

(様式3 公表の表紙)

つくば市交通安全計画(案)の
パブリックコメント手続の実施について

平成28年10月
つくば市環境生活部危機管理課

案件名	つくば市交通安全計画（案）
募集期間	平成28年10月5日 ～ 平成28年11月3日
担当課	環境生活部危機管理課
問合せ	TEL 029-883-1111（内線）2510

■ 意見募集の趣旨

つくば市では、交通安全対策基本法に基づき、「第10次茨城県交通安全計画」を踏まえて、今後5年間に市内において取り組むべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた「つくば市交通安全計画（案）」を策定しました。つきましては、計画案を公表しますので、市民の皆さんの意見をお寄せください。

■ 資料

- ・ つくば市交通安全計画（案）
- ・ つくば市交通安全計画（案）の背景
- ・ つくば市交通安全計画（案）概要版

■ 提出方法

- 直接持参
 - ・ 危機管理課（2階）
 - ・ 各窓口センター
 - ・ 各地域交流センター
- 郵便
 - 〒305-8555
 - つくば市研究学園一丁目1番地1
 - つくば市環境生活部危機管理課
- ファクシミリ 029-868-7582
- 電子メール ctz070@info.tsukuba.ibaraki.jp
- ホームページの電子申請・届出サービス

※ 意見の提出については、「（様式3の3）パブリックコメント意見提出様式」やホームページの電子申請・届出サービスの入力フォームに必要事項を入力して意見をお寄せください。ただし、意見は様式以外でも提出できます。必ず計画・条例等の名称並びに氏名及び住所（法人その他の団体は、名称、

代表者氏名及び所在地)を明記の上、御意見を提出してください。

■ 提出された意見の取扱い

- ・ パブリックコメント手続は、計画等の案の賛否を問うものではなく、内容をより良いものにするために、意見を募集し、意思決定の参考とするものです。提出された意見を十分考慮した上で、つくば市交通安全計画(案)の最終決定を行います。
- ・ 提出された意見は、集計後から市の考え方を公表するまでの間、原文を公表いたします。個人情報等の取り扱いには十分注意するとともに、公表に際しては、個人が識別できるような内容及び個人又は法人等の権利利益を害するおそれのある情報など公表することが不適切な情報(つくば市情報公開条例第5条に規定する不開示情報)については、公表しません。
- ・ 提出された意見に対する市の考え方は、意見をいただいた方々に個別に回答するのではなく、類似する意見を集約するなどして、意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

また、案の修正を行った場合は、その修正案を公表します。

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方の公表時期並びに公表場所

- 公表時期 平成29年1月ごろを予定しています。
- 公表場所 市ホームページ、危機管理課、
情報コーナー(庁舎1階)、
各窓口センター、各地域交流センター

つくば市交通安全計画(案)

(平成 28 年度～平成 32 年度)

交通事故のない社会を目指して

つくば市

目 次

第1章 計画策定の趣旨	1
I 計画策定の目的と位置づけ	1
II 計画の期間	1
第2章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節 道路交通安全についての目標	2
I 道路交通事故の現状と今後の見直し	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通事故の見直し	3
II 交通安全計画における目標	3
第3節 道路交通安全についての対策	4
I 高齢者及び子どもの安全確保	4
II 歩行者及び自転車の安全確保	5
III 生活道路における安全確保	5
IV 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) 交通安全施設等の整備事業の推進	6
(3) 歩行者空間のバリアフリー化	7
(4) 無電柱化の推進	7
(5) 自転車利用環境の総合的整備	7
(6) 交通需要マネジメントの推進	7
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	8
(8) 総合的な駐車対策の推進	8
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
2 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(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	15
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	18
(5) 住民の参加・協働の推進	18
3 安全運転の確保	19
(1) 高齢者運転免許自主返納支援の推進	19
(2) 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	19
(3) 安全運転管理の推進	19
(4) エコドライブの推進	19

