誰もが利用しやすい公共交通を検討する。

(カ) バス停の設置場所の安全性確保

バス停が横断歩道や交差点付近に設置されている場合、停車したバスによって死角ができ、交通事故を誘発する恐れがある。このため、バス停の新設や移設に

においては、バスが停車した際に横断歩道や交差点の手前5メートルの範囲に車体がかからない場所を設置する。

また、既存のバス停においても、バス運転士からのヒヤリハット情報やこれまでに営業所等に蓄積された情報に基づき必要に応じて設置場所について検討していく。

(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

幼児期は、人間形成の基礎を培う時期であり、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。

※令和2年度幼児交通安全ひまわりクラブ結成状況（令和3年3月現在）

市内幼稚園11園，会員3,786人（幼児1,992人，保護者1,794人）

(イ) 小学生・中学生・高校生に対する交通安全教育の推進

〔小学生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、体育科、道徳科の授業、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動等を中心に、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，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，思いやりや譲り合いの気持ちをもって，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，保健体育科，道徳科の授業，学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動等を中心に，学校教育活動全体を通じて，安全な歩行の仕方，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，自転車事故における加害者の責任，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，自動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，責任をも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，保健体育科の授業，ホームルーム活動，生徒会活動等を中心に，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，免許取得前の教育としての性格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. コミュニティセンター等における各種学級、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に努める。
- 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) 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
- ・反射材用品等の普及促進
- ・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慮

(イ) 横断歩行者の安全確保

a. 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や交通指導取締り等の推進

b. 歩行者に対する推進事項

- ・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

(ウ) 自転車の安全利用の推進

a. 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化

b. 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

c. 交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発

d. 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

e. 自転車運転者講習制度の適切な運用

f. 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

g. 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

-
- h. 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
 - i. 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
 - j. 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

(エ) 後部座席を含めた全ての座席等におけるシートベルトの正しい着用の徹底

- a. シートベルト非着用時の致死率（特に後部座席）の実態の周知及び効果的な交通安全教育の推進
- b. 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。

- a. チャイルドシート不適正使用時の致死率が高くなることの周知
- b. 幼稚園・保育所，病院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
- c. 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
- d. 各種支援制度の活用を通じたチャイルドシートを利用しやすい環境づくりの促進

(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。

- a. 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. 衣服や靴等身の回り品への反射材組み込みの推奨
- e. 適切な反射性能等を有する製品についての情報提供

(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。

-
- a. 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
 - b. 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
 - c. 年代と対象に応じたきめ細やかな広報啓発の推進
 - d. 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
 - e. 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、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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転（「あおり運転」）の根絶、違法駐車等の排除等の推進、運転中のスマートフォン操作等（「ながら運転」）の危険性の周知などの広報活動を推進する。

(ケ) 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
 - ・高齢者の歩行中、自転車乗用中の事故の実態について積極的な広報の実施
 - ・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
- b. 薄暮時間帯から夜間にかけての事故防止
 - ・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
 - ・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
 - ・歩行者・自転車利用者の反射材等の着用推進
- c. 二輪車運転者の被害軽減を図るための活動
 - ・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
- d. 総合的な安全情報の取りまとめと適時適切な情報発信
 - ・先進技術情報、安全装置の有効性・ドライブレコーダーの普及啓発等に係る情報の取りまとめ
 - ・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

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，自転車運転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に努めるとともに，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に努める。

(イ) 高齢運転者対策の充実

a. 高齢者に対する教育の充実

- ・高齢者講習の効果的実施等に努め，特に認知機能検査に基づく高齢者講習においては，検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに，より効果的な教育に努める。

b. 臨時適性検査等の確実な実施

- ・認知機能検査・運転適性相談等の機会を通じて，認知症の疑いがある運転者の把握に努め，臨時適性検査等の確実な実施により，安全な運転に支障がある者については運転免許の取り消し等の行政処分を行う

c. 運転免許返納者への支援

- ・申請による運転免許の取り消し及び運転経歴証明書制度の周知
- ・運転免許返納者の移動手段確保のため，公共交通団体をはじめとする関係機関・団体等に働きかけるなど環境の整備に向けた取り組み

d. 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

e. 安全運転サポート車の普及啓発

- ・高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果が期待できる安全運転

サポート車についての普及啓発を推進する

- (ウ) シートベルト、チャイルドシート及び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着用推進キャンペーンの積極的实施
 - b. シートベルト、チャイルドシート及び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。

(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、様々な先進安全技術の活用・実用化が進んでいる。交通事故の多くが、運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況から、交通事故の未然防止を図るため、安全運転を支援する先進技術の更なる活用を啓発する。

(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自転車損害賠償責任保険等の加入促進
- 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. 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
 - ・飲酒運転、無免許運転や妨害運転、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
 - ・被害軽減のためのシートベルト着用義務違反の取締り
 - ・市民から要望の多い迷惑性の高い違反の取締り
 - ・飲酒運転・無免許運転の取締りによる常習違反者の排除及び周辺者への突き上げ捜査を通じた根絶に向けた取組の推進
- b. 背後責任の追及
 - ・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
 - ・事業者への指導を通じた再発防止の推進
- 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で推進する。

