

第 1 1 次

群馬県交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

群馬県交通安全対策会議

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「群馬県交通安全計画」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、「交通戦争」と呼ばれていた昭和47年に351人を数えた本県における道路交通事故の死者数は、令和2年には統計史上最少となる45人にまで減少しました。

これは、関係行政機関、市町村、関係民間団体のみならず、県民総参加による長年の努力の成果であると考えられます。

しかしながら、人口10万人当たりの交通人身事故発生件数や自転車の関係する交通人身事故発生件数は、全国ワースト上位が続いており、本県の交通情勢は依然として厳しい情勢にあります。

このような中、平成31年3月に「群馬県自転車活用推進計画」の策定、令和3年4月には、「群馬県交通安全条例の一部を改正する条例」の施行、「群馬県交通安全教育アクション・プログラム」の改定など、各種交通安全対策の基となる諸規定を改め、関係機関及び団体と連携し、更に強力に交通安全活動を推進していくこととしています。

「第11次群馬県交通安全計画」は、交通安全対策基本法の規定に基づき、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施策に関する大綱を定めたものです。

「ぐんま・県土整備プラン2020」における「誰もが安全・快適に移動できる社会の実現」に向け、「交通安全」の観点から、関係する行政機関や民間事業者が連携、協力し、地域の交通実態等に即した施策を強力に推進していくものとします。

目 次

計画の基本理念

1	交通社会を構成する三要素	1
(1)	人間に係る安全対策	1
(2)	交通機関に係る安全対策	1
(3)	交通環境に係る安全対策	2
2	これからの5年間において特に注視すべき事項	2
(1)	先進技術導入への対応	2
(2)	新型コロナウイルス感染症の影響の注視	2
3	横断的に重要な事項	3
(1)	救助・救急活動及び被害者支援の充実	3
(2)	参加・協働型の交通安全活動の推進	3

第1章 道路交通の安全

第1節	道路交通事故のない社会を目指して	5
第2節	道路交通の安全についての目標	7
I	道路交通事故の現状と今後の見通し	7
1	道路交通事故の現状	7
(1)	総論	7
(2)	交通事故の特徴	9
2	道路交通事故の見通し	22
II	群馬県交通安全計画における目標	23
第3節	道路交通の安全についての対策	24
I	今後の道路交通安全対策を考える視点	24
	【重視すべき視点】	25
1	自転車の事故減少に着目した対策	25
2	交通人身事故を減少させるための対策	26
II	講じようとする施策（施策の体系）	28
[I]	自転車の事故減少に着目した対策	29
1	自転車利用環境の総合的整備	29
(1)	安全で快適な自転車利用環境の整備	29
(2)	自転車等の駐車対策の推進	29
2	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
(1)	小学生に対する交通安全教育の推進	29
(2)	中学生に対する交通安全教育の推進	30
(3)	高校生に対する交通安全教育の推進	30
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	31
4	自転車の安全性の確保	31

5	交通指導取締りの強化	3 1
[Ⅱ]	歩行者の事故減少に着目した対策	3 2
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	3 2
(1)	生活道路における交通安全対策の推進	3 2
(2)	通学路等における交通安全の確保	3 2
(3)	高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	3 2
(4)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	3 3
2	高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	3 3
3	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	3 3
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	3 3
(2)	障害者に対する交通安全教育の推進	3 4
4	効果的な交通安全教育の推進	3 4
5	交通安全に関する普及啓発活動の推進	3 4
[Ⅲ]	自動車の事故減少に着目した対策	3 5
1	道路交通環境の整備	3 5
(1)	幹線道路における交通安全対策の推進	3 5
(2)	交通安全施設等の整備事業の推進	3 7
(3)	高齢者等の移動手段の確保・充実	3 9
(4)	無電柱化の推進	3 9
(5)	効果的な交通規制の推進	3 9
(6)	ITSの活用	3 9
(7)	交通需要マネジメントの推進	4 0
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	4 1
(9)	総合的な駐車対策の推進	4 2
(10)	道路交通情報の充実	4 3
(11)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	4 4
2	交通安全思想の普及徹底	4 6
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	4 6
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	4 7
(3)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	4 8
(4)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	4 9
3	安全運転の確保	4 9
(1)	運転者教育等の充実	4 9
(2)	運転免許制度の改善	5 1
(3)	安全運転管理の推進	5 1
(4)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	5 1
(5)	交通労働災害の防止等	5 3
(6)	道路交通に関連する情報の充実	5 4
4	車両の安全性の確保	5 5
(1)	高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進	5 5

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	5 5
(3) リコール制度の充実・強化	5 6
5 道路交通秩序の維持	5 6
(1) 交通指導取締りの強化等	5 6
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	5 7
(3) 暴走族等対策の推進	5 7
6 救助・救急活動の充実	5 8
(1) 救助・救急体制の整備	5 8
(2) 救急医療体制の整備	6 0
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	6 0
7 被害者支援の充実と推進	6 1
(1) 自動車損害賠償補償制度の充実等	6 1
(2) 損害賠償の請求についての援助等	6 1
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	6 1

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して	6 4
I 鉄道事故の状況と特徴	6 4
1 県内における鉄道事故の状況	6 4
2 県内の鉄道事故の特徴	6 5
II 群馬県交通安全計画における目標	6 5
第2節 鉄道交通の安全についての対策	6 6
I 今後の鉄道交通の安全対策を考える視点	6 6
【重視すべき視点】	6 6
1 重大な列車事故の未然防止	6 6
2 利用者等の関係する事故の防止	6 6
II 講じようとする施策（施策の体系）	6 6
[I] 重大な列車事故の未然防止	6 7
1 鉄道交通環境の整備	6 7
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	6 7
(2) 鉄道保安設備の整備	6 7
2 鉄道の安全な運行の確保	6 7
(1) 運転士の資質の保持	6 7
(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用	6 7
(3) 気象情報等の充実	6 7
(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	6 8
(5) 計画運休への取組	6 8
3 鉄道車両の安全性の確保	6 8
4 救助・救急体制の充実	6 8

[Ⅱ] 利用者等の関係する事故の防止	6 9
1 鉄道施設等の安全性の向上	6 9
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	6 9

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して	7 1
Ⅰ 踏切事故の状況と特徴	7 1
1 県内における踏切事故の状況	7 1
2 県内の踏切事故の特徴	7 2
Ⅱ 群馬県交通安全計画における目標	7 3
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	7 4
Ⅰ 今後の踏切道の交通安全対策を考える視点	7 4
【重視すべき視点】	7 4
Ⅱ 講じようとする施策（施策の体系）	7 4
1 鉄道事業者が主体となった施策の推進	7 4
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	7 4
2 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進	7 5
(1) 踏切道の統廃合の促進	7 5
(2) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	7 5
(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	7 5

計画の基本理念

群馬県交通安全計画は、「人優先」の交通安全思想の下、これまで50年にわたる取組により、道路交通における交通事故死者数を過去最悪であった昭和47年の351人から、令和2年中は45人（8分の1）にまで減少させるなどの成果を上げてきました。

本計画は、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道における交通」ごとに、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に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」という三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進していきます。

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、**究極的には交通事故のない社会の実現と県民一人一人が安全で安心して暮らすことができる「交通安全県・群馬」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

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図ります。また、交通社会に参加する県民一人一人が、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ていきます。



【腹話術を用いた交通安全教育】

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させることとします。



【先進安全自動車の普及促進】

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備と老朽化対策、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実等を図ることとします。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や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。



【歩道や横断歩道の整備】

2 これからの5年間において特に注視すべき事項

(1) 先進技術導入への対応

今日、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ます。また、ローカル5G*を活用した自動運転バスの実証プロジェクト等自動化への取組も進められています。先進技術の導入により、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、同時に安全性を確保していくことも重要になります。



【自動運転バスの実証実験】

(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対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。



【感染症拡大に配慮した交通安全活動】

ローカル5G* (出典：前橋市)

- ・ 地域や産業の個別のニーズに応じて、地域の企業や自治体等様々な主体が自らの建物内や敷地内でスポット的に柔軟に構築できる5Gシステム
- ・ 通信事業者によるエリア展開がすぐに進まない地域でも、独自に5Gシステムをスポット的に構築・利用することが可能
- ・ 通信事業者のサービスと比較して、他の場所の通信障害や災害、ネットワークの輻輳などの影響を受けにくい。

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

交通事故が発生した場合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の更なる充実を図ることが重要です。



【ドクターヘリによる救急活動】

(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・団体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、県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、県などが行う交通安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県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により、参加・協働型の交通安全活動を推進することが重要です。



【関係団体と連携した交通安全活動】



第1章 道路交通の安全

第1節 道路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、交通事故のない社会を目指す。

第2節 道路交通の安全についての目標

- ・ 交通人身事故発生件数
 - ・ 自転車の関係する交通人身事故発生件数
- } 令和元年比3割以上減少

第3節 道路交通の安全についての対策

【重視すべき視点】

■ 交通人身事故減少に着目した対策

- ・ 歩行者が安全に安心して移動できる環境の整備
- ・ 高齢運転者と高齢歩行者の特性を理解した対策の推進
- ・ 生活道路における適切な交通指導取締りの実施

■ 自転車事故減少に着目した対策

- ・ 群馬県自転車活用推進計画に基づいた自転車通行空間の整備
- ・ 群馬県交通安全条例の改正に基づく各種施策の推進
- ・ 群馬県交通安全アクション・プログラムに基づいた交通安全教育の推進



【講じようとする施策】

交通人身事故減少に着目した対策

- [I] 自転車の事故減少に着目した対策
- [II] 歩行者の事故減少に着目した対策
- [III] 自動車の事故減少に着目した対策

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

私たちは、人命尊重の理念のもとに、究極的には交通事故のない社会を目指す必要があります。

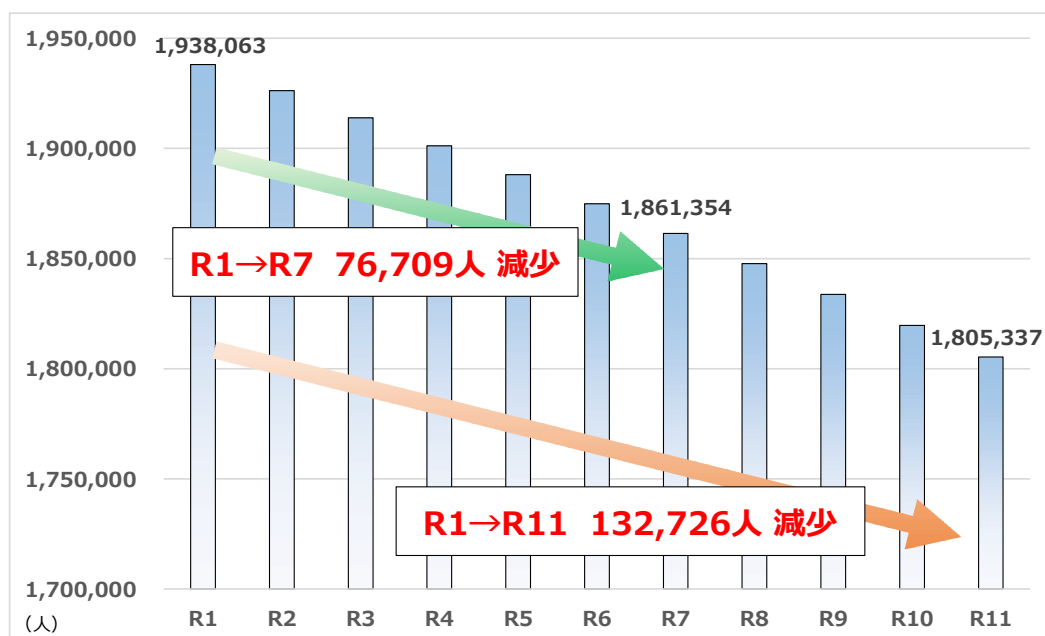
全国同様、本県においても少子高齢化が進んでおり、近年は高齢運転者が加害者となる重大事故も発生しています。高齢化の進展への適切な対処とともに、将来を担う子供の安全の確保が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層強く求められています。

今後も、道路交通事故による死者を究極的にはゼロにすることを追求しつつ、交通事故そのものを減少させ、「交通安全県・群馬」を実現するために、県を挙げて更なる取組が必要です。

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、地域の交通事情を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要です。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担をしながら、その連携を強化し、また、県民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において、様々な形で参加・協働していく必要があります。

【参考：群馬県の将来推計人口】

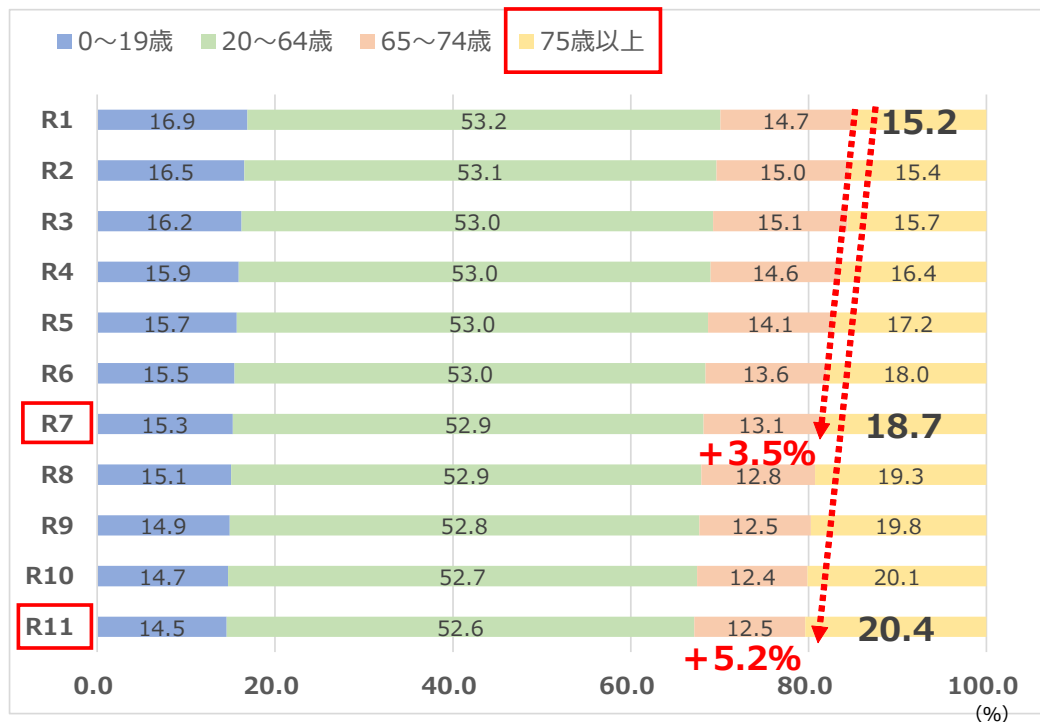
群馬県の総人口は、第11次群馬県の交通安全計画の最終年である令和7年に1,861,354人（令和元年比-76,709人、-4.0%）となり、令和11年には、1,805,337人（令和元年比-132,726人、-6.8%）となる見込みです。



