

# 第 12 次茨城県交通安全計画

令和 8 年度～令和 12 年度  
交通事故のない社会を目指して

茨城県交通安全対策会議



# 目 次

第1章	はじめに	P. 1
1	計画の基本理念	P. 1
2	計画の位置づけ	P. 2
3	計画期間	P. 2
4	実施計画の策定	P. 2
第2章	道路交通の安全	P. 3
第1節	道路交通事故のない社会を目指して	P. 3
第2節	道路交通の安全についての目標	P. 3
I	道路交通事故の現状と今後の見通し	P. 3
1	道路交通事故の現状	P. 3
2	道路交通事故の見通し	P. 4
II	交通安全計画における目標	P. 4
第3節	道路交通安全についての対策	P. 4
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	P. 4
	<重視すべき視点>	P. 5
(1)	高齢者の交通安全確保	P. 5
(2)	こどもの交通安全確保	P. 5
(3)	生活道路等における交通安全確保	P. 5
(4)	飲酒運転の根絶	P. 6
(5)	自転車等の安全な利用	P. 6
	【これからの5年間において特に注視すべき事項】	P. 7
(1)	外国人の交通安全対策の推進	P. 7
(2)	先進技術の活用推進	P. 7
	【横断的に重要な事項】	P. 7
	地域が一体となった交通安全対策の推進	P. 7
II	講じようとする施策	P. 8
1	道路交通環境の整備	P. 8
(1)	生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	P. 8
(2)	高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	P. 9
(3)	幹線道路における交通事故対策の推進	P. 9
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	P. 10
(5)	高齢者等の移動手段の確保・充実	P. 10
(6)	歩行者空間のバリアフリー化	P. 11

(7)	無電柱化の推進	P. 11
(8)	効果的な交通規制の推進	P. 11
(9)	自転車利用環境の総合的整備	P. 11
(10)	高度道路交通システムの活用	P. 12
(11)	交通需要マネジメントの推進	P. 12
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	P. 13
(13)	総合的な駐車対策の推進	P. 13
(14)	道路交通情報の充実	P. 14
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	P. 14
2	交通安全思想の普及徹底	P. 15
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	P. 15
(2)	効果的な交通安全教育の推進	P. 16
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	P. 16
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	P. 18
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	P. 18
(6)	外国人に対する交通安全教育の充実	P. 18
(7)	自転車等の安全利用の推進	P. 18
(8)	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とチャイルドシートの正しい使用の推進	P. 19
(9)	飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進	P. 20
(10)	二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用及び乗車用ヘルメットの正しい着用の推進	P. 20
(11)	急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等	P. 20
(12)	その他の効果的な広報の実施	P. 21
3	安全運転の確保	P. 21
(1)	運転者教育等の充実	P. 21
(2)	運転免許制度の改善	P. 22
(3)	安全運転管理の推進	P. 22
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の実施	P. 23
(5)	交通労働災害の防止等	P. 23
(6)	道路交通に関連する情報の充実	P. 23
(7)	運輸安全マネジメント評価の実施	P. 24
(8)	貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進	P. 24
(9)	トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導強化	P. 24
4	車両の安全性の確保	P. 24
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	P. 24
(2)	自動運転車の安全対策・活用の促進	P. 24

(3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 . . . . .	P. 25
(4) 自動車の検査の充実 . . . . .	P. 25
(5) 自動車の点検整備の推進 . . . . .	P. 25
(6) リコール制度の充実 . . . . .	P. 25
(7) 自転車の安全性の確保 . . . . .	P. 25
(8) 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進 . . . . .	P. 26
(9) 新しいモビリティの安全性の確保 . . . . .	P. 26
5 道路交通秩序の維持 . . . . .	P. 26
(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進 . . . . .	P. 26
(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の一層の推進 . . . . .	P. 27
(3) 暴走族対策の推進 . . . . .	P. 27
6 救助・救急活動の充実 . . . . .	P. 28
(1) 救急医療体制の整備 . . . . .	P. 28
(2) 消防機関と医療機関の緊密な連携・協力関係の確保と、救助・救急体制及び救急医療体制の整備 . . . . .	P. 28
(3) 事故自動通報システム（ACN）及び緊急通報システム（HELP）の活用拡大 . . . . .	P. 29
7 被害者支援の充実と推進 . . . . .	P. 29
(1) 損害賠償請求の援助措置の充実等 . . . . .	P. 30
(2) 自動車事故被害者に対する援助措置の充実 . . . . .	P. 30
(3) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進 . . . . .	P. 30
(4) 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用 . . . . .	P. 30
(5) 無保険（無共済）車両対策の徹底 . . . . .	P. 30
(6) 交通事故被害者等支援の充実強化 . . . . .	P. 31
8 交通安全に関する調査分析の充実 . . . . .	P. 31
(1) 自動運転の社会実装に向けた調査研究 . . . . .	P. 31
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 . . . . .	P. 31
<b>第3章 鉄道交通の安全</b> . . . . .	P. 32
第1節 鉄道事故のない社会を目指して . . . . .	P. 32
I 鉄道事故の状況等 . . . . .	P. 32
II 交通安全計画における目標 . . . . .	P. 33
第2節 鉄道交通の安全についての対策 . . . . .	P. 33
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 . . . . .	P. 33
II 講じようとする施策 . . . . .	P. 33
1 鉄道交通環境の整備 . . . . .	P. 33
(1) 鉄道施設等の安全性の向上 . . . . .	P. 33

(2) 運転保安設備等の整備	P. 33
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	P. 33
3 鉄道の安全な運行の確保	P. 34
(1) 保安監査の実施	P. 34
(2) 運転士の資質の保持	P. 34
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	P. 34
(4) 気象情報等の充実	P. 34
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	P. 35
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	P. 35
(7) 計画運休への取組	P. 35
4 鉄道車両の安全性の確保	P. 35
5 救助・救急活動の充実	P. 35
6 被害者支援の推進	P. 35
(1) 関係機関・団体と連携した被害者支援	P. 35
(2) 国土交通省による被害者支援	P. 36
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	P. 36
8 研究開発及び調査研究の充実	P. 36
<b>第4章 踏切道における交通の安全</b>	P. 37
第1節 踏切事故のない社会を目指して	P. 37
I 踏切事故の状況等	P. 37
II 交通安全計画における目標	P. 37
第2節 踏切道における交通安全の対策	P. 38
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	P. 38
II 講じようとする施策	P. 38
1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備、 バリアフリー化の推進	P. 38
2 踏切道の統廃合の促進	P. 38
3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	P. 38
(1) 踏切保安設備の整備	P. 38
(2) 踏切道における交通規制	P. 39
(3) 道路標識の視認性向上	P. 39
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	P. 39
(1) 踏切事故防止のための広報啓発等	P. 39
(2) 緊急対策が必要な踏切道の対策について	P. 39
(3) 違反行為に対する交通指導取締り	P. 39

## 第1章 はじめに

### 1 計画の基本理念

茨城県は、首都東京に近接し、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、歴史、文化の彩りも深いなどバランスのとれた県土を有し、さらには、広大な可住地があることから、今後も飛躍的な発展が見込まれています。

その反面、交通網の拡大や交通量の増大による交通事故の増加が懸念され、今後一層の交通事故の抑制が求められます。

茨城県交通安全計画は、「人優先」の交通安全思想の下、これまでの11次・55年にわたる取組により、交通事故死者数が過去最悪であった昭和46年の死者633人から令和7年は死者82人にまで大きく減少するなど、交通事故抑止に一定の成果を上げてきました。

本計画は、「道路交通」「鉄道交通」「踏切道における交通」ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じようとする施策を明らかにしています。具体的には、「交通事故のない社会を目指して」「人優先の交通安全思想」「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」を計画の基本理念として、交通事故の分析を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これまで実施してきた各種交通安全対策の深化に加え、交通安全の確保に資する先進技術を取り入れた対策に取り組み、交通事故のない社会と県民一人一人が安全で安心して暮らすことができる「活力があり、県民が日本一幸せな県」の実現を目指します。

