

第 1 2 次
渋 川 市 交 通 安 全 計 画
(令 和 8 年 度 ～ 令 和 1 3 年 度)

令 和 8 年 1 0 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、これまで11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、交通事故による死者は依然として発生しており、交通事故は加害者、被害者のどちらになってもそれまでの生活を一変させる重大な要因の一つとなっています。

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ないことから、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、市民一人ひとり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12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8年度から13年度までの6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。

本計画を総合計画やその他関連計画等を踏まえた交通安全対策に係る分野別計画と位置付け、具体的かつ積極的な施策を展開します。

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、交通事故件数を1件でも多く減らすことを目指し、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1次計画の目標達成状況	
(2) 第2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) 歩行者及び自転車等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	16 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) 効果的な交通規制の推進	
(4) 自転車等利用環境の総合的整備	
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(6) 道路法に基づく通行の禁止又は制限	
(7) 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	
資料編	23 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7年中に、おおよそ170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、障害のある方、子ども、乳幼児連れの方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律的に日常生活を営むことができるようにすることが重要です。

高齢化が進む本市においては、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。

計画期間

令和8年度から令和13年度まで

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並びに政策評価を充実させ、時代のニーズに応じた活動に取り組み、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並びに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できる仕組みづくりにも取り組みます。

(2) 交通機関に対する安全対策

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に、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の推進を図ります。

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、進展したことで、ヒューマンエラーによる交通事故は減少しています。

また、MaaS等のモビリティサービスの活用により、自ら運転することなく移動できる環境が整備されると考えられます。

一方で、これらの技術の性能を過信、誤解することがないように、正しく理解し、利用できるように周知していくことが重要です。

※ M a a S (Mobility as a Service)

I C T (情報通信技術) の活用により、公共交通とその他の移動サービス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) 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、渋川市の外国人住民数は増加傾向にあります。

また、自動車運送業分野が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が見込まれる中、外国人運転者のみならず、歩行者や自転車等利用者に対しても、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対策を講じることが重要です。

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、緊急通報システム等の交通事故発生時に緊急車両が迅速に現場急行できるサービスの一層の普及を進めるとともに、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、地域の特性に応じた取組等、参加・協働型の交通安全活動を推進することが重要です。

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、高齢化が進むことへの対処とともに、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ゼロ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

人優先の交通安全思想を普及するとともに、歩道等を整備することで、高齢者、障害のある方、子どもなど、いわゆる交通安全弱者といわれる方の安全を確保することが重要です。

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、市民、関係機関及び市が一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関係機関及び市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

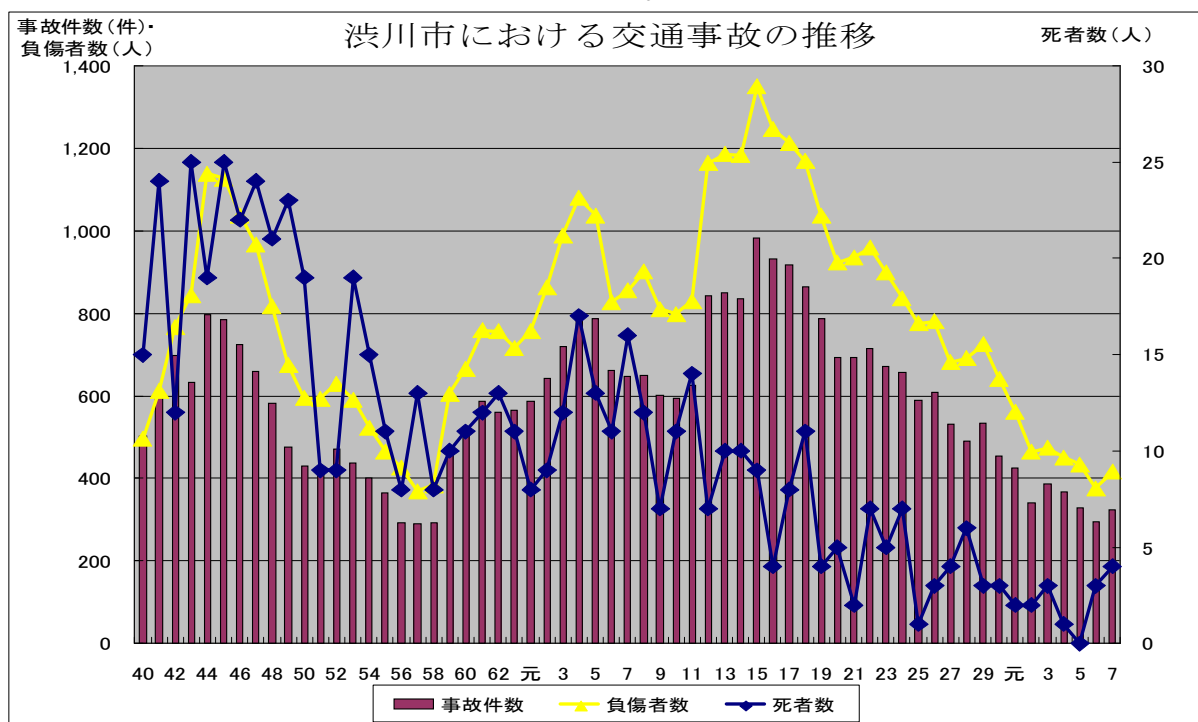
行政のほか、学校、家庭、職場、民間団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割を分担しながら連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対し、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

第2章 道路交通の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年以降は、自動車の普及に伴い、発生件数、負傷者数ともに増加傾向に転じました。平成4年以降は、減少傾向に転じましたが、平成11年以降は、高齢運転者が増加したことで、再び増加傾向に転じ、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しました。しかし、翌年以降は、事故発生件数、負傷者数ともに減少傾向となっており、令和5年には死者数ゼロを達成しました。



