

# 第11次

## 沼田市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

沼 田 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、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）が制定されました。

本市においては、昭和46年以降、5年ごと10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。

尊い命が突然失われる死亡事故は毎年のように発生しているほか、その他人身事故など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、市民にとって大変身近なものであり、緊急かつ重要な課題であることから、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指し、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11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、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、交通情勢に応じた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、交通事故による被害者を減少させることで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                  | 3  |
| 1 交通事故の現状                   | 3  |
| 2 道路交通を取り巻く今後の展望            | 8  |
| 交通安全計画における目標                | 9  |
| 交通安全対策のポイント                 | 10 |
| 1 高齢者と子どもの安全確保              | 10 |
| 2 歩行者及び自転車の安全確保             | 10 |
| 3 生活道路における安全確保              | 11 |
| 4 交通事故が起こりにくい環境づくり          | 11 |
| 講じようとする施策                   | 13 |
| 1 道路交通環境の整備                 | 13 |
| 2 交通安全思想の普及徹底               | 14 |
| 3 安全運転の確保（運転者教育等の充実）        | 16 |
| 4 高齢運転者による事故を防ぐ安全対策の推進      | 17 |
| 5 道路交通秩序の維持（効果的な街頭指導活動の推進等） | 17 |
| 6 被害者支援の推進                  | 17 |

## 計画の基本理念

本市では、全国的な動向と同様に少子高齢化や人口減少といった深刻な問題に直面しています。そ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、誰もがこころ豊かに暮らし、しあわせを実感できる社会を実現することがきわめて重要であり、交通安全の確保は最も重要な要素の一つとなっています。

本市では、交通安全の重要性が広く認識され、これまでに様々な対策がとられてきたこともあり交通人身事故は減少傾向にあるものの依然として高い水準であることから、更なる対策を継続する必要があります。

交通安全のための施策を講ずるにあたっては、持続可能な開発目標（SDG'S）を念頭に、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します。

そうしたなか、「人優先」の交通安全思想を基本とし、特に高齢者、障がい者、子どもなど、いわゆる交通弱者といわれる方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、「第11次群馬県交通安全計画」に基づき、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、第11次沼田市交通安全計画を策定するものです。

### 1 人に係る安全対策

自動車等の安全な運転を確保するため、運転者の知識・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、交通安全意識の徹底・指導の強化を図ります。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ことが極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させていきます。



【園庭における交通安全教室】

### 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。特に、道路網の整備については人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るなど、混合交通に起因する危険を排除する施策を充実させていきます。

### 3 これからの5年間において特に注視すべき事項

#### (1) 先進的安全技術の普及

今日の自動車の安全技術の大きな進歩により、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及し、運転操作ミスによる事故減少への貢献が見込まれます。

また、自動運転についても更に高いレベルでの実用化が期待されています。

#### (2) 新型コロナウイルス感染症に配慮した対策

本市では、長期化するコロナ禍に対応するため、「with コロナ」を掲げ、コロナと共存する長期的な戦略を講じることとし、コロナをきっかけに新しいライフスタイル、沼田市創造のチャレンジを進めています。交通安全政策においても、コロナの影響は、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。「with コロナ」をきっかけに新しい交通事故防止対策を臨機応変に着手します。



