

# 第11次 高萩市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

高萩市

## は じ め に

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、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、高萩市では、昭和46年以降5年ごとに「高萩市交通安全計画」を策定し、この計画に基づく各種の交通安全対策を推進してきました。

その結果、高萩警察署管内における交通事故の死者数は、昭和47年の26人をピークに概ね減少傾向にあり、令和2年の年間交通事故死者数は0人となりました。また、交通事故発生件数及び負傷者も年々減少傾向にあります。しかしながら、依然として物件事故を含めた交通事故は、毎日のように発生しており、交通事故はまさに市民の身近な危険となっています。

特に、人口減少と超高齢化社会の到来に直面している現状において、高齢者が交通事故の当事者となる割合が増加している状況については、各種対策が喫緊の課題となっています。さらに、全国的にみますと、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

交通事故の発生を抑止するためには、市民一人ひとりが道路交通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必要があります。

こうした観点から、「第11次高萩市交通安全計画」は、交通安全対策基本法第26条により、第11次茨城県交通安全対策に基づき、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の大綱を定めたものです。

この計画に基づき、具体的な交通対策を推進し、交通事故の発生を抑止して、交通事故による被害者を減少させ、市民が安全で安心して暮らせるまちづくりを目指します。

# 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
1	道路交通事故の現状	2
2	交通安全計画における目標	4
第3章	交通安全対策を考える視点	4
1	高齢者及び子どもの安全確保	4
2	歩行者及び自転車の安全確保	5
3	生活道路及び幹線道路における安全確保	6
第4章	講じようとする施策	7
1	道路交通環境の整備	7
(1)	市道整備の促進	7
(2)	人優先の安全安心な歩行空間等の整備	8
2	円滑・快適で安全な道路交通の確保等	8
(1)	不法占用物件の排除	8
(2)	迷惑駐車防止	9
(3)	自転車駐輪対策の推進	9
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	9
(5)	子どもの遊び場等の確保	9
3	交通安全思想の普及徹底	9
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
4	交通事故被害の軽減及び事故後対策の充実	13
(1)	救急関係機関の協力関係の確保等	13
(2)	応急手当の普及啓発活動の推進	13
(3)	交通事故相談窓口の周知	13
第1表	免許保有者数の推移	2
第2表	人身事故発生状況の推移	2
第3表	歩行者・自転車に関する事故の推移	3
第4表	幼児・小学生・中学生・高校生が関係した交通事故発生状況	11
第5表	高齢者の関係した交通事故発生状況	11
第6表	高萩市内の最近における自動車の登録台数	14
第7表	高萩市内の最近における交通事故概況	15
第8表	高萩市内における救急出動の推移	15

## 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、道路交通事故のない社会を目指すべきである。近年においては、全国的に未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢者運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が、一層求められている。

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あり、引き続き地域の交通事情を十分に踏まえた上で、最も効果的な取組を警察を始め交通安全協会及び民間交通指導員等関係諸団体と連携し計画的に推進していく。

その上で、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、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。

## 第2章 道路交通安全についての目標

### 1 道路交通事故の現状

#### (1) 人口等の推移

高萩市の令和2年12月末現在の人口は27,337人、免許保有者数が19,111人であり、平成28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28年は26.5%（5,328人）であったが、令和2年には31.8%（6,070人）となっており、5年間で5.3ポイント増加している。

65歳以上の高齢者人口は令和2年12月末で9,971人であり、高齢者の約60.9%の方が免許を保有している状況である。

第1表 免許保有者数の推移

(単位：人、%)

	総 数			65歳以上			高齢者割合		
		男	女		男	女		男	女
平成28年	20,097	11,202	8,895	5,328	3,446	1,882	26.5	30.8	21.2
平成29年	19,868	11,031	8,837	5,564	3,535	2,029	28.0	32.0	23.0
平成30年	19,621	10,886	8,735	5,780	3,619	2,161	29.5	33.2	24.7
令和元年	19,348	10,697	8,651	5,929	3,660	2,269	30.6	34.2	26.2
令和2年	19,111	10,545	8,566	6,070	3,661	2,409	31.8	34.7	28.1

