

第10次

高萩市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)



高萩市

は じ め に

最近の道路交通事故情勢をみると、社会経済活動の発展に伴う自動車の安全性の向上、道路環境の整備、医療技術の進歩等により交通事故の発生件数が年々減少しているが、本格的な高齢化社会の進展、道路交通手段の利用状況の変化、昼夜を問わない社会経済活動化等による質的变化や多様化が進むなか、高齢者の関係する交通事故が増加しております。

高萩市における交通安全対策は、高萩警察署をはじめとし、関係機関・団体等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ります。

しかしながら、本市においても新しい時代に対応した活力あるまちづくりを進めているところであり、市内外の人々が市内にある各施設や工業団地、あるいは自然多い本市の海や山を求め行き交っており、また異業種が集約された大型商業施設が郊外に立地し、さらには市内を縦断する高規格幹線道路の延伸整備による交通流量の変動により、交通事故の発生が誘発されているものと推測されます。

そして、今後ともこの状況下での交通流量の変化及びその定着化が進むことにより、交通事故発生の多様化が促進されるおそれもあることから、交通事故防止活動の推進強化が必要と考えられます。

したがって、本市の交通事故防止を図るためには、市民一人ひとりが道路社会の一員としての責任を自覚し、家庭はもとより学校・職場ぐるみでの参加を得るとともに、地域に応じた交通安全活動、年齢層に応じた交通安全教育、交通安全施設の充実、環境の整備及び交通安全意識の高揚を推進し、行政と市民が一体となって取り組み交通安全活動を展開していくことが必要です。

このような観点から、本計画は関係機関・団体と連携を強化し交通の状況や地域の実態に即し、交通安全思想の普及及び浸透を図り、各種交通安全運動の展開、交通施設の整備等、交通事故防止対策について、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 か年間に講ずるべき大綱を定めたものです。

目 次

第1章	道路交通事故のない社会を目指して	1
第2章	道路交通安全についての目標	2
I	道路交通事故の現状	2
1	人口等の推移	2
2	人身交通事故の現状	2
3	歩行者・自転車に関する交通事故	3
4	道路交通事故の見通し	4
5	交通安全計画における目標	4
第3章	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	これからの取り組み	6
1	道路環境の整備	6
2	道路使用の適正化等	8
3	交通安全思想の普及徹底	9
4	広報活動の充実	11
5	自転車の安全性の確保	13
6	暴走族対策の強化	14
7	救助及び救急業務体制の整備	15
8	損害賠償の請求についての援助等	15
第1表	高萩市内の最近における自動車の登録台数	16
第2表	高萩市内の男女別運転免許証保有者数	16
第3表	高萩市内の最近における交通事故概況	17
第4表	高萩市内における救急出動の推移	17

第1章 道路交通事故のない社会を目指して

市民が安全で安心して暮らせるまちづくりを実現させるためには、すべての市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である。

我々は、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、交通安全に対する市民一人ひとりの意識を高め、交通事故死者数及び事故そのものの減少に向けて取り組まなければならない。

このため本市では、交通事故の撲滅を目指し、地域に密着した道路環境の整備や交通安全思想の高揚及び普及徹底、安全運転の確保など、本市の実態に即した交通安全対策の充実に積極的に取り組む。

また、交通安全に関しては、街頭キャンペーンや通学路における立哨活動など、これまで様々な活動を実施してきたところではあるが、地域の交通事情を十分に踏まえた上で、最も効果的な取り組みを警察をはじめ交通安全協会及び交通安全母の会、民間交通指導隊等関係諸団体と連携し計画的に推進していく。

その上で、学校、家庭、職場、企業等がそれぞれ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積極的に参加し、協働していくことが望ましい。

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と言える。

第2章 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状

1 人口等の推移

高萩市の平成 27 年 12 月末現在の人口は 30,000 人、免許保有者数が 20,233 人であり、平成 23 年末と比較すると人口減少に伴い、免許保有者数も年々減少している。このような状況の中で、免許保有者数における高齢者の割合は増加傾向にあり、平成 23 年は 18.2% (3,763 人) であったが、平成 27 年には 24.9% (5,040 人) となっており、5 年間で 6.7 ポイント増加している。

65 歳以上の高齢者人口は平成 27 年 12 月末で 9,067 人であり、高齢者の約 56%の方が免許を保有している状況である。

平成 23 年～平成 27 年における免許保有者数の推移 (単位：人、%)