【本市のコロナ対策シンボルマーク】



【感染予防に配慮した交通安全活動】

# 交通事故の現状と分析

## 1 交通事故の現状

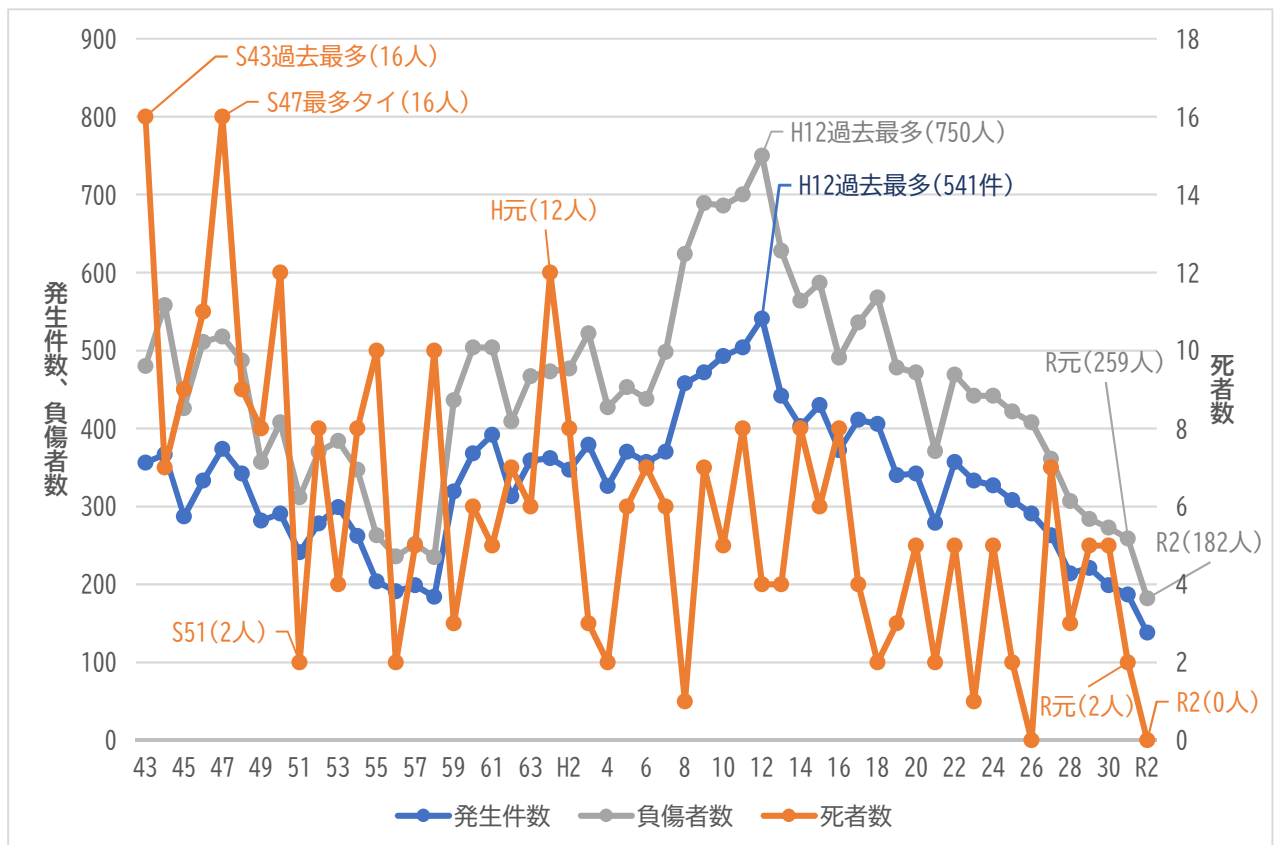
### (1) 総論

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年以降は減少に向かい、昭和51年には2人まで減少しました。その後、一時的に増加傾向となり平成元年に12人となりましたが、それ以降は再び減少傾向に転じ、10人未満で推移しています。

第10次計画期間にあたる平成28年以降の死者数は、令和元年の2人、令和2年の0人と、計画で掲げた目標の2人以下を達成しました。特に令和2年は平成26年に続き、昭和43年以降2回目の交通事故死ゼロを達成しました。しかし、第10次計画期間の年間平均死者数は3.0人と、第9次計画期間の2.8人より増加傾向で推移しています。

交通人身事故発生件数及び負傷者数については、過去最悪の平成12年（人身事故発生件数541件、負傷者数750人）以降は減少傾向となっており、特に負傷者数では第10次計画期間では目標に掲げた265人以下を令和元年の259人、令和2年の182人と、2年続けて目標を達成しています。