4	道路交通秩序の維持	20
(1)	暴走族対策の推進	20
5	救助・救急活動の充実	20
(1)	救助・救急体制の整備	21
(2)	救急関係機関の協力関係の確保	21
6	被害者支援の充実と推進	22
(1)	損害賠償の請求についての援助等	22
第3章	鉄道交通の安全	23
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	23
I	鉄道事故の状況等	23
1	鉄道事故の状況	23
第2節	鉄道交通の安全についての対策	23
I	講じようとする施策	23
1	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	23
2	救助・救急活動の充実	23
第4章	計画の推進	23
I	成果の指標と目標の設定	23
1	事務事業評価の指標	24
(1)	交通安全教室開催事業	24
(2)	交通安全啓発事業	24
(3)	県民交通災害共済事業	24
(4)	高齢者運転免許自主返納支援事業	24
2	市民意識調査による満足度	25
II	計画の進行管理と推進体制	25

第1章 計画策定の趣旨

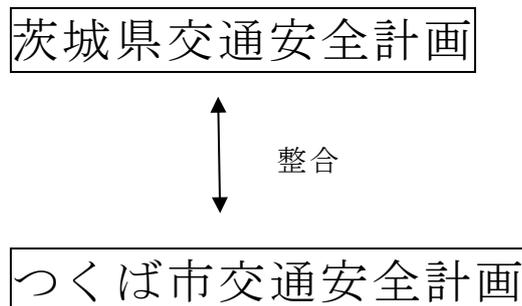
I 計画策定の目的と位置づけ

国においては、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。

交通事故の防止は、市民の誰もが安心して生活できる交通社会を構築するため、行政・事業者・市民が連携し、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、人命尊重の理念のもとに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、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していかなければならない。

つくば市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、茨城県交通安全計画と整合を図り交通安全に関する施策の大綱及び施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めるものである。

この計画に基づき、つくば市は警察や消防など関係機関や交通安全関係団体との連携を強化し、交通の状況や地域の実情に即して、各種施策を強力に推進する。



II 計画の期間

計画の期間は、茨城県交通安全計画と整合をとり、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間とする。

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

つくば市は、常磐自動車道、首都圏中央連絡自動車道など高規格幹線道路網の整備、つくばエクスプレスの運行など交通体系が大きく変化するとともに、超高齢化社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。

このような大きな環境変化の中、安全で安心な社会を実現させていくためには、全ての人々が、相互理解と思いやりを持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。

我々は、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ていこうとする前向きな意識を持ち、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。

交通安全に関しては、これまでも様々な対策をとってきたところであるが、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、今後は、地域の交通情勢や特徴を十分に考慮した上で、最も効果的な施策を、地域が主体となって行うべきである。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりのなかで実現していくことが有効であるが、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、住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて大きい。その上で、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、住民が交通安全に関する各種活動に対して、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

つくば市における交通事故死者数は、平成23年と平成25年は14人、平成24年と平成26年は8人、平成27年は9人と増減を繰り返している。

前回の交通安全計画の「年間の交通事故死者数を平成27年までに8人以下にする」という目標は、平成24年と平成26年で達成したものの、最終年である平成27年にはそれを上回り9人となった。

また、人身交通事故発生件数は、平成24年に1,110件であったが連続で減少し、平成27年には943件となり、「年間の交通死傷事故発生件数を980件以下にする」という目標を達成した。

平成23年から27年までの前回の交通安全計画中の5年間における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、死者総数が15人を切り、うち3年は10人を切るなど減少傾向を示している。
- ② 全死者に占める高齢者の割合は、平成23年には約43%であったが、平成25年には約86%と過去最高率を記録するなど、年々その割合が増加

傾向を示している。なお、平成27年は約33%と減少した。

- ③ 高齢者による事故件数は、緩やかな減少傾向で推移しているものの、全事故件数に占める割合では、平成23年に11%であったが、平成27年は約24%まで上昇した。
- ④ 自転車による事故件数は、横ばいで推移しているが、全事故件数に占める割合では平成23年は、約14%であったが、平成27年は約17%まで上昇した。
- ⑤ 飲酒運転による死亡事故件数は、平成23年、平成24年、平成26年に1件ずつ発生しており、人身事故件数では減少傾向にある。

交通事故数

年	人身交通事故件数（件）			死者数（人）			負傷者数（人）
	総件数	（内高齢者）	（内飲酒運転）	総死者数	（内高齢者）	（内飲酒運転）	
23	1,054	119	23	14	6	1	1,391
24	1,110	222	14	8	4	1	1,531
25	1,027	253	14	14	12	0	1,321
26	954	212	13	8	4	1	1,197
27	943	224	7	9	3	0	1,254

