

第12次
群馬県交通安全計画
(令和8年度～令和12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、その後も 50 人以下の水準で推移しています。

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。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことが重要であります。

交通事故の防止は、県、県警察、各自治体、関係民間団体だけではなく、県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であるとして、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。今後も、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

「第 12 次群馬県交通安全計画」は、このような観点から、交通安全対策基本法の規定に基づき、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 2025」における「誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域のつながりを生み出す群馬県の実現」に向け、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きます。

はじめに

1	第12次群馬県交通安全計画の概要	1
(1)	計画概要	1
(2)	計画作成の背景	1
(3)	計画期間	1
(4)	計画の位置づけ	1
(5)	作成機関	1

計画の基本理念

1	交通社会を構成する三要素	2
(1)	人間に係る安全対策	2
(2)	交通機関に係る安全対策	2
(3)	交通環境に係る安全対策	3
2	これからの5年間に於いて特に注視すべき事項	3
(1)	先進技術導入への対応	3
(2)	外国人運転者等への対応	4
(3)	高まる安全への要請と交通安全	4
3	横断的に重要な事項	4
(1)	救助・救急活動及び被害者支援の充実	4
(2)	参加・協働型の交通安全活動の推進	4

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	6
第2節	道路交通の安全についての目標	8
I	道路交通事故の現状と今後の見とおし	8
1	道路交通事故の現状	8
(1)	総論	8
(2)	交通事故の特徴	10
2	道路交通事故の見とおし	21
II	群馬県交通安全計画における目標	22
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	交通事故死者・重傷者を減少させるための対策	25
2	自転車の事故減少に着目した対策	27
II	講じようとする施策(施策の体系)	30
[I]	自転車の事故減少に着目した対策	31
1	自転車利用環境の総合的整備	31
(1)	安全で快適な自転車利用環境の整備	31

(2)	自転車等の駐車対策の推進	31
2	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
(1)	小学生に対する交通安全教育の推進	31
(2)	中学生に対する交通安全教育の推進	32
(3)	高校生に対する交通安全教育の推進	32
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進	33
(1)	自転車に向けた普及啓発活動の推進	33
(2)	自動車ドライバーに向けた普及啓発活動の推進	33
4	自転車の安全性の確保	34
5	交通指導取締りの強化	34
(1)	自転車利用者に対する交通指導取締りの推進	34
(2)	特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化	35
[Ⅱ]	歩行者の事故減少に着目した対策	36
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	36
(1)	生活道路における交通安全対策の推進	36
(2)	通学路等における交通安全の確保	36
(3)	高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	37
(4)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	37
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	38
3	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	38
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	38
(2)	障害者に対する交通安全教育の推進	38
4	効果的な交通安全教育の推進	38
5	交通安全に関する普及啓発活動の推進	39
(1)	横断歩行者	39
(2)	反射材用品等の普及促進	39
[Ⅲ]	自動車の事故減少に着目した対策	40
1	道路交通環境の整備	40
(1)	幹線道路における交通安全対策の推進	40
(2)	交通安全施設等の整備事業の推進	42
(3)	高齢者等の移動手手段の確保・充実	44
(4)	無電柱化の推進	44
(5)	効果的な交通規制の推進	44
(6)	ITSの活用	44
(7)	交通需要マネジメントの推進	46
(8)	災害に備えた道路交通環境の整備	46
(9)	総合的な駐車対策の推進	47
(10)	道路交通情報の充実	48

(1)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	49
2	交通安全思想の普及徹底	51
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	51
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	52
(3)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	54
(4)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	54
3	安全運転の確保	55
(1)	運転者教育等の充実	55
(2)	運転免許制度の改善	57
(3)	安全運転管理の推進	57
(4)	事業者用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	57
(5)	交通労働災害の防止等	60
(6)	道路交通に関連する情報の充実	60
4	車両の安全性の確保	61
(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	61
(2)	自動車の検査及び点検整備の充実	61
(3)	リコール制度の充実・強化	62
5	道路交通秩序の維持	63
(1)	交通指導取締りの強化等	63
(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	63
(3)	暴走族等対策の推進	64
6	救助・救急活動の充実	65
(1)	救助・救急体制の整備	65
(2)	救急医療体制の整備	66
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	67
7	被害者支援の充実と推進	67
(1)	自動車損害賠償補償制度の充実等	67
(2)	損害賠償の請求についての援助等	67
(3)	交通事故被害者支援の充実強化	68

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	70
I	鉄道事故の状況と特徴	70
1	県内における鉄道事故の状況	70
2	県内の鉄道事故の特徴	71
II	群馬県交通安全計画における目標	72
第2節	鉄道交通の安全についての対策	73
I	今後の鉄道交通の安全対策を考える視点	73

【重視すべき視点】	73
1 重大な列車事故の未然防止	73
2 利用者等の関係する事故の防止	73
II 講じようとする施策	73
〔I〕 重大な列車事故の未然防止	74
1 鉄道交通環境の整備	74
(1) 鉄道施設の安全性の向上	74
(2) 鉄道保安設備の整備	74
2 鉄道の安全な運行の確保	74
(1) 運転士等の資質の保持	74
(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用	74
(3) 気象情報等の充実	74
(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	75
(5) 計画運休への取組	75
3 鉄道車両の安全性の確保	75
4 救助・救急体制の充実	75
〔II〕 利用者等の関係する事故の防止	76
1 鉄道施設等の安全性の向上	76
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	76

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	78
I 踏切事故の状況と特徴	78
1 県内における踏切事故の状況	78
2 県内の踏切時事故の特徴	79
II 群馬県交通安全計画における目標	80
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	81
I 今後の踏切道の交通安全対策を考える視点	81
【重視すべき視点】	81
II 講じようとする施策(施策の体験)	81
1 鉄道事業者が主体となった施策の推進	81
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	81
2 道路管理者と鉄道事業者が連携した施策の推進	82
(1) 踏切道の統廃合の促進	82
(2) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	82
(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	82

はじめに

1 第12次群馬県交通安全計画の概要

(1) 計画概要

本計画は、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めたものです。

第12次群馬県交通安全計画は、内閣府に設置された中央交通安全対策会議が策定する「第12次交通安全基本計画」を基本に、群馬県の実情に即した交通安全対策を組み入れ、総合的かつ計画的に推進するために定める5か年計画です。

(2) 計画作成の背景

第11次交通安全基本計画が令和8年3月で終了することから、内閣府において令和8年度から令和12年度を計画期間とする「第12次交通安全基本計画」が作成されています。

本県においても、国の計画を踏まえ、交通安全対策を計画的かつ着実に推進するため、第12次群馬県交通安全計画を作成することとしました。

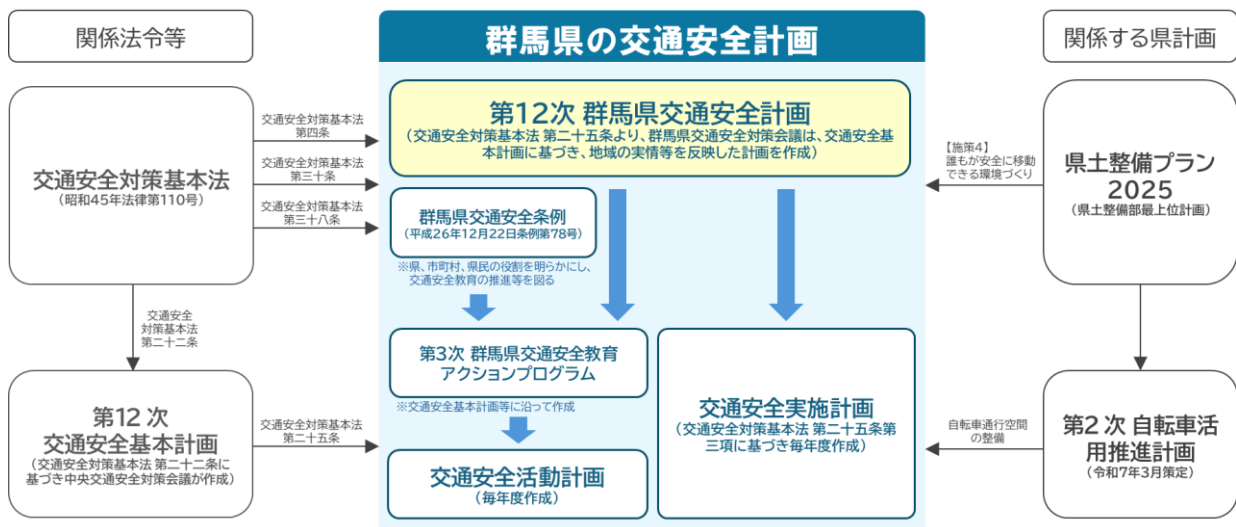
(3) 計画期間

令和8年度から令和12年度までの5か年

(4) 計画の位置づけ

第12次群馬県交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、「第12次交通安全基本計画」及び群馬県の県土整備分野の最上位計画である「県土整備プラン2025」等を踏まえて作成します。

【群馬県の交通安全計画の体系】



(5) 作成機関

交通安全対策基本法に基づき、群馬県交通安全対策会議により作成しています。

計画の基本理念

群馬県交通安全計画は、「人優先」の交通安全思想のもと、これまで 55 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は過去最悪であった昭和 47 年の 351 人から、令和 2 年には 45 人へと 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」の各分野について、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 12 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、運転者の知識・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るとともに、不断の制度見直しを進めます。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の徹底や指導の強化等を図ります。交通社会に参加する県民一人一人が、安全で安心な交通社会の構築に主体的に関わろうとする意識を醸成することが重要であることから、交通安全に関する教育及び普及啓発活動の充実を図ります。



【年齢層に合わせた交通安全教育の推進】

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すという前提のもと、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用及び不断の技術開発により、構造・設備・装置等の安全性を向上させます。あわせて、各交通機関の社会的機能や特性を踏まえつつ、高い安全水準を維持させるための必要な措置を講じるとともに、必要な検査等を実施できる体制を確保します。



【安全運転サポート車の普及促進】

(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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進及び交通に関する情報提供の充実を図るとともに、これら関係施設の老朽化対策を計画的に推進します。

また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、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、混合交通に起因する接触リスクを排除するための施策を充実します。



【スムーズ横断歩道の整備】

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

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、事故減少へ寄与しています。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検討されました。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、人手不足の解消にも寄与することが期待されますが、一方で安全性の確保を前提として、性能を過信・誤解することのないよう、正しく理解し、利用するよう広報啓発していくことが重要です。



【自動運転バスの実証事業】

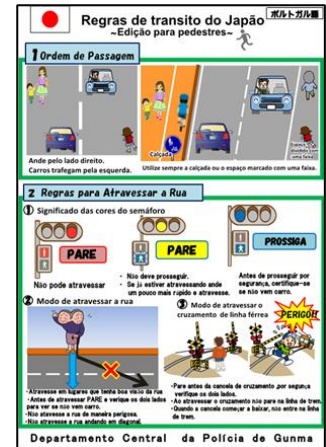
ローカル 5G*

- 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。

(2) 外国人運転者等への対応

経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、リトリートぐんまを推進する中、群馬県内の外国人住民数は令和6年で過去最多を記録するとともに外国人観光客も増加傾向にあります。

また、自動車運送業分野が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が見込まれる中、外国人運転者のみならず、歩行者や自転車等利用者に対しても、日本の交通ルールを十分に理解してもらい、交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要です。



【外国人向け交通安全啓発チラシ】

(3) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安情勢、感染症など、さまざまな安全に関する要請が高まる中、確実に交通安全を確保するためには、交通安全にかかわる部署はもとより、多様な専門分野との間で、より柔軟かつ効果的な連携をしていくことが重要です。

3 横断的に重要な事項

(1) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した際に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時に緊急車両が迅速に現場急行できるサービスの一層の普及を進めるとともに、迅速な救助・救急活動及び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さら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、市町村及び関係機関・団体が緊密に連携し、それぞれが責任を担いながら施策を推進するとともに、県民による主体的な交通安全活動を促進することが重要です。また、県などが行う交通安全に関する施策について、計画段階から県民が参加できる仕組みづくりや、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などを通じて参加・協働型の交通安全活動を推進することが重要です。



