

第11次 伊勢崎市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



令和3年12月

伊勢崎市

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）が制定されて以降、これに基づき10次にわたる交通安全計画を作成し、関係機関が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきました。この結果、交通安全対策は着実な進展を続け、本市における交通事故件数・死者数・負傷者数ともに、減少傾向にあります。

しかしながら、少子高齢化の進展に伴い高齢者が関係する交通事故が目立つことと、子どもが減少する中においても、依然として子どもが巻き添えとなる事故が多く、交通事故は「市民の安全を脅かす最も身近な問題」となっています。

このような状況から、交通事故のない安全な社会を目指すため、交通安全対策の推進は緊急かつ重要な課題となっており、これまでも増して全力を挙げて取り組んでいかなければなりません。第2次伊勢崎市総合計画において、基本政策「3. 市民が安心してやすらかに暮らせるまちをつくる」、政策「1. 安心して安全に暮らせる環境をつくる」、施策「5. 交通安全対策の推進」に位置付けられており、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、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りません。

伊勢崎市交通安全計画は、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の大綱を定めたものです。

この計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即した交通安全に関する施策を推進するとともに、交通事故の発生を抑止し、死傷者を減少させ、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指すものであります。

目 次

基本理念	1
道路交通の安全	3
第1章 交通事故の現状と分析	3
第2章 交通安全計画における目標	10
第3章 交通安全対策の要点	11
(1) 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進	11
(2) 自転車利用者に対する交通安全対策の推進	13
(3) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備	13
(4) 交通安全教育の推進	13
(5) 住民参加型の交通安全活動の推進	14
(6) 先端技術の活用促進	14
(7) 群馬県交通安全条例に基づく各種施策の推進	14
第4章 講じようとする施策	15
(1) 道路環境の整備	15
①人優先の安心・安全な歩行空間の整備	15
②地域住民との一体となった道路交通環境の整備	15
③効果的・重点的な事故対策	16
④円滑・快適な道路交通環境の整備	16
⑤生活道路・幹線道路における交通安全対策	17
⑥交通安全施設等の整備	17
⑦交通需要マネジメントの推進	18
⑧総合的な駐車対策の推進	19
(2) 交通安全思想の普及徹底	19
①段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
②効果的な交通安全教育の推進	22
③交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
④民間団体等の主体的活動の推進等	25
(3) 近年の状況を踏まえた取り組み	25
①先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進	25
②自転車の安全性の確保	25
③悪質な交通違反に対する指導・取締りの強化	26
(4) 交通事故相談窓口の周知	26

基 本 理 念

全国的に人口減少と少子高齢化が進む中、本市においても人口こそ減少していないものの少子高齢化は緩やかに確実に進行しています。そのような状況の中で、子どもから高齢者まで全ての市民が安心して安全に暮らせる環境を引き続き整備することが求められています。

近年の市内における交通環境は、幹線道路の整備が進んだことに加え、市内各地に大型・中型の商業集積地が形成されたことにより、市民の移動が広範囲に及んでいます。また、既成市街地や郊外の好立地地域において、宅地開発に伴う交差道路の発生により交通環境が複雑化しています。

行動範囲の広域化により、日常生活で自家用車を運転する機会が増え、移動手段として自動車への依存度が高まっています。さらに、市民の運転免許保有者の全体に占める65歳以上の高齢者の割合が年々増え続けており、交通死亡事故の当事者となるケースが目立ち、今後も増加することが懸念されるため、重要課題として取り組む必要があります。

1 交通社会を構成する三要素

○ 人に対する安全対策

自動車と比較し立場の弱い歩行者や自転車の安全を確保することが優先課題のひとつであり、人命を尊重した誰もが安心して安全に行き交うことができるまちづくりを目指していきます。

そのためには、運転者の知識技能の向上、交通安全意識の高揚、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の厳格化などを推進するとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、交通安全教室などの指導の強化等を図ります。市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つことが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動の充実を推進します。

○ 交通機関が原因となる交通事故防止対策

「人はエラーを犯すもの」を前提とし、それらのエラーが交通事故に結びつかないような設備、装置等の利用を促し、安全性を高めます。

各交通機関の社会的機能や特性を考慮した高い安全水準を常に維持するための措置を講じて、必要な検査等を実施する体制を充実させることとします。

○ 交通環境に係る安全対策

道路網や交通安全施設等の整備、効果的な交通規制、交通に関する関係機関との情報提供の充実を図ります。

人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図り、混合交通に起因する危険を排除する施策を推進します。また、高齢社会等の社会情勢の変化に配慮するとともに、通学路及び生活道路等における歩道空間の確保を図る交通安全対策を推進します。

2 これから5年間に於いて特に注視すべき事項

○ 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献が見られます。これら先進技術の導入により、ヒューマンエラーの防止を図り、安全性を確保していくことも重要になります。

○ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

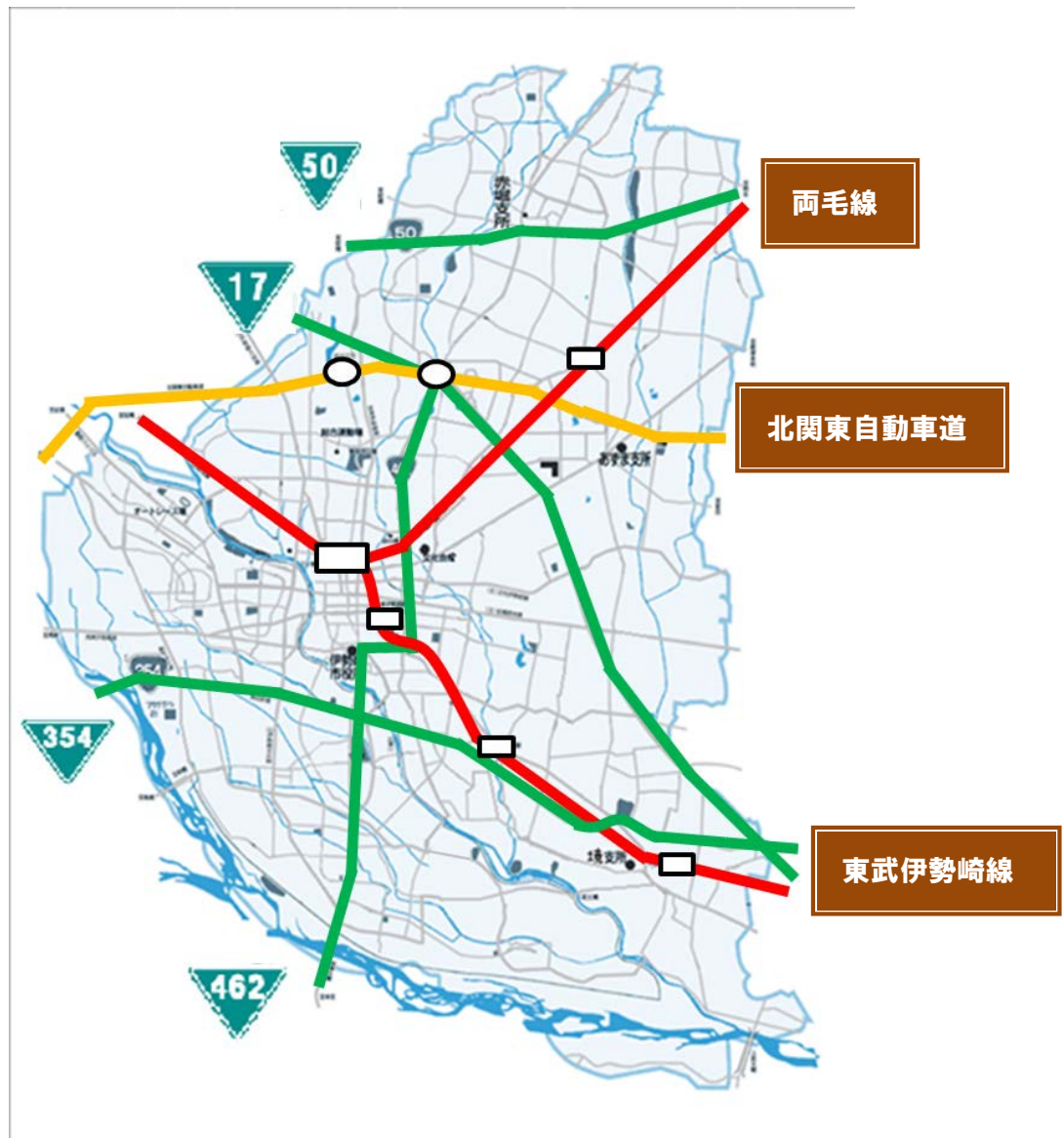
新型コロナウイルス感染症の影響は、交通安全活動にも様々な課題や制約を生じさせていますが、交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響を注視するとともに、必要な対策に臨機応変に着手することが必要です。