歩行者による事故

年	件数	死者数	負傷者数
23	64	3	61
24	79	4	75
25	82	4	78
26	70	1	69
27	67	3	64

自転車による事故

年	件数	死者数	負傷者数
23	150	2	148
24	157	3	154
25	144	3	141
26	149	2	147
27	157	2	155

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く環境は、経済社会及び交通情勢等の変化に伴い、今後一層複雑化するものと見込まれる。特に、高齢化社会の進展に伴い、交通事故による高齢者の死者数や高齢運転者による事故の構成率が高くなることが予想される。

II 交通安全計画における目標

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、年間の交通事故死者数を平成32年までに7人以下、交通死傷事故発生件数800件以下とすることを目指すものとする。

交通事故死者数の目標

	目標	根拠
茨城県	120人以下	平成27年の死者数（140人）の14.3%の減
つくば市	7人以下	平成27年の死者数（9人）の22.2%の減

交通死傷事故発生件数の目標

	目標	根拠
茨城県	10,000件以下	平成27年の件数（11,613件）の13.8%の減
つくば市	800件以下	平成27年の件数（943件）の15.2%の減

第3節 道路交通安全についての対策

I 高齢者及び子どもの安全確保

全国的に見ても、茨城県は高齢者の交通事故死者数が多く、つくば市においても筑波地区と荃崎地区の高齢化率が高く、今後も高齢化は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、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、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べきである。

前者については、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に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、地域における見守り活動などを通じ、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。後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、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、安心して子どもを生み、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必要性が一層求められる。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。

II 歩行者及び自転車の安全確保

つくば市では、平成27年中の歩行中及び自転車乗用中の交通事故死者数が、全交通事故死者数の約5割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、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及び維持管理等による歩行空間の確保を一層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。

自転車の安全利用を促進するためには、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利用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、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車を含めた各交通手段の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

また、自転車利用者については、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、平成26年4月施行「つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の普及・啓発に努めるとともに交通安全教育をはじめとする、つくば市自転車安全利用促進計画に基づく各施策の推進を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐輪場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

III 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題であるが、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員5.5メートル未満の道路で死亡事故が発生する件数は、やや増加傾向を示している。また、車道幅員5.5メートル以上の道路については死亡事故件数が減少傾向にある。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

今後は生活道路における自動車の速度抑制を図るため、ゾーン30などの道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策を推進する必要がある。

※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制御や、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。

IV 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

- 生活道路において、「ゾーン30」の整備のほか速度規制や車両速度を抑制するハンプや狭さく等の整備，歩行者や自転車優先ゾーンの形成・外周幹線道路の円滑化によるゾーン内に侵入する通過交通の抑制
- 通学路の交通安全を確保するため，つくば市通学路交通安全プログラムに基づき，関係機関による定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組
- 地域の交通安全ボランティアの活用による，高校，中学校に通う生徒，小学校，幼稚園，保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全確保

※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

（2）交通安全施設等の整備事業の推進

ア 交通安全施設等の更新等

交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進するため，区会などからの要望によるカーブミラーや路面標示などの新設・修繕を行うとともに交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で，中長期的な視点に立った老朽施設の更新等を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

- 注意喚起のための横断歩行部を盛り上げる「スムーズ横断歩道」や，路肩をカラー化した「エンジベルト」の設置
- 自転車利用環境の整備，ピクトグラムによる歩行者・自転車の安全な通行空間の確保
- 幅員の狭い道路を解消するための道路改良
- 通学路における蓋のない側溝の改修や防護柵の設置

ウ 道路交通環境整備への住民参加の促進

- 地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検の推進

(3) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者をはじめとして、全ての人にとって潤いとやさしさの感じられるまちづくりを推進するため、「バリアフリー法」に基づき高齢者や障害者の安全を確保するため、公共施設を結ぶ歩道のバリアフリー化や点字ブロックの設置等の整備を推進する。

- 駅、福祉施設、病院等を結ぶアクセス道路のバリアフリー化
- バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備

