

第 10 次
沼田市交通安全計画（案）
（平成 28 年度～平成 32 年度）

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、国において、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、本市においては、昭和46年以降、5年ごと9次にわたり「沼田市交通安全計画」を策定し、各種の交通安全対策を実施してきました。

その結果、年平均10人以上が交通事故によって死亡していた昭和40年代と比較すると、平成17年以降の死者数は年5人以下まで減少し、また、交通事故発生件数と負傷者数は、平成12年をピークに減少に転じる成果を挙げてきました。

しかしながら、平成27年において死者数は6人となり、減少傾向から一転しました。

尊い命が突然失われる死亡事故は毎年発生し、また、人身事故により多数の方が被害を受けており、交通事故は、依然として市民を脅かす身近な危険となっています。

交通事故の防止は、緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指して、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、これに基づく諸施策を一層強力に推進していかなければなりません。

第10次沼田市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、平成28年度から平成32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、具体的な交通安全対策を推進し、交通事故の発生を抑止します。そして、交通事故による死傷者を減少させ、市民が安全で安心して暮らせる街づくりを目指します。

目 次

計画の基本理念	1
交通事故の現状と分析	2
1 交通事故の推移	2
2 最近の交通事故の現状	4
3 道路交通を取り巻く今後の展望	7
交通安全計画における目標	8
交通安全対策のポイント	9
1 高齢者と子どもの安全確保	9
2 歩行者及び自転車の安全確保	9
3 生活道路における安全確保	10
4 交通事故が起きにくい環境づくり	10
講じようとする施策	11
1 道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	12
3 安全運転の確保	13
4 道路交通秩序の維持	13
5 被害者支援の推進	13

計画の基本理念

少子高齢化が全国的に進行している中、本市においても少子高齢化や人口減少に直面しています。このような状況下において真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、誰もが安全で安心して暮らせる社会を実現することがきわめて重要であり、交通安全の確保は、重要な要素の一つとなります。

交通安全の重要性が認識され、これまでに様々な対策がとられ、交通事故は、減少傾向にあります。交通安全発生件数は依然として高い水準であることから、更なる対策が必要です。

交通安全のための施策を講ずるに当たっては、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すべきと考えます。

また、「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢者、障がい者、子どもなどの交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

このような観点から本計画は、国の第10次交通安全基本計画及び第10次群馬県交通安全計画を踏まえ、交通社会を構成する「人」及びそれらが活動する場としての「交通環境」といった要素について相互の関係を考慮しながら、適切かつ実施可能な施策を総合的に推進するために策定するものです。

1 人に係る安全対策

運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の高揚を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の高揚を図る必要があります。それには、交通社会に参加する市民一人ひとりが自ら安全で安心な社会を実現していこうとする前向きな意識を持つようになることがきわめて重要であることから、市民各層の交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実します。

2 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、改善、老朽化対策を図ります。人優先の考えのもと、「人」と「車両」の移動空間の分離を図り、混合交通に起因する危険を排除する施策を充実します。

