

第 1 1 次
渋川市交通安全計画
(令和 3 年度～令和 7 年度)

令和 3 年 7 月
渋 川 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、本市では安全で安心なまちづくりを推進する中で、10次にわたり交通安全計画を作成し、各種の交通安全対策を実施してきました。

この結果、昭和43、45年に25人を数えた本市における交通事故による死者数は減少を続け、平成19年以降は一桁台で推移しており、発生件数及び負傷者数も減少傾向を示しています。

これは、関係機関、民間団体等との協働により、継続して実施してきた各種交通安全啓発活動による市民の交通安全意識向上の成果であると考えられます。

しかし、依然として交通事故により尊い人命が失われており、交通事故は市民の安全で安心な生活を脅かす重大な危険要因となっています。

近年においても高齢運転者による事故、子どもが被害に遭う痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子ども達のかげがえのない命を交通事故から守っていくことが重要です。

交通事故の防止は、市及び関係機関のみならず、市民一人一人が絶えず、継続して取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して総合的かつ長期的に諸施策を推進していく必要があります。

「第11次渋川市交通安全計画」は、交通安全対策基本法第26条第1項及び渋川市交通安全条例第3条第2項の規定に基づき、令和3年度から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指針を定めたものです。

本計画を「やすらぎとふれあいに満ちた“ほっと”なまち」を将来像とする「第2次渋川市総合計画」における交通安全対策の推進に係る基本計画として位置づけ、具体的かつ積極的に施策を展開します。

市及び関係機関等においては、市内の交通実態等に即して交通安全に対する施策を具体的に定め、交通事故の発生を抑止し交通事故による死者0人を目指し、これを推進するものとします。

目 次

計画の基本理念	1 P
第1章 交通事故のない社会を目指して	4 P
1 交通事故のない社会を目指して	
2 歩行者の安全確保	
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	
4 役割分担と連携強化	
第2章 道路交通の安全についての目標	5 P
1 交通事故発生状況の推移	
2 交通事故の現状	
3 道路交通を取り巻く今後の状況	
4 計画における目標	
(1) 第10次計画の目標達成状況	
(2) 第11次計画における目標	
第3章 交通安全対策を考える視点	10 P
1 今後の交通安全対策を考える視点	
2 重視すべき視点	
(1) 高齢者の安全確保	
(2) 子どもの安全確保	
(3) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	
(4) 生活道路における安全確保	
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	
第4章 講じようとする施策	15 P
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で安心な歩行空間等の整備	
(2) 公共交通網の整備及び高齢者の移動手段の確保	
(3) 無電柱化の推進	
(4) 効果的な交通規制の推進	
(5) 自転車利用環境の総合的整備	
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(7) 総合的な駐車対策の推進	
(8) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	
(9) 道路の占用の適正化の推進	
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	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	
(5) 地域における交通安全活動への参加、協働の推進	
3 その他の施策	
(1) 高齢運転者による事故の多発を踏まえた安全対策の推進	
(2) 交通指導取締りの強化	
(3) 救助、救急活動の充実	
(4) 被害者支援の推進	
資料編	29 P

計画の基本理念

【交通事故のない社会の実現】

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していくことが極めて重要となります。

本市では令和2年中に、およそ165人に1人の割合で道路交通事故死傷者が発生しており、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現における重要な課題であります。

道路交通事故による死傷者数は着実に減少してきてはいるものの、依然として多くの被害が発生しております。また、交通事故がもたらす社会的、経済的損失を勘案し、交通事故のない社会を目指すことを再認識する必要があります。

悲慘な交通事故の根絶に向け、交通安全対策をより一層推進していかなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全、また、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。

交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会であり、このような「人優先」の交通安全思想を基本とした、あらゆる施策の推進が必要です。

【高齢者が安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者等の交通事故とともに、高齢運転者による事故防止対策が喫緊の課題となっており、地域において高齢者が自家用車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが必要です。

高齢化が進展する本市においては、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ、豊かな人生を送ることができる社会、さらに年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を関係機関等との連携によって構築することを目指します。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を定めます。

具体的には、交通社会を構成する「人」、「車両等の交通機関」、「交通環境」の三要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査及び分析や政策評価を充実させ、成果目標を設定した施策を策定し、これらを市民の理解と協力の下、強力に推進します。

(1) 人に対する安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識及び技能の向上、交通安全意識の徹底及び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ります。

また、市民が自ら安全で安心な社会の実現を目指そうとする意識が極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。

さらに、市民が身近な地域や団体において、安全で安心な地域づくりに積極的に関与する仕組みづくりにも取り組みます。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを起こすものとの前提の下で、それらのエラーが交通事故の発生に結びつかないよう、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協力を行います。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網や交通安全施設等の整備及び老朽化対策等を図ります。

人優先の考えの下、人の移動空間と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充実させます。

2 計画期間において注視すべき事項

(1) 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るほか、自動運転技術やMaaSなどの新たなモビリティサービスの活用が進められています。

先進技術の導入により、ヒューマンエラーの防止を図るとともに、人手不足の解消への寄与が期待されますが、同時に安全性を確保することが重要となります。

※ M a a S (Mobility as a Service)

I C T (情報通信技術) の活用により、各種交通手段の最適な組み合わせを継ぎ目のないひとつのサービスとして提供しようとする新たな「移動」の概念。

(2) 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及んでおり、様々な課題や制約が生じているほか、市民の生活様式や交通行動にも影響が出ています。

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、このような状況下にあっても確実に交通安全を図るため、安全に関わる関係機関等が柔軟に連携し、必要となる対策に臨機応変に着手することが必要です。

3 横断的に重要な事項

(1) 救助、救急活動及び被害者支援の充実

交通事故の発生時に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるためには、迅速な救助、救急活動と負傷者の治療の充実を図ることが重要です。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づき、交通安全分野においても、交通事故被害者等に対する支援を図ることが重要です。

(2) 参加、協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市町村、関係機関等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要となります。

そのため、市が行う交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域における地域の特性に応じた取組等により、参加、協働型の交通安全活動を推進します。

第1章 交通事故のない社会を目指して

1 交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない安全で安心な社会を目指す必要があります。

近年、高齢運転者による交通事故や子どもが関係する交通事故が後を絶たないことから、高齢化の進展への対処とともに、子育てを支援する社会の実現が求められる中、時代のニーズに応じた交通安全の取組が必要とされています。

交通事故による死傷者数を0人にすることを目指し、交通事故のない社会の実現に向けて、地域総ぐるみの積極的な取組が必要となります。

特に、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で活動を強化することが重要です。

その際、行政、学校、家庭、職場、民間団体等がそれぞれの役割を担いながら連携を強化し、また市民が交通安全に関する各種活動について、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加、協働していくことが必要です。

2 歩行者の安全確保

市民の大半が運転免許を有し、生活のあらゆる場面で自動車を利用することが多い本市においては、自動車運転中及び同乗中の交通事故死亡者が多い傾向にありますが、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行う必要があります。