【グラフ1：交通人身事故発生件数・負傷者数・死者数の推移】



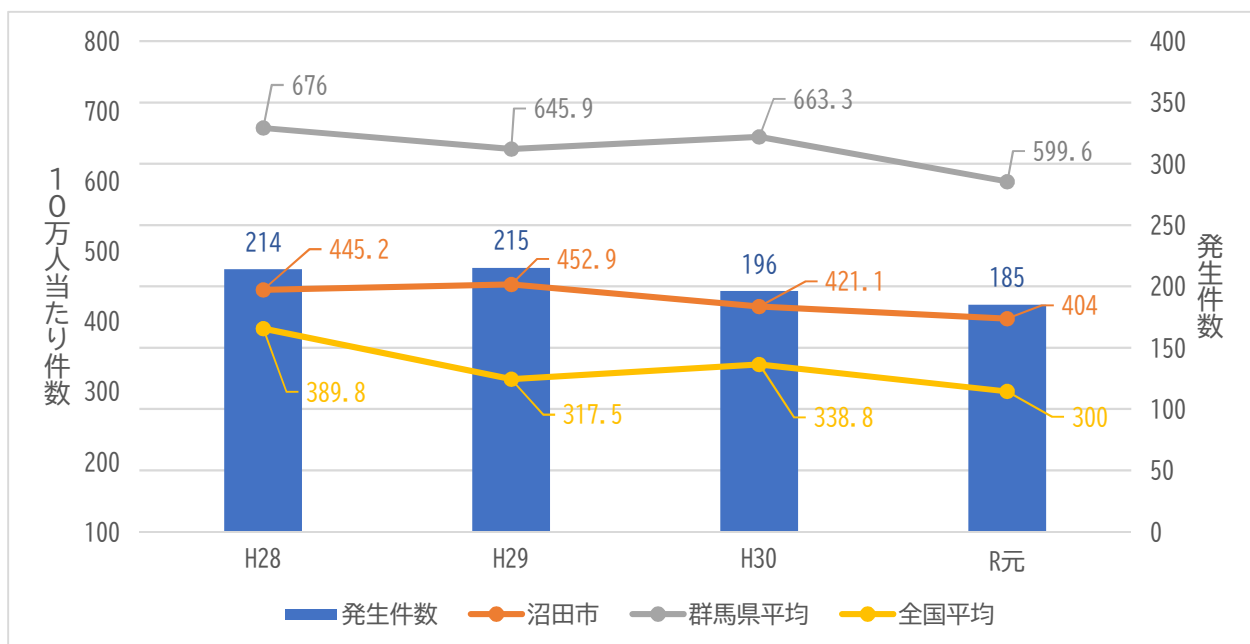
## (2) 近年の交通事故の特徴

### ア 第10次計画における人口10万人当たりの交通人身事故発生件数及び負傷者数

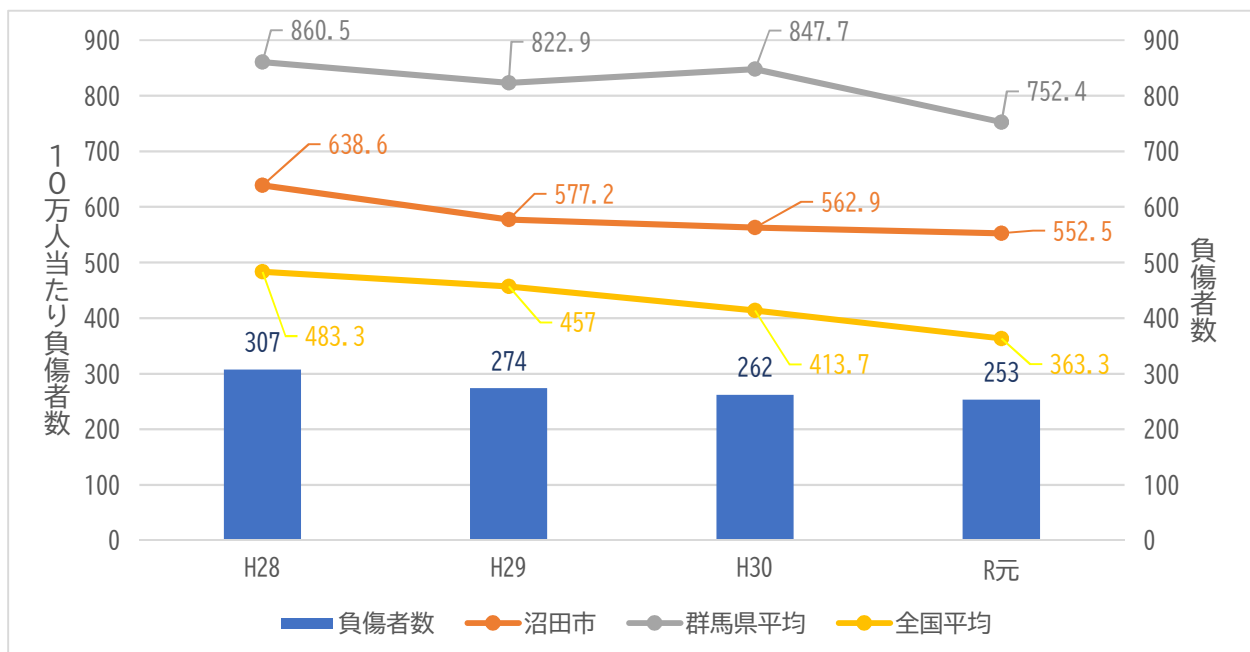
交通人身事故発生件数は、平成28年以降、250件以下で推移し、令和2年には138件となっています。なお、負傷者数は、平成29年以降300人以下で推移し、令和2年には182人となっています。

本市の人口10万人当たりの交通人身事故発生件数及び負傷者数は、群馬県内では低い水準で推移していますが、全国平均と比較すると高い状況となっています。

【グラフ2：人口10万人当たりの交通人身事故発生件数】



【グラフ3：人口10万人当たりの負傷者数】



※ 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11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。

イ 交通事故死者数と高齢者の死者数の関係

交通事故死者数は、第10次計画期間については各年5人以下で推移していますが、死者総数は15人、そのうち65歳以上の高齢者の死者数は7名となっています。

【表1：第10次計画期間における交通事故死者数と高齢死者数の状況】

|           | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 合計   |
|-----------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 死者数（人）    | 3     | 5     | 5     | 2    | 0    | 15   |
| うち高齢者数（人） | 0     | 4     | 2     | 1    | 0    | 7    |
| 割合（％）     | 0.0   | 80.0  | 40.0  | 50.0 | －    | 46.7 |

