

第11次 藤岡市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のない社会を目指して～



藤岡市

まえがき

交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、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「藤岡市交通安全計画」を10次にわたり作成し、関係機関が一体となって各種の交通安全対策を強力に実施してきました。

この結果、交通安全対策は着実な進展を続け、令和2年中の本市における交通事故件数、負傷者数は、ピークであった平成15年から7割以上減少し、死者数についても、昭和43年の20人をピークに年々減少を続け、平成25年と平成28年には死亡事故ゼロを達成するなど、着実に交通安全対策の効果が表れております。

しかしながら、本市における交通事故件数は年間300件を超えることもあり、交通死亡事故については、平成29年から続けて発生し、平成29年中は4名、平成30年中は3名、令和元年中は5名、令和2年中は3名の尊い命が失われ、交通事故は「市民の安全を脅かす身近な危険」の大きな要因となっています。

このような状況から、交通事故のない安全で快適な社会を目指すため、交通安全対策の推進は、全力を挙げて取り組むべき緊急かつ重要な課題となっています。人命尊重の理念のもと、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、これに基づき諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この「第11次藤岡市交通安全計画」は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、第11次群馬県交通安全計画に基づき、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、市民が安全で快適に生活ができる街づくりを目指します。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 交通事故の現状と分析	3
1 交通事故の推移	3
2 最近の交通事故の状況	4
3 道路交通を取り巻く今後の状況	5
4 交通安全計画における目標	6
第2章 交通安全対策のポイント	7
1 高齢者及び子供の安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
第3章 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
2 道路安全施設等の整備	10
3 運転免許証自主返納者への支援	11
4 交通安全思想の普及徹底	11
5 関係団体との連携強化	14
6 救助・救急体制の整備	14
7 交通事故相談窓口の周知	15

計 画 の 基 本 理 念

本市は、本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えています。また交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められています。このような大きな時代の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要となります。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくため重要な要素であると考えられます。

これまでもその重要性が認識され、様々な対策により交通事故件数・死亡者数・負傷者数などが減少し、交通安全対策に対する成果を上げてきたところです。

しかしながら、令和2年中には、本市内で交通事故により235件の事故が発生し、288名が死傷している現状からすると、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていくため、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、更なる対策に取り組むことが必要です。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきです。言うまでもなく、交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通事故被害者や家族の思いを考え、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向け、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

本計画においては、交通社会を構成する「人」、自動車、自転車等の「交通機関（車両）」及び「交通環境」の三つの要素について相互関係を考慮しながら、市民の理解と協力の下、総合的かつ計画的な施策を策定し、市民本位の施策を実施します。

（１）人に係る安全対策

車両を運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底はもとより、運転免許を持たない歩行者等への交通安全意識の高揚を図ります。

また、市民一人ひとりが交通ルール・交通マナーについて前向きな意識を持ち、家庭や職場、学校など地域社会において、安全で安心な社会活動に取り組むための、交通安全に関する教育や普及啓発活動を充実させます。

(2) 交通機関に係る交通安全対策

「人はエラーを犯すもの」との前提で、ヒューマンエラーが直接事故に結びつかないように設備、装置等の安全性を高めるとともに、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指導及び協力を行います。

(3) 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及び改善、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危険を排除する施策を充実させます。

これら三つの要素に対する施策の効果を高めるために、消防・警察など関係機関との協力体制を強化し、被害者支援の推進に努めるとともに、交通安全に関する施策に市民が積極的に参加できる仕組み作り、更には地域の特性に応じた市民主体による参加・共同型の交通安全活動の普及推進など、多方面にわたる交通安全施策を連携させ、交通事故のないまちづくりを目指します。

