

第 1 2 次  
千代田町交通安全計画

(令和8年度 ~ 令和12年度)

千代田町

## 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 11 次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関が一体となって各種の交通安全対策を推進してきました。

結果、昭和 47 年の群馬県内における交通事故死者数のピーク 351 人という被害は、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。本町においても、令和 3 年～令和 7 年の年間平均交通事故死者数も同様に 0.2 人と、少ない人数を維持しています。

これは、関係行政機関、関係民間団体のみならず、県民・町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、群馬県は人口 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。本町においては交通人身事故発生件数及び負傷者数については減少傾向にありますが、年間 30 件程度の交通人身事故及び年間 40 人程度の負傷者が発生しており、予断を許さない状況が続いています。

このような状況から、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」の施行及び「群馬県交通安全教育アクション・プログラム」の改定、令和 7 年 3 月には「第 2 次群馬県自転車活用推進計画」の策定など、各種交通安全対策の基となる諸規定を改めるなどしてまいりました。

このような観点から、「第 12 次千代田町交通安全計画」は、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、令和 8 年度から令和 12 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、実情に応じた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、町民の安全で快適な生活の実現を目指します。

# 目 次

計画の基本理念	1
1 交通事故の現状と分析	
(1) 交通事故の現状	3
(2) 最近の交通事故の特徴	3
2 交通安全対策のポイント	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	4
(3) 交通事故を起こさない意識づくり	4
3 具体的対策	
(1) 道路交通環境の整備	5
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	5
(3) 交通安全思想の普及徹底	5

## 計画の基本理念

千代田町は、子どもが少なくお年寄りが多い、いわゆる「少子・高齢社会」時代を迎えており、今後、人口減少の本格化と人口構成の大きな変化が見込まれますが、活力ある高齢社会の実現と、子どもが健やかに育つ環境づくりを目指して、安全で安心して生活できるよう、交通環境の充実を図ることが必要です。

また、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ので、悲惨な交通事故を防止するため、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。特に「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢者、障害者、子ども等交通弱者の安全を確保することが大切です。

本計画においては、このような観点から令和 12 年度までの計画期間内に達成すべき目標を、次のとおり設定します。

交通事故による年間の 24 時間以内の死者数	ゼロ
------------------------	----

この目標を実現するために、交通社会を構成する「人間」、自動車、自転車等の「交通機関」及び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施策を策定し、町民の理解と協力の下に、総合的かつ計画的に施策を実施することにより、一人ひとりが安全で安心して暮らすことができる郷土づくりを目指します。

### ① 人間に係る安全対策

運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底等とともに、歩行者等の交通安全意識の高揚、指導の強化等を図ります。

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

### ② 交通機関に係る安全対策

ヒューマン・エラーが直接事故に結び付かないよう設備、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措置を講じ、必要な検査等を実施する体制を充実させます。

### 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、交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策を図ります。

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

因する接触の危険を排除する施策を充実させます。

また、高齢社会等の社会情勢の変化や地震等に対する防災の観点にも配慮し、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策のさらなる推進を図ります。

これら三要素に対する施策の効果を高めるために、次の視点で交通事故防止対策に取り組めます。

- ① 交通安全に関する施策に、計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町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します。
- ② 地域の交通実態等に応じて、費用対効果を考慮し選択と集中を行い、交通安全に関する施策を連携させ、総合的かつ効果的に実施していきます。

## 1 交通事故の現状と分析

### (1) 交通事故の現状

千代田町の事故件数は、令和3年から令和6年まで30～38件で推移していましたが、令和7年については、24件となり、前年の38件と比較して14件減少しました。また、負傷者数についても27人となり、前年の50人から23人減少していることから、交通事故全体としては減少傾向が見られます。しかし、死亡者数は平成30年より死亡者数ゼロの状態が継続しておりましたが、令和7年に1人発生しており、重大事故の防止に向けた交通安全対策の継続的な実施が求められます。

表 千代田町における交通事故の推移

区 分	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
事故件数	30	36	35	38	24
死亡者数	0	0	0	0	1
負傷者数	37	48	47	50	27

なお、群馬県内における交通事故死者数の推移を見ると、統計調査開始から年々増加していき、昭和47年（351人）をピークに、昭和57年まで減少傾向で推移しました。その後、平成6年まで増加となった後は再び減少傾向に転じ、平成19年には100人と大幅に減少し、同年以降、関越自動車道で高速バス事故が発生した平成24年の106人を除き、100人以下が定着し、平成25年には73人を記録しました。

その後、平成26年から令和元年までは60人台で推移し、令和2年には統計開始以降最少となる45人を達成しました。

交通人身事故発生件数及び負傷者数も概ね同様な傾向で推移しています。昭和46年まで増加した後は昭和56年まで減少しましたが、昭和57年から増加し、平成16年には、過去最悪を記録しました。その後は減少し、令和2年には発生件数9,266件、負傷者数11,624人となりました。