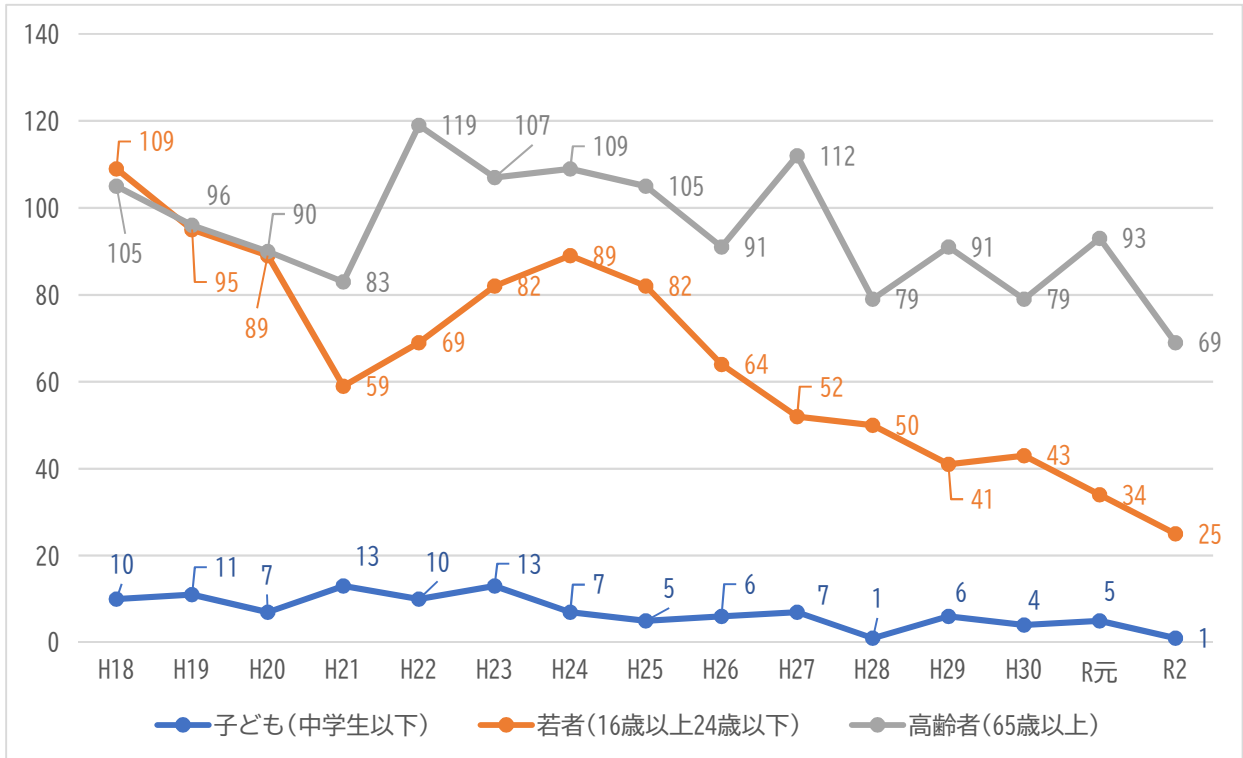
ウ 子ども・若者・高齢者が関係する交通人身事故発生状況

・子どもが関係する交通人身事故はほぼ横ばいとなっており、若者が関係する交通人身事故については、減少傾向にあります。令和2年は総件数138件に対し25件で全体18.1％となっています。