特に生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、まちづくりの視点に立った交通安全の推進に当たっては市及び関係機関の役割が極めて大きくなります。

さらに、地域の安全性を総合的に高めるため、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進することが有効かつ重要です。

4 役割分担と連携強化

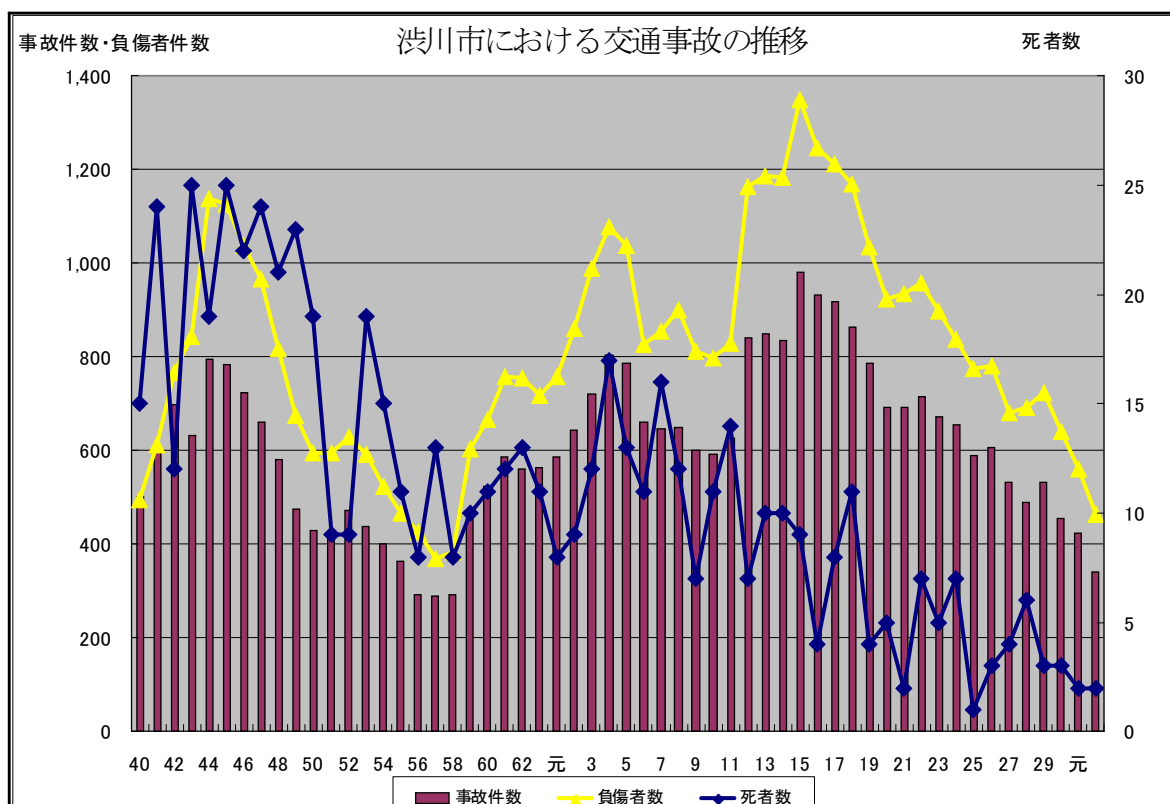
行政のほか、学校、家庭、職場、民間団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割を分担しながら連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対し、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

第2章 道路交通安全についての目標

1 交通事故発生状況の推移

本市における交通事故は、発生件数及び負傷者数が昭和44年、死者数は昭和43年と45年にピーク（25人）に達しました。その後、交通事故発生件数は下降線をたどり、昭和51年まで13年連続で減少しました。

昭和57年には、発生件数、負傷者数がピーク時のおよそ3分の1、死者数では約半数となりましたが、昭和59年以降、発生件数、負傷者数ともに増加傾向に転じ、平成15年には事故発生件数、負傷者数ともに過去最悪を記録するなど、高い水準で推移しましたが、翌年以降、事故発生件数、負傷者数ともに減少傾向となっています。



第10次計画期間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
発生件数	490	533	454	425	340
死者数	6	3	3	2	2
負傷者数	691	725	640	561	464

