

第12次 沼田市交通安全計画

(令和8年度～令和12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11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。

この結果、交通事故によって死亡した人は、平成元年の12人を最後に一桁台で推移しており、交通人身事故の件数についても、平成30年以降は200件以下を保つなど確実に効果を上げております。

しかしながら、尊い命が突然失われる死亡事故は依然として発生しているほか、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12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、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まち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 高齢者とこどもの安全確保	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	12
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極めて重要であり、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（SDGs）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。

そうした中、「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12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12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一人が、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、普及啓発活動の充実に努めます。



【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の充実に努めます。

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。

一方で、安全性の確保を前提として、性能を過信・誤解することのないよう、正しく理解し、利用するように広報啓発していくことが重要です。

(2) 外国人運転者等への対応

経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、在住外国人や外国人観光客も増加傾向にあります。

今後、外国人運転者の増加が見込まれる中、外国人運転者のみならず、歩行者や自転車の利用者に対しても、日本の交通ルールを十分に理解してもらい、交通事故のリスクが高まらないように対策を講じることが重要です。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安情勢、感染症など、様々な安全に関する要請が高まる中、交通安全にかかわる部署はもとより、多様な専門分野との間で、より柔軟かつ効果的な連携をしていくことが重要です。



【イベント参加者へ交通安全啓発を行う交通指導員】

交通事故の現状と分析

1 交通事故の現状

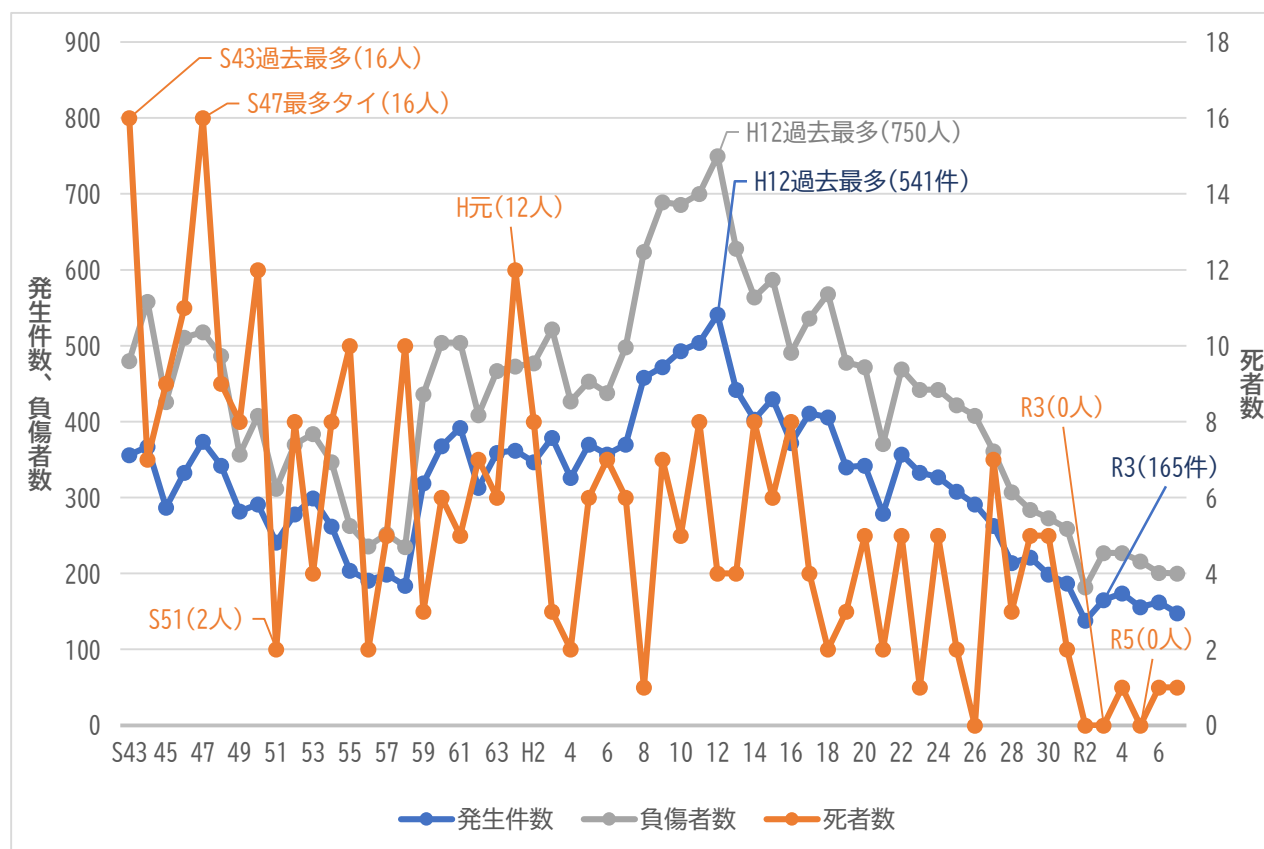
(1) 総論

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11次計画期間にあたる令和3年以降の死者数は、令和3年、令和5年と、計画で掲げた目標の交通事故死者数ゼロを達成しました。さらに、第11次計画期間の年間平均死者数は0.6人と、第10次計画期間の3.0人より減少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、特に第11次計画期間における人身事故発生件数については、令和3年の165件以降、目標に掲げた175件以下を毎年達成しています。

