



第 10 次  
笠間市交通安全計画  
(案)

—交通事故のない社会を目指して—

笠間市

## まえがき

交通安全対策の総合的かつ基本的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に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。

注 1)

これに基づき、笠間市では昭和 46 年以降、関係機関や交通ボランティア等と協力して交通安全対策を推進し、市内の交通事故防止を図ってきました。

笠間市は、茨城県のほぼ中央に位置し、常磐自動車道と北関東自動車道が交差し、4つのインターチェンジがあり、東西に国道 50 号、南北に国道 355 号が通らぬき、これらを軸に県道が整備され、更には隣接市に茨城空港が開業したことから、陸海空の結節点として大きく発展することが期待されております。

一方、超高齢社会の到来というかつて経験したことの無い新たな時代を迎えたところであり、市民の安全で安心な生活を確保する上で、生活道路における交通安全対策の役割はますます大きくなっています。

この交通安全計画は、このような観点から、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 年間に笠間市において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

交通事故の防止は、市民一人ひとりが全力を挙げ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、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、人命尊重の理念の下、従来にも増して交通ボランティア等の自主的な交通安全活動を積極的にサポートしながら、官民一体となってより一層強力に施策の展開を図るものとしします。

注 1) 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。

## 目次

第1節	道路交通事故減少にむけた計画の基本方針	4
第2節	道路交通安全についての目標	4
1.	道路交通事故のすう勢等	4
(1)	道路交通事故の現状	4
(2)	交通事故の特徴	6
2.	交通安全計画における目標	7
第3節	道路交通安全についての対策	8
1.	今後の道路交通安全対策を考える視点	8
(1)	安全で円滑な道路交通環境の確保	8
(2)	交通安全教育の充実	8
(3)	交通ボランティア等との連携の充実	8
2.	これからの取り組み	9
(1)	道路交通環境の整備	9
①	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	9
ア	生活道路等における交通安全対策の推進	9
イ	通学路の歩道整備等の推進	10
ウ	歩行空間のバリアフリー化	10
エ	無電柱化の推進	10
②	交通安全施設等整備事業の推進	10
(2)	交通安全思想の普及徹底	11
①□	階的で体系的な交通安全教育の推進	11
ア	幼児に対する交通安全教育	11
イ	小学生に対する交通安全教育	11
ウ	中学生に対する交通安全教育	12
エ	高校生に対する交通安全教育	12
オ	成人に対する交通安全教育	13
カ	高齢者に対する交通安全教育	13
キ	障がい者に対する交通安全教育	14
②	効果的な交通安全教育の推進	14
③	交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
ア	交通安全運動の推進	14
イ	自転車の安全利用の推進	14
ウ	全座席のシートベルト着用の徹底	15
エ	チャイルドシートの正しい着用の徹底	15

オ	反射材用品の普及促進	15
カ	効果的な広報の実施	16
キ	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	16
④	交通ボランティア等の活動支援	17
⑤	住民の参加・協働の推進	17
(3)	安全運転の確保	18
①	高齢運転者対策の充実	18
②	シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	18
③	安全運転管理の推進	18
(4)	道路交通秩序の維持	19
(5)	救急・救助活動の充実	19
(6)	被害者支援の推進	19
(7)	災害時の緊急措置	19
	注釈の用語解説	20

## 第1節 道路交通事故減少にむけた計画の基本方針

いまだかつて経験したことの無い超高齢社会の到来を迎え、市民が安全で安心に暮らせる社会を実現するためには、交通安全の確保は重要な課題のひとつであります。

我々は交通事故の無い社会を目指し、笠間市の特徴である自転車通学児童が多い点を考慮して、以下の施策を展開します。

1. 人命尊重の理念の下、市民に交通事故の悲惨さを自覚させ、被害者の立場に立った交通安全意識の普及に努め、交通事故の根絶を図ります。
2. 人優先を基本として安全な道路交通社会の実現に向け、交通社会を構成する「人」、自動車等の「交通機関」これらが活動する「交通環境」の三要素について、これら相互の関連を考慮しながら効果が得られるよう、適切な施策を推進します。
  - (1) 人に係る安全対策  
交通マナーの普及を図ることは基本的な重要事項であり、特に、小学生、中学生の内に身につけさせることが肝要である。笠間市の特徴として自転車通学児童が多いことから、小学生を重点に交通安全教室の充実を図り、自転車利用の技能と知識の習得に努め、あわせて交通マナーの向上と普及を図る。
  - (2) 交通機関に係る安全対策  
営業用自動車を所有する事業所の安全運転管理について、より一層の努力を求めていくため、関係機関等との連携を図る。
  - (3) 交通環境に係る安全対策  
人優先の交通環境の整備を心がけ、自動車等との混合交通による危険が減少する施策の充実を図る。