道 路 交 通 の 安 全

第 1 章 交通事故の現状と分析

本市は、関東平野の北西に位置し、首都圏から 80～100km の距離にあり、前橋市、高崎市、桐生市、太田市といった群馬県の主要都市に囲まれ、その中央部に位置しています。さらに本市は赤城山麓の南面に位置し、北部に一部丘陵地があるほか、全体はほぼ平坦地であり、南部には利根川が流れ、その支流である広瀬川、粕川、早川、蕨川などの河川や沼地があります。

交通状況では J R 両毛線と東武伊勢崎線が接続する鉄道交通の要衝であるとともに、東部を貫通する国道 17 号、南北を結ぶ国道 462 号と伊勢崎大間々線、さらに北には東西に伸びる国道 50 号、本市南側を東西に横断する国道 354 号及び群馬・茨城・栃木 3 県を結ぶ北関東自動車道、そのほか主要地方道が市の中心部から放射線状に伸びており、交通アクセスに恵まれています。



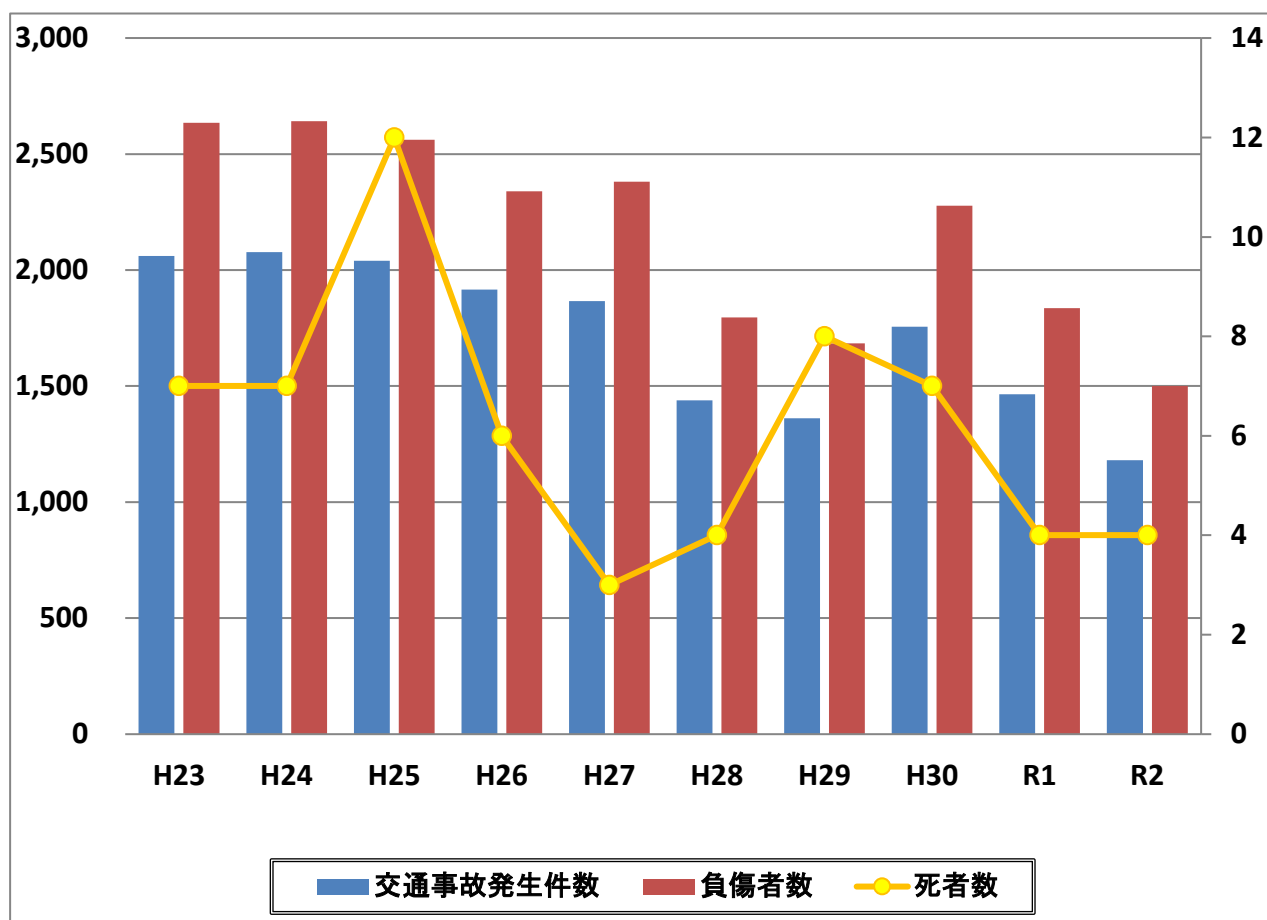
群馬県の交通事故死者数は昭和４７年に３５１人とピークを迎えましたが、前年に制定された交通安全対策基本法により交通安全の推進が図られた結果、昭和５７年の１５２人まで減少傾向で推移しました。しかし、その後は、車がより一般的な移動手段として世間に認知され、その広まりとともに一時落ち着いていた交通事故死者数は交通量の増大と比例するかのように、交通事故発生件数は年々増加していきましたが、平成１７年以降は減少傾向へと転じており、市内の事故においてもほぼ同水準で推移をしています。

