

第 11 次

大泉町交通安全計画

令和3年度～令和7年度

大 泉 町

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、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、昭和46年以降、5年ごとに10次にわたり「大泉町交通安全計画」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、大泉町における交通事故の死者数は、平成3年の11人をピークに減少傾向にあります。

しかしながら、近年の少子高齢化等に伴う人口構成等の変化により、これまで行ってきた交通安全対策をさらに拡充することが、本町における喫緊の課題となっています。

「第11次大泉町交通安全計画」は交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、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、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て交通事故による死傷者をできる限り減少させ、誰も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
道路交通の安全	3
第1章 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
第1節 道路交通事故の推移と現状	3
第1項 総論	3
第2項 交通事故の特徴	4
ア 道路形状別の事故発生割合	4
イ 時刻別の事故発生状況	4
ウ 近年の県内年齢層別交通事故当事者	5
エ 交通事故当事者の高校生以下の内訳	6
オ 近年の10万人当たりの自転車乗用中の人身事故発生状況	6
第2節 第11次大泉町交通安全計画における目標	7
第2章 道路交通の安全についての対策	8
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
第1項 自動車の事故減少に着目した対策	9
第2項 歩行者の事故減少に着目した対策	9
第3項 自転車の事故減少に着目した対策	10
第2節 講じようとする施策	11
第1項 自動車の事故減少に着目した対策	11
ア 道路交通環境の整備	11
イ 高齢者の交通安全の確保	11
ウ 災害時における交通環境の整備	11
エ 道路反射鏡の整備	11

オ	交通安全に関する普及啓発活動	12
第2項	歩行者の事故減少に着目した対策	12
ア	子どもの交通安全の確保	12
イ	高齢者の交通安全の確保	12
第3項	自転車の事故減少に着目した対策	13
ア	自転車利用環境の整備	13
イ	小・中学生に対する交通安全教育の推進	13
ウ	高校生に対する交通安全教育の推進	13
エ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	13

計画の基本理念

大泉町交通安全計画は、「人優先」の交通安全思想の下、道路交通における交通事故死者数を過去最悪であった平成2年の11人から、令和元年及び令和2年で2年連続0人を達成するなどの成果を上げてきました。

本計画は、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るための講じるべき施策を明らかにしています。具体的には、「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及び「それらが活動する場としての交通環境」という3つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の分析を充実させ、成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを町民の理解と協力の下、推進していきます。

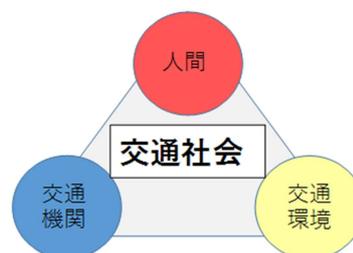
令和7年度までの間、これまで実施してきた各種交通安全対策の深化に加えて、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、交通事故のない社会の実現と町民一人ひとりが安全で安心して暮らすことができる町の確立を目指します。

1 交通社会を構成する三要素

(1) 人間に係る安全対策

安全な運転を確保するため、運転する人間への交通安全意識の徹底を図るとともに、歩行者等の交通安全意識の高揚も図ります。

また、町民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする意識を持つようになることが重要であるため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。



(2) 交通機関に係る安全対策

人間のエラーが事故に結びつかないように、群馬県の新技術の普及とともに、各交通機関の社会的機能、特性を考慮した高い安全水準を常に維持させるための指導等の協力をしていきます。

(3) 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備と老朽化対策、交通に関する情報の提供の充実等を図ります。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図り、混合交通に起因する接触事故等の危険の排除に努めます。

2 これからの5年間に於いて特に注視すべき事項

新型コロナウイルス感染症の影響は、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が、交通事故発生状況や交通事故防止策への影響を注視するとともに、必要な対策に臨機応変に着手することが必要です。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大が落ち着き、人の流れが以前の様に戻った場合の交通事故状況にも注視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

交通事故の被害を最小限に抑えるために、迅速な救急・救助活動、負傷者の治療の充実等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、施策を推進するとともに、町民の主体的な交通安全活動を促進することが重要です。よって町が行う交通安全に関する施策に、町民が参加できる仕組みづくり、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します。