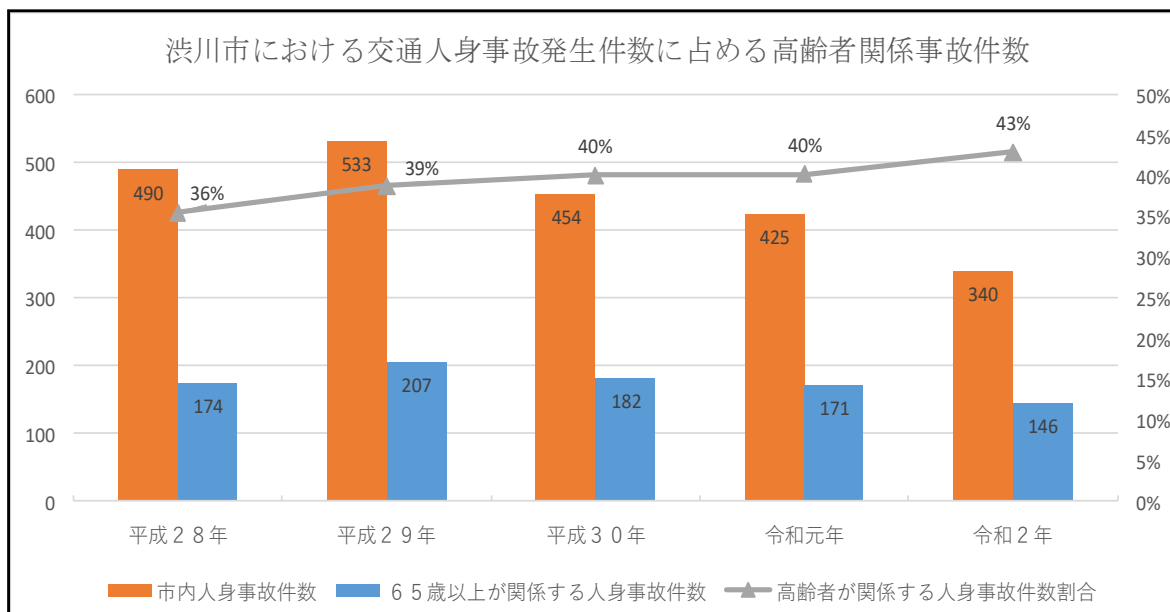
（資料提供：渋川警察署交通課）

2 交通事故の現状

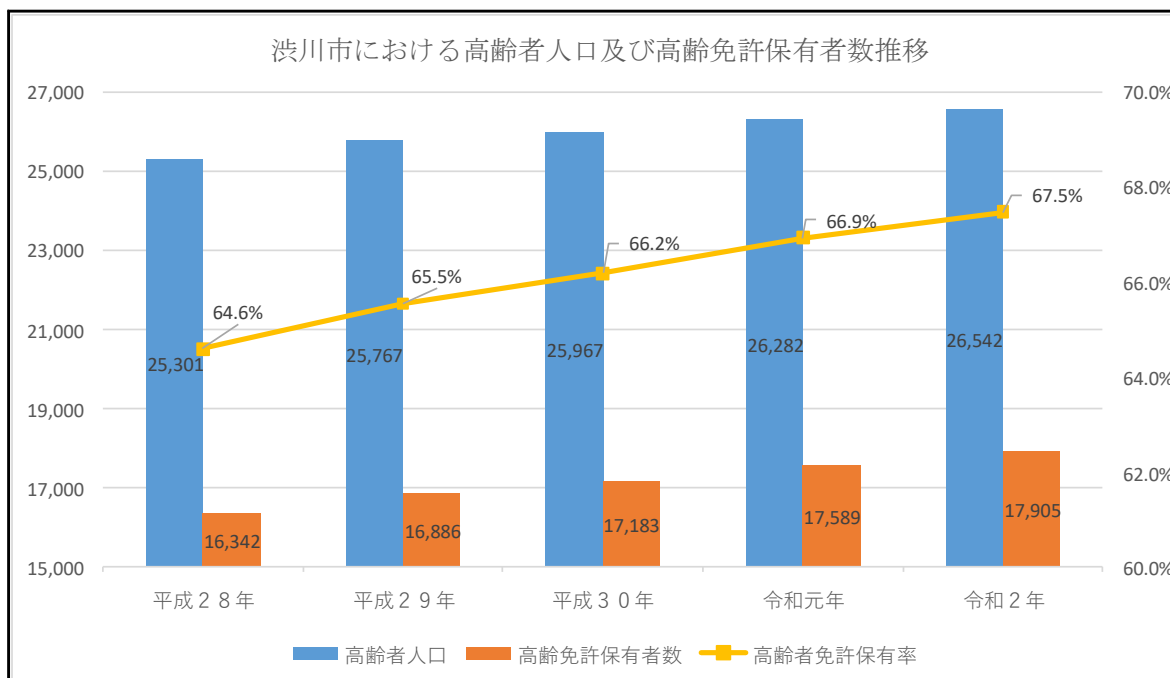
本市においては、高齢者の関係する交通人身事故件数が全体の約40％程度を占め、年々増加傾向にあります。

高齢者の事故の増加原因は、高齢者数の増加と高齢者の免許保有率の増加に起因していると考えられます。

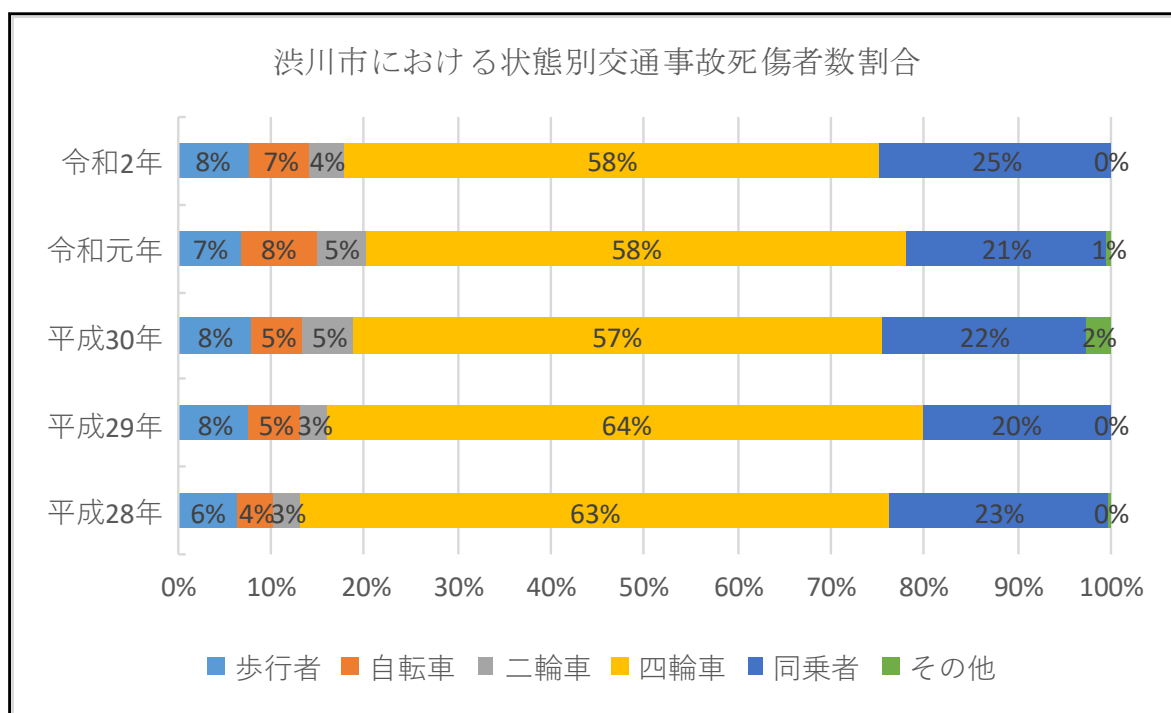
また、車社会である本市においては、死傷者数に占める運転者及び同乗者の割合が、減少傾向ではあるものの、非常に高い数値で推移しています。



(資料提供：渋川警察署交通課)



(資料提供：渋川警察署交通課)



(資料提供：渋川警察署交通課)

3 道路交通を取り巻く今後の状況

本市における運転免許保有率は令和2年12月末現在、人口の73%と高く、5万5千人以上の市民が日常的に自動車を利用しています。

こうした中、主要地方道高崎渋川線バイパスの全線開通及び上信自動車道の一部開通等の幹線道路の進展により、市内交通の利便性が大きく向上しました。

道路交通網が進展する反面、高速度での重大事故の発生交通量の増加が懸念されるなど、交通環境を取り巻く情勢は依然として厳しい状況にあります。

さらに、高齢化の進展による高齢者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考えられており、高齢者の安全確保に向けた対策の強化が必要となります。

一方で、先進安全技術の普及等、リスクを低減する要素の増加も予想されており、道路交通を取り巻く状況は複雑に変化していくことが見込まれます。

特に、新型コロナウイルス感染症の直接的、間接的な影響が様々な課題や制約を生じ、生活様式や交通行動に影響を及ぼすことが予想されることから、交通情勢はもとより、経済社会情勢の動向に臨機に対応した、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となります。

4 計画における目標

(1) 第10次計画の目標達成状況

第10次計画においては、死者数、死傷者数、交通人身事故発生件数の3項目について、第9次計画期間中の最低値を基準として、群馬県交通安全計画が定める削減率をもって目標値を設定しました。

死傷者数及び交通人身事故の発生件数については、平成29年に増加に転じた以外は、減少傾向を示し、令和2年に目標値を達成するに至りました。

一方、死者数については、平成28年の6名を最大値として、減少傾向で推移しましたが、目標値である死者数0人を達成するには至りませんでした。

なお、令和2年中の実績値については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛等の影響に対する慎重な分析が必要です。