本市の令和２年中の交通事故発生件数は１，１８０件と、５年前の１，８６６件と比較し、３７％の減少がなされ、負傷者数１，５００人に関してもほぼ同様に減少しています。

２４時間以内の交通事故死者数は、令和２年については交通事故死者数が４人となり、第１０次伊勢崎市交通安全計画の目標数値（４人）を達成しました。

表 市内における交通事故の推移

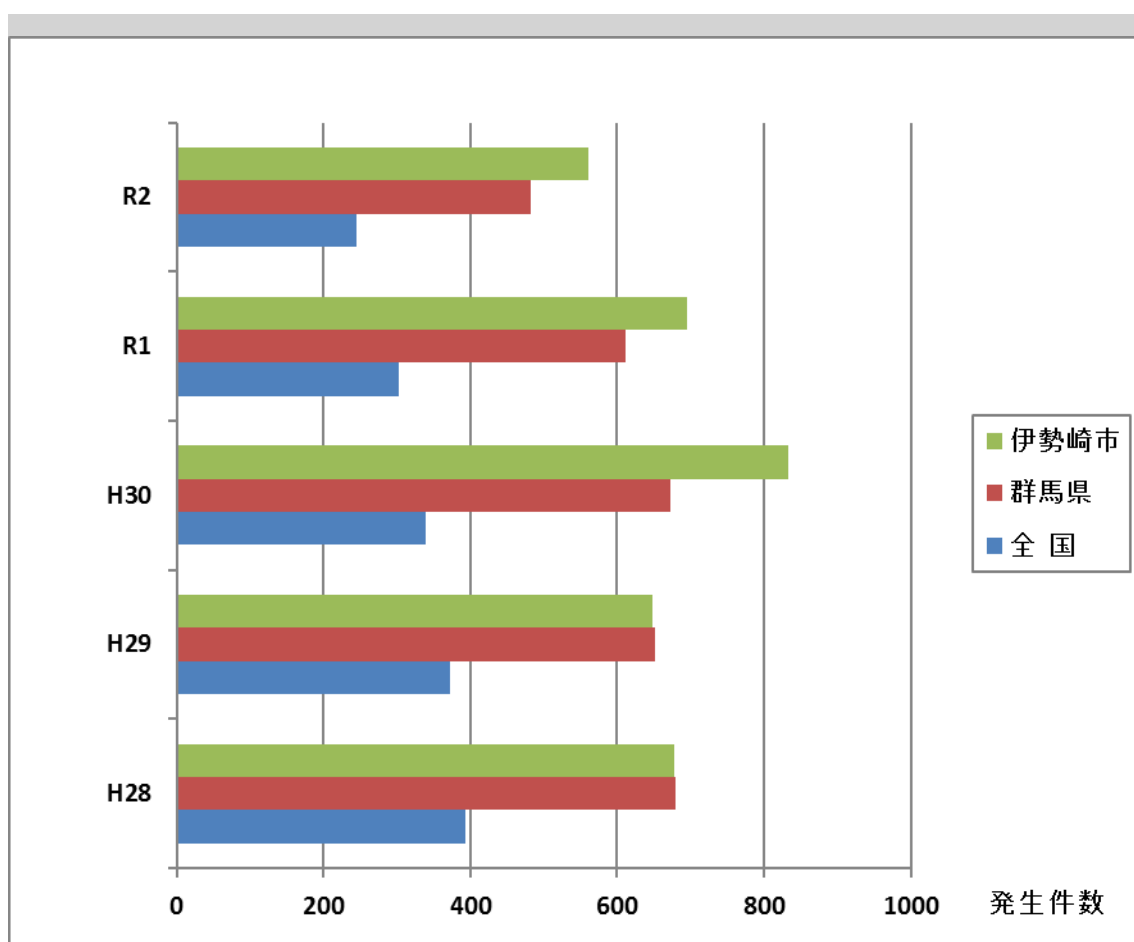
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
交通事故発生件数	2,061	2,078	2,040	1,916	1,866	1,438	1,362	1,756	1,465	1,180
負傷者数	2,635	2,641	2,561	2,340	2,381	1,796	1,684	2,278	1,836	1,500
死者数	7	7	12	6	3	4	8	7	4	4



本市における人口10万人当たりの交通事故発生件数は全国平均を上回り、群馬県の平均と比較しても1割程度上回る状況となっています。

表 人口10万人当たりの交通事故発生件数

	H28	H29	H30	R1	R2
全 国	392.8	372.0	339.8	301.5	245.1
群 馬 県	679.2	651.1	671.7	611.0	481.4
伊勢崎市	678.1	648.6	833.4	695.9	560.7



市内の交通事故発生場所は、国道・県道で5割以上を占め、幹線道路での発生が際だっており、交差点付近での追突・出会い頭事故が多く発生している一方で単独事故も発生しています。特に近年では国道17号や国道354号での交通事故が多く発生しており、国道・県道部での交通事故を減少させることが大きな課題となっております。

また、物件事故の発生も加えた発生箇所は、上記幹線道路の他にも大型商業施設及び周辺道路での発生が目立ち、人が集まる場所ほど交通事故発生率が高くなっていることが裏付けられています。

表 市内における路線別人身事故発生件数（令和2年）

	国道	県道	市道	合計
人身事故件数 (件)	254	395	462	1,111

表 市内における人身事故及び物件事故の多発交差点（令和2年）

	多発地点 (交差点名)	人身 (件)	物件 (件)	合計 (件)
1	三和町	6	11	17
2	坂東大橋北	7	7	14
3	田中町南	8	5	13
4	ひろせ町	6	6	12
5	三ツ木	3	9	12
6	上武流通団地前	2	10	12
7	上武五目牛町	4	7	11
8	菰塚町	3	8	11
9	上武大国神社東	0	11	11
10	上武五目牛町西	3	7	10
11	上武いせさき聖苑入口	2	8	10
12	伊勢崎高校西	3	5	8



自転車・歩行者関係では、自転車事故のほとんどが学生及び高齢者で、歩行者関係の事故のほとんどが幼児・小学生及び高齢者で占められています。

特に近年はエネルギー問題や健康思想の浸透により自転車利用者が増え続けています。身近な移動手段として利用されている自転車ですが、基本的なルール・マナー違反を犯す者も後を断たず、今後は全年代層において自転車事故発生率の高まる可能性が懸念されています。

また、市内での交通事故の特徴も顕著に現れており、学生においては、見通しの悪い交差点での自転車飛び出しによる出会い頭事故が多く、高齢者においては比較的幅員の広い道路を横断中の交通事故が相次いでいます。

表 市内における交通事故死者数（年代別及び乗車別人数）

■交通事故死者数 年代別(人)

年代(歳)	H28	H29	H30	R1	R2
0～14	0	0	0	0	0
15～19	0	0	1	0	0
20～29	0	1	1	0	0
30～39	0	0	1	0	0
40～49	0	2	1	0	0
50～59	0	0	0	1	0
60～64	0	1	2	0	0
65～69	0	0	0	1	0
70～74	0	0	0	0	0
75～79	2	1	0	1	2
80歳～	2	3	1	1	2
合計	4	8	7	4	4

65歳以上の高齢者

■交通事故死者数 乗車別(人)

	H28	H29	H30	R1	R2
歩行中	1	3	2	0	2
自転車	1	0	1	0	1
自動車	2	4	3	4	1
二輪車	0	1	1	0	0

さらに、次ページのとおり高齢者の関係する交通事故件数はほぼ横ばいにあるものの、高齢者を除く年齢層での減少幅が大きいことから、全体に占める高齢者の交通事故割合が微増していることがわかります。