【地域活動団体、警察と協力した道路反射鏡整備】

道路交通の安全

第1章 交通事故のない社会を目指して

第1節 道路交通事故の推移と現状

第1項 総論

表1 大泉町における交通事故の推移

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数	258	234(▽24)	259(△1)	172(▽86)	183(▽75)
死亡者数	2	2(±0)	2(±0)	0(▽2)	0(▽2)
負傷者数	348	295(▽53)	327(▽21)	206(▽142)	222(▽126)

※ () 内は平成 28 年を基準年とした各年の増減

表1は本町における近年の交通事故件数を示したものです。事故件数を、各年で比較すると令和元年から大きく減少しています。また、事故件数に伴い、負傷者数及び死亡者数も減少しており、死亡者数については令和元年、令和2年ともに死亡者0人を達成しました。しかし、令和2年は、令和元年と比べ、事故件数と負傷者数が増加しています。

図1は全国と県内、町内の10万人当たりの事故発生件数を5年間隔刻みでグラフにしたものです。3つのグラフを比較すると、同じような増減をしていることが分かります。発生件数は、昭和から平成にかけて増減を繰り返していましたが、平成7年から平成17年にかけては増加が続き、平成17年をピークに迎えて、減少の一途をたどっています。

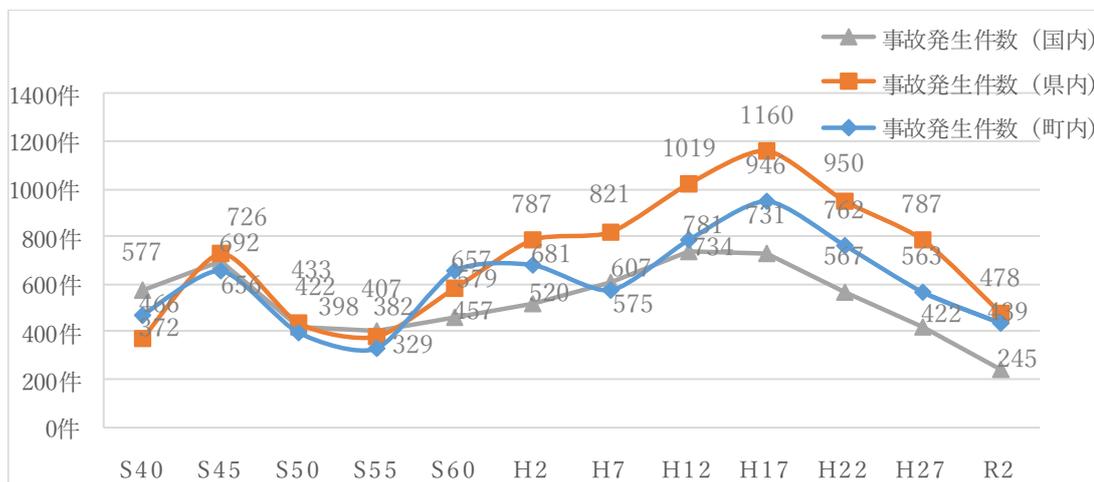


図1 10万人当たりの事故発生件数 (国内、県内、町内)

第2項 交通事故の特徴

ア 道路形状別の事故発生割合

図2は令和2年中の本町において発生した交通事故を道路形状別に分析したのになります。交差点は50パーセント以上、交差点付近でも30パーセント以上と交差点及びその付近が事故多発地点になっていることが分かります。