第1章 交通事故の現状と分析

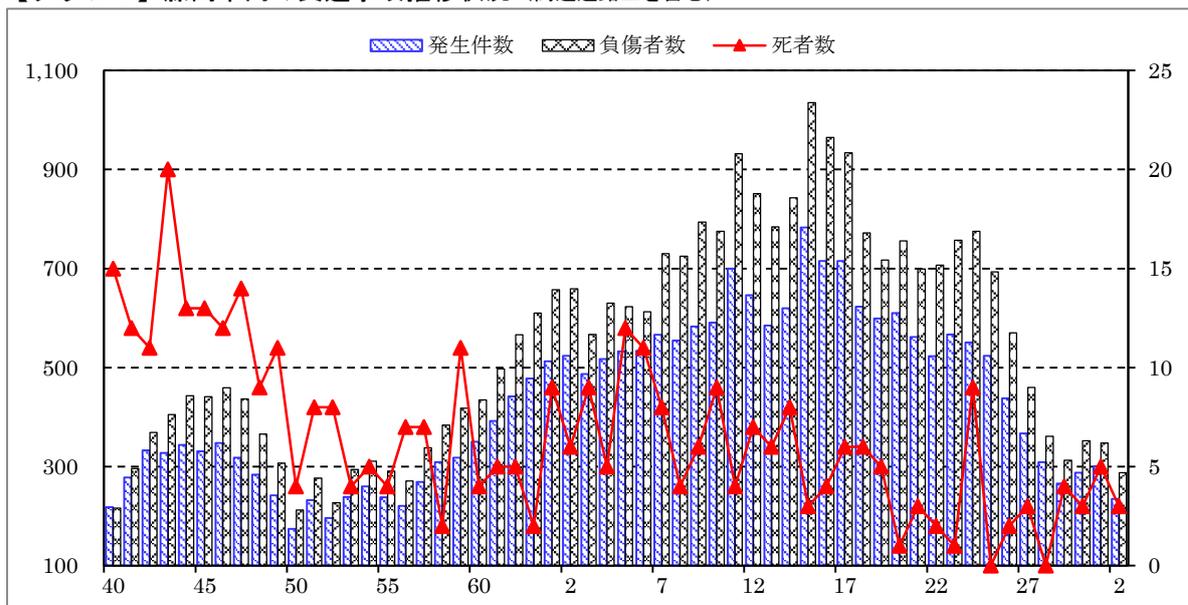
1 交通事故の推移

本市の交通網は、J R八高線と高崎線が北部を横断し、J R八高線の群馬藤岡駅と北藤岡駅の2つの駅があります。また、北東部には関越自動車道と上信越自動車道が横断しており、藤岡インターチェンジ及び藤岡ジャンクションを有する高速交通網の結節点となっているほか、そのジャンクションを挟むように国道17号、254号線が横切り、さらには主要地方道である前橋長瀬線や藤岡本庄線、藤岡大胡線が縦横に伸びるなど、首都圏を含め近隣県への交通アクセスに恵まれています。

市内の交通事故は、死者数が昭和43年（20人）、発生件数・負傷者数が平成15年（発生件数783件、負傷者数1,035人）にピークに達しました。交通事故発生件数・負傷者数については、昭和57年から22年間概ね増加傾向にありましたが、その後現在まで減少傾向にあり、令和2年中の交通事故発生状況（発生件数235件、負傷者数288人）は、ピーク時の7割以上減少しております。また、死者数については、年々減少を続け平成25年と平成28年には交通死亡事故ゼロを達成しました。

しかしながら、本市における交通事故発生件数・負傷者数共に年間300件を超えることもあり、交通死亡事故については、平成29年から続けて発生し、平成29年中は4名、平成30年中は3名、令和元年中は5名、令和2年中は3名の尊い命が失われ、依然として厳しい交通事情が続いています。