	総数	65 歳以上	高齢者割合
平成 23 年	20,643	3,763	18.2
平成 24 年	20,561	4,085	19.9
平成 25 年	20,439	4,405	21.6
平成 26 年	20,369	4,764	23.4
平成 27 年	20,233	5,040	24.9

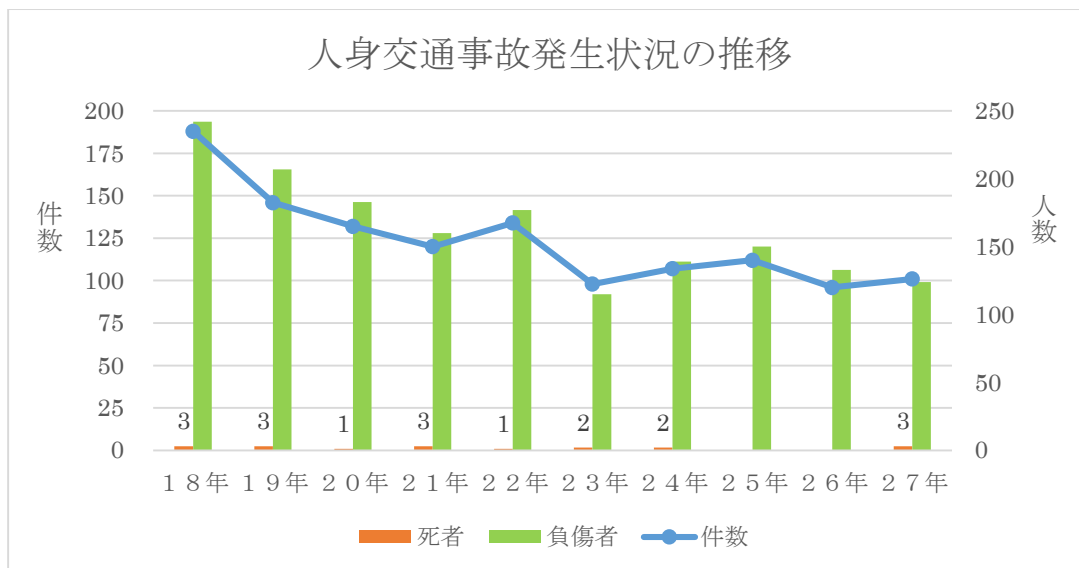
2 人身交通事故の現状

本市における交通死亡事故件数は、平成 25 年から平成 26 年において発生していなかったものの、平成 27 年に 3 件発生し、平成 23 年から平成 27 年の 5 年間で 7 人となっている。また、人身交通事故状況は、発生件数総数が 514 件、負傷者総数が 661 人であり、平成 18 年から平成 22 年の 5 年間と比較すると、発生件数については 28.6%の減、負傷者については 31.8%の減となっている。しかし、平成 23 年から平成 27 年の 5 年間は、発生件数、負傷者数ともに横ばい状態である。

平成 18 年～平成 27 年における人身交通事故発生状況の推移

(単位：件、人)

区 分	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
発生件数	188	146	132	120	134	98	107	112	96	101
負傷者数	242	207	183	160	177	115	139	150	133	124
死者数	3	3	1	3	1	2	2	0	0	3



3 歩行者・自転車に関する交通事故

歩行者に関する交通事故については、過去 5 年間で一旦減少したものの、平成 27 年には 24 人となっており、平成 26 年と比較すると 2 倍以上の増加となっている。自転車に関する事故については、減少傾向にあるものの、環境問題への意識の変化や健康意識の高まりなどを受けて自転車利用者が増え続けていることから、自転車事故発生件数は今後増加する可能性がある。

平成 23 年～平成 27 年における歩行者・自転車に関する事故の推移（単位：件）

区 分	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
歩行者	15	14	17	11	24
自転車	9	6	9	11	6

4 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、高齢者人口の増加や運転免許保有者の高齢化に伴い、高齢者の関係する交通事故がさらに増加することが予想され、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緊急の課題である。

また、過去 5 年間ににおける人身交通事故発生件数及び負傷者数も依然として減少してはならず、自動車運転者をはじめ自転車利用者及び歩行者それぞれについて、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、交通事故防止の徹底を積極的に推進していくことが必要不可欠である。

そのため、今後の交通安全対策を考えるにあたっては、幼児や小中学生及び高齢者を対象とした交通安全教育の推進、交通安全キャンペーンなどでの広報活動の充実、道路環境の整備等を関係諸団体と協力しながら総合的に推進していく。

