

第11次 古河市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

交通事故のない社会を目指して

古河市

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月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、これに基づき、昭和46年度以降に旧古河市・旧総和町・旧三和町にて7次にわたり交通安全計画を策定してきた。平成17年9月の三市町合併後、平成18年度以降も3次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関・団体などが一体となり交通安全対策を推進してきている。

近年における本市の人身交通事故発生件数は、平成18年から減少傾向となり、年間560件程度で推移しているが、依然として予断を許さない状況である。

古河市は、首都圏60キロに位置し、社会的・経済的活動が活発である一方で、豊かな自然が残り、また、歴史・文化の彩りも深いなど、商業・工業・農業のバランスのとれた都市である。名崎工業団地への日野自動車の移転などにより、今後もますます発展することが見込まれるが、その反面で、道路交通網の整備や交通量の増大による交通事故の増加が懸念され、その抑制が求められている。

交通事故の防止は、誰もが安心して生活できる交通社会を構築するため、市民が一体となって取り組むべき緊急かつ重要な課題である。人命尊重の理念のもとに、引き続き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、これに基づいて一層強力に諸施策を推進していかなければならない。

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、古河市交通安全対策会議が、令和3年度から令和7年度までの5か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、関係団体との連携を強化し、交通の状況や地域の実態に即して、各種施策を強力に推進するものとする。

本計画では、SDGs※（Sustainable Development Goals〈持続可能な開発目標〉の略称）を取り入れ、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指すための地域づくりを進めていきます。SDGsには17のゴールがあり、本計画で取り組むゴールは次のとおりとなります。



③すべての人に健康と福祉を



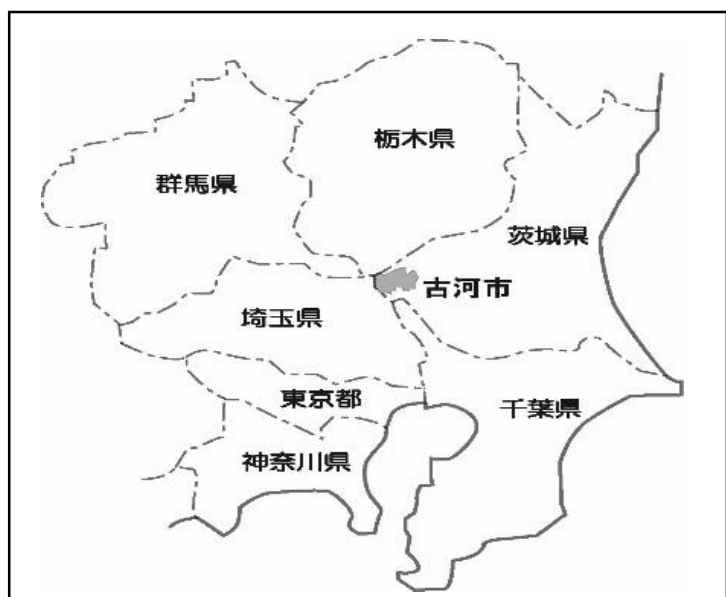
⑪住み続けられるまちづくりを

※SDGsは、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

目次

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
1	道路交通事故の現状	2
2	道路交通事故の見通し	4
3	交通安全計画における目標	4
第3節	道路交通安全についての対策	5
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	5
II	講じようとする施策	6
1	交通指導取締りの推進	6
(1)	交通指導取締りの強化等	6
(2)	暴走族等対策の推進	7
(3)	道路交通の安全に関する調査・分析	7
2	交通安全教育等の推進	8
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(3)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(4)	安全運転管理の推進	14
3	通学路における交通安全の確保	14
(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	14
(2)	効果的な交通規制の推進	15
4	高齢者の交通事故防止対策	16
(1)	高齢者に対する交通事故防止対策体制の充実	16
(2)	高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるための活動	17
5	交通安全施設等の整備等	18
(1)	交通安全施設等の整備事業の推進	18
(2)	交通需要マネジメントの推進	19
(3)	自転車の安全性の確保	19
6	踏切道における交通の安全	20
(1)	踏切事故の状況等	20
(2)	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	20

第1節 道路交通事故のない社会を目指して



【令和元年 茨城県死亡事故多発市町村】

順位	市町村	死者数
1位	つくば市	10人
2位	水戸市	8人
3位	古河市	7人
3位	ひたちなか市	7人
5位	取手市	6人

本市は、埼玉県、栃木県との県境に位置し、新4号国道を始めとする4本の国道や多数の主要地方道が通り、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）境古河ICが平成27年3月に供用開始になり交通の利便性は、飛躍的に高まっている。

一方、近年においては、高齢運転者が関係した交通事故が多発しており、高齢化の進展への適切な対処とともに、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて積極的な取り組みが必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、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をしながらその連携を強化し、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、各種活動に対して様々な形で積極的に参加し、協働していくことにより、交通安全対策を充実していくことが必要である。