## 第2節 道路交通安全についての目標

### 1. 道路交通事故のすう勢等

#### (1) 道路交通事故の現状

第9次笠間市交通安全計画の「年間交通事故死者数を平成27年までに3人以下にする」という目標は、平成23年に達成したものの、その後は4人と上回り最終年の平成27年には達成となった。

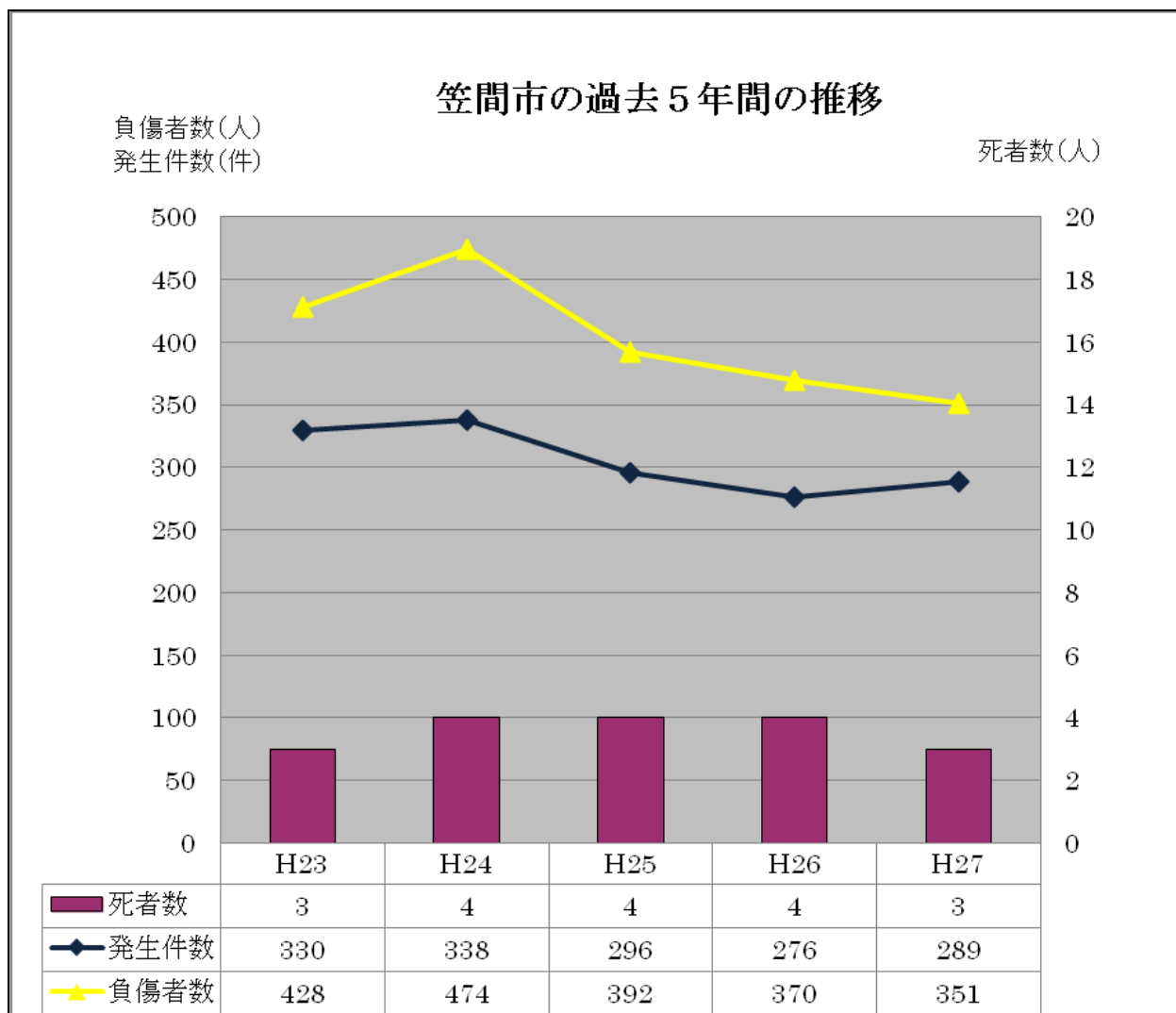
また、「年間の交通死傷事故発生件数を300件以下にする」という目標については、平成23年の人身事故交通事故発生件数は、330件、平成25