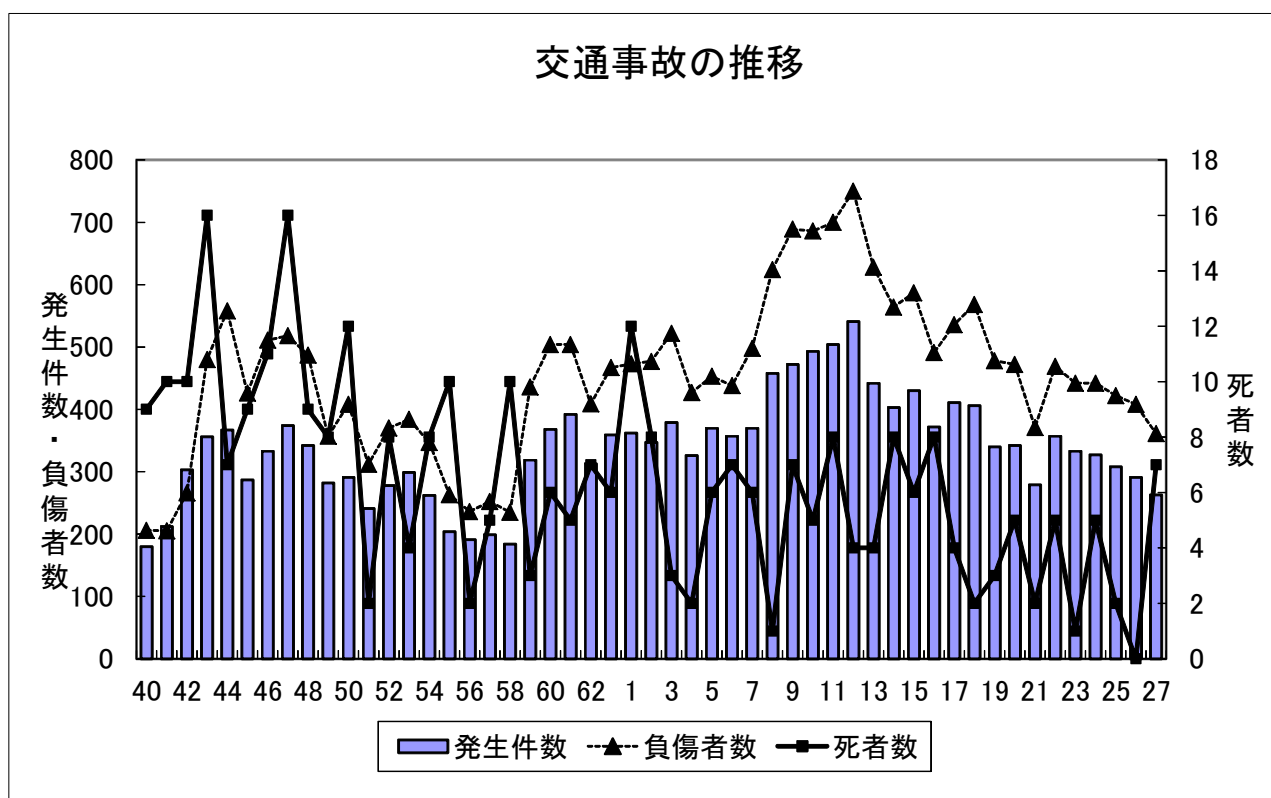
交通事故の現状と分析

1 交通事故の推移

沼田市の交通事故による死者数は、昭和43年と昭和47年にそれぞれ16人を数えましたが、昭和48年以降減少に向かい、昭和51年には2人まで減少しました。その後、増加傾向となり、平成元年に12人となった後は、再び減少傾向に転じ、10人未満で推移しています。

平成23年以降の死者数は、平成23年は1人、平成25年は2人と、第9次計画で掲げた目標の2人以下を達成し、平成26年には昭和40年以降初めて交通事故死ゼロを達成しました。しかし、平成24年の死者数は5人、平成27年の死者数は6人となり、死者数を抑えることができませんでした。

また、交通人身事故発生件数、負傷者数は、昭和47年（人身事故発生件数374件、負傷者数518人）まで増加傾向にありましたが、その後、昭和58年（人身事故発生件数184件、負傷者数235人）まで減少傾向に転じました。しかし、昭和59年より再び増加傾向を示し、平成12年（人身事故発生件数541件、負傷者数750人）には過去最悪を記録しましたが、以降は減少傾向となっています。



なお、本市の人口10万人当たりの交通事故発生件数及び負傷者数は、常に全国ワースト上位の群馬県内において県内平均と比較すると低い水準で推移していますが、全国平均と比較するとやや高い状況であることが分かります。

○人口10万人当たりの交通事故発生件数 (単位：件)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人身事故発生件数(沼田市)	333	327	308	291	263
10万人当たり(沼田市)	658.1	653.1	622.7	595.1	543.8
〃 (群馬県)	929.6	917.8	880.5	812.5	758.4
〃 (全国平均)	540.4	519.4	491.2	448.1	419.3

○人口10万人当たりの負傷者数 (単位：人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
負傷者数(沼田市)	442	442	422	408	361
10万人当たり(沼田市)	873.5	882.7	853.2	834.3	746.5
〃 (群馬県)	1173.7	1160.6	1130.1	1028.3	970.6
〃 (全国平均)	667.4	644.6	610.3	555.5	520.1