また、交通事故死亡者の多くが高齢者によって占められており、高齢者の交通事故は重大事故につながる可能性が高いことがうかがえます。

表 市内における高齢者が占める交通事故件数の割合

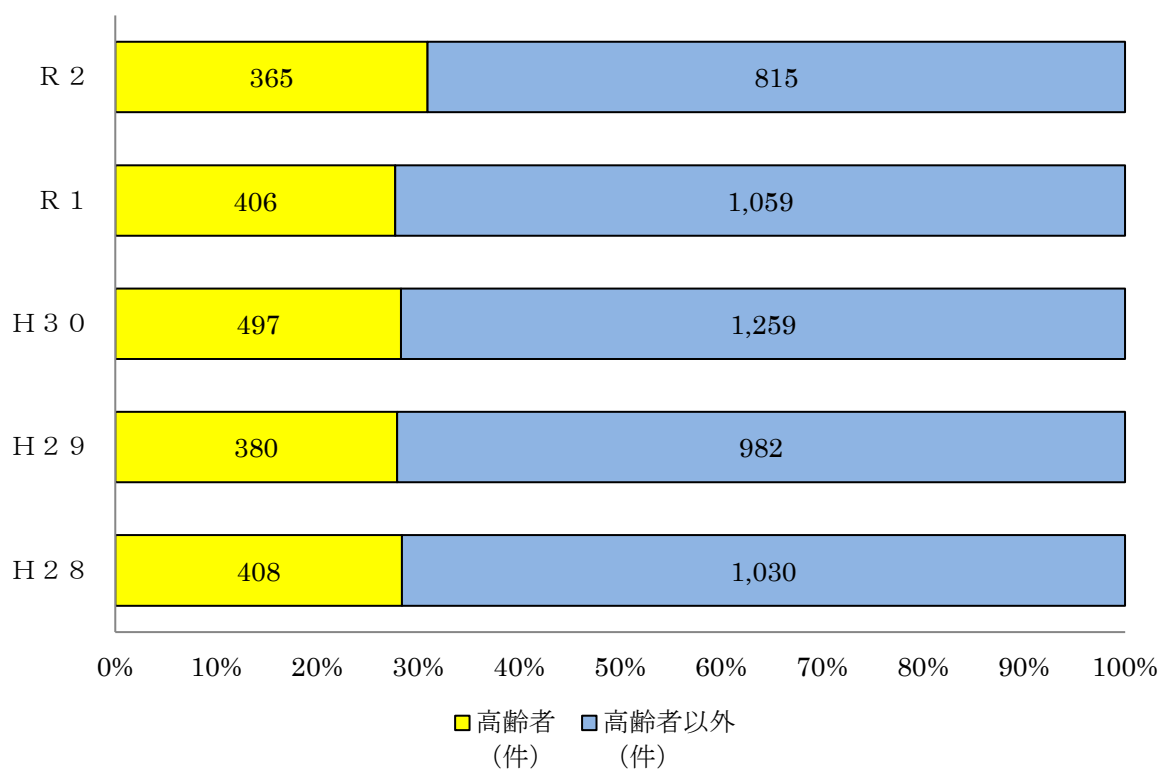
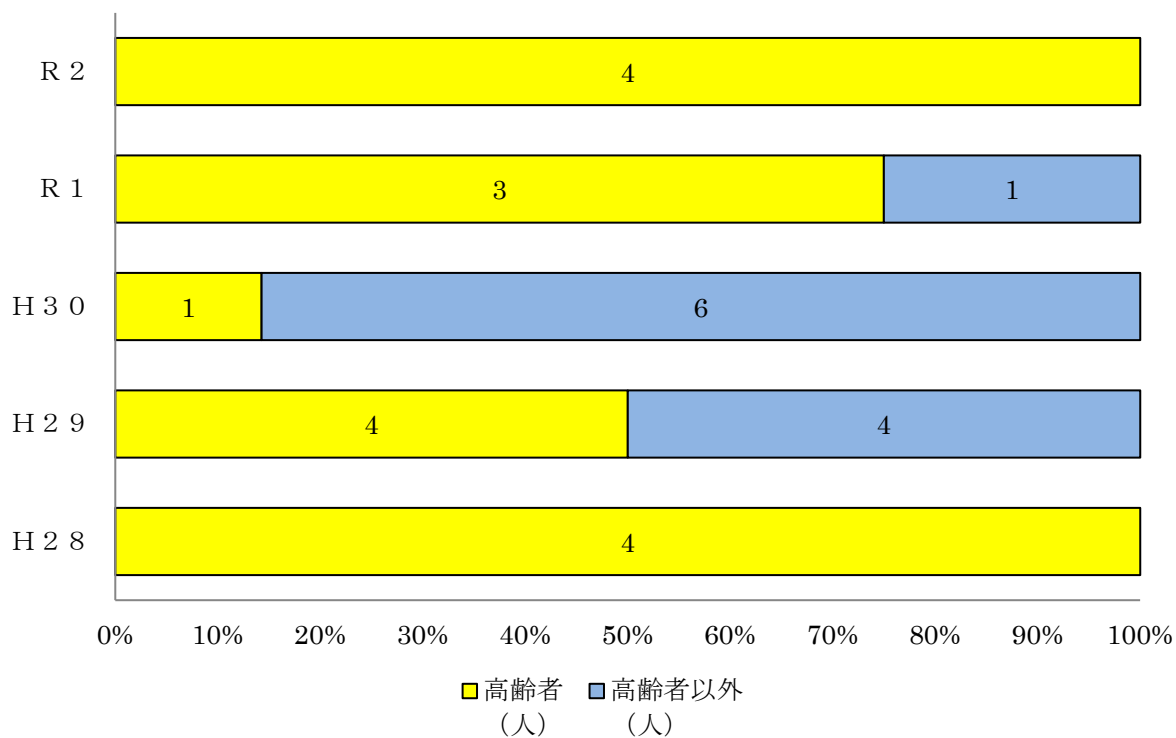


表 市内における高齢者が占める死亡事故の割合



令和２年には市内における運転免許保有者の２４％が高齢者層であり、その割合は年々高まっています。この高齢運転者の増加は、従来からの「高齢者＝交通弱者・被害者」という図式から性質変化しており、高齢者が加害者となる交通事故も多く発生しています。そういった状況への対策として、高齢者の運転免許自主返納等、今後の大きな課題として取り組む必要があります。

表 市内における高齢者運転免許保有者数と全体比較

	H28	H29	H30	R1	R2
保有者全体(人)	149,766	150,563	151,538	151,653	152,278
うち高齢者(人)	34,233	35,275	35,970	36,602	37,288
運転免許保有者に占める 高齢者の割合(%)	22.9%	23.4%	23.7%	24.1%	24.5%

表 市内における高齢者が加害者となった交通事故件数とその割合

	全体人身事故件数 (件)	高齢者が 第一当事者(件)	高齢者が 第二当事者(件)	第一・第二当事 者が共に高齢者 (件)	高齢者の 第一当事者割合 (%)
H 2 8	1,438	268	186	46	18.6%
H 2 9	1,362	261	153	34	19.2%
H 3 0	1,756	333	238	74	19.0%
R 1	1,465	272	180	46	18.6%
R 2	1,180	231	160	26	19.6%

表 市内における高齢者運転免許自主返納者数

	H28	H29	H30	R1	R2
返納者数	341	453	580	766	698

第2章 交通安全計画における目標

群馬県においては、第11次群馬県交通安全計画の中で、本県の人口10万人当たりの人身事故発生件数が、全国ワースト上位であることから、10年後に全国平均程度の件数まで減少させることとし、本計画の終期である令和7年の目標値を算出すると、8,282件であることから、目標値を「令和元年比3割以上減少」に設定しており、今後、様々な施策を策定し、実施していきます。

本市においても、人命尊重の理念のもと、子どもから高齢者まで全ての市民が被害者や加害者になること無く、安心して安全な交通環境の中で最終的には交通事故の無い伊勢崎市を目指し、引き続きあらゆる交通安全対策を図っていきます。

本計画においては、これまでの第10次伊勢崎市交通安全計画の目標について令和2年には交通事故死者数（24時間以内）4人以下の目標に対し4人、年間交通人身事故発生件数は目標1,540件以下に対し1,180件、年間交通事故死傷者数は目標1,940人に対し1,504人と目標を達成することが出来たことを踏まえて、令和7年までの計画期間内に達成すべき目標を次のとおり設定します。

※目標値設定

第10次伊勢崎市交通安全計画期間中の5年間（平成28年～令和2年）の年平均実績数に対して、死者数は毎年10%を減じ、交通人身事故件数及び交通事故死傷者数は毎年5%を減じることを目標とします。