【参加・協働型の交通安全活動】

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、交通事故死者及び命に関わる重傷者ゼロの社会を目指す。

第2節 道路交通の安全についての目標

- ・ 交通人身事故による死者・重傷者の減少
 - ・ 自転車の関係する交通人身事故発生件数
- } 令和6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】

■ 交通事故死者・重傷者の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
- ・ 外国人の交通安全対策の推進
- ・ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進

■ 自転車事故減少に着目した対策

- ・ 第2次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
- ・ 自転車、自動車等それぞれの立場で遵法意識の向上
- ・ 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ことが求められています。

全国と同様に本県においても少子高齢化が進行しており、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。

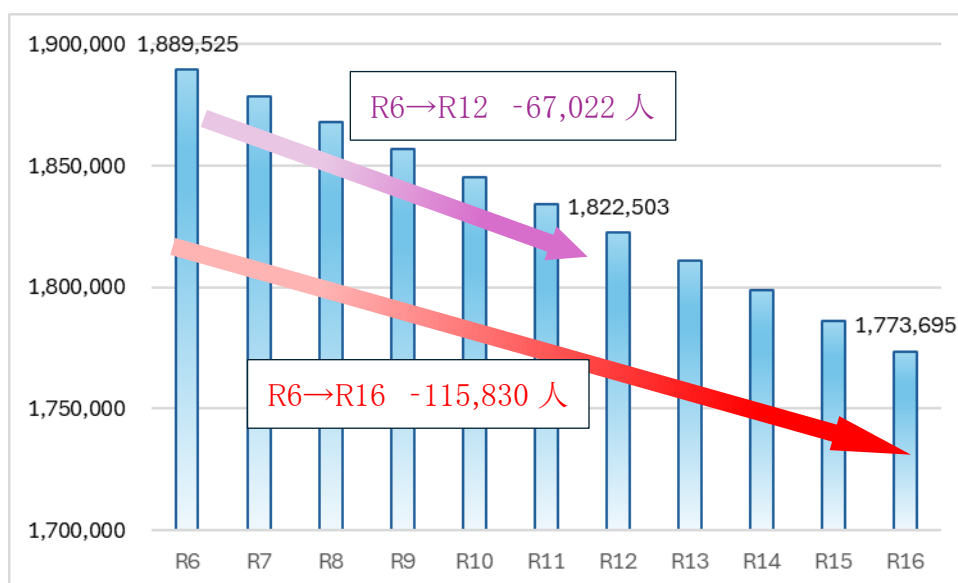
次世代を担うこどものかけがえない命を守るとともに、今後も継続が見込まれる少子高齢化の進展に適切に対応するため、時代のニーズに応える交通安全施策が一層求められています。

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、交通事故の減少を図り、「交通安全県・群馬」の確立に向けて県全体でさらなる取組を進める必要があります。

特に、交通安全は、地域社会と密接に関係することから、地域の交通事情を踏まえ、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、企業などが役割分担をしながら連携を強化するとともに、県民が交通安全に関する各種活動の計画、実行、評価にさまざまな形で参加・協働していくことが必要です。

【参考：群馬県の将来推計人口】

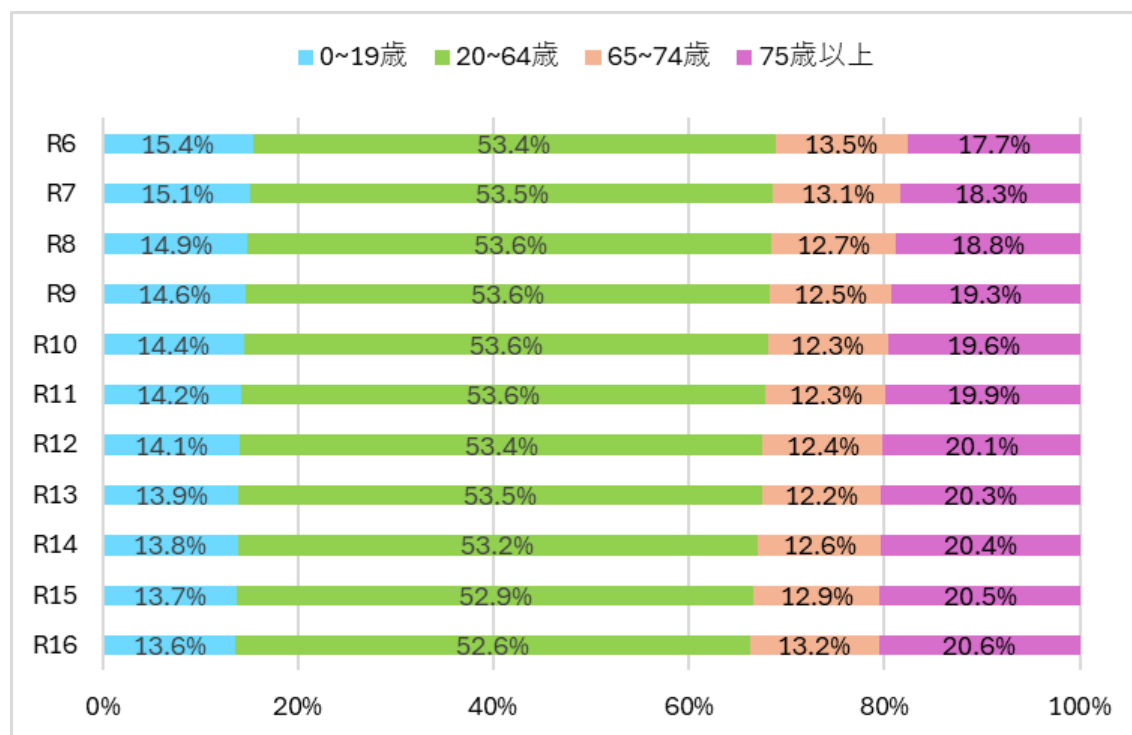
群馬県の総人口は、第12次群馬県交通安全計画の最終年である令和12年には、1,822,503人(令和6年比-67,022人、-3.5%)となり、更に令和16年には、1,773,695人(令和6年比-115,830人、-6.1%)となる見込みです。



(出典：群馬県の将来推計人口 2024年～2034年・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6年は17.7%ですが、第12次群馬県交通安全計画の最終年である令和12年に20.1%(令和6年比+2.4%)、令和16年には20.6%(令和6年比+2.9%)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 2024年~2034年・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とおし

1 道路交通事故の現状

(1) 総論

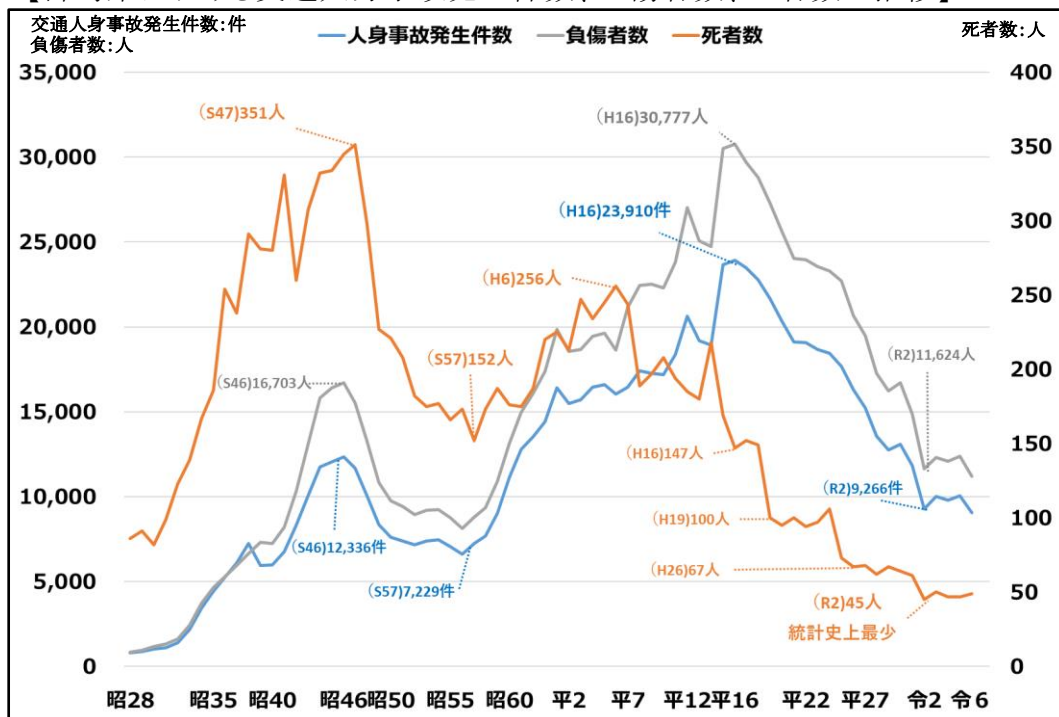
県内の交通事故死者数は、昭和47年に過去最多の351人に達しましたが、その後、着実に減少し、昭和57年には、ピーク時の半数以下となる152人まで減少しました。しかし、同年から増加に転じ、平成6年には256人が亡くなりました。その後は再び減少傾向となり、平成19年には100人と大幅に減少し、同年以降、関越自動車道で高速バス事故が発生した平成24年の106人を除き、100人以下が定着し、平成25年には73人を記録しました。

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(以下、「発生件数」という。)及び負傷者数についても、概ね同様の傾向で推移しています。昭和46年に発生件数12,336件、負傷者数16,703人に達した後、一時的に減少したものの、昭和57年以降急増し、平成16年には発生件数23,910件、負傷者数は30,777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が続き、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。

【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

第1次群馬県交通安全計画	（昭和46年度～昭和50年度）	目標値：設定なし	実数値：昭和50年221人	
第2次群馬県交通安全計画	（昭和51年度～昭和55年度）	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】
第3次群馬県交通安全計画	（昭和56年度～昭和60年度）	目標値：130人以下	実数値：昭和60年176人	【未達成】
第4次群馬県交通安全計画	（昭和61年度～平成2年度）	目標値：130人以下	実数値：平成2年213人	【未達成】
第5次群馬県交通安全計画	（平成3年度～平成7年度）	目標値：設定なし	実数値：平成7年244人	
第6次群馬県交通安全計画	（平成8年度～平成12年度）	目標値：200人以下	実数値：平成12年185人	【達成】
第7次群馬県交通安全計画	（平成13年度～平成17年度）	目標値：170人以下	実数値：平成17年152人	【達成】
第8次群馬県交通安全計画	（平成18年度～平成22年度）	目標値：112人以下	実数値：平成22年94人	【達成】
第9次群馬県交通安全計画	（平成23年度～平成27年度）	目標値：75人以下	実数値：平成27年68人	【達成】
第10次群馬県交通安全計画	（平成28年度～令和2年度）	目標値：平成27年実績より25%以上減少（換算値 51人）	実数値：令和2年45人	【達成】
第11次群馬県交通安全計画	（令和3年度～令和7年度）	目標値：交通人身事故発生件数令和元年比3割以上減少（換算値8,282件以下） 自転車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（換算値1,518件以下）	実数値：令和7年交通人身事故9,095件、自転車人身事故1,691件	【未達成】

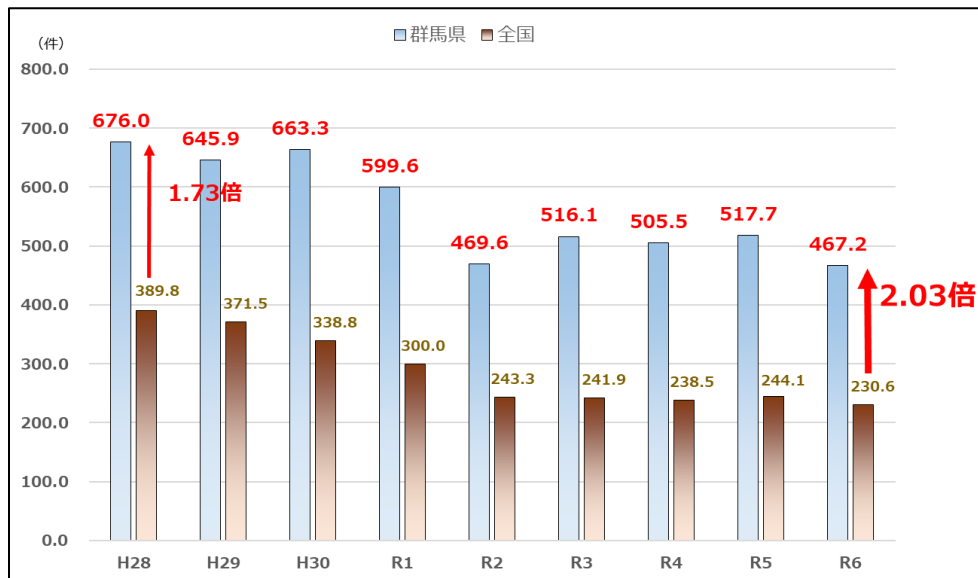
(2) 交通事故の特徴

ア 人口10万人当たりの交通人身事故発生件数

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28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676.0件で全国値の1.73倍でした。