土地の開発が進み、住宅街が増えていくと同時に、交差点も増えていきます。今後、交差点の事故に対する更なる注意が必要になってきます。

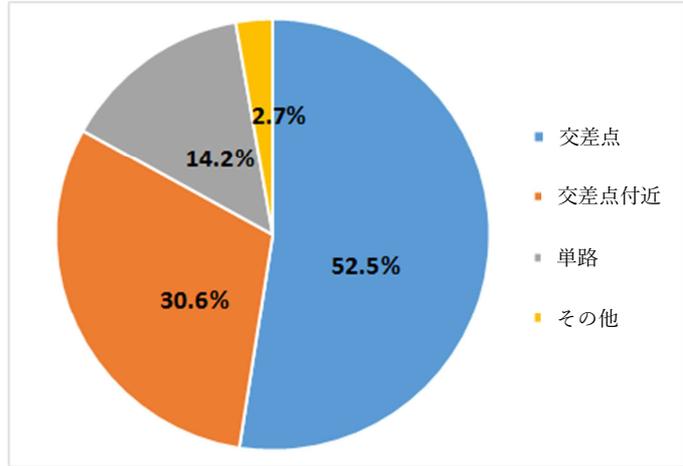


図2 令和2年中の大泉町内の道路形状別の事故発生割合

イ 時刻別の事故発生状況

図3は、10万人当たりの交通事故の件数を時刻別にグラフにしたものです。町内と県内を比較していますが、どちらも通勤、通学の時間にあたる7時～8時、退勤、下校の時間にあたる17時～18時の事故件数が多くなっています。町内の事故件数に注目すると、学校帰りの中高生が多くなる17時台が突出して多くなっています。

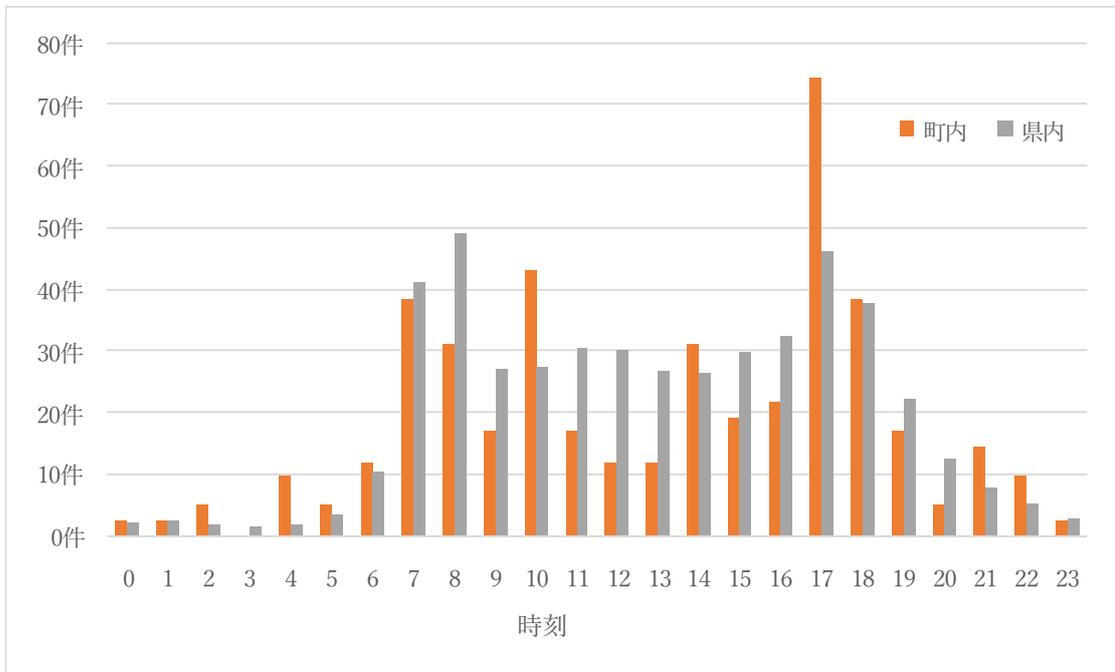


図3 令和2年中の10万人当たりの時刻別事故発生件数（町内、県内）

ウ 近年の県内年齢層別交通事故当事者

図4は、過去5年間の交通事故当事者の第1当事者を年齢層別に示したものです。20歳代と65歳以上が第1当事者となる交通事故が多く、グラフでも突出しています。20歳代は過去5年間で、少しずつ減少していますが、65歳以上は増減を繰り返しています。

図5は、交通事故当事者の第2当事者を年齢層別に示したグラフになります。第1当事者の方では突出していた20歳代と65歳以上が減少し、高校生以下が増加しています。また、高校生以下だけではなく、30歳、40歳、50歳以上も増加しています。

