

# 第 11 次

## 常陸大宮市交通安全計画

(令和 4 年度～令和 8 年度)

常 陸 大 宮 市

## ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。これに基づき、これまで10次にわたり「常陸大宮市交通安全計画」を策定し、関係機関が一体となって、各般にわたる交通安全対策を実施してきたところである。

その結果、近年の交通事故件数は減少傾向にあり、令和3年10月1日には交通死亡事故ゼロ連続1,000日を達成し、なお継続中である。

しかしながら、人口減少と超高齢化社会に直面している本市においては、高齢者が交通事故の当事者となった割合が増加していることもまた現状であり、各種対策が喫緊の課題となっている。

また、全国的には子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、次代を担うかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にもまして関係機関と市民・企業等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あり、引き続き人命尊重の理念のもと、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、諸施策を一層強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第2項の規定に基づき、令和4年度から令和8年度までの5年間に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る。

この計画に基づき、市及び関係機関は、交通の状況や地域の実態に即して各種施策を推進するとともに、行政と市民が一体となって交通安全活動の展開を図るものとする。

# 目 次

第1章	道路交通事故のない社会を目指して	1
第2章	道路交通の安全	2
第1節	道路交通事故の動向と交通安全対策の今後の方向	2
1	常陸大宮市における道路交通事故の動向	2
(1)	道路交通事故の現状	2
(2)	道路交通を取り巻く状況の展望	2
(3)	交通安全における課題	2
2	道路交通安全対策の今後の方向	3
(1)	高齢者の交通安全対策の推進	3
(2)	シートベルト・チャイルドシート着用の徹底	3
(3)	歩行者及び自転車利用者の交通安全対策の推進	4
(4)	安全な道路交通環境の整備	4
(5)	交通安全教育の推進	4
(6)	関係機関と市民、企業が一体となった交通安全推進体制の確保	4
(7)	飲酒運転の根絶	5
3	第11次常陸大宮市交通安全計画における目標	5
第2節	講じようとする施策	6
1	道路交通環境の整備	6
(1)	道路の新設・改修による交通安全対策の推進	6
(2)	交通安全施設等整備事業の推進	7
(3)	その他の道路交通環境の整備	8
2	交通安全思想の普及徹底	8
(1)	生涯にわたる交通安全教育の振興	8
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	11
3	救急体制の整備	11
	救急関係機関の協力関係の確保等	11
4	損害賠償の適正化等	12

## 第1章 道路交通事故のない社会を目指して

市民が安全で安心して暮らせるまちづくりを実現させるためには、すべての市民が相互理解と思いやりをもって行動する、共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

私たちは人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。しかしながら、近年は全国的に子どもが関係する交通事故や、高齢運転者による交通事故が後を絶たず、高齢化の進展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せれる中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められている。

本市では近年の自動車保有台数に大きな増減はないものの、人口減少に比例して運転免許保有者数は減少傾向にある。その一方で、保有者数に占める高齢者の割合は年々増加し、全体の約34%に上っており、今後も増加の一端を辿ることが予想される。また、HV、EV、PHV、FCV<sup>※1</sup>等のエコカーの普及など、車両及び運転者層の多様化や質的变化により交通情勢が一層変化している。

従って、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、時代の潮流や社会情勢の変化、本市の実態に即した交通安全対策に積極的に取り組まなければならない。

交通安全は、行政のほか、学校、家庭、職場、企業等がそれぞれ役割分担しながらその連携を強化し、また住民が交通安全に関する各種活動に積極的に参加し、協働していくことが望まれる。

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、推進していくことが有効かつ重要である。

※1 HV：ハイブリッド自動車、EV：電気自動車、PHV：プラグインハイブリッド自動車、FCV：燃料電池自動車

## 第2章 道路交通の安全

### 第1節 道路交通事故の動向と交通安全対策の今後の方向

#### 1 常陸大宮市における道路交通事故の動向

##### (1) 道路交通事故の現状

大宮警察署管内の交通事故による死者数の過去10年間の推移を見ると、最も多いのは平成25年と平成28年のそれぞれ4人で、平成31年1月6日以降には死者は出ていない。