※ 沼田市の事故発生件数及び負傷者数は、高速道路での件数を含みます。

※ 沼田市の人口については、「交通年鑑」(発行：群馬県警察本部、群馬県交通安全協会(群馬県交通安全活動推進センター))のデータを基に下記の数値を用いています。

平成23年(24.1.1現在) 50,600人

平成24年(25.1.1現在) 50,072人

平成25年(26.1.1現在) 49,459人

平成26年(27.1.1現在) 48,901人

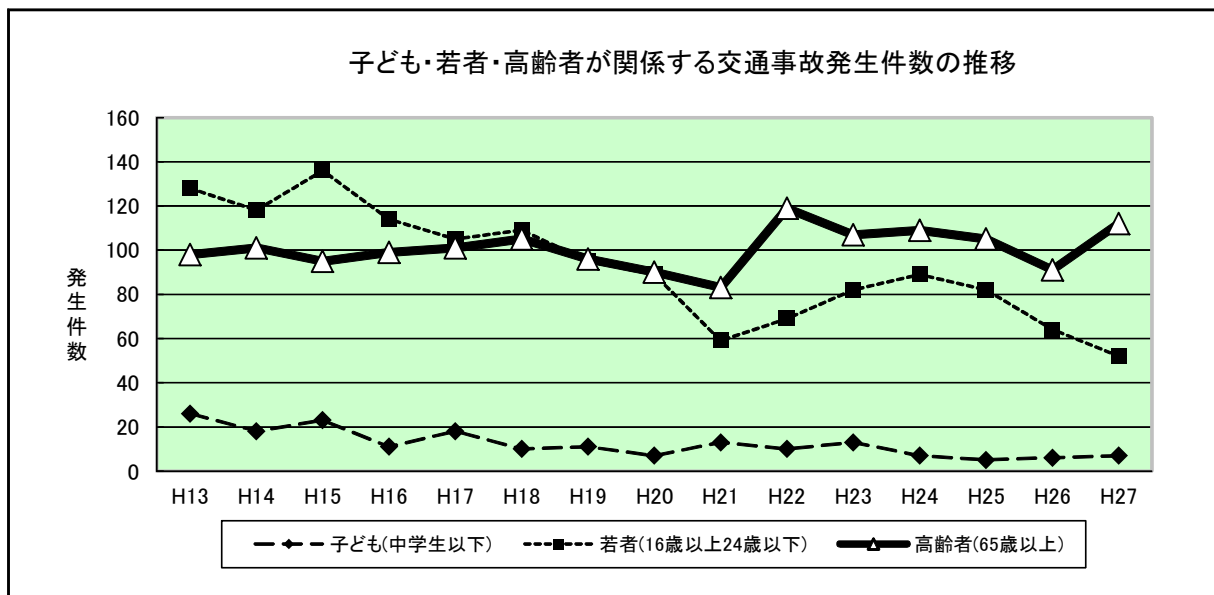
平成27年(28.1.1現在) 48,359人

※ 各数値については、「交通年鑑」(発行：群馬県警察本部、群馬県交通安全協会(群馬県交通安全活動推進センター))、「第10次群馬県交通安全計画」(発行：群馬県交通安全対策会議)の数値を用いています。