【グラフ1：交通人身事故発生件数・負傷者数・死者数】



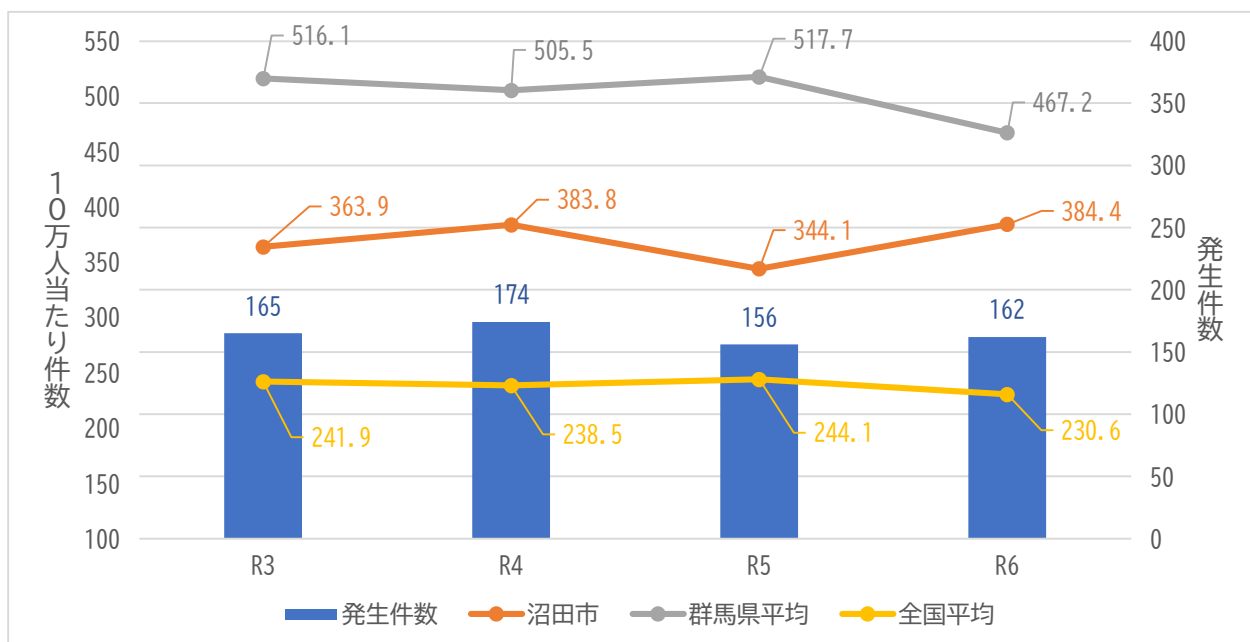
(2) 近年の交通事故の特徴

ア 第11次計画期間中における人口10万人当たりの交通人身事故発生件数及び負傷者数

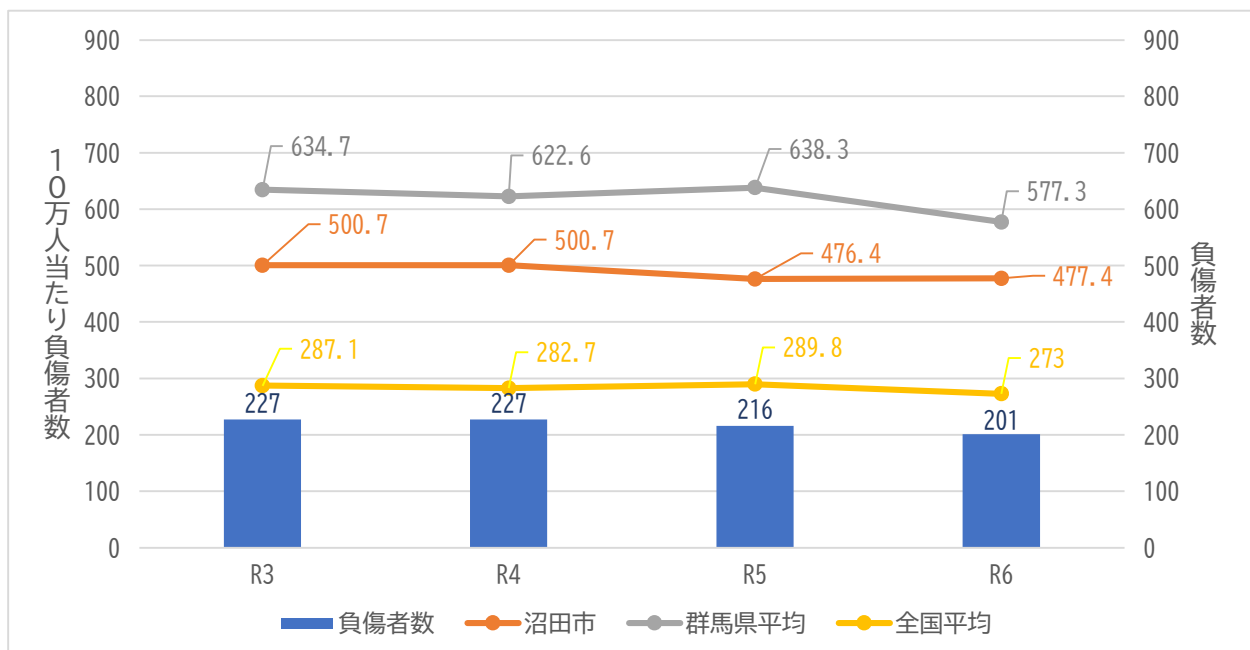
交通人身事故発生件数は、令和3年以降、200件以下で推移し、令和7年には148件となっています。なお、負傷者数は、令和3年以降250人以下で推移し、令和7年には200人となっています。

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10万人当たりの交通人身事故負傷者数】



※ 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）、「令和6年 群馬の交通事故統計（発行：群馬県警察本部交通部交通企画課）、「交通事故発生状況表」（発行：沼田警察署交通課）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11次計画期間において、各年1人以下で推移していますが、死者総数は3人、そのうち65歳以上の高齢者の死者数は2人となっています。

【表1：第11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】

		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
死者数（人）		0	1	0	1	1	3
	うち高齢者数（人）	0	1	0	0	1	2
	割合（％）	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	66.7