・高齢者が関係する交通人身事故件数はほぼ横ばいとなっています。令和2年は、総件数138件に対し69件で、全体の約50％を占める結果となりました。



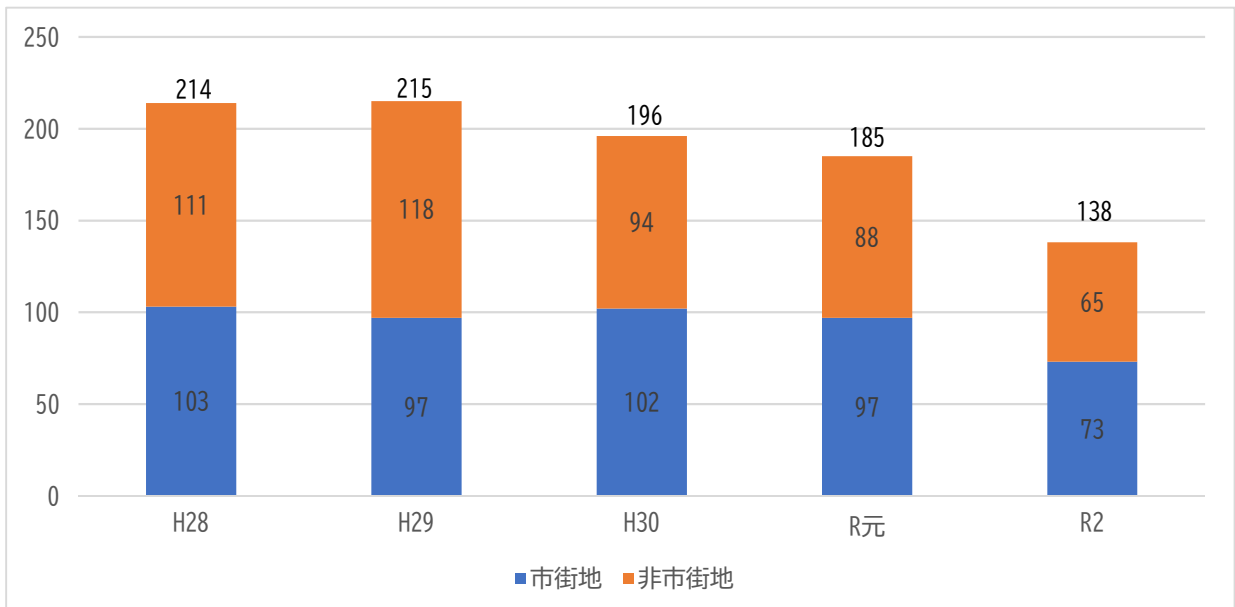
【グラフ4：子ども・若者・高齢者が関係する交通事故発生件数の推移】



## エ 発生場所別交通人身事故発生状況

交通人身事故を発生場所別で見ると、市街地と非市街地を比べると平成28年、29年は非市街地の割合がやや高くなっていましたが、非市街地での事故が平成30年は94件（全体の48.0%）、令和元年は88件（全体の47.6%）、令和2年は65件（全体の47.1%）となり、市街地の割合がやや高くなっていきます。

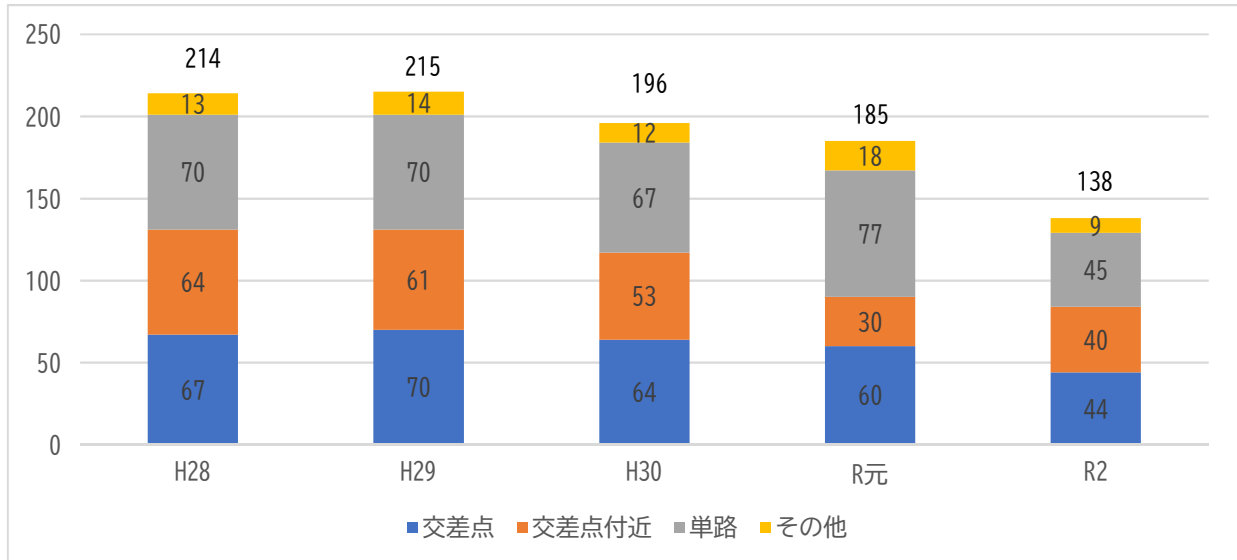
【グラフ5：発生場所別交通人身事故発生状況】



### オ 道路形状別交通人身事故発生状況

交通人身事故を道路形状別で見ると、令和2年は、交差点と交差点付近（側端から30m以内）での発生件数が計84件で、全体の60.9%、単路での発生件数が45件で、全体の32.6%となっており、交差点と交差点付近での事故が多くなっています。