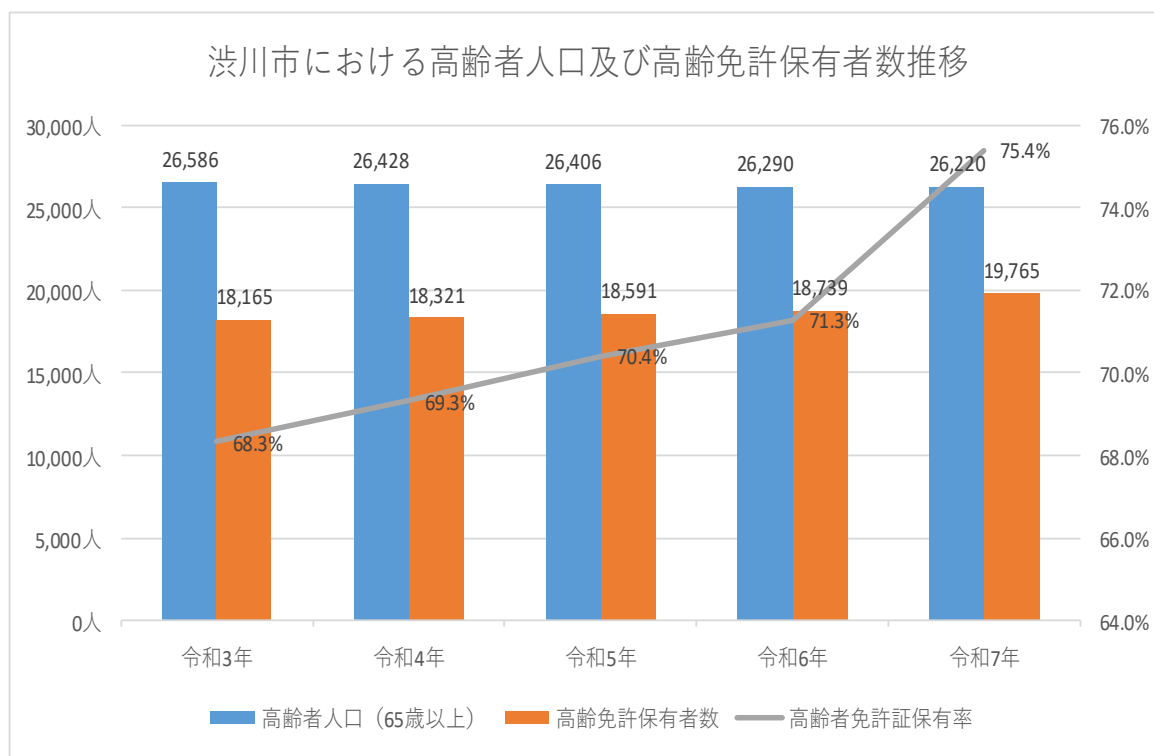
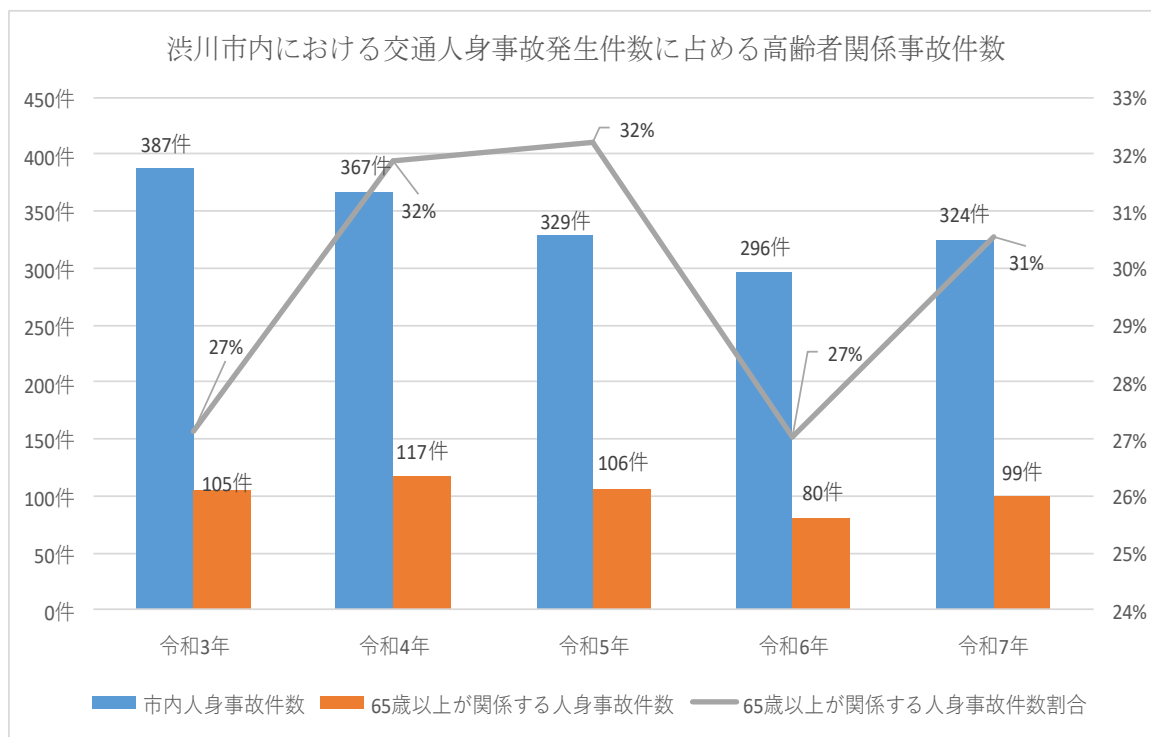
第1 1次計画期間における交通人身事故発生状況