その後、令和6年は467.2件と減少したものの、全国値に対して下げ幅が少なく、全国値比率は2.03倍になっています。

【人口10万人当たりの交通人身事故発生件数(全国値との比較)】

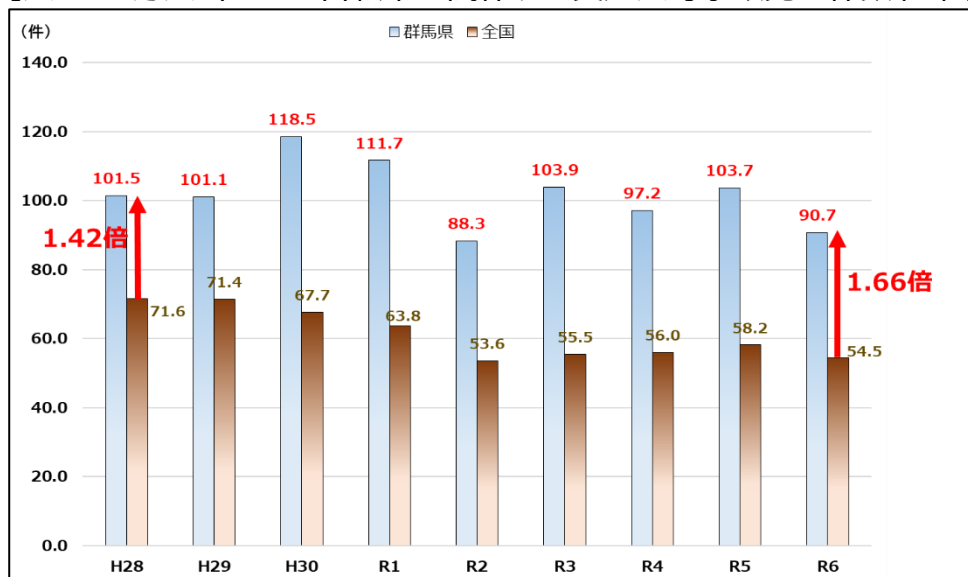


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

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10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28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101.9件で全国平均の1.42倍でしたが、令和6年は90.7件と数値は減少したものの、全国平均の1.66倍とその差は広がっています。

【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(全国値との比較)】



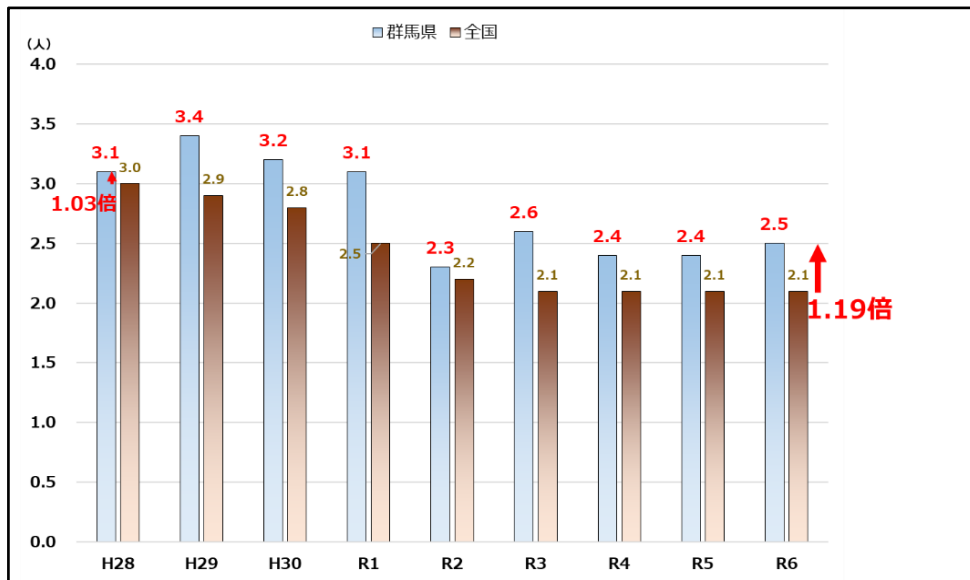
(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

ウ 人口10万人当たりの交通事故死者数

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年の群馬県の人口10万人当たりの交通事故死者数は3.1人で全国値の1.03倍でしたが、令和6年は2.5人で全国値の1.19倍となっています。

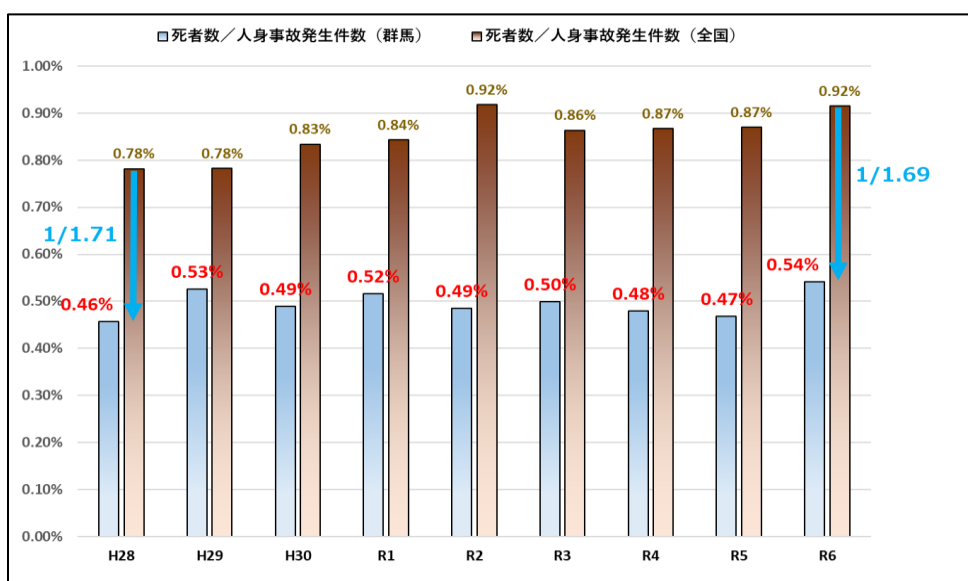
なお、交通人身事故発生数に対する交通事故死者数の比率は、平成28年では0.46%で全国値の1.71分の1であり、令和6年は0.54%で全国値の1.69分の1となっていて、1.7分の1前後で推移しています。

【人口10万人当たりの交通事故死者数(全国値との比較)】



(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

【交通人身事故発生数と交通事故死者数(全国値との比較)】

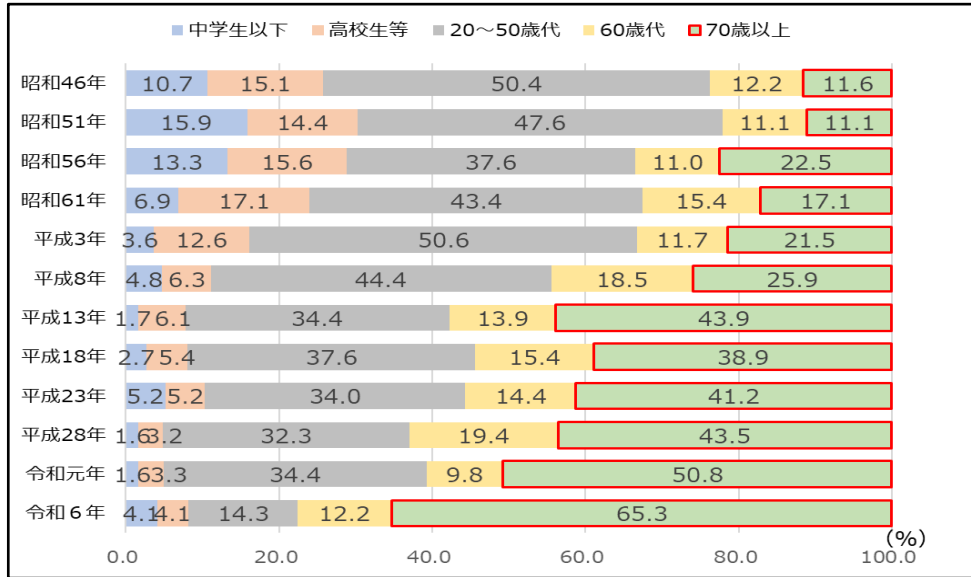


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

工 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%でしたが、25年後の第6次計画初年度の平成8年には25.9%、第11次計画初年度の令和3年には43.5%と、年々高齢者の死者の割合が増加しています。特に、令和元年には、いわゆる団塊の世代が全て75歳以上に達したこともあり、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。

【年齢層別交通事故死者数の構成率の推移】

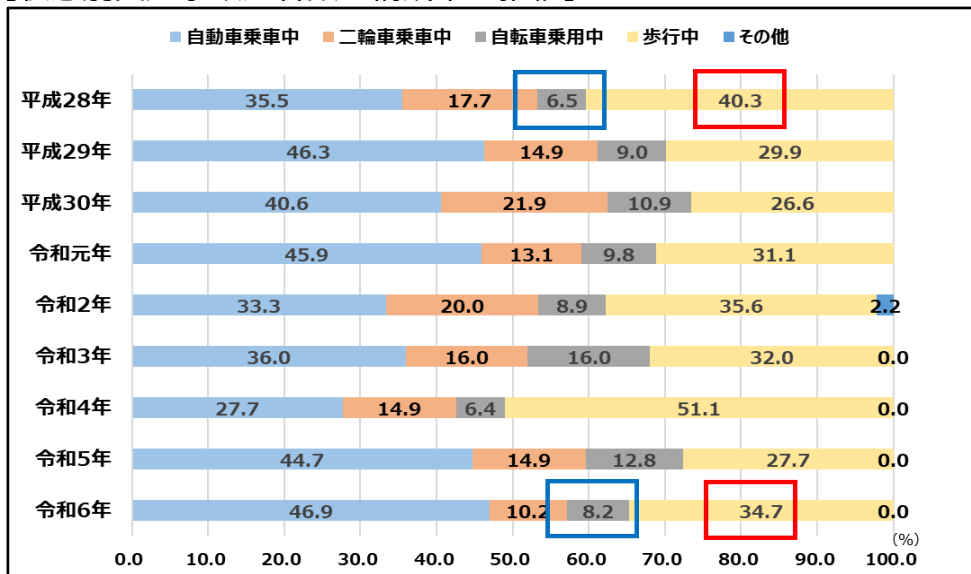


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

オ 状態別交通事故死者数

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成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。