第10次計画における目標値及び実績値

	目標値	実績値（令和2年）
年間の交通事故による死者数	0人	2人
年間の交通事故による死傷者数	510人以下	466人
年間の交通人身事故発生件数	400件以下	340件

(2) 第11次計画における目標

交通安全対策においては、交通事故のない社会の実現が究極の目標です。

本市における交通事故死者数は、昭和40年以降、約10～20名で推移を続け、平成19年以降は死者数が一桁台で推移し、平成25年においては最小値である死者1名を記録しています。

しかしながら、依然として交通事故により尊い人命が失われている状況にあることから、以下のとおり目標を設定します。

ア 年間交通事故死者数0人

前計画期間において目標達成がかなわなかったことから、引き続き目標として設定するものです。

イ 年間交通人身事故発生件数297件以下

群馬県が策定した「ぐんま・県土整備プラン2020」においては、群馬県における人口10万人当たりの交通人身事故発生件数が、全国ワースト上位であることから、「交通人身事故を令和11年までに50%以上減少」を目標として掲げています。

本市においてもこの目標の達成に向け、交通人身事故発生件数の減少を第11次計画の目標として設定します。

「ぐんま・県土整備プラン2020」に基づく令和7年の目標値が、令和元年比3割以上の減少となることから、本計画においては、この数値を準用し、交通人身事故発生件数の令和元年比3割以上の減少を目標として設定します。

上記の目標を達成するため、関係機関等との連携並びに市民の理解と協力の下、第4章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

第11次計画における年間交通人身事故発生件数目標値

	目標値	基準値（令和元年）
渋川市	297件以下	425件
群馬県（参考）	8,282件以下	11,831件

※ 第10次計画の終期である令和2年の交通事故件数実績値は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛等が影響していると考えられるため、計画目標値の算出に当たっては令和元年の実績（425件）を基準値として使用しています。

第3章 交通安全対策を考える視点

1 今後の交通安全対策を考える視点

第2章において示した本市における道路交通の現況及び今後の見通しを踏まえ、従来の交通安全対策を基本としながら、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展、普及等の変化に柔軟に対応し、より効果的な対策とするための改善を図りつつ、有効な施策の推進が必要となります。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底の2つを主軸とした交通安全対策を実施します。

2 重視すべき視点

(1) 高齢者の安全確保

第10次計画期間における本市の交通事故死傷者に占める高齢者の割合は20%以上を占めており、他の年代と比較して高い割合を示しており、増加傾向にあります。

今後も高齢化が進展することを踏まえ、高齢者が安全に、かつ安心して外出できる社会の実現が求められます。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策の推進が重要です。

また、運転免許を有しない高齢者の移動や日常生活を支えるための施策は、福祉や公共交通分野の政策とも連携を深めつつ推進することが重要となります。

ア 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段とする場合

高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策が重要となります。

また、年齢等に関わらず、すべての人が利用しやすい生活環境を設計する考え方に基づいた、バリアフリー化された道路交通環境の形成が必要です。

イ 高齢者が自動車等を交通手段とする場合

高齢運転者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰えを補う技術の活用、普及の積極的な推進を行う必要があります。

また、運転支援機能の過信等による事故を防止するため、運転支援機能等の限界、技術の進展状況の情報提供を併せて行うことが必要です。

高齢運転者については、運転者自身はもとより、家庭、地域等が運転

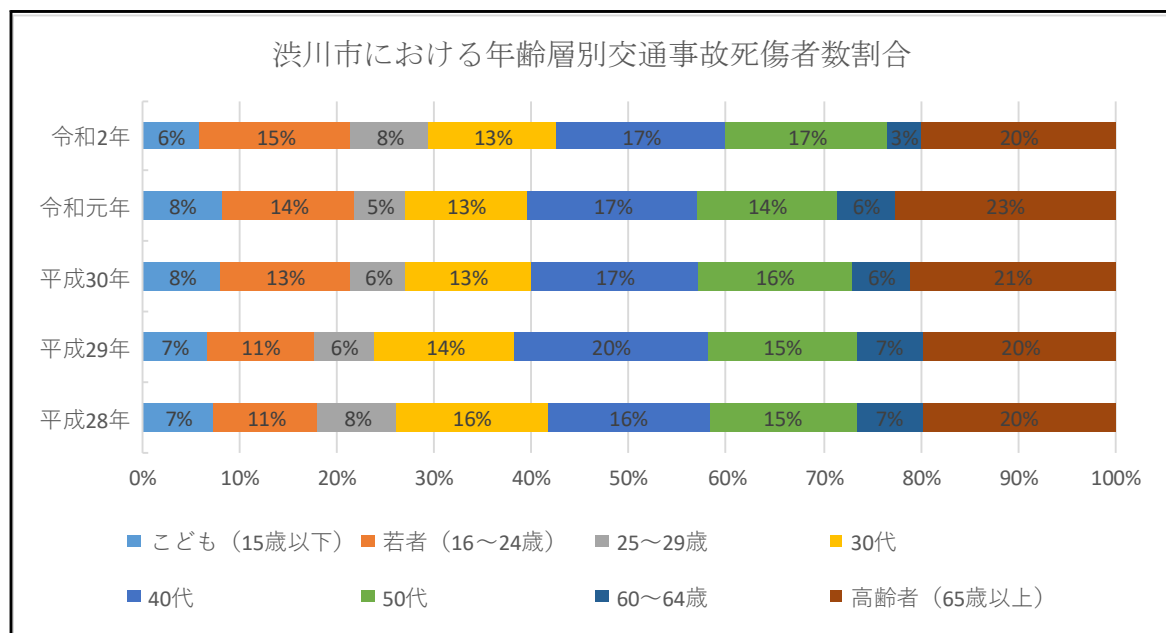
者の現在の運転技能を把握し、安全な運転の継続が困難である場合は、自主的に免許返納を行うことが重大事故の未然防止につながることから、高齢運転者に対する日常的な見守りが重要となります。

（２） 子どもの安全確保

安心して子どもを生み育てることができる社会を確立するため、子どもや親子が移動しやすい環境の整備が必要となります。

国内において、子どもの交通事故死者数は減少していますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学路等の子ども達が日常的に集団で移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等により安全で安心な歩行空間の確保を、関係機関との連携の下、積極的に推進することが重要です。

また、地域で子どもを見守っていくための取組も必要です。



（資料提供：渋川警察署交通課）

（３） 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

第10次計画期間における死者数16名の内3名が歩行者であり、また、死傷者数の10～15%を歩行者及び自転車乗用者が占めている状況です。

一般社団法人日本自動車連盟が行った令和2年の調査では、群馬県における信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率が13.9%と低い数値を示しており、歩行者優先の徹底は未だなされていません。

歩行者の安全確保は交通安全上、必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとっては、身近な道路の安全性を高めることが重要となります。