【グラフ1】藤岡市内の交通事故推移状況（高速道路上を含む）

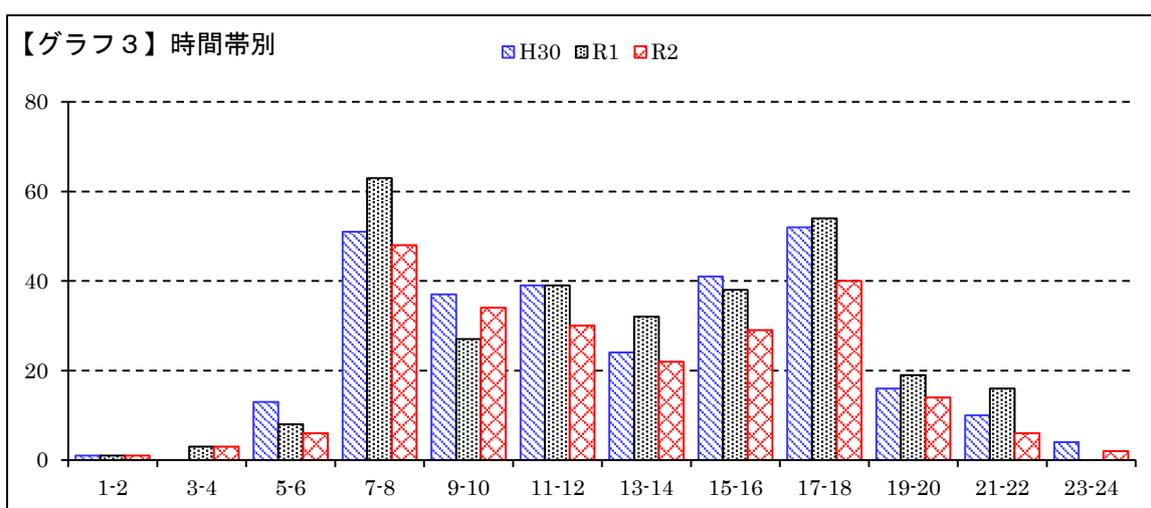
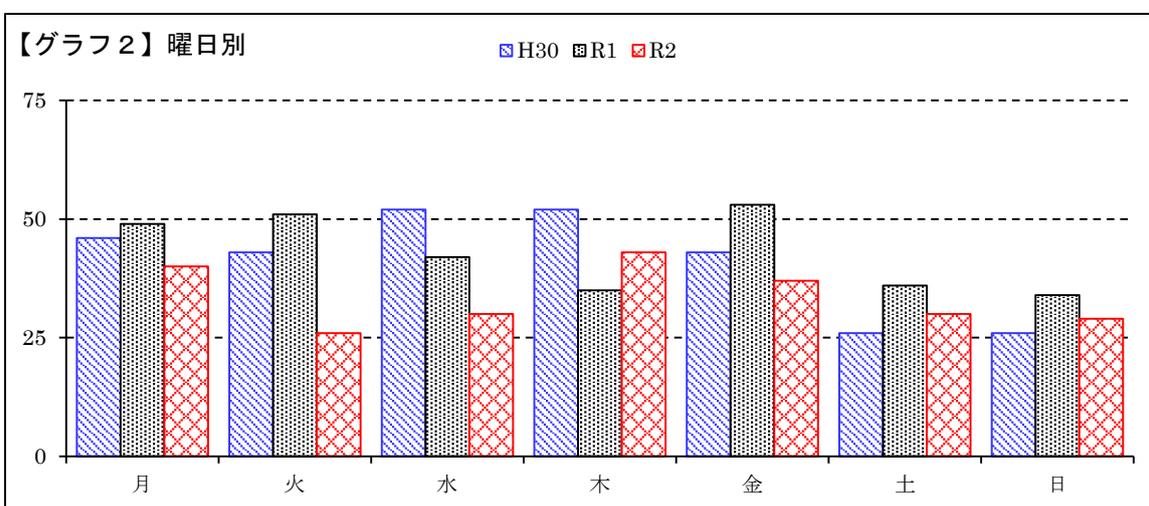