《交通事故による年間死者数》

5年間合計27人で年平均5.4人

令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
4人	4人	3人	3人	3人

【目標値3人】

《年間交通人身事故発生件数》

5年間合計7,201件で年平均1,440件

令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
1,368件	1,299件	1,234件	1,172件	1,114件

【目標値1,110件】

交通事故による年間死者数（24時間以内）	3人以下
年間交通人身事故発生件数	1,110件以下

第3章 交通安全対策の要点

群馬県は、人口当たりの運転免許保有率・自動車保有率ともに全国上位であり、市民においても日常生活に自動車は移動手段として欠かせない存在となっているため、いつどこで交通事故の当事者となっても不思議ではない状況にあります。

今後の交通安全対策を考えるにあたっては、人命尊重の理念のもと、少子高齢化の進展への対応や、道路交通環境の変化等を考慮し、子どもや高齢者、歩行者及び自転車、生活道路及び幹線道路等を重点とした対策が求められます。

そこで、交通安全施設の整備、生涯にわたる交通安全教育の推進、交通安全広報の活動充実、技術革新が進む安全運転支援技術の普及活用等、各種の交通安全対策を総合的かつ強力に推進していきます。

(1) 高齢者及び子どもの交通安全対策の推進

本市の交通事故死者数に占める高齢者の割合は、平成28年から令和2年までの5年間で60%(全体27件中高齢者16件)と高く、今後も高齢化が進むことから、高齢者が安心安全に外出できるような交通社会の形成が必要です。

これには、高齢者が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双方の特性を理解した対策を実施する等、高齢者の実情を踏まえ、きめ細かな交通安全対策及び交通安全教育のアプローチ方法を変えていく必要があります。特に今後、高齢運転者が大幅に増加することが見込まれることから、高齢者が交通事故を起こさないよう老人会等と連携し、高齢者向けの交通安全教室の開催を推進し、高齢者へ直接働きかけるほか、老人会未加入者へは訪問指導等により反射材等の啓発用品を活用した交通安全の普及・啓発を図っていきます。

また、高齢者の社会参加を持続可能にするために、歩行者感应式信号機、幅の広い歩道、歩車共存道路、バリアフリー化された歩道、コミュニティ道路等の整備や生活地域における交通規制の充実と住居地区等におけるコミュニティのつながりに伴う歩行空間の整備などを推進する必要があります。



▲高齢者の集まるデイサービスなどでの交通講話



▲商業施設利用者への啓発活動

さらに、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た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していることから、地域の生活に密着した交通安全活動を充実させる必要があります。

高齢化の進行とともに、考慮しなくてはならないのが少子化の進行です。安心して子どもを生み育てることができる道路交通環境を実現するため、通学路における歩道等の歩行空間の施設整備を積極的に推進することに加え、将来的に運転者となる子どもに対する交通安全教育を充実させて、子どもを交通事故から守るハード・ソフト両面の交通安全対策が一層必要となります。

表 交通人身事故に占める「子ども」（中学生以下）の割合

	H28	H29	H30	R1	R2
事故発生件数	1,438	1,362	1,756	1,465	1,180
子どもの事故件数	90	103	177	154	106
割合	6.3%	7.6%	10.1%	10.5%	9.0%



▲学校周辺での速度規制区域の設置

（２）自転車利用者に対する交通安全対策の推進

自転車利用者の安全確保については、通学路や生活道路、幹線道路等の身近な道路の安全性を高める必要があります。

また、本市は平坦な地形が多く、幅広い年齢層が自転車を身近な交通手段として利用しているため、自転車の関係する交通事故の増加が懸念されます。

生活道路や幹線道路において、車両と歩行者の利用混在化を解消することにより、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を図る必要があります。

そして、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く、慣れに伴い危険感知の低下なども見られ、継続的に交通安全教育等の普及、啓発を図ります。

他にも、使用者責任に基づく日常の適正な安全管理や自転車安全整備店における点検整備の奨励等、安全管理意識及び点検整備意識の徹底を図るほか、児童、生徒が利用する自転車の点検整備については、引き続き群馬県自転車協同組合等の関係団体と各学校の積極的な協力を求めています。

（３）安全かつ円滑な道路交通環境の整備

交通事故多発地点については、関係機関と現場検証等を実施して重点的に改善するとともに、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を図ります。

また、自宅から比較的近い道路で交通事故が発生している状況を踏まえ、生活道路において、自動車の速度抑制や通過交通の流入防止を図るための道路交通環境の整備、対策を講じるなど、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ります。

さらに、災害に強い道路及び交通安全施設の整備、的確な交通規制の実施等災害時における交通の安全を確保するための施策を推進します。

（４）交通安全教育の推進

幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の一貫性の確保及び家庭、学校、職場、地域等における相互の連携を図り、交通安全教育の一層の普及推進を図ります。

また、講習等の現場においては、一方的な情報提供や呼びかけにとどまらず、受講者自らが安心して安全な交通社会を構築していこうとする積極的な意識の高揚を図り、自らが地域に対し交通安全啓発を実施できるような仕組みを作り上げていきます。

（５）住民参加型の交通安全活動の推進

交通安全施策を協議するため、警察署及び民間団体と定期的な連絡協議の場を設け、各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、官民一体となった交通安全活動推進体制を一層強化します。

また、交通安全に関し、市民を挙げて活動の展開や地域社会における住民参加型の自主的な活力ある交通安全活動を推進します。

（６）先端技術の活用促進

科学技術が進展する中、その発展過程における安全確保を図りつつ、新たな安全技術を積極的に導入するなど、先端技術の有効活用を図る必要があります。

運転者の不注意による交通事故や高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故対策として、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や、交通事故が発生した場合の救助・救急システムを導入していくことが必要となります。

（７）群馬県交通安全条例に基づく各種施策の推進

自転車は、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ため、事故に備え、全ての自転車利用者への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を図る必要があります。

令和３年４月１日から群馬県交通安全条例が改正され、自転車保険の加入を義務化するとともに、自転車用ヘルメットの着用が努力義務化となりました。これに伴い、本市でも改正について周知徹底を図ることはもとより、保険加入の促進及びヘルメット着用を推進します。

③効果的・重点的な事故対策

交通事故の多発している道路、その他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、総合的な計画のもとに交通安全施設等を重点的に整備し、円滑・快適な交通環境の確立を図ります。

市内における交通人身事故発生率が高い割合を示す場所から優先的かつ重点的に、関係機関と連携した交通安全対策を図ります。

また、重大事故が発生した危険箇所については、交通事故発生後、速やかに関係機関等による合同検証を行い、早急に対策を講じることで交通事故の再発防止に努めます。

④円滑・快適な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現にあたっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要です。このため、分かりやすい道路標識等の整備を進め円滑化を図るとともに、道路の使用及び占用の適正化等により快適な道路交通環境の整備を図ります。

ア 道路使用及び占用の適正化等

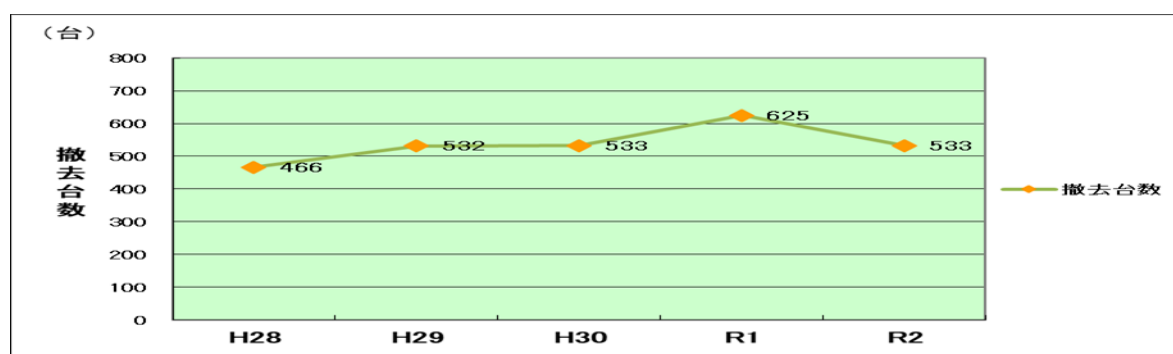
工作物の設置、工事等による道路の使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正な許可を行うとともに、道路の不法占用を防止するため警察・道路管理者が一体となり道路パトロールを強化し、悪質な場合は指導警告を推進します。