また、横断歩行者等が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上が必要です。

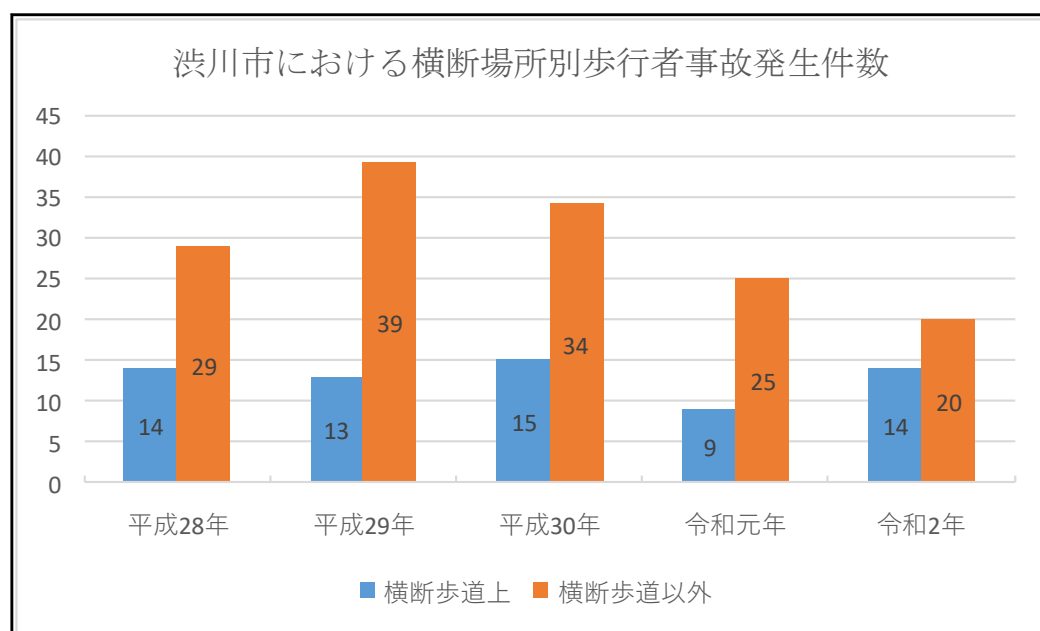
一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、横断時の安全確認の徹底等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する必要があります。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる一方で、歩行者等と衝突した場合には加害者となる側面があります。

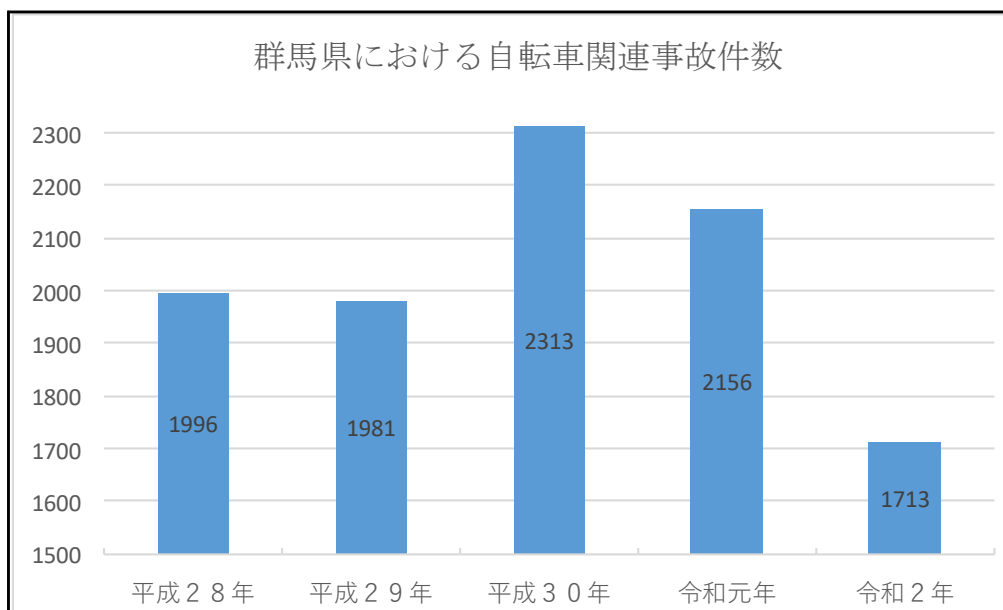
群馬県においては、自転車の関係する事故が年間約2,000件程度発生しており、重傷者や死亡者も出ていることから、自転車保険の加入が義務とされたほか、自転車利用者の自転車乗車用ヘルメット着用が努力義務とされています。

このような背景を踏まえ、自転車保険の加入促進、自転車の点検及び自転車乗車用ヘルメット着用の推奨等の促進を図る必要があります。

さらに、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ることも重要です。



(資料提供：渋川警察署交通課)



（資料提供：渋川警察署交通課）

（４） 生活道路における安全確保

群馬県の交通人身事故の約４割は生活道路において発生しています。

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含むすべての歩行者が安全に安心して通行できる道路交通環境を確保することが求められています。

そのためには、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を図ることが重要です。

生活道路の安全対策については、自動車の速度抑制を図るため、ゾーン３０の設定の進展や狭さくの設定等、道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及等により幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策及び道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要があります。

※ 狭さく
自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより運転者に対し減速を促す道路構造

（５） 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の進展に伴う地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全で安心な交通社会の実現に向けた取組の具体化が急がれており、市及び関係機関等の連携、協働により、地域に根ざした交通安全の課題解決に取り組むことが重要となります。

このような状況の中で、交通指導員や交通安全会等、地域の交通安全活動

を支える人材の高齢化が進んでいるため、すべての市民が、交通安全対策を自らの問題として関心を高め、安全で安心な交通社会の形成に向けた活動に積極的に参加するよう促す必要があります。

第4章 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

交通事故の発生時、重大な被害を受けやすい歩行者等の交通弱者を保護する観点から、道路交通環境の整備においては、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。

また、少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全に、かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、安全で安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

(1) 生活道路における人優先の安全で安心な歩行空間等の整備

従来の交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、「人」の視点に立った交通安全対策を関係機関等と緊密に連携して推進していく必要があります。

特に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備等、きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

地域住民の要望等に基づき、交通事故の多いエリアにおいて車両速度の抑制等の対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

安心して移動できる歩道空間ネットワークを整備するとともに、交通規制及び交通管制との連携を強化し、車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の優先通行を形成するゾーン対策を推進します。

また、歩行者、自転車利用者の安全な交通を確保する効果的な交通規制の導入、視認性の高い道路標識及び道路標示等の設置、車両速度を抑制する道路構造の形成による歩行者、自転車の通行を優先する安全対策を警察、道路管理者と連携して推進します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等の子ども達が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、定期的に通学路合同点検を実施し、点検の結果に基づくハード、ソフト両面の対策を学校、教育委員会、警察、道路管理者等が連携して推進します。

