

第 11 次

坂東市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

坂 東 市

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、これまでに10次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関・団体などが一体となって各般にわたる交通安全対策を実施してきたところである。

その結果、過去5年間の交通事故発生件数、負傷者数及び死者数とも概ね減少傾向にあるものの、いまだ薄暮時から夜間にかけての交通事故や高齢者が関係する交通事故等に課題が見られる。

また、当市は首都圏近郊整備地帯に指定され発展途上にあり、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、国道354号バイパス、半谷富田工業団地内における信号のない環状交差点（ラウンドアバウト交差点）、つくばエクスプレス等の広域交通体系の整備に伴う交通環境の激変や、自動車交通に大きく依存しているという地域の特性から、今後、更に交通事故が多発することが懸念される。

このような状況から、引き続き、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。

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、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策を定めたものである。

この計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した各種施策を強力に推進するとともに、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚のため、更に関係機関・関係団体との連携を強化し、交通事故防止に向けて、行政と市民が一体となった施策の展開を図るものとする。

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
Ⅰ	道路交通事故の現状と今後の見通し	2
1	道路交通事故の現状	2
2	道路交通を取り巻く状況の展望	2
3	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	3
Ⅰ	今後の道路交通安全対策の方向	3
1	高齢者及び子どもの安全確保	3
2	歩行者及び自転車の安全確保	4
表1	交通事故の推移	5
Ⅱ	講じようとする施策	7
1	道路交通環境の整備	7
(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	9
(2)	交通安全施設等整備事業の推進	9
(3)	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	11
(4)	交通需要マネジメントの推進	11
(5)	災害に備えた道路環境の整備	11
2	交通安全思想の普及徹底	12
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	14
(3)	交通の安全に関する協働の推進	15

3	道路交通秩序の維持	15
	(1) 交通の指導取締りの強化等	15
	(2) 救助救急活動の充実及び救急医療体制の整備	16
	(3) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	16

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

当市は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の開通、国道354号バイパスの整備及びつくばエクスプレスの開業に伴い、交通体系が大きく変化するとともに、本格的な高齢化社会を迎えたところである。

このような大きな環境変化の中、安全な道路交通社会を実現していくためには、すべての人々が相互に理解と思いやりの心をもって行動し、共生していくことが重要である。

私たちは、人命尊重の理念に基づき、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の交通安全意識を高めるとともに、道路交通社会への参加者が一体となって各種対策を推進し、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。

また、道路交通の安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情を踏まえた上で、道路交通の安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していく必要がある。

その上で、市、学校、家庭、職場、団体、企業等が連携を強化し、住民が各種活動に様々な形で参加、協働し、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

当市の交通事故による死者数は、昭和46年に最高を記録して以来、各種施策や、市民の交通安全意識の浸透などの効果もあり、減少傾向を示している。第10次交通安全計画で定めた「年間の交通事故死者数を平成27年までに3人以下にする」という目標を2年前倒しで達成し、平成27年には交通死亡事故ゼロを達成した。

平成31年から平成32（令和2）年までの第10次交通安全計画期間中の2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 事故発生件数、負傷者数及び死者数ともに緩やかな減少傾向を示している。
- ② 薄暮時から深夜にかけての死亡事故が多発している。
- ③ 高齢者の死亡事故では、特に歩行中の死亡事故が多い。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

当市の交通機関は自動車交通主体であり、当市を通過し国道新4号と国道294号を結ぶ東西軸となる国道354号バイパスの整備や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の開通に伴い、今後も更に自動車への依存度は高まり、これに伴う「くるま社会」の量的拡大質的变化がより一層進むことが予想される。そのため、これに十分対応した総合的な交通安全対策として、機能を明確にした秩序ある道路交通体系の確立、計画的な市道整備などにより交通事故の増加傾向に歯止めをかける必要がある。

また、日立市に次いで県内2ヶ所目の設置となった、信号のない環状交差点（ラウンドアバウト交差点）についても、市民だけでなく、仕事や観光の際に他市町村及び県外から来られた方々に混乱の起こらないよう、安全対策を講じることが当面の課題であると考えている。