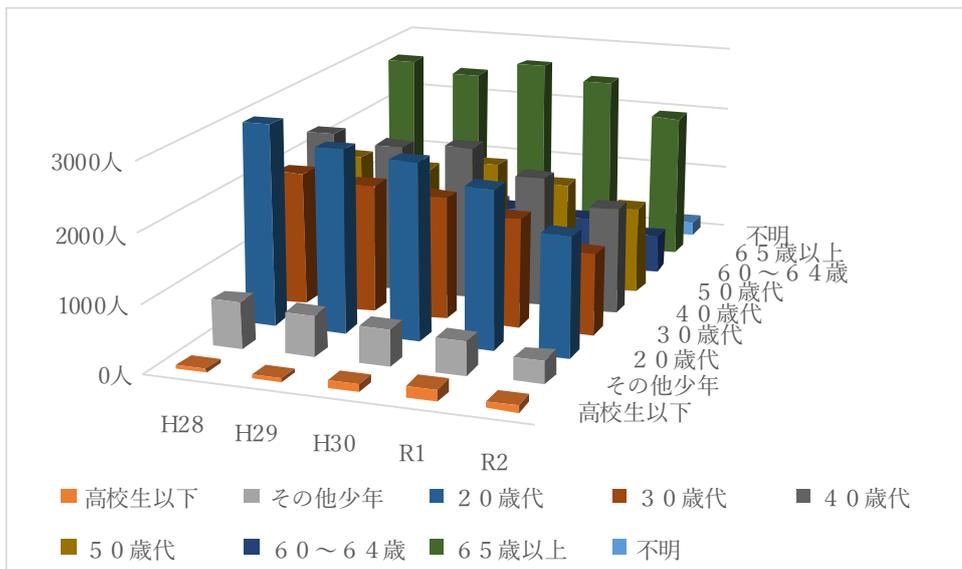


図4 近年の県内年齢層別交通事故当事者(第1当事者)

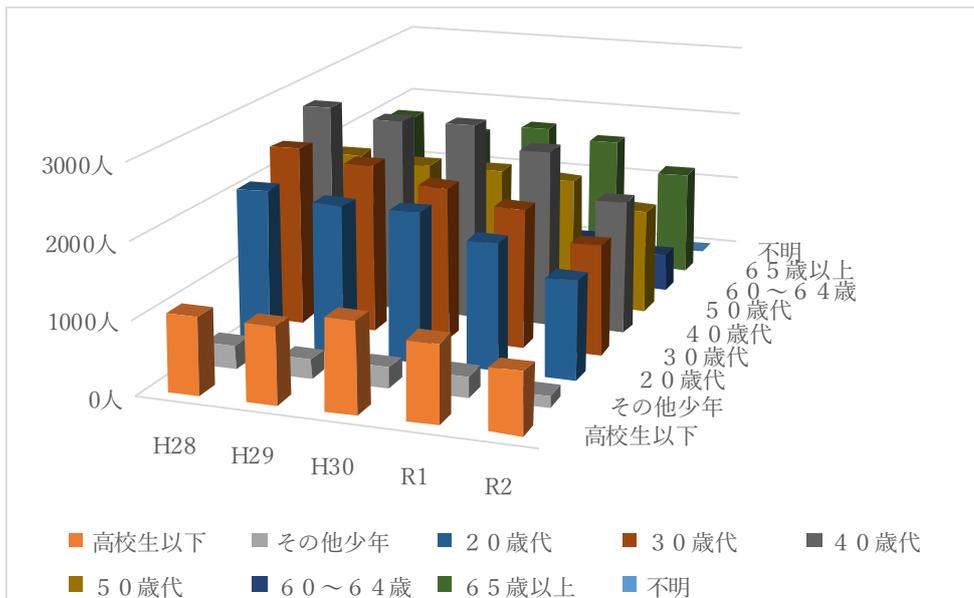


図5 近年の県内年齢層別交通事故当事者(第2当事者)

エ 交通事故当事者の高校生以下の内訳（第2当事者）

図6は、図5のグラフに含まれる高校生以下のデータを更に細分化し、5年間隔でグラフに示したものです。高校生以下が被害者となる事故の総数は、総論で述べた交通事故件数と同様、平成17年をピークに大幅に減少しています。