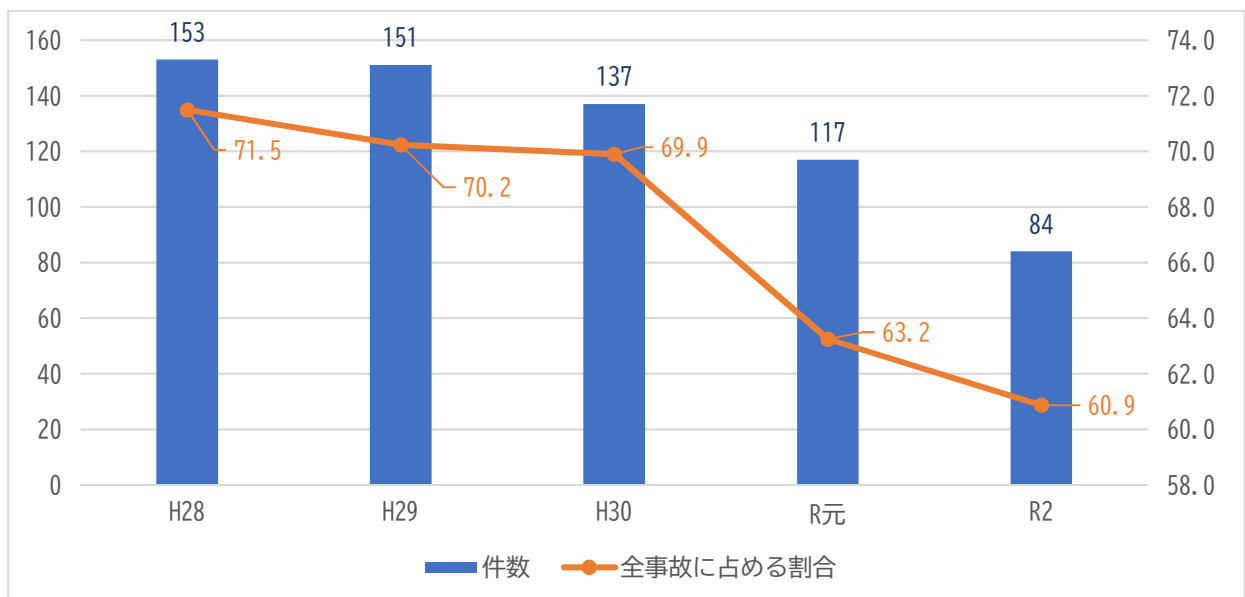
【グラフ6：道路形状別交通人身事故発生状況】



### カ 安全運転義務違反による交通人身事故発生状況

交通人身事故を原因別で見ると、「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。令和2年の安全運転義務違反による事故は、84件で全体の60.9%となっています。

【グラフ7：安全運転義務違反による交通人身事故件数の推移】



## 2 道路交通を取り巻く今後の展望

本市においては、人口減少に伴い運転免許保有者数は減少傾向にありますが、高齢化の影響により、高齢者の運転免許保有者数は増加傾向にあります。中山間地特有の地形的環境、市域の広さ及び公共交通機関の少ない等の現状から、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している状況です。そのため、多くの市民が日常的に自動車を利用する機会が多くなることに伴い、交通事故に遭う危険性も高くなっています。

その対策として、平成30年から実施している高齢者運転免許自主返納支援事業の効果もあり、運転免許自主返納者数は増加傾向にあることから、引き続き、返納しやすい環境整備が必要となります。また、道路交通環境の整備や、先進安全技術を有する自動車の普及などの高齢者による交通事故のリスクを低くする要素の進化、普及が期待されます。

新型コロナウイルス感染症の直接的、間接的影響が様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想されることから、今後、交通情勢はもとより、経済社会情勢についても敏感に反応し、これまで以上に柔軟な交通安全対策を講じていくことが必要になります。

【表2：沼田市における運転免許保有者数及び高齢者運転免許自主返納数の状況】

|                  | 平成28年  | 平成29年  | 平成30年  | 令和元年   | 令和2年   |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 保有者数（人）          | 35,045 | 34,756 | 34,327 | 33,903 | 33,565 |
| うち高齢者数（人）        | 9,509  | 9,801  | 9,979  | 10,171 | 10,387 |
| 割合（％）            | 27.1   | 28.2   | 29.1   | 30.0   | 31.0   |
| 高齢者運転免許自主返納者数（人） | 103    | 164    | 285    | 379    | 289    |

※ 各年12月末現在の数値

※ 高齢者は65歳以上

※ 高齢者運転免許自主返納者数は沼田警察署管内の数値

【表3：沼田市内の自動車保有状況】

|         | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度  |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 保有台数（台） | 47,098 | 47,087 | 46,916 | 46,685 |

※ 各年3月末現在の数値

# 交通安全計画における目標

人命尊重の理念に立って、関係機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、市民の交通安全に関する自助、共助の取組を支援することにより、交通事故の減少が継続するよう努めます。

交通事故による死傷者ゼロを目標に、究極的には、交通事故のない「安全で安心に暮らせるまち」を実現することを目指します。

## 【数値目標】

- |                        |        |
|------------------------|--------|
| ① 年間の交通事故発生後24時間以内の死者数 | ゼロ     |
| ② 年間の交通人身事故発生件数        | 175件以下 |

第10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。同計画期間中、令和元年（2人）及び令和2年（0人）は目標数値を下回る結果となり、特に令和2年には交通事故死者数ゼロを達成しました。しかし、平成28年（3人）、平成29年（5人）及び平成30年（5人）は、目標数値を上回る数値となり、計画期間の年間平均死者数は3人となりました。

このような状況ではありますが、過去2回交通事故死者数ゼロを達成していることから死者ゼロを目標値とします。

また、新たな目標として人身事故発生件数を掲げます。

今後も、更なる交通事故のない安全安心なまちを目指し、事故の発生そのものを抑制させることを念頭に、適時適切な対策に取り組みます。

|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| 年間死者数(24時間以内)<br>ゼロ  | 第10次計画期間中に死者数ゼロを1回達成したため、ゼロを目指す  |
| 人身事故年間発生件数<br>175件以下 | 第10次計画期間における年間平均発生件数(192人)の約10%減 |