#### 「交通事故のない社会を目指して」

第11次茨城県交通安全計画の計画期間においては、交通事故死者数、交通事故重傷者数、交通死傷事故件数ともに第10次茨城県交通安全計画期間中と比べ減少しましたが、令和7年中の交通事故死者数は82人、交通事故重傷者数は629人、交通死傷事故件数は6,162件と、いずれも第11次計画の目標値（交通事故死者数70人以下、交通事故重傷者数550人以下、交通死傷事故件数4,400件以下）を達成することはできませんでした。また、鉄道交通の運転事故件数は、減少傾向にありますが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進することにより地域の安全性を総合的に高め、究極的には交通事故のない社会を目指します。

#### 「人優先の交通安全思想」

交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会であり、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。自動車と比較して弱い立場にある歩行者等や高齢者、障害者、こども等の交通弱者の安全を確保し、思いがけず交通事故の被害者となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援をするなど、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進します。

#### 「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」

超高齢社会の中、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止や運転支援は、喫緊の課題です。また、急激な人口減少、少子高齢化の進展に伴う交通に関わる分野・職種における人手不足、公共交通機関を始めとした移動手段の減少等の課題に向き合う必要があります。

様々な交通安全の課題に向き合い、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や国籍、障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

## **2 計画の位置づけ**

本計画は、茨城県交通安全対策会議が交通安全対策基本法第 25 条に基づき、県総合計画との整合性を図りながら、本県の陸上交通<sup>\*</sup>の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱について定めたものです。

また、本計画は、国、県及び関係機関が実施する諸施策を定めるとともに、市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。

※ 陸上交通：道路交通、鉄道交通、踏切道における交通のこと

## **3 計画期間**

本計画の期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間です。

## **4 実施計画の策定**

茨城県交通安全対策会議は、社会情勢や交通事故状況等を踏まえ、毎年度、「茨城県交通安全実施計画」を策定します。実施計画は、各施策の効果を検証したうえで、より効果的な施策を目指し、当該年度に実施する交通安全に関する事業や活動等を具体的に記載します。

## 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

本県は、常磐自動車道や北関東自動車道、圏央道などが縦横に走り、東京・東北方面へのアクセスが容易なうえ、鉄道では常磐線やつくばエクスプレスが主要幹線であり、つくばエクスプレスは1日約40万人が利用するなど首都圏との結びつきが強い土地柄です。さらに、重要湾港である常陸那珂港や鹿島港を有し、茨城空港からは国内外への航空便も充実しつつあります。

一方で、自動車保有率が全国上位であり、都市間を結ぶ幹線道路に交通が集中する課題もあり、持続可能な交通体系の確保が求められています。

このような中、安全で安心な社会を実現させていくには、全ての県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不可欠です。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきであり、そのためには県民一人一人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もち、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りません。

交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえたうえで、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要です。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が、それぞれに責任をもち、役割分担しながら、連携を強化し、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進し地域の安全性を総合的に高めていくことが有効です。

### 第2節 道路交通の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

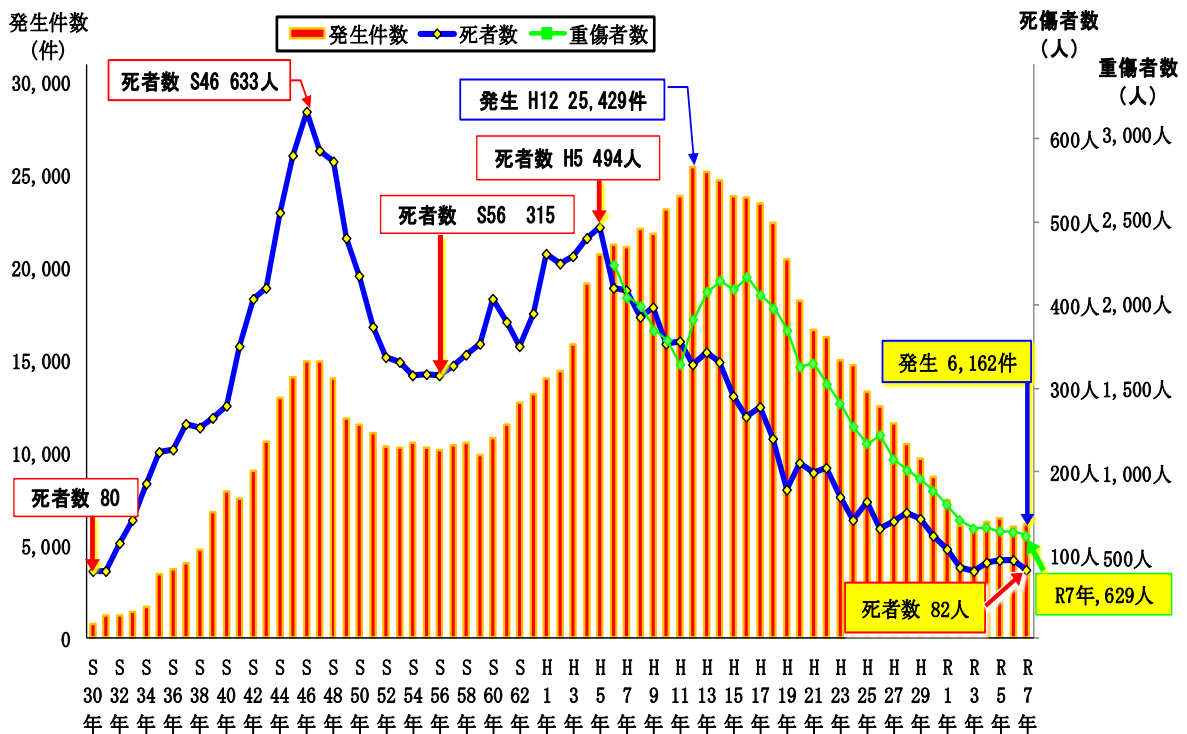
##### 1 道路交通事故の現状

県の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に633人を数えましたが、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和56年には315人とほぼ半減しました。その後、増勢に転じ、平成5年には494人に達しましたが、翌年からは再び減少傾向に転じ、平成15年には291人となり、昭和46年当時の半数以下となりました。さらに、令和2年中の死者数は、84人と昭和31年以来64年ぶりに100人を下回りました。

第11次計画の最終年である令和7年中の死者数は82人で、ピーク時の7分の1以下となり、重傷者数は629人と、ピーク時の3分の1以下に減少しました。

また、交通事故発生件数については、平成12年をピークに減少傾向で推移し、令和7年中の発生件数は6,162件でした。

しかしながら、同計画において令和7年までの目標として掲げていた「死者数70人以下」、「重傷者数550人以下」及び「発生件数4,400件以下」については、いずれも達成には至りませんでした。



※ 発生件数は、昭和41年以降（昭和40年以前は、物件事故も含む）

## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、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、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いが、高齢社会の更なる進展に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が一層高くなることが予想されます。

### II 交通安全計画における目標

道路交通事故のない社会の実現を究極の目標としつつ、まずは、交通事故による死傷者数をゼロに近づけることを目指し、交通事故死者数及び交通事故重傷者数に加え、交通死亡事故数を減少させるためには、交通事故の総量そのものを抑制する必要があるため、以下のとおり目標を設定します。

#### ○ 道路交通事故の目標

- ・令和12年までに、24時間死者数を65人以下とすることを目指します。
- ・令和12年までに、交通事故重傷者数を500人以下とすることを目指します。
- ・令和12年までに、交通死傷事故発生件数を4,300件以下とすることを目指します。

## 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

第11次茨城県交通安全計画期間中、交通事故死者数、交通事故重傷者数、交通死傷事故発生件数は、若干の増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移しており、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ますが、目標の達成に向けては、より一層の対策の強化が求められます。

そのために、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進

展・普及等の変化に柔軟に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な有効性が見込まれる施策を推進します。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者等支援の充実と推進、⑧交通安全に関する調査分析の充実の8つの柱により、交通安全対策を実施します。