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
発生件数（件）	387	367	329	296	324
死者数（人）	3	1	0	3	4
傷者数（人）	474	451	434	376	416

（資料提供：渋川警察署交通課）

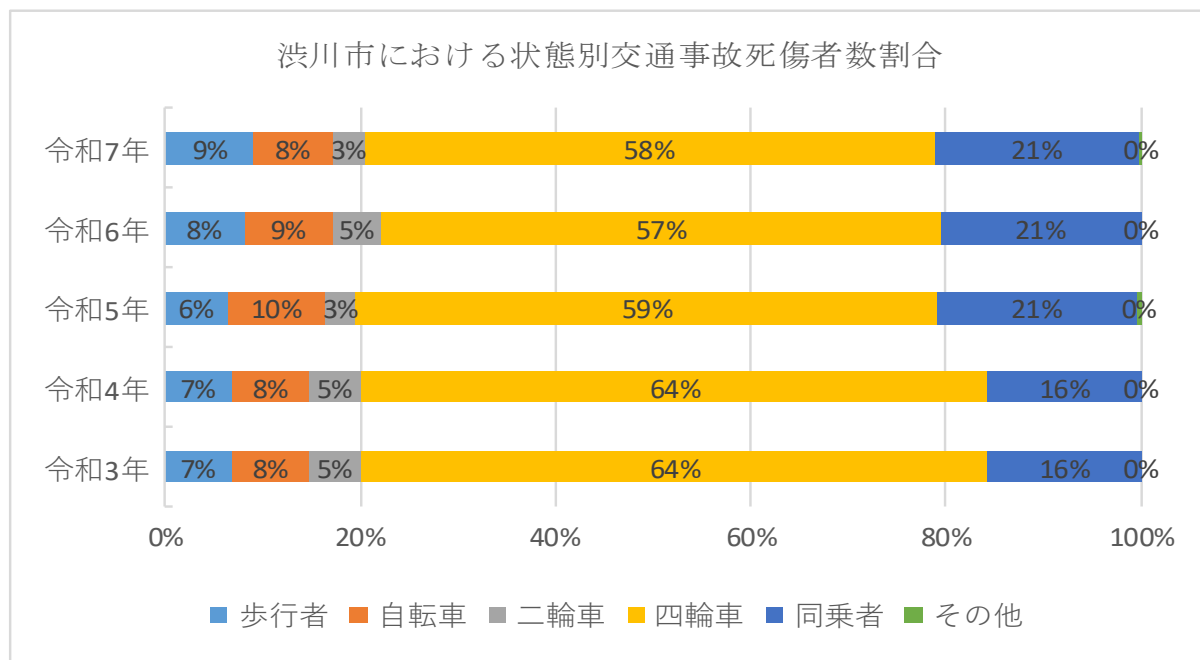
2 交通事故の現状

本市において、高齢者の関係する交通人身事故件数は、全体の3割程度を占めており、高い割合で推移しています。その背景の一つとして、高齢者の運転免許保有者率の増加が考えられます。



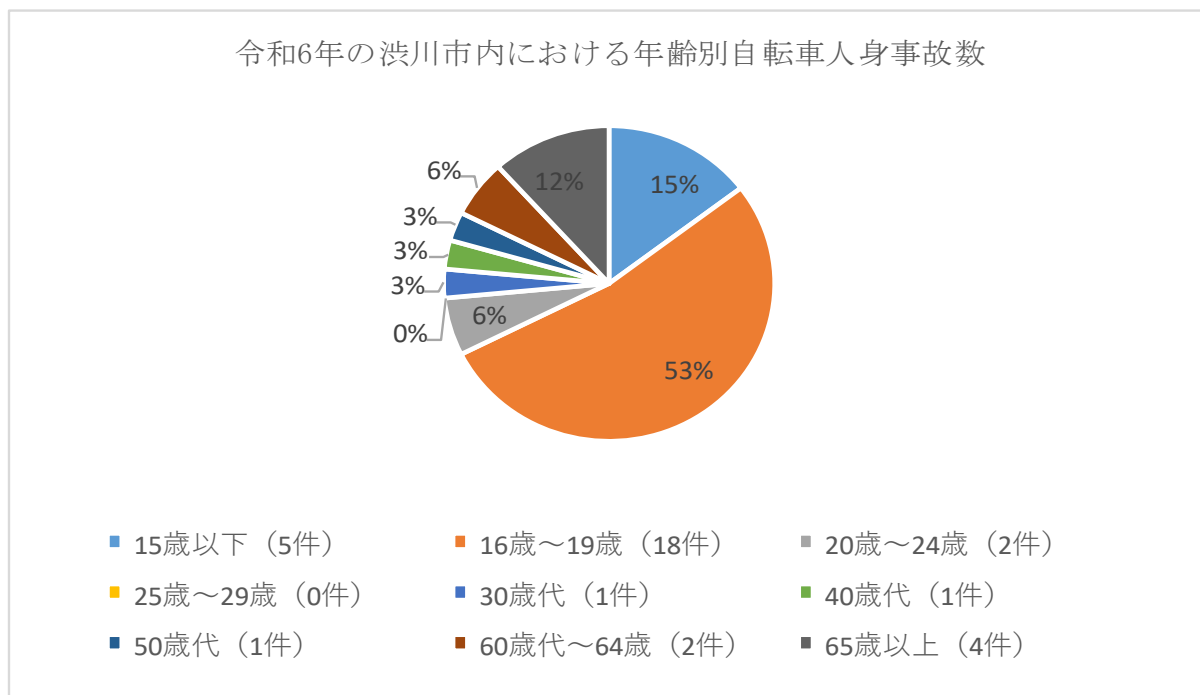
（資料提供：渋川警察署交通課）

日常生活に車が欠かせない本市においては、死傷者数に占める運転者及び同乗者の割合が、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)