(4) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から、無電柱化を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等や、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、無電柱化を推進する。

(5) 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

安全、快適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、つくば市自転車安全利用促進計画に基づき“ひと・自転車・クルマが共生できるまちつくば”を目指す取組を総合的に推進

- 自転車安全利用のための交通安全教育をはじめルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進
- 自転車走行空間の整備により、自転車利用環境の総合的な整備の推進

イ 自転車の駐車対策の推進

- 自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなると予想される地域を中心とした自転車駐車場等の整備の推進
- 「つくば市自転車等放置防止条例」によるつくばエクスプレス駅周辺等における放置自転車等の警告・撤去等の推進

(6) 交通需要マネジメントの推進

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

に基づくつくば市地域公共交通網形成計画に基づく各施策を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関の利用を促進

- 自家用車から公共交通への利用転換を促す「モビリティ・マネジメント」の推進
- 鉄道とバスの乗継利便性の強化、交通空白地域・交通不便地域における生活交通の確保、鉄道駅やバスターミナルなど交通拠点のバリアフリー化、ノンステップバスの導入支援等を通じた誰もが移動しやすい公共交通の確保
- 交通系 IC カードの導入や、ICT を活用したバスの運行情報の提供をするバスロケーションシステムの導入など利便性の高い公共交通の確保
- 道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーン

※モビリティ・マネジメント

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域の移動状況（モビリティ）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み

※バスロケーションシステム

バスの位置情報をGPS等で収集し、これからバスを利用しようとする人に知らせるシステム

（7）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

- 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
- 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回避・代替するための道路整備の推進

イ 災害発生時における情報提供の充実

- 道路の被災状況及び復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保など道路交通状況の迅速かつ的確な収集による道路利用者等に対する道路交通情報の提供や道路交通状況の迅速かつ的確な収集による道路利用者等に対する道路交通情報の提供

（8）総合的な駐車対策の推進

ア 駐車場等の活用

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、駐車場の利用を推進する。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の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により、気運の醸成・高揚を図り、住民の理解と協力を得ながら警察への通報などにより違法駐車を排除する。

(9) 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

- 工作物の設置，工事等のための道路使用及び占用の許可における，道路構造の保全，安全かつ円滑な道路交通を確保するための適正な運用及び許可条件の遵守，占有物件等の維持管理の適正化についての指導の実施
- 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）
- 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）
- 道路の無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するための，施工時期や施工方法の調整及び，掘り返しを防止する抜本的対策としての共同溝等の整備の推進
- 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遵守，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

ウ 子どもの遊び場等の確保

- 子どもの遊び場の不足を解消することによる，路上遊戯等による交通事故の防止
- 社会福祉施設の園庭等の開放の促進

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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，決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行う。

オ 安全な道路環境の確保

- 冬期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
- 安全で円滑な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者への道路情報の提供
- 運転走行中の視認性を高めるため、植栽、街路樹等の剪定

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の責任を自覚し、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付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促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、子ども、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。

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・実践型や衝突直視型の教育方法を積極的に取り入れるほか、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することが出来るよう、必要な情報をわかりやすく提供することに努める。自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動を推進することとする。

(1) 段階的かつ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。

学校においては、学習指導要領に基づく関連教科・領域や道徳、つくばスタイル科の時間、特別活動及び自立活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導を実施する。

また、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活、その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。

さらに、障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮するとともに、「障害者差別解消法」の理念

に基づき、交通弱者に対する思いやりの心を育む教育を推進する。

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遵守し、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な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

- 紙芝居や腹話術，視聴覚教材等の利用及び親子での実習等の分かりやすい指導の推進
- 指導資料の作成，教職員や保育士等の指導力の向上及び教材・教具の整備の推進
- 児童館等における交通安全に関する指導の推進及び母親クラブ等の組織化と活動の活性化
- 関係機関・団体等による幼稚園・保育所等における交通安全教育の支援（心身の発達や地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等）
- 関係機関・団体等による，家庭における適切な指導（保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど）のための保護者を対象とした交通安全講習会等の実施
- 交通ボランティアによる，幼児に対する通園時の安全な行動の指導，保護者を対象とした交通安全講習会等の開催の促進