※H17以前の数値については、藤岡市、鬼石町の数値を合算

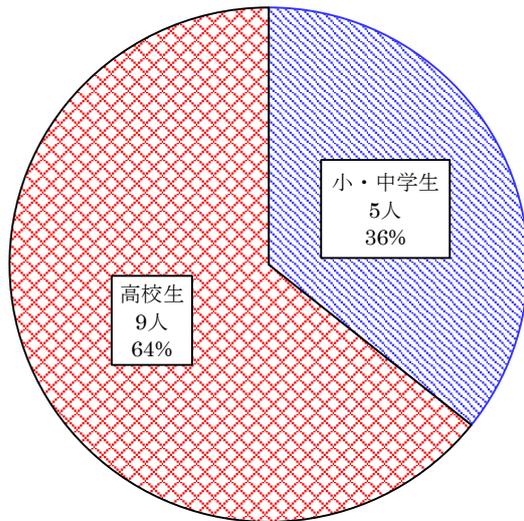
2 最近の交通事故の状況

本市における近年の交通事故の状況は、概ね次のとおりです。

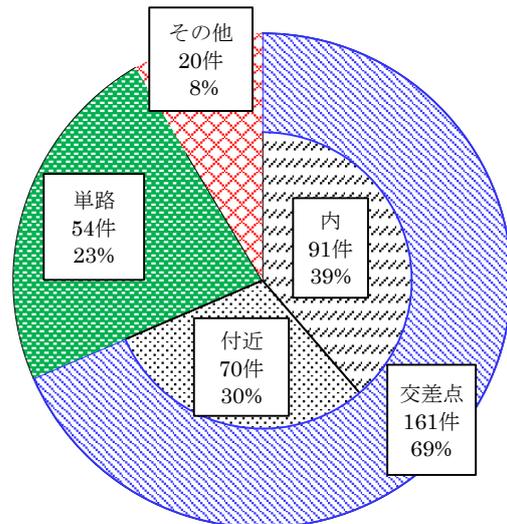
- (1) 平日の事故発生件数に比べ、週末は事故が減少している。【グラフ2】
- (2) 事故発生時間帯は、通勤・通学時間帯と帰宅時間帯、昼時が多くなっている。【グラフ3】
- (3) 高校生は、小中学生に比べて通学距離が長く、自転車に乗る機会が増えるため、交通事故件数も増えている。【グラフ4】
- (4) 交通事故発生場所のうち、交差点付近で7割を占めている。また、交差点内の事故のうち、中・小規模の交差点での発生率が高くなっている。【グラフ5】
- (5) 悪質、危険運転による交通事故件数は、増えている。【グラフ6】