3 道路交通事故の見直し

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「誰もが心豊かに安心して暮らせるまちづくり」の実現をめざし、市民を交通事故の脅威から守ることを目標とし、当面、年間の交通事故死者数を令和7年までに3人以下、交通事故発生件数120件以下とすることをめざすものとする。

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の方向

運転免許所持者が減少傾向にある一方で、自動車保有台数の増加、少子高齢社会の進展及び社会活動、経済活動の24時間化などによる社会の変化が予想される中、社会、経済状況の変化を踏まえ、交通事故の実態に十分に対応した交通安全対策を積極的かつ広範囲に推進する必要がある。今後の交通安全施策を講じるに当たっては、人命尊重の理念のもと、安全、円滑かつ快適な交通社会を実現することを目標に、歩行者、自転車利用者、幼児及び高齢者等が安心して通行できるような、道路交通環境の整備、交通道德に基づいた自発的な交通安全意識の高揚、安全運転の確保、交通事故の被害を最小限に抑えるための被害者救済対策の推進等を図る必要がある。

このような観点から、次のような項目を重点に、行政と市民の連携を緊密にしながら、総合的かつ計画的に交通安全の施策を進めることとする。

1 高齢者及び子どもの安全確保

少子高齢社会の進展に伴い、高齢者及び子ども等の交通事故防止のため、次のような事項を重点に施策を展開する。

- ① 参加・体験・実践型の交通安全教育や運転適正診断等による運転者教育の推進
- ② 高齢者交通安全マークの活用及び反射材用品の普及等をとおした交通安全意識の普及徹底
- ③ 幅の広い歩道、分かりやすい道路標識等の高齢者等が安心して暮らせる道路環境づくりの推進
- ④ 高齢者の交通安全施策の実施に当たっては、高齢者の交通行動等についての分析を進めるとともに、より効果的な浸透を図るためにシニアクラブ連合会、高齢者対策の事業推進部門との連携を密にし、高齢者に対する交通安全教育実施の場を設ける。
- ⑤ 少子化に伴い、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、子どもを事故から守り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他、こども園や幼稚園等の付近にキッズゾーンの対策を講じる。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安心で安全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の安全を確保することが必要不可欠であり、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等による歩道空間の確保を積極的に推進する。

また、自転車の安全利用を促進するには、歩行者と同様に各道路に自動車・歩行者・自転車利用者の共存ができるよう、自転車走行空間の確保を推進するとともに自転車の交通ルール・マナー等、交通安全教育等の充実を図ることが必要である。

表1 交通事故の推移

区分 年次	市町村名	発 生		死 者		負 傷 者	
		件数	指数	件数	指数	件数	指数
10年	岩井市	321		6		403	
	猿島町	99		3		126	
	計	420	100	9	100	529	100
11年	岩井市	338		12		414	
	猿島町	92		2		102	
	計	430	102	14	156	516	98
12年	岩井市	343		6		446	
	猿島町	100		2		130	
	計	443	105	8	89	576	109
13年	岩井市	357		7		456	
	猿島町	86		1		107	
	計	453	108	8	89	563	106
14年	岩井市	328		6		429	
	猿島町	87		0		121	
	計	415	99	6	67	550	104
15年	岩井市	309		5		405	
	猿島町	87		0		117	
	計	396	94	5	56	522	99
16年	岩井市	310		5		404	
	猿島町	79		3		93	
	計	389	93	8	89	497	94
17年	坂東市	346	82	4	44	451	85
18年	坂東市	382	91	4	44	546	103
19年	坂東市	384	91	4	44	481	91
20年	坂東市	321	76	7	78	404	76
21年	坂東市	253	60	4	44	364	69
22年	坂東市	248	59	6	67	313	59

23年	坂東市	227	54	6	67	285	54
24年	坂東市	189	45	4	44	237	45
25年	坂東市	208	50	1	11	261	49
26年	坂東市	164	39	3	33	220	42
27年	坂東市	166	40	0	0	209	40
28年	坂東市	152	36	4	44	192	36
29年	坂東市	108	27	5	56	133	25
30年	坂東市	106	25	3	33	125	24
R1年	坂東市	105	25	3	33	134	25

(資料：交通白書)

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

交通の効果的な分散を図ることにより、市街地部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、国・県道の整備、都市計画道路の整備及び市道の整備を推進するとともに、小中学校周辺の道路については、歩車道の分離を進め、安全で円滑な交通環境整備を進める。