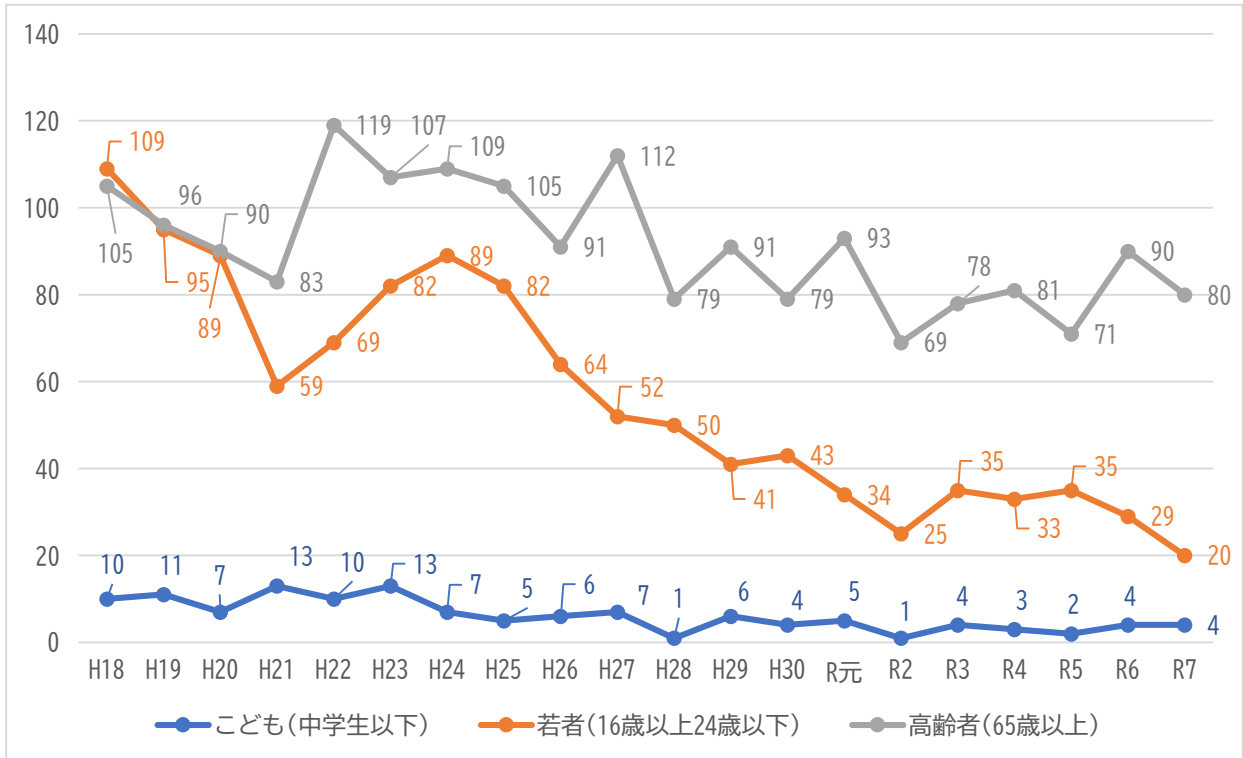
ウ こども・若者・高齢者が関係する交通人身事故発生状況

・こどもが関係する交通人身事故は、ほぼ横ばいとなっています。第11次計画期間において、各年5人以下で推移しています。

・若者が関係する交通人身事故は、減少傾向にあります。令和7年は、総件数148件に対し20件で、全体の13.5%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7年は、総件数148件に対し80件で、全体の約54%を占める結果となりました。