さらに、生徒及び児童の安全確保のため、通学路上のグリーンベルト

等の整備を推進するほか、ゾーン30の導入、感応式信号機の整備、横断歩道の拡充等の安全対策を警察に要請します。

また、保育所(園)・幼稚園・認定こども園の園児が日常的に散歩を行う園周辺等をキッズゾーンとして設定するほか、キッズガードによる見守り活動等、園児の安全確保に向けた取組を推進します。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含むすべての人が、安全かつ安心に参画できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された歩道の整備を行うほか、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等の適切な案内を行うなど、歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進します。

また、バリアフリー対応型信号機、障害者用の駐車スペース、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を関係機関との連携により推進します。

特に駅等の周辺においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を関係機関と連携して推進します。

安全で快適な歩行空間の整備を推進するとともに、横断歩道、バス停留所周辺及び視覚障害者誘導用ブロック上の悪質性、危険性の高い違法駐車等、円滑な移動を阻害する要因を排除するため、違法駐車車両の撤去等の積極的な取締りを関係機関と連携して行います。

(2) 公共交通網の整備及び高齢者の移動手段の確保

「渋川市地域公共交通計画」の策定により、人口減少や高齢社会に則した総合的な公共交通ネットワークを構築し、路線バス等の公共交通サービスの利便性向上を図るとともに、市内の輸送資源の総動員による効率的かつ効果的で持続可能な移動手段の確保、充実化を図る取り組みを推進します。

また、高齢者移動支援センターにおいて公共交通の利用に関する情報提供を行うほか、運転免許証を持たない高齢者の移動手段の確保を図ります。

(3) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、関係事業者と連携し、無電柱化を推進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

交通事故の発生状況等、地域の交通実態を踏まえ、交通規制の内容について検討し、交通事情の変化に応じた総合的な対策により、安全で円滑な交通の維持が図られるよう警察に要請します。

交通規制の導入及び改廃に当たっては、交通環境の変化により影響を受けることとなる地域住民への十分な情報提供が行われるように努めます。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故対策を講じるなど、安全な自転車利用環境を整備することから、交通実態等を踏まえた道路整備を推進します。

自転車の利用については、車両としてのルールの遵守や交通マナーの実践をしなければならないことの理解促進を図ります。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、道路設備等に対する日常の安全点検に努めます。

イ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集、分析、提供し、復旧や緊急交通路等の確保及び道路利用者等への情報提供等に資するため、関係機関と緊密に連携し、情報共有を行います。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

ア きめ細かな駐車規制及び違法駐車対策の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえ、物流の必要性や二輪車の駐車需要等にも配慮しつつ、円滑な交通を阻害する悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた、地域の実態に応じた規制及び取締りが行われるよ

う警察に要請します。

イ 駐車場等の整備

地域の駐車需要や都市計画等を踏まえ、パークアンドライド等の普及のための環境整備や駐車場の適正化を促進します。

※ パークアンドライド
最寄りの駅や停留所周辺の駐車場に自家用車等を駐車し、鉄道やバス等の公共交通機関に乗り継ぐ移動方式。

ウ 違法駐車を排除する気運の醸成、高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関との連携により、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成、高揚を図ります。

エ ハード、ソフト一体となった駐車対策の推進

駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等、地域の意見要望を踏まえた駐車規制の点検及び改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組を関係機関と連携して促進します。

また、違法駐車の取締り、積極的な広報啓発活動等、ハード、ソフト一体となった総合的な駐車対策を関係機関と連携して推進します。

(8) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造保全及び交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路工事のため、やむを得ない場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止または制限を実施します。

(9) 道路の占用の適正化の推進

工作物の設置、工事等のための道路占用の許可に当たっては、道路の構造保全及び安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件の維持管理の適正化について指導を行います。

また、道路交通に支障をきたす不法占用物件等については、実態把握及び指導、取締りによって排除を行います。

2 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下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他者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、成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、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。

(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の推進

基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能及び知識の習得を目標とします。

保育所(園)・幼稚園・認定こども園においては、家庭及び関係機関等と連携、協力を図りながら、日常の教育及び保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材等の整備を推進します。

関係機関等においては、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材、情報の提供等により、交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、交通指導員や交通安全会等による幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避するための意識及び能力を高めることを目標とします。

家庭及び関係機関等と連携、協力を図りながら、学校における教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成、配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関等においては、小学校で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられよう保護者を対象とした交通安全意識の啓発を行います。

さらに、交通指導員や交通安全会等による児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、他者の安全に配慮する意識の醸成を目標とします。

家庭及び関係機関等と連携、協力を図りながら、学校における教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成、配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関等においては、中学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報提供等の支援を行うとともに、地域における保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動する健全な社会人の育成を目標とします。

家庭及び関係機関等と連携、協力を図りながら、学校における教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車、自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。

特に、二輪車、自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成、配布等を実施します。

関係機関等においては、高等学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報提供等の支援を行うとともに、地域における補完的な交通安全教育の推進を図ります。

また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

オ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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の理解を深めるとともに、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標とした交通安全意識の啓発活動を推進します。

関係機関等と連携し、高齢者の交通安全教室等の開催を推進するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会の活用により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。

この際、高齢者の自発性を促すことに留意し、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材用品等の普及にも努めます。

さらに、高齢化の進展に対応し、高齢者が安全かつ安心に外出できる交通社会を形成するため、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育においては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育の実施に当たっては、交通安全教育に関する情報を共有し、関係機関等の求めに応じた資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、社会情勢の変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育が行われるよう努めます。

(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

渋川市交通対策協議会の構成機関及び関係機関等の相互連携により交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

交通安全運動の実施に当たっては、市広報等の各種媒体により事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、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、発展を図るとともに、関係機関が連携し、運動終了後も継続的かつ自主的な活動が展開されるよう、事故実態、地域の要望等を踏まえた実施に努めます。

イ 横断歩行者等の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分であることが多いため、横断歩道手前での徐行及び横断歩行者等がいる場合の一時停止義務の厳守に係る周知等、横断歩道等における歩行者優先義務に対する意識啓発を図ります。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従った横断といった交通ルール of 周知とともに、横断時の安全確認等、歩行者自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車は、配達や通勤、通学等、様々な目的で利用されている一方で、交通ルールや交通マナーに違反する自転車利用者の行動が問題となっています。そのため、自転車利用者に対し、交通ルールの遵守と交通マナーの実践の必要性について、交通安全教育等の充実により理解を求めます。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用し、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

自転車利用者は、加害者となる側面を有しており、交通社会の一員としての自覚、責任に対する意識の啓発を図るとともに、群馬県における自転車利用者の自転車保険加入が義務化されたことを踏まえ、自転車の定期的な点検整備及び自転車保険加入促進等の対策を推進します。

また、群馬県内における自転車乗車時の自転車乗車用ヘルメット着用の努力義務化を踏まえ、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、すべての自転車利用者に対して、ヘルメット着进行を促進します。

このほか、夕暮れ時から夜間における事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付け促進により、被視認性の向上を図ります。