自転車の人身事故件数は、高校生の世代（16歳～19歳）の割合が53%であり、全体の過半数を占めています。高校生は通学に自転車を利用することが多いことから、登下校の際に交通事故が起きていると推測できます。



合計 34 件

(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

本市では、令和7年12月末現在において人口の74%に当たる5万2千人以上の市民が運転免許を保有しており、自動車が日常生活において大きな役割をもっていると推測されます。

こうした中、本市を発着地とする主要地方道高崎渋川線バイパス、上武道路及び上信自動車道の開通などの幹線道路の整備により、利便性が大きく向上しています。

しかし、道路交通網の整備に伴い、本市を通過する車両の増加及び走行速度の上昇による重大事故発生への懸念等、交通環境を取り巻く情勢は以前に増して厳しい状況にあります。

さらに、高齢化が進んだことによる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、高齢運転者による交通事故防止に向けた対策の強化が必要となります。

一方で、先進安全技術の一部義務化・標準化や普及等、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。

4 計画における目標

(1) 第11次計画の目標達成状況

第11次計画においては、交通人身事故発生件数について、第10次計画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。

負傷者数及び交通人身事故の発生件数については、令和3年から減少を続け、令和6年には計画の目標値を達成するに至ったものの、令和7年に増加に転じました。

死者数については、令和3年から令和5年は減少を続け、令和5年には計画の目標値を達成するに至ったものの、令和6年から令和7年まで増加に転じました。

第11次計画における目標値及び実績値

	目標値	実績値（令和7年）
年間の交通人身事故による死者数	0人	4人
年間の交通人身事故発生件数	297件以下	324件

(2) 第12次計画における目標

「第12次群馬県交通安全計画」における道路交通の安全に関する目標値は「交通事故による死者数・自転車の関係する交通人身事故発生件数を令和6年比3割以上減少」となっています。

本市においてもこの目標の達成に向け、交通事故による死者数・人身事故発生件数・自転車の関係する交通人身事故発生件数を令和6年比3割以上減少となるよう第12次計画の目標とし、交通安全対策に取り組めます。

第12次計画における目標値

	目標値	基準値（令和6年）
年間の交通人身事故による死者数	2人以下	3人
年間の交通人身事故発生件数	207件以下	296件
年間の自転車に関係する交通人身事故発生件数	23件以下	34件

第3章 交通安全対策を考える視点

1 今後の道路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、社会経済情勢、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1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います。

今後も高齢化が進むことを踏まえ、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、

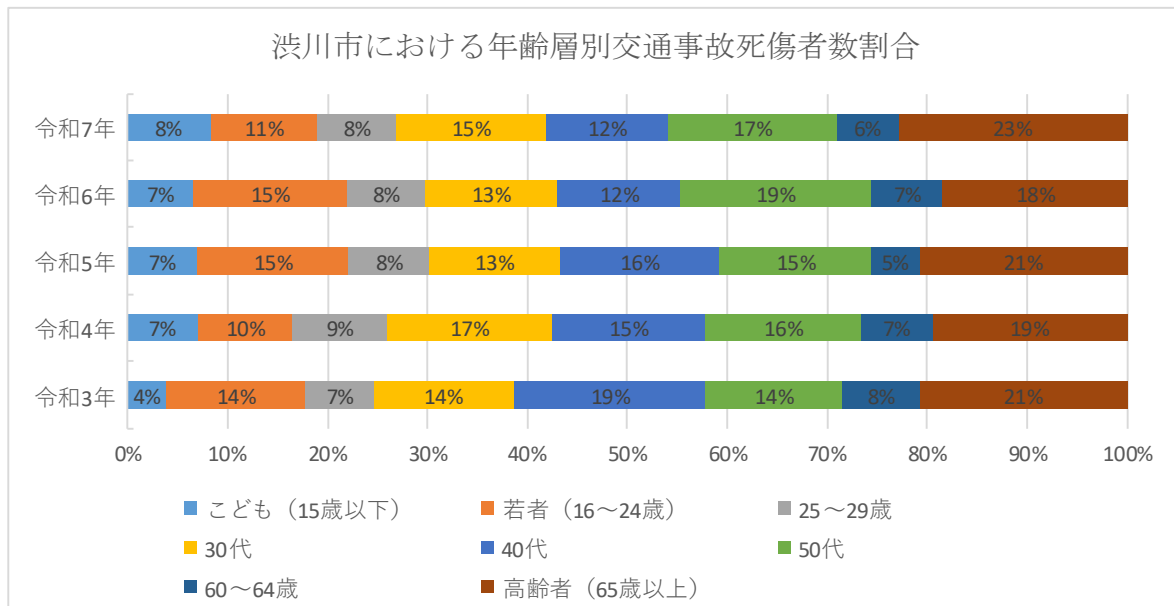
自主的に免許返納を行うことが重大事故の未然防止につながることから、高齢運転者に対する日常的な見守りが重要となります。

（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傷者数はほぼ横ばいで推移していますが、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） 歩行者及び自転車等の安全確保と遵法意識の向上