（出典：群馬県の将来推計人口・群馬県）

【参考：群馬県の将来推計人口（年齢別4区分）】

75歳以上の高齢者が占める割合は、令和元年は15.2パーセントですが、第11次群馬県の交通安全計画の最終年である令和7年に18.7パーセント（令和元年比+3.5%）、令和11年には20.4パーセント（令和元年比+5.2%）と、県民のおよそ5人に1人が75歳以上になる見込みです。



（出典：群馬県の将来推計人口・群馬県）

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

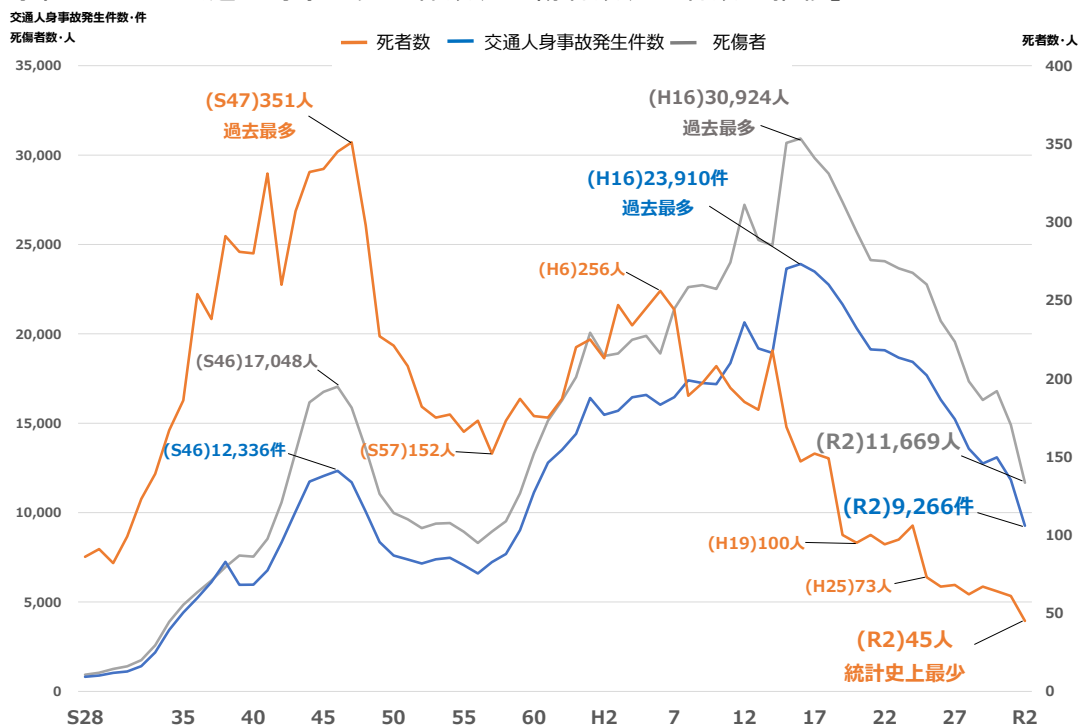
(1) 総論

県内の交通事故死者数は、昭和47年に過去最多の351人に達しましたが、その後、着実に減少し、昭和57年には、ピーク時の半数以下となる152人まで減少しました。しかし、同年から増加に転じ、平成6年には256人が亡くなりました。その後、再び減少傾向となり、平成19年には100人と大幅に減少し、同年以降、関越自動車道における高速バスの事故が発生した平成24年の106人を除くと100人以下が定着し、平成25年には73人と第9次群馬県交通安全計画の目標（死者数75人以下）を2年前倒しで達成しています。平成26年から令和元年までは60人台で推移していましたが、令和2年は、統計史上最少となる45人となり、第10次群馬県交通安全計画の目標（51人以下）を達成しました。

交通人身事故発生件数及び死傷者数については、ほぼ同じ傾向で推移しており、昭和46年に交通人身事故発生件数12,336件、死傷者数17,048人まで増加した後は減少しましたが、昭和57年以降、急激な増加傾向を示し、平成16年には、交通人身事故発生件数は23,910件、死傷者数は30,924人となり、過去最多を記録しました。

しかし、同年をピークに減少を続け、令和2年は交通人身事故発生件数9,266件（目標値・11,422件）、死傷者数11,669人（目標値・14,669人）となり、第10次群馬県交通安全計画の目標を達成しました。

【群馬県における交通人身事故発生件数、死傷者数、死者数の推移】



(出典：交通年鑑)

【参考】これまでの群馬県交通安全計画の目標値（死者数）と実数値

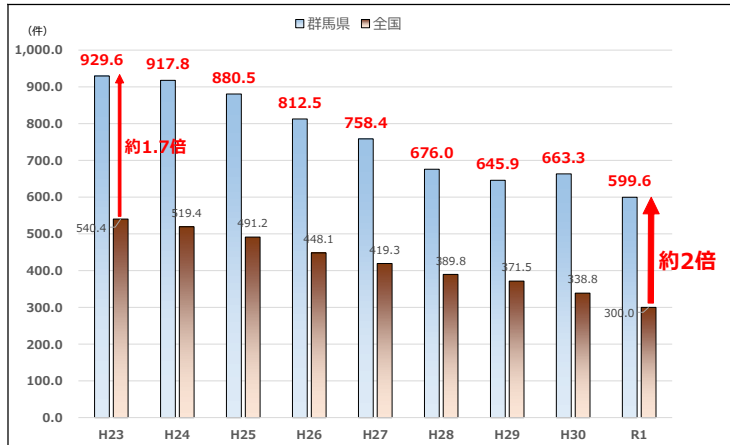
<p>第1次群馬県交通安全計画（昭和46年度～昭和50年度）</p> <p>目標値：設定なし 実数値：昭和50年221人</p>
<p>第2次群馬県交通安全計画（昭和51年度～昭和55年度）</p> <p>目標値：昭和47年（351人）の半数以下 実数値：昭和55年166人【達成】</p>
<p>第3次群馬県交通安全計画（昭和56年度～昭和60年度）</p> <p>目標値：130人以下 実数値：昭和60年176人【未達成】</p>
<p>第4次群馬県交通安全計画（昭和61年度～平成2年度）</p> <p>目標値：130人以下 実数値：平成2年213人【未達成】</p>
<p>第5次群馬県交通安全計画（平成3年度～平成7年度）</p> <p>目標値：設定なし 実数値：平成7年244人</p>
<p>第6次群馬県交通安全計画（平成8年度～平成12年度）</p> <p>目標値：200人以下 実数値：平成12年185人【達成】</p>
<p>第7次群馬県交通安全計画（平成13年度～平成17年度）</p> <p>目標値：170人以下 実数値：平成17年152人【達成】</p>
<p>第8次群馬県交通安全計画（平成18年度～平成22年度）</p> <p>目標値：112人以下 実数値：平成22年94人【達成】</p>
<p>第9次群馬県交通安全計画（平成23年度～平成27年度）</p> <p>目標値：75人以下 実数値：平成27年68人【達成】</p>
<p>第10次群馬県交通安全計画（平成28年度～令和2年度）</p> <p>目標値：平成27年実績より25パーセント以上減少（換算値 51人）</p> <p>実数値：令和2年45人【達成】</p>

(2) 交通事故の特徴

ア 人口10万人当たりの交通人身事故発生件数

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年の群馬県の人口10万人当たりの交通人身事故発生件数は929.6件で全国平均の約1.7倍でしたが、令和元年は599.6件と減少したものの、全国平均と比較すると約2倍になっています。また、同規模県*と比較しても、全国平均との比較と同様に、群馬県は大きく上回っており、同規模県平均の約2.7倍となっています。

【人口10万人当たりの交通人身事故発生件数（全国平均との比較）】

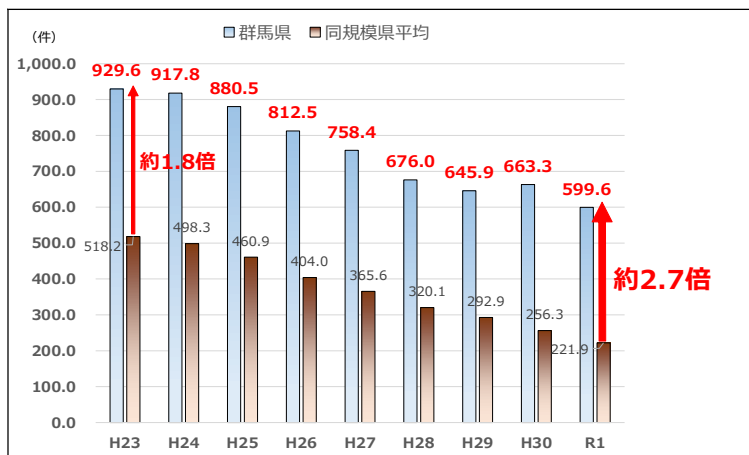


人口10万人当たりの
人身事故発生件数は
全国平均の約2倍

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
群馬県の全国順位	5位	5位	5位	5位	6位	6位	5位	4位	4位

(出典：群馬の交通事故統計)

【人口10万人当たりの交通人身事故発生件数（同規模県との比較）】



人口10万人当たりの
人身事故発生件数は
同規模県の約2.7倍

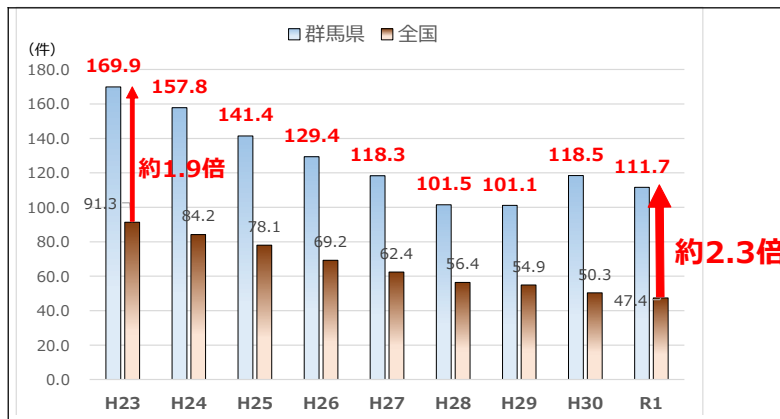
(県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

*同規模県 令和元年の群馬県の人口（1,942,456人）を基準とした上下3位の県
(新潟県、長野県、岐阜県、栃木県、岡山県、福島県)

イ 人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年の群馬県の人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数は169.9件で全国平均の約1.9倍でしたが、令和元年は111.7件で、全国平均の約2.3倍とその差は広がっています。また、同規模県と比較しても、全国平均との比較と同様に、群馬県は大きく上回っており、同規模県平均の約3倍となっています。

【人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数（全国平均との比較）】

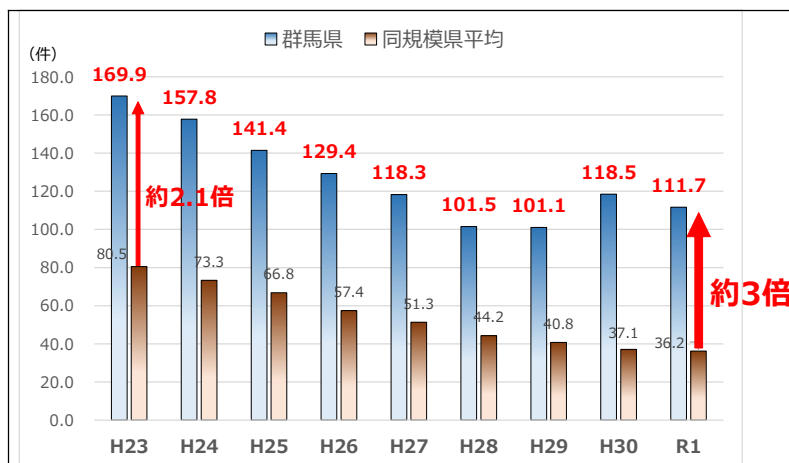


人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数は全国の約2.3倍

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
群馬県の全国順位	3位	3位	3位	4位	4位	7位	6位	2位	2位

(県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

【人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数（同規模県平均との比較）】



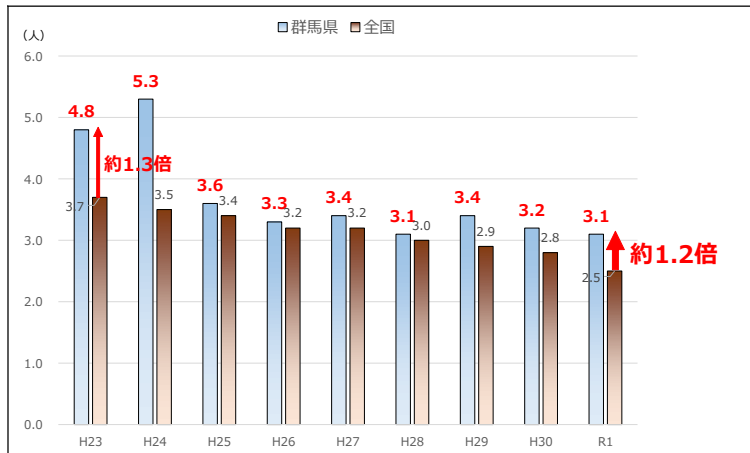
人口10万人当たりの自転車の関係する交通人身事故発生件数は同規模県の約3倍

(県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

ウ 人口10万人当たりの交通事故死者数

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年の群馬県の人口10万人当たりの交通事故死者数は4.8人で全国平均の約1.3倍でしたが、令和元年は3.1人で全国平均の1.2倍となり、その差は若干縮まっています。一方、同規模県と比較すると、群馬県は同規模県平均の8割となっています。

【人口10万人当たりの交通事故死者数（全国平均との比較）】

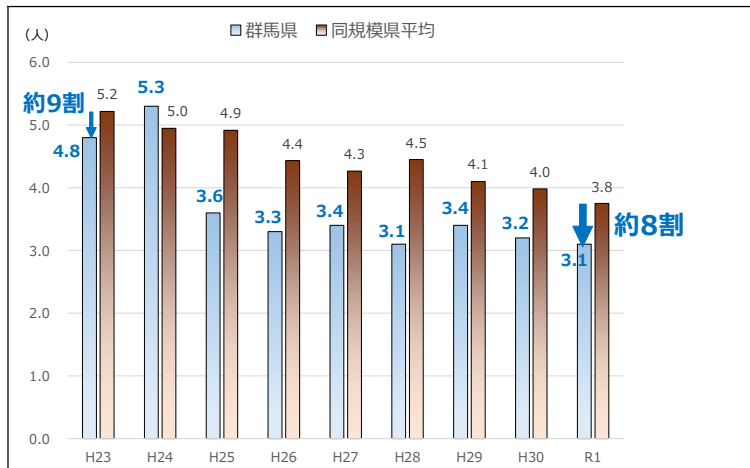


人口10万人当たりの交通事故死者数は全国平均の約1.2倍

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
群馬県の全国順位	19位	9位	33位	35位	30位	31位	28位	27位	26位