【状態別交通事故死者数の構成率の推移】

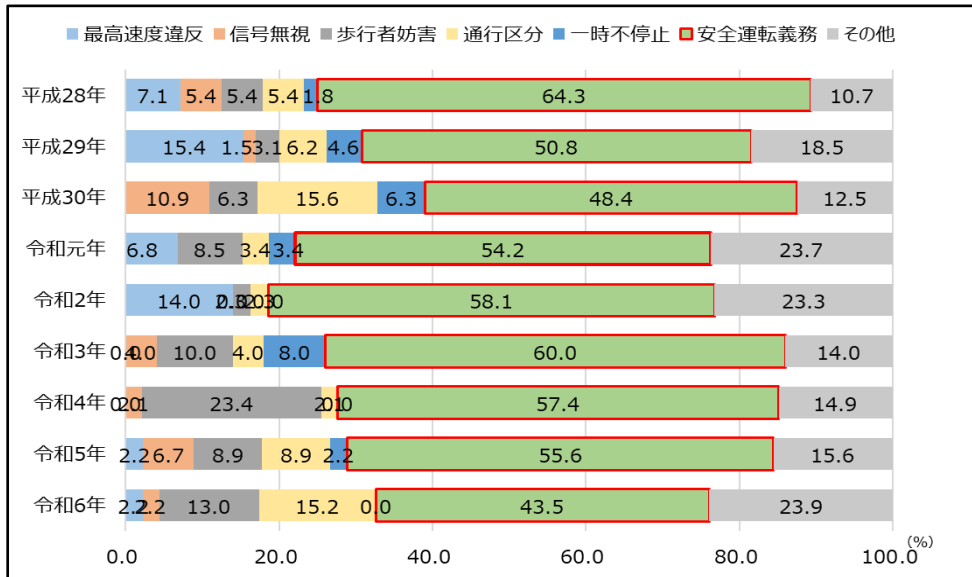


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

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。

【原因別交通死亡事故件数の構成率の推移】

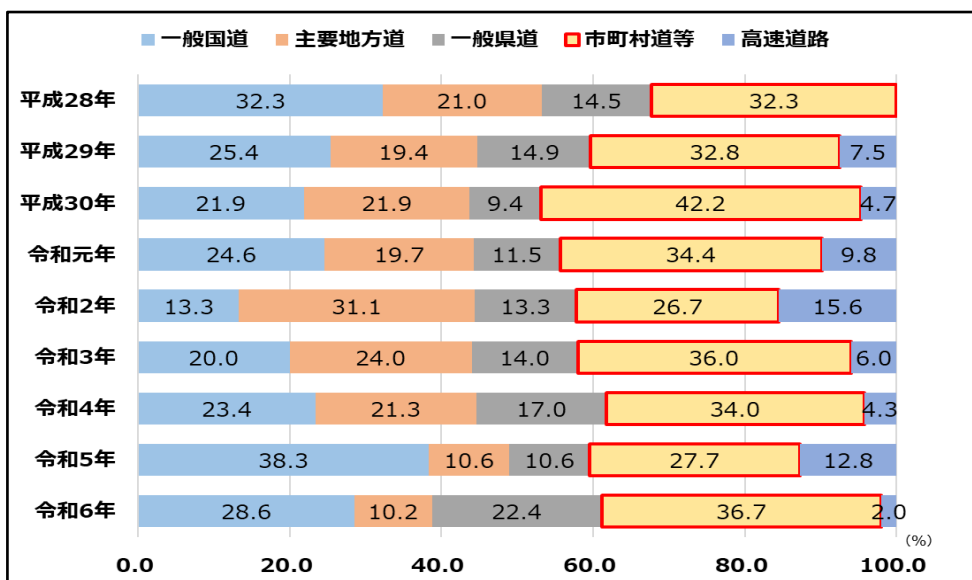


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

キ 路線別交通事故死者数

路線別では、令和2年、令和5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】



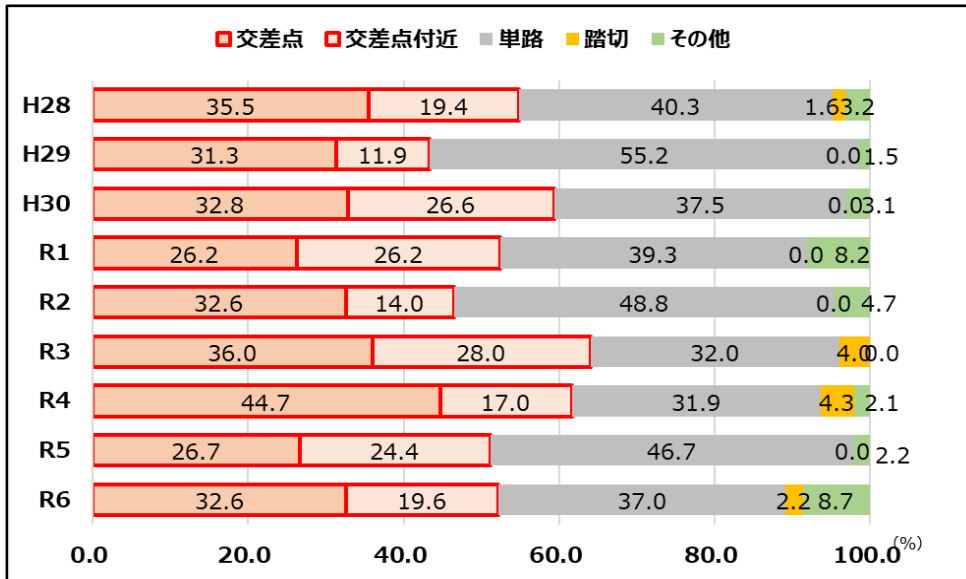
(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

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、駐車場や市道などを含む

ク 道路形状別交通死亡事故件数

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死亡事故の構成率が5割以上を占めています。

【道路形状別交通死亡事故件数の構成率の推移】



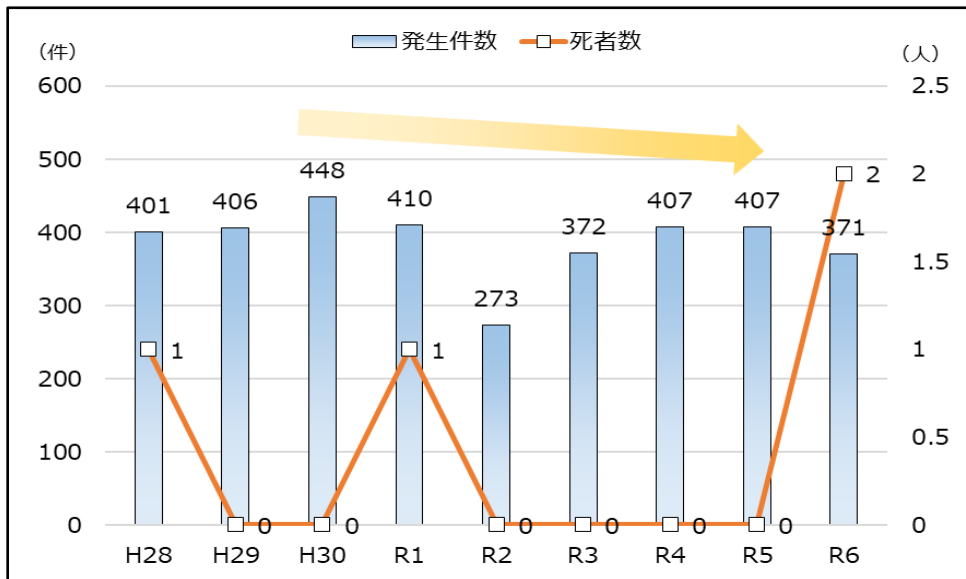
(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

ケ こどもが関係する交通人身事故発生状況(こども:中学生以下)

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、こどもが関係する交通人身事故発生件数は401件でした。

その後は増減を繰り返しながら緩やかに減少傾向が続き、令和6年には371件となりました。また、死者数は平成28年以降、0人から1人で推移していましたが、令和6年は2人となりました。

【こどもが関係する交通人身事故発生状況の推移】

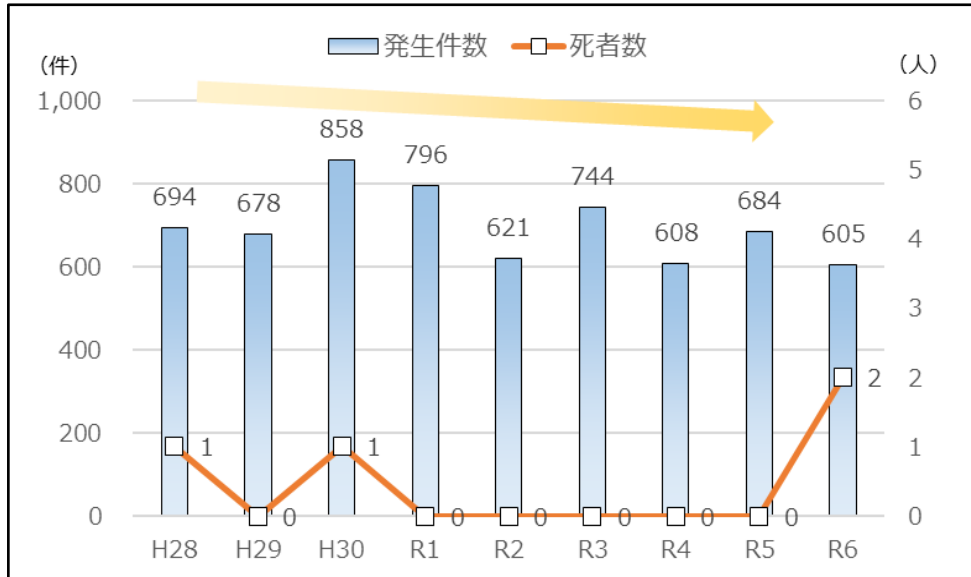


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

コ 高校生が関係する交通人身事故発生状況

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、高校生が関係する交通人身事故発生件数は694件で平成30年一時的に増加したものの、その後は増減を繰り返しながら減少傾向を示し、令和6年には605件となりました。また、死者数は平成25年以降、0人から1人で推移していましたが、令和6年は2人となりました。

【高校生が関係する交通人身事故発生状況の推移】

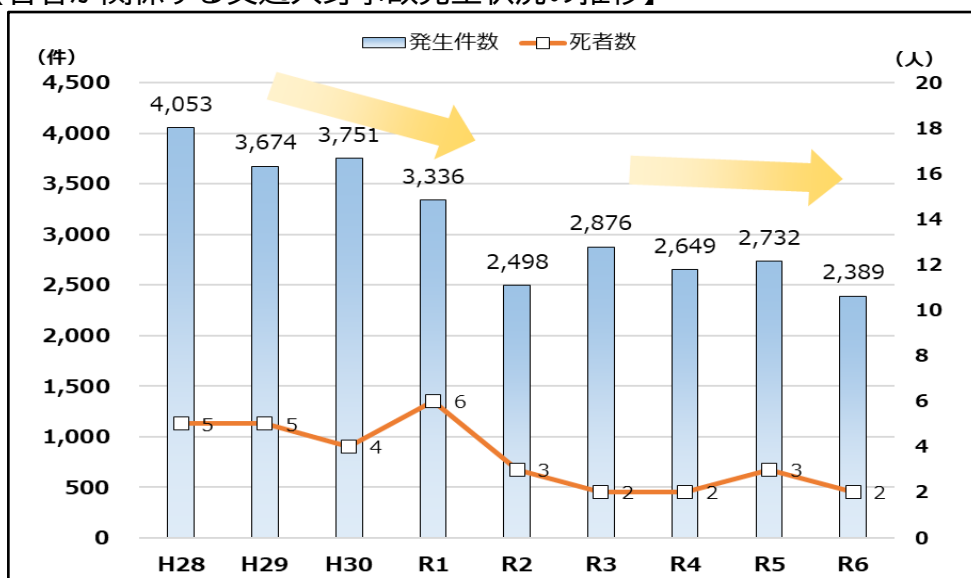


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

サ 若者が関係する交通人身事故発生状況(若者:16~24歳)

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年における若者が関係する交通人身事故発生件数は4,053件でしたが、令和2年には2,498件まで減少しました。その後、令和3年に一時的に増加しましたが、令和4年以降は再び減少に転じ、令和6年は2,389件となりました。また、若者の死者数は平成28年以降、増減を繰り返しながら緩やかな減少傾向が続いています。

【若者が関係する交通人身事故発生状況の推移】

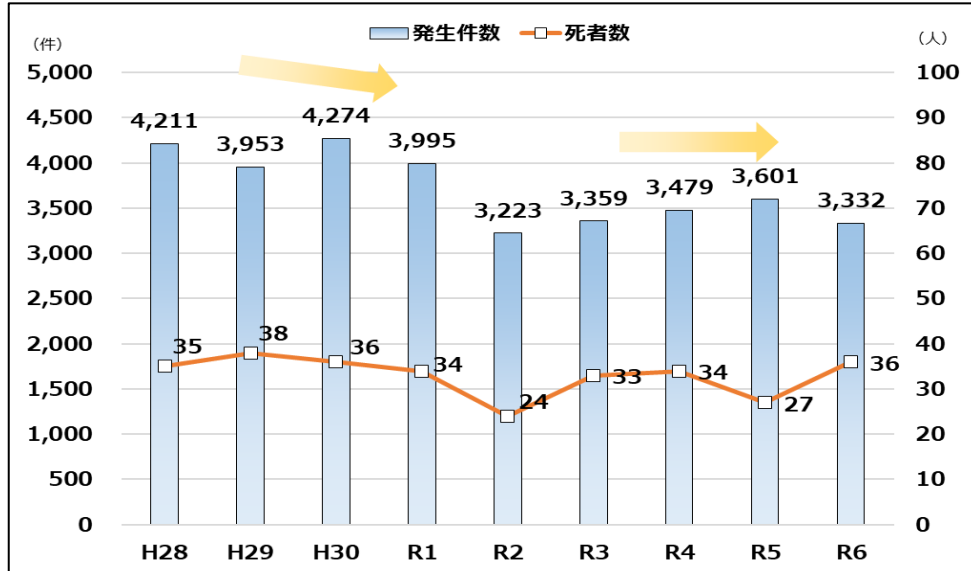


(県警の交通事故統計データをもとに道路管理課が作成)