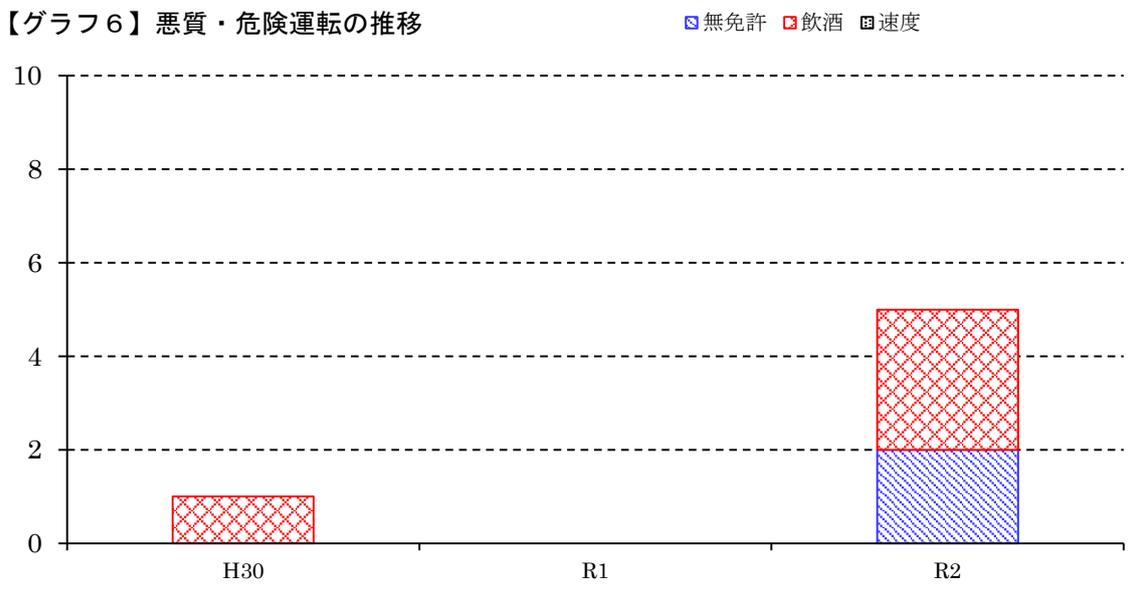
【グラフ4】学生の自転車事故



【グラフ5】事故発生場所



【グラフ6】悪質・危険運転の推移



3 道路交通を取り巻く今後の状況

道路交通を取り巻く状況は、群馬県の大きな特徴と言える自動車に依存した社会の下、道路交通に関するリスクを高める要素として高齢化の進展が挙げられる一方、道路交通環境の整備、先進安全自動車の普及など、リスクを低くする要素も進んでいくことが予想され、今後、複雑に変化していくと見込まれます。

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、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 交通安全計画における目標

人と車、交通環境の調和による安全安心な交通社会を目指すことは、現代社会にとって大きな目標であり、交通事故のない社会を達成することが私たちの究極の願いです。

本計画では、究極目標である「交通事故ゼロ社会」の実現に向け、道路交通事故抑止目標として、令和7年度までの期間内に次の目標値を設定し、交通事故の減少に取り組めます。

①年間の交通事故による24時間以内死者数を1人以下とします。

②年間の交通事故による負傷者数を120人以下とします。

※負傷者目標値については、安全対策を強化していくことから、令和2年比で毎年、年間15%減を目標とする。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	増減率 の平均
負傷者数	570	460	361	313	352	348	288	
増減率	—	-19.3%	-21.5%	-13.3%	12.5%	-1.1%	-17.2%	-10.0%

	目標値	基準値	1年あたり 削減率
負傷者数	120人以下	288人(R2)	毎年-15%

第2章 交通安全対策のポイント

1 高齢者及び子供の安全確保

本市の交通事故死者数に占める高齢者の割合（高速道路上を除く）は、平成29年中が2人（4人中）、平成30年中が2人（3人中）、令和元年中が3人（5人中）、令和2年中が2人（3人中）と極めて高く、今後の高齢化の進展を踏まえると、高齢者が安全で安心して外出したり移動したりできるような交通社会の実現が必要です。

そのためには、高齢者が徒歩や自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の双方の特性を理解した対策を実施するなど、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな交通安全対策を推進する必要があります。今後も引き続き高齢運転者の増加が予想されることから、滋賀県大津市や千葉県八街市のような悲惨な事故を少しでも減らせるよう、高齢者が交通事故を起こさないための対策を強化することが喫緊の課題です。

また、高齢者をはじめ年齢等にかかわらず多くの人々が利用しやすく、社会参加を促進するため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を推進することも重要となってきます。

さらに、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動を実施することや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、老人クラブ等と連携し、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが必要となってきます。

また、高齢化社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。近年、子供の関係する交通事故は減少傾向にありますが、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、子供を事故から守る観点から通学路の歩行空間の整備の推進や、子供に対する交通安全教育の充実を図り「子供が交通事故に遭わない」ための交通安全対策が一層必要となります。

自転車においては、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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を図る必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保

平成29年、平成30年、令和元年、令和2年中に本市で発生した交通事故死者の3割以上は歩行者及び自転車が関係しており、高い水準となっています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者及び自転車の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが求められています。

歩行者の安全確保については、自動車等の運転者における歩行者等に対する保護意識の向上を図るほか、身近な道路の安全性を高めることが必要であり、通学路、生活道路や幹線道路等への歩道の整備を積極的に進め、安全な通行の確保を推進することが重要となってきます。

自転車利用者については、交通ルールやマナー違反による事故が多く、自動車と衝突した場合には被害者となる一方、歩行者等と衝突した場合には加害者となる可能性が高いため、交通ルール等への理解度向上を目指し、交通安全教育等の充実を図る必要があります。特に近年の健康・エコ志向の高まりにより、自転車利用者が大幅に増加し、自転車が関わる交通事故の増加が懸念されます。自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進めることが必要です。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題です。