市道整備の推移（岩井地域）

	実延長	舗装延長	舗装率
平成10年	1,161,984m	595,169m	51.2%
平成11年	1,161,892m	594,706m	51.2%
平成12年	1,161,740m	594,563m	51.2%
平成13年	1,162,770m	606,171m	52.1%
平成14年	1,162,123m	605,522m	52.1%
平成15年	1,162,411m	607,484m	52.3%
平成16年	1,162,259m	607,441m	52.3%
平成17年	1,162,318m	607,566m	52.3%
平成18年	1,162,259m	607,441m	52.3%
平成19年	1,162,318m	607,566m	52.3%
平成20年	1,161,793m	609,591m	52.5%
平成21年	1,161,929m	610,254m	52.5%
平成22年	1,162,630m	612,222m	52.7%
平成23年	1,161,439m	614,456m	52.9%
平成24年	1,160,147m	616,690m	53.2%
平成25年	1,160,168m	617,768m	53.2%
平成26年	1,161,482m	620,289m	53.4%
平成27年	1,159,586m	621,176m	53.6%
平成28年	1,158,785m	621,541m	53.6%
平成29年	1,151,684m	621,883m	53.9%

平成30年	1,153,508m	622,624m	54.0%
令和元年	1,155,630m	627,095m	54.3%

市道整備の推移（猿島地域）

	実延長	舗装延長	舗装率
平成10年	497,230m	246,047m	49.5%
平成11年	497,964m	247,523m	49.7%
平成12年	497,819m	248,581m	49.9%
平成13年	498,523m	250,509m	50.3%
平成14年	498,470m	251,567m	50.5%
平成15年	498,692m	254,211m	51.0%
平成16年	498,667m	254,557m	51.0%
平成17年	498,551m	255,945m	51.3%
平成18年	497,900m	256,225m	51.5%
平成19年	497,746m	256,259m	51.5%
平成20年	497,651m	256,279m	51.5%
平成21年	497,600m	256,368m	51.5%
平成22年	497,858m	260,071m	52.2%
平成23年	497,882m	263,362m	52.9%
平成24年	497,907m	266,652m	53.6%
平成25年	499,510m	268,620m	53.8%
平成26年	499,305m	268,551m	53.8%
平成27年	499,086m	268,422m	53.8%
平成28年	499,069m	268,455m	53.8%
平成29年	496,049m	268,269m	54.0%
平成30年	496,550m	268,365m	54.0%
令和元年	496,996m	268,885m	54.1%

（資料：道路管理課）

(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

身近な生活道路において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」内の生活道路を中心に、道路標識・道路標示の高輝度化、また、外周幹線道路を中心に音響式信号機、歩行者と車両等の通行を時間的に分離して歩行者等と自動車等との事故を防止する歩車分離式信号の要望を推進する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園及び保育園に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押しボタン式信号機、横断歩道等の設置要望をすることで、通学路、通園路の安全確保を図る。

ウ 高齢者、障がい者の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、障がい者等の通行の安全確保と円滑化の促進及び高齢運転者の増加への対応として信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

令和3年度を初年度とする第11次交通安全施設等整備事業5ヵ年計画に基づき、安全・円滑・快適な道路交通の確保を図るため、必要な箇所に道路標識・道路照明・道路反射鏡・視線誘導標・区画線及びわかりやすい案内標識等を整備する。また、児童生徒の安全確保のため通学路における交通安全施設の整備を図る。

ア 道路反射鏡及び警戒標識

見通しの悪い屈曲部、交差点等では前方又は側方から接近する車両に気づかず、出会い頭の衝突、接触事故を起こすことが多い。道路反射鏡はこのような見通しの悪い箇所に設置することにより、接近する双方の車両又は歩行者の存在を確認させ、相互の注意力を促す。

