

# 第12次 高萩市交通安全計画

(令和8年度～令和12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、本市では、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ます。令和 7 年の年間交通事故死者数は 1 人と、令和元年と並ぶ死者数となりました。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、こどもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、次代を担うこ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ことが必要です。

こうした観点から、「第 12 次高萩市交通安全計画」は、交通安全対策基本法第 26 条の規定により、茨城県が策定した「第 12 次茨城県交通安全計画」に基づき、令和 8 年度から令和 12 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	高齢者の交通安全確保	5
2	こどもの交通安全確保	5
3	生活道路及び幹線道路における安全確保	6
4	飲酒運転の根絶	6
5	自転車等の安全な利用	6
6	外国人の交通安全対策の推進	7
第4章	講じようとする施策	7
1	道路交通環境の整備	8
(1)	市道整備の促進	8
(2)	人優先の安全安心な歩行空間等の整備	9
2	円滑・快適で安全な道路交通の確保等	9
(1)	不法占用物件の排除	9
(2)	迷惑駐車防止	10
(3)	自転車駐輪対策の推進	10
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	10
(5)	こどもの遊び場等の確保	10
3	交通安全思想の普及徹底	10
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	12
4	交通事故被害の軽減及び事故後対策の充実	15
(1)	救急関係機関の協力関係の確保等	15
(2)	応急手当の普及啓発活動の推進	15
(3)	交通事故被害者等支援の充実	15
第1表	運転免許保有者数の推移	2
第2表	人身交通事故発生状況の推移	3
第3表	歩行者・自転車が関係した交通事故発生状況の推移	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の推移	12
第5表	高齢者が関係した交通事故発生状況の推移	12
第6表	高萩市内における車種別登録台数の推移	16
第7表	高萩市内における交通事故概況の推移	17
第8表	高萩市内における救急出場件数の推移	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、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こ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、また市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

本市の令和7年12月末現在の人口は24,916人、免許保有者数が18,120人であり、令和3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、令和3年は32.9%（6,225人）であったが、令和7年には36.6%（6,637人）となっており、この間で3.7ポイント増加している。

65歳以上の高齢者人口は令和7年10月末で9,807人であり、高齢者の約67.7%の方が免許を保有している状況である。

第1表 運転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	
令和3年	18,935	10,397	8,538	6,225	3,690	2,535	32.9	35.5	29.7
令和4年	18,657	10,239	8,418	6,277	3,701	2,576	33.6	36.1	30.6
令和5年	18,407	10,035	8,372	6,363	3,694	2,669	34.6	36.8	31.9
令和6年	18,312	10,006	8,306	6,501	3,751	2,750	35.5	37.5	33.1
令和7年	18,120	9,907	8,213	6,637	3,819	2,818	36.6	38.5	34.3

※ 統計基準日は、12月末現在

#### (2) 人身交通事故の現状

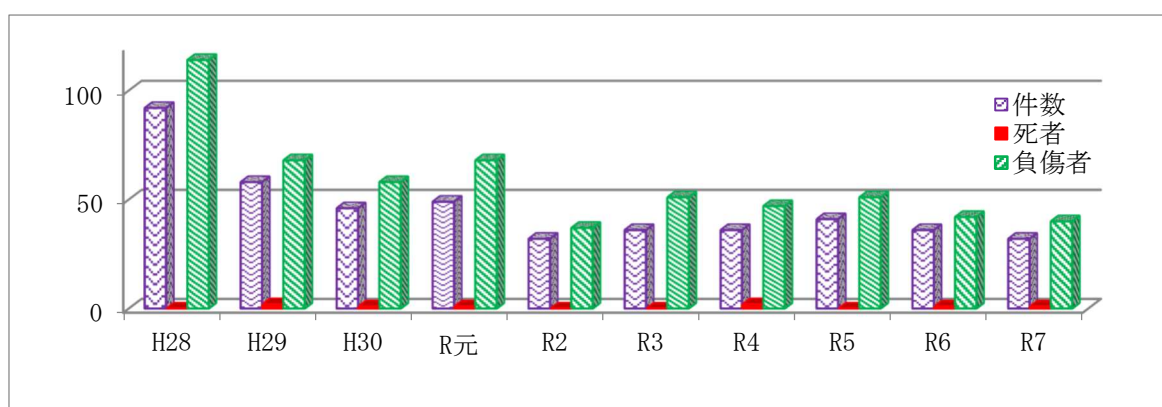
本市における交通死亡事故件数は、令和3年から令和7年までの間、毎年0～2人で推移しており、5年間で4人が亡くなっている。そのうち2人が高齢運転者の事故であり、本市においても高い割合を占めている。また、人身交通事故状況は、5年間で発生件数総数が181件、負傷者総数が231人であり、平成28年から令和2年までの5年間と比較すると、発生件数については34.7%の減、負傷者については33.0%の減となっている。発生件数、負傷者ともに減少傾向にある。