シ 高齢者が関係する交通人身事故発生状況

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、高齢者が関係する交通人身事故発生件数は4,211件で、令和2年まで減少傾向が続いていましたが、その後は令和3年以降はほぼ横ばいで推移しています。

【高齢者が関係する交通人身事故発生状況の推移】

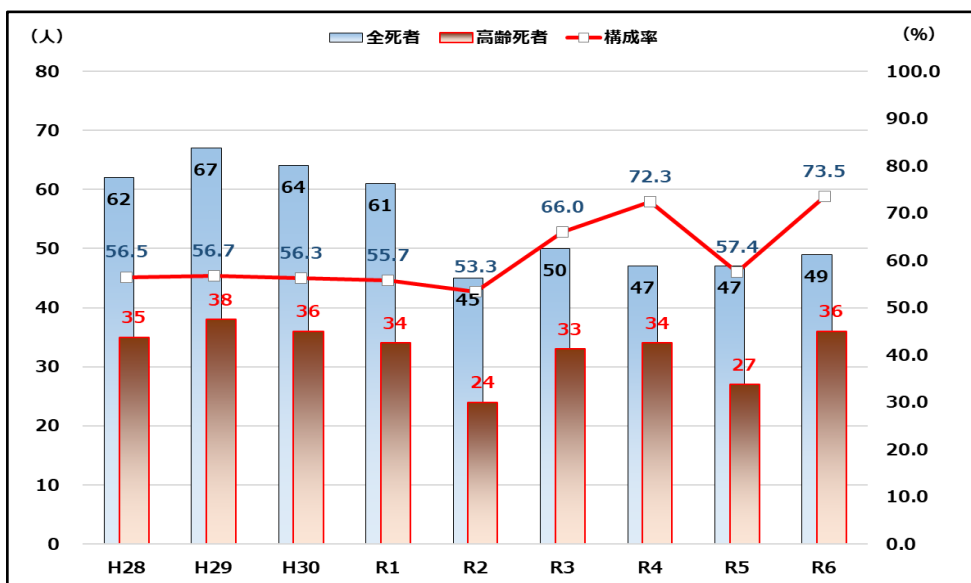


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

ス 交通事故死者数と高齢者の死者数の関係

交通事故死者に占める高齢者の割合は、令和2年まで5割台で推移してきましたが、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。

【全交通事故死者数と高齢死者数の推移】

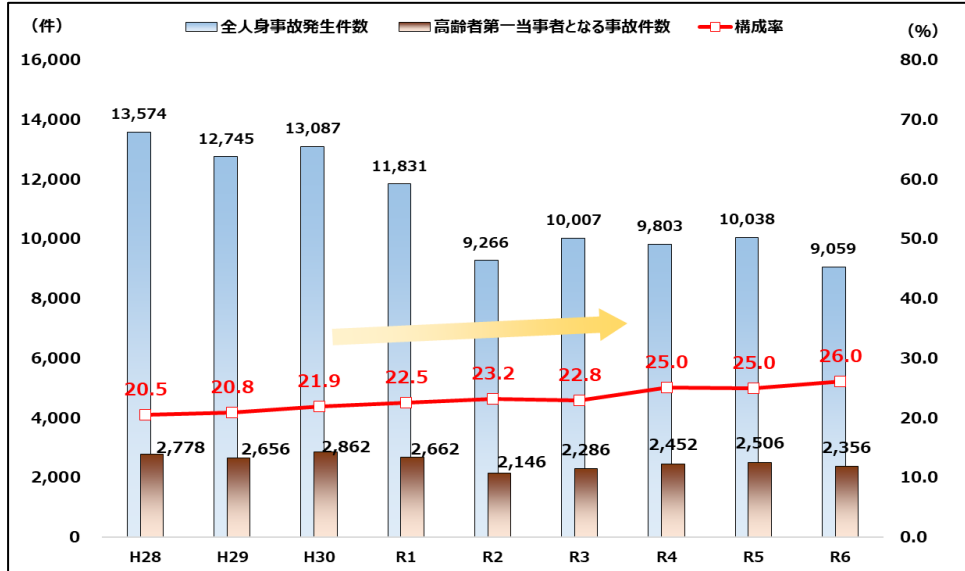


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

セ 高齢者が第一当事者*(原付以上)となる交通人身事故発生件数

交通人身事故発生件数は減少傾向にあります。高齢者が第一当事者となる交通人身事故発生件数については、全体と比べて減少の程度が緩やかであるため、交通人身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(原付以上)となる交通人身事故発生件数の推移】

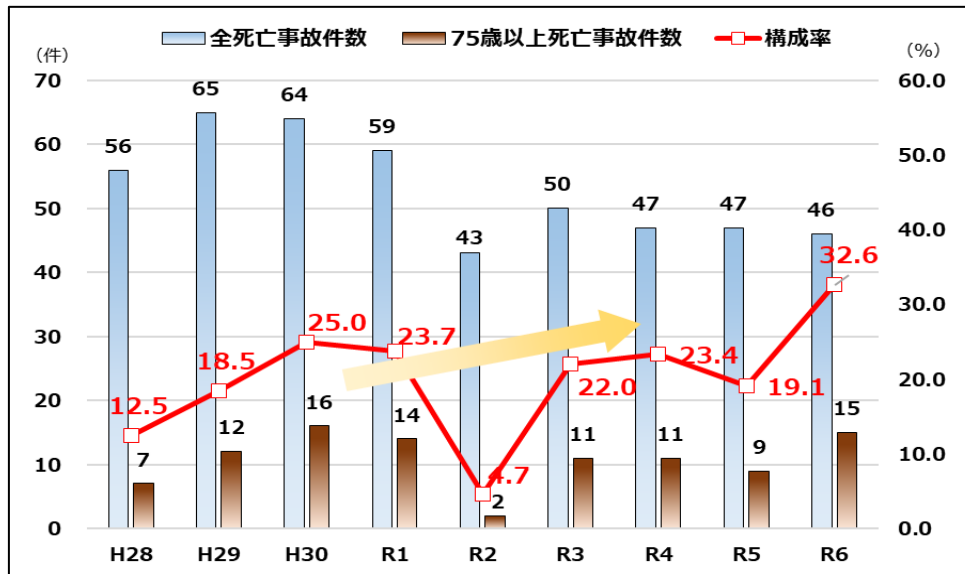


(県警の交通事故統計データをもとに道路管理課が作成)

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10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、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12.5%でしたが、その後年々増加し、令和6年には32.6%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】



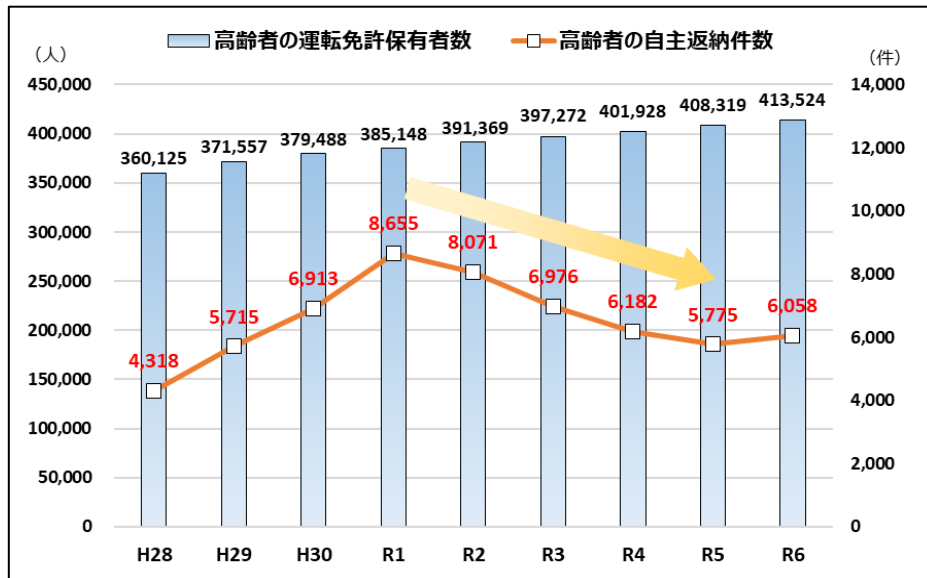
(県警の交通事故統計データをもとに道路管理課が作成)

第一当事者* 当該交通事故において、より怠った注意義務の程度(過失)が大きかった当事者をいう。

(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28年に約36万人であったのに対し、令和6年には約41万人と約5万人増加している一方、高齢者の運転免許自主返納件数は令和元年までは増加を続け8,655件まで達していましたが、その後減少傾向となり、令和5年には5,775件まで減少し、令和6年には6,058件となっています。

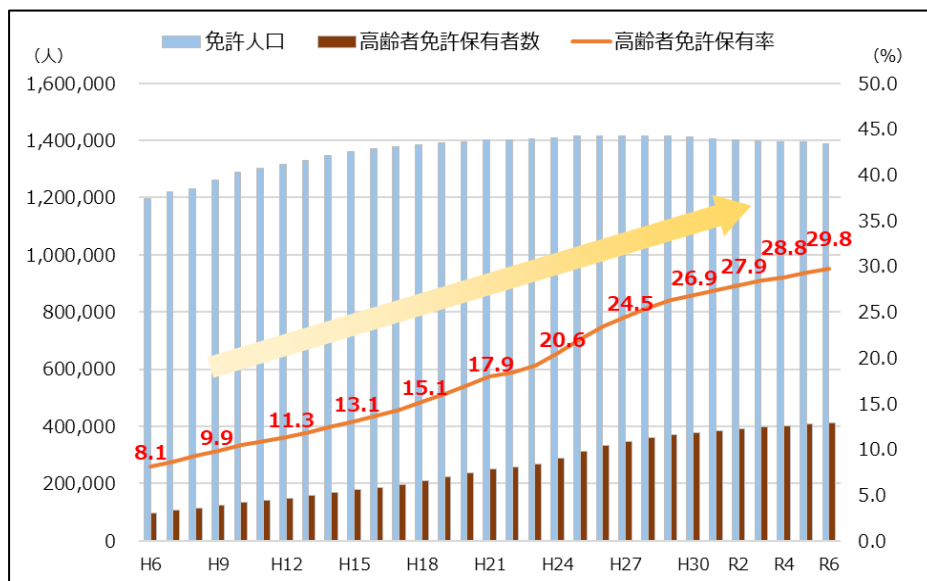
県内の各市町村や事業者では、運転経歴証明書交付手数料の助成や運転経歴証明書の提示によるサポート事業を実施しており、今後もこのような支援事業を拡大し、運転免許証を返納しやすい環境を作り上げていくことが重要です。



(出典:群馬県警察)

(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%であったものが、令和6年には29.8%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。