その際、市町村を始め交通安全活動に携わる関係機関、民間ボランティア団体等が相互に情報の共有化を図り、緊密な連携をとりながら、総合的かつ計画的に交通安全の施策を実施する必要があり、特に、次の視点により強力に推進します。

## ＜重視すべき視点＞

### (1) 高齢者の交通安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合は、約6割を占め、依然として高いほか、路外逸脱や工作物衝突による交通死亡事故の半数以上を高齢者が占めるなど、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生しており、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題です。

茨城県は、交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約8割が65歳以上の高齢者となっています。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進します。また、歩道や逆走を防止するための道路環境の整備、広報啓発に加え、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策や運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するなど高齢者を交通事故から守るための総合的な対策を推進します。

### (2) こどもの交通安全確保

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生き育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されています。

茨城県におけるこどもの交通事故死傷者は、過去最少の令和3年まで減少後、翌令和4年以降は増減を繰り返しています。次代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の確保を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要があります。

また、小学生、中学生の状態別死傷者について、「四輪車(同乗中)」「自転車」が大きな割合を占めることから、シートベルト・チャイルドシートの適切な着用、使用の定着化や自転車の安全な利用の広報啓発を推進します。

### (3) 生活道路等における交通安全確保

生活道路は、地域住民が日常生活で利用し、幹線道路に比べて道幅が狭く、歩道との区別が曖昧な場所が多く、人や車両が混在しやすい特徴があります。このため、生活道路では、歩行者や自転車の安全確保に細心の注意を払う必要があります。

生活道路の安全対策は、歩行者や自転車の安全確保のため、自動車の速度抑制が重要視され、物理的デバイスの設置や歩車分離式信号の整備、無電柱化などの道路交通環境整備を進めるほか、交通規制の実施や交通安全啓発、交通情報の提供、交通指導取締りなどのソフト・ハード両面の対策を組み合わせ、総合的な交通安全対策を推進します。

また、特に面的対策が必要な地区については、「ゾーン 30」の設定に加え、ハンブ等の物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図る「ゾーン 30 プラス」の整備や幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進します。

さらに、令和 8 年 9 月から、生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

#### (4) 飲酒運転の根絶

死亡事故等の重大事故に直結する飲酒運転を根絶することは、安全で安心な生活を確保するうえで、重要な課題となっています。

茨城県では、飲酒運転による交通事故の発生件数は、統計資料の残る昭和 42 年以降で最少となる令和 3 年まで減少傾向で推移後、翌令和 4 年から 2 年連続で増加しました。死者数は、増減を繰り返して推移し、令和 7 年の死者数全国順位はワースト第 3 位で、飲酒運転の厳罰化や行政処分の強化、交通指導取締りの推進を始めとした総合的な対策を推進していますが、重大事故に直結する悪質・危険な飲酒運転が、いまだに後を絶ちません。

飲酒運転は、自分自身だけでなく大切な人や他人の未来を奪う重大な犯罪です。また、運転者本人だけでなく、お酒を提供した人や運転させた人、同乗した人も厳しく罰せられます。

飲酒運転を根絶するためには、県民一人一人が「飲酒運転は絶対にしない、させない」という強い意識を持つことが必要です。飲酒運転ゼロを目指して、運転者だけでなく、周囲の方を巻き込んで主体的に取組の推進が図られるよう、県民意識の定着を図るため、飲酒運転の根絶に関する教育や知識の普及啓発等を推進します。

#### (5) 自転車等の安全な利用

自転車は手軽に利用することができるものですが、道路交通法では「車両」に定義され、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故の多くに自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。

茨城県内では、自転車に関係した交通事故は、令和 3 年まで減少傾向で推移後、翌令和 4 年から 2 年連続で増加しましたが、令和 6 年は減少しました。令和 6 年には道路交通法が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和 8 年 4 月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されます。

これらの状況も踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の悪質・危険な違反に対しては交通指導取締りを推進するとともに、自転車運転者講習制度の適切な実施、安全で快適な自転車通行空間の確保や自転車駐車場の整備等を図ります。また、事故に備え、全ての自転車利用者への自転車乗車用ヘルメット着用の推奨及び損害賠償責任保険等への加入促進の一層の推進を図ります。

さらに、利用者による交通事故が増えている駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）や、特定小型原動機付自転車を始めとするペダル付き電動バイク、電動車椅子などの小型モビリティについて、利用者による交通事故実態や交通違反の状況を踏まえ、基本的な交通ルールの周知徹底や、車両特性を踏まえた交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

## 【これからの5年間において特に注視すべき事項】

### (1) 外国人の交通安全対策の推進

本県における在留外国人数は、令和7年6月末現在で106,490人（出典：出入国在留管理庁「在留外国人統計」）と増加しており、茨城県全人口に占める在留外国人の割合は2.7%となっています。

外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれますが、外国人運転者による交通事故、交通違反も増加しているため、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を行う必要があります。

取組に当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、視覚的に分かりやすいリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化等、市町村、関係機関や外国人労働者を雇用する企業等と連携した横断的なアプローチが必要です。

また、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対する交通安全教育に取り組むほか、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面表示を活用した注意喚起等を推進する必要があります。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図ります。

### (2) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献しています。今後も、安全運転サポート車（サポカー）を始め、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転支援システムの普及に取り組んでいきます。

また、人手不足等の社会課題の解決に向けて、AIや自動運転技術等を活用した新たな移動サービスの導入支援を行います。

さらに、車両の機能に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していきます。

## 【横断的に重要な事項】

### 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために、市町村、交通安全協会を始めとした民間団体等との連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進します。

各地域においては、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題解決に取り組んでいくことが重要です。このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、若者を含む地域住民が、交通安全対策を自らの問題と捉え、交通安全活動に積極的に参加するよう促します。

## II 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策を推進します。

また、少子高齢化が進展する中、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

#### (1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、県学校教育部、関東地方整備局

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

- ・ 区域規制である「ゾーン30」とハンプ等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30 プラス」の整備推進による車両の速度抑制や、道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境の整備を推進します。
- ・ 令和8年9月から、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引き下げられることから、関係機関と連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。
- ・ 幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため、外周道路を中心とした信号機の改良、光ビーコン等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を推進します。
- ・ 「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。「バリアフリー法」）にいう生活関連経路を中心とした音響信号機、経過時間表示付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備を推進します。
- ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30 プラス」の整備を推進するため、ETC2.0データ等のビックデータの分析結果の提供や可搬型ハンプの貸し出し等を実施します。

##### イ 通学路等における交通安全の確保

- ・ 「通学路交通安全プログラム」等に基づく合同点検実施結果を踏まえ、自転車専用通行帯等の自転車走行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等対策必要箇所の安全対策を推進します。
- ・ 各市町村で策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、PDCAサイクルにより通学路の安全確保及び改善を図ります。また、学校、教育委員会、警察、道路管理者等が連携した対策を推進します。

##### ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ・ 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」にいう音響信号機、経過時間表示付き歩行者用灯器、歩車分離式信号、エスコートゾーン等の整備や、信号灯器のLED化及び道路標識の高輝度化を推進します。
- ・ 高齢者や障害者等を含めて全ての人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等の整備を推進します。

## (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、東日本高速道路（株）

- ア 高速道路ネットワークの整備（東関東自動車道延伸（潮来 I C～鉾田 I C））
- ・ 令和 8 年度開通を見込み（行方 I C～鉾田 I C は、令和 8 年度半ばの開通を目指す）、引続き関係機関と協議等実施し推進します。
  - ・ 東関東道の全線開通により高速道路網のネットワークが形成され交通量の分散を図り、交通状況の発信（道路情報板・交通情報発信媒体等）により円滑な交通流の確保を目指します。
- イ 通過交通の抑制や通行車両の速度抑制対策
- 生活道路における人優先の道路交通を形成するため、地域の交通実態や地域住民、道路利用者の意見を踏まえ、「ゾーン30」等の整備により通過交通の抑制や通行車両の速度抑制対策を推進します。
- ウ 高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークの整備
- 高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