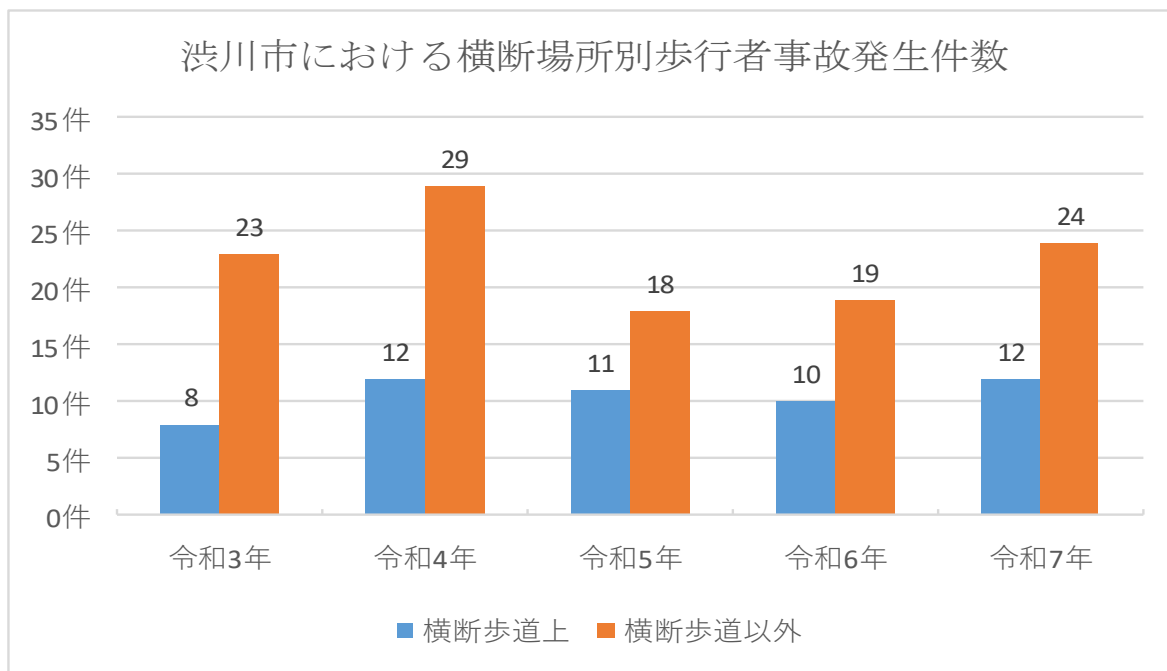
第11次計画期間における死者数11名の内3名が歩行者です。

一般社団法人日本自動車連盟が行った令和7年の調査では、群馬県における信号機の無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59.8%と2018年以降で初めて全国平均（56.7%）を上回りました。

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、引き続き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。



(資料提供：渋川警察署交通課)

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。

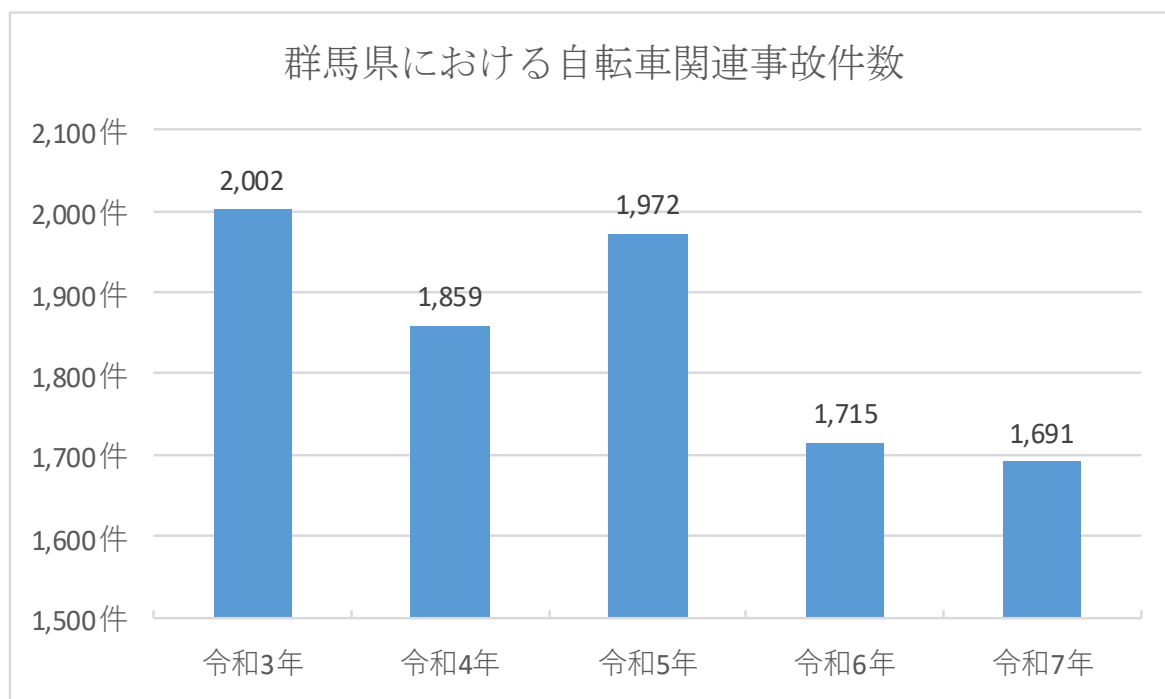
群馬県においては、自転車の関係する事故が年間約2,000件程度発生しており、重傷者や死者も出ていることから、自転車保険の加入が義務とされたほか、令和5年4月からは自転車利用者の自転車乗車用ヘルメット着用が努力義務化、令和6年11月からは「ながらスマホ」や酒気帯び運転への罰則強化や整備が行われ、令和8年4月からは、交通反則通告制度が自転車にも適用されるなど改正が行われました。

このような背景を踏まえ、自転車保険の加入、自転車の点検及びすべての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の推奨、「ながらスマホ」の根絶等の対策を関係機関と協力しながら推進する必要があります。

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。

特定小型原動機付自転車についても、車両としての交通ルール、16歳未満の運転及び飲酒運転の禁止、自賠責保険の加入義務、ヘルメット着用の努力義務、ナンバープレートの表示等、関係機関と連携し、正しい交通ルール