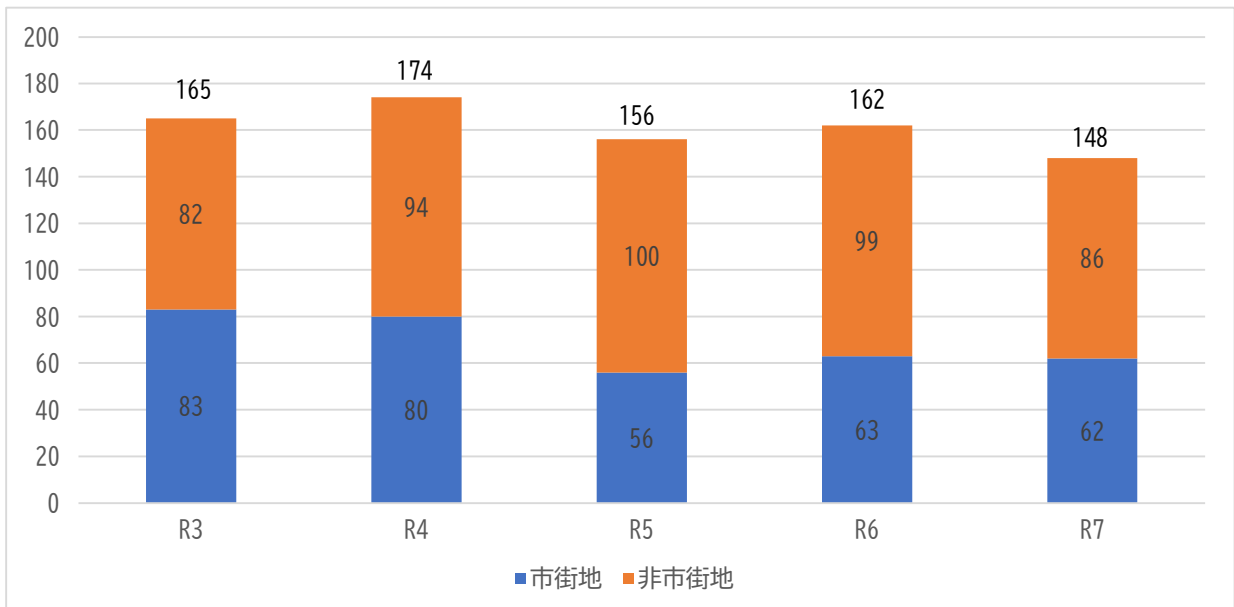
【グラフ4：子ども・若者・高齢者が関係する交通人身事故発生件数】



エ 発生場所別交通人身事故発生状況

交通人身事故の発生場所別では、市街地と非市街地を比べると令和3年は市街地の割合が約50%となっていました。令和4年以降は非市街地での事故の割合が高くなり、令和4年は94件(全体の54.0%)、令和5年は100件(全体の64.1%)、令和6年は99件(全体の61.1%)、令和7年は86件(全体の58.1%)となっています。