【令和元年 死亡事故多発都道府県】

順位	都道府県	死者数
1位	千葉県	172人
2位	愛知県	156人
3位	北海道	152人
4位	兵庫県	138人
5位	東京都	133人

順位	都道府県	死者数
6位	神奈川県	132人
7位	大阪府	130人
8位	埼玉県	129人
9位	茨城県	107人
10位	静岡県	101人

第2節 道路交通安全についての目標

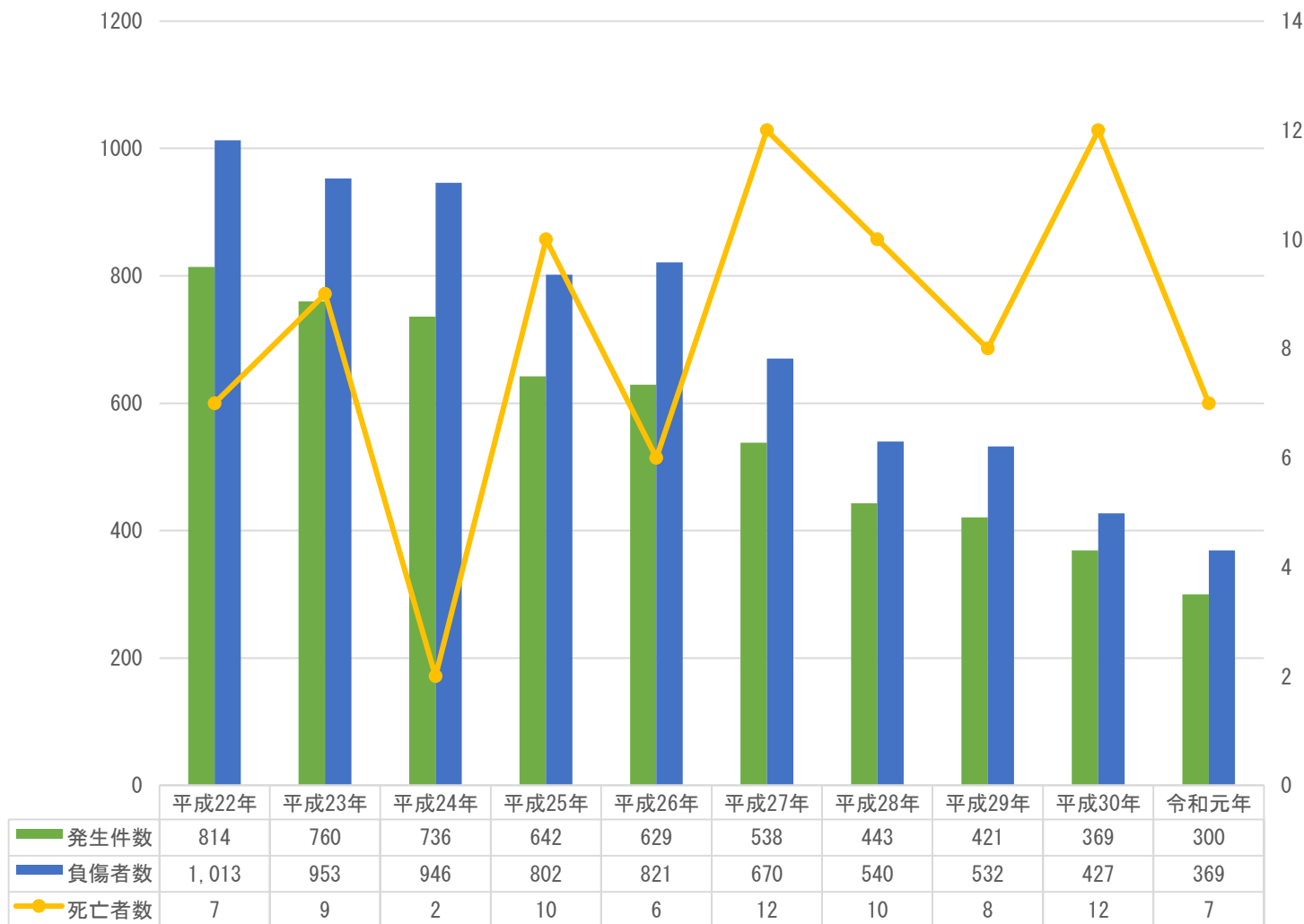
1 道路交通事故の現状

<交通事故発生状況の推移>

本市の区域における過去10年間の交通事故発生状況を見ると、人身交通事故負傷者数は平成22年まで1,000人を超えていたが、平成23年以降は徐々に減少傾向を示し、平成30年には427人、令和元年には369人となっている。また、人身交通事故発生件数についても負傷者数と同様に減少傾向を示しており、第10次古河市交通安全計画の「令和2年度までに人身交通事故発生件数を487件以下にする」という目標を達成することができた。

死者数については、一桁台と二桁台を繰り返しており、第10次古河市交通安全計画の「年間の交通事故死者数を0人とする」という目標は遺憾ながら達成するには至らなかった。