令和2年には、ピークを迎えた平成17年から約56パーセントの減少を達成していますが、高校生の割合は年々大きくなりつつあります。

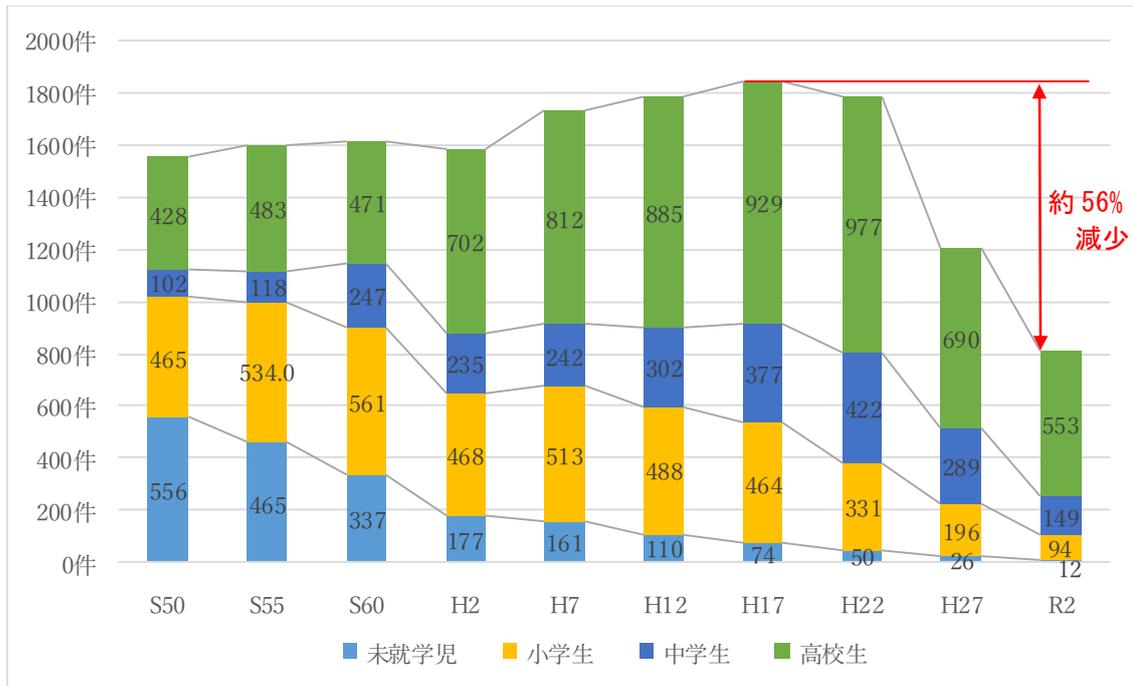


図6 年代別県内高校生以下の交通事故第2当事者の内訳

オ 近年の10万人当たりの自転車乗用中の人身事故発生件数

図7は、全国と県内の10万人当たりの自転車の事故件数を比較したグラフになります。

群馬県内では全国の10万人当たりの自転車事故件数よりも件数がかなり多くなっています。過去3年間では全国の約1.5倍以上の件数となっています。

過去5年間では県内の件数は増減を繰り返しています。

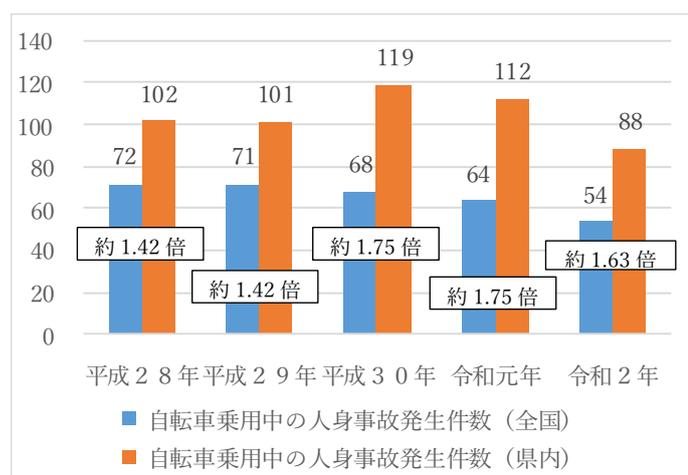


図7 人口10万人当たりの自転車乗用中の人身事故発生件数

第2節 第11次大泉町交通安全計画における目標

【目標】

- ・ 令和7年度を目標に交通事故死者数 0人
 - ・ 交通人身事故発生件数
 - ・ 自転車の関係する交通人身事故件数
- } 令和7年度を目標に
} 令和2年比3割以上減少