警戒標識は、道路利用者に対して、道路の状況及びその沿道における運転上の危険又は注意すべき状態を予告することにより、交通事故を未然に防止しようとするものである。

道路反射鏡については、ほぼ市内危険箇所全域に網羅されたが、耐用年数（10年）を経過したものが見受けられるため、新設にあわせて改修していかねばならない。

計 画

年 度	道 路 反 射 鏡	警 戒 標 識
令和3年	30基 (40基)	5基 (10基)
令和4年	30基 (40基)	5基 (10基)
令和5年	30基 (40基)	5基 (10基)
令和6年	30基 (40基)	5基 (10基)
令和7年	30基 (40基)	5基 (10基)
合 計	150基 (200基)	25基 (50基)

() 書きは修繕基数

イ 区画線及び道路標示

区画線及び道路標示は、歩行者・自転車・車両等の流れを整え、運転者に必要な情報や指示を与えることを目的として設置する。

計 画

年 度	区 画 線 延 長
令和3年	10,000m
令和4年	10,000m
令和5年	10,000m
令和6年	10,000m
令和7年	10,000m
合 計	50,000m

(3) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

① 道路使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占有については、道路の構造を保全し、安全・円滑な道路交通の確保のため、真に必要なものについて、適正な許可を行うとともに、道路使用許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を図る。

② 不法占有物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、指導取締りにより排除するとともに不法占有の防止のために啓発活動を積極的に実施する。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占有工事等の施工について関係機関と合理的な調整を図る。

(4) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、バイパスの整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、道路利用の仕方に工夫を求め、交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

関係機関が連携して、コミュニティバスや路線バス等の利用を積極的に推進する。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨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を確保するための対策を推進する。

ア 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する。

イ 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を確保する為、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・代替する道路整備を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

安全で快適な新「くるま社会」の創造をめざし、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識の啓発と交通マナーの向上に努め、相手の立場が尊重できる社会人を育成するため、家庭、学校、職場、地域等で教育機能の領域別に、幼児、児童、生徒、成人、高齢者等の各年齢層に応じた体系的な交通安全教育機会の確保と同時に、県、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携協力を保ち交通安全教育の推進を図る。

また、令和元年及び令和2年に改正された道路交通法により、運転中の携帯電話の使用等と妨害運転（あおり運転）に対する罰則について周知すると同時に、同法第38条第1項及び第119条第1項第2号「横断歩道における歩行者優先の義務」についても、周知の推進を図る。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、早い時期から交通安全のきまりを理解させ、進んできまりを守り、安全に行動できる習慣や行動を身に付けさせることを目標とし、幼稚園・保育所及び交通安全母の会等と連携しながら、幼児の発達に応じ計画的かつ継続的に行う。

また、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を呼びかけ、正しい交通ルールやマナーの実践のため、保護者ぐるみの交通安全教育を組織的かつ継続的に実施する。

イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

自他の生命尊重という基本理念に立ち、児童・生徒の発達に応じた交通安全教育を推進し、身近な交通環境を的確に判断できる実践的な能力を養うとともに、交通社会の一員として、自己の安全のみならず、社会の安全に自主的に貢献でき

る健全な社会人を育成することを目標とし、学校・家庭・地域等の連携を図りながら、計画的かつ継続的に行い、交通安全教育の普及啓発活動の充実を図る。

- ① 交通安全教室を開催し、交通安全教育の強化を図る。
- ② 交通安全指導手引等の趣旨の徹底を図り、交通安全教育の推進に努める。
- ③ 広報啓発活動を通じて、家族ぐるみの交通安全意識の高揚を図る。
- ④ 交通安全母の会等の母親組織及び関係機関と連携を密にし、通学路の整備点検に努める。

ウ 成人等に対する交通安全教育の推進

運転者を対象に、地域、職場における各種講習会や体験的講習会を積極的に開催するほか、交通安全協会、交通安全母の会、交通安全指導員連絡協議会、安全運転管理者協議会等の活動を通じて、歩行者及び自転車利用者の保護を図るとともに、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を推進する。また、著しい速度超過や飲酒運転等の死亡事故に直結する恐れの高い、悪質危険な運転防止等を中心に運転者の規範意識を確立させるとともに、社会的責任の自覚を持たせる。

特に、二輪車運転者については、交通安全意識の高揚と交通安全活動への積極的な参加を促進するため、関係機関・団体等と連携して広範囲な安全活動を活発に展開し、自転車利用者については、自転車商協同組合等の協力を得て、自転車の安全な利用に関する交通安全教育の充実を図るなど利用者の安全意識の高揚を図る。