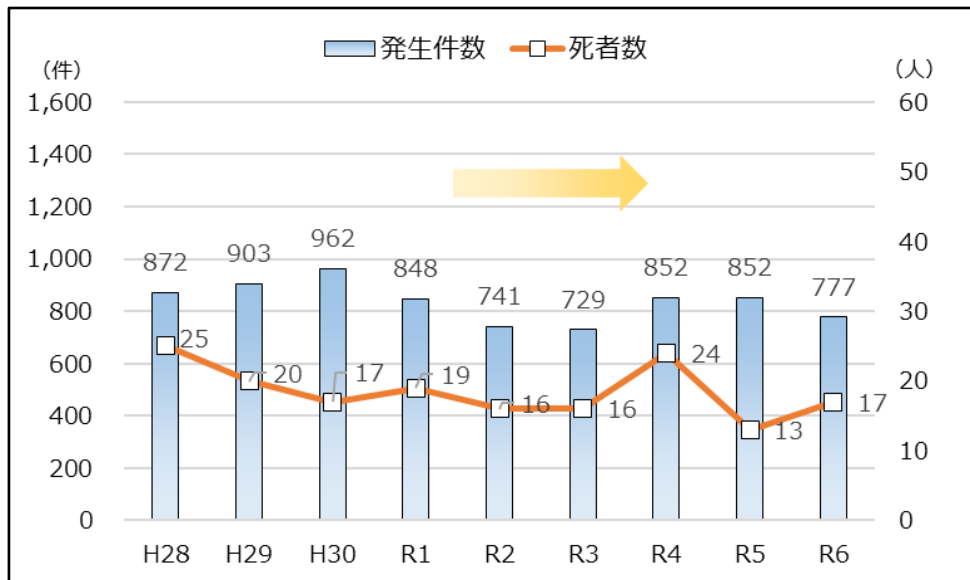


(出典:群馬県警察)

タ 歩行者の関係する交通人身事故発生状況

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、歩行者の関係する交通人身事故発生件数は872件で、その後は増減を繰り返しながら緩やかな減少傾向が続き、令和6年は777件となりました。歩行者の死者数についても、平成28年に25人から令和6年には17人へと減少しています。

【歩行者の関係する交通事故の推移】

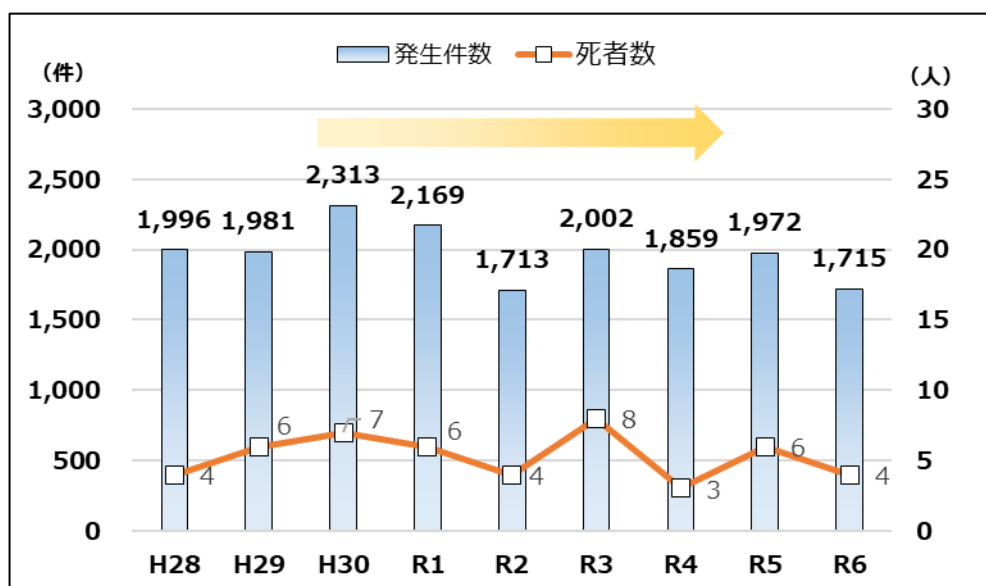


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

チ 自転車の関係する交通人身事故発生状況

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、自転車の関係する交通人身事故は1,996件発生し、その後は増減を繰り返しながらほぼ横ばいで推移していましたが、令和6年には1,715件まで減少しました。また、死者数についても、同様に横ばい傾向が続き、平成28年に4人から増減を経て、令和6年は4人となっています。

【自転車の関係する交通事故の推移】

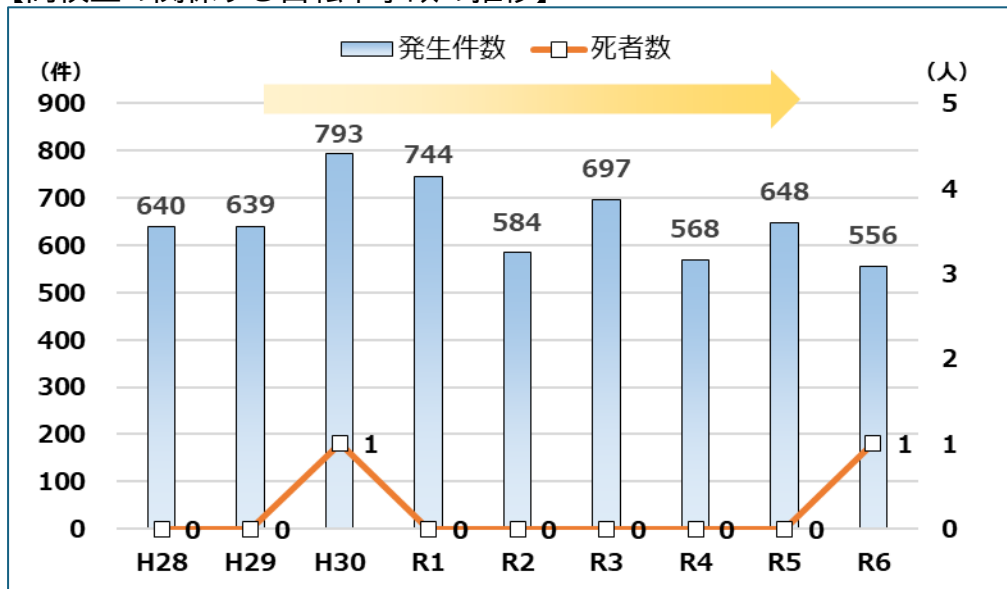


(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

ツ 高校生の関係する自転車事故発生状況

第10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、高校生の関係する自転車事故発生件数は640件で、平成30年には一時的に増加したものの、その後は減少傾向に転じ、令和6年には556件まで減少しました。一方、死者数は、平成30年と令和6年に1人亡くなっておりますが、それ以外の年次では0人となっております。

【高校生の関係する自転車事故の推移】

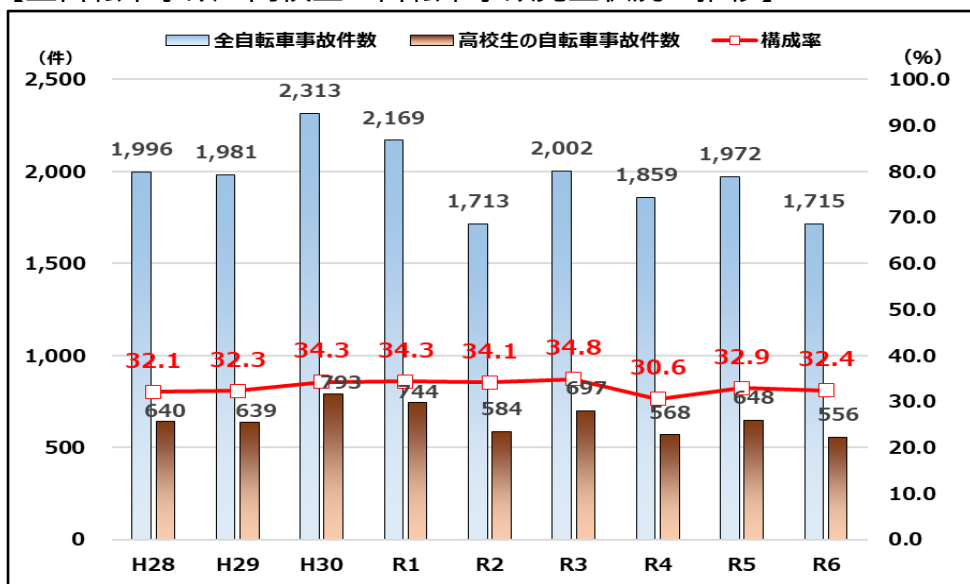


(県警の交通事故統計データをもとに道路管理課が作成)

テ 自転車事故と高校生の自転車事故発生状況の関係

自転車事故全体に占める高校生の割合は、平成28年以降平均して33%程度の横ばい状態で推移し、令和6年は32.4%となっております。

【全自転車事故と高校生の自転車事故発生状況の推移】

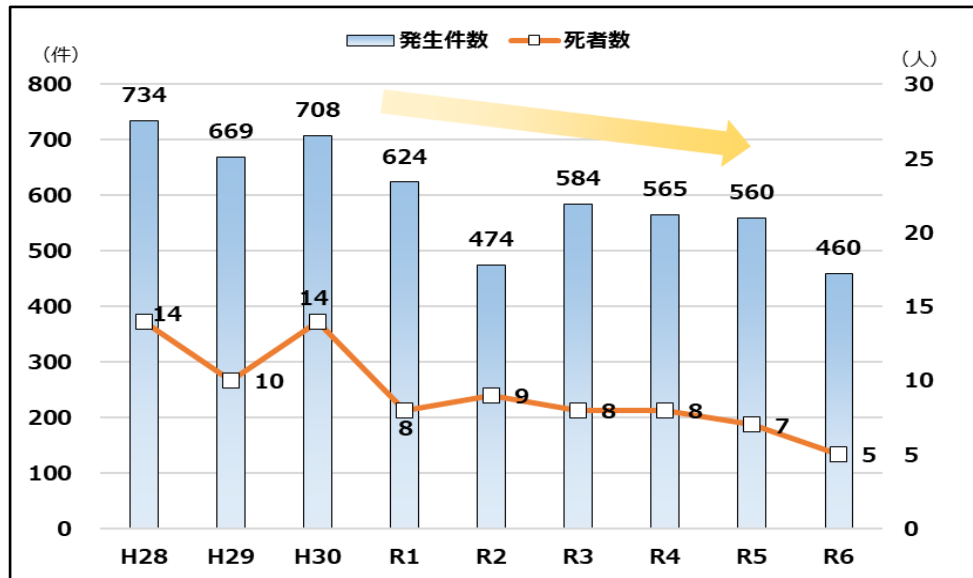


(県警の交通事故統計データをもとに道路管理課が作成)

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10次群馬県交通安全計画の初年度である平成28年において、二輪車関係する交通人身事故は734件発生していましたが、その後は減少傾向が続き、令和6年は、460件となりました。また、死者数についても同様に減少が続き、平成28年の14人から令和6年には5人へと減少しています。

【二輪車関係する交通事故の推移】



(『群馬の交通事故統計』をもとに道路管理課が作成)

2 道路交通事故の見とおし

道路交通を取り巻く状況は、本県の自動車依存型の社会構造に加え、高齢化の進展や新たな小型モビリティの登場により、交通環境の複雑化が進み、交通事故発生リスクの増加が懸念されます。

一方、自動運転技術や AI・IoT を活用した交通管理の高度化が進み、交通事故防止への効果が期待されています。

これらの技術革新や交通インフラのスマート化の動きに、交通安全教育を組み合わせることで、相乗効果により交通安全の質はさらに向上し、より安全で効率的な移動環境の実現が期待されます。

II 群馬県交通安全計画における目標

・交通事故による死者・重傷者

・自転車の関係する交通人身事故発生件数

令和6年比3割以上減少

【目標設定の考え方】

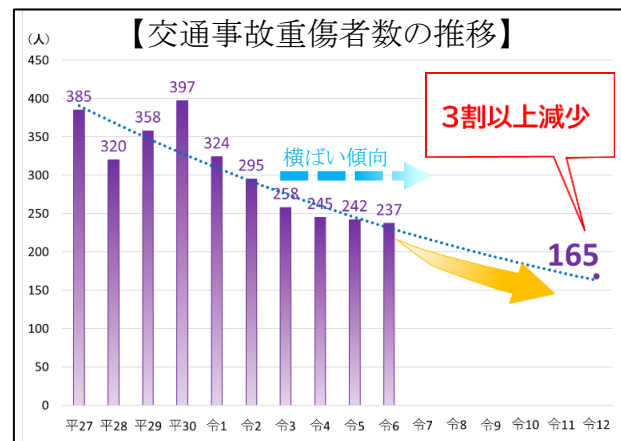
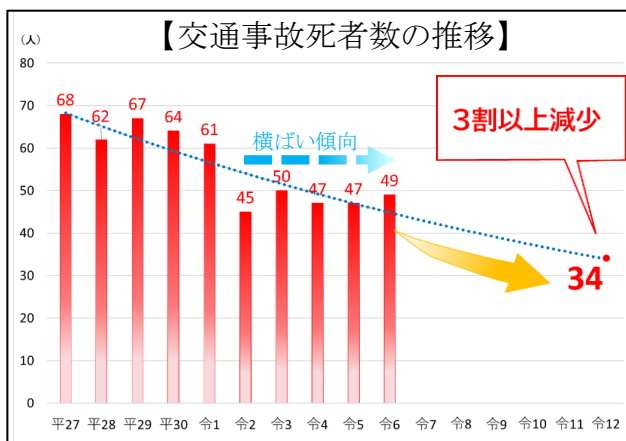
○ 交通事故による死者・重傷者数