(出典：群馬の交通事故統計)

【人口10万人当たりの交通事故死者数（同規模県平均との比較）】



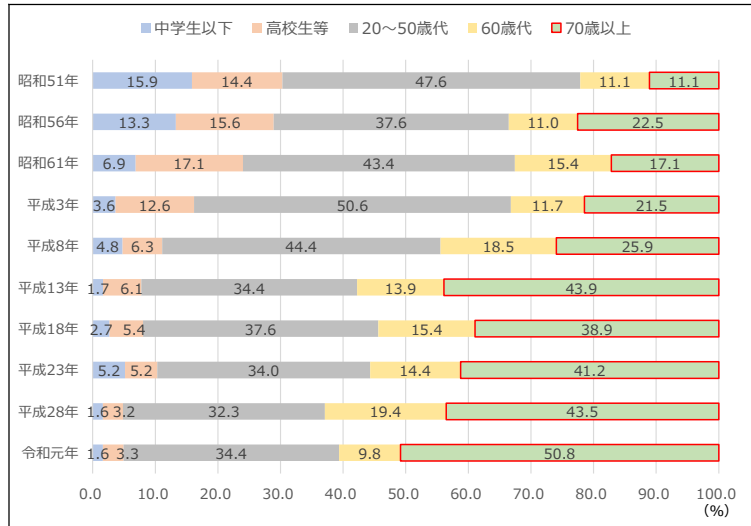
人口10万人当たりの交通事故死者数は同規模県平均の約8割

(県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

エ 年齢層別交通事故死者数

年齢層別の死者数の長期的推移を見ると、第1次群馬県交通安全計画の初年度の昭和46年には、全死者数に占める70歳以上の割合は11.6パーセントであったのに対し、25年後の第6次群馬県交通安全計画初年度の平成8年には25.9パーセント、第10次群馬県交通安全計画初年度の平成28年には43.5パーセント、平成元年には50.8パーセントと、年々高齢者の死者の割合が大きくなっています。特に、令和4年からは、いわゆる団塊の世代が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者に対する安全の確保は一層重要となります。

【年齢層別交通事故死者数の構成率の推移】



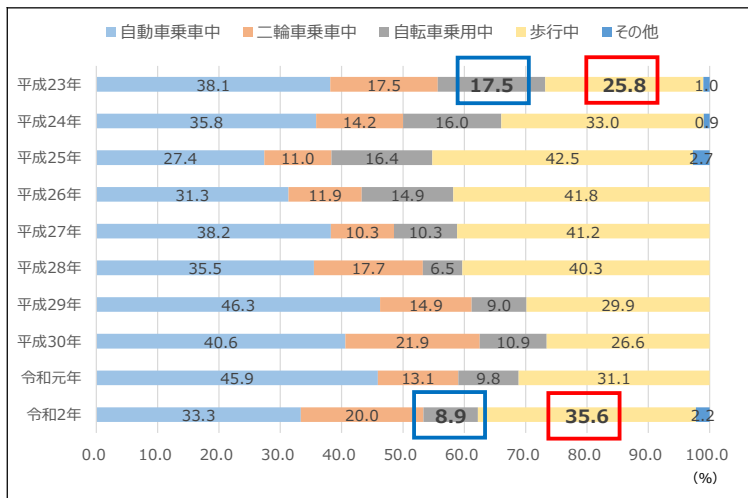
高齢者の死者の割合が
大幅に増加

(出典：群馬県警察本部)

オ 状態別交通事故死者数

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年に17.5パーセントであった自転車乗用中の死者の構成率が令和2年には8.9パーセントに減少した一方、歩行中の死者の構成率は平成23年の25.8パーセントから令和2年は35.6パーセントに増加しています。

【状態別交通事故死者数の構成率の推移】



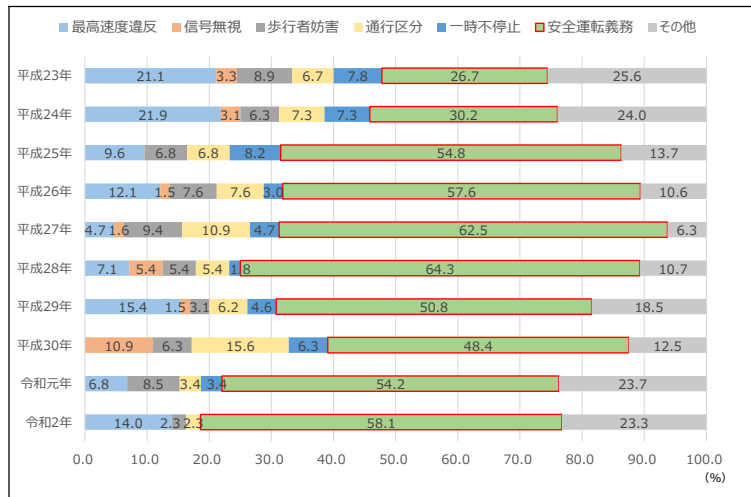
自転車乗用中死者の
構成率は減少
歩行中死者の
構成率は増加

(出典：群馬の交通事故統計)

カ 原因別交通死亡事故件数

交通死亡事故の原因別では、前方不注意や安全不確認、ハンドル・ブレーキ操作ミスなどの安全運転義務違反の構成率が58.1パーセント（令和2年）と最も高い割合を占めています。

【原因別交通死亡事故件数の構成率の推移】



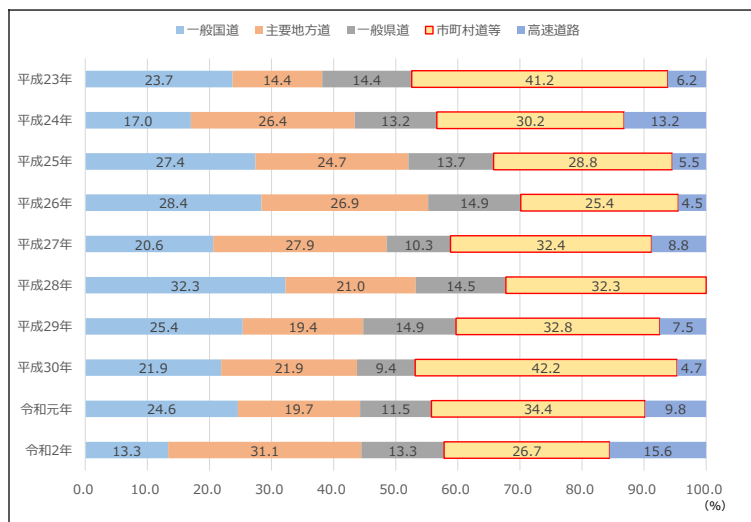
事故原因は安全不確認や操作ミスなどの安全運転義務違反が大半

（出典：群馬の交通事故統計）

キ 路線別交通事故死者数

路線別では、令和2年を除き、市町村道等*における交通事故死者の構成率が全体の約3割から4割を占めています。

【路線別交通事故死者数の構成率の推移】



交通事故死者の3～4割は市町村道等

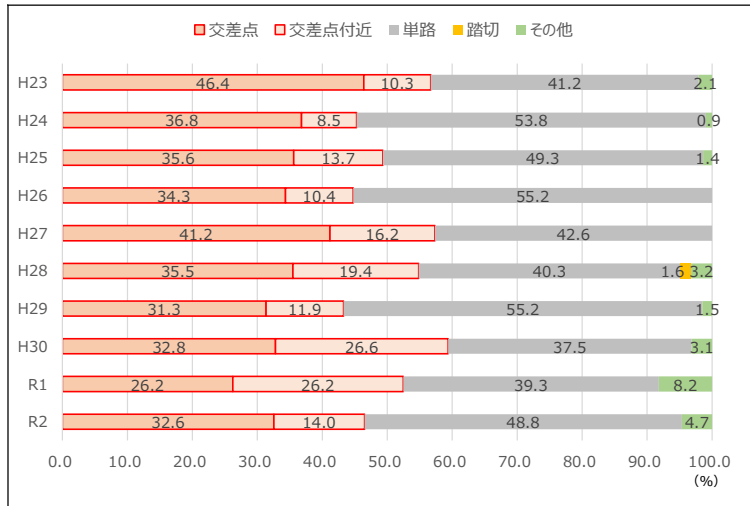
（出典：群馬の交通事故統計）

市町村道等* 一般国道、主要地方道、一般県道、高速道路以外を指し、市町村道のほか、駐車場や私道などを含む。

ク 道路形状別交通事故死者数

道路形状別では、いずれの年も交差点及び交差点付近における交通事故死者の構成率が5割以上を占めています。

【道路形状別交通事故死者数の構成率の推移】



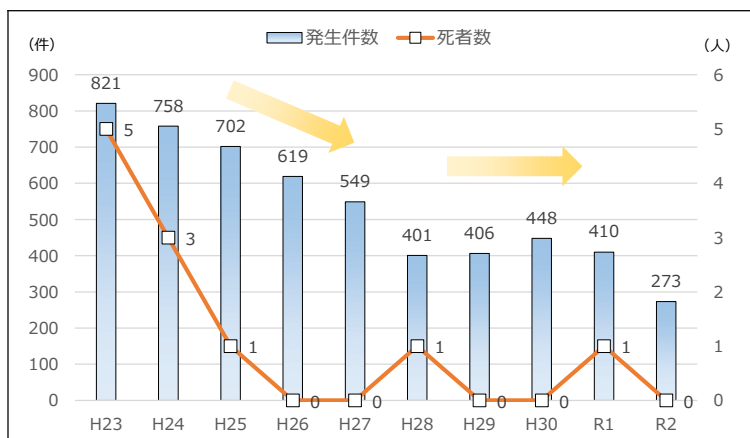
交通事故死者の5割以上は交差点又は交差点付近

(出典：群馬の交通事故統計)

ケ 子供が関係する交通人身事故発生状況 (子供：中学生以下)

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における子供が関係する交通人身事故発生件数は821件でしたが、第10次群馬県交通安全計画の最終年度である令和2年は、おおよそ3分の1の273件となりました。また、死者数は平成25年以降、0人から1人で推移しています。

【子供が関係する交通人身事故発生状況の推移】



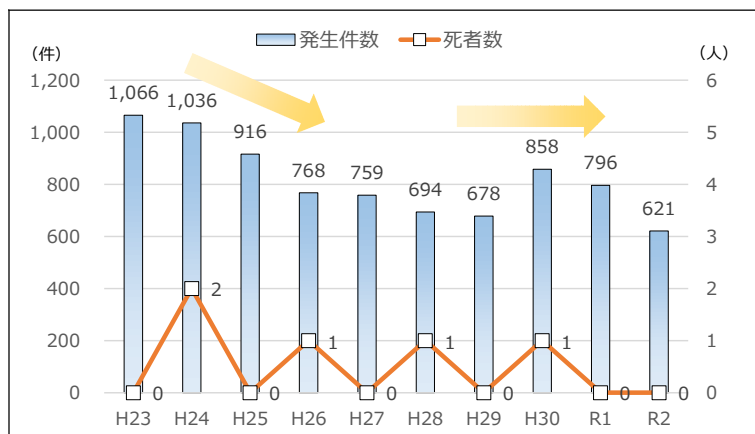
子供の事故は減少から横ばいへ

(出典：群馬の交通事故統計)

コ 高校生が関係する交通人身事故発生状況

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における高校生が関係する交通人身事故発生件数は1,066件で、平成29年まで減少が続いた後、平成30年に増加に転じましたが、再び令和元年、令和2年と減少傾向になりました。また、死者数は平成25年以降、0人から1人で推移しています。

【高校生が関係する交通人身事故発生状況の推移】



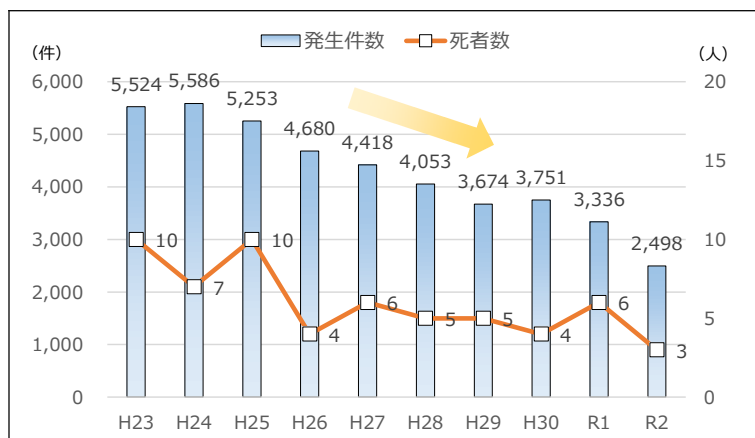
高校生の事故は
減少から横ばいへ

(出典：群馬の交通事故統計)

サ 若者が関係する交通人身事故発生状況 (若者：16～24歳)

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における若者が関係する交通人身事故発生件数は5,524件でしたが、第10次群馬県交通安全計画の最終年度である令和2年はおおよそ半減し、2,498件となりました。また、死者数は平成26年以降、ほぼ横ばいとなっています。

【若者が関係する交通人身事故発生状況の推移】



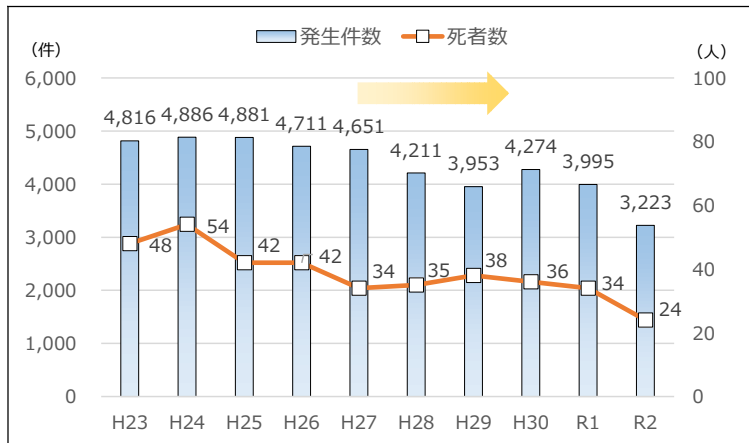
若者の事故は減少傾向

(出典：群馬の交通事故統計)

シ 高齢者が関係する交通人身事故発生状況

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における高齢者が関係する交通人身事故発生件数は4,816件で、その後緩やかに減少していますが、減少幅は他の年齢層に比べて小さくなっています。また、死者数は平成27年以降、ほぼ横ばいとなっています。