交通事故発生状況の推移



第2節 道路交通安全についての目標

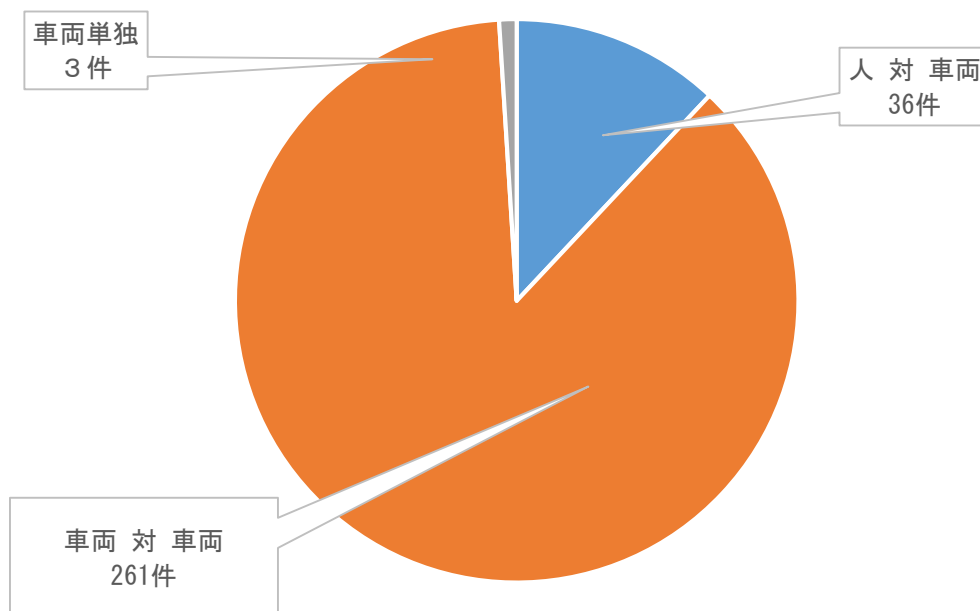
1 道路交通事故の現状

<事故類型別発生件数>

事故類型別発生件数は、「車両対車両」「人対車両」「車両単独」の順に多く、平成27年から順位の変動はないが、件数はそれぞれ減少している。令和元年は、「車両対車両」が261件発生しており、うち追突事故が118件、出会い頭衝突事故が77件となっている。また、「人対車両」は36件発生し、そのうち横断中の事故が17件となっている。

事故類型別発生件数

令和元年



車両対車両発生件数内訳 ()内は前年比

区分	発生件数	死者数	負傷者数
正面衝突	6 (-5)	1 (0)	8 (-5)
追突	118 (-9)	0 (0)	165 (-3)
出会い頭衝突	77 (-34)	1 (0)	90 (-35)
追越・追抜時衝突	4 (-6)	0 (-1)	4 (-6)
すれ違い時衝突	7 (-2)	0 (0)	7 (-4)
左折時衝突	8 (-1)	0 (0)	10 (+1)
右折時衝突	23 (-2)	0 (0)	25 (-3)
その他	18 (-9)	0 (0)	22 (-8)

第2節 道路交通安全についての目標

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く環境は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、ライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

3 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、次のとおり抑止目標を定め、令和7年度までの達成を目指すものとする。

人身事故発生件数
(令和7年度まで)
215件以下

交通事故死者数
(年間目標)
0人

【目標算定方法】 第11次茨城県交通安全計画の達成目標を基準
第11次茨城県交通安全計画では、令和7年度までに年間「交通死傷事故発生件数4,400件以下」「交通事故死者数70人以下」としている。

<人身事故発生件数>

茨城県交通安全計画目標4,400件÷茨城県人口約285万人（令和3年4月1日現在）

≒1万人あたりの発生件数15.4件

古河市人口約14万人（令和3年4月1日現在）×15.4件≒215件

<交通事故死者数>

茨城県交通安全計画目標70人÷茨城県人口約285万人（令和3年4月1日現在）

≒1万人あたりの死者数0.245人

古河市人口約14万人（令和3年3月1日現在）×0.245人≒3人

※算定では3人となるが、古河市では交通事故死者数0人を年間目標とする。

第3節 道路交通安全についての対策

I 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人身交通事故発生件数および死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施策を推進する。

交通安全対策の推進に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果測定を行い、必要に応じて改善していくことも重要である。

このような観点から、①交通指導取締りの推進、②交通安全教育等の推進、③通学路における交通安全の確保、④高齢者の交通事故防止対策、⑤交通安全施設等の整備等、⑥踏切道における交通の安全といった6つの柱により、交通安全対策を実施する。