年には、296件と目標に達し、平成27年にかけてさらに年々減少している。

なお、負傷者数については、平成24年は、474人と最多であったが、その後は毎年減少している。

市内の交通事故の発生状況は、平成23年と平成27年を比較すると、発生件数で約12.4%減、負傷者数で約17.9%減となっている。(図1)

図1



(2) 交通事故の特徴

- ①中学生の自転車事故は、減少傾向だったところ、一時的に増加の年もあったが、再び回復している。(図2)
- ②高齢者の交通事故は、一旦減ったが増加傾向にある。(図3)
- ③飲酒運転の事故は、一時減少したが無くならない。(図4)

図 2

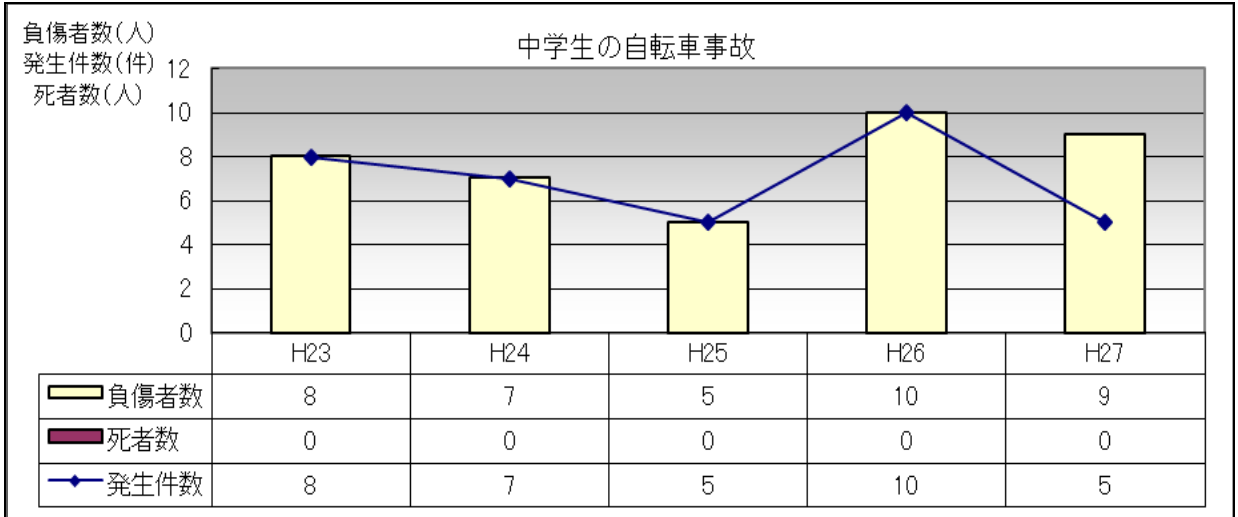


図 3

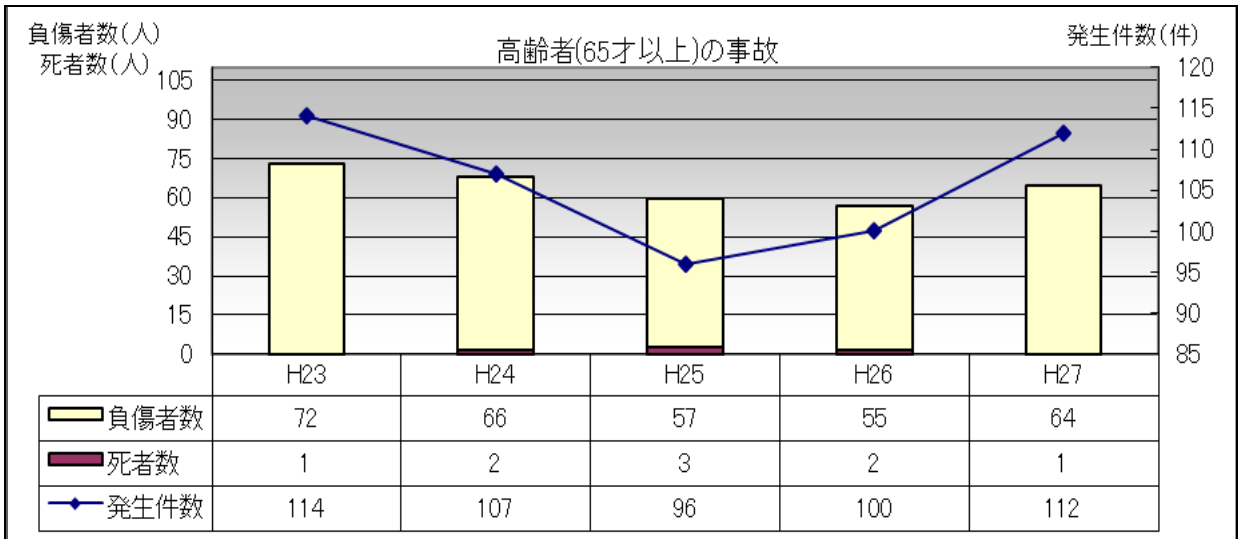
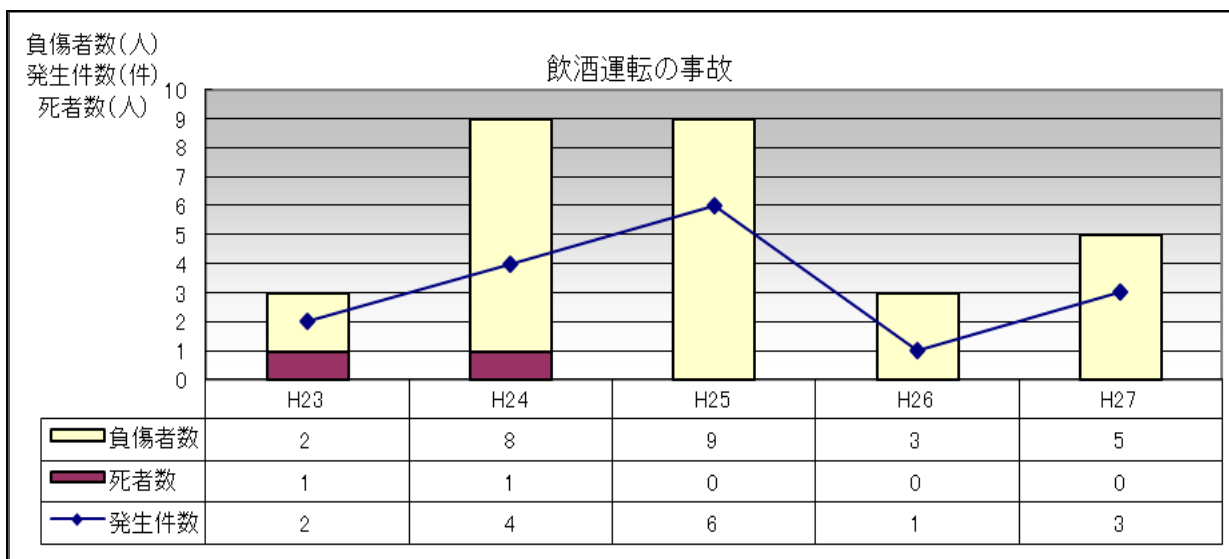


図 4



## 2. 交通安全計画における目標

笠間市の目標は、交通事故の無い「安全で安心して暮らせるまち」であるが一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の期間である平成 32 年までに、以下の数値を笠間市の抑止目標として取り組んでいきます。

### ○目標1(交通事故死者数)

	24 時間内の死者数 注2)	備考
市	3 人以下	平成 27 年死者数(3 人)と同数

参考

茨城県	〇〇〇人以下	平成 27 年死者数 (〇〇〇人) の〇〇%減
国	2,500 人以下	平成 27 年死者数 (4,117 人) の 39.2%減

### ○目標2(交通事故発生件数)

	発生件数	備考
市	250 件以下	平成 27 年発生事故件数(289 件)の 13.4%減

参考

茨城県	〇〇〇件以下	平成 27 年発生事故件数 (〇〇〇件) の〇〇%減
国	500,000 人以下	平成 27 年死傷者数 (669,243 人) の 25.2%減

注 2) 24 時間内の死者数：警察庁の統計項目の一つ。重大な事故を減らすための目標値でもある。24 時間以内に死亡する事故は重大な事故とされる。



### 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、道路交通事故による死者数及び死傷者数並びに道路交通事故の発生件数が減少していることは、車両の安全性能の向上、高度救命救急医療の発達、飲酒運転根絶の社会的機運の高まりが大きいと言われていたが、これまでの交通安全計画に基づいて実施してきた施策も一定の役割を果たしたものと考えられます。