令和2年中に本市内で発生した235件の交通事故のうち市街地での事故は110件で、全体の約5割が住宅地などを含む生活道路及び幹線道路で発生しています。

こうした状況を踏まえ自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する必要があります。

また、幹線道路の管理者と連携を密にし、道路の体系的整備や他の交通関係団体との連携強化を図り、総合的かつ効果的な交通安全対策を図る必要があります。

第3章 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 通学路合同点検の実施

小学校通学路における合同点検を中学校区に分けて実施し、必要な対策内容について協議・検討し、安全対策に努めます。

(2) 市道整備の推進

交通事故の発生を防止し、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を図るため、市道整備を推進します。

(3) 事故多発地点の重点的整備

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設の整備を推進します。

(4) 災害発生に備えた安全の確保

地震、豪雨等による災害発生時における交通の安全を確保するために、日常的な安全点検に努めます。

(5) バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めた全ての人が、安全に安心して暮らせる社会を実現するため、ユニバーサルデザインを取り入れた「人に優しい歩行空間」を目指し、バリアフリーの道づくりの整備を進めます。

2 交通安全施設等の整備

交通安全施設等の整備については、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど交通安全を確保する必要がある箇所で、事故発生状況等を分析・検討し重点的に実施します。

(1) 信号機の整備

交通事故の多発している交差点及び交通事故が発生する危険性の高い場所については、周辺道路の改良と並行して信号機の整備を関係機関に積極的に働きかけます。

(2) 道路標識の整備

宅地開発や市道の新設・改良により、交通の流れや量が変化しつつある地区については、関係機関と連携し効果的な警戒標識等の設置を推進するほか、既存標識の見直しや的確な警戒標識等の設置に努めます。

(3) 道路標示の整備

既存の道路標示が損傷した箇所については、関係機関と連携し速やかに補修するとともに、学校、保育園等への通学等の安全を確保することに重点を置き、路側帯や横断歩道の整備を促進します。

(4) 防護柵の整備

道路の段差の大きい箇所や急カーブ周辺においては、車両等の転落を防止するためにガードレール等の車両用防護柵の整備、また、路側帯の標示だけの箇所については、設置が可能であれば歩行者の安全を確保するために防護柵を整備します。

(5) 道路反射鏡の整備

住宅等の建設により、見通しの悪いカーブ・交差点が今後も増加する傾向にあるため、道路反射鏡の整備を推進します。

また、既存の道路反射鏡で視認性の低下したものについては、補修・交換等に努めます。

3 運転免許証自主返納者への支援

運転に不安を持つ高齢者の交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納する高齢者に対し、運転経歴証明書交付手数料を助成します。

併せて、拡充した公共交通等に利用できる利用券を交付し、高齢者の足の確保に努めます。

4 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、「人優先」の交通安全思想のもと、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に努め、交通事故を起こさない意識を育てることが目的です。

交通安全教育をより一層推進するためには、幼児から高齢者に至るまでの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について、市民自らがそれぞれの地域で自主的に交通安全運動を展開できるよう、意識の改革を促すことが重要です。

また、高齢化が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高める対策も重要となってきます。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対する自転車の安全利用について、将来の運転者教育の基礎となるよう、警察や交通関係団体、学校、地域社会及び家庭と連携し、計画的かつ組織的に指導を実施する体制づくりを進めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、身近な生活における交通安全の決まりを理解し、進んで決まりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身に付けることを目的とし、幼稚園、認定こども園、保育園、家庭、地域等の連携を図りながら、計画的かつ継続的に行います。

②児童生徒に対する交通安全教育

小学校、中学校及び高等学校の児童生徒に対する交通安全教育は、自他の生命の尊重という基本理念に立って、児童生徒の心身の発達段階や地域の実情に応じて日常生活における交通安全に必要な知識を理解し、身近な交通環境における様々な危険を認識し、常に的確な判断の下に安全に行動できる能力を養います。

特に、高等学校の生徒については、自動車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うほか、長期間実施されてきた二輪車の「三ない運動」が平成27年に撤回されたことで、今後二輪車免許を取得する生徒の増加が見込まれます。自転車の安全な利用のみならず、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任など安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を目指した教育体制の整備充実に努めます。