2 最近の交通事故の現状

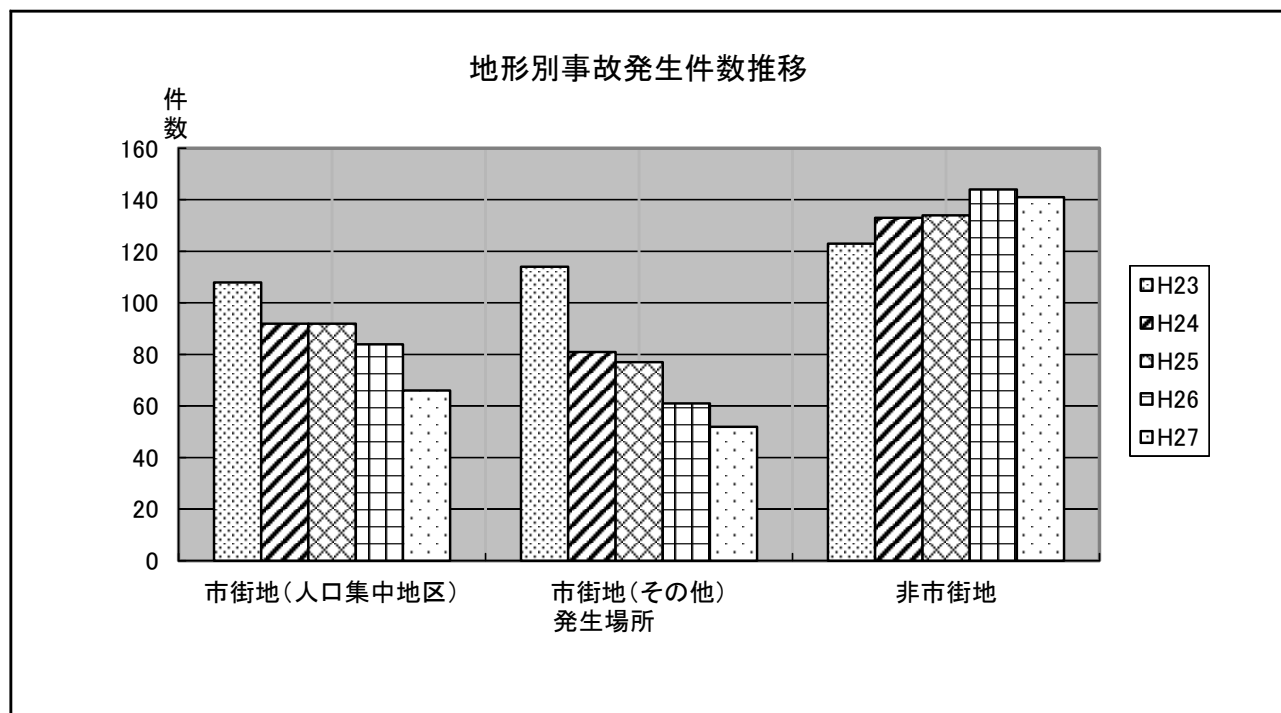
本市における最近の交通人身事故の現状は、概ね次のとおりです。

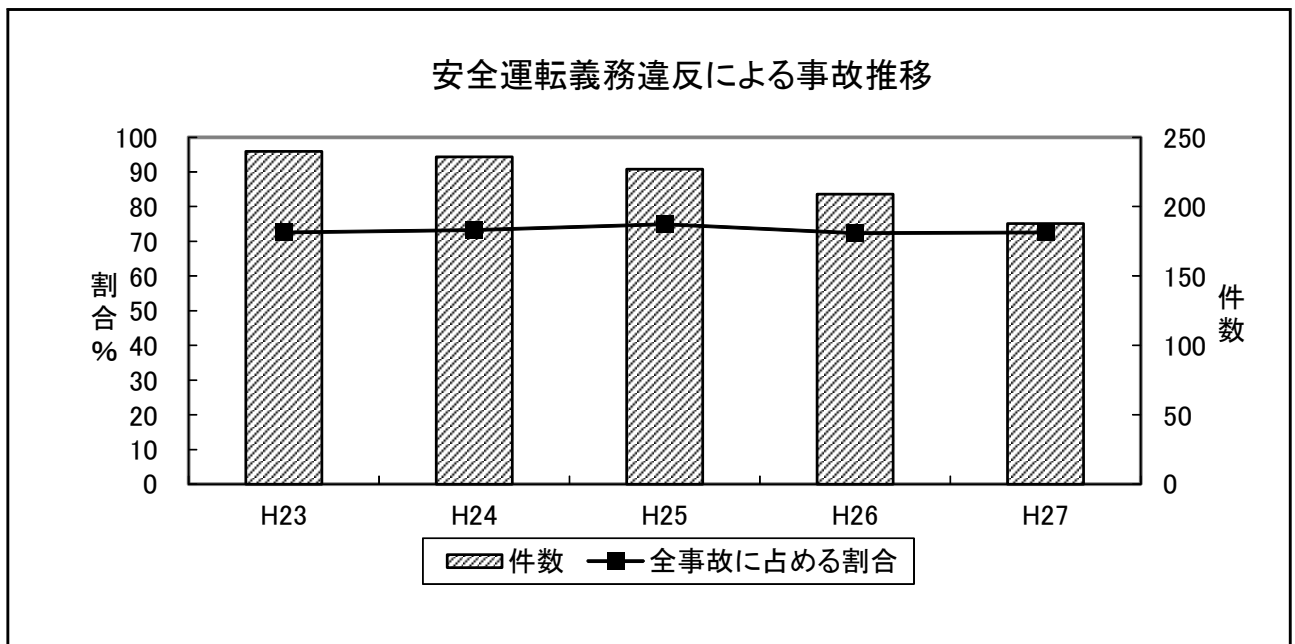
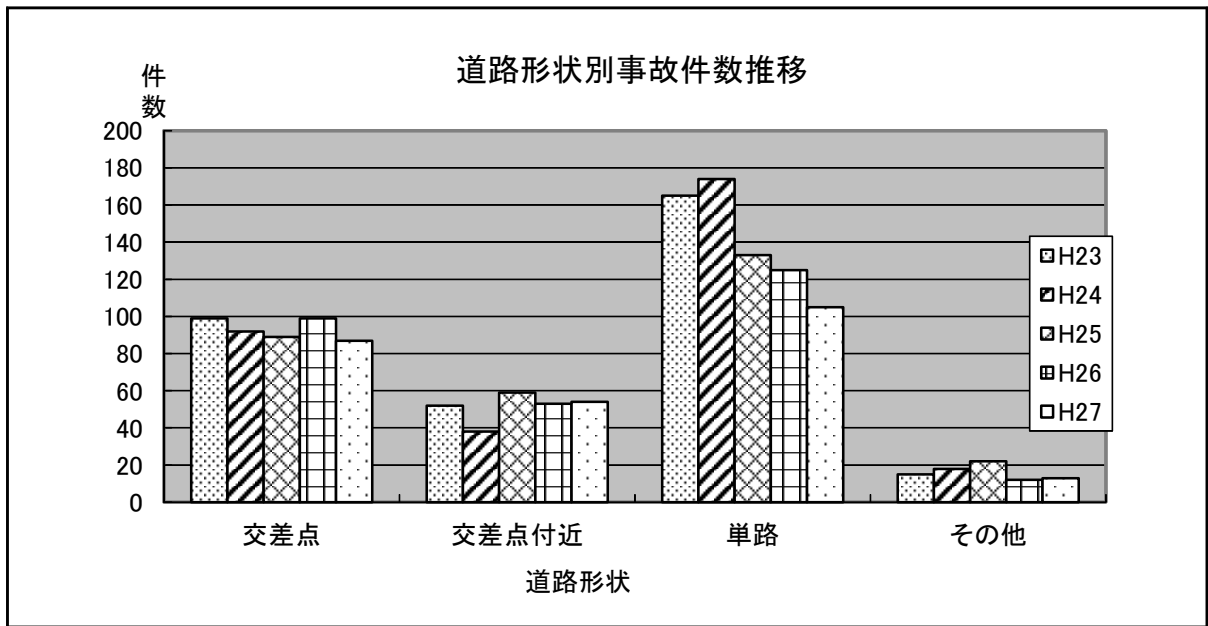
- (1) 死者数は、平成17年から平成26年まで、10年連続で5人以下となりました。特に平成26年には初めてゼロとなりましたが、平成27年は、6人となっています。
- (2) 平成23年から平成27年までの過去5年間において、65歳以上の高齢者の死者数は、全体のおよそ半数となっています。
- (3) 負傷者数は、平成19年以降9年間、500人以下で推移し、平成27年には353人となっています。
- (4) 人身事故発生件数は、平成23年以降、350件以下で推移し、平成27年には259件となっています。
- (5) 子ども（中学生以下）が関係する人身事故件数は、減少傾向にあります。平成16年から全体の5%以下で推移し、平成27年は、7件で全体の2.7%となっています。
- (6) 若者（16歳以上24歳以下）が関係する人身事故件数は、減少傾向にあります。平成27年は、56件で全体の21.6%となっています。
- (7) 高齢者が関係する人身事故件数は、平成27年は、112件で全体の43.2%を占めていますが、平成13年以降、100件前後でほぼ横ばいとなっています。
- (8) 人身事故を発生場所別で見ますと、市街地と非市街地を比べると平成21年より市街地の割合が多少高くなっていましたが、平成27年は、市街地での事故が118件と全体の45.6%となり、非市街地の割合が多少高くなっています。
- (9) 人身事故を道路形状別で見ますと、平成27年は、交差点と交差点付近（側端から30m以内）での発生件数が141件で、全体の54.4%、単路での発生件数が105件で、全体の40.5%となっており、交差点と交差点付近での事故がやや多くなっています。
- (10) 人身事故を原因別で見ますと、「安全運転義務違反」（ハンドル・ブレーキ等の操作ミスや前方不注意、前方・左右・後方の安全不確認など）が7割を超える割合で推移しています。平成27年の安全運転義務違反による事故は、188件で全体の72.6%となっています。



○交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上）の状況

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
市内の交通事故死者数	1人	5人	2人	0人	6人
上記の内高齢者の死者数	1人	2人	2人	0人	2人
死者数に占める高齢者の割合	100.0%	40.0%	100.0%	0%	33.3%