【目標設定の考え方】

令和元年、令和2年と達成した交通事故死者数0人を目指し、交通人身事故の発生件数を減少させ、本計画の終期である令和7年には、県計画と同様に令和2年比から3割減少の128件を目標とします。

また、自転車の関係する交通人身事故についても民間団体が発表しているデータによると、群馬県は、中学生の通学時事故件数では全国1位、高校生の通学時事故件数でも全国上位になっています。

このため本町では情報を収集、分析し、より効果的な交通安全対策をするために、交通事故件数の減少だけではなく、自転車の関係する交通人身事故件数においても令和7年での令和2年比3割減少を目標に設定いたしました。

区分	令和2年		令和7年
交通人身事故発生件数	183件	3割減少	128件 (目標値)
自転車の関係する〃	41件		29件 (目標値)

都道府県の事故件数ランキング及び、1万人当たりの事故件数

●中学生の事故件数

順位	都道府県	通学時 総事故件数	1万人当たりの 事故件数
1	群馬	192	33.84
2	埼玉	159	8.15
3	兵庫	140	8.95
4	静岡	134	12.77
5	愛知	118	5.44

●高校生の事故件数

順位	都道府県	通学時 総事故件数	1万人当たりの 事故件数
1	静岡	742	73.8
2	埼玉	714	40.06
3	愛知	687	34.3
4	群馬	561	105.82
5	兵庫	535	36.81

対象期間：2015年1月～12月

出典：自転車の安全利用促進委員会

第2章 道路交通安全の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

人身交通事故は様々な状況や条件で発生しています。効果的な対策を集中的に実施するためには、分析を重ね、事故の傾向に応じた対策を検討していく必要があります。

群馬県の人身事故の多くは免許を取得したばかりの20歳代や65歳以上の高齢者が原因となっています（図8参照）。また、高齢者に関しては、歩行中の死者数も多く、令和2年中の歩行中の死亡事故に関しては、80パーセント以上が70歳以上となっています。このことから、高齢者は加害者、被害者どちらにもなり得る可能性があります。

※令和2年中

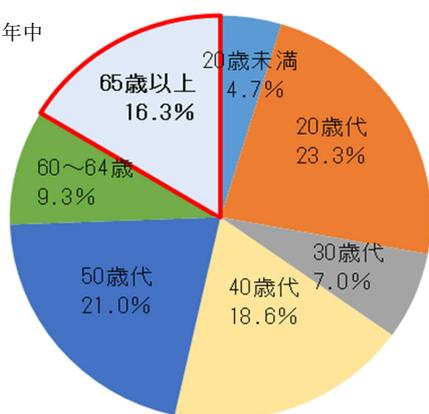


図8 第1当事者の年齢層別件数

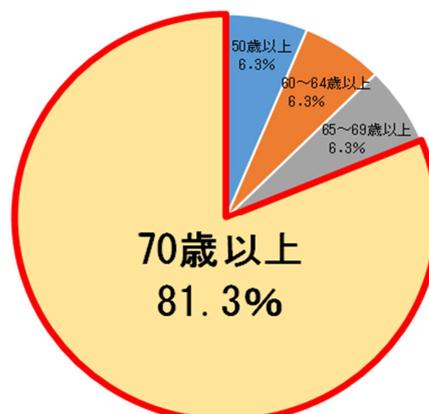


図9 歩行者の死亡事故発生状況

高齢者だけでなく全ての人々が事故に遭わないため、また事故を起こさないために、歩行や自転車、自動車を交通手段として利用する場合、事故を起こす双方の特性を理解した対策を実施する必要があります。

第1項 自動車の事故減少に着目した対策

今後、高齢化の進展により、高齢者が事故に遭う可能性や、事故を起こす可能性は増加していくものと予想されるため、運転適正検査の実施等、身体機能の衰えについての理解を促進する施策と同時に、運転免許の自主返納についての理解を促進する施策が必要となります。