令和3年の交通事故発生件数は56件、負傷者数は72人、死者数は0人となっている。前年と比べ交通事故発生件数は11件減少、負傷者数も15人減少し、死者数は前述の通り0人となっている。

近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ① 事故発生件数は、5年前と比べ80件減少しており、負傷者数も104人減少している。
- ② 年間の1万人当たりの死傷者数は、県内44市町村中31位である（令和2年）。
- ③ 高齢者が関係した交通事故発生件数は、死傷者数とともに減少傾向にある。

##### (2) 道路交通を取り巻く状況の展望

少子高齢化の進展に伴い、社会活動や経済活動にも変化が想定されるが、このような変化は将来的に道路交通にも影響を与えると考えられる。

##### (3) 交通安全における課題

これらの状況を整理すると、主に次のような課題が考えられる。

- ① 高齢化社会の進展に伴う高齢者への交通安全対策の推進
- ② シートベルト・チャイルドシート等の車両安全装置の使用徹底
- ③ 歩行者及び自転車利用者の安全確保対策の推進
- ④ 安全で快適な道路環境及び道路体系の整備、歩行者等の安全性確保のための交通安全施設整備の推進
- ⑤ 道路体系の変化に伴う施策や柔軟な対応と安全教育

- ⑥ 交通安全意識高揚のための、地域ぐるみの交通安全対策の推進
- ⑦ 飲酒運転の根絶

## 2 道路交通安全対策の今後の方向

本市の交通安全対策の諸課題に対応するためには、人命尊重の理念に基づき、交通事故による社会的・経済的損失をも勘案し、社会状況や経済状況の変化を踏まえ、交通事故の実態に即した効果的な交通安全対策を推進する必要がある。

このため、交通事故を調査分析し、高齢化、情報化、国際化等の時代の潮流や社会情勢の変化により進展する道路体系及び交通需要の変化にも十分配慮するとともに、災害時の対応も考慮しながら、次の項目を重点とし、総合的かつ計画的に交通安全の施策を進めることとする。

### (1) 高齢者の交通安全対策の推進

高齢化社会の進展に伴う高齢者の交通事故防止のため、次の事項を重点に施策を展開する。

- ① 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- ② 高齢者交通安全マークの活用及び反射材用品の着用促進を通じた交通安全意識の普及徹底
- ③ 幅の広い歩道、コミュニティ道路等、歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進
- ④ 付加車線及び分かりやすい道路標識等、道路環境づくりの推進
- ⑤ 高齢者団体及び高齢者対策事業部門との連携強化
- ⑥ 自動車運転支援システム（サポカー・サポカーS）の周知
- ⑦ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の周知
- ⑧ 市公共交通等利用の周知

### (2) シートベルト・チャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の事故による死亡や重症化は、シートベルト非着用者に多いことから、次のような事項を重点に施策を進める。

- ① 後部座席を含めたシートベルト着用とチャイルドシート着用を徹底するため、あらゆる機会における普及啓発・広報活動の実施
- ② 市及び民間団体等を含めた広範囲な市民運動の実施

### (3) 歩行者及び自転車利用者の交通安全対策の推進

交通弱者である歩行者と自転車利用者の交通安全のための交通環境の整備に努める。

- ① 身近な生活道路等（通学路、生活道路、市街地の幹線道路等）における歩行空間の確保等「歩行者及び自転車利用者」の視点に立った交通安全対策の推進
- ② 自転車の正しい乗り方、歩行者や他の車両に配慮した乗り方の普及・啓発の強化
- ③ 自動車・自転車双方への早めのライト点灯の徹底
- ④ 夜間・早朝の反射材着用及び自転車側面等への反射材取り付けの推進

### (4) 安全な道路交通環境の整備

交通事故多発地点への対策を講じるとともに、次の事項を重点に施策を進める。

- ① 歩道及び自転車道等の整備推進
- ② 総合的駐車対策の推進
- ③ 災害時を想定した交通安全施設等の整備と災害時における道路交通確保のための即応体制の確立

### (5) 交通安全教育の推進

生涯にわたる交通安全教育と、家庭、学校、職場、地域が連携し交通安全教育を推進するとともに、次の事項を重点に施策を進める。

- ① 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- ② 自動車の安全装置の正しい使用方法の普及促進