【高齢者が関係する交通人身事故発生状況の推移】



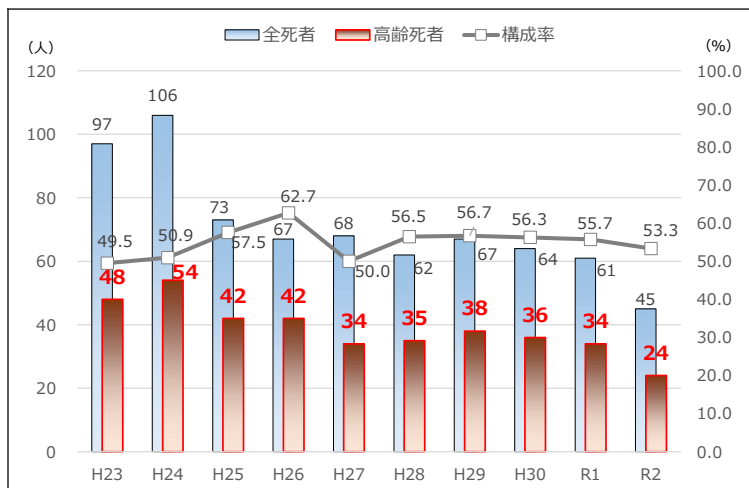
高齢者の事故は
減少数が少ない

(出典：群馬の交通事故統計)

ス 交通事故死者数と高齢者の死者数の関係

平成24年以降、交通事故死者に占める高齢者の割合は、5割以上が続いています。

【全交通事故死者数と高齢死者数の推移】



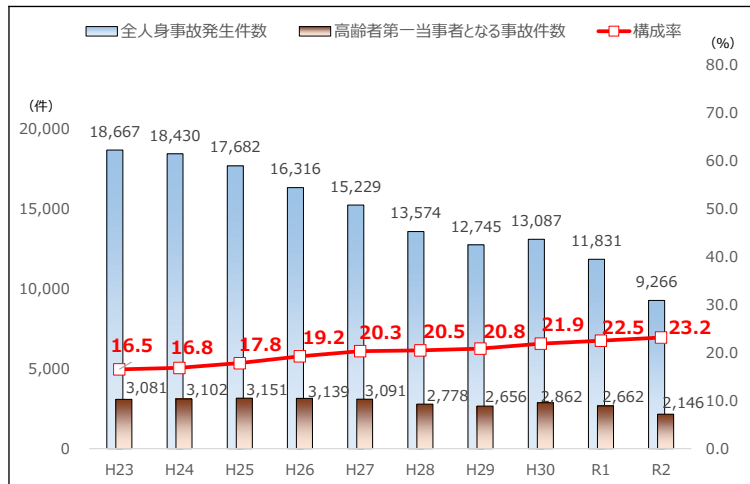
交通事故死者の
半数以上が高齢者

(出典：群馬の交通事故統計)

セ 高齢者が第一当事者*となる交通人身事故発生件数

平成23年以降、交通人身事故発生件数は減少傾向にありますが、高齢者が第一当事者となる交通人身事故発生件数はほぼ横ばいであるため、事故全体に占める構成率は年々増加しています。

【全交通人身事故と高齢者が第一当事者となる交通人身事故発生件数の推移】(原付以上を抽出)



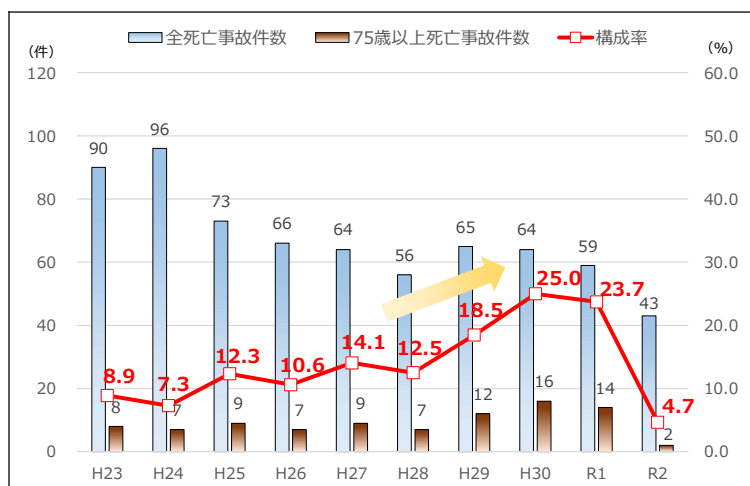
高齢者が加害者となる
事故の割合が増加

(出典：群馬県警察本部)

ソ 75歳以上の高齢者が第一当事者*となる死亡事故件数

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における全死亡事故件数に占める75歳以上の高齢者が第一当事者となる死亡事故件数の割合は8.9パーセントでしたが、年々、その割合は増加し、平成30年には25.0パーセントにまで増加しています。

【全死亡事故件数と75歳以上の高齢者が第一当事者となる死亡事故件数の推移】



75歳以上の高齢者が
加害者となる
死亡事故の割合が増加

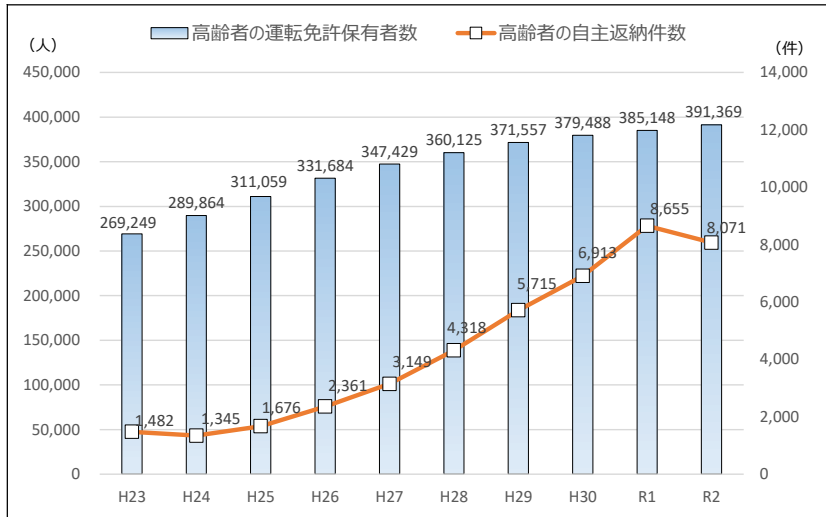
(出典：群馬県警察本部)

第一当事者* 違反（過失）が相手方より重い者、又は違反（過失）が同程度の場合は被害が相手方より小さい当事者をいう。

(参考：高齢者の運転免許保有者数と運転免許自主返納件数の推移)

高齢者の運転免許保有者数は、平成23年に約27万人であったのに対し、令和2年には約39万人と約12万人増加している一方、高齢者の運転免許自主返納件数も平成23年中は1,482件であったのに対し、令和2年中は8,071件と増加しています。

県内の各市町村や事業者では、運転経歴証明書交付手数料の助成や運転経歴証明書の提示によるサポート事業を実施しており、今後もこのような支援事業を拡大し、運転免許証を返納しやすい環境を作り上げていくことが重要です。

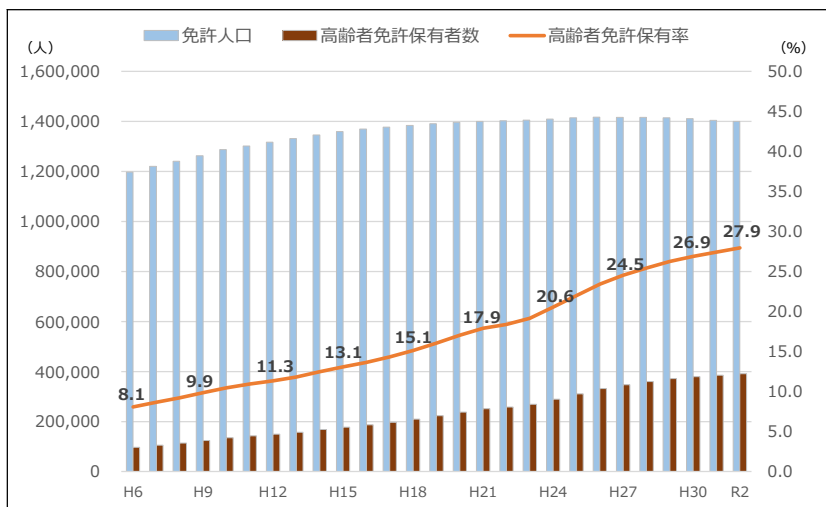


【H23 → R2】
高齢者免許保有者数
 約27万人→約39万人
高齢者免許自主返納数
 1,482件→8,071件

(出典：群馬県警察本部)

(参考：高齢者免許保有率の推移)

全免許人口に占める高齢者の割合は、平成6年に8.1パーセントであったものが、令和2年には27.9パーセントにまで増加し、免許保有者のおおよそ3人に1人が高齢者となっています。



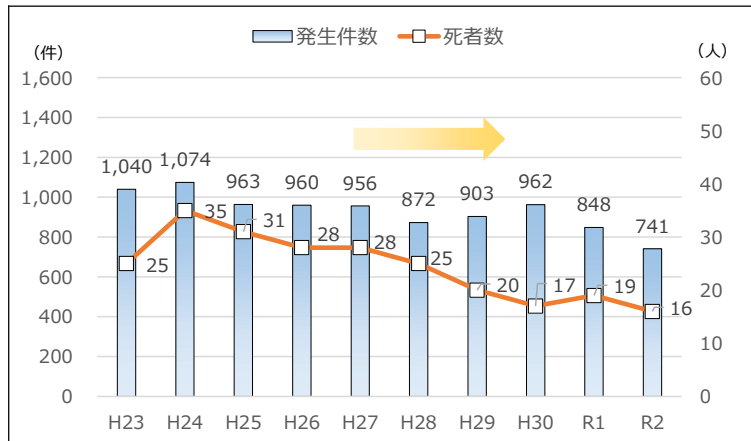
免許保有者のおおよそ
3人に1人が高齢者

(出典：群馬県警察本部)

タ 歩行者の関係する交通人身事故発生状況

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における歩行者の関係する交通人身事故発生件数は1,040件で、その後緩やかに減少していますが、減少数は少なく、令和2年は741件発生しています。一方、死者数は、平成24年に35人であったのに対し、令和2年はおおよそ半減し、16人となっています。

【歩行者の関係する交通事故の推移】



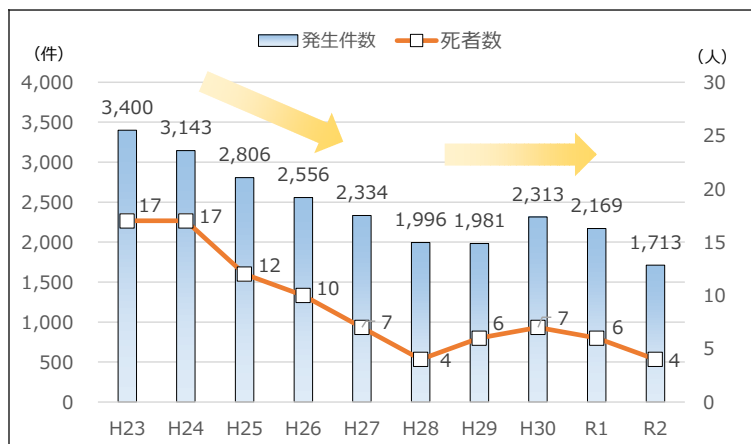
歩行者の事故は横ばい

(出典：群馬の交通事故統計)

チ 自転車の関係する交通人身事故発生状況

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における自転車の関係する交通人身事故は3,400件発生していましたが、その後減少を続け、平成29年には1,981件まで減少しました。平成30年に増加に転じましたが、再び減少傾向となり、令和2年は1,713件となりました。一方、死者数は、平成23年に17人であったのに対し、令和2年は、おおよそ4分の1の4人となりました。

【自転車の関係する交通事故の推移】



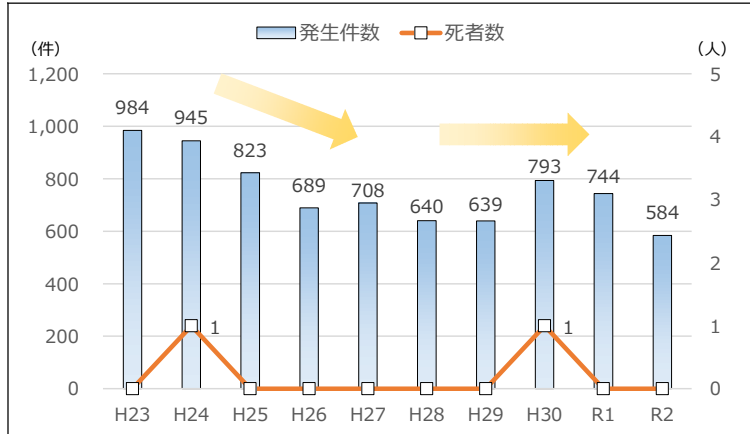
自転車の事故は減少から横ばいへ

(出典：群馬の交通事故統計)

ツ 高校生の関係する自転車事故発生状況

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における高校生の関係する自転車事故発生件数は984件で、平成29年には639件まで減少しました。平成30年に増加に転じましたが、再び減少傾向となり、令和2年は584件となりました。一方、死者数は、平成24年と平成30年以外、0人となっています。

【高校生の関係する自転車事故の推移】



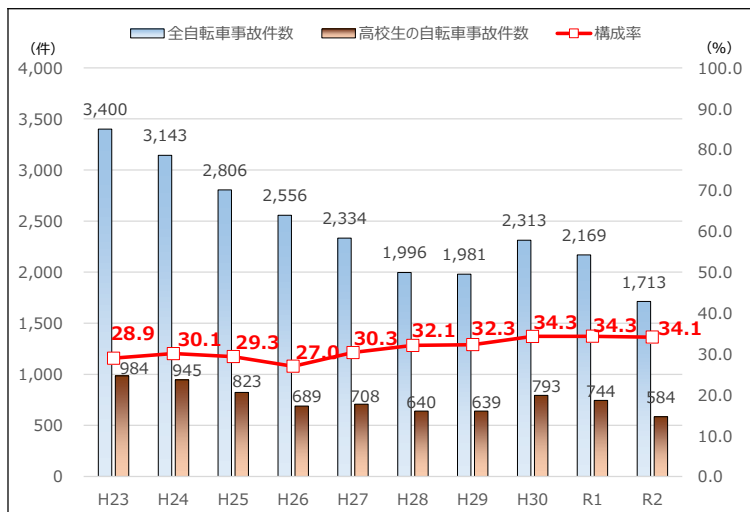
高校生の自転車事故は
減少から横ばいへ

(出典：群馬県警察本部)