5 交通安全計画における目標

交通事故のない安心・安全な社会を実現するため、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、年間の交通事故死亡者数ゼロ、人身交通事故発生件数を 80 件以下、交通事故負傷者数を 100 人以下とすることを目標に、交通事故のない高萩市を目指す。

指標	現状	目標
人身交通事故発生件数	101 件	80 件
交通事故死亡者数	3 人	0 人
交通事故負傷者数	124 人	100 人

第3章 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死者数及び負傷者数並びに道路交通事故の発生件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、一定の効果があったものと考えられる。

しかし、今後ますます少子高齢化が進み、交通情勢も変化していく状況の中で発生する交通事故に対応していくためには、実際に発生した交通事故に関する情報を収集分析し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する必要がある。

また、今後の交通安全対策については、従来の対策を基本としつつ、地域に密着した道路交通環境の整備、交通安全思想の高揚及び普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持、救急・救助活動の充実、被害者支援の充実と推進など本市の実態に即した交通安全対策の充実に、警察はじめ各関係諸団体と連携をより一層密にして計画的に推進する。

その際、次の2つの視点を重視して強力に推進する。

(1) 道路環境の整備

生活道路や通学路における歩道、信号機、道路照明等、道路交通に危険な箇所の点検をし、歩行者や自転車利用者の安全で快適な交通を確保するための改良、また、高齢者や障がい者等が安心して利用できるバリアフリーな歩道の改良等、安全施設の整備充実に努める。

(2) 交通安全意識の高揚

幼児、小中学生及び高齢者に対して、人命の尊さ、相手の立場を尊重する交通教育や交通安全講習会を開催し、交通安全思想の普及及び浸透を図る。

また、運転免許保有者に対しては、運転者としての責任を自覚し、交通ルールの遵守及び正しい交通マナーの実践及び意識の向上を図る。

なお、交通事故被害者救済対策については、救急及び救助活動の充実、交通事故相談等、関係機関との緊密な連携のもとに被害者の救済に必要な措置に万全を期することとする。

II これからの取り組み

1 道路環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や公安委員会、道路管理者等の関係機関が連携し、対策を推進してきたところである。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化社会に対応し、子供や高齢者、障がい者を事故から守り、安全で安心して外出できる「人優先」の道路交通環境整備の強化を図る。また、交通事故防止の観点から、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路については、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進により安全な道路交通環境を形成することとする。

(1) 交通安全施設の整備

ア 歩道等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩道等の必要な道路の整備を改良事業と併せて促進する。

① 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者等の事故発生の多い区域については、公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の明確化、歩道及び自転車道の整備を重点的に促進する。

また、生活道路における歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」の整備を推進する。

② 通学路の歩道整備等の推進

児童・生徒への安心と利便性を配慮した通学路等の歩道整備等を推進する。

学校関係者や保護者、教育委員会、警察、道路管理者、関係機関等による通学路の合同点検を実施し、通学路における危険箇所等の抽出を行い、児童・生徒の安全を確保する。危険性が確認された箇所については、歩道整備や啓発看板設置、道路標示の設置などのハード面の対策や、交通規制等のソフト面の対策など、改善に向けて必要な対策を講じる。

また、押しボタン式信号機、歩行者用灯器、歩車両分離式信号機の整備による通学路の安全確保を推進する。

③ 高齢者・障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者が安心して利用できるバリアフリーな歩道の改良とともに安全な通行を確保するために関係機関と連携し、押しボタン式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車両分離式信号機の整備、自転車横断帯等の充実を図る。

イ 車道等の整備

道路の構造、交通の状況等により、交通事故の起こりやすい危険箇所については、事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえた上で、道路利用者の安全確保のため道路標識、区画線の整備、信号機の設置等を関係機関と協議し改良を促進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故防止と児童に健全な遊び場を与えるため、児童遊園地の充実及び公立学校等の施設の開放を促進させる。

(2) 事故発生時における交通規制

大規模な災害が発生又は発生するおそれがある場合には、被災地への車両の流入を抑止して交通混乱等を防止するため車両通行禁止等、必要な交通規制を行うとともに迂回路指示など道路交通情報の提供を的確に行うための体制作りを図る。

2 道路使用の適正化等

(1) 不法占用物件の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、巡回パトロール等の充実により不法占用物件等の把握及び排除に努めるとともに、不法占用物件等による交通妨害の防止を図るため、市民に対し啓発活動を積極的に行う。

(2) 路上駐車 of 適正化

市民に対して広報等により、夜間の不法路上駐車及び路上における違法駐車 of 排除や駐停車禁止規制区域とともに市営及び私設駐車場の周知を図り、適正な路上駐車を促進させる。