① 交通指導取締りの推進

- ・悪質、危険、迷惑行為に対し、古河警察署と連携し、交通指導及び取締りを実施する。

② 交通安全教育等の推進

- ・交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、交通安全教育を推進する。

③ 通学路における交通安全の確保

- ・子どもたちが安全安心に登下校できるように、通学路の安全点検や危険箇所の改善を図る。

④ 高齢者の交通事故防止対策

- ・交通事故死者数全体に占める高齢者の割合が高いことから、高齢者の交通事故防止対策を推進する。

⑤ 交通安全施設等の整備等

- ・安全な交通を確保するため、交通安全施設の整備や老朽化に伴う修繕を実施する。

⑥ 踏切道における交通の安全

- ・発生すると多数の死傷者を生ずる可能性が高い踏切事故について、関係機関と連携し安全の確保をする。

第3節 道路交通安全についての対策

Ⅱ 講じようとする施策

1 交通指導取締りの推進

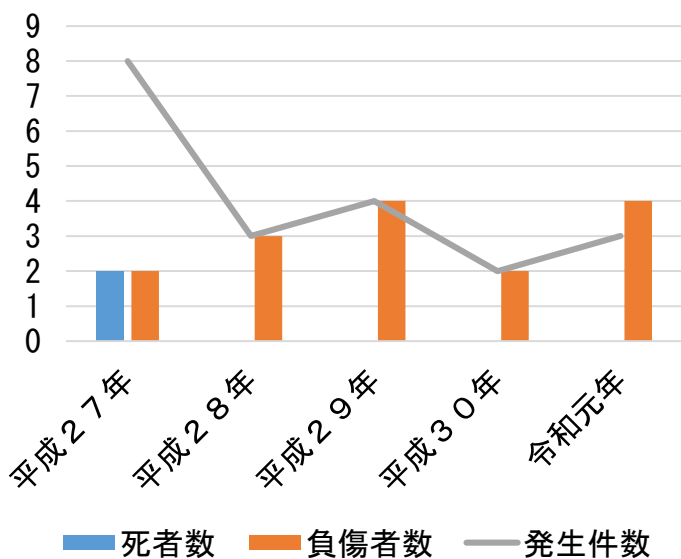
交通の秩序を確立し、安全で円滑な交通環境を実現するため、悪質・危険な違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りをする。

(1) 交通指導取締りの強化等

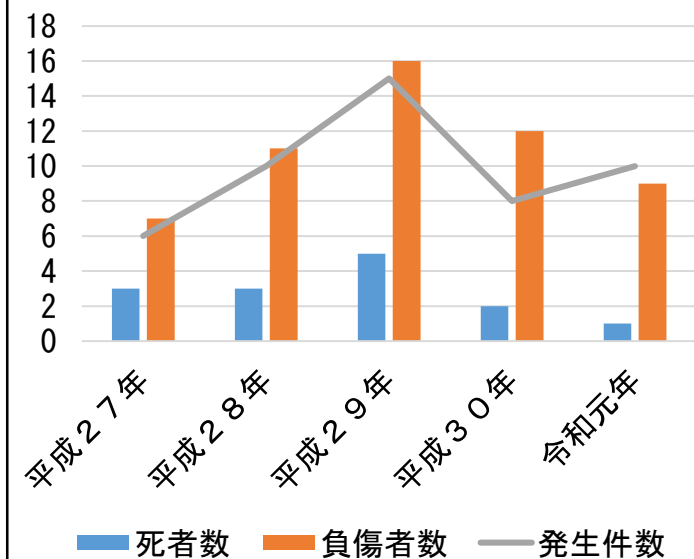
<歩行者・自転車利用者の保護や事故多発路線における重大事故の発生抑止等に向けた交通事故抑止に資する交通指導取締り>

- ①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
- ②被害軽減のためのシートベルト着用義務違反の取締り
- ③市民から要望の多い迷惑性の高い違反（慢性的路上駐車や自転車の二人乗り等）の取締り

無免許運転による交通事故



飲酒運転による交通事故



<背後責任の追求>

- ①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
- ②事業者への指導等を通じた再発防止の推進

第3節 道路交通安全についての対策

1 交通指導取締りの推進

(1) 交通指導取締りの強化等

<自転車利用者に対する取締りの推進>

- ①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
- ②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

(2) 暴走族等対策の推進

<暴走族追放機運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実>

- ①「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
- ②「暴走族加入阻止教室※」の開催促進
※暴走族加入阻止教室：暴走族構成員の多くが中学校卒業後の少年であり、出身中学校ごとに数十人でグループを結成していることから、中学校などの段階で、暴走族の違法性などを理解させ、暴走族への加入を阻止することを目的とした教室
- ③「暴走族相談員※」と連携した暴走族の加入阻止、離脱支援活動の推進
※暴走族相談員：暴走族からの離脱希望者、暴走族構成員の家族、暴走族への加入を勧誘もしくは強要されている少年等からの相談に応じている。各警察署管轄区域ごとに置かれている
- ④地域の関係団体と連携した青少年の健全育成施策の推進
- ⑤暴走族、旧車會をい集させない施設管理体制の構築に向けた働きかけの推進

<暴走族等に対する指導取締りの強化>

- ①取締体制の確立及び装備資機材の充実
- ②集団走行、爆音走行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
- ③少年補導の徹底、解散指導の積極的実施

(3) 道路交通の安全に関する調査・分析

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進する。

- ①データを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいた対策の実施
- ②事後評価で得られた結果をフィードバックして、他の対策に役立てる取組みの推進
- ③死亡事故のみならず、重傷事故等を含めた交通事故分析の充実
- ④交通の安全に関する研究開発の成果の取り入れや民間に対する指導、資材の提供等の実施

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、関係機関・団体と連携・協力し、参加・体験・実践型の交通安全教育や広報・啓発活動を推進する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