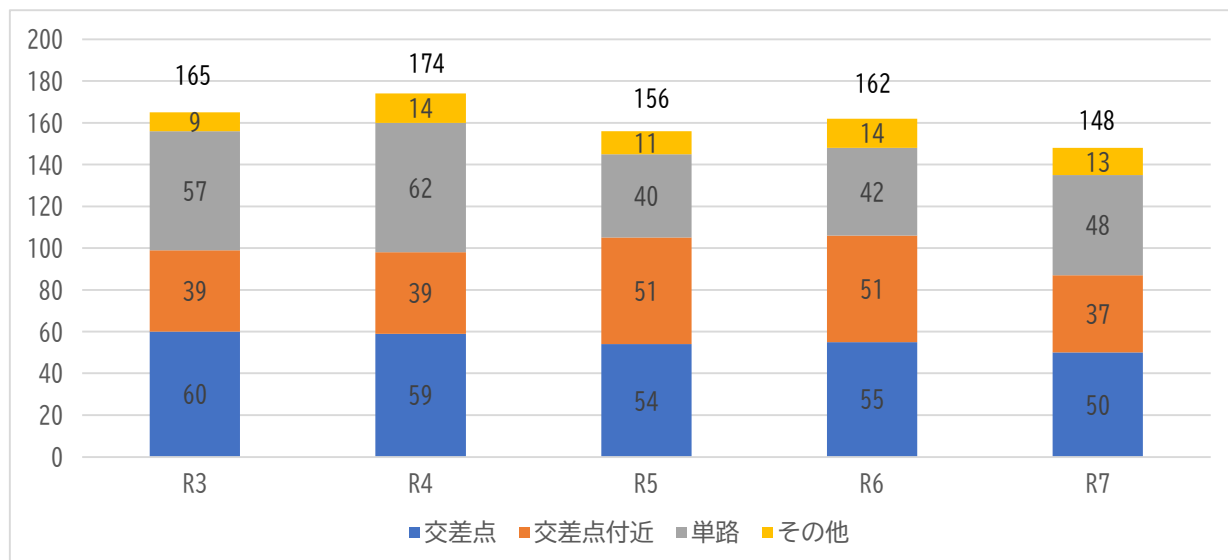
【グラフ5：発生場所別交通人身事故発生状況】



オ 道路形状別交通人身事故発生状況

交通人身事故の道路形状別では、令和7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87件で、全体の58.8%、単路での発生件数が48件で、全体の32.4%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。

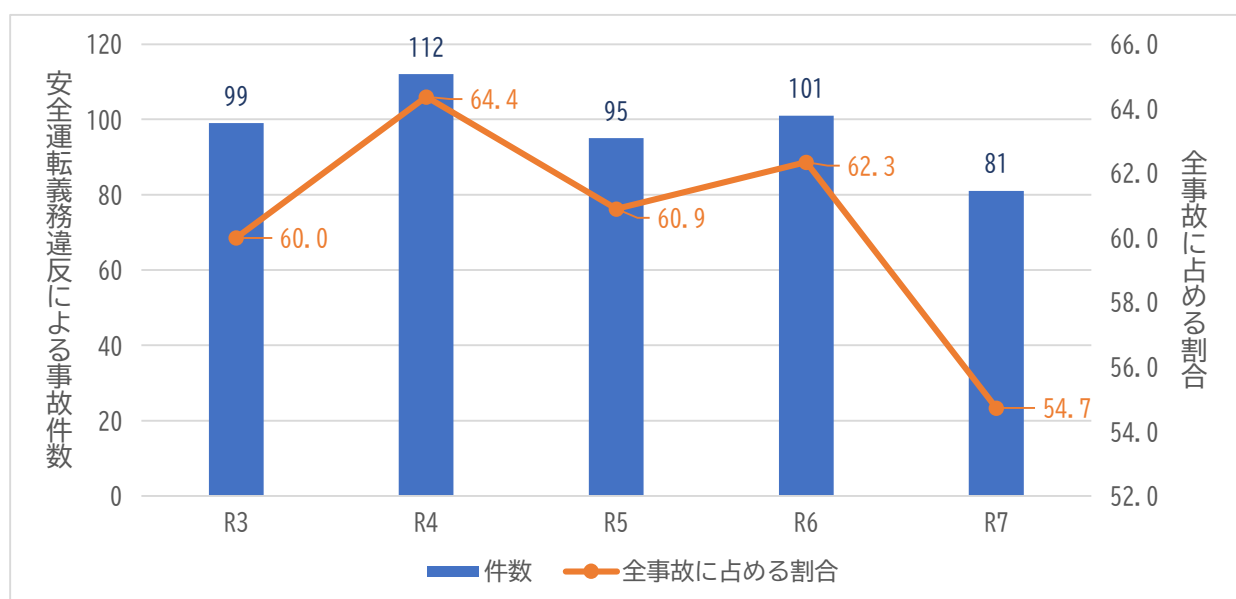
【グラフ6：道路形状別交通人身事故発生状況】



カ 安全運転義務違反による交通人身事故発生状況

交通人身事故の原因別では、「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6割を超える割合で推移しています。令和7年の安全運転義務違反による事故は、81件で全体の54.7%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発生状況】