## (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、関東地方整備局

- ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進
- 交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。
- ・ 県内の死傷事故率の高い区間、地域の交通安全の実情を反映した区間等の、事故の危険性が高い特定区間等を第三者の意見を参考に選定します。
  - ・ 地域住民に対する事故危険区間であることの注意喚起、事故類型や事故要因等の明確化と、今後蓄積していく対策効果データの活用、事故要因に即した効果の高い対策の立案・実施をします。
  - ・ 対策完了後の効果の分析・評価及び必要に応じた追加対策など、新たな対策検討に活用します。
- イ 事故危険箇所対策の推進
- 特に交通事故の発生割合の大きい区間や、ビックデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、交通事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の整備、防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。
- ウ 重大事故の再発防止
- 社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、警察及び道路管理者が連携し速やかに事故要因を調査し、交通安全施設の整備等により同様の事故の再発防止を図ります。
- エ 適切に機能分担された道路網の整備
- 通過交通の排除と交通の効果的な分散による、円滑で安全な道路交通環境を確保するためのバイパス等の整備をします。

- オ 道路の改築等による交通事故対策の推進  
交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑に、快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進します。
- カ 交通安全施設等の高度化  
道路標識の高輝度化等、高機能塗装、高視認性区画線の整備に取り組みます。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、関東地方整備局

- ア 交通安全施設等の戦略的維持管理
  - ・ 実態に適合した交通規制を実施するための見直しや、必要性の低下した信号機及び道路標識等の削減横断歩道の計画的な補修を推進し、将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理を推進します。また、高齢者や外国人にも見やすく分かりやすい交通安全施設等の整備を推進します。
  - ・ インフラ長寿命化計画等に即した老朽化施設対策を推進します。
- イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
  - ・ 生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」、「ゾーン30プラス」等交通規制や推進経過時間表示付き歩行者用灯器及び歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備を促進し、安全・安心な歩行空間の確保を図ります。
  - ・ 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こどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保します。
- ウ 幹線道路対策の推進
  - ・ 事故危険箇所などにおける重点的な交通事故対策を実施します。
  - ・ 事故データの分析、事故原因の検証に基づいた、交差点改良、看板や路面表示等による注意喚起等を実施します。
- エ 交通円滑化対策の推進
  - ・ 交通実態を踏まえた信号運用の改善を推進します。
  - ・ 交差点の立体化に取り組みます。
- オ ITS<sup>\*1</sup>の推進による安全で快適な道路交通環境の実現  
安全で快適な道路交通環境の実現を図るため、信号機の集中制御化等の充実、新交通管理システム（UTMS<sup>\*2</sup>）を推進します。また、情報収集・提供環境等の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等に取り組みます。
  - ※1 ITS（Intelligent Transport Systems）：人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム
  - ※2 UTMS（Universal Traffic Management Systems）：情報通信技術を活用し、安全で快適な交通社会を実現することを目的としたシステム
- カ 道路交通環境整備への住民参加の促進  
「標識BOX」、「信号BOX」等を活用して、道路利用者等の意見を道路交通環境の整備に反映します。

#### (5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

〔実施機関〕 県政策企画部、県警察本部

- ア 「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）に基づく茨城県地域公共交通計画（令和5年策定）で定めた事業・施策の実施により、地域の輸送資源の総動員やデジタル技術の活用を進め、公共交通の利便性を向上させます。

- イ 持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、事業の効率化や運行の最適化を実施する交通事業者や市町村を支援します。
- ウ 市町村や交通事業者などと連携し、高齢者等が公共交通を利用する際のデジタルデバイド\*の解消を図ります。
- ※ デジタルデバイド：インターネットやコンピュータなどの情報通信技術を利用できる人と利用できない人との間に生じる格差
- エ 高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保等に資する自動運転の実現を支援するため、自動運転路線における交通安全施設の整備を推進します。

## (6) 歩行者空間のバリアフリー化

〔実施機関〕 県福祉部、県土木部

### ア 歩行空間のユニバーサルデザイン化の推進

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

### イ 「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」の普及啓発

高齢者や障害者を始めとして、全ての人にとって潤いとやさしさを感じられるまちづくりを推進するため、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」の普及啓発を行います。

## (7) 無電柱化の推進

〔実施機関〕 県土木部、関東地方整備局

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ新たな無電柱化推進計画により、関係事業者と連携して無電柱化を推進します。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進します。

## (8) 効果的な交通規制の推進

〔実施機関〕 県警察本部

地域の交通実態等を踏まえ、駐車規制や最高速度規制の点検・見直しを推進し、また、信号運用の改善を図るなど交通規制・交通管制の内容について点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面から総合的な対策を実施します。

## (9) 自転車利用環境の総合的整備

〔実施機関〕 県県民生活環境部、県土木部、県警察本部、県学校教育部、  
関東地方整備局

### ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

- ・ 自転車活用推進計画に基づく、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備、自転車専用通行帯の設置区間等の駐車禁止又は駐停車禁止規制の実施に取り組みます。

- ・ 「自転車活用促進法（平成28年法律第113号）」及び自転車活用推進計画に基づく自転車月間（毎年5月）において、自転車での交通事故を防止するための自転車の安全利用について啓発、情報発信を推進します。
  - ・ 自転車活用促進法及び自転車活用推進計画に基づき、茨城県内の自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進します。
  - ・ クリーン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、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出します。
- イ 自転車等の駐車対策の推進  
自転車等の駐車需要の多い地域等の実態に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備について、自治体及び道路管理者に適切に情報を提供します。
- ウ 違法駐停車車両の取締り  
自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施します。
- エ 通学中の自転車事故防止対策  
通学中の自転車事故を減らすため、学校周辺における保護者ボランティア等による見守り活動の実施を継続していきます。

## (10) 高度道路交通システムの活用

〔実施機関〕 県警察本部、東日本高速道路（株）

- ア 道路交通情報通信システム（VICS）による広域的道路交通情報の発信
- ・ 渋滞・交通規制・駐車状況などドライバーのニーズに即した情報を提供します。
  - ・ 運転中のヒヤリを事前に減らすため「交通規制」「落下物」「渋滞」「雪・霧の気象状況」などの情報をカーナビゲーションへ発信します。
- イ 道路交通情報通信システムの整備  
安全で円滑な道路交通を確保するため、道路交通情報通信システムや光ビーコン等の整備を推進し、リアルタイムの渋滞情報、規制情報等を提供します。
- ウ 新交通管理システムの推進  
情報通信技術を用いて交通管理の最適化を図り、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。
- エ 交通事故防止のための運転支援システムの推進  
信号灯色等に関する情報を事前に提供する信号情報活用運転支援システムを始めとするUTMSの整備を行うことにより、ITSを推進します。

## (11) 交通需要マネジメントの推進

〔実施機関〕 県政策企画部

- ア 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく茨城県地域公共交通計画で定めた事業・施策の実施により、公共交通サービスを改善し、公共交通の利用を促進

します。

イ 自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、バスと鉄道の連携による利便性向上やまちづくりと連携した公共交通の構築等に取り組みます。

ウ 交通事業者や市町村などと連携し、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の交通拠点や車両のバリアフリー化などを推進し、誰もが移動しやすい公共交通を確保します。

エ キャッシュレス決済の利用拡大、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を確保します。

オ 国や民間事業者等と連携し、自動運転やMaaS<sup>※</sup>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させます。

※ 地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

## (12) 災害に備えた道路交通環境の整備

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、関東地方整備局

ア 災害に備えた道路の整備

- ・ 地震発生時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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。
- ・ 地震、豪雨、津波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を確保するための道路整備を推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

- ・ 車両感知器等の交通管制に係る施設や交通規制を迅速かつ効果的に実施するための資機材、整備信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、災害が発生した場合において、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保します。
- ・ 地震、豪雨等による災害が発生した場合における道路交通の確保や老朽化した道路標識・道路標示等の計画的な更新に取り組みます。