<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の習得と、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の習得

- ①視聴覚教材等を活用した指導の推進
- ②教職員の指導力向上及び教材・教具の整備

<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た、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の習得と、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得し、道路交通における危険を予測・回避する能力の育成

- ①学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
- ②教育教材及び教師用指導資料の作成・配付
- ③参加・体験型の交通安全教室の推進
- ④自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進

<中学生に対する交通安全教育の推進>

自転車で安全に道路を通行するための技能と知識の習得及び他の人々の安全に配慮した行動を実践できる生徒の育成

- ①学校教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
- ②視聴覚教材等の積極的な活用の推進
- ③参加・体験型の交通安全教室の実施
- ④自転車の安全な利用や自転車事故における加害者の責任等に重点を置いた交通安全教育の推進

<高校生に対する交通安全教育の推進>

二輪車の運転者及び自転車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とともに、交通社会の一員として責任のある行動を実践できる社会人の育成

- ①学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の実施
- ②視聴覚教材等の積極的な活用の推進
- ③生徒主体の話し合い活動を取り入れた交通安全教育の推進
- ④自転車による加害事故防止等に重点を置いた交通安全教育の推進
- ⑤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の推進

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

<成人に対する交通安全教育の推進>

運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とした各種交通安全教育の推進

- ①安全運転管理者、運行管理者等の法定講習、指導者向けの研修会等への参加促進と各事業所における自主的な安全運転管理の活発化
- ②運転免許を持たない成人が交通安全について学ぶ機会の創設

<高齢者に対する交通安全教育の推進>

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、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実践的スキルや交通ルール等の知識習得の推進

- ①高齢者に対する交通安全指導担当者の養成及び指導体制の充実
- ②各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- ③医療機関・福祉施設関係者等との連携による交通安全教室の開催
- ④交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心とした家庭訪問による個別指導や見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等による地域全体での高齢者の移動の安全の確保
- ⑤高齢運転者に対する高齢者講習及び更新時講習における指導体制の充実
- ⑥高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置及び高齢者交通安全指導員の養成等の促進
- ⑦地域の高齢者を対象とした参加・体験・実践型の講習会の実施
- ⑧安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術の体験機会の充実

<障害者に対する交通安全教育の推進>

障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進

- ①字幕入りビデオの活用
- ②障害者福祉関係施設・団体等と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施

交通安全教室実施状況（令和元年度）

幼児	小学校	中学校	高等学校	高齢者	事業所
38回	46回	9回	1回	1回	1回

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

<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、市の交通安全対策会議等の構成機関・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】

- ①高齢者の交通事故防止
- ②子供の交通事故防止
- ③夜間（特に薄暮時）における交通事故防止
- ④自転車の安全利用の推進
- ⑤飲酒運転の根絶等
- ⑥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供へのチャイルドシート使用についての広報啓発）
- ⑦反射材用品等の普及促進
- ⑧横断歩行者の保護

【運動実施上の留意点】

- ①市町村が主体となった諸活動の推進
- ②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
- ③市民参加型の交通安全運動の充実・発展と実施要領の見直し
- ④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
- ⑤民間団体及び交通ボランティアの参加促進と参加・体験・実践型や衝突直視型の交通安全教室の開催等による、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動の促進
- ⑥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

<横断歩行者の安全確保>

【運転者に対する推進事項】

- ①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

【歩行者に対する推進事項】

- ①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
- ②歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等の推進

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

< 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。

- ①自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化
- ②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
- ③交通社会の参加者としての自覚・責任意識の啓発
- ④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
- ⑤自転車運転者講習制度の適切な運用
- ⑥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
- ⑦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
- ⑧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
- ⑨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
- ⑩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

< 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 >

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後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

- ①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
- ②衝突実験映像等を用いた効果的な交通安全教育の推進
- ③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

< 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。

- ①チャイルドシート不適正使用時の致死率が適正使用時と比較し高くなることの周知
- ②幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店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
- ③6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供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
- ④市、民間団体等が実施する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

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

<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

- ①各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発の推進
- ②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
- ③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
- ④衣服や靴等身の回り品への反射材組み込みの推奨
- ⑤適切な反射性能等を有する製品についての情報提供

<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。

- ①交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発
- ②地域・職域等における飲酒運転根絶の取組による「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の推進
- ③年代と対象に応じたきめ細やかな広報啓発の推進
- ④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

<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、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末やインターネットによるSNSサービス等（メール・ツイッター・フェイスブック・ユーチューブ等）の積極的な利用、街頭ビジョンや商業施設等と連携したモニター画像の提供等の広報媒体を活用して、実効の挙がる広報を次の方針により実施

【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】

- ①子供と高齢者の交通事故防止
- ②後部座席を含めた全てのシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
- ③妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶
- ④違法駐車等の排除等
- ⑤運転中のスマートフォン操作等の危険性の周知