### (6) 関係機関と市民・企業が一体となった交通安全推進体制の確保

交通事故防止は、交通安全関係者のみならず市民一人ひとりが自らの責務として、交通安全意識の向上に努めることが必要であることから、市及び民間団体等関係機関が一体となり推進体制を強化するとともに、市を挙げての活動や住民参加型の自主的で活力ある交通安全活動の推進を図る。

### (7) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は、「少しだけなら」「これくらいなら」など、自分自身の甘えが招く取り返しのつかない犯罪である。その結果、重大な事故を引き起こし、運転者本人に重刑が科されるのは当然のこと、被害者やその家族にも深い悲しみをもたらすことになる。

このような飲酒運転を根絶するため、職場や地域での飲酒運転根絶の取り組みを推奨し、モラルの高揚を図る。

#### ① 職場や家庭に対する交通安全教育

交通安全教育やキャンペーンを通して飲酒運転の危険性を訴えることにより、交通安全意識の向上を図る。

#### ② 酒類提供者に対する呼びかけ

飲酒する客に対して、ハンドルキーパーの確保や運転代行業者の利用を促すよう、市内の飲食店等に対しビラやチラシを配布し呼びかける。

## 3 第11次常陸大宮市交通安全計画における目標

以上のような諸施策を総合的かつ円滑に推進することにより、「交通事故のない安全で快適な社会」の実現をめざし、市民を交通事故の脅威から守ることを目標とする。

## 第2節 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 道路の新設・改修による交通安全対策の推進

##### ① 適切に機能分担された道路網の整備促進

幹線道路から居住地域内道路に至るまで、適切に機能分担された道路の体系的整備を促進する。

(ア) 通過交通の排除と交通の効果的分散により、中心部の混雑と交通事故の発生を抑止するため、バイパス及び周辺道路等の整備を促進する。

(イ) 幹線道路に囲まれた居住地域等において通過交通をできるだけ幹線道路に誘導するため、補助的な幹線道路及び区画道路<sup>※2</sup>、歩行者専用道路等の系統的整備とコミュニティ道路<sup>※3</sup>及び歩車共存道路<sup>※4</sup>等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

※2 区画道路：街区を構成する基本的な道路。街区や宅地の外郭を形成し交通の集散や宅地への出入りに用いられる、日常生活に密着した道路

※3 コミュニティ道路：歩行者の通行を優先した生活道路

※4 歩車共存道路：歩行者空間や公園を組み合わせ、車道部分を蛇行させ自動車の速度を抑えることで歩行者との共存を図る道路

##### ② 改修による道路交通環境の整備

交通事故を抑止し、安全で快適な交通を確保するため、次により道路改修事業を推進する。

(ア) 歩道や自転車道等を設置するための既存道路の拡幅、車の交通を分散するための小規模バイパス建設等、道路交通の安全に寄与する道路改修を推進する。

(イ) 一般道路の新設・改修の際は、車両停車帯、道路照明、防護柵等の交通安全施設についても、併せて整備する。

(ウ) 交通の流れを踏まえ、利用実態にあった副道等の整備や路上駐停車対策等を推進する。

(エ) 商店街等で、歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い道路やコミュニティ道路、歩車共存道路のほか、車両の通行を制限した道路等の整備を推進する。

③ 災害発生等に備えた安全の確保

地震や豪雨等の災害に強く、安全で信頼性の高い道路とするため、道路構造物の耐震性を向上させるとともに、交通危険箇所の改修整備を行うなど、各種防災対策を推進する。

④ 地域の実態に応じた安全の確保

道路交通環境の整備を進めるため、地域住民のニーズや道路の利用実態、交通の流れ等、地域の実情を考慮し柔軟に対応する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故が多発している道路や緊急時の交通の安全を確保すべき道路について、計画的に整備を進め、安全で快適な交通環境の確立を図る。

① 事故多発地点の重点的整備

(ア) 事故多発地点のうち緊急度が高い箇所については、詳細な事故分析に基づき、交差点や視距<sup>※5</sup>の改良、付加車線等の整備を改築整備に併せて実施するとともに、道路構造に応じ中央帯の設置、防護柵、道路標識、カーブミラー等、交通安全施設の整備を促進する。