ウ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況の迅速かつ的確な収集により、道路利用者に対して道路交通情報を提供します。

## (13) 総合的な駐車対策の推進

〔実施機関〕 県警察本部

ア 違法駐車対策の推進

地域の実態に応じ、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを推進します。

イ きめ細やかな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望を踏まえつつ、物流の必要性等にも配慮した駐車規制の点検・見直しを実施するなど、総合的な駐車対策を推進します。

ウ 駐車場等の整備

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備について、関係機関と連携して地方公共団体に働きかけます。

#### (14) 道路交通情報の充実

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部

##### ア 情報収集・提供体制の充実

光ビーコン等を整備し、情報収集・提供体制の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図ります。

##### イ 分かりやすい道路交通環境の確保

分かりやすい道路標識の整備を推進します。

#### (15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部、関東地方整備局

##### ア 道路の使用及び占用の適正化

- ・ 道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適切な運用を図り、許可条件の履行状況等の確認を適切に推進します。
- ・ 道路の使用及び占用の適正化等を推進します。

##### (ア) 道路占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路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、占用物件等の維持管理の適正化についての指導を実施します。

##### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

##### (ウ) 道路の愛護思想の普及

道路上から不法占用物件等を一扫するため、沿道住民、店舗等に対する啓発活動を実施し、「道路ふれあい月間」等、道路の愛護思想の普及を図ります。

##### (エ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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、施工時期や施工方法を調整します。

##### イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- ・ 道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りを実施します。
- ・ 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、欠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います。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りを推進します。

##### ウ 地域に応じた安全の確保

- ・ 冬期の安全な道路交通確保を目的に「人命を最優先に、幹線道路上での大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方とし、社会経済活動への影響を最小化するため、「集中除雪による早期解放」に取り組みます。
- ・ 冬季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を実施します。さらに、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、道路利用者へ道路情報を提供します。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通ルールの遵守や交通マナーの向上を図るため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、関係機関・団体と協力した参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、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かつ体系的な交通安全教育と広報啓発を推進します。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

〔実施機関〕 県民生活環境部、県福祉部、県警察本部、県学校教育部

#### 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教育を推進します。

#### 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して推進します。

#### 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、他の人々の安全にも配慮した行動を実践できる生徒を育成することを目標として推進します。

#### 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、特定小型原動機付自転車や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して推進します。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

- ・ 運転免許取得時の教育は、自動車教習所が中心であることから自動車教習所の教習水準の向上に取り組みます。
- ・ 自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努めます。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるように取り組みます。

また、大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用者等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に取り組みます。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

- ・ 高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に務め、高齢者に対する交通安全教育を推進します。

- ・ 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を留意しながら、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、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及び交通ルール等の知識を習得させることを目標に推進します。
- ・ 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催し反射材用品等の普及と高齢者が安全運転サポート車等に搭載された先進安全技術を体験できる機会を設けるように取り組みます。

#### キ 高齢者関係団体と連携した交通安全教育の推進

県老人クラブ連合会等の高齢者関係団体が行う各種研修会において、高齢者の事故防止講話等の交通安全教育を推進します。

#### ク 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に配慮した参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のためきめ細かい交通安全教育を推進します。

#### ケ 学校における関係機関・団体等と協力した交通安全教育の実施

交通ルールの遵守と交通マナーの向上のため関係機関・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の実施関係機関と連携し、交通安全教室の充実に努め、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図ります。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部、県学校教育部

#### ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用して、安全に道路を通行するために必要な知識及びスキルの習得と、その必要性を理解できるようにするための教育を推進します。

#### イ 「参加・体験・実践型」の教育やデジタル機器の積極的活用について

関係機関からの情報収集を行い、一人一台端末を活用した交通安全教育の充実に努め、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図ります。

## (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

〔実施機関〕 県民生活環境部、県福祉部、県警察本部、県学校教育部

#### ア 交通安全運動の推進

- ・ 県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交通マナーの実践を習慣付けるため、県交通安全対策会議の構成機関・団体が相互に連携した交通安全運動を組織的・継続的に展開します。
- ・ 交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体と連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、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に取り組みます。

#### イ 横断歩行者の安全確保

- 横断歩行者の安全確保については、運転者に対して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教育を実施し、歩行者に対しては自らの安全を守るための交通行動を促す教育を徹底します。

また、夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図ります。

- 信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

歩行者に対しては、交通事故の原因として歩行者の法令違反の割合が高いことも踏まえ、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の遵守及び信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要があることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底します。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、積極的な指導と是正を行い遵法意識の向上を図ります。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要することにより交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起します。

#### ウ 反射材用品等の普及啓発

反射材用品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・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨します。

#### エ 自動車（二輪車を含む）の安全運転の推進

「あおり運転」の防止、「ながらスマホ」、「飲酒運転」の禁止等について、その危険性や事故の実態の周知を含めた、広報啓発を推進します。

#### オ 新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の電動モビリティの利用者に対する関係機関・販売業者等と協力した交通ルール遵守の呼びかけを推進します。

#### カ 高齢者関係団体と連携した交通安全の普及啓発

県老人クラブ連合会等が発行する機関誌やHP等での交通安全情報の掲載、各種集会等でのチラシ配布等により交通安全の普及啓発を行います。

キ 中高生に対する交通安全対策について

将来、自動車の運転者となる中高生に対する交通安全教育の強化と「ながら運転」の罰則等、若年時からの基本的なルール、遵法意識の浸透を図るため、県警と連携して教育教材を作成し、全ての学校において教員が交通安全教育を実施するよう取り組みます。

ク その他

交通安全に関する広報について、新聞、SNS等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施します。

#### **(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

ア 交通安全を目的とする民間団体やボランティアの支援

交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的かつ継続的な活動を促進します。

イ 関係団体への働きかけ

地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行います。

#### **(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

行政、民間団体、企業等と住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するとともに、地域に根ざす住民、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図ります。

#### **(6) 外国人に対する交通安全教育の充実**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

ア 在留外国人に対する交通安全教育の推進

- ・ 在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育を推進します。

イ 外国人に対する日本の交通ルールの周知及び広報啓発の推進

- ・ 外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える者に対し、運転免許証交付までの待ち時間等を活用し、啓発動画の視聴や外国人向けの交通安全リーフレットを配布するなど外国人運転者に対して多言語対応の広報啓発を推進します。
- ・ 訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知及び広報啓発を推進します。

#### **(7) 自転車等の安全利用の推進**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部、県学校教育部

ア 自転車の安全対策の強化

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するための交通安全教育等を強化します。

- ・ 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道

路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発を推進し、交通安全教育等の充実を図ります。

- ・ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。
- ・ 公立高校等と連携した自転車通学時の乗車用ヘルメット着用義務化等の働きかけにより着用率の向上を図るとともに、市町村による乗車用ヘルメットの着用の支援を推進します。
- ・ 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。
- ・ 夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- ・ 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。
- ・ 令和6年11月施行の自転車「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化及び令和8年4月施行の交通反則通告制度（青切符制度）についての広報啓発を推進します。

#### イ 自転車の交通安全教育の推進

- ・ 心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、学校や自治体、民間事業者・団体等の様々な教育主体と連携し、交通安全教育を推進します。
- ・ 優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする側（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図ります。

#### ウ 学校と連携した自転車通学時のヘルメット着用率の向上について

企業と連携し、ヘルメット購入補助を行うことで、本人やその家族がヘルメットを着用しようとする意識の向上に取り組みます。

### **(8) 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とチャイルドシートの正しい使用の推進**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

#### ア 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理解を求め、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ための広報啓発を推進します。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進します。

#### イ シートベルト装着義務違反及びチャイルドシート使用義務違反の交通指導取締り

の推進

交通事故の被害軽減を一層進めるため、シートベルト着用及びチャイルドシート使用に関する交通指導取締りを推進します。

ウ 児童を含む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ります。

また、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できない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

## (9) 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

ア 飲酒運転根絶の機運醸成を促す取組の推進

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とともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