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。中山間地域特有の地形的環境、市域の広さ及び公共交通機関が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近年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により、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。

一方で、小型モビリティ*の登場により交通環境の複雑化が懸念されるため、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。

あわせて、都市計画や公共交通に関する関係計画との緊密な整合・連携のもと、都市機能や居住の誘導、公共交通ネットワークの維持・活性化を推進し、自動車に過度に依存せずとも安全に移動できる都市構造への転換を図る必要があります。

小型モビリティ* 電動キックボードやペダル付き電動バイク、ミニカーなど、自動車よりコンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいいます。

【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者数の状況】

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
保有者数（人）	33,261	33,021	32,582	32,151	31,734
うち高齢者数（人）	10,589	10,713	-	11,094	11,713
割合（%）	31.8	32.4	-	34.5	36.9
高齢者運転免許自主返納者数（人）	319	304	265	282	288

※ 各年 12月末現在の数値

※ 高齢者は65歳以上

※ 令和5年の運転免許保有者数のうち高齢者数については、システムの切り替え等により集計不能

※ 高齢者運転免許自主返納者数は沼田警察署管内の数値

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 | 145件以下 |

第11次計画において、年間の交通事故発生後24時間以内の死者数をゼロにすることを目標としました。同計画期間中、令和3年及び令和5年は目標の死者数ゼロを達成しました。しかし、令和4年、令和6年及び令和7年は、いずれも1人の尊い命を失う結果となり、計画期間の年間平均死者数は0.6人となりました。

このような状況ではありますが、第11次計画期間中に交通事故死者数ゼロを2回達成していることから死者ゼロを目標値とします。

また、年間の人身事故発生件数については、第11次計画期間中の交通人身事故の平均発生件数が161件であることを考慮し、平均値比1割減の年145件以下を目標とします。

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めます。

年間死者数(24時間以内) ゼロ	第11次計画期間中に死者数ゼロを2回達成したため、ゼロを目指す
人身事故年間発生件数 145件以下	第11次計画期間中の年間平均発生件数(161件)の約10%減

交通安全対策のポイント

1 高齢者とこどもの安全確保

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、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6年では、死者数49人のうち73.5%に当たる36人が65歳以上の高齢者となっています。

また、群馬県内におけるこどもが関係する交通人身事故の発生件数は、平成28年度の401件から増減を繰り返しながら減少傾向が続き、令和6年には371件となりました。

本市では、近年、交通事故による死者数が1人前後で推移しており、第11次計画期間中における死者数は3人で、そのうち2人が高齢者でした（P5表1参照）。第12次計画においても「人優先」の交通安全思想を踏襲し、高齢者やこ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。

高齢者とこどもの安全確保を推進するためには、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キロメートル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、高齢者とこどもの特性・地域の交通情勢を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を図ることも必要となります。

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、安全確保の取組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、運転免許返納後の日常生活における不自由のない移動手段の構築に向け、公共交通の仕組み・在り方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7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59.8%であり、全国平均の56.7%をわずかに上回る結果となっています。

【表3：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	23位
都道府県名	長野県	岐阜県	福岡県	熊本県	群馬県
停止率(%)	88.2	78.0	77.7	77.4	59.8

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たことから、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確保

第11次計画期間中の市道等の生活道路における交通人身事故発生件数は359件と全体の44.6%を占め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、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、危険箇所を注意を促す対策などを必要に応じて検討していく必要があります。

また、令和8年9月1日から、改正道路交通法施行令の施行により、生活道路*における自動車の法定速度が時速60キロメートルから時速30キロメートルに引き下げられるため、各関係機関と協力し速度抑制に向けた取組を強化し、交通人身事故減少に努めます。