【家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた家庭に浸透するきめ細かな広報】

- ①子供、高齢者等の交通事故防止
- ②妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶

【民間団体の広報活動の支援】

- ①交通安全に関する資料、情報等の積極的な提供
- ②報道機関の理解と協力による気運の醸成

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

<その他の普及啓発活動の推進>

【薄暮時間帯から夜間にかけての交通事故防止のための活動】

- ①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
- ②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
- ③歩行者・自転車利用者の反射材等の着用推進

【二輪車運転者の被害軽減を図るための活動】

- ①関係機関・団体等と連携したヘルメットの正しい着用
- ②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活動の推進

【乗用型トラクターの交通事故防止を図るための活動】

- ①作業機を装着けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルト着用等に関する周知

【交通事故発生状況を認識した交通事故防止に関する意識の啓発】

- ①地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化
- ②インターネット等各種広報媒体を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

<交通安全を目的とする民間団体>

- ①交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する援助
- ②活動に必要な資料の提供等、その主体的な活動の促進

<地域団体、自動車整備・販売団体、自動車利用者団体等>

- ①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

<交通ボランティア等>

- ①資質の向上のための援助等、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備促進
- ②民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図り、次世代へつないでいくよう幅広い年代の参画等

第3節 道路交通安全についての対策

2 交通安全教育等の推進

(4) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図る。

- ①事業所内における交通安全教育指針に基づいた適切な交通安全教育が行われるための安全運転管理者等の指導
- ②安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実
- ③安全運転管理者等未選任事業所の一掃による、企業の安全運転管理体制の充実強化
- ④安全運転管理者等による下命、容認違反等についての使用者等の責任追及の徹底
- ⑤ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進
- ⑥ドライブレコーダー等によって得られた映像を元にした、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法の周知

3 通学路における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、学校、警察、道路管理者等が連携して、通学路の安全点検を行うとともに、道路危険箇所の改善を図る。

(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

<生活道路における交通安全対策の推進>

- ①交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策の推進
- ②最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30※」整備の推進
※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）を定めて最高時速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
- ③通行禁止等の交通規制の実施
- ④車両速度を抑制する道路構造等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンの形成
- ⑤ゾーン内への通過車両を抑制する対策の推進
- ⑥外周幹線道路を中心とした交通円滑化対策の推進
- ⑦高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、信号灯器のLED化の推進
- ⑧路側帯の設置・拡幅等の安全対策の推進
- ⑨生活関連経路を中心とした音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備の推進
- ⑩速度違反取締り等、生活道路における交通指導取締りの推進
- ⑪ビッグデータを活用した潜在的な危険箇所の解消、交通事故の発生が多いエリアにおける効果的・効率的な対策の推進

第3節 道路交通安全についての対策

3 通学路における交通安全の確保

(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

<通学路等における交通安全の確保>

- ①通学路交通安全プログラムに基づく合同点検の実施及び対策の改善・充実への継続的な取組
- ②通学路の危険箇所を把握し、対策及び関係機関と情報を共有
- ③関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面からの対策を推進
- ④地域の交通安全ボランティアの活用
- ⑤通学路等の歩道整備の積極的な推進

<未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保>

- ①日常的に使用する移動経路を定期的に点検
- ②保育所、幼稚園等と危険箇所や経路変更等の情報共有
- ③警察署、道路管理者等と連携し、必要な対策についての検討
- ④「キッズゾーン※」の設定の推進
※キッズゾーン：保育所等の周辺の道路における自動車の運転手等に対する注意喚起を行うことを目的とし設置する

(2) 効果的な交通規制の推進

<地域の交通実態等を踏まえた交通規制や交通管制の内容について点検・見直しの推進>

- ①最高速度規制の点検・見直しの推進
- ②実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等の計画的な推進
- ③生活道路における速度抑制対策の推進
- ④道路環境、交通量、駐車需要、地域住民等の意見要望等に即応したきめ細かな駐車規制の推進
- ⑤歩行者・自転車の視点や横断実態等を踏まえた信号表示の調整等の信号運用の改善