3 道路交通を取り巻く今後の展望

群馬県の人口10万人当たりの運転免許保有率については昭和44年以来、車両保有率については昭和48年以来、いずれも全国1位となっています。

こうした中、高齢化の進展に伴う高齢人口や高齢運転免許保有者数の増加は、道路交通に大きな影響を及ぼすものと思われま。

本市においても、多くの市民が日常的に自動車を利用する機会が多く、交通事故がいつでもどこでも起きて不思議でない状況となっています。

また、運転免許保有者総数は減少傾向にあるにもかかわらず、高齢者の保有率は増加傾向にあり、交通事故発生危険性は引き続き高い状態にあります。

さらに、中山間地特有の地形的環境、市域の広さ及び公共交通手段の少ない現状から、移動や輸送には自動車を中心とした道路交通に大きく依存することが見込まれ、交通事故を取り巻く情勢は今後も厳しいものと予想されます。

○運転免許保有者数（沼田市）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
免許保有者総数（人）	35,807	35,700	35,660	35,569	35,445
高齢者の免許保有者数（人）	7,297	7,579	8,064	8,515	8,980
免許総数に占める高齢者の割合	20.4%	21.2%	22.6%	23.9%	25.3%

※ 各年 3月末現在の数値

※ 高齢者は65歳以上

○自動車保有状況（沼田市）

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
保有台数総数（台）	47,478	47,528	47,564	47,832	47,849
免許保有者1人当たりの台数(台)	1.33	1.33	1.33	1.34	1.35

※ 各年 3月末現在の数値

交通安全計画における目標

交通事故死者数については、死者を出さないことが最優先の目標となりますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画の計画期間である平成32年までに下記の数値目標を目指すものとします。

本市は、平成23年度に策定した第9次計画において、交通事故発生後24時間以内の死者数を年間2人以下にすることを目標としました。第9次計画期間中、平成23年（1人）、平成25年（2人）及び平成26年（0人）は目標数値を下回る人数で、その中でも平成26年には交通事故死者数ゼロを達成しました。平成24年（5人）及び平成27年（6人）は、目標数値を上回る人数となりました。

このような状況を踏まえ、継続的に数値を抑え、最終的には減少数値を維持し続けることを目標として、第10次計画も、この数値を設定します。

また、死者数のみならず交通事故総量を削減させるために、本計画においては、年間の死傷者数の目標も掲げることとしました。

究極の目標は、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」ですが、すべての事故を無くすことは困難であることから、事故そのものや死傷者数の減少に一層積極的に取り組みます。

【数値目標】

- ① 平成32年までに年間の交通事故発生後24時間以内の死者数を2人以下に減らします。
- ② 平成32年までに年間の交通事故死傷者数を265人以下に減らします。

○交通事故死者数の削減目標（交通事故発生後24時間以内の死者数）

国	2,500人以下	平成27年の死者数（4,117人）の39.3%減
県	50人以下	平成27年の死者数（68人）の26.4%減
市	2人以下	平成27年の死者数（6人）の66.7%減 本市の第9次目標（2人以下）と同数

○交通事故死傷者数の削減目標

国	500,000人以下	平成27年の死傷者数（670,140人）の25.4%減
県	14,600人以下	平成27年の死傷者数（19,558人）の25.3%減
市	265人以下	平成27年の死傷者数（359人）の26.2%減

※平成27年の死者及び死傷者数は、高速道路での死者及び死傷者数を含みません。

交通安全対策のポイント

1 高齢者と子どもの安全確保

交通事故による死者数は、全国的に見ると減少傾向にありますが、高齢者死者数は、減少傾向があまり見られません。群馬県内においても、平成27年は、死者数68人のちょうど半数に当たる34人が65歳以上の高齢者でした。本市は、近年、死者数が5人近辺を推移しているところであり、平成27年の高齢者死者数は2人となっています。第10次計画においても「人優先」の交通安全思想を踏襲し、高齢者や子どもを中心とした交通弱者の安全確保や交通死亡事故等の状況を踏まえた視点で考えます。

高齢者の安全確保については、①歩行者の場合、②自転車等を利用する場合、③自動車を運転する場合のそれぞれにおいて対策を考える必要があります。歩行者や自転車利用の場合については、歩道や生活道路対策が必要となっています。また、年齢等に関わらず多様な人が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境を形成する必要もあります。更に、他の年齢層と比較して、自宅近くで死亡事故に遭う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運動の充実も必要となります。自動車の運転については、事故に遭わない、事故を起こさないよう、安全確保の取り組みを関係機関が連携して推進していく必要があります。