テ 自転車事故と高校生の自転車事故発生状況の関係

自転車事故全体は減少傾向にあります。高校生の関係する自転車事故の減少幅が小さいため、自転車事故に占める高校生の関係する自転車事故の割合が年々増加しており、平成27年以降、3割以上が続き、令和2年は34.1パーセントとなっています。

【全自転車事故と高校生の自転車事故発生状況の推移】



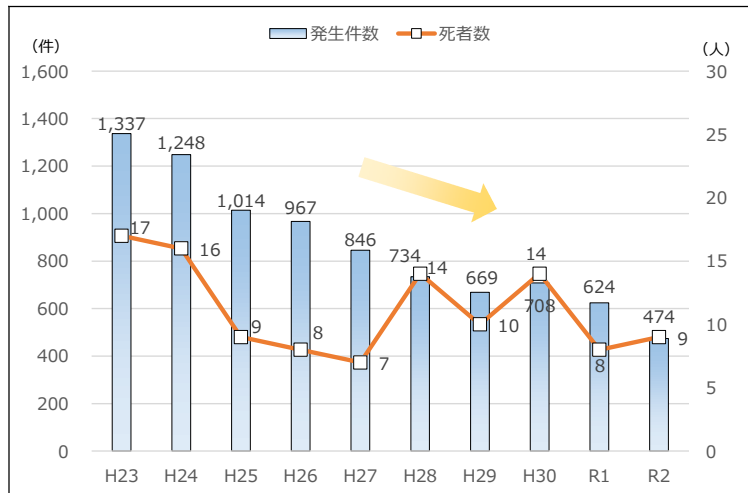
自転車事故に占める
高校生の割合は
3割以上

(出典：群馬県警察本部)

ト 二輪車（オートバイ）の関係する事故（原動機付自転車を含む。）

第9次群馬県交通安全計画の初年度である平成23年における二輪車の関係する交通人身事故は1,337件発生していましたが、その後減少を続け、第10次群馬県交通安全計画の最終年度である令和2年は、おおよそ3分の1の474件となりました。

【二輪車の関係する交通事故の推移】



二輪車の事故は減少傾向

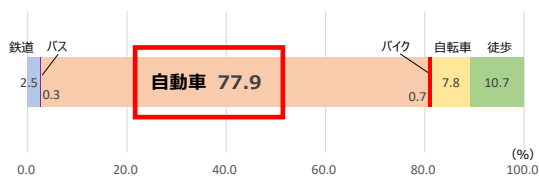
(出典：群馬の交通事故統計)

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、本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、県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、今後、交通情勢はもとより、経済社会情勢についても敏感に反応し、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。

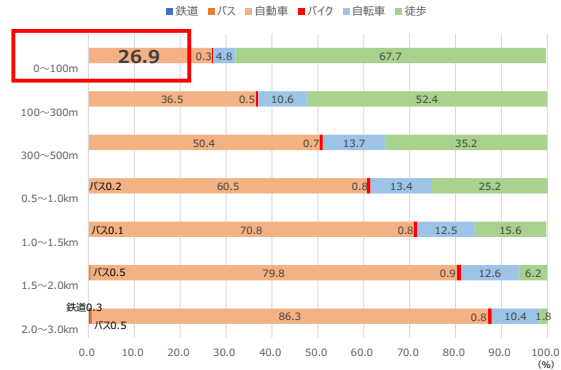
【参考：パーソントリップ調査結果（抜粋）】（出典：群馬県交通まちづくり戦略）

○ 県民の代表交通手段構成比



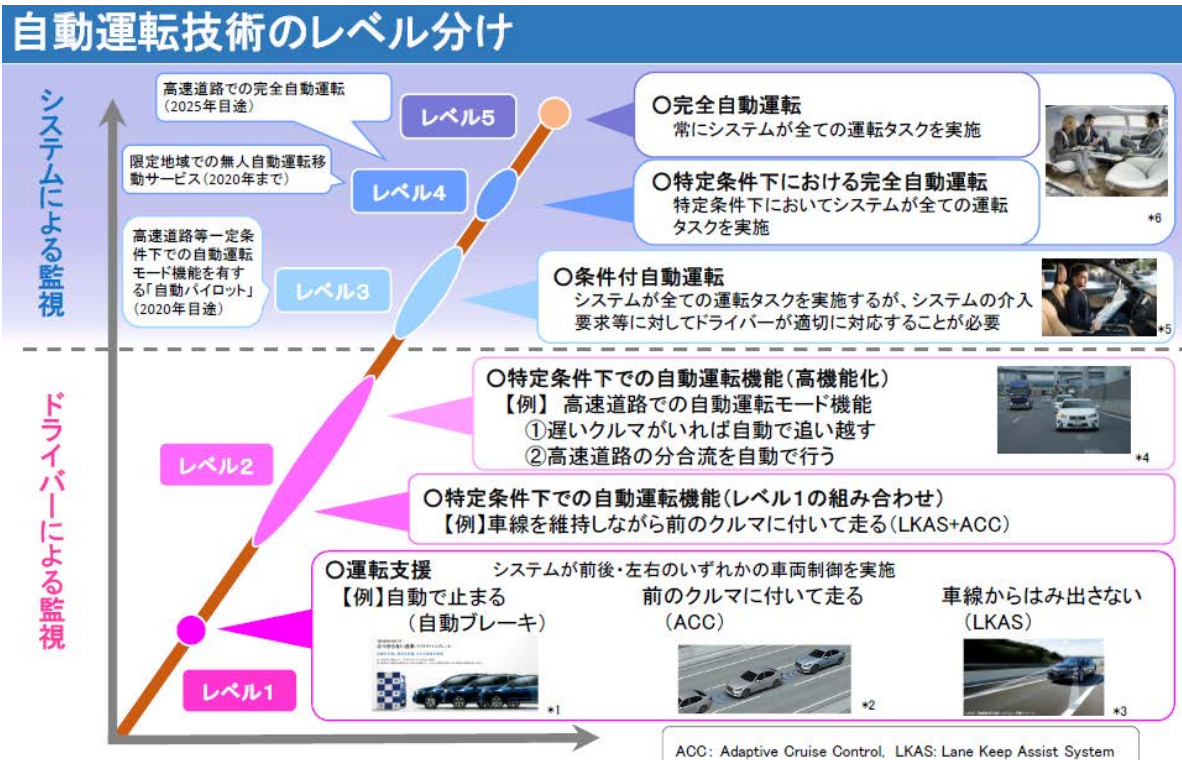
県民の代表交通手段の約8割は自動車

○ 移動距離別の代表交通手段構成比



県民の4人に1人は100メートル未満の移動でも自動車を使用

【参考：自動運転技術のレベル分け】（出典：国土交通省資料）



官民ITS構想・ロードマップ2017等を基に作成

*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ *4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 ONET JAPANホームページ

II 群馬県交通安全計画における目標

- ・ 交通人身事故発生件数
 - ・ 自転車の関係する交通人身事故発生件数
- } 令和元年比 3 割以上減少

【目標設定の考え方】

上位計画である「ぐんま・県土整備プラン2020」において、本県の人口10万人当たりの人身事故発生件数は、全国ワースト上位であることから、これを10年後に全国平均程度の件数まで減少させることとし、「交通人身事故を令和11年までに50パーセント以上減少」を目標に掲げています。これに基づき、本計画の終期である令和7年の目標値を算出すると、8,282件であることから、本計画の道路交通の安全に係る目標値を「令和元年比3割以上減少」に設定しました。

自転車の関係する人身事故発生件数についても同様に算出し、「令和元年比3割以上減少」を目指します。



(参考：交通人身事故発生件数の将来予測)

これまでの人身事故発生件数の減少傾向を「短期・中期・長期」の視点で予測値を算出し、これに将来人口推計値を掛け合わせることで、令和7年の予測値を算出すると、8,273件～8,928件となり、第11次群馬県交通安全計画の目標値はほぼ下限値となります。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

令和2年中の死者数は45人と統計開始以降、最少の死者数を記録するとともに、第10次群馬県交通安全計画の目標を達成しました。

しかしながら、車への依存度が高い本県における交通人身事故発生件数は、同規模県の平均を大きく上回っているほか、人口10万人当たりの交通人身事故発生件数についても全国ワースト上位が続いている状況にあります。また、自転車の関係する交通人身事故についても、民間団体が公表している統計によると、高校生の通学时1万人当たりの自転車事故件数は、調査を開始した平成26年以降、6年連続で全国ワースト1位になっており、これらを減少させることが重要な課題となっています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を適時・適切に推進することが重要です。

【人口10万人当たりの交通人身事故発生件数】

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
全国平均	540.4	519.4	491.2	448.1	419.3	389.8	371.5	338.8	300.0
群馬県	929.6	917.8	880.5	821.5	758.4	676.0	645.9	663.3	599.6
群馬県順位	5位	5位	5位	5位	6位	6位	5位	4位	4位

(出典：群馬の交通事故統計)

(参考：高校生の通学时1万人当たりの自転車事故件数ランキング)

単位：件

順位	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年
1位	群馬県 97.7	群馬県 105.8	群馬県 92.0	群馬県 92.0	群馬県 117.6	群馬県 109.1
2位	静岡県 82.1	静岡県 73.8	静岡県 71.5	静岡県 79.3	静岡県 75.5	静岡県 75.0
3位	宮崎県 59.7	山形県 50.3	宮崎県 45.6	山梨県 41.6	山梨県 41.9	宮崎県 41.0
4位	佐賀県 53.7	香川県 49.7	香川県 42.0	香川県 39.7	宮崎県 41.8	山形県 37.8
5位	香川県 46.8	佐賀県 43.2	山形県 41.9	埼玉県 38.5	山形県 39.0	兵庫県 35.3

出典：自転車の安全利用促進委員会

【重視すべき視点】

1 自転車の事故減少に着目した対策

第2節において県内の自転車の関係する人身事故の推移と特徴について示しましたが、更に詳細に分析すると、令和元年中における自転車事故の年齢層別発生状況では、中学生の年代（13～15歳）が16.2パーセント、高校生の年代（16～18歳）が28.6パーセントでこれらを合わせると全体の4割以上を占めていることが分かります（図1参照）。さらに、高校生の自転車事故発生状況を時間帯別で見ると、6～9時台の通学時間帯に集中していることが分かります（図2参照）。一方、自転車事故全体を路線別で見ると、いわゆる生活道路とされる市町村道において5割以上の事故が発生していることが分かります（図3参照）。このような状況から、自転車事故を減少させるためには、「中・高校生」及び「市町村道」に着目した対策に取り組む必要があります。

図1 自転車事故の年齢層別構成率

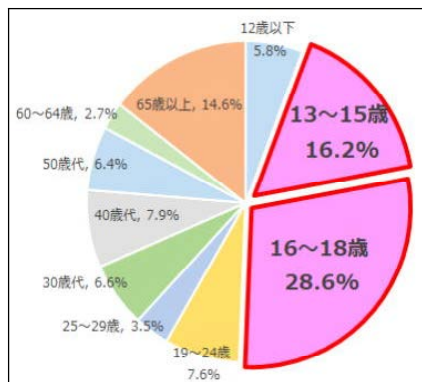


図2 高校生の自転車事故時間帯別構成率

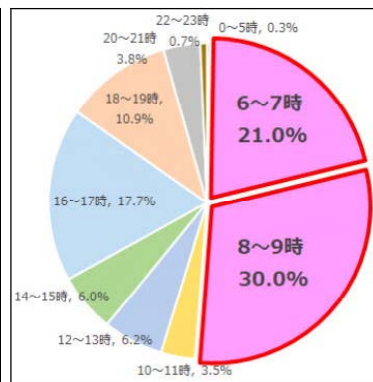
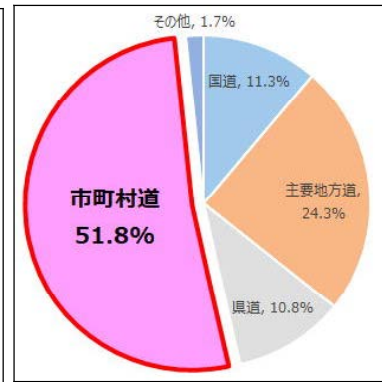


図3 自転車事故の路線別構成率



（県警の事故統計を基に道路管理課が作成）

〈群馬県自転車活用推進計画に基づいた自転車通行空間の整備〉

本県の自転車の関係する交通人身交通事故の多くは中学生及び高校生の世代が占めています。自転車は誰でも手軽に利用することができるものですが、道路交通法では車両に定義されていることを理解させ、正しい交通ルールを学ぶ機会を設ける必要があります。

平成31年3月には、本県における自転車事故の削減を目指して、自転車を安全に利用できる環境を創出するとともに、移動手段としての自転車活用を推進していくことを目的として、群馬県自転車活用推進計画が策定されました。

同計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備を進めていく必要があります。

〈改正群馬県交通安全条例に基づく各種施策の推進〉

自転車は、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。

本県では、県民が安全で安心して自転車を利用することができるようにするため、「群

馬県交通安全条例」を改正し、令和3年4月1日から自転車保険の加入を義務化するとともに、自転車用ヘルメットの着用を努力義務化とします。これに伴い、改正について周知徹底を図ることはもとより、保険加入の促進及びヘルメット着用の促進について、あらゆる施策を講じていく必要があります。

〈群馬県交通安全教育アクション・プログラムに基づいた交通安全教育の推進〉

群馬県交通安全教育アクション・プログラムについては、平成26年12月の群馬県交通安全条例制定時の「群馬県の交通安全に関する決議」に基づき、幅広い年齢層に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を具体的実施するための計画として策定されました。交通安全教育は、関係機関や団体がそれぞれの立場において、年齢層に応じ、効果的に実施していくことが重要であることから、同プログラムに基づき計画的に推進していく必要があります。

2 交通人身事故を減少させるための対策

人身交通事故は様々な状況や条件で発生し、その年々により常に変化を続けています。効果的な対策を集中的に実施するためには、事故分析を重ね、事故発生の現況と傾向を把握し、その傾向に応じた対策を検討していく必要があります。

令和元年中における歩行中の死傷者を年齢層別で分析すると、65歳以上の高齢者が全体の4割弱を占めていることが分かります（図4参照）。また、令和元年における交通人身事故の第一当事者の割合を年齢層別で見ると、やはり65歳以上の高齢者が全体の2割以上を占めていることが分かります（図5参照）。さらに、路線別では、令和元年中、いわゆる生活道路とされる市町村道において約4割の事故が発生していることが分かります（図6参照）。このような状況から、交通人身事故を減少させるためには、「高齢者」及び「市町村道」に着目した対策に取り組む必要があります。