地域においては、交通安全協会、交通安全母の会等の活動を通じて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、交通安全意識の高揚を図る。また、青少年・成人等を対象に、公民館等の社会教育施設における交通安全教育の推進を図るとともに、実践活動を促進する。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢化の進展に伴う高齢運転者の増加に対応すべく、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、関係団体と連携して高齢者に対する福祉活

動、各種の催事等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施し、シニアクラブ
 連合会等における高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図ると
 ともに反射材の活用等、交通安全用品の普及に努める。

また、近年相次いで発生している高齢運転者による交通事故を未然に防ぐため、
 運転免許証の自主返納支援制度の周知を推進するとともに、現在はまだ免許証の
 返納を考えていない高齢者に対し、安全に運転をしてもらうための講習会等を開
 催する。

オ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者については、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程
 度に応じた交通安全教育を行う。また、自立歩行ができない障がい者については、
 介護者、交通ボランティア等の付き添う者を対象に行う。

(2) 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

市民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、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ための市民運動として、交通安全運動を組織的・
 継続的に展開し、併せて地域住民の自主的な参加を得てその活性化を図る。

各季を定めて実施する運動

	運動名	期 間	摘 要
1	春の全国交通安全運動	4月	子ども、特に新入学児に対す る交通安全教育指導等
2	夏の交通事故防止 県民運動	7月	暑さによる疲れや気の緩みな どによる過労運転等の追放
3	秋の全国交通安全運動	9月	行楽期における交通事故防止 及び高齢者の事故防止
4	年末の交通事故防止 県民運動	12月	忘年会など飲酒の機会が増え ることから飲酒運転の追放

イ 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正しい着用は、身体を守る上で最も効果的であることから、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や各種の媒体を通じた広範囲な広報活動を展開し、着用効果及び着用方法について正しい理解を求め、正しい着用の徹底を図る。

ウ 効果的な広報の実施

市民一人ひとりの交通の安全に対する関心と意識を高めるため関係機関・交通安全団体と連携し、家庭・地域・学校・職場等に対し、それぞれの場に応じた媒体を活用して広報活動の徹底を図る。

エ 飲酒運転の根絶

茨城県は、飲酒運転による死亡事故の発生件数・死亡者が平成28年・29年と、2年連続全国ワースト1位であり、なかでも当市は飲酒運転に係る摘発者は県内で一番多いという不名誉な事態に陥っている。

飲酒運転は犯罪であること、事故を起こした場合には大きな代償を強いられることを広く知らしめ、飲酒運転の根絶を目指す。

(3) 交通の安全に関する協働の推進

交通安全については、交通安全関係者のみならず、市民一人ひとりが自らの責務として、交通安全に取り組む意識の醸成が必要であるが、そのためには警察をはじめとする関係機関と交通安全団体との一層の連携が重要である。

このため、交通安全協会、交通安全母の会、交通安全指導員連絡協議会、安全運転管理者協議会等が主体となった交通安全教育や普及啓発活動の促進するため、団体相互の連絡体制の強化を推進する。

3 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

幹線道路並びに一般道路における歩行者・自転車利用者の事故防止及び重大事故を防止するため、警察、関係団体と緊密な連絡のもとに、街頭監視・違反車両の取

締りの要請、シートベルト及びチャイルドシート非着用者に対する指導、歩行者等の保護誘導を実施して交通秩序の維持に努める。

(2) 救助救急活動の充実及び救急医療体制の整備

交通事故による負傷者を迅速に救護し、被害を最小限にとどめるため、次により救助・救急体制の整備を図る。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の形態・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、救助活動の円滑な実施を要請する。

イ 心肺蘇生法等の応急手当での普及啓発活動の推進

現場における応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

(3) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

ア 損害賠償の請求についての援助

県の交通事故巡回相談及び市の市民相談業務を通して専門的な援助活動を実施しているが、今後も広報誌等を活用し、交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。

イ 茨城県民交通災害共済への加入促進

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、市民の生活の安定と福祉の増進に寄与する。

- ① 広報誌による加入促進
- ② 自治組織への加入促進依頼
- ③ その他、加入促進の目的達成に必要な事項