※5 視距：自動車の運転者が道路前方を見通すことのできる距離。車道の中心線上1.2mの高さから車道の中心線上にある高さ10cmの物の頂点を見通すことのできる距離を車道の中心線に沿って測った長さ。

(イ) 道路標識の自発光化・内照化等、高輝度施設の整備及び道路照明、視線誘導標等の設置により夜間事故対策を推進する。

② 高齢者等の社会参加を支援する歩行空間等の整備

(ア) 歩行者及び自転車利用者の交通事故が発生する危険性の高い区間等は改築整備に併せ、歩道・自転車道等の整備に努める。

(イ) 高齢者、身体障がい者等の社会参加機会の増大に応じ、駅、公共施設、福祉施設、病院等を中心に、バリアフリー化された歩道等の整備を促進する。

(ウ) 歩道の整備や横断歩道の拡充により、通学路・通園路の安全の確保を図る。

③ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震や豪雨等の災害発生時に安全な道路交通を確保するため、迅速かつ効果的に交通規制を行うための交通規制資材の整備を推進する。

(3) その他の道路交通環境の整備

① 道路使用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置や工事等に伴う道路の使用及び占用は、真に必要なものについて適正な許可をする。特に、地下埋設物の管理については指導監督を強化する。

(イ) 不法占用物件等の排除

道路交通の妨げになる不法占用物件等は指導により排除し、不法占用防止のための啓発活動を積極的に実施する。

② 自転車等駐車対策の推進

自転車利用者に対し、利用する側の責任とその自覚を促すため、法令の遵守、正しい駐車方法等に関する教育や広報活動を、関係団体と連携して実施する。

## 2 交通安全思想の普及徹底

(1) 生涯にわたる交通安全教育の振興

人命尊重の理念に基づき、交通社会の一員としての責任を自覚し、相手の立場を尊重する良き社会人の育成を基本方針とし、年齢段階や社会生活の状況に応じた体系的な交通安全教育を推進するほか、指導者の養成・確保、教材等の充実を図るとともに、より効果的な参加・体験・実践型の教育を重点的に推進する。

また、施策の推進にあたっては、家庭、学校、職場、地域等で行われる交通安全活動など相互の連携を強化する。

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対しては、安全行動の習慣を身に付けることが出来るよう、計画的かつ継続的に交通安全教育を行う。

幼稚園・保育所等においては、幼児の発達段階や地域の実情に即した交通安全教育を日常の教育・保育活動の中で、視聴覚教材等を

活用し分かりやすい方法で行うとともに、家庭での適切な指導、積極的な話し合いが出来るよう、広報啓発活動等を推進する。

## ② 児童生徒等に対する交通安全教育

小・中学校の児童生徒に対しては、将来大部分の児童生徒が運転者となる現状を踏まえ、自主的な社会貢献のこころを養い、交通安全の知識や身近な交通環境下での確かな安全行動をとることができる能力を身に付けさせる等、計画的かつ継続的な教育を行う。

また、児童生徒の自主的な活動を学校内、あるいは地域に向けても発信できるよう、あらゆる機会において普及・啓発を行う。

これらの指導に当たっては、安全指導の手引き等を活用し実践的かつ効果的に行うとともに、各種講習会等により教職員の指導力の向上と教材・教具等の充実を図るほか、交通安全教育の在り方や指導方法等について調査研究を推進する。

## ③ 成人等に対する交通安全教育

運転者については、地域・職場での実践的・体験的な講習会等を開催し、安全運転の意識や運転技術の浸透を図る。

また、安全運転中央研修所や指定教習所等の機能を活用し、安全行動における社会的責任の自覚を醸成するほか、指導者の養成を推進する。

特に、二輪車運転者に対しては、関係機関・団体等が連携し、二輪車の安全に関する情報の提供や自主的な訓練への協力、講習会等を開催するとともに、二輪車運転者の組織を通じた啓発活動を強化する。