図1 歩行中の年齢層別死傷者構成率



図2 第一当事者の年齢層別構成率

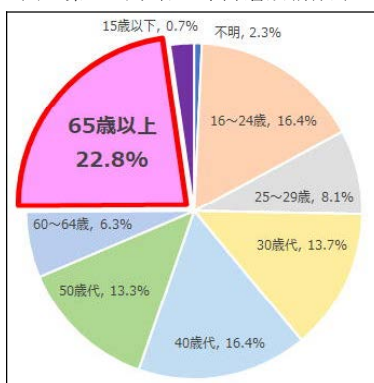
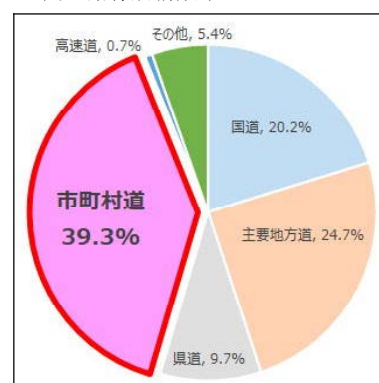


図3 路線別構成率



(県警の事故統計を基に道路管理課が作成)

〈歩行者が安全に安心して移動できる環境の整備〉

本県の交通人身交通事故の約4割はいわゆる生活道路である市町村道で発生しています。生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者が安心して通行で

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、歩道整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善等のほか、道路管理者及び交通管理者による最高速度30キロメートル毎時の区域規制やハンプや狭さく等設置による「ゾーン30」の整備など、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備を進める必要があります。

〈高齢運転者と高齢歩行者の特性を理解した対策の推進〉

高齢者が第一当事者となる交通人身交通事故は全体の2割以上を占めているほか、交通事故死者に占める高齢者の割合は5割以上を占めています。今後、高齢化の進展により、これらはますます増加していくものと予想され、高齢者が自動車を運転する場合と歩行や自転車等を交通手段として利用する場合の双方の特性を理解した対策を実施する必要があります。自動車を運転する場合には、運転適性検査の実施等身体機能の衰えについて理解を促進する施策のほか、先進安全自動車の普及等衰えを補う技術の活用や普及を一層積極的に進める必要があります。一方、歩行や自転車等を交通手段として利用する場合には、反射材の効果や使用方法の理解を促進した上での普及活動や自転車の正しい交通ルールの実践について習得を促進する参加・体験・実践型の交通安全教育などに取り組んでいく必要があります。

〈生活道路における適切な交通指導取締りの実施〉

歩行者が安全に安心して生活道路を利用するためには、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。これには、道路交通環境の整備のほか、可搬式速度違反自動取締装置の積極的かつ適切な使用による交通指導取締りを実施し、生活道路における安全な走行方法の普及、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を推進していく必要があります。

注) 図1～6は令和元年中の統計値による。

図3及び図6の路線別の「その他」は駐車場内等をいう。

Ⅱ 講じようとする施策

[施策の体系]

交通人身事故全体を減少させるための対策

[Ⅰ] 自転車の事故減少に着目した対策

- 自転車利用環境の総合的整備
- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 自転車の安全性の確保
- 交通指導取締りの強化

[Ⅱ] 歩行者の事故減少に着目した対策

- 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 効果的な交通安全教育の推進
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進

[Ⅲ] 自動車の事故減少に着目した対策

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底
- 安全運転の確保
- 車両の安全性の確保
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の充実と推進

[I] 自転車の事故減少に着目した対策

1 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な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、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道、自転車専用通行帯及び矢羽根型路面表示を整備します。



【矢羽根型路面表示の整備】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

【ぐんま・県土整備プラン2020における取組指標】

令和11年度末までに中高生の通学経路における自転車通行空間の整備率100パーセントを目指す。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市町村、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、放置自転車等の整理・撤去等を図ります。

(高崎河川国道事務所・交通政策課・道路管理課・交通規制課)

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 小学生に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の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、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標として、学校の教育活動全体を通じて、交通安全教育を実施します。このため、



【小学生に対する交通安全教育】

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講習会等を実施します。関係機関・団体は、小学校において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、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、児童に基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

(私学・子育て支援課・道路管理課・健康体育課・交通企画課)

(2) 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、道路を通行する場合は、他者の安全にも配慮できるようにすることを目標とし、学校の教育活動全体を通じて、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、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講習会等を実施します。関係機関・団体は、交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や補完的な交通安全教育の推進を図ります。

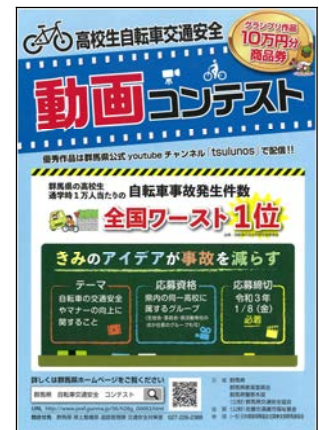


【中学生に対する交通安全指導】

(私学・子育て支援課・道路管理課・健康体育課・交通企画課)

(3) 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、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とし、交通安全教育を行います。特に、自転車の安全に関する指導については、関係機関・団体やPTA等と連携しながら、実践的な交通安全教育の充実を図ります。このため、必要な教育教材等を作成・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講習会等を実施します。関係機関・団体は、交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、補完的な交通安全教育の推進を図ります。



【動画コンテストの実施】



【スタントマンによる事故の再現】

(私学・子育て支援課・道路管理課・健康体育課・交通企画課)

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

「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）を活用するなどして、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる交通安全教育を推進します。また、自転車は加害者となる側面も有していることから、群馬県交通安全条例の一部改正により保険加入が義務化になったことを周知し、損害賠償責任保険等への加入促進を推進します。さらに、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。

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。また、同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトやヘルメットを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

事故時の被害軽減を図るため、群馬県交通安全条例の一部改正により、乗車用ヘルメットの着用が努力義務になったことの周知や着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、ヘルメットの着用を促進します。



【条例改正周知用チラシ】



【ヘルメット着用モデル事業】

(道路管理課・健康体育課・交通企画課)

【ぐんま・県土整備プラン2020における取組指標】

令和11年度末までに高校生の自転車用ヘルメットの着用率100パーセントを目指す。

4 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するため、関係事業者の協力を得た取組を推進します。また、近年自転車が加害者となる高額賠償事案が発生していることから、被害者の救済を図るため、関係事業者の協力を得て、損害賠償責任保険等への加入を促進します。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図ります。



【点検整備済証（TSマーク）】

(道路管理課・交通企画課)

5 交通指導取締りの強化

自転車利用者に対する積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

(交通指導課)

[Ⅱ] 歩行者の事故減少に着目した対策

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

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

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、通過交通の排除や車両速度の抑制等ゾーン対策に取り組み、子供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。

交通管理者においては、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備、通行禁止等の交通規制、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備、信号灯器のLED化、音響式信号機の設置、歩車分離式信号機の設置、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供、可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りなどの「交通規制」、「交通管制」、「交通指導取締り」を組み合わせた施策に取り組みます。

道路管理者においては、歩道の整備、車両速度を抑制するハンプや狭さく等の設置、道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善などに取り組みます。



【可搬式速度違反自動取締装置の活用】



【歩道の整備】

(道路管理課・交通指導課・交通規制課)

(2) 通学路等における交通安全の確保

「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検や対策の改善・充実等の取組を実施します。また、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路管理者、交通管理者、学校、保育所等の対象施設、他所管機関等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



【緊急安全点検に基づく対策】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

【ぐんま・県土整備プラン2020における取組指標】

令和11年度末までに法指定通学路の歩道整備率100パーセントを目指す。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ・ 駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平たんで幅の広い歩道等を整備します。また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者

用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備します。さらに、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を進めます。また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする「歩行者等支援情報通信システム(高度化PICS)」を利用者のニーズに応じ検討します。

- ・ バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等において、幅の広い歩道、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連続的・面的に整備します。さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。
- ・ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化します。



【視覚障害者誘導用ブロックの整備】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通指導課・交通規制課)

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課)

2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。特に、高規格幹線道路等事故率の低い道路利用を促進し、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

3 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の推進

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールと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及び知識を習得させることを目標として、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、交通安全教育を行います。効果的に実施するために例えば、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・教具の整備を推進します。



【幼児に対する交通安全教育】

(私学・子育て支援課・交通企画課)

(2) 障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

(道路管理課・交通企画課)

4 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に実施します。交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報や資機材等を共有し、連携を図りながら交通安全教育を推進します。また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても推進します。



【動画を活用した交通安全教育】

(道路管理課・健康体育課・交通企画課)

5 交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 歩行者に対して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の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等を推進します。

(道路管理課・交通企画課)

- ・ 反射材用品等の普及促進

薄暮・夜間・早朝における歩行者及び自転車利用者の事故防止を図るため、反射材の視認効果、使用方法等の理解を促進する参加・体験・実践型の交通安全教育等を実施します。

(介護高齢課・道路管理課・交通企画課)



【反射材の着用促進】

[Ⅲ] 自動車の事故減少に着目した対策

1 道路交通環境の整備

(1) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

- ・ 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- ・ 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、事故類型、事故要因等を明らかにした上で、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- ・ 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

（高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課）

イ 事故危険箇所対策の推進

事故発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、道路管理者と交通管理者が連携して事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号機の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。



【事故危険箇所の合同点検】

（高崎河川国道事務所・道路管理課・交通企画課・交通規制課）

ウ 幹線道路における交通規制

道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。また、高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を勘案し、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。

（交通規制課）

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、再発防止を図ります。

（高崎河川国道事務所・道路管理課・交通企画課・交通規制課）

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- ・ 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。
- ・ 安全性の高い高規格幹線道路等の整備等利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。
- ・ 円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。
- ・ 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を実施します。
- ・ 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等交通拠点へのアクセス道路の整備を実施します。



【西毛広域幹線道路】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・道路整備課)

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

- ・ 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、事故要因の詳細な分析を行い、中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を実施するとともに、非分離区間については、対向車線へのはみ出し事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進します。
- ・ 逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案を防止するため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施します。
- ・ 渋滞区間における追突事故防止を図るため、情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行います。また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備を実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。
- ・ 過労運転等を防止するため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去、休憩施設の混雑解消等を推進します。
- ・ 利用者サービスの向上を図るため、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS*）及びETC2.0等の整備・拡充を推進します。

(東日本高速道路)

VICS* : Vehicle Information and Communication System

渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステム。VICS情報は24時間365日提供され、カーナビによるルート検索や渋滞回避に活用されている。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

- 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、生活道路におけるハンプや狭さくの設置、自転車道・自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示等の整備を推進します。



【狭さくの整備】

- 交差点及び交差点付近における交通事故防止及び交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。



【交差点改良】

- 道路機能と道路の利用実態との調和を図るため、副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- 交通混雑が著しい地区、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離し、歩行空間の拡大を図るため、周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図ります。
- 歴史的街並みや史跡等歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を推進します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・道路整備課)

ク 交通安全施設等の高度化

- 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、視認性の向上のため、信号灯器のLED化を推進する。
- 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、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するほか、交通事故発生地点を容易に把握するとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。



【信号灯器のLED化】

(高崎河川国道事務所・交通規制課)

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。特に、横断歩行者優先の

前提となる横断歩道の道路標識・道路標示の効用が損なわれないよう適切な管理を行います。

(交通規制課)

イ 幹線道路対策の推進

事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通企画課・交通規制課)

ウ 交通円滑化対策の推進

信号機の改良、交差点の立体化、駐車対策等を実施することにより、交通容量の拡大を図ります。

(高崎河川国道事務所・交通規制課)

エ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS*）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。



【光ビーコンの整備】

(交通規制課)

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道の相談室等を活用して、道路利用者の意見を道路交通環境整備に反映します。

(高崎河川国道事務所)

UTMS* : Universal Traffic Management Systems : 新交通管理システム)

光ビーコン等の機能を活用して、路車間通信等により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム

カ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「道路交通環境安全推進連絡会議」を活用し、安全な道路交通環境の実現を図ります。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

市町村等が作成する地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）などを踏まえ、公共交通サービスの改善や地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(交通政策課)

(4) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間を確保するため、関係事業者と連携し、事業を推進します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・都市計画課)



【無電柱化の推進】

(5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図り、交通事情の変化を的確に把握して、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうか、点検・見直しを進めることに加え、一般道路では実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を推進します。

駐車規制については、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号機の改善を行うなど、信号表示の調整等を推進します。

(交通規制課)

(6) ITSの活用**ア 道路交通情報通信システムの整備**

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進します。

(高崎河川国道事務所・交通規制課)

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。

(交通規制課)

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することでゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS*）を始めとするUTMSの整備を推進します。

(交通規制課)

エ ETC2.0の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、道路を賢く使う取組を推進します。

(高崎河川国道事務所)

(7) 交通需要マネジメントの推進

交通混雑が著しい道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバス導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。



【ハイグレードバス停の整備】

(交通政策課・道路管理課・都市計画課・交通規制課・鉄道事業者)

TSPS* : Traffic Signal Prediction Systems (信号情報活用運転支援システム)

光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム。光ビーコンから取得できる信号情報と、自車の位置や速度の情報を用いて車載機が交通状況や運転シーンに応じた適正な速度や情報の提供を行う仕組み。無駄な加速や急な減速をおさえ、ゆとりを持った安全でスムーズな走行やエコドライブによるCO2削減が期待できる。

(8) 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

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。また、豪雨・豪雪時等においても、道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。さらに、災害発生時の避難場所となる防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。



【防災機能を有した道の駅】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・道路整備課)

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害発生時、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進します。あわせて、信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進します。また、オンラインにより県警の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進します。



【信号機電源付加装置の整備】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

ウ 災害発生時における交通規制

被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の設置の検討を図ります。



【環状交差点の整備】

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

エ 災害発生時における情報提供の充実

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、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通

に関する災害情報等の提供を推進します。また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

(9) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

(交通規制課)

イ 違法駐車対策の推進

- ・ 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点に地域の実態に応じた取締活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進します。また、道路交通環境等現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、ガイドラインの見直しを行うなど、適切に対応します。
- ・ 交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。また、運転者の責任を追及できない放置車両については、使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。



【駐車監視員による取締活動】

(交通指導課)

ウ 駐車場等の整備

- ・ 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進します。
- ・ 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進します。また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進します。
- ・ 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進します。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進します。
- ・ 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充

等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

(高崎河川国道事務所・都市計画課)

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住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。

(交通企画課・交通規制課)

オ 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、地域の要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷さばきスペースや路上荷さばきスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、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推進します。

(交通規制課)

(10) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図ります。また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。

(交通規制課)

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を図るため、各種システムの整備・拡充を図るとともに、カーナビ等を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うサービスを推進することにより、情報提供の高度化を図ります。

(関東総合通信局・交通規制課)

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ることにより、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進します。

(交通規制課)

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

利用者のニーズに即した分かりやすい案内標識、規制標識等の整備を推進します。また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア バス停留所の安全性確保