今後の計画は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報を収集分析し、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します。

その際、次の(1)～(3)の視点を重視して強力的に推進します。

#### (1) 安全で円滑な道路交通環境の確保

歩行者と自転車の安全確保のための交通環境の整備に努める。また事故が多発している箇所について重点的に対策を講じるとともに、災害に強い道路及び交通安全施設等の整備、災害時を想定した交通規制の対策の検討等、東日本大震災の経験に立って幹線道路の安全確保に努める。

#### (2) 交通安全教育の充実

笠間市の特徴として自転車通学児童が多いことから、自転車の安全運転教育を積極的に進める。交通安全教育指導員<sup>注3)</sup>を中心に、小中学生の教育、指導に力を入れる。また、幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、市、警察、学校、関係団体及び家庭が互いに連携をしながら、参加・体験・実践型の教育の充実を図る。

#### (3) 関係機関、交通ボランティア等との連携の充実

交通安全活動に携わる関係機関と交通ボランティア等が相互に情報の共有化を図り、総合的かつ計画的に交通安全の施策が実施できるよう連携の強化を図る。また、交通ボランティア等の自主的な活動の普及を図るとともに、活動を促進するため、情報の提供などの支援策の充実を図る。

注3)交通安全教育指導員：交通安全の思想の普及と交通安全教育の徹底を図るため、各種交通安全教育、広報活動や交通ボランティア等の育成指導等を行う。(笠間市交通安全教育指導員設置規則第2条)

## 2. これからの取り組み

### (1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも公安委員会や道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑制効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、超高齢社会に対応し、生活道路や通学路等の歩行空間の確保、高齢者・障害者等の安全を資する歩行空間等の整備（平坦で幅の広い歩道の整備など）、歩行者の安全確保を図る対策を推進し、身近な生活道路を始めとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合って構成される発生地点付近の道路環境が大きく影響しているものと考えられる。

このため、道路交通環境の整備については、次のとおり交通事故防止の観点から、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設の整備、効果的な交通規制（生活道路における自動車の速度抑制を図るための対策）の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

#### ① 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者及び自転車利用者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等を防止するための交通安全対策及び交通流の円滑化の問題も依然として深刻である。

このため、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を推進していく必要がある。

#### ア 生活道路等における交通安全対策の推進

死傷事故の発生割合が高い生活道路については、公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の明確化、歩行者・自転車と自動車と共存できる道路整備等、安全で安心な道路空間を創出するための施策を推進する。

また、国道 50 号や国道 355 号バイパスなど市街地の外縁道路の安心歩行エリアについても、公安委員会及び道路管理者が連携して面的かつ総合的な事故抑止対策が図れるよう働きかけに努める。

#### イ 通学路の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、通学路となっている道路の安全面に配慮し、押ボタン式信号機、横断歩道の拡充を図る。

#### ウ 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者を含めた全ての人々が安全で安心して利用できる歩行空間を確保するため、バリアフリー法に基づき、公共施設へのスロープ、歩道のバリアフリー化、点字ブロックの設置等の整備を推進する。

#### エ 無電柱化の推進

無電柱化に係るガイドラインに沿った安全で快適な通行空間の確保に向け、道路の防災性の向上、景観形成事業、観光振興事業やバリアフリー事業等、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から、地域の実情に応じた多様な手法の活用による無電柱化の推進を図る。

また、生活道路における歩行者や自転車の安全対策として、通行に支障のある電柱の移動や撤去を推進する。

#### ②交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設等の整備にあたっては、超高齢社会の到来を踏まえた歩行空間のユニバーサルデザイン化<sup>注4)</sup>及び通学路における安全・安心な歩行空間を確保する。

生活道路における「ゾーン30」<sup>注5)</sup>等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進する。

効果的・効率的に事故を削減する観点から、死傷事故が多発している箇所に対しては、事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階に立ち戻って再考し、見直しを行い着実な事故の削減を図るなど、笠間市通学路交通安全プログラム等による合同点検の計画的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じ、関係機関等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

自転車の利用が増えるよう自転車ゾーンなどの利用環境を整備し、歩行者と自転車の安全な通行空間を確保する。

注4) ユニバーサルデザイン化：老若男女、障害者も健常者も、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5) 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。