イ 県民の規範意識のさらなる向上ときめ細かな広報啓発の推進

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進します。

ウ 専門医療機関及び自治体との連携

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に、専門医療機関につなげる取組を推進します。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図ります。

## (10) 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用及び乗車用ヘルメットの正しい着用の推進

〔実施機関〕 県警察本部

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に取り組みます。

## (11) 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

ア 先進技術の正しい利用に関する広報啓発及び安全運転サポート車等の体験活動の実施

安全運転サポート車の性能等についての情報を提供するとともに、実車体験を実施して先進の安全運転機能について正しく理解し、利用するよう広報啓発を行います。

#### イ 安全運転サポート車の普及啓発

関係機関・団体等と連携し、安全運転サポート車について、警察施設等を試乗会の実施場所として提供するほか、自動車教習所等に協力を要請するなど、各種機会を利用して更なる普及啓発に取り組みます。

### (12) その他の効果的な広報の実施

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

#### ア 高齢者の交通事故防止に関する啓発活動

高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

#### イ 夕暮れ時から夜間にかけての交通事故防止に関する啓発活動

夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通安全かわら版等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を意識づけます。

#### ウ 事故状況等についての情報提供・発信

県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に取り組みます。

## 3 安全運転の確保

運転者教育、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、高齢者や障害者、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向上を図ります。

### (1) 運転者教育等の充実

〔実施機関〕 県政策企画部、県民生活環境部、県警察本部、関東運輸局、東日本高速道路（株）

#### ア 妨害運転、飲酒運転等の悪質・危険な運転者の早期排除

- ・ 悪質・危険な運転者を道路交通の場から早期に排除するため、行政処分が円滑に行われるよう迅速的確な捜査を推進します。
- ・ 行政処分制度の適正かつ迅速な運用による悪質・危険な運転者の早期排除及び仮停止制度の積極的な運用を図ります。
- ・ 運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別の指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

#### イ 高速道路における逆走事故事案の防止に向けた広報啓発

- ・ 交通安全キャンペーン、地域連携などのイベントにおいて発生しやすい場所を紹介し、防止の施策について注意喚起を実施します。
- ・ 逆走防止啓発チラシを配布します。
- ・ 高速道路における逆走事故事案防止のために、各種活動、広報媒体を通し広報啓発を強化します。

- ウ 安全運転管理者講習における交通安全教育の普及  
安全運転管理者講習において高速道路での事故事例紹介や安全走行等の説明を実施し交通安全教育の普及を行います。
- エ 高齢運転者対策の充実
  - ・ 運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するなど、効果的かつ効率的な教育に取り組めます。
  - (ア) 臨時適性検査等の確実な実施  
臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。
  - (イ) 関係機関・団体等と連携  
関係機関・団体等と連携して、認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に取り組めます。
  - (ウ) 運転技能検査の適切な実施  
75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。
  - ・ 実車による講習等を通して、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解し、安全な交通行動の実践を促す教育を推進します。
  - ・ 茨城県地域公共交通計画で定めた事業・施策の実施により、公共交通サービスを改善します。
  - ・ 地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図ります。
- オ 自動車運転代行業の指導育成等
  - ・ 自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。
  - ・ 自動車運転代行業の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護のための、自動車運転代行業に対する立入検査を実施します。
- カ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実  
自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、事業者に対し、初任運転者、事故惹起運転者、高齢運転者への受診の義務づけなど、引き続き関係機関と協力しながら受診実施率の向上に取り組めます。

## (2) 運転免許制度の改善

〔実施機関〕 県警察本部

- ア 手続きの簡素化の推進及び安全運転相談業務の充実  
手続きの負担の軽減を図るため県民の利便性向上に取り組めます。  
身体に障害を持つ者等に対する安全運転相談活動の充実を図ります。
- イ 運転免許証とマイナンバーカードの一体化の円滑な運用  
運転免許証とマイナンバーカードとの一体化について、住所変更ワンストップサービス、オンライン講習等のメリットを周知するなどして円滑な運用に取り組めます。
- ウ 外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える「外免切替」制度について、適切な運用を図ります。

## (3) 安全運転管理の推進

〔実施機関〕 県警察本部

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とともに、令和5年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、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を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を基に、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について周知を図ります。

#### **(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の実施**

〔実施機関〕 関東運輸局

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

また、取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施します。

#### **(5) 交通労働災害の防止等**

〔実施機関〕 茨城労働局

関係機関、労働災害防止団体と連携し、交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図り、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ります。

#### **(6) 道路交通に関連する情報の充実**

〔実施機関〕 県警察本部、水戸地方気象台

ア 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。

さらに、広報や講習会等を通じて、気象知識の普及や情報の利活用促進に取り組みます。

イ 自然災害発生時における情報発信の推進

道路交通に影響を及ぼす自然災害発生時においては、道路状況及び路面状況等の情

報収集に努め、道路利用者に提供します。

#### (7) 運輸安全マネジメント評価の実施

〔国の取組〕

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識づける取組を的確に確認します。

#### (8) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

〔国の取組〕

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業 安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進します。

#### (9) トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導強化

〔実施機関〕 茨城労働局、関東運輸局

ア トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

イ 貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の違反行為排除のための荷主等への是正指導強化について

- ・ 発荷主、着荷主に対して、荷待ち時間の短縮などについて要請を行います。
- ・ 茨城県内の工業団地などの事業場に対して、リーフレットを交付するなどして、荷待ち時間の短縮などを要請します。

### 4 車両の安全性の確保

交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進のための取組を推進します。

#### (1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

〔国の取組〕

道路運送車両の保安基準の拡充・強化や交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進、高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進、車両の安全性等に関する日本産業規格の整備を実施します。

#### (2) 自動運転車の安全対策・活用の促進

〔国の取組〕

先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性がある一方で、自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。

### (3) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

〔国の取組〕

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進します。

### (4) 自動車の検査の充実

〔実施機関〕 関東運輸局

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD<sup>\*</sup>）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなどの、自動車検査の高度化が図られているため、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう指導します。

また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。

※ OBD（On-Board Diagnostics）：自動車に搭載された自己故障診断システム

### (5) 自動車の点検整備の推進

〔実施機関〕 関東運輸局

自動車点検整備について関係者に対し車両の保守管理についての指導を推進し自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き実施します。

### (6) リコール制度の充実

〔国の取組〕

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

### (7) 自転車の安全性の確保

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部、県学校教育部

ア 自転車の安全利用について

自転車の定期的な点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

イ 夕暮れ時から夜間における自転車交通事故防止のための灯火点灯の徹底と反射材用品等の取り付け促進について

夕暮れ時から夜間における自動車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用

- 品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- ウ 損害賠償責任保険等への加入促進について  
通学に自転車を利用する児童生徒における自転車の加害事故に対する自転車損害賠償責任保険等への加入が100%となるよう保護者に依頼していきます。

#### **(8) 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

- ア 先進安全技術の普及広報  
先進技術の過信・誤解による交通事故の防止に配慮しつつ、安全運転サポート車の実車体験活動等、先進安全技術の広報活動を推進します。
- イ 高齢運転者の運転操作ミスや健康に起因する交通事故防止のための機器の普及活用推進の取組みについて  
運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の普及促進を図ります。

#### **(9) 新しいモビリティの安全性の確保**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

- ア 新しいモビリティの安全利用について  
特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等、それぞれの利用条件や基本的な交通ルールの周知徹底を図ります。
- イ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守徹底と安全対策の推進  
特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。  
ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

### **5 道路交通秩序の維持**

道路交通秩序を維持し、安全で安心な交通を確保するために、悪質性、危険性の高い違反や迷惑性の高い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推進します。

#### **(1) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進**

〔実施機関〕 県警察本部

一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、こども、高齢者、障害者の保護の観点から歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通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します。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反は検挙します。

## (2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の一層の推進

〔実施機関〕 県警察本部

### ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号）第2条又は第3条の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進します。

### イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に取り組みます。

### ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や3Dレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

## (3) 暴走族対策の推進

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部、関東運輸局

### 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の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるための広報活動を推進します。

### イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及びこれに伴う群衆の集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進します。

### ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する交通指導取締りを推進します。

### エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査を通じ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止を推進します。

### オ 車両の不正改造の防止

- ・ 暴走行為を助長するような車両の不正な改造の防止及び道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように広報活動を推進します。
- ・ 暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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を実施します。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を実施します。

カ 暴走族追放気運の高揚

関係機関と連携し、暴走族追放のための取組や広報活動を推進します。

## 6 救助・救急活動の充実

救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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ります。

### (1) 救急医療体制の整備

〔実施機関〕 県保健医療部、県警察本部

ア 第二次救急医療体制の充実

入院治療を必要とする救急患者の対応のため、県内を 11 の地域に分けて地域内の病院が輪番制方式により実施する病院群輪番制と、水戸地域の救急医療二次病院による第二次救急医療体制の充実を図ります。

イ 第三次救急医療体制の充実

第二次救急医療では対応困難な重篤な救急患者の対応のため、高度救命救急センター 1 施設、救命救急センター 6 施設において、第三次救急医療体制の充実を図ります。

ウ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システムの整備を図ります。

### (2) 消防機関と医療機関の緊密な連携・協力関係の確保と、救助・救急体制及び救急医療体制の整備

〔実施機関〕 県保健医療部、県防災・危機管理部

ア 消防機関と医療機関との連携強化

救急患者の円滑な受入体制を確保するため、三次救急医療機関を始めとする救急医療体制の充実を図るとともに、救急医療情報システムなどを活用し、消防機関と医療機関との連携強化に取り組みます。

イ 救助体制の整備の推進

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

ウ 多数傷者発生時における救助・救急体制の整備の推進

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実化を図ります。

エ ドクターヘリ・ドクターカーによる搬送体制の充実

茨城県ドクターヘリの運航や防災ヘリによる補完的運航を行うとともに、千葉県ヘリの共同利用や、栃木県及び福島県との広域連携の推進、ドクターカーの運行体制の充実に向けた基地病院の体制強化の支援等に取り組みます。

オ ヘリコプターによる救急業務の実施の推進

救急業務におけるヘリコプターの積極的な活用を推進します。

カ 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を推進します（バイスタンダー<sup>※</sup>の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・実技の普及を推進します。
- ・ 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に推進します。
- ・ 応急手当指導者の養成を充実させます。
- ・ 119番受信時における応急手当に係る口頭指導の適切化を推進します。

※ バイスタンダー：救急現場に居合わせた人（発見者、同伴者等）。バイスタンダーによる心肺蘇生法等の応急手当の有無が救命率を大きく左右する

#### キ 救急救命士の養成・配置等の促進

- ・ 県内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を推進します。
- ・ 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を推進します。
- ・ 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を図ります。

#### ク 救急医療に携わる医療従事者の育成

救急医療に携わる医師、看護師などを対象とした研修事業を支援し、救急医療体制の充実を図ります。

#### ケ 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化を図ります。

#### コ 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、救助資機材の整備を推進します。
- ・ 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を推進します。

#### サ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備の推進

関係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を推進します。

### (3) 事故自動通報システム（ACN）及び緊急通報システム（HELP）の活用拡大

〔国の取組〕

事故自動緊急通報装置（ACN<sup>※1</sup>）や緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP<sup>※2</sup>）の広報啓発に取り組みます。

※1 ACN：「Automatic Collision Notification」の略。エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際、自動的にコールセンターへ通報するシステム

※2 Help：「Help system for Emergency Life saving and Public safety」の略。交通事故や緊急事態発生時に迅速かつ的確な救援業務を遂行するために重要なシステム

## 7 被害者支援の充実と推進

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、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

### **(1) 損害賠償請求の援助措置の充実等**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

県が運営する交通事故相談所等を活用し、地域におけるきめ細やかな交通事故相談活動を推進します。

### **(2) 自動車事故被害者に対する援助措置の充実**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

ア 交通事故被害者等に対する支援措置の充実

- ・ 県の運営する交通事故相談所において、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務及び情報提供を行うことにより、交通事故被害者支援の充実を図ります。
- ・ 事故概要の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交通事故被害者の手帳」を周知します。

イ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故被害者に対して、国、警察、県・市町村、医療機関、民間の被害者支援団体等との連携を推進し、支援の充実を図ります。

### **(3) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進**

〔実施機関〕 県警察本部

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、かけ忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知します。

### **(4) 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用**

〔実施機関〕 県民生活環境部、県警察本部

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による交通事故の被害者等への救済を図るため、政府の自動車損害賠償保障事業の周知を行います。

### **(5) 無保険（無共済）車両対策の徹底**

〔実施機関〕 県警察本部、関東運輸局

ア 無保険車両の運行防止のための街頭監視活動による注意喚起等の対策について

街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

イ 新たなモビリティに対する自賠償保険加入の周知について

ペダル付き電動バイクや特定小型原動機付自転車など新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知をします。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入について周知します。

## **(6) 交通事故被害者等支援の充実強化**

〔実施機関〕 県警察本部、関東運輸局

### **ア 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進**

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手帳」を作成し、活用します。

### **イ 公共交通事故被害者等への支援**

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能及び被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担います。

引き続き、関係者からの助言を受けながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

## **8 交通安全に関する調査分析の充実**

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的な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します。

### **(1) 自動運転の社会実装に向けた調査研究**

〔国の取組〕

自動運転車の実装にあたり課題となり得る道路交通法の規定の有無、対応方法及び自動運転による道路交通法の具体的な遵守方法等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進めます。

### **(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化**

〔実施機関〕 県警察本部

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化について

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの交通事故分析を行います。

また、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させます。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報や成果を広く一般に提供することにより、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献します。

### 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

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。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、被害が甚大となります。

このため、県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、各種の安全対策を推進します。

#### I 鉄道事故の状況等

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、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう）は、令和2年度から令和5年度はほぼ横ばいとなっていますが、令和6年度は減少しています。

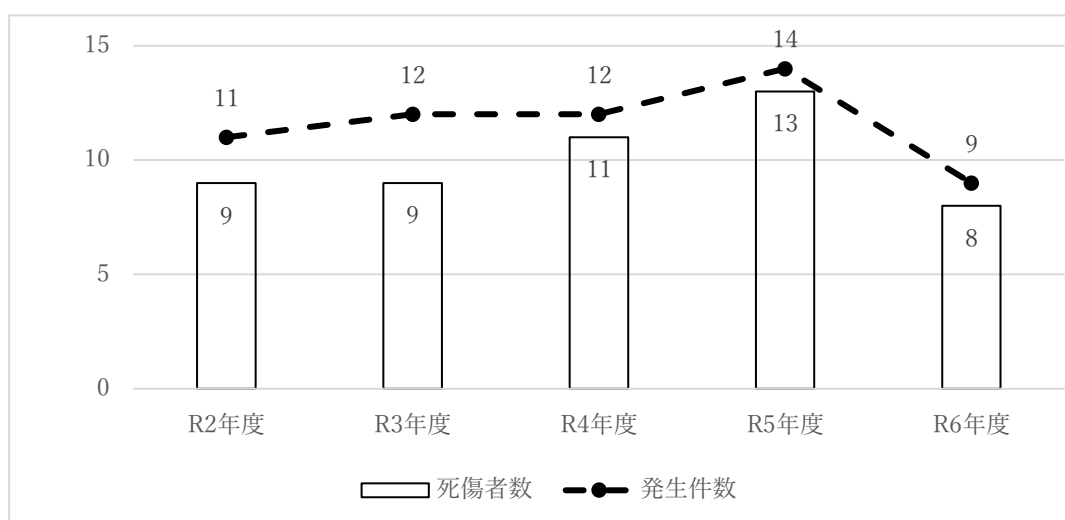
また、死傷者数についても、令和2年度から令和5年度はほぼ横ばいとなっていますが、令和6年度は減少しています。