バス停留所においてバスから降車した利用者の道路横断時の交通事故を防止するため、関係機関やバス事業者が連携して、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道や交差点にその車体がかかるなどの「交通安全上問題と思われるバス停留所」の対策及び解消に取り組むとともに、今後、新たに「交通安全上問題と思われるバス停留所」が発生することを防ぐため、道路・街路整備、土地区画整理等の事業計画を策定する際には、バス事業者と事前調整を図ります。

(群馬運輸支局・高崎河川国道事務所・交通政策課・道路管理課・道路整備課・都市計画課・交通規制課)

イ 道路の使用及び占用の適正化等

・ 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

・ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。



【道路フェアの実施】

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図ります。

・ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・交通規制課)

ウ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

(高崎河川国道事務所)

エ 子供の遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故防止と良好な生活環境づくりを図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。さらに、小住宅集合地域、交通頻繁地域等子供の遊び場等の環境に恵まれない地域に、優先的に児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小・中・高校の校庭及び体育施設、社会福祉施設等の園庭開放の促進を図ります。

(健康体育課・私学・子育て支援課・都市計画課)

オ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、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と認められる場合には、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行います。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

(高崎河川国道事務所・道路管理課・東日本高速道路)

カ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的通行規制区間における集中的な除雪作業や凍結防止剤散布の実施、消融雪施設やスノーシェッド等の整備を推進します。また、気象、路面状況等を収集し、ホームページや道路交通情報提供装置により道路利用者への情報提供を図ります。



【スノーシェッドの整備】

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示やSNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通等を情報提供します。

(高崎河川国道事務所・道路管理課)

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

ア 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保を図るため、免許取得時及び取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。このため、自動車教習所の教習水準の向上に努めます。免許取得後の運転者教育については、社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識の向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習や事業所による交通安全教育を中心として行います。大学生・専修学校生等に対しては、学生の事故や車両の利用実態等に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。



【成人に対する交通安全教育】

(道路管理課・交通企画課)

イ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動についての理解を促進するとともに、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スキル及び交通ルール等の知識の習得を促進することを目標とし、交通安全教育を行います。



【高齢者に対する交通安全教育】

関係機関は、交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の積極的な推進に努めます。

(介護高齢課・道路管理課・交通企画課)

ウ 外国人に対する交通安全教育等の推進

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなどの交通安全教育を推進するとともに、外国人雇用者に対しても交通安全教育を実施します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しては、多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した交通ルールの周知活動を推進します。外国人運転者に対しては、居住実態や要望等を踏まえ、運転免許取得時に係る学科試験等の多言語化を推進します。

(道路管理課・交通企画課・運転免許課)

(2) 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

広く県民に交通安全思想と正しい交通ルール・マナーの普及・浸透を図り、交通事故を防止するため、交通安全活動計画に基づき、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。運動に当たっては、時節や交通情勢を反映した重点事項を設定するとともに、地域の実情に即して効果的に実施します。

(道路管理課・交通企画課)



【交通安全運動啓発チラシ】

イ 横断歩行者の安全確保

運転者に対して、横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

(道路管理課・交通企画課)



【横断歩道歩行者優先啓発チラシ】

ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベル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、後部座席を含めた全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。

(道路管理課・交通企画課)

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。

(道路管理課・交通企画課)

オ 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」という規範意識の確立を図ります。

(道路管理課・交通企画課)

カ 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、SNS、インターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報

媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等具体的で訴求力の高い内容の広報を推進します。

(メディアプロモーション課・県民活動支援・広聴課・道路管理課・交通企画課・東日本高速道路)

キ その他の普及啓発活動の推進

- ・ 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、高齢者が関係する事故の広報を積極的に行います。また、高齢運転者標識の表示の促進と同標識を付けた車両の保護についての意識啓発を図ります。
- ・ 夜間の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よる事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。また、前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促す活動を推進します。
- ・ 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・団体と連携した広報啓発活動を推進します。
- ・ 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等についての周知を行います。
- ・ 県民の交通事故防止に関する意識啓発を図るため、インターネット等広報媒体を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

(道路管理課・交通企画課)



【ライト上向き啓発用チラシ】

(3) 交通の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については、交通安全指導者の養成、諸行事に対する援助等その主体的な活動を促進します。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

(道路管理課・交通企画課)

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

地域の交通安全に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「命を救う思いやり110番」制度の普及、「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見をフィードバックするよう努めます。

(交通企画課・交通規制課)



【命を救う思いやり110番啓発チラシ】

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

- ・ 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めます。

- ・ 取得時講習の充実

各種運転免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

(運転管理課)

イ 運転者に対する再教育等の充実

各種講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

(運転管理課)

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

(運転管理課)

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

(運転免許課・運転管理課)

オ 高齢運転者対策の充実

- ・ 高齢者に対する教育の充実
 運転技能に着目した高齢者講習の実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。
- ・ 安全運転相談ダイヤルの周知
 安全運転相談ダイヤル（#8080（シャープ・ハレバレ））の周知と高齢者や家族等から相談があった場合の適切な対応に努めます。
- ・ 臨時適性検査等の確実な実施
 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努めます。
- ・ 改正道路交通法の円滑な施行
 75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされているため、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の適切な運用を推進します。
- ・ 高齢者支援施策の推進
 運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知と支援制度の拡充及び周知に努めます。また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。



【安全運転相談ダイヤルの周知】



【自主返納サポート事業の推進】

（交通政策課・道路管理課・交通企画課・運転免許課・運転管理課）

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、着用推進キャンペーン等を行うとともに、着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進します。

（道路管理課・交通企画課・交通指導課）

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図

るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の取締りを実施します。

(交通政策課・交通企画課・交通指導課)

ク 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。

(運転免許課・運転管理課)

(2) 運転免許制度の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化を図るとともに、総合交通センターにおける障害者等のための設備・資機材の整備を推進します。また、自動車教習所等と連携し、高齢者講習受講者の受入体制拡充を図ります。

(運転免許課・運転管理課)

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止の更なる促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努め、得られた映像を元にした交通安全教育を推進します。

(交通企画課)

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。

(群馬運輸支局)

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び

新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行います。また、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭監査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

(群馬運輸支局)

ウ 飲酒運転、迷惑運転等の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導し、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」や他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行います。



(群馬運輸支局)

【あおり運転防止周知チラシ】

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指します。さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進します。

(群馬運輸支局)

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。さらに、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進します。

(群馬運輸支局)

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進します。

(群馬運輸支局)

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進します。

(群馬運輸支局)

ク 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進します。また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。



【Gマーク】

(群馬運輸支局)

(5) 交通労働災害の防止等**ア 交通労働災害の防止**

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。また、これら

の対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

(群馬労働局)

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号、以下「改善基準告示」という。）の履行を確保するための監督指導を実施します。

なお、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。また、時間外労働の上限規制の適用が猶予されている「自動車運転の業務」に関し、令和6年4月1日より適用される規制の内容や、これに伴って改正が予定されている改善基準告示の改正後の内容等について、その周知を図ります。

(群馬労働局)

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

(群馬運輸支局)

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。

(前橋地方気象台)

4 車両の安全性の確保

(1) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も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（ASV）の普及促進を一層進めます。また、安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の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。



【先進安全自動車の普及促進】

(道路管理課・交通企画課)

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD*）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図ります。

(群馬運輸支局)

イ 自動車点検整備の充実

- ・ 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を実施するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

OBD* : On-Board Diagnostics

自動車各部に取り付けられたECU（Electrical Control Unit）にプログラミングされている自己診断機能

- 不正改造車の排除

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、「不正改造車を排除する運動」を実施します。また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

- 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

- ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。



【不正改造防止周知チラシ】

(群馬運輸支局)

(3) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

(群馬運輸支局)

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

- 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

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を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県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推進します。

- 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及と事業者の背後責任の追及を徹底します。



【交通指導取締りの強化】

イ 高速自動車国道における交通指導取締りの強化等

交通事故の未然防止と交通流の整序を図るため、交通実態に即した効果的な機動警らや交通指導取締りを実施します。

(交通指導課)

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進**ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底**

初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底を図ります。

(交通指導課)



【交通鑑識による緻密な捜査活動】

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の向上に努めます。

(交通指導課)

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

被疑車両の特定に資する装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた交通事故事件の捜査を推進します。

(交通指導課)

(3) 暴走族等対策の推進**ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実**

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対し資料提供を積極的に行います。また、青少年の健全育成を図るため、家庭、学校、職場、地域等における指導を促進します。

(児童福祉・青少年課・交通指導課)

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員）やこれに関連する群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、い集させないための環境づくりを推進するとともに、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。また、事前の情報入手に努め、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

(児童福祉・青少年課・交通指導課)

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底した上、解散指導を行うなどの指導取締りを推進します。また、複数の県にまたがる広

域暴走事件に対処するため、情報を共有するとともに、相互の捜査協力を積極的に行います。さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、不正改造車両等の押収のほか、警察に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。



【暴走族等の取締り】

（群馬運輸支局・交通指導課）

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情を明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

（児童福祉・青少年課・交通指導課）

オ 車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

（群馬運輸支局）

6 救助・救急活動の充実

（1）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施に努めます。

（消防保安課）

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

（消防保安課・医務課）

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

自動体外式除細動器（AED*）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。また、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図ります。



【AEDの設置】

（消防保安課・医務課・健康体育課）

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急救置）の充実のため、ドクターカーの活用促進を図ります。また、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。



【ドクターカーの活用促進】

（消防保安課・医務課）

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。



【高規格救急自動車の整備】

（消防保安課）

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

（消防保安課）

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の教育訓練を推進します。

（消防保安課）

AED* : Automated External Defibrillator（自動体外式除細動器）

心停止の際に機器が自動的に心電図の解析を行い、心室細動を検出した際は除細動を行う医療機器

ク 高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

関係市町村等と高速道路株式会社の連携を強化し、救急業務実施体制の整備を促進します。

(消防保安課・東日本高速道路)

(2) 救急医療体制の整備**ア 救急医療機関等の整備**

休日夜間急患センターの設置等初期救急医療機関の整備を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制とし、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間態勢の救命救急センターの整備を進めます。さらに、救急医療施設の情報収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図ります。

加えて、自動車事故被害者の保護増進の観点から、自動車事故救急患者の受入れが多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図ります。

(医務課)

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保するために、救急医療に関する教育・研修の充実に努めます。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急医療を担当する看護師の確保を図るため、救急医療に関する教育の充実に努めます。

(医務課)

ウ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等による負傷者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、ドクターヘリを積極的に活用します。また、ドクターヘリが安全に着陸できる場所の確保に努めます。



(医務課)

【ドクターヘリの活用】

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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、消防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するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

(消防保安課・医務課)

7 被害者支援の充実と推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済する観点から、政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図ります。

（道路管理課・交通指導課）

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて、広く周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

（群馬運輸支局）

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等との連絡協調を図ります。また、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図ります。



【交通事故相談所の周知】

県のホームページや広報誌の活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

（道路管理課・交通指導課）

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

（交通指導課）

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

公益財団法人佐藤交通遺児福祉基金や独立行政法人自動車事故対策機構等による交通遺児等に対する生活資金等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。

（道路管理課）



【佐藤交通遺児福祉基金の周知】

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

(交通指導課)



【被害者の手引きの活用】



第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

県民が安心して利用できる事故のない安全で安定した鉄道輸送を目指す。

- 1 鉄道事故の状況と特徴
- 2 群馬県交通安全計画における目標
鉄道事故件数（踏切事故を除く。）ゼロ

第2節 鉄道交通の安全についての対策

【重視すべき視点】

- [I] 重大な列車事故の未然防止
- [II] 利用者等の関係する事故の防止



【講じようとする施策】

- [I] 重大な列車事故の未然防止
 - ・ 鉄道交通環境の整備
 - ・ 鉄道の安全な運行の確保
 - ・ 鉄道車両の安全性の確保
 - ・ 救助・救急体制の充実
- [II] 利用者等の関係する事故の防止
 - ・ 鉄道車両の安全性の向上
 - ・ 鉄道交通の安全に関する知識の普及

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、人や物を大量、高速に、かつ、定時に輸送できる県民生活に欠くことのできない交通手段ですが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が出るおそれがあります。また、全国各地の駅で利用者がホームから転落し、ホーム上で列車と接触するなどの人身事故が発生していることから、利用者等が関係する事故を防止する必要があります。

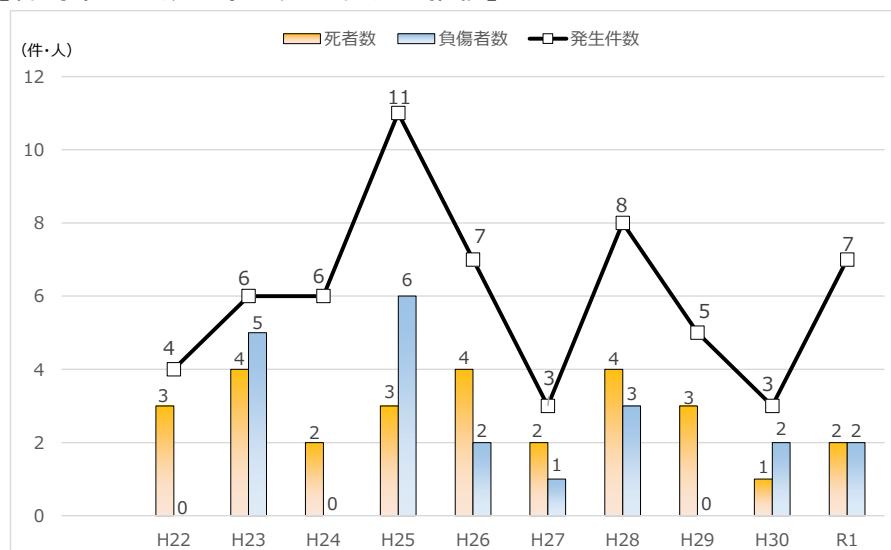
このため、県民が安心して利用できる安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームにおける事故対策等各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

I 鉄道事故の状況と特徴

1 県内における鉄道事故の状況

近年の県内の鉄道事故は増減を繰り返しているものの、過去10年では、年間3件から11件程度で推移しています。また、死者数は、年間1人から4人で推移していますが、このうち、鉄道事故による「乗客の死者数」はゼロを継続しています。

【群馬県内の鉄道事故発生状況の推移】



過去10年
乗客の死者はなし

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
発生件数	4	6	6	11	7	3	8	5	3	7
死者数	3	4	2	3	4	2	4	3	1	2
うち乗客の死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数	0	5	0	6	2	1	3	0	2	2