第2表 人身交通事故発生状況の推移

(単位 件、人)

区分	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
件数	92	58	46	49	32	36	36	41	36	32
死者	0	2	1	1	0	0	2	0	1	1
負傷者	114	68	58	68	37	51	47	51	42	40

【グラフ1】交通事故の推移



### (3) 歩行者・自転車に関係した交通事故

歩行者に関係する交通事故については、平成29年に大きく減少し、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は、令和4年まで横ばい傾向にあり、その後減少傾向にある。しかしながら、環境問題への意識の変化や健康意識の高まり、高齢者の自主的な運転免許返納後の移動手段として自転車利用が増えることも想定されることから、自転車事故発生件数は今後増加する可能性は否定できない。

第3表 歩行者・自転車に関係した交通事故発生状況の推移

(単位 件)

区分	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
歩行者	16	8	6	6	4	4	6	9	6	6
自転車	11	9	3	6	4	2	4	1	0	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、自動車運転者を始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当たっては、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

道路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	32 件	30 件
交通事故死亡者数	1 人	0 人
交通事故負傷者数	40 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、救助・救急活動の充実、被害者等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、警察を始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6つの視点を重視して強力に推進する。

## 1 高齢者の交通安全確保

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、高齢者の運転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、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又は交通系 IC カードを交付する「高齢者運転免許自主返納支援事業」や、市内路線バス乗車運賃の半額助成を実施している。また、山間地域及び高戸常磐線東・赤浜地区におけるデマンド型乗合タクシーや予約に応じてバス運行経路の最適化を行う MyRide のるるを運行するなど、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。

## 2 こどもの交通安全確保

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。安心してこどもを生み、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こどもに対する交通安全

教育を充実させるなど、こ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。

また、こどもの事故の特徴として、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する。

### 3 生活道路及び幹線道路における安全確保

令和6年中の茨城県における歩行中の死傷者数703人のうち、48.8%が自宅から1km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36.7%、交通死亡事故件数の37.4%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。

### 4 飲酒運転の根絶

死亡事故等の重大な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上で、重要な課題となっている。

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ある。

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る。

飲酒運転を根絶するためには、一人ひとりが「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ある。飲酒運転ゼロを目指し、運転者だけでなく、周囲の人を巻き込んで主体的に取組の推進が図られるよう、意識の定着を図るため、飲酒運転の根絶に関する知識の普及啓発等を推進する。

### 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だが、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らかの法令違反が認められる状況にある。

本市では、自転車に関係した交通事故は、平成 29 年以降減少傾向で推移し、令和 6 年に皆減となったが、令和 7 年に再び 4 件発生している。令和 6 年に、道路交通法が改正され、同年 11 月から自転車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ることから、交通安全キャンペーン等を通じて自転車の交通ルールの普及啓発を推進する。

また、本市においては、令和 6 年度から安全基準を満たす自転車用ヘルメットの購入費用の一部助成を実施しており、引き続き着用促進に向けて広報啓発を推進する。

## 6 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、これは本市においても例外ではない。

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、外国人運転者による交通事故、交通違反も増加していくことが予想されるため、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る。

取組に当たっては、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、茨城県、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となる。

## 第 4 章 講じようとする施策

交通事故防止のために、警察、高萩地区交通安全協会を始めとした関係団体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する。

また、高萩市民間交通指導員等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とらえ、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## 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。

また、少子高齢化が進展する中、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づくりを図る。

#### 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、歩道及び自転車通行空間の整備を重点的に促進する。

また、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、広報啓発等を推進する。

## 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、押ボタン式信号機、歩行者用灯器、歩車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

高齢者や障がい者等を含む全ての人が安全に、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、押ボタン式信号機、経過時間表示機能付歩行者用灯器、歩車分離式信号機の整備等の充実を図る。