年間を通じ「自転車のマナーアップ運動」を実施し、自転車利用者に対し交通ルールの遵守と交通マナー実践の呼びかけ、交通事故の発生及び危険、迷惑行為を防止します。

※ 自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用
(群馬県においては、条例により、すべての自転車利用者が乗車用ヘルメットの着用に努める必要があります。)

エ 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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります。

また、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるため、保育所(園)・幼稚園・認定こども園と連携した広報啓発、指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進します。

また、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、関係機関等と連携した反射材用品の配布活動等により普及促進を図ります。

カ 飲酒運転根絶の推進

飲酒運転根絶を求める住民意識の高まりを受け、本市では平成19年12月の渋川市議会定例会において、「飲酒運転根絶に関する決議」がなされました。

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啓発活動を引き続き推進するとともに、「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、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」という規範意識の確立を図ります。

※ハンドルキーパー運動

自動車を利用して飲食店などへ行く際、飲酒しない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が自動車の運転をして同席者を送り届けることにより、飲酒運転及び飲酒運転に起因する交通事故の発生を防止するための運動。

キ 効果的な広報の実施

市広報を始めとする各種広報媒体を活用し、交通事故実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施します。

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の活用、市及び自治会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、市民を交通事故から守るとともに、妨害運

転や飲酒運転等の悪質かつ危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

また、交通安全会等の広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

ク その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の関係する事故実態の広報を積極的に行います。
- (イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるよう意識啓発を図ります。
- (ウ) 夕暮れ時から夜間における重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等について、事故実態、危険性等を広く周知し、これらの違反防止を図ります。
- (エ) 自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を推進します。
- (オ) 夜間の自動車走行時における適切なハイビームの使用を推進します。
- (カ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関等と連携した広報啓発活動を推進します。

(４) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体等に対し、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

ア 交通安全に対する行政と民間団体間、民間団体相互の連携により、交通安全に関する地域総ぐるみの活動展開を図ります。

イ 交通指導員、交通安全会等、交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化します。

ウ 地域の状況に応じた交通安全教育を行う民間団体と連携し、民間団体が主体となった交通安全教育、普及啓発活動の促進を図ります。

エ 交通ボランティア等の高齢化が進展する中で、交通安全の取組を着実に次世代へつなげるため、幅広い年代の参画を促進します。

(5) 地域における交通安全活動への参加、協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられるため、地域に関わりを有する通勤、通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要となります。

このため、市、関係機関、企業等と市民が緊密に連携し、地域の実情に即した身近な活動を行うことにより、市民参加、協働を推進します。

このような観点から、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的に反映するよう努めます。

3 その他の施策

(1) 高齢運転者による事故の多発を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違い等に起因する高齢運転者による事故の発生や、運転者の高齢化が加速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。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、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。

一方で、安全な運転の継続が困難である場合においては、運転免許証を返納することが重大事故の未然防止につながることから、家庭や地域が高齢運転者の運転状況を把握し、運転免許証の自主返納を促すことの重要性について周知に努めるとともに、免許返納者に対する支援等、運転免許証を返納しやすい環境の整備に向けた取組を推進します。

(2) 交通指導取締りの強化

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動の強化及び交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反のほか、市民から取締要望の多い違反に重点を置いた交通指導取締りを警察へ要請します。

(3) 救助、救急活動の充実

交通事故の発生時に迅速な救助、救急活動を行い、負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、複雑多様化する交通事故に対応可能な救助救急体制及び資機材の整備、拡充を推進します。

また、自動体外式除細動器（AED）の使用を含む応急手当について、洪

川広域消防本部が行う普通救命講習会等の普及啓発活動を推進するとともに、公共施設を始めとする市内施設におけるAEDの設置を積極的に推進します。

このほか、救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携、協力関係の確保を推進します。

(4) 被害者支援の推進

交通事故被害者を救済する観点から、国や県が実施する自動車損害賠償保障事業や交通事故相談所等の支援施策のほか、公益財団法人佐藤交通遺児福祉基金等による交通遺児等に対する生活資金給付や貸付けについて、事業の周知を図るとともに支援を推進します。

資料編

関係法令抜粋

交通安全対策基本法

(昭和45年6月1日法律第110号)

(目的)

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見をきかなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

渋川市交通安全条例

平成18年2月20日

条例第150号

(目的)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第4条の規定により渋川市における交通の安全に関する基本理念を定め、市民の交通安全に対する意識の高揚を図るとともに、交通環境を整備することにより、交通事故を防止し、市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

(基本理念)

第2条 交通の安全は、市民の安全かつ快適な生活の実現のため、常に維持されなければならない。

2 交通の安全は、生命の尊重を基本に、市民が法令等を遵守すること及び交通の安全に対する意識を高めることにより確保されなければならない。

(市の責務)

第3条 市は、市民の交通の安全を確保するため、次の各号に定める施策を実施するものとする。

(1) 交通の安全に関する広報啓発活動

(2) 家庭、地域及び学校等における交通の安全に関する教育活動

(3) 道路環境の整備

2 市は、前項の施策を実施するため、渋川市交通安全計画を策定するものとする。

(市民の責務)

第4条 市民は、日常生活を通じて自らの交通の安全に対する意識と交通マナーの向上に努めなければならない。

2 市民は、幼児及び児童等の交通の安全確保に努め、必要に応じて指導を行うよう努めなければならない。

3 車両の運転者は、法令等を遵守し、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

4 歩行者は、法令等を遵守し、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

(事業者の責務)

第5条 事業者は、使用車両の運転者に対して交通安全意識の醸成を図り、交通の安全確保に努めるものとする。

2 事業者は、市が実施する交通の安全に関する施策に協力するものとする。

(委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成18年2月20日から施行する。

飲酒運転根絶に関する決議

交通事故のない、安全で安心して暮らせる社会の実現は、市民全ての切実な願いである。

しかしながら、全国的には飲酒運転による危険性や違法性が再三にわたって指摘されているにもかかわらず、依然として、飲酒運転による痛ましい交通死亡事故が相次いで発生し、まことに憂慮すべき事態となっている。

飲酒運転の根絶には、運転者が飲酒運転の違法性、事故発生の危険性、事故による責任の重大性を認識することはもとより、家庭、地域、職場等において飲酒運転を許さない環境作りが必要不可欠であることから、市民が一丸となって飲酒運転の根絶に向けた機運を高めることが求められる。

よって、本市議会は、ここに改めて交通安全意識の徹底を強く呼びかけると共に、市当局をはじめ関係機関、団体と連携を強化し、市民と一体となった飲酒運転根絶運動を強力に推進するものである。

以上、決議する。

平成19年12月19日

群馬県渋川市議会

第11次渋川市交通安全計画 渋川市交通事故統計資料

(資料提供：渋川警察署交通課)