(3) 自転車駐輪対策の推進

自転車駐輪の需要が多い高萩駅西口・東口には利用自転車を十分に収容可能な無料の自転車駐輪場が設置され運営がされている。今後とも、施設の管理や不法自転車の撤去等を含め駐輪場の利用啓発広報の促進を図る。

(4) 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される幹線道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進入禁止等の組合せによる規制をし、また歩行及び自転車利用者の用に供される生活道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等の交通規制を関係機関と協議しながら強化する。

特に、スクールゾーン、住宅地域、商店街等については、歩行者及び自転車利用者の安全の確保に重点をおいた生活ゾーン対策としての交通規制を促進する。

3 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もとに、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うえで、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着けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を推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もと、高齢者、子ども、障がい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。

(1) 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する安全教育は、身近な生活における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を身につけさせることを目標とする。

そのために、幼稚園や保育園と連携を図りながら幼児の発達段階や地域の実情に応じ、幼児の特性を配慮した交通安全教育を民間交通指導員や交通安全協会、交通安全母の会等の協力を得て、計画的及び継続的に実施する。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用しながら親子で実習するなど分かりやすい指導に努める。

また、家庭における幼児の交通安全に対する適切な指導、積極的な話し合い等が行われるよう、保護者に対し交通安全教育の重要性を関係機関・団体と連携を図りながら指導する。

(2) 児童・生徒に対する交通安全教育

小・中学生の児童・生徒に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄を理解させ、常に的確な判断のもとに安全な行動ができる実践的な能力を養うこととする。

また、交通社会の一員として自己の安全はもとより、他の人々の安全にも配慮できる人間づくりを育成するため、学校や家庭と連携を図りなが

ら民間交通指導員や交通安全協会、交通安全母の会等の協力を得て、交通安全指導を計画的かつ継続的に実施する。

なお、指導に当たり小・中学校においては、学級活動及び学校行事を中心に歩行中、自転車乗用中における交通安全指導を実施し、安全意識の高揚及び事故防止の徹底を図る。特に自転車の乗り方については、平成27年6月に道路交通法が改正され、自転車の取り締まりが強化されたことも踏まえ、自転車利用のルールを徹底させる。

(3) 高齢者に対する交通安全教育

本格的な高齢化社会に伴い、増加が懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、高齢者に対し交通安全意識の高揚と実践的な交通技能の向上及び自己の身体機能の変化を実感させることを目標に、関係機関・団体と連携して高齢者等に対する交通安全教室を積極的に推進する。

また、福祉関係者等と連携し、敬老会や各種催し物等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。実施に当たっては、交通安全情報の提供及び高齢者の事故実態に応じた具体的な指導に努めるとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及促進を図る。

4 広報活動の充実

交通安全意識の普及啓発に当たっては、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の充実

市民一人ひとりに交通安全思想の普及及び浸透を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけるため、警察や交通安全対策協議会、交通安全協会等と連携し各種交通安全運動を強力に展開する。

なお、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、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合には、車両としての交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを利用者に理解させる。

自転車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乗り方の普及啓発の強化を図るとともに、特に、下記項目について重点的に普及促進を図る。

- ・歩道通行時におけるルールの周知徹底
- ・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
- ・ヘルメット着用の推進
- ・自転車運転手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促進

ウ 全ての座席におけるシートベルト・チャイルドシート着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果や正しい着用方法についての理解を促進し、着用率の向上と正しい着用の徹底を図る。

エ 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果の高い反射材用品や自発式ライト等の普及促進を図る。また、反射材用品の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の安全教室の開催等により、積極的に着用率の向上を図る。

(2) 交通安全広報の推進

市民の交通安全に対する関心及び意識の高揚を図るため、日常生活に密着した内容で家庭、学校、職場、地域等に対して市報や公式フェイスブック、ツイッター、ライン、FM放送などの各種広報媒体を活用した広報を計画的かつ積極的に実施する。

(3) 交通安全フェスティバル等の開催

市民の交通安全に対する関心をより一層喚起させるとともに、市民の尊い生命を悲惨な交通事故から守るため、多くの市民に参加を促し、交通安全フェスティバル、駅前・大型店舗・年間行事等での交通安全キャンペーン等を実施する。

5 自転車の安全性の確保

(1) 自転車利用者の事故防止

交通安全教室、各種広報等を通じて自転車の安全な利用の徹底を図るほか、児童・生徒等各小中学校、交通安全母の会等による安全な利用の方法及び点検整備・保険の加入の指導強化を図る。