子どもの安全確保については、通学路等において歩行空間の確保を、引き続き積極的に進めます。

更に、高齢者や子どもに対して、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じていきます。

2 歩行者及び自転車の安全確保

群馬県内の交通事故死者数に占める歩行者及び自転車乗車中の割合は、平成27年が51.5%でそのうち高齢者が65.7%と非常に高い水準となっています。

歩行者の安全確保については、「人優先」の考えのもと、高齢者や子どもにとって身近な道路である通学路や生活道路、市街地の幹線道路では、歩道の整備等による歩行空間の確保を推進する必要があります。また、横断歩道では、歩行者が優先であることを再徹底するなど、自動車等の運転者における歩行者に対する保護意識の向上を図る必要があります。

自転車の安全確保については、自動車等と衝突して被害者になる場合と、歩行者と衝突して加害者になる場合があります。自動車、自転車、歩行者、それぞれの通行量が多い道路においては、互いに共存出来る通行空間について検討する必要があります。

更に、自転車利用者については、自転車の交通ルールやマナーに関する理解が不十分であるため、小中学校などでの交通安全教育が、引き続き必要と考えます。

3 生活道路における安全確保

群馬県の平成27年中の歩行者の死傷者数は、50.4%が自宅から1km以内の場所での交通事故によるものです。また、交通人身事故発生件数の43.8%、交通死亡事故件数の約34.4%が、市町村道等の生活道路で発生しています。

このようなことを踏まえ、生活道路における安全確保は、自動車の速度抑制を図る道路交通環境整備や幹線道路から生活道路への流入抑止対策、危険箇所には注意を促す対策などが必要と考えます。

4 交通事故が起きにくい環境づくり

近年、最高速度違反等の悪質・危険性の高い違反による死亡事故は減少していますが、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因するものが増えてきています。このため、「人」、「車両」及び「交通環境」の三要素にわたって交通事故が起これにくい対策が必要となっています。

この三要素の内、「車両」については、近年、自動車メーカー各社により、衝突回避自動ブレーキなどの先進運転支援システムをはじめとする自動運転技術について開発が進められており、車社会は、大きな変貌を遂げようとしています。

本市においては、「人」及び「交通環境」について交通事故が起きにくい環境づくりを進めることが必要と考えます。

「人」においては、交通安全教育により交通安全意識の高揚を促進するとともに、高齢者等の交通弱者への思いやりの心を育み、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を醸成することが必要と考えます。

「交通環境」においては、歩道等の交通安全施設の整備、自動車等の通行空間や歩行空間の分離、車両の速度抑制などが必要と考えます。

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(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

生活道路においては、高齢者をはじめとする交通弱者のためにも、車優先から「歩行者・自転車優先」を目指し、車両の速度を抑制するための交通注意看板や道路標示について、一層の対策を検討していきます。

具体的に取り組むことのできるハード対策（道路改良、道路標示及び注意喚起看板設置など）とソフト対策（インターネット、広報誌又は街頭啓発などを駆使した広報活動など）を組み合わせた面的対策や、最高速度30キロの区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じた交通規制の実施等の対策を行う「ゾーン30」の整備を計画的に行います。

また、本市において平成26年度以降実施している通学路合同点検の結果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関が連携して実施する通学路の交通安全対策を推進するとともに、警察等関係機関と定期的に実施している交通事故多発危険箇所の合同点検を実施し、必要な対策や改善を行うなど継続的な取り組みを推進していきます。

(2) 幹線道路における事故対策の推進

幹線道路の交通事故対策は、今後とも、地域の方々の意見を聴きながら、事故危険箇所等の事故の発生割合の高い地点において、重点的に点検・対策を行っていきます。また、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく対策により、危険箇所の改善を各道路管理者に求めています。

(3) ドライバーに見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及

ドライバーに見やすい道路標識・道路標示・信号灯器（LED化）等は、運転の安全性を高めるものであり、より見やすいものにすることを関係機関に引き続き求めています。

(4) 歩行空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者、子ども連れの人など誰もが安全で円滑に通行できるように、歩行空間のバリアフリー化について推進していきます。