## (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、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全の意識と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。

交通安全の意識とマナーを身に付けるためには、次のとおり人間の成長過程に合わせて、生涯にわたる学習を促進していくことが重要である。

### ① 段階的で体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階

的で体系的な交通安全教育を行うとともに超高齢社会の中で、社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から高齢者に対する交通安全教育を強力に推進する。また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎として、自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づく指導教育だけでなく、自転車の安全運転について交通安全教育指導員と連携して、従来にも増して効率的で持続性のある交通安全教育を展開する。

#### ア 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、交通マナーをはじめ、日常生活において安全に道路を通行するために必要な、基本的な技能及び知識を習得させることを目的とする。

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用しながら親子で実習するなど分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を図る。

#### イ 小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、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。

また、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

危険を予測し、これを回避して安全に通行する知識や能力を高めることを目的とする。

小学校においては、交通安全教育指導員が中心になって家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携・協力を図りながら、学級活動・学校行事等の特別活動，総合的な学習の時間等，学校教育活動全体を通して歩行者としての心得，自転車の安全な利用「自転車免許証制度の拡充」，乗り物の安全な利用，危険の予測と回避や交通ルール等を体系的に教育・指導する。特に，自転車の乗り方について重点的に交通安全教育を実施する。

小学生に対する交通安全教育を円滑に進め，より充実したものにするため，関係機関・交通ボランティア等との協働による交通安全教育の推進及び保護者を対象とした交通安全講習会等の開催の促進を図る。

#### ウ 中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は，交通マナーの重要性を認識させるため，日常生活における交通安全の法的知識の習得，特に，自転車で安全に道路を通行するうえでの必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，交通事故の悲惨さと交通マナーの重要性について教育する。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ことを目標とする。

中学校においては，家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携・協力を図りながら，学級活動，学校行事等の特別活動等を中心に，高齢者や障がい者の視点で歩行者としての体験をさせ，自転車や自動車の危険性を理解させるとともに，歩行者の心得，自転車の安全な利用，自動車等の特性，危険の予測と回避，標識等の意味，事故にあったときの対応の仕方等について，体系的に教育・指導する。特に自転車の正しい乗り方について警察の協力を得ながら交通安全教育指導員による自転車運転者講習制度（平成 27 年 6 月改正道路交通法）の主旨を踏まえた重点的な交通安全教育を実施する。

#### エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は，日常生活における交通法規と交通マナーの重要性について再認識させる。特に自転車や自動二輪車の利用上の交通マナーについて，必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，交通社会の一員としての自覚をさせるとともに交通ルールを遵守し責任を持って行動できるようにすることを目的とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・交通ボランティア等と連携・協力を図りながら、自転車、二輪車や自動車の危険性を再認識させる。生徒の多くが、近い将来、普通免許を取得することが予想されることから、交通事故被害者の悲惨さと運転者の責任等について考える機会として、交通ボランティア活動へ参加させるなど、交通マナーの重要性を体験させる交通安全教育を推進する。また、自転車運転者講習制度（平成27年6月改正道路交通法）の主旨を踏まえた交通安全教育を推進する。

#### オ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転の確保の観点から、運転免許取得後の運転者の教育・啓発として、企業や事業者等の社会人に対する交通安全教育の取組みの充実に努める。

企業や事業所等において「運転者としての社会的責任の自覚」「安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上」「交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解」「交通安全意識・交通マナーの向上」を目標とした取組みが行われるよう働きかけを行う。

また、関係機関と連携し、安全運転管理者、運行管理者等の指導者向けの研修会等への参加促進を行い、事業所における自主的な安全運転管理の活発化を推進する。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育

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や運転に及ぼす影響を理解させるとともに、状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能の習得と交通ルールの重要性を再認識させることを目的とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、交通安全教育指導員と関係団体、福祉関係者等と連携し、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、世代間交流によ

る交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

#### キ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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。

さらに、自立歩行ができない障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

### ② 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実及び実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、市民が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、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動は、市、警察、学校、関係団体及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに協調しあって、より効果的に行うよう努める。特に、交通安全教育指導員の確保・養成を図り、この指導員を中心に交通安全教育にあたる教職員の指導力を向上させる。また、関係団体や交通ボランティア等の主体的な活動を促進する。

### 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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、本市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。

交通安全運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、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、飲酒運転の根絶とし、社会情勢に即した運動にする。また、交通安全運動の実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点、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。