本町では、平成23年4月1日から運転免許自主返納支援事業を行っているため、高齢者を対象に事業の更なる周知についての施策が必要となります。

【大泉町運転免許自主返納支援事業のお知らせ】

自動車の運転免許証を、返納された高齢者の方を支援します！

■ 支援内容（1回のみ交付となります。）

- ・広域公共バス回数券（2,200円相当）
- ・高齢者デマンド交通回数券（3,300円相当）
- ・タクシー利用券（10,000円相当）

■ 対象者（以下の全てに該当する方）

- ・大泉町に居住し、かつ住所を有する方
- ・運転免許の自主返納時（※）に65歳以上である方
- ・町税及び国民健康保険税の滞納をしていない方

※平成23年4月1日以降に自主返納された方が対象です。

【おまかな流れ】

1. 大泉警察署

(1)本人が、窓口（交通課）で、運転免許証を返納します。
 (2)申請による運転免許の取消通知等「返納された運転免許証」の交付を受けます。
 (3)「運転経歴証明書」(手数料1,100円)を希望する場合は、申請により交付を受けます。

2. 大泉町役場 <安全安心課（8階2階17番窓口）:回数券等交付窓口>

(1)以下の①、②を提出してください。
 ①「回数券等交付申請書」
 ②下記の(ア)又は(イ)のいずれか
 (ア)「申請による運転免許の取消通知書」、「返納後の運転免許証」
 (イ)「運転経歴証明書」

(2)広域公共バス回数券(2,200円相当)、高齢者デマンド交通回数券(3,300円相当)及びタクシー利用券(10,000円相当)を交付します。

【注意事項】

運転免許自主返納支援事業で交付された回数券等の利用には、次の条件がありますのでご注意ください。

- ① 回数券等をご利用できる方は、回数券等の交付を受けたご本人のみです。
- ② 回数券等は、第三者に譲渡又は転売してはなりません。
- ③ 回数券等の払戻しは行いません。
- ④ 回数券等の再交付は行いません。

※ 後日不正の手続きにより交付された場合は、交付決定を取り消すことがあります。交付決定を取り消された場合は、既に交付した回数券等は返還していただくことになります。

大泉町役場 総務部 安全安心課地域安全係 電話 0276-63-3111(内線842)

【大泉町運転免許自主返納支援事業】

第2項 歩行者の事故減少に着目した対策

年々、子どもを巻き込む交通事故の件数は減少していますが、歩行者が更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、小学生の通学路周りの道路環境の危険を排除するとともに、生活道路における自動車の速度抑制や、運転者に注意喚起を図るための施策に、取り組んでいく必要があります。

第3項 自転車の事故減少に着目した対策

図10は、令和2年の県内における自転車の関係した事故の年齢層別発生状況を示したグラフになります。中学生以下（15歳以下）が18.9パーセント、高校生や大学生（16～24歳）が34パーセントと、若い世代で50パーセント以上を占めています。また、図11の時刻別の自転車の関係した事故数では、朝の通学時間帯である7～9時頃が43パーセントを占めています。

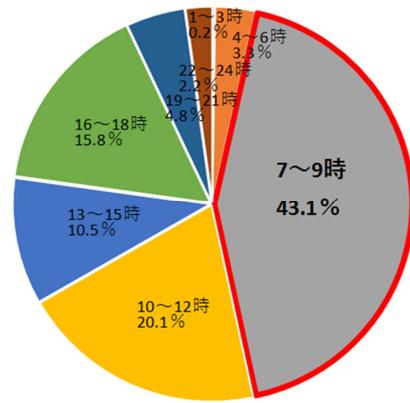
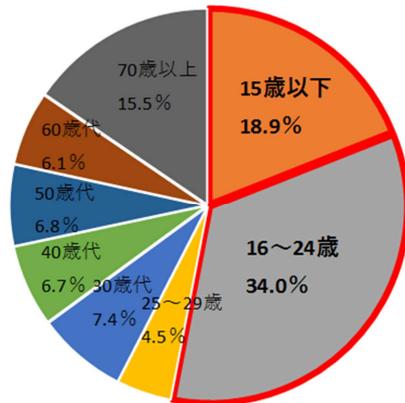


図10 自転車の関係した交通事故発生状況 (年齢層別)

図11 自転車の関係した交通事故発生状況 (時刻別)