イ 放置自転車・自動車の防止

本市においては、自転車等の放置防止・放置自動車の発生防止及び処理に関する条例を定め、都市機能の維持を図り、市民の良好な生活環境の確保に努めてきましたが、今後も放置防止及び適正な処理に努めます。

また、放置自転車においては、撤去台数は増減を繰り返しており、大きく減少してはいませんが、減少へ向けての取り組みとしての駐輪場での施錠を促すことや、路上での放置自転車に対しては警告札を貼付するなど対策を講じていきます。

表 市内における放置自転車撤去台数



⑤生活道路・幹線道路における交通安全対策

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路の機能が適切に分担されるよう、道路の体系的整備を推進します。

歩道の整備等により安心して移動できる歩行空間の確保や、ゾーン30等により車両速度の抑制や通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保、生活環境の改善を図るためのコミュニティ道路と歩車共存道路等の整備、見やすく分かりやすい道路標識・標示による視認性の確保を図ります。

また、交通事故発生割合の高い幹線道路等の危険箇所に対し、関係機関等と連携した交通事故抑止対策の推進を図ります。

⑥交通安全施設等の整備

交通安全施設等の整備については、交通事故発生の現況を分析・検討し、交通事故多発地点、通学路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、各種交通安全施設の整備を推進します。

ア 道路標識の整備

宅地開発や市道の新設、改良等により、交通の流れや量が変化しつつある地区については、効果的な警戒標識の設置を推進するとともに、既存の標識の見直しや的確な規制標識等の設置を関係機関に積極的に働きかけていきます。

イ 道路標示の整備

車両等の通行により既存の道路標示が損傷した箇所や摩耗した道路標示については、速やかに補修を図り、学校、幼稚園、保育所等への通学等の安全を確保することに重点を置き、歩行者路側帯標示の整備と補修を促進するとともに、警察へ横断歩道の整備と補修について、積極的に働きかけていきます。

ウ 信号機の整備

公安委員会では、信号機の設置は、設置条件(必要条件と拓一条件)を満たす場所又は満たすことが可能な場所から緊急性や設置効果等を考慮し、真に必要なものから順次整備を進めます。平成27年に警察庁が制定した「信号機設置の指針」では交通環境の変化等により、信号機設置の条件に該当しなくなった時は信号機の撤去を検討しています。

エ 防護柵の整備

道路高と道路外敷地の高低差が大きい箇所や急カーブ近辺においては、車両等の転落を防止するためにガードレールの整備を推進します。また、幅員が狭く歩行者用路側帯の道路標示だけの箇所については、個々の状況を精査し、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保するために必要な整備を推進します。

オ 道路反射鏡の整備

市道、農道等の新設に伴う新規の交差点や住宅の新改築により、建物等に遮られ見通しが悪くなったカーブ・交差点は現在も増加する傾向にあるため、道路反射鏡の整備を推進します。

また、既設の道路反射鏡で経年劣化により視認性が低下したものや衝突等で鏡面が破損したものについては、補修や交換等に努めます。

カ 通学路の整備

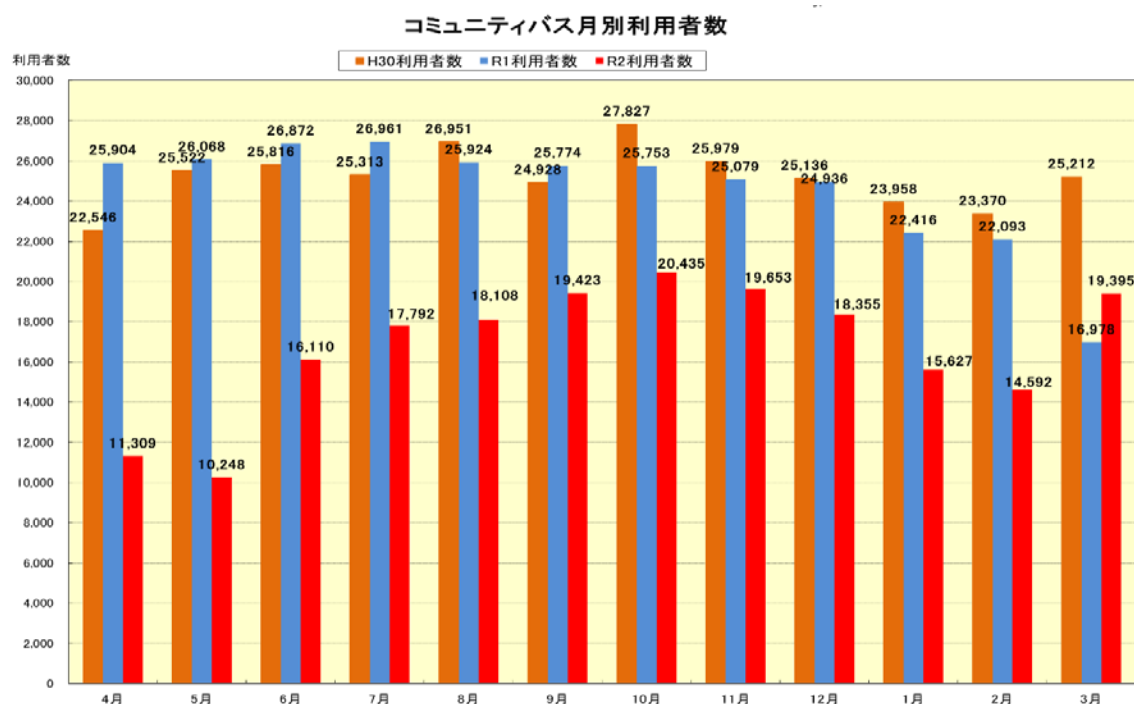
学校関係者や保護者等による通学路の安全点検を実施して、危険箇所等の抽出を行い、児童生徒の安全を確保するために関係機関・地域住民と連携し重点的に整備を行います。

また、市民からの情報提供により、危険性が確認された場合においても随時整備を行います。

⑦交通需要マネジメントの推進

本市では、通勤や通学をはじめ日常生活での交通手段として自動車の利用が多く、バスや鉄道などの公共交通の利用が少ない状況にあります。今後は高齢者の増加などによる交通弱者や、加齢による運転不安者等の移動困難者が増加することが予想され、それに伴い、交通弱者等の移動手段として、路線バス及びタクシー並びにコミュニティバス等の公共交通に対する整備の必要性が増加していきます。運転不安者等には積極的に公共交通機関の利用を促すとともに、利用者のニーズに沿ったコミュニティバスの路線や時刻表を編成して、誰もが利用しやすい交通環境の実現を目指します。