- (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. 暴走族の解体及び加入阻止、暴走族からの離脱等の支援活動の推進
 - d. 暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関係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体制の構築に向けた働きかけの推進
- b. 関係団体と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における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. 取締体制の確立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，各種法令の積極的適用
- c. 少年補導の徹底，解散指導の積極的实施
- d. 「不正改造車を排除する運動」等における取締りの実施
- e. 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
- f. 不正改造行為に関する情報収集の徹底
- g. 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
- 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再犯防止に向けた各種支援及び指導の実施
- d. 暴走行為に対する迅速適正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実施
 - ・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

本市を管轄するひたちなか・東海広域事務組合消防本部の救急体制は、増加する救急需要に対応するため、笹野・神敷台・田彦・東海の4つの消防署に高規格救急自動車計10台を配置し、令和3年3月末時点で救急救命士43名を含む救急隊員123名が業務に従事している。

また、救助体制は、笹野・東海消防署に救助工作車、神敷台、田彦消防署に救助器具を装備する消防ポンプ自動車をそれぞれ配置し、救助隊員64名が業務に従事している。

さらに、ひたちなか・東海広域事務組合消防本部が独自に整備し運用する消防指令システムと消防・救急デジタル無線システムにより、迅速な出動体制を確立し、管内における地域の特性と実情に応じた、的確かつきめ細やかな消防活動を実現している。

表2-9 年次別救急出動状況

令和2年12月末現在

年 別		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故種別出動件数	火 災	13	6	6	12	11
	自然災害	3	0	0	2	4
	水 難	11	16	11	13	14
	交 通	800	681	723	629	528
	労働災害	124	145	152	109	86
	運動競技	75	73	94	69	38
	一般負傷	961	995	1,029	1,119	1,093
	加害事故	29	31	50	36	26
	自損事故	82	62	69	75	87
	急 病	4,755	4,918	5,134	5,341	4,779
	そ の 他	754	806	876	903	801
合 計	7,607	7,733	8,144	8,308	7,467	

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

交通事故発生時に迅速かつ効率的な救急・救助活動を展開するため、車両・資機材の維持管理に努めるとともに、消防技術の進展に応じた高度消防資器材、消防自動車などの計画的な整備・更新を進める。

また、日本語での会話が困難な外国人からの通報等における三者間同時通訳サービスや、聴覚等に障がいのある方からの通報に対応する Net119 の運用など、多様な災害通報に対応した消防通信体制を充実させ、救急・救助体制の強化に努めている。

(イ) 救急・救助隊員の教育訓練

救急救命士、救急隊員及び救助隊員を計画的に養成、確保するとともに、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、傷病者の重症度・緊急度の選別、外傷等の観察や処置など、より高度な知識、技術の向上を図る。

また、救助事象の多様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

交通事故等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、広域事務組合のホームページや市報を通じて救急講習会の受講を広く呼びかけ、eラーニング活用などの受講環境整備や、市民に対するAED（自動体外式除細動器）を使用した応急手当の普及啓発に努め、効果的・効率的なバイスタンダーの育成を進める。

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 令和3年3月末現在

区 分	施 設 数
救 急 告 示 病 院	2
救 急 協 力 病 院	3
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	72
合 計	82

(イ) 救急告示病院の現況

表2-11 救急告示病院

令和3年3月末現在

名 称	病 床	診 療 科 目
勝 田 病 院	85	内, 呼内, 循内, 消内, 腎内, 皮, 外, 消外, 肛, 脳外, 整, リハ, 麻, 脳内
ひたちなか総合病院	302	内, 呼内, 循内, 消内, 腎内, 神内, 糖内, 血内, 皮, アレ, リウ, 感内, 小児, 精, 心内, 外, 呼外, 心血外, 乳外, 消外, 泌, 脳外, 整, 形, 眼, 耳, 婦, リハ, 放, 麻, 病診, 臨検, 救急, 歯口外, 放治, 児精, 腫内, 内分泌内, 老内, 代内

医療機関やドクターヘリとの連携強化, ICTの活用等による病院収容までの所要時間の短縮を図るとともに, 常時迅速な指示, 指導, 助言が受けられる体制の充実を図る。

また, 交通事故現場等へ医療が早期介入する体制の構築を検討し, 救急需要への対応と安定的な救急高度化に努める。

(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。

令和2年度における交通事故に関する相談の受理件数は15件となっており, 全体の相談件数1,034件の1.5%を占めている。

相談内容が多様化, 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, 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 令和3年3月末現在

	加入者(人)	加入者会費(円)	加入率(%)	給付件数(件)	給付額(円)
平成28年度	8,168	6,716,300	5.3	94	7,770,000
平成29年度	7,532	6,214,700	4.8	74	5,050,000
平成30年度	6,524	5,412,700	4.2	84	7,080,000
令和元年度	5,928	4,955,900	3.8	67	4,340,000
令和2年度	5,379	4,509,550	3.5	44	3,150,000

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) 関係団体と連携して、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

鉄道における交通事故の多くは、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の浸透を図る。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び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) 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を要請する。

(3) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、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・協力体制の強化を推進する。

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。

そのため、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

令和3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	—	—	16箇所	51箇所
計		48箇所	—	—	16箇所	64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

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鉄道事業者と統廃合の協議を進めていく。

(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

令和3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
ひたちなか 海浜鉄道湊線	市 毛 街 道	1	7.5	無	県 道
	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 二	1	3.4	無	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 海浜鉄道湊線	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
	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
	電 話 局	1	17.0	無	市 道
	沢 メ 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 ヶ 浦 第 一	1	2.5	無	市 道
	阿 字 ヶ 浦 第 二	1	2.2	無	市 道
阿 字 ヶ 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