の理解と安全な利用を周知することが重要です。



(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

令和6年中の群馬県内における交通人身事故件数の約44.3%及び交通死亡事故件数の約36.7%が、市町村道等の生活道路で発生しています。

令和6年中の群馬県内における交通事故発生件数		
	県内全体	市町村道等
交通人身事故件数	9,059件	4,009件
交通死亡事故件数	49件	18件

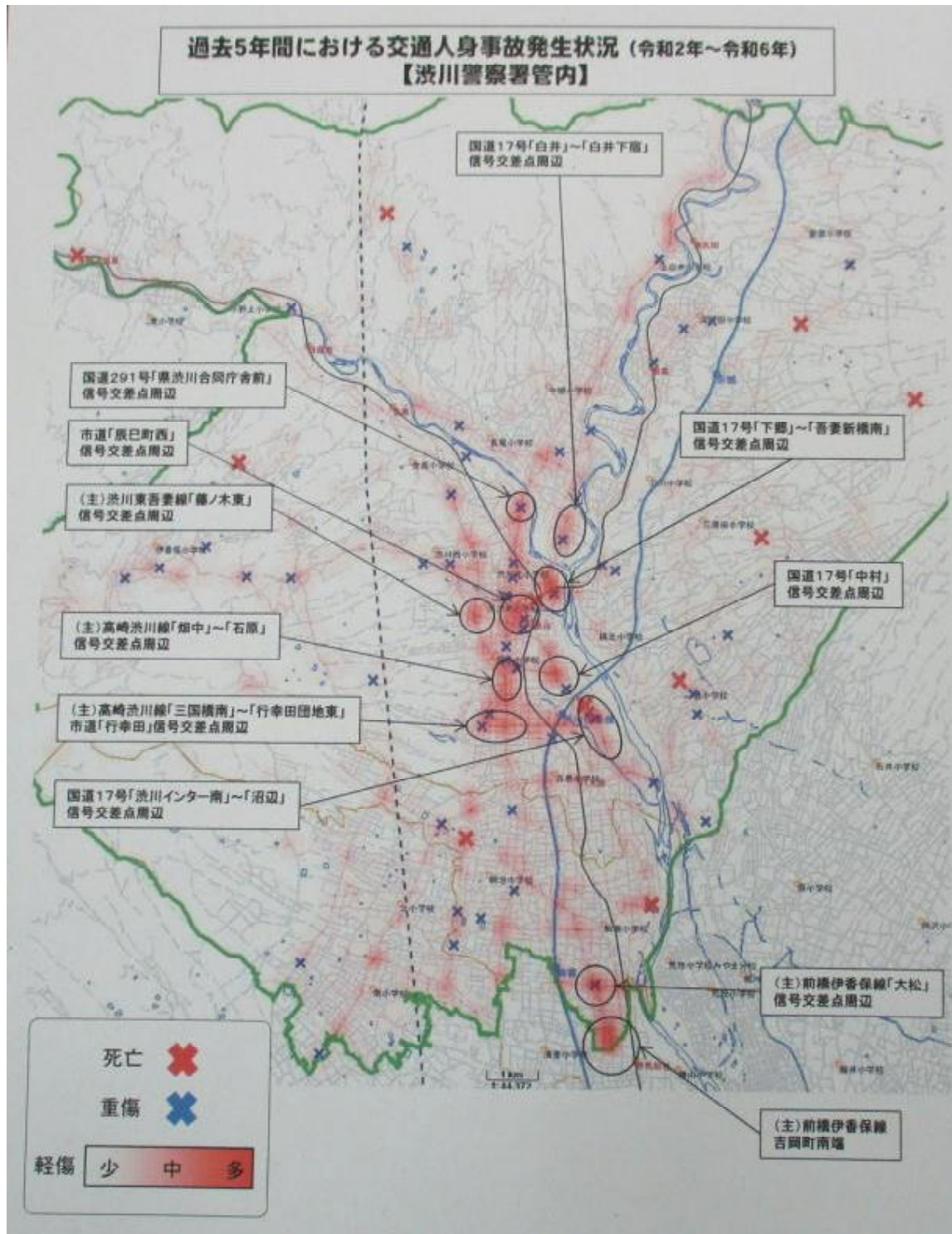
(資料提供：群馬県警察本部)

生活道路においては、地域住民の生活の利便性を考慮しつつ、高齢者、障害のある方、子ども、妊産婦、乳幼児連れの方、外国人、観光客等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。

生活道路の安全対策については、区域（ゾーン）を定めて、最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施する「ゾーン30」に加え、ハンプや狭さく等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備が考えられます。また、令和8年9月1日に改正道路交通法施行令が施行されたことにより、生活道路における自動車の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられたため、自動車の速度抑制効果及び交通実態に応じた物理的デバイスの必要性について注視していく必要があります。

さらに、横断歩行者が関係する事故を減らすため、自動車・自転車・特定

小型原動機付自転車の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意識の徹底を促す必要があります。歩行者に対しても、横断歩道を渡ることや信号遵守、歩きスマホの防止など、自らの安全を守る行動を促す交通安全教育を推進する必要があります。