# 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。交通事故死者数に占める高齢者の割合は依然として高止まりの状態にあります。群馬県内においても、令和2年は、死者数45人のほぼ半数に当たる24人が65歳以上の高齢者でした。

令和2年5月に滋賀県大津市において、保育所外の移動中に多数の園児が交通事故により死傷するという大変痛ましい事故が発生し、その後も度々子どもが被害者となる交通事故が発生したことから、保育園等がその周辺区域において散歩等の園外活動等の安全を確保するため設定する「キッズゾーン」を創設し、地域の実情に合わせキッズゾーンの設定について検討することとされています。

本市では、近年、交通事故による死者数が5人前後で推移しており、第10次計画期間中における死者数は15人で、そのうち高齢者死者数は7人となっています（P5表1参照）。第11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交通安全対策を推進します。

高齢者と子どもの安全確保の対策については、歩道や通学路の整備など安全・安心な歩行空間の確保及び区域を定めて時速30キロの速度規制を実施し、区域内の自動車の走行速度の抑制を図る「ゾーン30」の整備や道路標示の塗り直しなどの生活道路対策の推進に加え、高齢者と子どもの特性・地域の交通情勢に踏まえた交通安全教育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、高齢者は他の年齢層と比較して、自宅近くで死亡事故に遭う傾向が高いことから、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。

高齢者による自動車の運転については、事故に遭わない、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。また、運転免許返納後日常生活における不自由のない移動手段の構築に向け、公共交通について引き続き検討します。

## 2 歩行者及び自転車の安全確保

一般社団法人日本自動車連盟が令和2年8月に行った調査によると、群馬県内における信号機のない横断歩道での歩行者横断時の自動車の一時停止率は13.9%であり、全国平均の21.3%を大きく下回る結果となっています。

【表4：信号機のない横断歩道における歩行者横断時の一時停止率(全国上位と群馬県)】

| 順位     | 1位   | 2位   | 3位   | 4位   | 37位  |
|--------|------|------|------|------|------|
| 都道府県名  | 長野県  | 兵庫県  | 静岡県  | 新潟県  | 群馬県  |
| 停止率(%) | 72.4 | 57.1 | 54.1 | 49.4 | 13.9 |

このような状況を踏まえ、歩行者の安全確保については「人優先」の考えのもと、車

両運転者に対して横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先であることを再徹底するなど、車両運転者の遵法意識及び歩行者に対する保護意識の向上を図る必要があります。

一方、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機に従うことなどの交通ルールの周知徹底を図るとともに、横断前・横断中の安全確認、反射材の着用など自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

また、高齢者や子どもにとって身近な道路である生活道路や通学路、市街地の幹線道路では、横断歩道の適切な管理、歩道の整備等をはじめとする、安全・安心な歩行空間の確保を推進する必要があります。

自転車の安全確保については、群馬県交通安全条例の改正により、令和3年4月1日から自転車保険加入の義務化及び自転車用ヘルメット着用が努力義務化されることから、全ての年齢層へのヘルメットの着用推奨、自転車の点検・整備に加え、自転車保険への加入を推進する必要があります。さらに、正しい交通ルールやマナーを学ぶ機会を設ける必要があることから、引き続き小中学校などでの交通安全教育が重要になります。また、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。

### 3 生活道路における安全対策

第10次計画期間の市道等の生活道路における交通人身事故件数は386件と全体の約40.7%を占めている状況となっています。

このような状況を踏まえ、生活道路における安全確保は、歩道整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善等のほか、道路管理者及び交通管理者による「ゾーン30」の整備など、引き続き自動車の速度抑制を図る道路交通環境整備、危険箇所には注意を促す対策などを推進していく必要があります。

【表5：第10次計画期間の生活道路における交通人身事故発生状況】

|                | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 計    |
|----------------|-------|-------|-------|------|------|------|
| 発生件数(件)        | 214   | 215   | 196   | 185  | 138  | 948  |
| うち市道等における件数(件) | 72    | 89    | 89    | 74   | 62   | 386  |
| 割合(%)          | 33.7  | 41.4  | 45.4  | 40.0 | 44.9 | 40.7 |

### 4 交通事故が起こりにくい環境づくり

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多くなっています。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りにくい対策が必要となっています。

「人」については、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

齡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重要です。

「車両」については、今後、衝突被害軽減制動制御装置を備える車両が更に普及することが見込まれることから、交通事故件数の減少及び事故による被害の軽減等が期待されます。

「交通環境」については、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、車両の速度抑制の対策などが必要です。