## 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

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を設置している。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）を改訂した上で、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、MyRide のるる及び高齢者への路線バス運賃助成、学生への路線バス通学用定期券購入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、市内公共交通の持続的な運行体制の確保とサービス向上のため、エリア一括協定運行事業の導入に向けた調査を進める。

### **(5) こ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上で、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

幼児に対する交通安全教育は、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、認定こども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、幼児の特性に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、自転車の安全対策の強化として、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しなければならないことに加え、自転車乗車時の乗車用ヘルメット着用の重要性について広報啓発を推進する。

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の推移

(単位 件)

区 分	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
幼 児	1	0	2	0	0
小 学 生	1	1	1	0	0
中 学 生	4	0	1	1	0
高 校 生	2	3	1	0	1
計	8	4	5	1	1

## ウ 高齢者に対する交通安全教育

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に留意しながら、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目的に、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 高齢者が関係した交通事故発生状況の推移

(単位 件)

区 分	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発 生 件 数	21	24	17	16	18
死 者 数	0	1	0	0	1
負 傷 者 数	13	17	5	6	10

## (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 交通安全運動の推進

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 横断歩行者の安全確保

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、交通安全教育等を推進する。また、歩行者に対しては、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周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、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こと等、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推進する。

さらに、高齢の歩行者は、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、交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、高齢者の行動特性について注意喚起する。

## ウ 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、次の項目について重点的に普及促進を図る。

- ・自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルール遵守の周知徹底
- ・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
- ・自転車乗車用ヘルメット着用の推進
- ・令和6年11月施行の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化並びに令和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の推進

## エ 後部座席を含めた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。特に、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る。

## オ 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

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広報啓発を実施し、飲酒運転根絶に向けた機運醸成を促す取組を推進する。

## カ 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。

## キ 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SNS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。

## ク 交通安全市民のつどい等の開催

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、交通安全市民のつどい、主要交差点・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。

## ケ 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機関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、教育訓練の充実を図る。

##### **(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) 交通事故被害者等支援の充実**

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。

また、警察その他関係機関と連携し、交通事故被害者等の支援のための施策を実施する。

第6表 高萩市内における車種別登録台数の推移【各年3月31日現在】

(単位 台)

区 分		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
貨 物 用	普 通 車	531	526	532	544	558
	小 型 車	834	816	813	797	785
	被けん引車	5	6	27	28	35
乗 合 用	普 通 車	9	9	9	8	7
	小 型 車	19	18	18	18	22
乗 用	普 通 車	5,548	5,550	5,508	5,549	5,595
	小 型 車	5,881	5,713	5,552	5,346	5,211
特種(殊)用途車	特種用途車	277	275	269	282	283
	大型特殊車	56	57	56	58	62
小 型 二 輪 車		404	403	415	428	425
軽 自 動 車		10,248	10,027	9,964	9,895	9,861
原 動 機 付 自 転 車		865	851	868	845	816
合 計		24,677	24,251	24,031	23,798	23,660

(資料：関東運輸局茨城運輸支局・市税務課)

第7表 高萩市内における交通事故概況の推移

(単位 件)

区 分	人身交通事故発生状況			負傷者数			死亡者数		
	令和5年	令和6年	令和7年	令和5年	令和6年	令和7年	令和5年	令和6年	令和7年
1月	4	0	2	5	0	2	0	0	0
2月	1	4	2	1	4	2	0	1	0
3月	4	2	5	4	2	5	0	0	0
4月	3	4	1	3	5	2	0	0	1
5月	4	3	3	6	3	4	0	0	0
6月	2	1	2	2	2	2	0	0	0
7月	5	2	4	5	4	4	0	0	0
8月	1	2	5	1	2	7	0	0	0
9月	2	3	1	2	3	1	0	0	0
10月	6	4	3	6	4	5	0	0	0
11月	5	6	0	8	8	0	0	0	0
12月	4	5	4	8	5	6	0	0	0
合 計	41	36	32	51	42	40	0	1	1

(資料：高萩警察署)

第8表 高萩市内における救急出場件数の推移

(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
令 和 5 年	1,726	3	0	2	55	13	12	219	8	15	1,120	179
令 和 6 年	1,634	3	0	1	64	7	7	211	3	11	1,153	174
令 和 7 年	1,550	3	0	0	61	7	10	185	3	9	1,097	175

(資料：高萩消防本部)