※ 統計基準日は、12月末現在

#### (2) 人身交通事故の現状

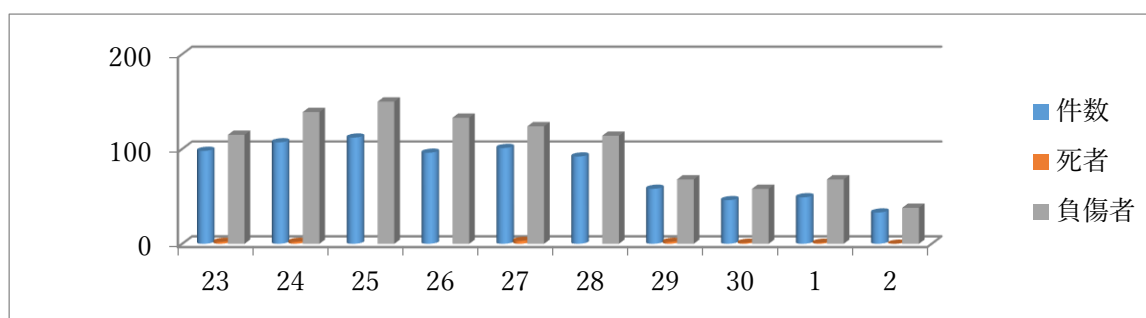
本市における交通死亡事故件数は、平成28年から令和2年の間、毎年0~2人で推移しており、5年間で4人が亡くなっている。その内2人が高齢運転者の事故であり、本市においても高い割合を占めている。また、人身交通事故状況は、5年間で発生件数総数が278件、負傷者総数が346人であり、平成23年から平成27年の5年間と比較すると、発生件数については45.9%の減、負傷者については47.6%の減となっている。発生件数、負傷者ともに減少傾向にある。

第2表 人身交通事故発生状況の推移

(単位：件、人)

区 分	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
件 数	98	107	112	96	101	92	58	46	49	32
死 者	2	2			3		2	1	1	0
負傷者	115	139	150	133	124	114	68	58	68	37

【グラフ1】交通事故の推移



### (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、平成29年度に大きく減少し、その後は横ばいで推移している。自転車に関する事故についても、横ばい傾向にあるものの、環境問題への意識の変化や健康意識の高まり、高齢者の自主的な免許返納後の移動手段とし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。

第3表 歩行者・自転車に関する事故の推移

(単位: 件)

区分	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
歩行者	15	14	17	11	24	16	8	6	6	4
自転車	9	6	9	11	6	11	9	3	6	4

### (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の割合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喫緊の課題である。

また、過去10年間における人身交通事故発生件数及び負傷者数は減少したものの、究極的にはゼロを目指すべきであり、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。

## 2 交通安全計画における目標

交通事故のない安全・安心な社会を実現するため、全ての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30件以下、交通事故負傷者数を35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	33 件	30 件
交通事故死亡者数	0 人	0 人
交通事故負傷者数	38 人	35 人

## 第3章 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、一定の効果があつ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を、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必要がある。

その際、次の3つの視点を重視して強力に推進する。

### 1 高齢者及び子どもの安全確保

今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して出かけることができる社会の実現が、ますます求められる。その際には、高齢者が主として歩行や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実施するなど、高齢者の実像を踏まえた、きめ細か

な交通安全対策が必要である。特に、高齢者の免許保有割合が増加しており、今後も、高齢運転者が増加することが予想されることから、高齢者が交通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、喫緊の課題となる。

また、高齢者の社会参加を可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境形成を推進する必要がある。今後は、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交通安全活動を実施していくことに加え、高齢者の交通事故が居住地近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させる。

本市では、平成 29 年 5 月から、運転免許を自主的に返納した高齢者にタクシーチケットを交付する「高齢者運転免許自主返納支援事業」を開始した。また、デマンドタクシーや予約に応じてバス運行経路の最適化を行うダイナミックルーティングシステムを導入するなど、地域公共交通の維持・充実に努めており、これらの取組は、高齢者の移動手段を公共交通等へ切り替える重要な施策と位置づけている。

また、超高齢社会の到来と同時に考慮しなければならないのが、少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するため、通学路等における歩道等の歩行空間整備の積極的な推進や、将来の運転者となる子どもに対する交通安全教育を充実させるなど、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層必要となる。

## 2 歩行者及び自転車の安全確保

自動車と比較して弱い立場の歩行者の安全確保については、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必要であり、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が求められる。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。

本市における自転車の関係する交通事故件数は、平成 28 年から減少傾向にあるが、今後は、健康・エコ志向等の高まりを受け自転車利用者が増加することを考慮すると、自転車事故の増加が懸念される。自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となる可能性が高いため、それぞれについて



の対策を講じることが重要である。

具体的な対策として、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る。また、自転車利用者については、理解不足による交通ルールやマナー違反が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、市街地や駅前の歩道上等の放置自転車対策として、自転車駐輪場の整備等を促進することも必要である。

### 3 生活道路及び幹線道路における安全確保

令和元年中の茨城県における歩行中の死傷者数 767 人のうち、51.1%が自宅から 1 k m以下の場所で交通事故に遭っており、交通人身事故発生件数の 37.3%、交通死亡事故件数の 31.4%が市町村道等の生活道路で発生している。

こうした状況を踏まえ、本市では、ゾーン 30 の設定など自動車の速度抑制を図るための道路交通環境を整備してきた。引き続き警察署と協力し、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、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や交通の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が深く浸透することを目指す。