# 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、下記の対策を推進します。

#### ア 通学路の歩道整備等の推進

小中学校・幼稚園・保育所等に通う児童生徒の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を積極的に推進するとともに、車両の速度を抑制するための交通注意看板や「ゾーン30」による区域規制、路側帯の設置・拡幅、道路標示などの対策を計画的に推進します。

また、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、警察等の関係機関と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。

#### イ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、歩行空間のバリアフリー化について推進していきます。



【交通注意看板の設置】

### (2) 幹線道路等における交通安全対策の推進

#### ア 事故危険箇所対策の推進

死傷事故が発生した箇所及び地域の方々や関係機関等からの意見・要望を受けた危険箇所について、警察等関係機関と連携し、事故抑止対策を行っていきます。

#### イ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際には、速やかに該当箇所の道路交通環境等の事故発生の要因について調査するとともに、警察等関係機関と連携し、発生要因に即した所要の対策を講じます。

#### ウ 交通安全施設の高度化

交通事故の多発を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、信号器のLED化、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等に関係機関に求めて行きます。

### (3) 安全で快適な自転車利用環境の総合的整備

自転車と歩行者の事故を防止するため、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、自転車専用通行帯や自転車の通行位置を示した道路等の整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

(4) 公共交通機関等の整備及び利用の促進

高齢者等が、自動車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。

(5) 冬季の安全な道路交通の確保

積雪・凍結路面对策として、坂道の多い市内特有の状況に対応し、交通事故を未然に防ぐため、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を求めています。

## 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。

児童生徒への交通安全教育については、学校中心となり家庭や地域と連携して行うことが重要です。また、自転車を使用することが多い児童生徒に対しては、交通社会の一員であることを認識し、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併せて充実させる必要があります。



【小学校における交通安全教育】

成人については、公安委員会、自動車教習所、安全運転管理者等による教育を柱として行うことが重要です。

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重要であり、民生委員や医師など、高齢者と日常的に接する立場の人々による、地域ぐるみでサポートするネットワークづくりが必要となっています。

これら各年齢層に応じた交通安全思想の普及啓発について、関係機関・団体等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



【運転者を対象とした交通安全推進事業】

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) シートベルト着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底

シートベルトの着用、チャイルドシートの使用については、ともに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、引き続き安全装置の適正使用の徹底が図られるよう積極的な広報啓発活動を展開します。

(4) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

(5) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、広報誌、SNS、インターネット等のあらゆる広報媒体を活用し、市内の交通事故の実態を踏まえた具体的で訴求力の高い広報を行います。

(6) 日常的な安全運転の徹底

安全不確認、脇見運転等の、いわゆる安全運転義務違反に起因する死傷事故が高い割合を示していることから、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あり方を検討していきます。

また、現在、社会問題となっている故意的な幅寄せや車間距離不保持などの妨害運転による危険行為（あおり運転）に対しても、的確な判断・行動をとるための交通安全教育を検討します。

(7) 反射材・自発光材の活用促進

夜間の歩行中の交通事故防止には反射材等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。また、全国的に自転車に関連する交通事故が多発傾向にあり、発生すれば重傷事故に直結するおそれがあることから、歩行者に対する従来の反射材配布などに加えて、自転車利用者への反射材等の活用を促進するための広報啓発活動を推進していきます。

(8) 正しい自転車利用の推進

近年、全国の自転車の絡む交通死事故は増加傾向にあり、また、令和2年中の県内の中・高校生の自転車事故発生件数は全国ワースト1位であることから、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。



【反射材使用啓発ポスター】



自転車は被害者だけでなく、加害者となりうることを周知するとともに、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上に向け、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、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について、周知を図ります。

### (9) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道等の死亡事故では、自動車の横断歩道手前での不十分な減速が多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道の歩行者優先義務を再認識させるための交通安全教育や交通指導取締り等を引き続き推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道の使用及び信号機の遵守の徹底等交通ルールの周知と併せ、横断歩道にて停止した車両に対し、謝意を伝えるなど良好な道路環境の構築のため、あらゆる機会を通じて周知を図ります。

## 3 安全運転の確保（運転者教育等の充実）

関係機関と連携し、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を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、高齢者講習をはじめとする高齢運転者対策の更なる充実・強化を図ります。



【群馬県交通安全条例改正周知用チラシ】



【横断歩道優先啓発チラシ】

## 4 高齢運転者による事故を防ぐ安全対策の推進

全国的に、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も進展していくことを踏まえ、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の普及促進を一層進めます。

その一方で、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解を進める取組を推進します。

また、高齢者の交通事故防止対策の一環として、運転免許証自主返納支援事業を積極的に推進するとともに、返納しやすい環境の整備等を引き続き推進します。

【運転免許証自主返納事業チラシ】

## 5 道路交通秩序の維持（効果的な街頭指導活動の推進等）

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結果等を踏まえた街頭指導活動の強化を引き続き推進します。

更に、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、横断歩行者妨害、交差点関連違反等交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反等の交通指導取締りを実施するよう求めています。



【夜間交通街頭指導活動】

## 6 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引き続き行っていくこととします。