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。

- 家庭及び関係機関・団体等との連携による，小学校における体育，道徳，特別活動（学級活動や学校行事等），つくばスタイル科の時間などの学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
（重点：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，交通ルールの意味及び必要性等）
- 安全な通学や自転車の利用のための教育教材及び教師用指導資料等を作成・配布

- 自転車シミュレーターやスケアードストレイト技法等を活用した参加・体験型の交通安全教室開催の一層の推進及び、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施

※自転車シミュレーター

道路でおこるさまざまな交通状況を映像でリアルに再現し、自転車の疑似体験をしながら、交通ルールや危険予測・回避トレーニングを実践的に学習する機器

※スケアードストレイト

プロのスタントマンが実際の交通事故の状況を再現し、それを直接見ることで、危険予測能力や回避能力を身につける交通安全教育

- 関係機関・団体等による小学校における交通安全教育や教員等の研修への協力・支援（幅広い教材教具，情報の提供等）及び，小学生に対する補完的な交通安全教育の推進
- 児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり，歩行中，自転車乗用中等実際の交通の場面で，児童に対し，基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるような保護者を対象とした交通安全講習会等の開催
- 交通ボランティア等による通学路における児童に対する安全行動の指導，保護者を対象とした交通安全講習会等の開催の促進

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。

- 家庭及び関係機関・団体等との連携による，中学校における保健体育，道徳，つくばスタイル科の時間，特別活動等学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の実施（重点：歩行者としての心得，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，応急手当等）について重点的に交通安全教育を実施
- 自転車の安全な利用等も含めた安全な通学のための教育教材等の作成・配布
- 自転車シミュレーターやスケアードストレイト技法等を活用した参加・体験型の交通安全教室及び関係機関と連携した教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施
- 関係機関・団体等による，中学校における交通安全教育への指導者

の派遣及び情報提供等の支援

- 関係機関・団体等による、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進
- 学校と警察との緊密な連携の下、自転車違反者の指導警告に係る情報等を共有して交通安全教育に適切に活用するとともに、自転車運転者講習制度（平成27年6月改正道路交通法）の趣旨を踏まえた交通安全教育を推進

エ 高校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、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十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

- 二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。
- 自転車の安全な利用等も含めた、安全な通学のための教育教材等の作成・配布による交通安全教室の一層の推進
- 自転車シミュレーターやスケアードストレイト技法等を活用した参加・体験型の交通安全教室等の実施
- 関係機関・団体等との連携による、交通安全教育への指導者の派遣及び情報提供等の支援

オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

- 地域交流センターや社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等の開催等、交通安全に関する諸活動の推進及び関係機関・団体、交通ボランティア等による活動の促進
- 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
- 高齢者や子どもの特性を知り、その上で高齢者や子どもを保護し、また、高齢者や子どもに配慮する意識を高めるための啓発指導の強化
- 職場単位での交通安全教育の促進

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識

に差があることに留意しながら，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，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必要な実践的スキルや交通ルール等の知識を習得させる。

- 歩行者シミュレーター等の導入や教材教具等の開発など指導體制の充実及び関係機関・団体の連携による各種セミナー等による参加・体験・実践型の交通安全教育の拡充と積極的な推進
- 老人福祉センター，温浴施設など高齢者が頻繁に利用する施設等におけるシミュレーター機器等を活用した参加・体験・実践型交通安全教室の開催
- 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の促進
- 高齢者の自発性を促す高齢者の事故実態に応じた具体的な指導の実施及び高齢者の靴の踵に反射材を貼付する「高齢者反射材ぺったん運動」など反射材用品の活用等交通安全用品の普及促進

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要なスキル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，障害の種別や程度に応じ，きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

- 外国人の交通安全意識の高揚及び講習会等への参加促進
- 外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し，各種広報媒体を活用した広報啓発活動の推進

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては，受講者が，安全に道路を通行するために必要なスキル及び知識を習得し，かつ，その必要性を理解できるようにするため，参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

- 教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダー等によって得られた交通死亡事故の特徴を活用した効果的な教育資料の作成・配付と教育手法の開発・導入
- 交通安全教育効果の確認・検証と，必要に応じた教育手法及び利用する教材の見直しを行うなど，効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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、交通ルールの遵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等の構成機関・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。