1 各種別交通事故発生状況

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
高齢者が関係した事故 (65歳以上)	174	35.5%	207	38.8%	182	40.1%	171	40.2%	146	42.9%
若者が関係した事故 (16歳以上24歳以下)	131	26.7%	123	23.1%	108	23.8%	101	23.8%	86	25%
子どもが関係した事故 (15歳以下)	7	1.4%	11	2.1%	14	3.1%	10	2.4%	2	1%
自転車に関係した事故	28	5.7%	39	7.3%	35	7.7%	47	11.1%	32	9%

2 状態別交通事故死傷者数及び割合

		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
歩行者	死者数	2	33%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%
	傷者数	42	6%	56	8%	51	8%	37	7%	35	8%
	死傷者数	44	6%	56	8%	51	8%	38	7%	35	8%
自転車	死者数	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	27	4%	39	5%	35	5%	46	8%	31	7%
	死傷者数	27	4%	39	5%	35	5%	46	8%	31	7%
二輪車	死者数	1	17%	1	33%	1	33%	0	0%	1	50%
	傷者数	20	3%	21	3%	34	5%	30	5%	16	3%
	死傷者数	21	3%	22	3%	35	5%	30	5%	17	4%
四輪車	死者数	2	33%	2	67%	2	67%	1	50%	1	50%
	傷者数	438	63%	462	64%	362	57%	325	58%	267	58%
	死傷者数	440	63%	464	64%	364	57%	326	58%	268	58%
同乗者	死者数	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	162	23%	147	20%	142	22%	120	21%	115	25%
	死傷者数	163	23%	147	20%	142	22%	120	21%	115	25%
その他	死者数	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	2	0%	0	0%	16	3%	3	1%	0	0%
	死傷者数	1	0.1%	0	0%	16	2%	3	1%	0	0%
合計	死者数	6	—	3	—	3	—	2	—	2	—
	傷者数	691	—	725	—	640	—	561	—	464	—
	死傷者数	697	—	728	—	643	—	563	—	466	—

3 年齢層別死傷者数

		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
こども (15歳以下)	死者数	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	51	7%	49	7%	52	8%	46	8%	28	6%
	死傷者数	51	7%	49	7%	52	8%	46	8%	28	6%
若者 (16～24歳)	死者数	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	75	11%	78	11%	85	13%	77	14%	72	16%
	死傷者数	75	11%	79	11%	85	13%	77	14%	72	15%
25～29歳	死者数	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%
	傷者数	55	8%	45	6%	37	6%	29	5%	37	8%
	死傷者数	55	8%	46	6%	37	6%	29	5%	37	8%
30代	死者数	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%
	傷者数	110	16%	104	14%	83	13%	70	12%	60	13%
	死傷者数	110	16%	104	14%	83	13%	71	13%	61	13%
40代	死者数	2	33%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%
	傷者数	113	16%	146	20%	109	17%	98	17%	81	17%
	死傷者数	115	16%	146	20%	110	17%	98	17%	81	17%
50代	死者数	1	17%	0	0%	1	33%	0	0%	1	50%
	傷者数	104	15%	110	15%	101	16%	81	14%	77	17%
	死傷者数	105	15%	110	15%	102	16%	81	14%	78	17%
60～64歳	死者数	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%
	傷者数	48	7%	50	7%	38	6%	32	6%	16	3%
	死傷者数	48	7%	50	7%	38	6%	33	6%	16	3%
高齢者 (65歳以上)	死者数	3	50%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0%
	傷者数	135	20%	143	20%	135	21%	128	23%	93	20%
	死傷者数	138	20%	144	20%	136	21%	128	23%	93	20%
合計	死者数	6	—	3	—	3	—	2	—	2	—
	傷者数	691	—	725	—	640	—	561	—	464	—
	死傷者数	697	—	728	—	643	—	563	—	466	—

4 違反別交通人身事故発生件数

	平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
安全運転義務違反	363	74%	392	74%	341	75%	292	69%	230	68%
交差点安全進行違反	5	1%	7	1%	10	2%	21	5%	8	2%
一時不停止	52	11%	35	7%	14	3%	26	6%	17	5%
優先通行違反	17	3%	25	5%	20	4%	16	4%	29	9%
信号無視	14	3%	13	2%	17	4%	16	4%	16	5%
速度超過	0	0%	1	0.2%	0	0%	0	0%	0	0%
歩行者妨害	10	2%	14	3%	14	3%	10	2%	16	5%
通行区分違反	10	2%	7	1%	13	3%	16	4%	7	2%
その他	19	4%	39	7%	25	6%	28	7%	17	5%
合計	490	—	533	—	454	—	425	—	340	—

5 類型別人身事故発生件数

車両相互		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	正面衝突	21	5%	25	6%	22	7%	17	5%	12	5%
	後退時	19	5%	25	6%	18	5%	21	7%	13	5%
	右折時	18	4%	23	5%	28	8%	17	5%	22	9%
	出会い頭	99	24%	85	20%	74	22%	71	22%	65	25%
	追突	225	55%	234	55%	175	52%	158	50%	119	47%
	その他	25	6%	33	8%	21	6%	34	11%	24	9%
	合計	407	—	425	—	338	—	318	—	255	—

車両対自転車		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	正面衝突	1	4%	1	3%	2	8%	0	0%	0	0%
	後退時	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	右折時	2	8%	7	19%	2	8%	2	5%	3	13%
	出会い頭	19	73%	16	44%	12	46%	23	62%	14	61%
	追突	1	4%	0	0%	0	0%	1	3%	0	0%
	その他	3	12%	12	33%	10	38%	11	30%	6	26%
	合計	26	—	36	—	26	—	37	—	23	—

車両対歩行者		平成28年		平成29年		平成30年		令和元年		令和2年	
	背面通行中	6	14%	10	19%	5	10%	4	12%	4	12%
	対面通行中	2	5%	3	6%	2	4%	2	6%	3	9%
	横断中	21	49%	27	52%	21	43%	15	44%	18	53%
	その他	14	33%	12	23%	21	43%	13	38%	9	26%
	合計	43	—	52	—	49	—	34	—	34	—

車両単独	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
	14	20	41	36	28

6 渋川市免許証保有者数及び免許証保有率（各年12月31日現在）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
総人口	79,949	78,973	77,838	76,853	75,847
免許保有者数	57,342	56,955	56,288	55,675	55,147
免許保有率	72%	72%	72%	72%	73%
高齢者人口	25,301	25,767	25,967	26,282	26,542
高齢免許保有者数	16,342	16,886	17,183	17,589	17,905
高齢者免許証保有率	65%	66%	66%	67%	67%
免許証保有者に占める 高齢者割合	28%	30%	31%	32%	32%

第 1 1 次 渋川市交通安全計画

令和 3 年 7 月

発行 渋川市

編集 市民環境部市民協働推進課

〒 3 7 7 - 8 5 0 1 渋川市石原 8 0 番地

電 話 0 2 7 9 - 2 2 - 2 1 1 1

F A X 0 2 7 9 - 2 4 - 6 5 4 1

<http://www.city.shibukawa.lg.jp>