内閣府が策定する第12次交通安全基本計画では、令和12年までに交通事故死者数を1,900人以下に減少(令和6年比-28.7%)、重傷者数を20,000人以下に減少(令和6年比-26.7%)を目標としています。

本県においても、国の掲げる目標との整合性を図り、令和6年を基準として交通事故による死者・重傷者数を3割以上減少させることを目標としています。

なお、本県の直近5年間の推移は横ばい傾向を示しておりますが、過去10年間における交通事故による死者・重傷者数の実績値を基に指数近似値から算出した令和12年の予測値については令和6年比約3割減少を示しています。

【数値目標:死者数34人以下(-30.6%)、重傷者数165人以下(-30.4%)】

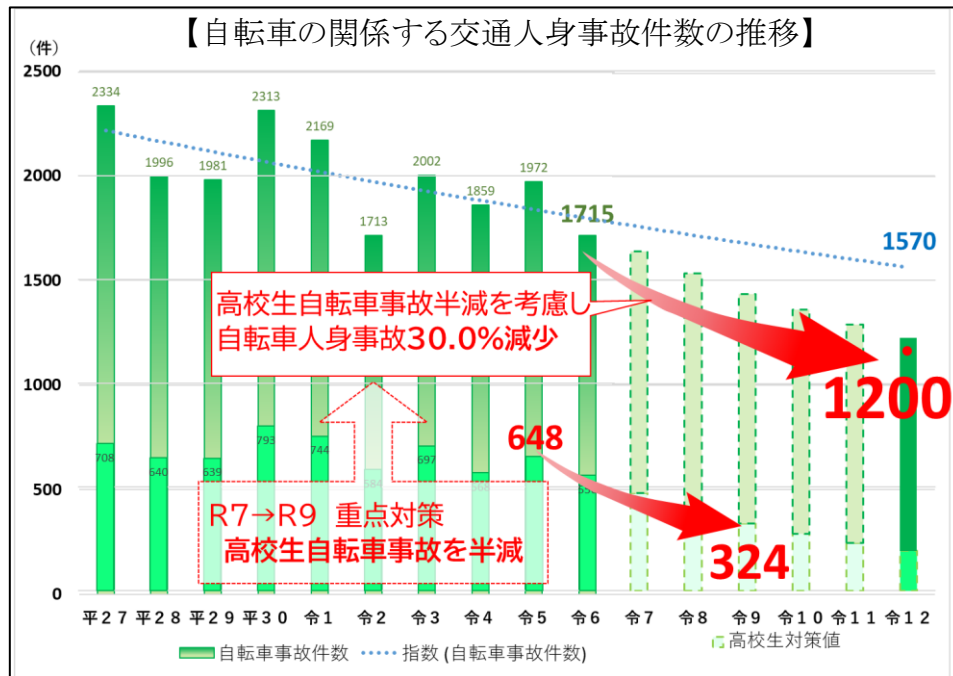


○ 自転車の関係する交通人身事故発生件数

自転車の関係する交通人身事故発生件数(以下、「自転車事故件数」という。)について、上記の死者・重傷者数と同じ手法により令和12年における予測値を算出すると1,570件となります。

これは1割に満たない減少ですが、令和7年現在においては高校生が関係する自転車事故件数を令和9年までに令和5年比半減を目指して重点的に特別対策を進めており、これらの特別対策により高校生関係事故の半減が見込まれることを踏まえ、本計画における目標として、「自転車の関係する交通人身事故を令和6年比3割以上減」と設定しました。

【目標値:自転車事故件数 1,200件以下(-30.0%)】



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(7ページ表【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】参照)となり、統計開始以降最少となる数値を記録しました。一方で、令和2年以降の死者数・重傷者数推移は横ばい状態になっていて、自動車依存度の高い本県では人口10万人当たりの発生件数も全国ワースト上位が続いています。また、自転車事故については、民間団体が公表している統計によると、高校生の通学時1万人当たりの件数が平成26年以降11年連続で全国ワースト1位となっており、自転車事故対策は依然として重要課題となっています。

このような状況を踏まえ、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢や技術の進展に柔軟に対応し、事故情報の収集・分析を充実させ、EBPMに基づく効果検証と改善を進める必要があります。今後は、①道路環境整備、②交通安全思想の普及、③安全運転確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者等支援の充実と推進を軸に、高齢者や自転車利用者の安全確保、事故類型に応じた重点対策を講じることが重要です。

【人口10万人当たりの交通人身事故発生件数】

年	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
群馬県	676.0	645.9	663.3	599.6	469.6	516.1	505.5	517.7	467.2
全国	389.8	371.5	338.8	300.0	243.3	241.9	238.5	244.1	230.6

(参考:高校生の通学時1万人当たりの自転車事故件数ランキング)

単位:件

順位	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
1位	群馬県 109.1	群馬県 88.1	群馬県 112.0	群馬県 93.6	群馬県 108.9	群馬県 96.3
2位	静岡県 75.0	静岡県 58.1	静岡県 64.3	静岡県 56.7	静岡県 64.8	静岡県 57.8
3位	宮崎県 41.0	宮崎県 33.0	徳島県 41.3	徳島県 43.3	徳島県 45.6	愛知県 46.9
4位	山形県 37.8	香川県 30.8	香川県 37.6	愛知県 40.0	愛知県 44.2	徳島県 35.8
5位	兵庫県 35.3	徳島県 30.6	佐賀県 34.7	埼玉県 30.8	佐賀県 33.6	香川県 35.2

出典:自転車の安全利用促進委員会

【重視すべき視点】

1 交通事故死者・重傷者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ており、その発生状況は年ごとに変化を続けています。

効果的な対策を重点的に講じるためには、事故分析を継続的に行い、事故発生の実態や傾向を的確に把握した上で、それに応じた対策を実施していく必要があります。

令和6年中の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割近くを占めています(図1参照)。また、交通人身事故の第一当事者の割合を年齢層別で見ると、65歳以上の高齢者が全体の4分の1以上を占めています(図2参照)。さらに、路線別では、いわゆる生活道路とされる市町村道において、4割を超える事故が発生しています(図3参照)。

これらの状況から、交通人身事故を減少させるためには、「高齢者」及び「生活道路」に着目した対策に重点的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

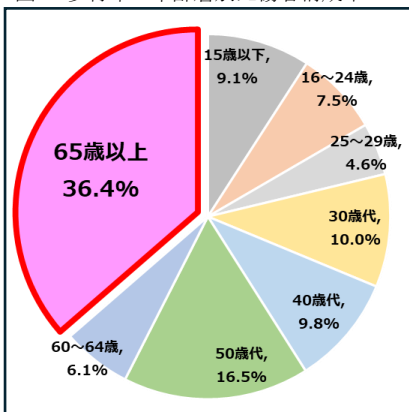


図2 第一当事者の年齢層別構成率

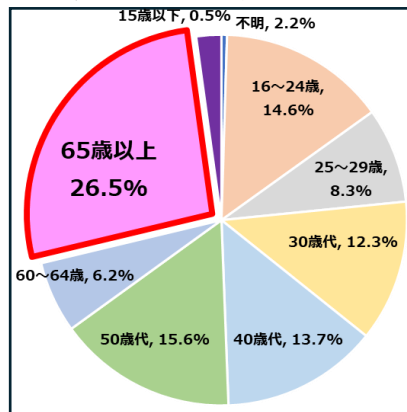
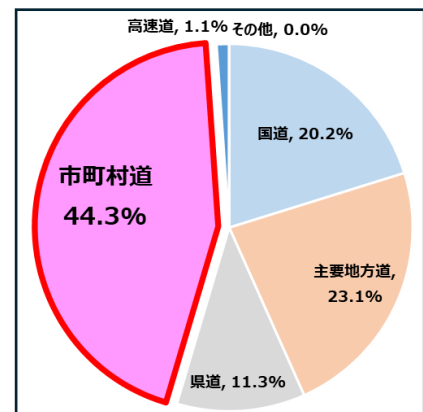


図3 路線別構成率



(群馬の事故統計をもと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〉

本県の交通人身事故の約4割以上は、いわゆる生活道路である市町村道で発生しています。生活道路では、子ども、高齢者、障害者を含むすべての歩行者や自転車が安心して通行できる環境の確保が求められます。近年、生活道路における子どもや高齢者の交通事故死者数は下げ止まり傾向にあり、「生活道路は人が優先」という意識の浸透が重要です。

安全対策としては、歩道整備やハンプ設置、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプや狭さく等を組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、自動車の速度抑制を図る必要があります。また、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることを見据え、関係機関が連携して施行準備や広報啓発を進めることが重要です。

さらに、横断歩行者が関係する事故を減らすため、自動車・自転車・特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先意識の徹底を促す必要があります。歩行者に対しても、横断歩道を渡ることや信号遵守、歩きスマホ防止など、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。

〈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事故は全体の4分の1以上を占めており、交通事故死者に占める高齢者の割合は7割を超えています。令和6年には、人口10万人当たりの死者数が前年より増加し、路外逸脱や工作物衝突による死亡事故の半数以上を高齢者が占めるなど、高齢者に関する交通事故対策は喫緊の課題となっています。今後の高齢化の進展を踏まえると、歩行・自転車利用時と自動車運転時の双方に対応した施策を推進する必要があります。

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の習得を促す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。

〈生活道路における適切な交通指導取締りの実施〉

歩行者が安全に生活道路を利用するためには、幹線道路と生活道路の機能分化を図り、「生活道路は人が優先」の定着を図ることが重要です。近年、生活道路での子どもや高齢者の死者数は下げ止まり傾向にあり、歩行者・自転車が安心して通行できる環境整備が求められています。

このため、歩行者が安全に安心して移動できる環境整備に加え、速度抑制のための可搬式速度違反取締装置の活用、幹線道路からの不要な流入防止、違法駐車取締り等を進めます。

さらに、横断歩道における歩行者優先の徹底を図るとともに、信号遵守、横断時の手上げ、歩きスマホ防止など、歩行者自身の安全行動を促す交通安全教育を推進します。地域住民の参画や意見の反映を重視し、事故情報やビッグデータを活用した地域特性に応じた取組を進めることが不可欠です。

〈外国人の交通安全対策の推進〉

本県における在留・訪日外国人の増加に伴い、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、外国人運転者による交通事故件数も増加傾向にあり、外国人による無免許・飲酒運転、ひき逃げ等の悪質な交通違反を伴う交通事故も発生しています。

さらに、特定技能制度の受入れ拡大により、今後も外国人運転者の増加が見込まれることから、外国人運転者に対して日本の交通ルールやマナーの理解を徹底させる取組が必要です。

あわせて、外国人の歩行者、自転車、特定小型原動機付自転車等の利用者に対しても、日本の交通ルール理解を促進する必要があります。このため、英語併記による規制標識や路面標示を活用した注意喚起等を推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許への切替制度について、厳格な運用を図る必要があります。

〈特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進〉

特定小型原動機付自転車等の小型モビリティを安全に利用するためには、交通事故実態や違反状況を踏まえ、関係事業者と連携しつつ、基本的な交通ルールの周知徹底及び交通安全教育の推進を図るとともに、交通指導取締りを強化する必要があります。あわせて、事業者による新技術を活用した安全対策を促進します。

ペダル付き電動バイクについては、原動機付自転車または自動車に該当し、運転免許、ヘルメット着用、ナンバープレート等が必要であることを関係機関や販売事業者と連携して周知し、無免許運転や通行区分違反など悪質運転への取締りを強化します。また、違法販売事業者への対策も推進します。