このような状況から、自転車事故を減少させるためには、「若い世代」に向けた自転車の対策に取り組む必要があります。

また、自転車は、事故の被害者にも加害者にもなるため、全ての自転車利用者へのヘルメット着用の推進及び損害賠償責任保険等への加入促進を図る必要があります。群馬県では、令和3年4月1日から「群馬県交通安全条例」が改正され、自転車の損害賠償責任保険の加入が義務、自転車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。これに伴い、損害賠償責任保険加入とヘルメット着用の促進及び周知についての施策を講じていく必要があります。

第2節 講じようとする施策

第1項 自動車の事故減少に着目した対策

ア 道路交通環境の整備

今後も住宅地の増加に伴い、見通しの悪いカーブや交差点も増加していきます。事故を未然に防ぐため、町内における事故発生割合の多い交差点や危険箇所を、地域住民との提携により特定し、道路交通の実態を調べ、該当箇所に効果的な事故抑止対策を実施します。

危険箇所においては、適切な路面標示や設置型看板等での注意喚起による対策や、道路反射鏡の設置による危険箇所の排除を実施します。

イ 高齢者の交通安全の確保

加齢に伴う身体機能の変化が運転者としての交通行動に及ぼす影響の理解を認知してもらい、運転免許の自主返納の周知を図るとともに、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必要な交通ルール等の知識の習得を推進します。

ウ 災害時における交通環境の整備

地震・豪雨等による災害発生時には、交通の安全を事前に確保し、混乱を最小限に抑えるため、警察等の関係機関との連携を図ります。

エ 道路反射鏡の整備

事故多発箇所となっている交差点での事故を減少させるため、適切な箇所の道路反射鏡の設置や、現存する道路反射鏡の保守、管理を実施することで、交差点での危険を排除することに努めます。



【交通事故により破損した道路反射鏡】

オ 交通安全に関する普及啓発活動

年4回の交通安全運動で町民一人ひとりに交通安全思想の普及を図るために、交通指導隊をはじめとした関係機関・組織と連携し、交通安全の啓発活動を実施します。



【交通安全運動周知イベント】



【交通安全運動周知チラシ】

第2項 歩行者の事故減少に着目した対策

ア 子どもの交通安全の確保

緻密な交通事故分析により、交通事故多発エリアを抽出し、道路管理者、公安委員会、地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間を確保します。

主に通学路に重点を置き、道路管理者や教育委員会と連携した合同点検を実施し、児童の登下校中の危険を排除します。



【小学生保護者に対する旗振り指導】

また、小学校に入学前の未就学児を対象に、基本的な交通ルール、交通マナー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な技能を習得させることを目標として、交通安全教育を実施します。

イ 高齢者の交通安全の確保

高齢者を中心とする歩行者に対して、道路を横断するときは横断歩道を渡ることや、信号機に従うといった交通ルールの周知と、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるなど、自分の安全を守り、危険を回避するための交通行動を促すための啓発を実施します。

第3項 自転車の事故減少に着目した対策

ア 自転車利用環境の整備

自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、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、自転車の関係した事故を減少させるため、歩行者・自転車共存マーク等の標示を整備します。



【歩行者・自転車共存マーク】

イ 小・中学生に対する交通安全教育の推進

自転車に乗り始める小学生に向けて、安全に道路を通行するための技能と知識を習得させるために、教育資材を配布し、自転車を頻繁に活用する中学生までに正しい交通安全ルールを身につけられるよう施策を実施します。

普段、登下校で自転車を活用する中学生に向け、必要な技能と知識を十分に習得させるための、教育資材の配布を実施します。

また、中学生が安全に登下校出来るよう関係期間・団体と連携し、交通安全指導を実施します。

ウ 高校生に対する交通安全教育の推進

中学生と同様に自転車の利用者であり、二輪車も運転可能になる高校生には、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、責任を持って行動することができるよう交通安全の啓発を実施します。



【高校生に対する自転車交通安全指導】

エ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

薄暮・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の促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

群馬県交通安全条例の一部改正により損害賠償責任保険の加入が義務になったことや、事故時の被害軽減を図るため、ヘルメットの着用が努力義務になったことの周知を実施します。



【条例改正周知用チラシ】