- ※運転事故 列車事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故
- ・列車事故 列車衝突事故、列車脱線事故及び列車火災事故
  - ・踏切事故 踏切障害に伴う列車事故及び踏切障害事故

県内における鉄道運転事故の推移

区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
発生件数	11	12	12	14	9
死傷者数	9(6)	9(5)	11(9)	13(10)	8(2)

※（ ）内は、死者数で内数



## II 交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止し、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故を減少させるため、以下のとおり目標を設定します。

### ○ 鉄道交通の安全についての目標

- ・令和12年度までに、列車の運転による乗客の死者数をゼロとすることを目指します。
- ・令和12年度までに、鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指します。

## 第2節 鉄道交通の安全についての対策

### I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、運転事故が県内において年間9件から14件程度発生し、死傷者も数名出ている状況から、事故個別の問題を解決するとともに、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、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を推進します。

## II 講じようとする施策

### 1 鉄道交通環境の整備

#### (1) 鉄道施設等の安全性の向上

〔実施機関〕 県政策企画部、鉄道事業者

##### ア 防災・減災対策の強化、駅施設のバリアフリー化等の推進

多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっているため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進します。駅施設について、高齢者・身体障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進します。プラットホームからの転落事故に対しては、プラットホームに非常停止押しボタンの整備、プラットホーム下の待避スペースの確保、内方線付き点字ブロックの敷設等適切な安全対策を推進します。

##### イ 施設、車両等の適切な維持・補修等の促進

人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

#### (2) 運転保安設備等の整備

〔実施機関〕 鉄道事業者

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、引き続き適切に運用し、安全の確保を図ります。

### 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

〔実施機関〕 鉄道事業者

人身障害事故と踏切障害事故の多くは、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す。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、各季の交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン、プラットホーム事故0（ゼロ）運動<sup>※</sup>等において広報啓発を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

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や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を継続していきます。

※ プラットホーム事故0運動：鉄道利用者に対し、ホームでの「歩きスマホ」による危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起等を行う運動

### 3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故の未然防止のため、鉄道事業者への保安監査、指導を実施し、大規模事故発生時には、迅速かつ的確に対応します。

また、以下の対策を講じ、運転士の資質の保持、事故情報、安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

#### (1) 保安監査の実施

〔国の取組〕

鉄道事業者に対し、保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

#### (2) 運転士の資質の保持

〔実施機関〕 鉄道事業者

運転士の資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講じます。

#### (3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

〔国の取組〕

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。

#### (4) 気象情報等の充実

〔実施機関〕 水戸地方気象台

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に取り組みます。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進を推進します。

#### **(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応**

〔実施機関〕 鉄道事業者

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図ります。

#### **(6) 運輸安全マネジメント評価の実施**

〔国の取組〕

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識づける取組を的確に確認します。

#### **(7) 計画運休への取組**

〔実施機関〕 鉄道事業者

大型の台風等が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に取り組みます。

情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図ります。

### **4 鉄道車両の安全性の確保**

〔国の取組〕

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

### **5 救助・救急活動の充実**

〔実施機関〕 鉄道事業者

鉄道の重大事故等の発生に対して、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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します。

また、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します。

### **6 被害者支援の推進**

#### **(1) 関係機関・団体と連携した被害者支援**

〔実施機関〕 県民生活環境部

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策を推進し、特に鉄道の重大事故等が発生した場合に、警察、医療機関、県・市町村、民間の被害者支援団

体等と連携し、被害者を支援します。

## **(2) 国土交通省による被害者支援**

〔国の取組〕

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担います。

## **7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止**

〔実施機関〕 鉄道事業者

鉄道事故や重大なインシデントの原因究明を迅速かつ適確に行うため、過去の事故等調査の結果を有効活用する観点から、関係者のニーズを踏まえ、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や事故調査で得られたノウハウ、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献します。

## **8 研究開発及び調査研究の充実**

〔国の取組〕

自動運転等の運行制御に関わる安全性に関する的確な評価を行うための研究等を行うとともに、線路内の支障物検知手法等の安全性向上に資する技術開発の支援を行います。

## 第4章 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあり、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。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、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策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します。

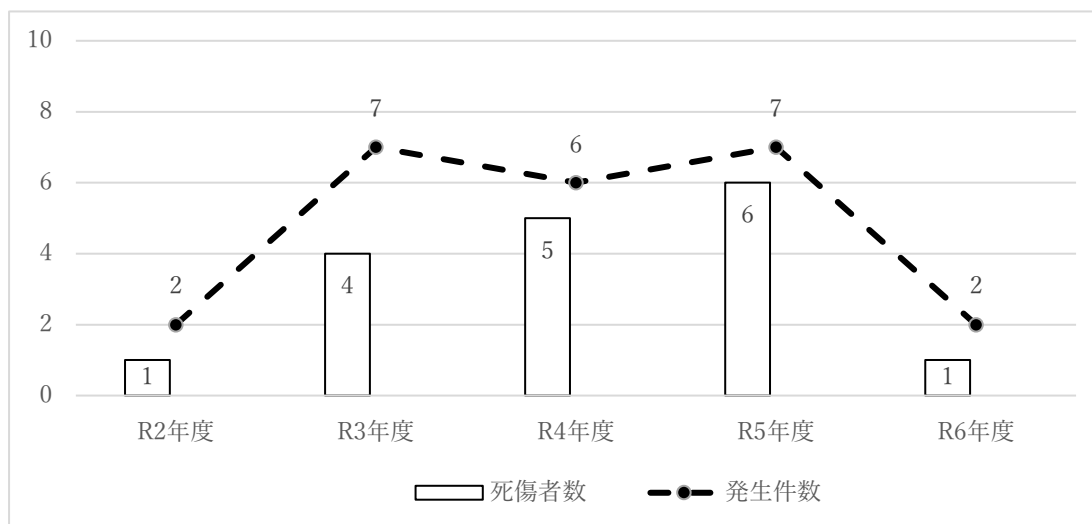
#### I 踏切事故の状況等

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。）は令和5年度から令和6年度にかけて、5件減少していますが、依然として発生しており、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

県内における踏切事故の推移

区 分	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
発生件数	2	7	6	7	2
死傷者数	1(0)	4(3)	5(4)	6(5)	1(0)

※（ ）内は、死者数で内数



#### II 交通安全計画における目標

踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状を踏まえ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、以下のとおり目標を設定します。

##### ○ 踏切道における交通安全の目標

- ・令和12年度までに、踏切事故の発生件数をゼロにすることを目指します。

## 第2節 踏切道における交通安全の対策

### I 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に減少傾向にあることを考えると、第11次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められます。

しかし、踏切事故は、一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、第4種踏切の解消や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

### II 講じようとする施策

#### 1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進

〔実施機関〕 県土木部

踏切道の立体交差化や歩行者滞留を考慮した踏切拡幅、踏切横断交通量削減のための周辺道路整備等総合的な対策を促進します。

さらに、令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた対策を促進します。

#### 2 踏切道の統廃合の促進

〔実施機関〕 県土木部、鉄道事業者

踏切道の立体交差化、構造の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、う回路の状況等を勘案して、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、第4種踏切道などの統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施します。

#### 3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

##### (1) 踏切保安設備の整備

〔実施機関〕 鉄道事業者

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

## **(2) 踏切道における交通規制**

〔実施機関〕 県警察本部

踏切道改良促進法に基づく踏切道の指定に関する意見照会に適切に対応するとともに、交通事故や踏切の実態に応じた交通規制の見直しを推進します。

## **(3) 道路標識、道路標示等の視認性向上**

〔実施機関〕 県土木部、県警察本部

高輝度化等により道路標識、道路標示等の視認性の向上を図ります。

# **4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置**

## **(1) 踏切事故防止のための広報啓発等**

〔実施機関〕 鉄道事業者

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します。

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、踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

## **(2) 緊急対策が必要な踏切道の対策の推進**

〔実施機関〕 県土木部

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

## **(3) 違反行為に対する交通指導取締り**

〔実施機関〕 県警察本部

踏切道における交通の安全と円滑を図るため、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います。