生活道路* 主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などが無い道路のこと

【表4：第11次計画期間中の生活道路における交通人身事故発生状況】

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	計
発生件数(件)	165	174	156	162	148	805
うち市道等における件数(件)	72	73	75	71	68	359
割合(%)	43.6	42.0	48.1	43.8	45.9	44.6

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重要です。

「車両」については、今後、衝突被害軽減ブレーキ等を備えた車両の普及が更に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・保育園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組を推進します。



【交通注意看板の設置】

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む全ての人が、安全に安心して通行できるよう、平坦性が確保された歩道等を整備します。

(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、事故抑止対策に取り組みます。

また、都市計画事業を活用し、交差点改良や歩行空間の整備を推進します。

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

交通事故を防止するため、関係機関が行う信号機の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を推進し、安全かつ円滑・快適な交通の確保に努めます。

(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パー

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ても日常生活を送ることができるよう、公共交通等の利便性向上を図ります。

(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推進します。

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

交通安全の意識や行動を、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、学校が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自覚を持つことや、自転車利用に関する道路交通の基礎知識を身につけることが重要であり、併せて交通安全意識や交通マナーに係る教育を充実させる必要があります。

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、民生委員や医療（機関）関係者など、高齢者と日常的に接する立場の人々が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ます。



【保育園における交通安全教育】



【小学校における交通安全教育】



【事業所における交通安全教育】

(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具体的に危険予測・危険回避等の行動が身に付くなど、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。

また、令和6年11月に施行された自転車の酒気帯び運転の罰則対象化について広報啓発を徹底します。

(5) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、広報紙、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に努めます。

(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

夜間における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図る必要があります。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、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ます。

(8) 正しい自転車利用の推進

県内の中学・高校生の自転車事故発生件数は全国ワースト1位（令和6年中）であったことから、「自転車安全利用五則」を活用するなど、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの向上に向け、交通



【反射材使用啓発ポスター】

安全教育が必要となっています。

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、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。

また、令和8年4月施行予定の自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）について広報啓発を徹底します。



【自転車マナーアップ周知用チラシ】

(9) 横断歩行者の安全確保

自動車による横断歩道手前での不十分な減速により、信号機のない横断歩道等の死亡事故が発生しているため、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等に関する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。



【横断歩道優先啓発チラシ】

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。

また、令和8年9月から生活道路における自動車の法定速度が時速60キロメートルから時速30キロメートルに引き下げられることを踏まえ、関係機関と協力し安全運転の周知に努めます。

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や、健康状態の変化に起因する高齢運転者による事故が発生していること、また、運転者の高齢化が進んでいくと見込まれることを踏まえ、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を一層促進します。

その一方で、先進技術に対する過信や誤解による事故を防止するため、先進技術に関する正しい理解の促進に取り組みます。

また、高齢者の交通事故防止対策の一環として、運転免許証の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を引き続き進めます。

あぶない!と思ったら...
～ 沼田市高齢者運転免許証自主返納支援事業 ～

沼田市では、高齢者の運転による交通事故の減少を図るため、すべての運転免許証を返納する満65歳以上の市民を対象に、支援事業を実施しています。自動車などの運転に不安を感じている方は、ぜひご検討ください。

○支援内容（運転時1回のみ）
1 沼田市電子地域通貨「てんくー」ポイント（5,000円分）
2 運転経歴証明書発行手数料の全額補助

○申請先
沼田交通安全協会
TEL: 0278-23-0369

○注意事項
運転後は運転は出来ません。
沼田交通安全協会以外では支援事業は受けられません。
<問い合わせ> 沼田市役所地域安全課 TEL: 0278-23-2111

運転経歴証明書とは
運転免許証に代わる公的な本人確認書類として利用できます。

【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ます。



【県民交通安全運動における街頭広報活動】

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。