第3節 道路交通安全についての対策

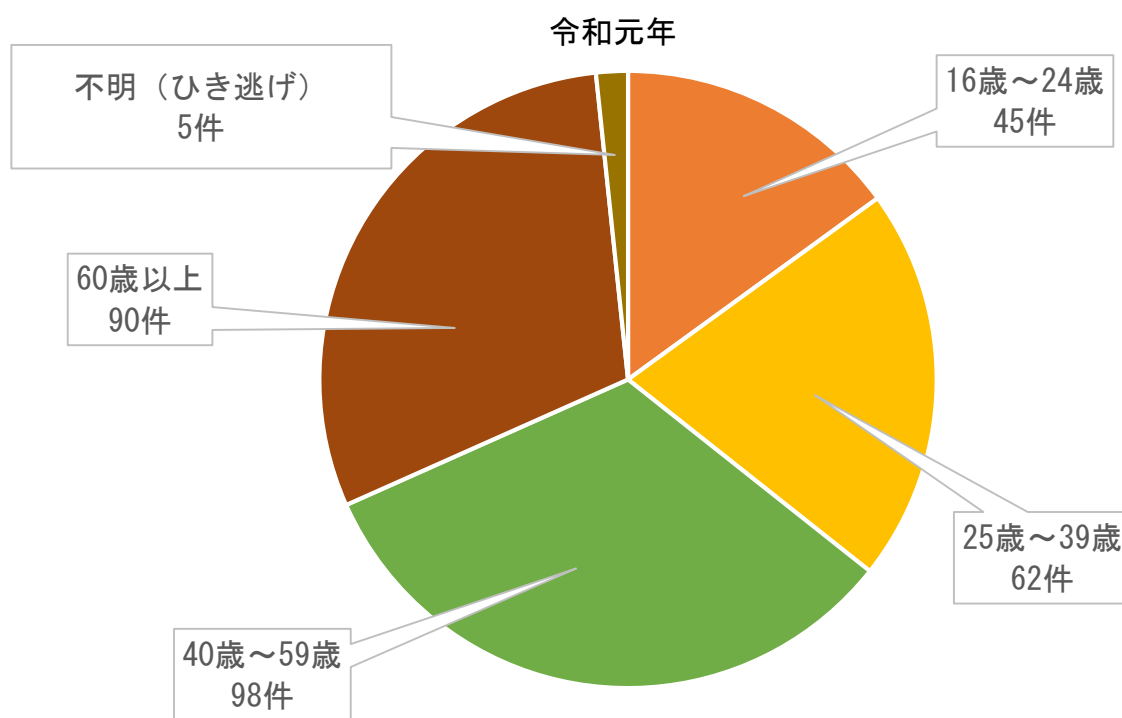
4 高齢者の交通事故防止対策

古河市における令和元年の年齢層別発生件数（第1当事者※）は、「40歳～59歳」が最も多く、次いで「60歳以上」となっている。高齢者（65歳以上）は、67件で全体の約22%を占めている。

一方、交通死亡事故では、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合が高く、高齢者に対する交通事故防止対策を推進する必要がある。

※第1当事者：最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者、過失が同程度の場合には人身傷害の程度が軽い者

年齢層別発生件数（第1当事者）



【古河市内交通死亡事故発生状況】

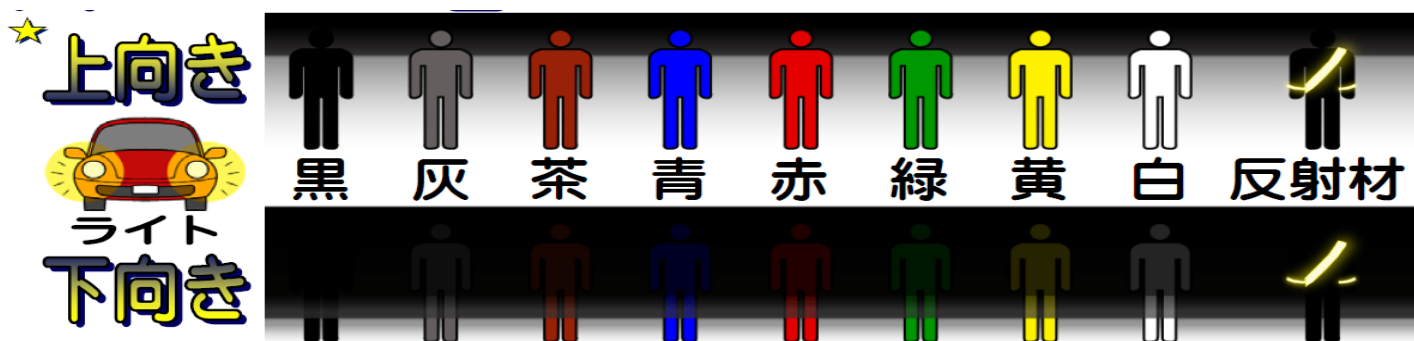
区分	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
死者数	12人	9人	8人	12人	7人
うち高齢者	3人	6人	3人	6人	4人

第3節 道路交通安全についての対策

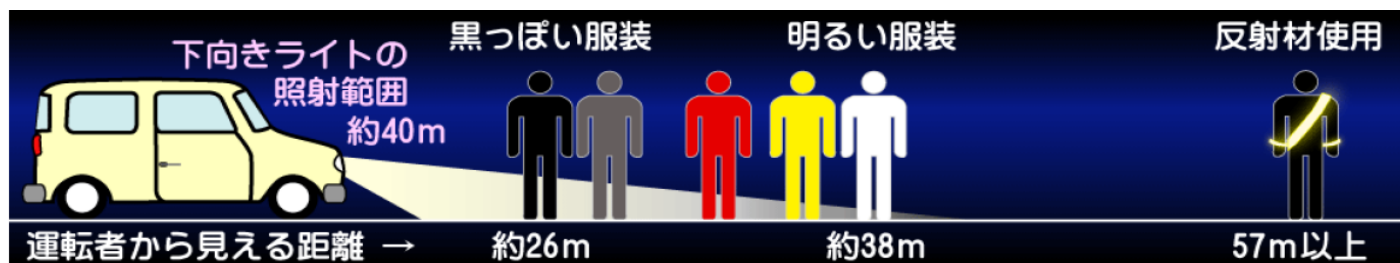
4 高齢者の交通事故防止対策

(1) 高齢者に対する交通事故防止対策体制の充実

- ① 高齢者クラブ、福祉施設関係者等との連携による交通安全教室の開催拡大
 - ② 薄暮時から夜間における歩行時・自転車利用時の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の配布及び普及
 - ③ ペダル踏み間違い急発進制御装置取付補助金の周知及び推進
- 【実績】令和2年度39件