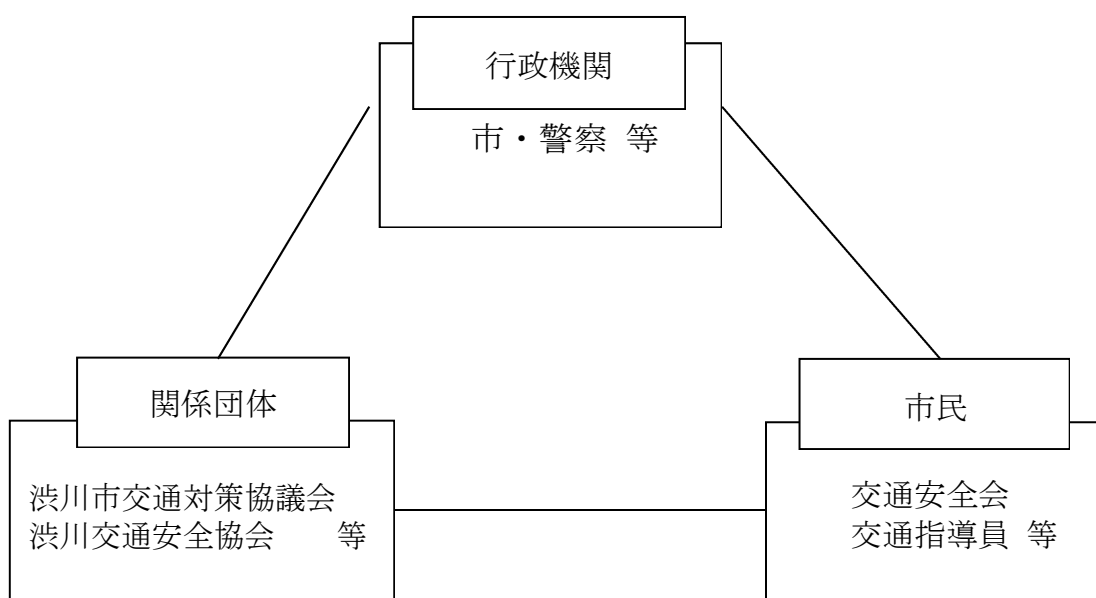
(資料提供：群馬県警察本部)

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化が進むこと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。

交通安全対策に係る体制図



第4章 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

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、少子高齢化が進む中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害のある方が安全に、かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、地域住民の生活の利便性を考慮しつつ、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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

関係機関と連携し、車両速度抑制等の対策や安全で安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通整備を図り、中央線や車両通行帯の設けられていない道路の安全対策を一層推進します。

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。

ウ 高齢者、障害のある方等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害のある方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、バリアフリー化された歩道の整備を推進します。

(2) 公共交通網の整備及び高齢者の移動手段の確保

高齢化が進むことを踏まえ、路線バス等の公共交通サービスの利便性及び効率性の向上を図るとともに、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し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。

(3) 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。

（４） 自転車等利用環境の総合的整備

自転車、特定小型原動機付自転車、電動アシスト自転車等について、歩行者との交錯を防ぐため、交通実態に応じた通行空間の確保、駐車場所・ポートの適正配置並びに利用ルールの周知を推進します。

（５） 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。

（６） 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又は制限を実施します。

（７） 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導を推進します。

また、道路交通に支障を来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、成長過程に合わせて、生涯にわたる学習を促進し、一人ひとり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。

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、交通指導員や交通安全会等による交通安全思想の普及啓発を推進します。

（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の推進

保育所(園)、幼稚園、認定こども園、家庭、各地区交通安全会及び関係機関等と連携、協力を図りながら、模擬信号機等を活用した実践的な活動を通じて、安全に道路を通行するために必要な技能や知識の習得及び交通ルールや交通マナーを守ろうとする能力の習得を推進します。



交通安全会と協力しての交通安全教室

イ 児童生徒に対する交通安全教育の推進

学校、交通指導隊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や啓発チラシの配布等を通じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と技能の習得並びに自ら危険を予測し、回避しようとする能力の習得を推進します。



交通指導員を派遣しての交通安全教室

ウ 高齢者に対する交通安全教育の推進

各地区交通安全会及び関係機関等と連携、協力を図りながら、高齢者サロン等における交通安全講話や高齢者宅訪問による啓発品の配布を通じて、加齢に伴う身体機能の変化が及ぼす影響を理解し、運転手及び歩行者として安全に行動するための知識の再確認や交通安全意識の向上を推進します。

(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、市ホームページ、SNS等を活用し、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、発展を図ります。

イ 横断歩行者の安全確保

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、令和8年4月1日に交通反則通告制度が自転車にも導入されたことを踏まえ、正しい交通ルールやマナーの周知を図ります。

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部制定）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。

※自転車安全利用五則

- ① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

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。

シートベルト・チャイルドシート着用時、非着用時のイメージ



〔 着用時 〕



〔 非着用時 〕

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、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広報啓発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。



「ハンドルキーパー運動のロゴマーク」

キ 早めのライト点灯の推進

各地区交通安全会及び関係機関等と連携し、交通事故が多く発生する夕暮れ時において、のぼり旗等を活用し、運転手に早めのライト点灯を推進することで、交通事故減少を図ります。



交通安全会による早めのライト点灯運動

ク 効果的な広報の実施

広報誌、ホームページ、SNS等を活用し、市内の交通事故の実態を踏まえた広報に努めます。

（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。

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。

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。

交通ボランティア等の高齢化が進む中で、交通安全の取組を着実に次世代へつなげるため、幅広い年代の参画に努めます。

（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。

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ことができる。

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聴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。）を作成することができる。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12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

	令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
高齢者が関係した事故 (65歳以上)	105	27.1%	117	31.9%	106	32.2%	80	27.0%	99	30.6%
若者が関係した事故 (16歳以上24歳以下)	55	14.2%	48	13.1%	51	15.5%	39	13.2%	37	11.4%
子どもが関係した事故 (15歳以下)	3	0.8%	12	3.3%	7	2.1%	5	1.7%	7	2.2%
自転車に関係した事故	39	10.1%	29	7.9%	43	13.1%	34	11.5%	35	10.8%