また、警察や交通安全対策協議会、民間交通指導隊、交通安全協会等と協力をして街頭指導による安全意識の高揚を図る。

(2) 交差点内における安全確保

交差点内における自転車の事故防止を図るため、ルールの遵守と正しいマナーの向上及び安全な右・左折の励行並びに自転車横断帯の整備促進を図る。

(3) 夜間における自転車の事故防止

夜間における自転車の事故防止を図るため、灯火の点灯の徹底及び反射材の取付や配布を関係機関・団体との連携により促進を図る。

6 暴走族対策の強化

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、青少年の健全に資するため、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を協力で推進する。

(1) 暴走族追放強調運動の展開

暴走族は、単独又は少人数化傾向にあるが、依然として爆音及び暴走行為などの違法行為を敢行している。

このようなことから、暴走族追放の機運を高揚させるため、暴走族追放運動を展開し、暴走行為をしない、させない環境づくりを推進する。

(2) い集^{*}場所、暴走行為等に対する管理措置の強化

暴走族の走行実態を把握し、い集、暴走行為等に利用されやすい道路、駐車場等の施設の管理者に協力を求め、管理者や地域における関係機関・団体が連携を強化しい集、暴走行為等をできないよう施設の管理改善等の環境づくりを積極的に推進する。

※い集…物が一か所に群がるように集まるさま。集まり。

7 救助及び救急業務体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう救急医療・消防等関係機関と連携及び協力し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

(1) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識、技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図る。

(2) 救急業務・施設の整備

救助・救急用資器材等の充実を図るとともに、救急医療機関、道路等の環境整備を図り、救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療・消防機関等における連携及び協力関係を取りながら効果的な救急業務体制の整備を促進する。

8 損害賠償の請求についての援助等

交通事故の要因は、ますます複雑化・多様化してきている。任意の自動車保険（自動車共済）は、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしており、自由競争のもと補償範囲や金額・サービスの内容も多様化し、事故補償に関する解決も複雑化している。

これらに対処するために、県が設置する交通事故相談所等及び巡回相談を活用し、損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務体制の充実を図る。

第1表 高萩市内の最近における自動車の登録台数

(単位：台数)

区 分	平成25年度	平成26年度	平成27年度
大型トラック	495	500	495
バス (マイクロ含む)	45	24	23
普通乗用車 (2,000 cc以上)	5,252	5,275	5,324
小型乗用車 (2,000 cc未満)	6,889	6,714	6,562
普通貨物車	866	856	845
特殊用途車	380	385	386
軽四輪乗用車	7,467	7,807	8,052
軽四輪貨物車	2,554	2,525	2,511
自動二輪車	302	327	352
農耕用作業車	195	190	194
原動機付き自転車	1,199	1,142	1,093
合 計	25,644	25,745	25,837

(資料：関東運輸局茨城運輸支局・市税務課)

第2表 高萩市内の男女別運転免許証保有者数

(単位：人)

区 分	平成25年度	平成26年度	平成27年度
男	11,517	11,445	11,309
女	8,922	8,924	8,924
合 計	20,439	20,369	20,233

(資料：高萩警察署)

第3表 高萩市内の最近における交通事故概要

(単位：件)

区分 月別	人身交通事故発生状況			負傷者数			死亡者数		
	平成25年	平成26年	平成27年	平成25年	平成26年	平成27年	平成25年	平成26年	平成27年
1月	11	10	16	14	17	17			1
2月	10	7	7	13	10	9			
3月	8	2	8	11	2	8			1
4月	7	6	7	13	11	9			
5月	8	6	6	19	7	6			
6月	8	3	4	8	4	6			
7月	8	14	15	9	22	22			
8月	13	7	8	19	9	11			
9月	12	7	4	12	7	5			
10月	14	12	11	16	17	13			1
11月	7	8	9	8	9	10			
12月	6	14	6	8	18	8			
合計	112	96	101	150	133	124	0	0	3

(資料：高萩警察署)

第4表 高萩市内における救急出動の推移

(単位：件)

区分	総数	火災	自然災害	水難事故	交通事故	労働災害	運動競技	一般負傷	加害	自損行為	急病	その他
平成25年	1,372	0	0	0	120	20	2	152	4	10	950	114
平成26年	1,459	3	0	1	129	14	8	179	3	12	985	125
平成27年	1,381	2	0	4	96	11	8	185	2	11	925	137

(資料：高萩消防署)