## イ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを利用者に理解させる。

自転車の交通事故や自転車の安全利用を推進するため、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・啓発の強化を図る。特に、小学生・中学生を対象に自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等を使用しながらの乗車の危険性についての周知・徹底を図る。また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車のライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進する。

また、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を実施し、幼児向け自転車用ヘルメットの着用の普及を図る。

更に、自転車利用者が加害者となる側面もあることから、自転車安全整備店<sup>注6)</sup>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づくりと、被害者の救済に役立つ保険の普及を図る。

## ウ 全座席のシートベルト着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、全ての座席における正しい着用の徹底を図る。

## エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、効果的な広報啓発に努めるとともに、幼稚園・保育所及び認定こども園等と連携し、保護者等に対する指導・助言と情報提供の充実を図る。

## オ 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及び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を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践

注 6) 自転車安全整備店：T Sマーク（傷害保険・賠償責任保険付点検整備）制度を取り扱うことができる自転車店。T Sマーク制度は、昭和 54 年に警察庁の指導により公益財団法人日本交通管理技術協会が創設した、いわゆる自転車の車検制度。笠間市では自転車通学児童・生徒に対し適用している。



型の交通安全教育を実施する。

関係機関や交通ボランティア等と協力し、反射材用品等の普及のため、高齢歩行者を始めとする各年齢層の歩行者が反射材用品等を活用する機運の醸成を図るとともに、自転車の側面等への取付けを促進するなどして夜間の交通事故の防止を図る。

#### カ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報は、新聞、市報、携帯端末やインターネットによるメール・フェイスブック等の媒体を活用し、日常生活に密着した内容に心がけるとともに、効果があがるよう次の方針により行う。

- a 四季を通じて行われる広範なキャンペーンに合わせて、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、違法駐車のを排除をうったえる。
- b 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。また、交通ボランティア等の啓発キャンペーンや戸別訪問活動等の取り組みを積極的に紹介し活動を支援する。広報内容は、子供や高齢者等を交通事故から守るため、暴走運転、無謀運転、飲酒運転の根絶、危険ドラッグ等の薬物使用運転等の追放に重点を置く。
- c 関係機関や交通ボランティア等の活動を広く知らせ、相互に連携が図れるよう、また、個人や交通ボランティア等の活動の効果を上げるため、立哨や啓発活動が相互に連携する機会ができるよう、キャンペーン等の活動情報を市の広報紙、ホームページや新聞等、複数の媒体に掲載する。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、「すこしだけなら」「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、運転をしていた本人は当然重い罰を受け、被害者やその家族にも取り返しのつかない悲しみをもたらすことになる。また、運転するのを承知で飲酒をすすめた人や飲酒運転の助手席に乗る同乗者にも重大な責任がある。

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。特に、事業所における取り組みに期待し、熱心な取り組みに対する表彰制度の創設など、従来の枠を超えた施策で、飲酒運転根絶の取り組みを奨励していく。また、事業所と交通ボランティア等との連携を図り、飲酒運転の根絶キャンペーンを行い、モラルの浸透を図るとともに、市が開催する交通安全教室でも飲酒運転事故の重大さ・悲惨さを説明するなどし、飲酒運転の徹底追放を目指す。

#### ④ 交通ボランティア等の活動支援

笠間地区交通安全協会笠間支部や笠間市交通安全母の会の主体的な活動を支援し、活動に必要な資料等を提供するなどし、活動の活性化を図る。

また、交通安全教育指導員に協力し、市内の幼稚園、保育所及び認定こども園や小中学校において積極的に交通安全教室等を行えるよう、交通ボランティア等のリーダー育成に努める。特に、交通安全母の会は交通ボランティア等の中心をなすのでPTAとの関係強化を図り、役員の若返りや活性化のための組織の見直しを支援する。

交通ボランティア等の交通安全運動・キャンペーン等への参加状況

	名称	実施時期	主な参加団体
1	春の全国交通安全運動	4月	笠間地区交通安全協会 笠間市交通安全母の会 笠間地区安全運転管理者協議会
2	夏の交通事故防止県民運動	7～8月	笠間地区交通安全協会 笠間市交通安全母の会 笠間地区安全運転管理者協議会
3	秋の全国交通安全運動	9月	笠間地区交通安全協会 笠間市交通安全母の会 笠間地区安全運転管理者協議会
4	年末の交通事故防止県民運動	12月	笠間地区交通安全協会 笠間市交通安全母の会 笠間地区安全運転管理者協議会