## 第4章 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、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、子どもや高齢者、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) 市道整備の促進

##### ア 交通安全施設の整備

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。

##### イ 災害発生に備えた安全の確保

地震、豪雨等による災害発生時における交通の安全を確保するために、日常の安全点検に努める。

また、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。

##### ウ 事故多発地点の重点的整備

交通事故多発地点や死亡事故現場といった緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、警察、国及び県を含む道路管理者と、その都度協議し安全対策を講じるとともに、総合的な計画のもとに交通安全施設の整備を図る。

## (2) 人優先の安全安心な歩行空間等の整備

身近な生活道路等の安全を確保するため、人の視点に立った道路整備、交通安全対策等を推進する。

### ア 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。

### イ 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定期的な合同点検を実施し、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。

### ウ 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。

## 2 円滑・快適で安全な道路交通の確保等

### (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) 迷惑駐車防止**

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は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、施設の管理や放置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) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向けて、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、既存の公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段を公共交通へ促すため、高齢者運転免許自主返納支援事業、デマンド型乗合タクシーの運行支援、ダイナミックルーティングシステム及び高齢者への路線バス運賃助成等の各種交通手段維持確保施策の充実に努める。

また、ICTを活用し交通手段とその他のサービスを複合的に提供可能とする新たなモビリティサービスである MaaS の普及を推進する。

## **(5) 子どもの遊び場等の確保**

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、都市公園等の適切な管理及び公立学校等の施設の開放を促進させる。

# **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) 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**

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。

### **イ 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、令和2年6月に改正道路交通法が施行され、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。

第4表 幼児・小学生・中学生・高校生が関係した交通事故発生状況 (単位: 件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年
幼 児	3	2	2	5
小 学 生	4	1	2	3
中 学 生	2	3	0	0
高 校 生	4	5	1	4
計	13	11	5	12

## ウ 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。

第5表 高齢者の関係した交通事故発生状況 (単位: 件)

	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年	令和2年
発 生 件 数	31	18	21	17	11
死 者 数	0	1	1	0	0
負 傷 者 数	21	5	7	13	5

## (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

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。

### 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。

#### オ 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。

## カ 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。

## キ 高齢者に対する運転免許証の自主返納制度の普及及び利用促進

自動車等の運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関と連携し、運転経歴証明証制度の周知を図るとともに、運転免許を自主返納した高齢者に対する支援制度の充実に努める。

## 4 交通事故被害の軽減及び事故後対策の充実

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) 救急関係機関の協力関係の確保等

交通事故による負傷者等を救急医療施設へ迅速かつ円滑に収容し、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等と緊密な連携を図る。

また、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、教育訓練の充実に努める。

### (2) 応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー(現場に居合わせた人)によ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、消防関係機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

### (3) 交通事故相談窓口の周知

交通事故による損害賠償問題等については、専門知識が要求される。そのため、県が設置する交通事故相談所等を交通事故当事者が積極的に利用できるよう、市報、ホームページ等を活用し、交通事故相談窓口の周知を行い、事故被害者等の救済を図る。



第6表 高萩市内の最近における自動車の登録台数【各年3月31日現在】 (単位：台数)

区 分		平成30年	平成31年	令和2年
貨物用	普通車	513	526	524
	小型車	834	826	821
	被けん引車	4	5	5
乗合用	普通車	6	9	9
	小型車	17	20	18
乗用	普通車	5,461	5,532	5,540
	小型車	6,401	6,254	6,072
特種(殊)用途車		351	348	332
軽四輪貨物車		2,407	2,322	2,289
軽四輪乗用車		7,840	7,747	7,720
自動二輪車		724	742	740
農耕用作業車		216	214	216
原動機付き自転車		1,007	969	898
合 計		25,781	25,514	25,184

(資料：関東運輸局茨城運輸支局・市税務課)

第7表 高萩市内の最近における交通事故概要 (単位：件)

区 分	人身交通事故発生状況			負傷者数			死亡者数		
	30年	元年	2年	30年	元年	2年	30年	元年	2年
1月	4	4	3	4	11	5	1		
2月	2	7	2	2	8	3		1	
3月	4	6	2	5	8	2			
4月	8	4	1	9	4	1			
5月	3	6	2	5	6	3			
6月	0	3	5	0	3	5			
7月	3	4	3	4	4	3			
8月	3	4	1	3	5	1			
9月	2	2	4	2	8	4			
10月	5	3	4	8	4	5			
11月	4	2	3	7	3	3			
12月	8	4	2	9	4	2			
合 計	46	49	32	58	68	37	1	1	0

(資料：高萩警察署)

第8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30年	1,471	3	1	-	71	13	8	181	7	19	1,034	134
令和元年	1,442	1	-	-	70	6	6	175	5	19	950	210
令和2年	1,337	-	-	-	72	11	1	168	6	11	862	206

(資料：高萩消防本部)