○ 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どもへのチャイルドシート使用についての広報啓発）
- ・ 最高速度違反に起因する交通事故防止
- ・ 横断歩行者の保護

イ 交通マナー向上運動の推進

交通マナーは、「他者を気遣う」という気持ちが自発的に行動として現れるものである。歩行者、自転車利用者、運転者がそれぞれの立場で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
- ・ 交通マナー実践者（車）の充実
- ・ 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，ライト点灯活動等の実施

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が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理解させる。

- 道路を通行する場合の車両としてのルールの遵守及び交通マナーの実践
- 自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等，自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化

- 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
- 交通事故では加害者となる側面も有するため、交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発
- 自転車損害賠償責任保険等への加入の加速化
- 薄暮時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向を踏まえた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の促進
- 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
- 安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及促進
- 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
- 高齢者や中学・高校生等、他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 全ての座席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

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、着用の徹底を図る。

- 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（平成27年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.1%，助手席 93.2%，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

- 関係機関・団体等との連携によるあらゆる機会・媒体を通じた積極的な普及啓発活動の展開
- 幼稚園・保育所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・指導の徹底とともに、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、広報啓発に努める。

（平成27年6月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満全体：62.7%〔5歳児：38.1%，1歳～4歳児 64.4%，1歳児未満 85.2%〕）

※ 警察庁と一般社団法人日本自動車連盟合同調査による

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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とともに、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てハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど地域，職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め，「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を図る。

- 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
- 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など各種活動の推進
- 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
- 飲酒運転における死亡事故率が高い若年運転者層を始め，対象に応じたきめ細やかな広報啓発の推進

カ 最高速度違反に起因する交通事故防止の推進

- 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，各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発活動の推進

キ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から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，特に歩行中の交通事故死者の割合が高い高齢者を中心に，各種広報媒体の活用をはじめ，交通安全教室や各種キャンペーン等で積極的な普及を図る。

- 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
- 視認性の高い反射材を取り入れた製品（タスキ，衣服，グッズ等）の利用促進
- 高齢者反射材ぺったん運動などの着用意欲を高める取組の実施

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，交通事故等の実態を踏まえた広報，日常生活に密着した内容の広報，交通事故被害者の声を取り入れた広報等，具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど，実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- 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る，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
- 交通安全協会や交通安全母の会，区会等を通じた家庭に浸透する

きめ細かな広報による、子ども、高齢者等の交通事故防止、飲酒運転の根絶、暴走運転、無謀運転、危険ドラッグ等の薬物使用運転等の追放の推進

ケ その他の普及啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識高揚
 - ・ 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
 - ・ 高齢者（認知症の方を含む）の交通事故を防止するため、交通安全母の会などの交通関係団体をはじめ、シルバークラブ等の高齢者団体、交通ボランティア等と連携のもと、街頭における交通安全指導や保護・誘導活動、家庭訪問等による交通安全情報の提供活動の推進
- 安全運転管理者協議会などによる安全運転に関する知識・運転技能等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運動推進事業の充実を図る。

（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

- 交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する支援や活動に必要な資料の提供並びに衝突直視型の安全教育の導入を奨励するなど、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ための各季交通安全運動等の機会を利用した働きかけ

ウ 交通ボランティア等

- 資質の向上のための支援を行うなどその主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備の促進

（５）市民の参加・協働の推進

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、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進める。

- 交通安全対策協議会でのキャンペーンをはじめ、交通安全協会・安全運転管理者協議会・交通安全母の会等の民間交通安全活動団体に対

して積極的な支援を行い、それらの活動を通じた地域における交通安全意識を高めるための啓発指導の強化

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努める。特に、今後大幅増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

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、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や子ども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。

(1) 高齢者運転免許自主返納支援の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転免許証を自主返納した者に対し、「つくバス」「つくタク」の乗車券の進呈等の支援措置の充実に努める。

(2) 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

- 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、着用効果啓発の推進

(3) 安全運転管理の推進

- 安全運転管理者協議会と連携した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

(4) エコドライブの推進

環境モデル都市・つくばでは、つくば環境スタイル“SMILe”の一環として、地球温暖化対策の一つとして、急発進や急加速を控える等の環境に配慮した運転方法であるエコドライブを推進している。エコドライブは、自動車から排出される二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量削減のみならず、運転に余裕が生まれ、安全運転にもつながることから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。