また、交通社会の一員として、自己の安全のみならず、地域社会の安全に自主的に貢献できる健全な社会人を育成することを目標として、学校、家庭、地域等の連携を図りながら、計画的かつ継続的に行います。



小学3年生を対象とした自転車交通安全教室

③成人に対する交通安全教育

自動車利用者が中心となる成人に対する交通安全教育は、社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能・技術・危険予測等の向上、交通安全意識、交通マナーの向上など「自分だけは大丈夫」と考える意識を「明日は我が身」と考える意識改革に取り組み、悪質、無謀運転を社会から排除し、被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、自らが交通安全の主演となりうる質の高い交通社会人を育成するため、教育体制の整備充実に努めます。

④高齢者に対する交通安全教育

高齢者に関する安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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、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実践技能及び交通ルール等の知識の習得を目標とします。

地域の高齢者に対し、きめ細かな教育を実施するため、老人クラブをはじめとした各種福祉団体など関係機関と連携し、地域で自主的に交通安全運動を展開できるようシルバーリーダー（高齢者交通安全指導者）の養成をするとともに、夜間の交通事故を防止するために、反射用品の普及・着用促進に取り組みます。

また、交通事故未然防止と公共交通の利用を促進するため、運転免許証の自主返納に対する支援を推進するとともに、制度の充実を図ります。

（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進

①交通安全運動の推進

交通事故防止の徹底を図るため、県、市及び関係団体が協力して、春・夏・秋・冬の交通安全運動及び毎月１日の県民交通安全日、１５日の自転車マナーアップデーを中心として、市民参加の下に幅広い交通安全運動を展開します。

また、交通事故の実態を踏まえ、県及び関係団体と協力し、地域の実情に即した交通安全運動を展開します。

運動の実施にあたっては、創意工夫を凝らし地域住民の自主的な参加の下に、活発な諸活動が行われるよう配慮します。

主な重点事項

- 子供と高齢者の交通事故防止
- 自転車の安全利用の推進
- すべての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
- 反射材の普及促進
- 飲酒運転の根絶
- 交差点・追突事故防止

②効果的な広報活動の実施

市民一人ひとりに交通安全思想の普及を図り、正しい交通ルールの厳守と交通マナーの実践を習慣づけさせるためには、社会の最小単位である「家庭」の果たす役割が極めて大きいことから、広報紙やホームページなど各種広報媒体を活用し、交通事故の実態を踏まえた情報提供により、市民に伝わりやすい広報活動を展開し交通意識の高揚を図ります。

5 関係団体との連携強化

交通安全対策に関する行政・民間団体間の連絡協議の場を通じ、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、さらに、関係機関・団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化し、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図ります。

(1) 民間団体への支援

民間団体が実施する交通安全活動については、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう支援を行います。

(2) 交通指導員の配置

登校時における児童の交通安全の確保を図るため、市内小学校の通学路に交通指導員を配置し、交通事故防止に努めます。

また、交通指導員による交通安全教室の開催や地域のイベントの際の交通誘導を行い、交通安全教育の推進や市民の安全確保に努めるとともに、災害発生時に警察等関係機関と協力し、交通安全を確保するための連携強化に取り組みます。なお、交通指導員に必要な知識・技能の習得については、研修会の開催など教育体制の強化に取り組みます。



交通指導員初点検

6 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途中における救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場における市民による応急手当の普及等を推進するため、止血法や心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む講習会を開催します。



心肺蘇生法の講習会

7 交通事故相談窓口の周知

交通事故による損害賠償問題等については、専門知識が要求されるため、群馬県や民間団体が行っている交通事故相談所等を交通事故当事者が気軽に利用できるようホームページ等を活用し、交通事故相談窓口の周知を図ります。

第11次藤岡市交通安全計画

発行 藤岡市

編集 藤岡市総務部地域安全課

〒375-8601

藤岡市中栗須 327 番地

電 話 0274-40-2245

F a x 0274-24-4515