#### ⑤ 住民の参加・協働の推進

市民一人ひとりの交通安全に関する意識の高揚を図るため、市内の各種イベント等で、市民が体験できる参加型の交通安全教室の開催に努める。

また、関係機関、交通ボランティア等、企業及び事業所の活動との連携を強化し、協働による交通安全運動を推進する。

### (3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、安全運転に関する知識・技能や交通マナーの実践等、運転者としての資質の向上を図ることが必要であることから、既存の運転者だけでなく、これから運転免許を取得しようとする者も含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後増加が予想される高齢運転者対策の充実（高齢者講習の効果的実施及び更新時講習における高齢者学級の拡充等）に努める。

また、運転者に対する市内の交通事故の実態を踏まえた運転者教育や安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、高齢者や子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任に鑑み、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを充実させる。

#### ① 高齢運転者対策の充実

警察と協力して交通安全教育の充実に努める。

高齢者への運転免許自主返納支援制度の周知を図る。また、運転免許証に代わる身分証明書としてマイナンバーカードや運転経歴証明書があることを周知し、運転に不安を抱いている高齢者に運転免許の自主返納を呼びかける。

#### ② シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルトの非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果や正しい着用方法の周知に努め、正しい着用の徹底を図る。

#### ③ 安全運転管理の推進

講習の充実等による安全運転管理者等の資質並びに安全意識の向上を図る。

安全運転の確保に資する車載機器（映像記録型ドライブレコーダー等）の普及促進及び活用策（記録情報を基にした交通安全教育や安全運転管理へ）の充実に努める。

#### (4) 道路交通秩序の維持

市民の交通マナーの維持向上を図るため、交通安全意識の啓発活動に努める。

特に、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や他の道路利用者に危険を及ぼす違反行為をさせない環境づくりを警察と連携して進める。

また、「茨城県暴走族等による暴走行為の防止に関する条例」（平成15年県条例第52号）及び「茨城県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、関係機関・団体と連携し啓発活動を行い、地域における暴走族追放の機運の高揚と、青少年の暴走族加入防止のための交通安全教育の推進を図る。

#### (5) 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率、救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

#### (6) 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故によって自身が肉体的、精神的に大きな打撃を受けたり、かけがえのない家族の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。このような交通事故被害者等を支援することはきわめて重要であることから、交通事故被害者等のための施策を公益社団法人いばらき被害者支援センター<sup>注7)</sup>と協力して総合的に推進する。

#### (7) 災害時の緊急措置

地震、豪雨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の確保を図る。

東日本大震災の教訓を活かし、災害に伴う混乱を最小限に抑えるため停電でも消えない信号機の普及を茨城県警察本部へ要望していく。

また、早期の情報提供や車両通行抑制等の交通規制の迅速かつ的確な実施と避難迂回路等の迅速な誘導が図れるよう関係機関との連携と協力体制の強化を図る。

注7) 公益社団法人いばらき被害者支援センター：犯罪の被害にあわれた方、またその家族の心の苦しみを聞き、悩み事等の相談にのり、病院・警察署・検察庁へ付き添ったりと、直接・間接的な支援を行う。個人、団体や法人からの寄付金と、市町村や茨城県からの助成金で運営されている。

## 注釈の用語解説

- 注1) 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2) 24 時間内の死亡者数 警察庁の統計項目の一つ。重大な事故を減らすための目標値でもある。24 時間以内に死亡する事故は重大な事故とされる。
- 注3) 交通安全教育指導員 交通安全の思想の普及と交通安全教育の徹底を図るため、各種交通安全教育、広報活動や交通ボランティア等の育成指導等を行う（笠間市交通安全教育指導員設置規則第2条）。
- 注4) 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5) 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6) 自転車安全整備店 TSマーク（傷害保険・賠償責任保険付点検整備）制度を取り扱うことができる自転車店。TSマーク制度は昭和54年に警察庁の指導により公益財団法人日本交通管理技術協会が創設した、いわゆる自転車の車検制度。笠間市では自転車通学児童・生徒に対し適用している。
- 注7) 公益社団法人いばらき被害者支援センター 犯罪の被害にあわれた方、またその家族の心の苦しみを聞き、悩み事等の相談にのり、病院・警察署・検察庁へ付き添ったりと、直接、間接的な支援を行う。個人団体や法人からの寄付金と、市町村や茨城県からの助成金で運営されている。