表 コミュニティバス「あおぞら」月別利用者数



⑧総合的な駐車対策の推進

幹線道路等の整備に伴って道路交通環境は、交通の流れと量が変化しているため、交通実態に応じた駐車規制の推進を行います。また、市街地や商業集積地周辺の違法駐車排除においては、広報や啓発活動を実施するとともに、違法駐車車両の取締りを関係機関に積極的に働きかけます。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人優先の交通安全思想を掲げ、高齢者や障害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、従来から進める自他の尊重という理念の下に、交通社会の一員として責任を自覚し、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、地域の安全にも貢献できる社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えられるよう、意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年9月22日制定）等を活用し、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を行います。特に高齢化が進む中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、自転車を利用することが多い学生に対しては交通社会の一員であることを認識させて、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を関係機関と組織的に実施していきます。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実及び実施主体間で教材等の相互利用を図り、関係機関が特性を生かし、地域ぐるみの活動が推進されるように促します。

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ルールを理解し、進んでルールを守り、安全に行動できる習慣や態度を身に付けることを目標とし、幼稚園、保育所、認定こども園、家庭、地域等の連携を図りながら、計画的かつ継続的にを行います。

これらを効果的に実施するため、視聴覚教材等を利用し、年代別に分かりやすい資料の作成・指導を行うとともに、交通安全教室の機会を増やすために園の関係団体等と協力体制を構築していきます。また、小学校への通学を視野に入れた教育指導では、道路上での実地指導を行うとともに、家庭内においても交通安全教育が日常的なものとなるよう推進を図ります。

イ 児童生徒に対する交通安全教育

小学校、中学校、中等教育学校及び高等学校の児童生徒に対する交通安全教育は、自他の生命の尊重という基本理念に立って、児童生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて日常生活における交通安全に必要な知識を理解し、身近な交通環境における様々な危険を認識し、常に的確な判断の下に安全に行動できる能力を養います。

また、交通社会の一員として、自己の安全のみならず、地域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ます。



▲生徒が参加しての交通安全啓発活動



▲警察官による交通安全講話

市内での交通人身事故における被害者をみると、未だに自転車乗車中の学生が多く含まれており、基本的なルール・マナーの違反がその大きな要因となっています。

そのため、中学校、中等教育学校及び高等学校においては、交通安全教育の中で、自転車に特化したスケアード・ストレイト交通安全教室を開催し、自転車乗車中に生じる交通事故の例をスタントマンにより再現して交通事故の悲惨さを再認識することで、交通ルールの遵守とマナー向上を関係機関と連携して図っていきます。



▲スタントマンによる交通事故事例を再現したスケアード・ストレイト交通教室

ウ 成人に対する交通安全教育

市内の成人については、自動車を利用した移動が多いことから、社会的責任の自覚を促していきます。また、安全運転に必要な技能・技術・知識・危険予測・回避能力に関しては運転免許取得時に習得していますが、月日の経過により認識が薄れることから運転免許更新時や各季の交通安全運動等により、交通事故の悲惨さを認識してもらい交通ルール遵守とマナー向上に努め、さらに職場や地域においても交通安全教育の取り組みの推進をしていきます。

交通事故では第一当事者の割合が高い若年層への交通事故防止対策として、運転者自らの身体機能や運転技術を過信すること無く、スピード超過の防止や運転時の集中について教育及び啓発を行います。

また、保護者に対して家庭での交通安全教育の必要性を認識してもらうため、保護者向け交通安全教室を開催し、各家庭で幼児・児童への交通安全教育を行うことを推進します。

エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の鈍化による歩行または運転時の交通行動に及ぼす影響を理解してもらい、交通状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルールの知識を習得してもらうことを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育の強化において、交通安全教育指導者の育成及び教材の整備など指導体制の充実に努めるとともに、参加・実践型の交通安全教育を推進します。

具体的対策としては、交通安全教育を受ける機会の少ない在宅高齢者に対して、訪問事業等を推進し、高齢者の交通事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、同時に反射材の活用等交通安全用品の普及も図ります。

また、老人クラブにおける交通部会や福祉団体等の関係機関と連携し、高齢者の交通安全教育を推進します。

オ 身体・知的障害者に対する交通安全教育

身体・知的障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のために、地域における福祉活動の場を利用するなどして、関係機関とともに身近な場所における教育機会の提供と一層の交通安全教育に努めます。

また、障害の程度等に応じ、講習内容については出来る限り理解しやすい内容とするほか、路上訓練等により実践的な講習となるよう努めます。

カ 外国人に対する交通安全教育

外国人の定住化や長期滞在化が進み、本市における外国人居住者は増えており、交通事故の当事者に限らず、交通事故被害者となるケースも後を絶ちません。

そこで、交通標識・交通規制などの正しい知識の普及を推進するとともに、国際化を踏まえた外国人向け教材の充実、効果的な交通安全教育の推進を図り、自国との交通ルールの違いを認識させ、交通事故の発生を抑制します。

令和2年の実績 外国人交通教育実施7回（技能実習生5回・集住地域2回）

②効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育は参加・体験・実践型の教育方法をこれまで同様に積極的に活用し、受講者が道路を安全に利用するための技能及び知識の効果的な習得を図ります。

また、交通安全教育を実施する関係団体間での情報共有・資材の利活用、出前講座等による講師派遣により相互連携を図りながら交通安全教育を効率的に推進するとともに、受講者の年齢や道路交通への参加の実態に応じた交通安全教育を実施します。

実施にあたっては、参加者の興味を刺激し、交通事故の発生実態や地域の特性を取り込み交通安全教育への導入がスムーズにいくよう参加対象者ごとに趣向を変えて臨みます。

③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

交通事故防止の徹底を図るため、県、市及び民間交通安全団体が協力して、春・夏・秋・冬の交通安全運動及び毎月1日の県民交通安全日、15日の自転車マナーアップデーを中心として、市民参加の下に幅広い交通安全運動を展開します。また、交通事故等の実態を踏まえ、県及び民間の交通安全団体と一致協力して、地域の実情に即した交通安全運動を推進します。

運動の実施にあたっては、創意工夫を凝らし地域住民の自主的な参加の下に、活発な諸活動が継続的に行われるよう配慮します。また、群馬県交通対策協議会等の定める重点事項に沿い、地域の事故実態などを踏まえ、各季の交通安全運動、キャンペーン、イベント、講習会、広報及び街頭活動等様々な機会を利用し、交通安全啓発に努めます。

【主な重点事項】

- 子どもと高齢者の交通事故防止
- 自転車の交通事故防止
- 飲酒運転の根絶
- 出会い頭事故・追突事故の防止
- 夕暮れ時と夜間の交通事故防止
- 後部座席を含む全てのシートベルト及びチャイルドシートの着用徹底

イ シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト非着用による交通死亡事故が、依然後を絶たないため、自動車乗車時の後部座席を含む全てのシートベルト着用、子どもを同乗させる場合におけるチャイルドシートの着用を含め、シートベルト着用の推進を図ります。

シートベルト、チャイルドシートの着用効果及び着用方法について正しい理解を得るため、交通事故は「自分が交通ルールをどれだけ遵守していても、不慮な事故は起こりえる」といった現状を踏まえ、シートベルト・チャイルドシートの着用を怠ったことによる車外放出の危険性について、交通事故事例を交え、「自分の命は自分で守る」という自助努力意識の向上を図ります。

特にチャイルドシートの着用率が低下してくる比較的年齢の高い幼児の保護者に対しての取り組みを強化します。

ウ 反射材の普及促進

夜間事故は日中の事故と比較し、歩行者・自転車の発見が遅れるため、重大事故に発展しやすいという特徴があります。対策として、自動車からの視認性向上に効果のある反射材や自発光ライト等の普及促進を進め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に努めます。

具体的には学生及び高齢者に対して、「キラキラ運動」として反射材の配布を今後も推進するとともに、薄暮時や夜間に反射材を利用していない歩行者及び自転車利用者に対して、反射材の配布と着用指導の実施により普及を図ります。