明るい場所では、「赤」や「青」など鮮やかな色が目立ちますが、暗い場所では「白」に近い明るい色ほど良く見え、「黒」に近い暗い色ほど見えにくくなります。
夜間自動車の運転者から見える歩行者の姿も、ライトの向きや歩行者の着ている服の色により、確認できる距離が変わってきます。
反射材使用の場合は、自動車のライトが下向きでも反射します。



夜間自動車のライト下向き走行で、歩行者が見える距離は、黒っぽい服装は約26m、明るい服装は約38mですが、反射材使用の場合は57m以上まで見えます(※1)。
自動車が時速60kmで走行した場合の停止距離は約40m(※2)、反射材を使用していない場合、気付いてからブレーキを踏んでも間に合わない可能性があります。

※1 歩行者の見える距離は目安です。反射材の材質や装着位置、車のライトの光量、天候等により変わります。
※2 自動車の停止距離は、乾燥した舗装路面での数値で、路面の状況や運転者の反応時間等により変わります。

(2) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるための活動

- ① 高齢者の歩行中、自転車乗用中の事故実態の積極的広報の実施
- ② 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
- ③ 市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識の向上を図るとともに地域一体となった見守り活動を通じた高齢者の安全確保の推進

第3節 道路交通安全についての対策

5 交通安全施設等の整備等

自動車や自転車、歩行者の安全な交通を確保するため、信号機の新設・改良や交通安全施設の整備を行うほか、道路管理者と連携し、道路の計画的な舗装修繕や路肩及び法面等の道路除草を行う。

(1) 交通安全施設等の整備事業の推進

<交通安全施設等の維持管理>

- ①道路ストック総点検の実施結果に基づく修繕
- ②横断歩道の道路標識・道路標示の適切な管理

<歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進>

- ①「ゾーン30」等の面的かつ総合的な交通事故対策の推進
- ②歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保
- ③自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、踏切の安全対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保

<幹線道路対策の推進>

- ①事故危険箇所などにおける重点的な交通事故対策の実施
- ②事故データの分析、事故原因の検証に基づいた、信号機の改良等の実施
- ③事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所等を事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を推進
 - a信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等の推進
 - bバス路線等における停車帯の設置の推進
 - c防護柵、区画線等の整備の推進
 - d道路照明・視線誘導標等の整備の推進

<高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備>

- ①高齢者や障害者等を含めて全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、平坦性が確保された幅の広い歩道、歩道の段差等の改善、バリアフリー対応型信号機やエスコートゾーン等の整備を推進
- ②高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を推進

第3節 道路交通安全についての対策

5 交通安全施設等の整備等

(2) 交通需要マネジメントの推進

- ①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）に基づく古河市地域公共交通網形成計画の実施を促進し、公共交通サービスを改善し、公共交通の利用を促進
- ②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
※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
- ③古河市高齢者運転免許証自主返納等支援事業の周知及び推進
【実績】令和元年度247件 令和2年度170件
- ④交通事業者などと連携し、鉄道とバスの乗継利便性の強化、交通空白地域・交通不便地域など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などを推進し、誰もが移動しやすい公共交通を確保
- ⑤交通系ICカードの利用拡大、ICTを活用した公共交通情報の提供などを通じた利便性の高い公共交通の確保
- ⑥国・県、民間事業者等と連携し、自動運転やMaaS等の新たなモビリティサービスを普及促進し、公共交通の利便性を向上

(3) 自転車の安全性の確保

< 令和元年の茨城県交通安全条例改正点について、市民の更なる理解と実践を図る >

【自転車の安全利用の推進】

- ①自転車利用者に対し、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

【自転車損害賠償責任保険等への加入の促進】

- ①自転車が加害者となる事故に関して高額賠償事案が発生していることから、被害者の救済を図るため、学校や保護者、事業者等の協力を得て、損害賠償責任保険等の加入率向上を図る。

< 自転車の被視認性の向上 >

- ①灯火の取付けの徹底
- ②反射機材等の普及促進

第3節 道路交通安全についての対策

6 踏切道における交通の安全

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらす場合もあるため、引き続き、踏切事故防止対策を推進し、踏切事故のない社会を目指す。

(1) 踏切事故の状況等

市内では前回の第10次古河市交通安全計画期間である平成28年度から令和2年度の5年間に
おいて、踏切事故は発生していないが、県内では件数は少ないものの踏切事故が発生している状況
である。

【県内における踏切事故の推移】

区 分	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
発生件数	8	8	4	4	6
死傷者数	4 (1)	4 (2)	3 (2)	3 (0)	6 (3)

※ () 内は、死者数で内数

(2) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- ①踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。
- ②自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。
- ③学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。