(5) 安全で快適な自転車利用環境の整備

歩行者と自転車利用者の安全と快適な自転車利用環境を作り出すため、通行量の多い幹線道路や十分なスペースを確保できる道路から、自転車通行空間の確保をするなどの取り組みを推進していきます。

(6) 高齢者等の生活維持のための公共交通機関等の整備

高齢者等が、交通事故の危険を冒して自動車等を運転しなくとも生活を営むことができるよう、公共交通機関等の充実を求めています。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全の意識、行動を、一朝一夕に身に付け習慣化させることは困難であることから、成長過程に合わせ、段階的かつ体系的な交通安全教育を引き続き推進していくことが重要となっています。年代ごとに段階的かつ体系的に交通安全教育を行う上で、中核となって役割を果たす者を明確にすることも重要です。

未成年者の交通安全教育に関しては、家庭、学校、地域等が連携の上それぞれの役割を果たしつつ、その中で保護者の役割は重要であることから、親から子への交通安全教育の手法についても検討すべきと考えます。

学校における交通安全教育については、学校が家庭や地域と連携して行うことが重要と考えます。

成人については、公安委員会、自動車教習所、安全運転管理者、運送事業者が行う教育を柱として行うべきと考えます。

高齢者については、自治体、家庭を中心として地域ぐるみで行うことが必要と考えます。

なお、高齢者に対するアドバイス活動は、民生委員、医師等、高齢者と日常的に接する立場の人々もそれぞれの立場の特性を生かして支援できるため、地域ぐるみでそれぞれの立場からサポートするネットワーク作りが必要となっています。

これら各年代層に応じた思想について、関係機関と連携して推進していきます。

(2) 交通安全教育効果の一層の向上

学校教育においては、地域の人材活用なども含めた学校における交通安全教育の一層の充実を図る必要があります。

参加・体験・実践型の交通安全教育は、座学中心の指導方法に比べて参加者に具体的に危険予測・危険回避等の行動を身に付けさせるため、教育効果が高いものと考えられることから引き続き推進していきます。

(3) 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等

シートベルトの着用者と非着用者、あるいはチャイルドシートの使用者と非使用者については、致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）や死亡重傷率（交通事故死傷者数に占める死者数や重傷者数の割合）に大幅な相違が見られ、シートベルトの着用やチャイルドシートの使用が交通事故死傷者数の減少に極めて効果的であることから、引き続きシートベルトやチャイルドシート等の安全装置の適正使用の徹底を図っていきます。

(4) 飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶については、ハンドルキーパー運動等の広報啓発活動を引き続き推進していきます。

(5) 日常的な安全運転の徹底について

安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死傷事故件数が多くなっているため、車両を運転する際に遭遇する様々な危険に対して、的確な予測・判断・行動がとれるための交通安全教育の在り方を検討していきます。

(6) 歩行者への反射材等の活用促進

夜間の歩行中の交通事故防止には反射材の活用が効果的であり、より一層の活用促進を行う必要があります。歩行者への反射材の活用を促進するために、従来の反射材配布などの啓発活動を引き続き推進していきます。

(7) 正しい自転車利用

自転車については、近年、交通ルール無視に対する歩行者からの批判が大きな社会問題となっており、自転車に関する対策を総合的に進めることが必要となっています。

自転車が加害者となりうることを踏まえ、自転車は車両であり車道通行が原則であることなど自転車の運転者教育について、様々な機会を通じて推進していきます。

また、道路交通法上の自転車運転者講習の受講命令の対象となる危険行為について、更なる周知を図っていきます。

3 安全運転の確保（運転者教育等の充実）

運転免許を取得しようとする者に対する教育や、運転者に対する再教育は、より充実させるとともに、特に、高齢運転者による事故の増加を抑止するため、高齢者講習を始めとする高齢運転者対策の更なる充実・強化を求めています。

更に、40歳代、50歳代の運転者による自動二輪車乗車中の交通事故死傷者数が増加傾向にあることから、装備、車両点検、正しい乗り方、自らの体力の認識等について、再教育を受ける機会を増やしていくよう求めています。

4 道路交通秩序の維持（効果的な交通指導取締りの推進等）

交通指導取締りについては、真に交通事故防止に効果があるものとなるよう、交通事故実態の分析、取締りの計画、実施及び検証を的確に実施していくよう求めています。

5 被害者支援の推進

交通事故被害者に対する支援については、既存の奨学金や支援制度の紹介、相談機関の紹介などを行っていくこととします。