ア 「エコ通勤・エコドライブウィーク」の実施

年2回、2週間程度のマイカーからCO₂排出量の少ない公共機関や自転車・徒歩での通勤への転換を即す「エコ通勤」・環境に配慮した運転方法であるエコドライブを推進する強化週間を実施する。

イ エコドライブ講習会（座学・実体験）の実施

つくば環境スタイルサポーターズを中心とした市民向けエコドライブ実践方法・効果に関する座学・実体験の講習会を実施し、エコドライブ普及促進を図る。

ウ 普及啓発活動の実施

- 街頭キャンペーンの実施
- 啓発資料、物品の作成・配付

4 道路交通秩序の維持

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。

（１）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

- 「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
- 家庭、学校、職場、地域等での青少年に対する「暴走族加入阻止教室」の開催の促進
- 暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性にかんがみた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

- 暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））をい集させないための施設の管理改善等の環境整備の推進

ウ 車両の不正改造の防止

- 「不正改造車を排除する運動」のポスター掲示等を通じた全国的な広報活動の推進

5 救助・救急活動の充実

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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機

関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急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、看護師、救急救命士、救急隊員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。

（１）救助・救急体制の整備

ア 救助・救急体制の整備・拡充

- 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整備・拡充及び救助活動の円滑な実施

イ 多数傷病者発生時における救助・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の連絡体制の整備、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（DMAT※）との連携推進

※DMAT：Disaster Medical Assistance Team

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の推進

- 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（バイスタンダーによる応急手当により救命効果が期待される）
- 心肺蘇生法等に関する知識・実技の普及
- 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
- 応急手当指導者の養成の実施
- 119番受信時における応急手当に係る口頭指導の推進
- 中学校、高等学校における、応急手当の実習（AEDを含む）の指導の充実
- 教員を対象とした救命講習等の実施による教員の指導力・実践力の向上

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

- 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
- 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
- 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

ロール体制の充実

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

- 救助体制を強化するための救助工作車，救助資機材の整備の推進
- 救急体制を強化するための高規格救急自動車，救命処置用資機材等の整備推進

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

- 救助隊員及び救急隊員の知識・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

- 消防本部と東日本高速道路株式会社との連携強化及び救急業務実施体制の整備の促進

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

- 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
- 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（DPAT※）の活用の促進

※DPAT：Disaster Psychiatric Assistance Team

6 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，又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おり，このような交通事故被害者等を支援することは極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推進する。

(1) 損害賠償の請求についての援助等

ア 県民交通災害共済への加入強化

- 茨城県市町村総合事務組合規約に基づき，市内居住者を対象にこれらの者が交通事故による災害を受けた場合の救済を目的とした県民交通災害共済への加入の推進
 - ・市のホームページや広報紙による加入促進

第3章 鉄道交通の安全

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。列車運行が高速・高密度である現在においては、一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、被害が甚大となる。

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必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

県内における鉄道運転事故（列車事故（衝突、脱線、火災）、踏切障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう）は、平成22年度に17件発生したが、その後は横ばい傾向となっている。

また、死傷者数においては、平成22年度・平成25年度は11人で、そのほかの年度では減少はしているものの「ゼロ人」とはなっていない。

なお、市内で運行されているつくばエクスプレスに関しては、平成17年度の開業以来、鉄道運転事故は発生していない。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 講じようとする施策

1 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、連絡体制の充実、通信手段の拡充を図る。

2 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、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、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4章 計画の推進

I 成果の指標と目標の設定

計画における目標として、当面、年間の交通事故死者数を平成32年までに7人以下、交通死傷事故発生件数を800件以下を目指すとともに、計画の進行管理にあたっては、事業の進捗を評価する「事務事業評価」に加え、つくば市民意