自動車運転者に対しては、安全運転管理者等への各種講習会の充実を図るほか、企業及び事業者団体の自主的な事故防止のための活動を促進し、企業内での安全管理を徹底する。

## ④ 高齢者等に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育の指導体制を充実するとともに、より効果的な交通安全教育を推進するため、高齢者クラブや社会福祉協議会との連携強化により、高齢者の集まる機会を活用した交通安全教育の実施を通して交通安全意識の高揚を図る。

また、正しい交通安全の習慣が身に付くよう、交通安全母の会や交通安全協会等の積極的な活動を推進する。

身体障がい者については、地域における福祉活動の場を利用し、交通安全教育を行う。

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ① 交通安全運動の推進

市民一人ひとりが互いに思いやりの心を持ち、交通ルールを守り、各種交通安全運動を住民運動として盛り上げることにより、悲惨な交通死亡事故を抑止し、より安全で快適な生活環境をつくるため、次の方針により交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

(ア) 交通ルールの遵守と交通マナーの実践、シートベルト・チャイルドシート着用の徹底、子どもの交通事故防止、青少年運転者の交通事故防止、二輪車・自転車の交通事故防止、安全で快適な交通環境の整備等を目標とする。

(イ) 市、関係機関及び民間交通安全関係団体等が一致協力し、地域の実情に即した交通安全運動を展開するとともに、地域住民の自主的な参加により、活発で効果的な活動となるよう配慮する。

### ② シートベルト・チャイルドシート着用の徹底

交通死亡事故に至ったケースはシートベルト非着用者であったことが極めて高いことから、運転席はもとより後部座席のシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底を図る。

このため、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や広範囲な広報活動を展開するとともに、各種団体と連携してキャンペーン等を実施し、市民一人ひとりへの意識の浸透を図る。

### ③ 交通安全に関する広報の推進

市民一人ひとりが交通安全意識を高め、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、次の方針により計画的かつ積極的に交通安全に係る広報を行う。

(ア) 交通事故の実態に即した内容や重点的に広報が必要な内容について、各種広報媒体を活用した集中的なキャンペーンを実

施し、市民への浸透を図る。

- (イ) 報道機関と協力して各種団体の広報活動を援助し、市民の交通安全意識を醸成する。

④ その他の普及啓発活動の推進

この他次の普及啓発活動を推進する。

- (ア) 高齢者マークの表示を推進し、運転者への注意を喚起するとともに高齢者の自覚を促す。
- (イ) 小・中学生及び高齢者に反射材を配布し、交通事故防止に努める。
- (ウ) 広報紙等で事故多発地点を公表し、市民への注意を喚起するとともにその地点における対応方法について周知を図る。
- (エ) 自動車安全装置の正しい使用方法や点検整備の重要性等、保守管理についての自己責任の醸成に努める。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全関係者のみならず、市民一人ひとりが自らの責務として交通安全に取り組む意識の醸成が必要なことから、民間の交通安全関係団体の果たす役割は非常に重要である。これらの団体が行う交通安全活動に対する援助や、交通安全に関する情報の提供等を行い、活動の活性化を図る。

また、通学路安全点検や地域住民、道路利用者が主体的に参加する「安全総点検」を実施するとともに、企画・立案の段階から住民の意見が反映出来るような仕組みをつくり、住民と行政が連携して交通安全対策を推進する。

### 3 救急体制の整備

救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設へ患者を迅速かつ円滑に収容するため、救急医療機関や消防等が緊密に連携し、救急医療機関の受入れ体制及び連絡体制の明確化を図る。

また、救急患者の救命率向上を図るため、医師や看護師等が救急自動車に同乗し救急現場等において救命処置を行う、いわゆるドクターカーの運行促進や、医師の判断を直接救急現場に届けられるよう救急

自動車に設置した自動車電話・携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、効果的な救急医療体制の整備を促進する。

また、危機的状況にある患者に対しては、現場における救命処置と病状に合った医療施設への搬送を迅速に行うため、茨城県ドクターヘリとの連携体制の充実を図る。

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。

#### 4 損害賠償の適正化等

任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

被害者救済等の充実を図るため、責任保険（責任共済）とともに重要な役割を果たしている任意保険（任意共済）の普及率向上を引き続き推進する。