令和2年については、世界的な感染症流行に伴う2度の緊急事態宣言による外出制限の影響も考慮する必要がありますが、制限解除後も大幅に増加することなく、発生件数、死者数及び負傷者数のいずれも令和元年以下の水準で推移しました。令和6年は発生件数9,059件、死者数49人、負傷者数11,195人となりました。

### (2) 最近の交通事故の特徴

- ① 年々高齢者の死者の割合が増加していて、70歳以上の割合は令和6年には65.3%まで上昇しており、高齢者に対する安全の確保の重要性は一層高まっています。
- ② 状態別では、平成28年に6.5%であった自転車乗用中の死者の構成率は、第11次計画初年度の令和3年には16.0%まで増加したものの、令和6年には8.2%まで減少しました。また、歩行中の死者の構成率についても、平成28年の40.3%から令和6年は34.7%に減少しました。

- ③ 交通事故原因は前方不注視や安全不確認、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最も高い割合を占めており、令和6年は43.5%でした。
- ④ 交通事故死亡者の5割以上は交差点及び交差点付近で発生しています。

## 2 交通安全対策のポイント

### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合は、令和3年以降は概ね6割前後で推移しており、7割に達する年も見られるなど、増加傾向が続いています。今後の高齢化の進展を踏まえ、高齢者が安全で安心して外出や移動することのできる社会の実現が必要です。

これには、高齢者が歩行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、高齢者の実像を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を講じる必要があります。

自動車運転では、運転技能検査や認知機能検査の適切な実施に加え、身体機能の衰えを補う先進安全技術の普及を図るとともに、技術を過信しないよう機能の限界を理解させる教育も重要です。歩行や自転車利用では、反射材の効果や自転車ルールについて、体験的に学ぶ教育を推進します。また、高速道路における逆走事案の約7割が高齢運転者によるものであることから、逆走防止に資する道路環境整備や広報啓発、さらに違反行為をした75歳以上に対する臨時認知機能検査など、総合的な対策を進める必要があります。

そして、高齢化の進展とともに、考慮しなければならないのが少子化の進展です。安心して子どもを産み育てることができる社会を実現するため、通学路等において歩道等の整備を図り、子どもを交通事故から守る交通安全対策を一層推進していきます。

### (2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者については、横断歩道を渡ることや信号遵守、歩きスマホ防止など、自らの安全を守る行動を促す交通安全教育を推進します。

自転車利用者については、交通ルールやマナー違反が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。また、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り、高額な損害賠償を求められる可能性もあることから、ヘルメット着用の推奨、自転車保険等への加入を推進します。

生活道路や市街地の幹線道路において、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、自転車の通行空間の確保を積極的に進め、自転車の安全利用を推進します。

### (3) 交通事故を起こさない意識づくり

段階的かつ体系的な交通安全教育を実施することにより、町民一人ひとりの交通安

全意識と交通マナーを向上させ、高齢者等の交通弱者への思いやりの心を育み、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を醸成することが必要です。

また、安全運転を確保するためには、運転者には横断歩道に関するルールの再認識と歩行者優先の周知を行うなど運転者の遵法意識の向上を図ることを推進します。

また、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を進め、特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努めます。

### 3 具体的対策

#### (1) 道路交通環境の整備

##### ① 道路ネットワークの整備

町内の各地域を結ぶ幹線的な町道については、歩行空間の確保を図るため、歩道整備等に努め、生活道路全般については、必要な幅員の確保、隅切や線形の改良、舗装などを推進します。

また、防災対策の観点から、避難・援助・延焼遮断などの機能を十分に発揮できるように留意した道路整備を推進します。

##### ② 交通安全施設等の推進

交通事故発生の現況を分析しつつ、安全性の高い道路環境を創出するため、信号機・道路反射鏡・道路標示・視線誘導標などの交通安全施設の設置を推進します。

##### ③ 交通規制

快適な交通環境を確保するため、適切な交通規制や標識の設置に関して、関係機関との連携を強化します。

#### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 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、交通指導隊をはじめとした関係機関・組織と連携し、啓発活動を実施します。

② 交通事故から乳幼児の尊い命を守るため、チャイルドシート着用の普及に努めます。

③ 事故時の被害軽減を図るため、群馬県交通安全条例と道路交通法の一部改正により、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。

#### (3) 交通安全思想の普及徹底

① 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伝え、配慮する意識を高めることに努めます。

② 自転車を使用することが多い小・中学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、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に指導するよう努めます。

- ③ 体験・実践型の教育方法を取り入れ、自ら納得して安全な行動を実践することができるよう、必要な情報をわかりやすく提供できるようにします。
- ④ 交通安全教育・普及啓発活動を行う町職員や教職員等の指導力向上と、地域における民間指導者の育成を図るとともに、警察や学校、関係団体、地域社会及び家庭が連携しながら、地域の実情に即した活動を推進できるよう努めます。
- ⑤ 交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価し、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識を深めるよう努めます。