識調査（隔年度実施）による「成果指標による評価」を実施する。

調査項目中、つくば市の現状やまちづくりへの取組みについて「交通安全環境（通学路の安全など）の満足度について向上を目指す。

1 事務事業評価の指標

(1) 交通安全教室開催事業

交通安全教育指導員により、市内の幼児施設、学校、高齢者団体等において、年齢層に即した交通安全教室を開催する。

指標：交通安全教室を受講した人数

	H28	H29	H30	H31	H32
目標値	26,700人	26,800人	26,900人	27,000人	27,100人
実績					

(2) 交通安全啓発事業

春・夏・秋の交通安全週間及び年末に交通安全キャンペーンを実施し、交通安全啓発などのチラシを配布する。

指標：キャンペーンにおいてチラシを配布した延べ人数

	H28	H29	H30	H31	H32
目標値	4,000人	4,000人	4,000人	4,000人	4,000人
実績					

(3) 県民交通災害共済事務

案内チラシの全戸回覧・ポスターの掲示・広報紙掲載・ホームページ掲載等を行い制度の周知を図り、加入受付業務を行う。

指標：県民交通災害共済加入者

	H28	H29	H30	H31	H32
目標値	4,720人	4,740人	4,760人	4,780人	4,800人
実績					

(4) 高齢者運転免許自主返納支援事業

65歳以上の高齢者が、自主的に運転免許の全部を返納した場合に、足代わりになる「つくバス」「つくタク」などの乗車券や交通安全グッズを進呈する。

指標：高齢者運転免許自主返納者数

	H28	H29	H30	H31	H32
目標値	160人	170人	180人	190人	200人
実績					

2 市民意識調査による満足度

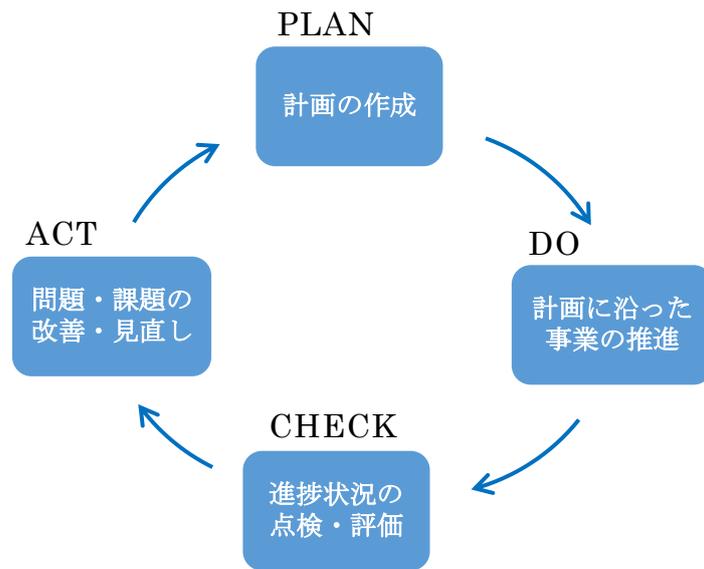
交通安全環境（通学路の安全など）の整備

	H29	H31
満足度 (%)	42.0	44.0

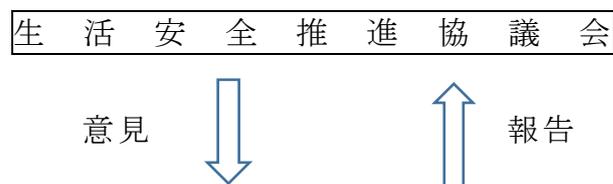
II 計画の進行管理と推進体制

計画的な進行管理を行い、達成する成果を指標としたP D C Aサイクル（計画→実施→評価→改善検討）による改善を図る。

特に、CHECK（進捗状況の点検・評価）については、年度毎の目標値の達成度、前年度の各施策の実績、成果指標に対する評価を検証するため、毎年7月につくば市生活安全推進協議会を開催し、次年度に向けて見直し、改善を図る。



計画の推進体制は以下のとおりです。



茨 城 県



調 整

事 務 局 (危機管理課)



連 携

関係機関 (警察署・消防本部・消防署など)
関係団体 (交通安全対策協議会, 交通安全協会, 交通安全母の会, 安全運転管理者協議会など)
関係各課 (企画・国際課, 国際室, 総合交通政策課, スマートシティ推進課, まちなみ整備課, スポーツ振興課, 文化振興課, 障害福祉課, こども課, 道路維持課, 学務課, 教育指導課など)