表 過去5年間の人身事故件数【昼夜間別】

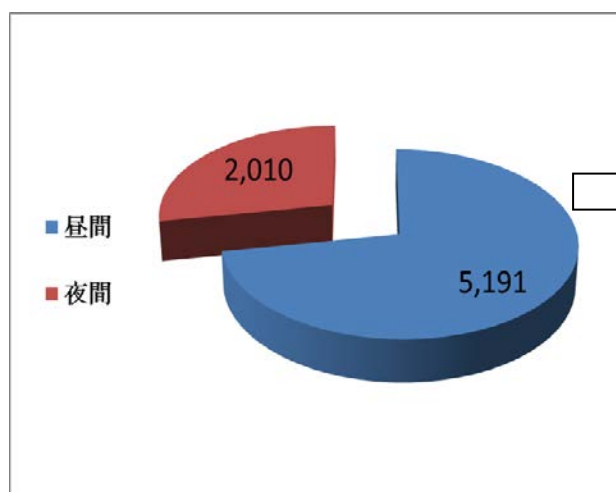
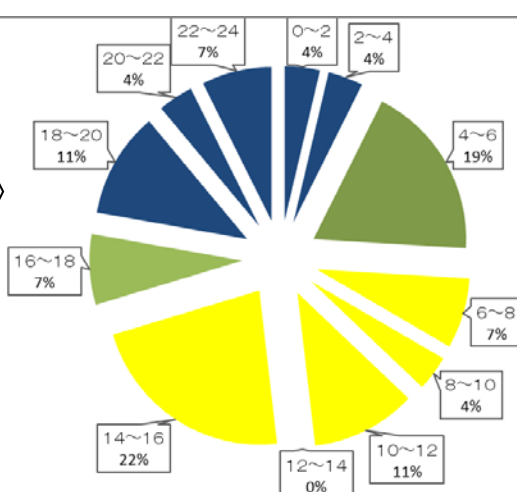


表 過去5年間の死亡事故件数【時間帯別】



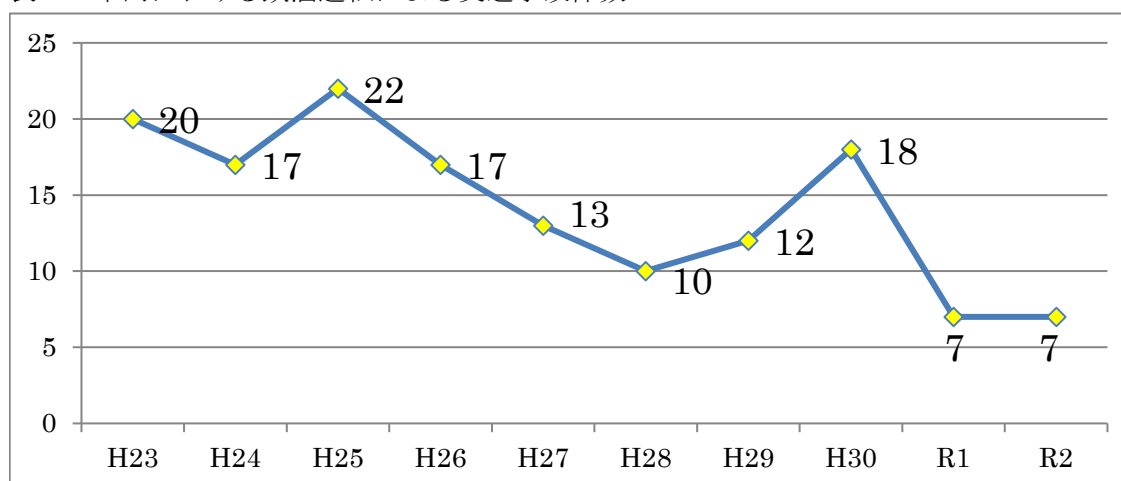
▲人身事故件数の内、夜間割合は29%に過ぎないが、死亡事故件数は約半数の44%となっている▲

エ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転追放パトロール等の取組みを進めるものの、未だに飲酒運転による交通事故が後を絶ちません。飲酒運転は平成18年以降の取締り強化と厳罰化により、重い刑事責任を負うことに加えて行政責任（免許停止・取り消し処分）や民事責任（治療費・慰謝料等の賠償責任）を負うこととなり、当事者だけにとどまらず家族や親族にも重大な影響が及ぶことを広く周知することで飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、アルコール提供の飲食店に飲酒運転根絶の運動協力を要請する等して、アルコール提供する側も含めた取り組みに広げ、市民の共通認識となるよう意識の高揚を図ります。

表 市内における飲酒運転による交通事故件数



オ 効果的な広報の実施

市民一人ひとりに交通安全思想の普及を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけさせるためには、家族で交通安全に関する会話や意識付けをすることなど、家庭の果たす役割が極めて大きいことから、各種媒体を活用し、交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報など、実効性のある広報活動に努めます。

また、各季交通安全運動等では、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、運転者のモラルの向上を図ることを目的に広報車等を活用し、関係団体とともに一体的かつ効果的な広報活動を行います。

④民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全に関する行政及び民間団体間との連携を図り、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備により、相互間の連絡協力体制等の強化を図り、県・市・民間団体等による官民一体となった交通安全活動推進を一層強化し、市民を挙げて交通安全に関する活動の展開を図ります。

また、民間団体が実施する交通安全活動の重要性を踏まえ、これらの団体が行う交通安全に関する主体的活動の支援を積極的に行います。

市内の道路交通環境がますます複雑化するなかで、子どもや高齢者等の交通弱者を交通事故から守るため、交通指導員が中心となり、登校時の街頭指導や地域行事の交通誘導等により、地域の交通安全意識の高揚を図ることで交通事故の防止に努めます。

さらに、講師として専門性が求められることから随時研修会等を開催することにより、交通指導員の知識及び技術の向上を図り、災害発生時には警察署と協力し、緊急時における交通の安全確保に努めます。

(3) 近年の状況を踏まえた取り組み

最近の交通に関するニュースでは、全国的に高齢運転者によるアクセルとブレーキの踏み間違いが原因となる交通事故が多発していることが取りざたされています。また、自動車メーカーでは、ペダルの踏み間違いに対する安全システムは開発途上ですが、追突や車線逸脱に対して警報や自動ブレーキの先進技術導入が進んでいること等を踏まえ、近年の県内及び全国的に取り組まれている施策を促進します。

①先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進

より安全な先進技術を利用して、運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した、先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及や予防安全性能評価制度の周知を促進します。

また、先進安全自動車技術等の自動車の安全に関する先進技術を、市民への乗車体験等により理解を促進していきます。

②自転車の安全性の確保

日常的に利用する自転車ですが、整備不良による不慮な事故により、加害者にも被害者にもなり得ます。近年の自転車が加害者となる交通事故では、高額な損害賠償が発生する事例があることから、自転車安全整備店における定期的な点検整備を実施するとともに自転車保険等の加入を促進します。

③悪質な交通違反に対する指導・取締りの強化

暴走行為は以前と比べれば減少したものの、根絶には至っていない状況にあります。

また最近では、運転者のモラル低下により、一方通行の逆走や速度規制を守らず通行する車などの情報が寄せられていることから、市民からの要望があり、危険性や迷惑性がある違反行為について、重大事故に至る前に指導・取締りの推進を働きかけます。

(4) 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ため、事故被害者等の救済に役立つよう、群馬県や民間団体が行っている交通事故相談等、交通事故当事者が積極的に利用できるようホームページ等を活用し、交通事故相談窓口の周知徹底を図ります。