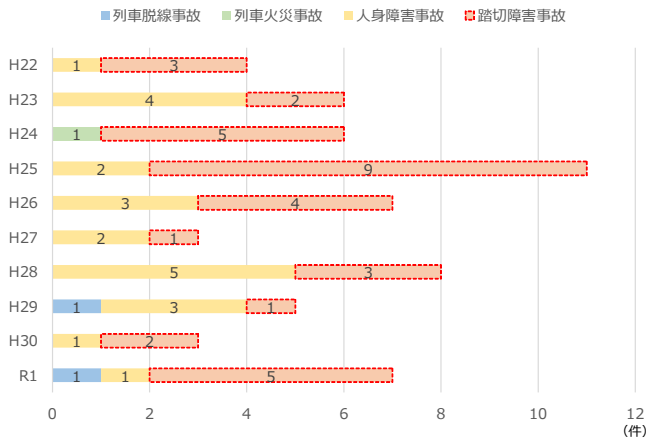
※ 死者数は乗客のほか、ホーム上の人、踏切上の人、事業者の係員等を含む。

(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

2 県内の鉄道事故の特徴

全体として踏切障害事故（第3章における踏切事故と同じ。）が最も多く発生しており、平成25年には過去10年で最多の9件が発生し、令和元年にも5件発生しています。過去10年の合計で見ると、鉄道事故に占める踏切障害事故の割合は約6割となっています。次いで多く発生しているのは人身障害事故であり、平成28年には過去10年で最多の5件が発生しています。一方、「列車衝突事故」、「道路障害事故」、「鉄道物損事故」は、過去10年間発生していません。

【群馬県内の鉄道事故の内訳】



踏切障害事故の発生が最も多い

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
列車衝突事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
列車火災事故	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
道路障害事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
人身障害事故	1	4	0	2	3	2	5	3	1	1	22
鉄道物損事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鉄道事故(踏切事故を除く。)	1	4	1	2	3	2	5	4	1	2	25
踏切障害事故	3	2	5	9	4	1	3	1	2	5	35
鉄道事故(踏切事故含む。)	4	6	6	11	7	3	8	5	3	7	60

* 踏切障害事故は第3章の踏切事故と同じである。

(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

II 群馬県交通安全計画における目標

鉄道事故件数（踏切事故を除く。） ゼロ

【目標設定の考え方】

本県の過去10年間における踏切事故を除いた鉄道事故件数は、年間1件から5件程度で推移しており、鉄道事故による乗客の死者は発生していません。第10次群馬県交通安全計画で掲げた「乗客の死者ゼロ」は既に達成していますが、鉄道事故は依然として発生している状況です。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、今後も鉄道事故による乗客の死者ゼロは当然に継続していくものとして、県民の理解と協力の下、踏切事故を除いた「鉄道事故ゼロ」を目指します。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通の安全対策を考える視点

【重視すべき視点】

1 重大な列車事故の未然防止

鉄道事故は増減を繰り返しながらも長期的には減少傾向にあり、鉄道事故による乗客の死者は過去10年発生しておらず、これまでの交通安全計画に基づく施策に一定の効果が認められます。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が出るおそれがあることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、交通安全施策に取り組んでいく必要があります。

2 利用者等の関係する事故の防止

重大な列車事故とともに、ホームでの接触事故や人身障害事故など、利用者等の関係する事故を未然に防止し、利用者等が安全で安心して鉄道交通を利用することができるようにするため、総合的な視点から、各種の交通安全施策に取り組んでいく必要があります。

II 講じようとする施策

[施策の体系]

[I] 重大な列車事故の未然防止

- 鉄道交通環境の整備
- 鉄道の安全な運行の確保
- 鉄道車両の安全性の確保
- 救助・救急活動の充実

[II] 利用者等の関係する事故の防止

- 鉄道施設等の安全性の向上
- 鉄道交通の安全に関する知識の普及

[I] 重大な列車事故の未然防止

1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強及び改良を進めます。また、多発する自然災害へ対応するために切土や盛り土等の土砂災害対策の強化を進めます。

(鉄道事業者)



【切土による土砂災害対策】

(2) 運転保安設備の整備

曲線部等への速度制限付きATS等運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、整備を進めます。

(鉄道事業者)

2 鉄道の安全な運行の確保

(1) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるように、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるように指導します。

(群馬運輸支局・鉄道事業者)

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有を行います。また、事故の再発防止に活用するため、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(群馬運輸支局・鉄道事業者)

(3) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表に努めるとともに、これら情報の質的向上に努めます。鉄道事業者は、これら気象情報等を早期に収集し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安全輸送に努めます。また、観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。

(前橋地方气象台・鉄道事業者)

(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。また、事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道事業者への適切な情報提供を行うとともに、復旧に必要な体制を整備するよう指導します。また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(群馬運輸支局・鉄道事業者)

(5) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により、列車の運転に支障が生ずるおそれがあるときは、路線の特性に応じて、事前に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(群馬運輸支局・前橋地方気象台)

3 鉄道車両の安全性の確保

車両の安全性の確保のため、車両の更新、修繕等の計画的な実施を必要に応じて指導していきます。

(群馬運輸支局・鉄道事業者)

4 救助・救急体制の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。また、鉄道職員に対する自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生等の応急手当に関する知識の普及に努めます。

(群馬運輸支局・鉄道事業者)

〔Ⅱ〕利用者等の関係する事故の防止

1 鉄道施設等の安全性の向上

駅施設等について、ホームからの転落防止対策のためのホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備、高齢者や障害者に配慮したスロープの整備、非常停止押しボタンの整備等を推進します。

(鉄道事業者)



【ホームの点状ブロック整備】

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させるため、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン、プラットホーム事故0（ゼロ）運動等において、広報活動を行います。

(鉄道事業者)



【プラットホーム事故ゼロ周知チラシ】



第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

県民が安心して通行できる事故のない安全な踏切道の整備を目指す。

- 1 踏切事故の状況と特徴
- 2 群馬県交通安全計画における目標
踏切事故件数 ゼロ

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

【重視すべき視点】
それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進



【講じようとする施策】

- [I] 鉄道事業者が主体となった施策の推進
 - ・踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- [II] 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進
 - ・踏切道の統廃合の推進
 - ・踏切道の立体交差化及び構造改良の促進
 - ・その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故（鉄道事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。）は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものであり、県民が安全に通行できるよう、効果的な安全対策を総合的に推進していく必要があります。

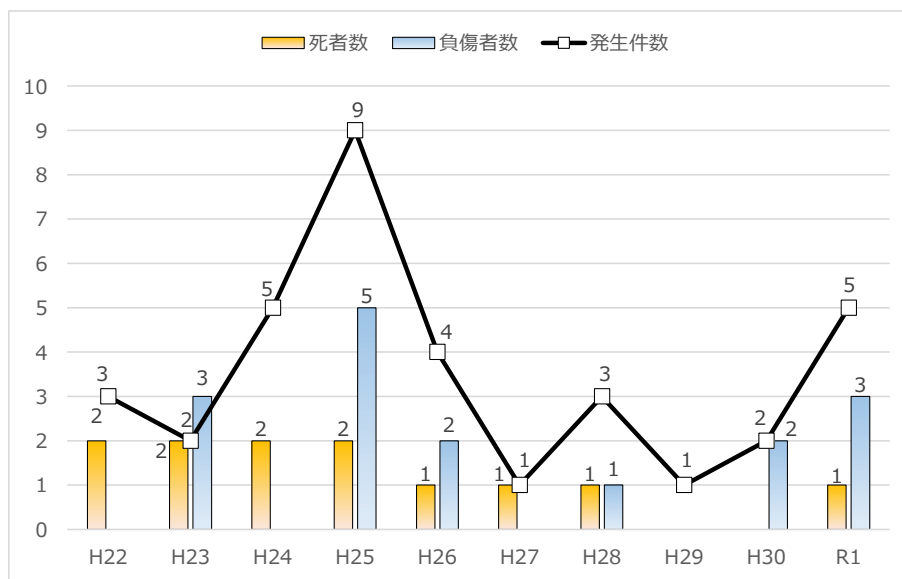
I 踏切事故の状況と特徴

1 県内における踏切事故の状況

県内の踏切事故は、平成25年度に9件発生したほかは、例年1件から5件程度で推移しています。踏切事故による死者は減少傾向にあり、平成29年及び30年は死者はいませんでした。

踏切事故は鉄道事故の中でも最も高い割合を占めており、令和元年は約7割が踏切事故でした。改良すべき踏切道は、今もなお残されている現状にあります。

【群馬県内の踏切事故発生状況の推移】



平成29、30年の
死者はゼロ

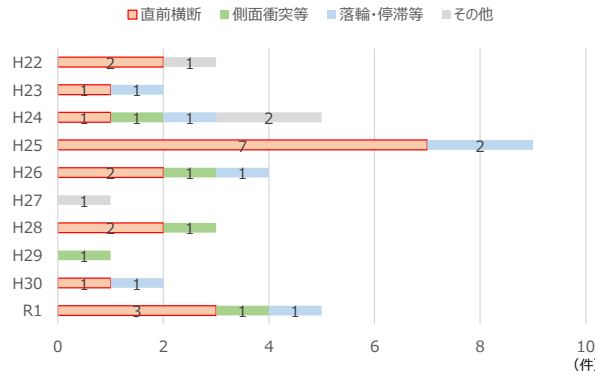
(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

2 県内の踏切事故の特徴

原因別の発生状況

直前横断による事故が最も多く、平成25年には過去10年で最多の7件が発生し、令和元年も3件発生しています。

【原因別発生状況】



直前横断による事故が最も多い

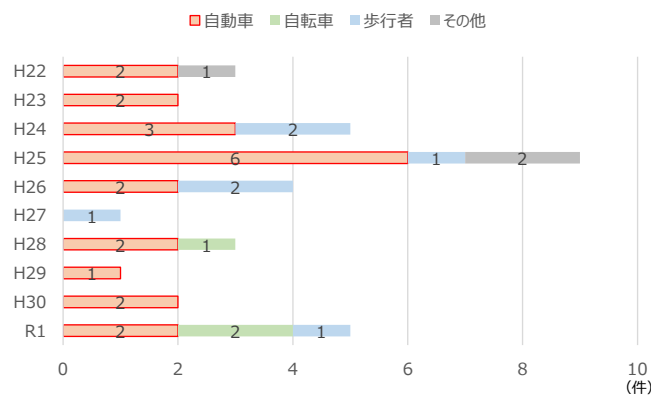
区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
直前横断	2	1	1	7	2	0	2	0	1	3	19
側面衝突等	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	5
落輪・停滞等	0	1	1	2	1	0	0	0	1	1	7
その他	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	4
合計	3	2	5	9	4	1	3	1	2	5	35

(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

衝突物別の発生状況

対自動車との衝突が最も多く、平成25年には過去10年で最多の6件が発生し、令和元年も2件発生しています。その他、自転車や歩行者との衝突も散発的に発生しています。

【衝突物別発生状況】



対自動車との衝突が最も多い

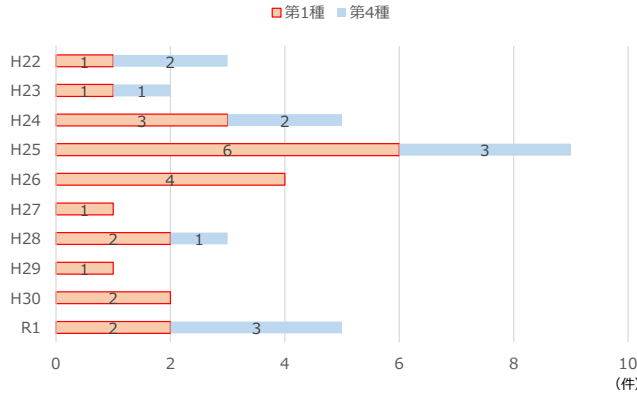
区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
自動車	2	2	3	6	2	0	2	1	2	2	22
自転車	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3
歩行者	0	0	2	1	2	1	0	0	0	1	7
その他	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
合計	3	2	5	9	4	1	3	1	2	5	35

(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

・ 踏切種別の発生状況

第1種踏切での事故が最も多く、平成25年には過去10年で最多の6件が発生し、令和元年も2件発生しています。第3種踏切での事故は過去10年間、発生がありません。

【踏切種別発生状況】



第1種踏切での事故が最も多い

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
第1種	1	1	3	6	4	1	2	1	2	2	23
第3種	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
第4種	2	1	2	3	0	0	1	0	0	3	12
合計	3	2	5	9	4	1	3	1	2	5	35

- ・ 第1種 自動遮断機を設置するか踏切保安係を設置し、列車通過の際、遮断機で道路交通を遮断する踏切
- ・ 第3種 踏切警報器を設置している踏切
- ・ 第4種 第1種から第3種まで以外の踏切

(出典：関東運輸局群馬運輸支局)

II 群馬県交通安全計画における目標

踏切事故件数 ゼロ

【目標設定の考え方】

本県の過去10年間における踏切事故件数は、年間1件から9件程度で推移しており、令和元年は5件発生しました。また、踏切事故による死者は、平成29年及び平成30年にはゼロを記録しており、これまでの交通安全計画による対策の効果が認められます。

こうしたことから、「踏切事故ゼロ」は関係機関との連携、県民の理解と協力により、十分達成可能な範囲であることから、第10次群馬県交通安全計画に引き続き、「踏切事故ゼロ」を目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道の交通安全対策を考える視点

【重視すべき視点】

それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

踏切道における交通安全対策については、踏切事故発生件数に増減はあるものの、死者数は減少傾向にある上、平成29年及び30年にはゼロになるなど、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果があったものと思われまます。

しかしながら、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらします。そのため、立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることやこれらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況を勘案した効果的な対策を総合的かつ積極的に推進していく必要があります。

II 講じようとする施策

[施策の体系]

それぞれの踏切の状況を勘案した効果的対策の推進

鉄道事業者が主体となった施策の推進

道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進

1 鉄道事業者が主体となった施策の推進

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の復員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。列車運行本数が多く、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。また、自動車交通量の多い踏切については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、



【踏切遮断機の整備】

障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等事故防止効果の高い設備の整備を進めます。

加えて、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘察し、必要に応じ、自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施します。

(交通規制課・鉄道事業者)



【障害物検知装置の整備】

2 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進

(1) 踏切道の統廃合の推進

踏切道の立体交差化、構造の改良等に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘察して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に支障を及ぼさないものについて、統廃合を進めます。

(道路管理課・鉄道事業者)

(2) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

主要な道路で交通量が多い踏切道等については、連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。歩道が狭い踏切は、踏切道内において歩行者と自動車等が交錯することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造改良を促進します。



【踏切の拡幅】

(道路管理課・都市計画課・鉄道事業者)

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- ・ 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、プロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。
- ・ 踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを行います。
- ・ 踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタンの操作等の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。
- ・ 災害時において、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来すなどの課題に対応するため、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

(群馬運輸支局・道路管理課・交通指導課・鉄道事業者)

第11次群馬県交通安全計画

令和3年3月31日

発行 群馬県交通安全対策会議
編集発行 群馬県県土整備部道路管理課
交通安全対策室
前橋市大手町1丁目1番1号
電話 027-223-1111
ダイヤル 027-226-2388