2 状態別交通事故死傷者数及び割合

		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
歩行者	死者数	0	0%	1	100%	0	—	1	33%	1	25%
	傷者数	33	7%	42	9%	28	6%	30	8%	37	9%
	死傷者数	33	7%	43	10%	28	6%	31	8%	38	9%
自転車	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	37	8%	28	6%	43	10%	34	9%	34	8%
	死傷者数	37	8%	28	6%	43	10%	34	9%	34	8%
二輪車	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	26	5%	26	6%	14	3%	19	5%	14	3%
	死傷者数	26	5%	26	6%	14	3%	19	5%	14	3%
四輪車	死者数	3	100%	0	0%	0	—	1	33%	3	75%
	傷者数	303	64%	277	61%	258	59%	216	57%	242	58%
	死傷者数	306	64%	277	61%	258	59%	217	57%	245	58%
同乗者	死者数	0	0%	0	0%	0	—	1	33%	0	0%
	傷者数	75	16%	77	17%	89	21%	77	20%	88	21%
	死傷者数	75	16%	77	17%	89	21%	78	21%	88	21%
その他	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	0	0%	1	0%	2	0%	0	0%	1	0%
	死傷者数	0	0.0%	1	0%	2	0%	0	0%	1	0%
合計	死者数	3	—	1	—	0	—	3	—	4	—
	傷者数	474	—	451	—	434	—	376	—	416	—
	死傷者数	477	—	452	—	434	—	379	—	420	—

3 年齢層別死傷者数

		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
こども (15歳以下)	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	18	4%	32	7%	30	7%	25	7%	35	8%
	死傷者数	18	4%	32	7%	30	7%	25	7%	35	8%
若者 (16～24歳)	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	67	14%	43	10%	66	15%	58	15%	45	11%
	死傷者数	67	14%	43	10%	66	15%	58	15%	45	11%
25～29歳	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	33	7%	42	9%	35	8%	30	8%	33	8%
	死傷者数	33	7%	42	9%	35	8%	30	8%	33	8%
30代	死者数	0	0%	0	0%	0	—	1	33%	0	0%
	傷者数	66	14%	75	17%	57	13%	49	13%	63	15%
	死傷者数	66	14%	75	17%	57	13%	50	13%	63	15%
40代	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	0	0%
	傷者数	92	19%	69	15%	69	16%	47	13%	51	12%
	死傷者数	92	19%	69	15%	69	16%	47	12%	51	12%
50代	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	1	25%
	傷者数	65	14%	71	16%	66	15%	72	19%	70	17%
	死傷者数	65	14%	71	16%	66	15%	72	19%	71	17%
60～64歳	死者数	0	0%	0	0%	0	—	0	0%	1	25%
	傷者数	37	8%	32	7%	21	5%	27	7%	25	6%
	死傷者数	37	8%	32	7%	21	5%	27	7%	26	6%
高齢者 (65歳以上)	死者数	3	100%	1	100%	0	—	2	67%	2	50%
	傷者数	96	20%	87	19%	90	21%	68	18%	94	23%
	死傷者数	99	21%	88	19%	90	21%	70	18%	96	23%
合計	死者数	3	—	1	—	0	—	3	—	4	—
	傷者数	474	—	451	—	434	—	376	—	416	—
	死傷者数	477	—	452	—	434	—	379	—	420	—

4 違反別交通人身事故発生件数

	令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
安全運転義務違反	289	75%	236	67%	185	57%	160	55%	169	53%
交差点安全進行違反	12	3%	5	1%	10	3%	14	5%	17	5%
一時不停止	8	2%	18	5%	21	6%	33	11%	33	10%
優先通行違反	25	6%	20	6%	32	10%	22	8%	26	8%
信号無視	21	5%	16	5%	12	4%	10	3%	16	5%
速度超過	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%
歩行者妨害	10	3%	13	4%	13	4%	12	4%	17	5%
通行区分違反	1	0%	1	0%	16	5%	6	2%	11	3%
その他	21	5%	41	12%	36	11%	34	12%	30	9%
合計	387	—	350	—	326	—	291	—	319	—

5 類型別人身事故発生件数

車両相互		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
	正面衝突	17	6%	16	6%	23	10%	10	5%	10	4%
	後退時	18	7%	15	6%	8	4%	8	4%	15	7%
	右折時	30	11%	17	7%	22	10%	22	11%	24	11%
	出会い頭	65	24%	74	28%	56	25%	58	29%	62	27%
	追突	141	51%	129	49%	111	50%	99	50%	114	50%
	その他	5	2%	10	4%	0	0%	3	2%	1	0%
	合計	276	—	261	—	220	—	200	—	226	—

車両対自転車		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
	正面衝突	0	0%	2	9%	2	7%	0	0%	0	0%
	後退時	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	右折時	3	17%	4	18%	6	21%	5	19%	6	22%
	出会い頭	15	83%	15	68%	20	69%	20	74%	21	78%
	追突	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	その他	0	0%	1	5%	1	3%	2	7%	0	0%
	合計	18	—	22	—	29	—	27	—	27	—

車両対歩行者		令和3年		令和4年		令和5年		令和6年		令和7年	
	背面通行中	5	17%	6	16%	3	11%	1	4%	5	15%
	対面通行中	3	10%	1	3%	2	7%	2	9%	2	6%
	横断中	13	45%	18	49%	20	71%	13	57%	19	56%
	その他	8	28%	12	32%	3	11%	7	30%	8	24%
	合計	29	—	37	—	28	—	23	—	34	—

車両単独	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
	32	15	22	17	9

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）

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
総人口	74,856	73,968	73,068	72,090	71,273
免許保有者数	54,722	54,270	54,131	53,359	52,931
免許保有率	73%	73%	74%	74%	74%
高齢者人口	26,586	26,428	26,406	26,290	26,220
高齢免許保有者数	18,165	18,321	18,591	18,739	19,765
高齢者免許証保有率	68%	69%	70%	71%	75%
免許証保有者に占める 高齢者割合	33%	34%	34%	35%	37%

渋川市交通安全計画

令和 8 年 1 0 月

発行 渋川市

編集 市民生活部危機管理課

〒 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

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