電動車椅子については、利用者が歩行者として扱われることを広く周知し、安全な利用を確保するための交通安全教育を進めます。さらに、遠隔操作型小型車(自動配送ロボット)の届出制度に基づき、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進します。また、先進技術の活用による安全性向上を図り、自動運転や運転支援機能の普及促進に取り組む一方で、これらの機能の限界を正しく理解させるための広報啓発を強化することが重要です。

2 自転車の事故減少に着目した対策

第2節で示したとおり、県内の自転車に関係する人身事故には一定の傾向が見られますが、さらに詳細に分析すると、令和6年中の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16.6%、高校生の年代(16~18歳)が25.9%を占め、これらを合わせると全体の4割以上に達していることが明らかになっています(図4参照)。

また、高校生の自転車事故を時間帯別にみると、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5参照)。一方、自転車事故全体を路線別に見てみると、いわゆる生活道路とされる市町村道で、5割弱の事故が発生していることが分かります(図6参照)。

これらの分析結果から、自転車事故を減少させるためには、「中学・高校生」及び「生活道路」に着目した対策に取り組む必要があります。

図4 自転車事故の年齢層別構成率

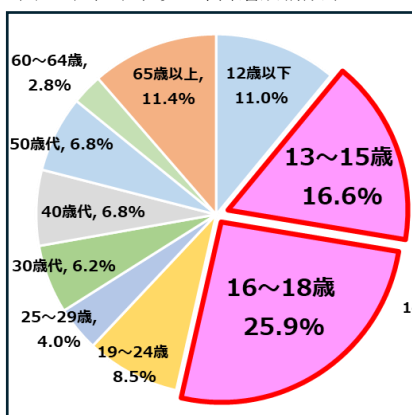


図5 高校生の自転車事故時間帯別構成率

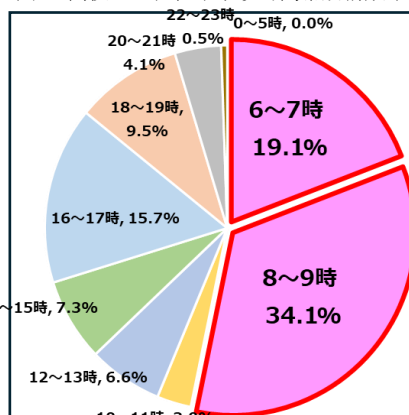
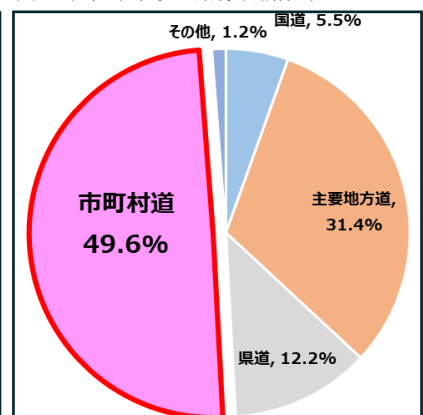


図6 自転車事故の路線別構成率



〈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確保することが重要です。

本県では、自転車事故の削減と安全で快適な利用環境の整備、さらには移動手段としての自転車活用の促進を目的として、平成31年3月に「群馬県自転車活用推進計画」を策定し、令和7年3月に同計画の改定を行いました。

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推進していく必要があります。

〈自転車、自動車等それぞれの立場で遵法意識の向上〉

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、事故防止の観点から、全ての自転車利用者へのヘルメット着用の推奨や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。加えて、交通ルールの理解不足が背景にあり、死亡・重傷事故の約4分の3で自転車側に法令違反が認められる状況です。

令和3年の「群馬県交通安全条例」改正に続き、令和6年には道路交通法改正によりヘルメット着用の努力義務化、同年11月から「ながらスマホ」や酒気帯び運転への罰則強化や整備が行われ、令和8年4月からは、交通反則通告制度が自転車にも適用になるほか、自動車が自転車等を追い越す際に自転車等にはできる限り道路の左側端に寄って走行する義務と、自動車側には自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行する義務が明確化されるなどの改正が行われます。これを踏まえ、ライフステージに応じた交通安全教育の充実と基本的なルールの周知徹底を図り、悪質・危険な違反には厳正な取締りを推進します。

さらに、自転車の点検・整備、保険加入促進、通勤・配達利用者への指導啓発を進めるとともに、電動アシスト自転車の普及に伴う事故防止のため、車両特性を踏まえた教育・広報を推進します。安全利用を促進するため、生活道路をはじめとして歩行者・自転車・自動車の分離を図る通行空間の整備や、放置自転車対策として駐輪場整備も重要となります。

また、自動車の運転者には一時停止場所における停止線直前での確実な一時停止の履行をはじめとした基本的なルールの遵守に加えて、見通しの悪い交差点や店舗等の出入口における自転車を意識した安全確認の実施について街頭指導や各種メディアを活用した呼びかけを行い自転車との交通事故防止を図ります。

中学・高校生をはじめとした、将来を担うこどもたちや若い世代の安全を守ることは、社会全体で取り組むべき最重要課題のひとつであり、官民が連携して、それぞれの知見やデータ、デジタル技術などを積極的に活用し、実態に即した新たな交通事故防止対策を進めるとともに、若い世代には自ら交通安全について考え、行動につながる安全意識の醸成を促す取り組みを進めていく必要があります。



【官民連携による街頭啓発活動】



【高校生交通安全動画制作ワークショップ】

〈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、高齢者から子どもまで幅広い年齢層に合わせ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。

また、自転車の交通安全教育についても交通安全教育ガイドラインが策定され、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、同プログラムやガイドラインに基づき計画的に推進していく必要があります。

注) 図1～6は令和6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、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します。そのため、自転車道、自転車専用通行帯及び矢羽根型路面表示の整備に加え、車線や歩道の幅員の見直し等により、自転車通行空間の確保を積極的に進めます。特に都市部では、自転車交通の在り方や多様な交通モード間の分担、まちづくりの観点にも配慮しながら整備を推進します。



【自転車通行空間の確保】

(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 2025における管理項目】

令和16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延長 301.3km を目指す。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等における歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車等の問題の解決を図るため、道路管理者(国、県、市町村)、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、道路管理課、交通規制課、鉄道事業者)

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、危険を予測し回避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。



【小学生に対する交通安全教育】

このため、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などを活用し、安全な歩行、自転車の安全な利用、交通ルールの意味や必要性、危険の予測と回避等について重点的に指導します。教育教材の作成・配布や交通安全教室の推進に加え、教員を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等も実施します。

関係機関・団体は、小学校における交通安全教育を支援し、児童への補完的な教育を推進します。

また、保護者が日常生活で模範的な行動をとり、歩行中や自転車乗用中に児童へ基本的

な交通ルールやマナーを教えられるよう、保護者向け講習会の開催を促進します。

さらに、交通ボランティアによる児童への安全行動指導も推進します。

(私学・青少年課、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、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、標



【中学生に対する交通安全教育】

識等の意味、自転車事故における加害者の責任等について重点的に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心肺蘇生法の実技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中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(私学・青少年課、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。



【高校生動画コンテスト】

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。



【サイクルサミット】

(私学・青少年課、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

(1) 自転車利用者に向けた普及啓発活動の推進

『自転車安全利用五則』(令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)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、令和6年11月に施行された「ながらスマホ」の罰則強化や酒気帯び運転の罰則対象化、令和8年4月から施行予定の交通反則通告制度(青切符)について広報啓発を徹底します。

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、歩行者優先の意識を根付かせる交通安全教育を推進し、関係事業者と連携した自転車の点検整備や安全対策を強化します。

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促進に加えて、昼間でも灯火を点灯させるデイライトの推進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

電動アシスト自転車の安全基準適合品の利用促進や事故状況の分析に基づく注意喚起も進めます。

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。さらに、参加・体験型の交通安全教育を実施し、幼児同乗時の運転操作への影響を理解させます。

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及びにより、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。

(道路管理課、健康体育課、交通企画課)



【法改正広報啓発チラシ】



【自転車マナーアップ活動】

【ぐんま・県土整備プラン 2025における管理項目】

令和16年度末までに高校生の自転車用ヘルメットの着用率70パーセントを目指す。

(2) 自動車ドライバーに向けた普及啓発活動の推進

ア 自転車との出会い頭事故防止対策の推進

自転車の事故の相手方の多くは自動車であり、出会い頭事故が半数以上を占めることから、自動車ドライバーに対して一時停止規制のある交差点における停止線直前での確実な一時停止の履行を官民連携による街頭指導、民間の知見やデータ、デジタル技術の積極活用などにより、実態に即した啓



【官民連携による啓発活動】

紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する国民の理解の確保に努めます。また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図ります。さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処します。

(交通指導課、交通企画課、運転管理課)

(2) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反を繰り返す特定小型原動機付自転車利用者には運転者講習を実施し、再発防止を図ります。悪質・危険な違反や事故を起こした免許保有者には免許停止を含む的確な行政処分を行います。さらに、シェアリング事業者に対し、悪質利用者へのサービス停止やアカウント抹消を働き掛けます。

(交通指導課、交通企画課、運転管理課)

〔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

詳細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、子ども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。特に生活道路においては、通行禁止等の交通規制や路側帯の設置・拡幅等を推進するとともに、面的対策が必要な地区については、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする「ゾーン 30」や、同規制に加えてハンプや狭さくなどの物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を進め、歩行者や自転車等が安全で安心して通行できる環境を創出し、「生活道路は人が優先」という意識の浸透を目指します。



【物理デバイスの設置】

交通管理者においては、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や、外周幹線道路を中心として、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。



【光ビーコン】

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。加えて、無電柱化や違法駐車取締り、幹線道路から生活道路への流入防止対策を進めるとともに、令和 8 年 9 月から法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることを見据え、関係機関が連携して施行準備と広報啓発を実施します。

(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。



【通学路(歩道)の整備】

さらに、中学校・高校に通う生徒や小学校、幼稚園、保育所、児童館等に通う児童・幼児の安全確保のため、通学路等の歩道整備、ハンプ・狭さくの設置、路肩のカラー舗装、防護柵やライジングボラード、自転車道や自転車専用通行帯等の整備、押ボタン式信号機・歩車分離式信号や歩行者用灯器等の整備、立体横断施設、横断歩道等の拡充などを積極的に推進します。また、中高生の自転車通学時の事故防止に向け、センサーによる注意喚起看

板の設置等、学校と連携した面的な交通安全対策を進めるとともに、積雪地域では除雪や融雪設備の整備に際し、通学路への配慮を徹底します。

(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 2025における管理項目】

令和16年度末までに法指定通学路の歩道整備延長 676.4km 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、高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して通行できるよう、平坦性が確保された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、音響信号機、高度化 PICS*や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、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、駅前等の交通結節点では、エレベーターやスロープ化、建築物との直結化を図った立体横断施設や交通広場の整備を推進し、歩きたくなる安全で快適な歩行空間を確保します。

信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を進めるとともに、高齢者の横断歩行中の事故防止に向け、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置などの交通安全対策を推進します。

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、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつネットワーク化を図ります。

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。加えて、高齢者や障害者の円滑な移動を阻害する歩道や誘導ブロック上の自動二輪車等の違法駐車についても、市町村と連携し、放置自転車等の撤去と併せて積極的な取締りを推進します。

(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

高齢者や障害者等を含めて全ての人々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安全・安心な歩行空間を整備します。

(高崎河川国道事務所、道路管理課)

高度化 PICS*:Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して、歩行者用信号情報を送信するとともに、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もの。

2 高規格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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、計画的かつ継続的に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。さらに、児童館及び児童遊園においては、遊びによる育成の一環として交通安全に関する指導を推進します。

関係機関・団体は、幼児の発達や地域の交通状況に応じた教材・情報を提供し、幼稚園等での交通安全教育を支援します。保護者向け講習会の開催を促進し、家庭での適切な指導を推進します。さらに、交通ボランティアによる通園時や園外活動時の安全指導を推進します。



【幼児に対する交通安全教育】

(こども・子育て支援課、私学・青少年課、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、きめ細かい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、その必要性を理解できるよう、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、連携を図りながら推進します。また、従前の取組に加え、動画やウェブサイト、SNS を活用した非対面型の交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、受講者の年齢や情報リテラシー、交通参加の態様に応じた指導者の養成・確保に努めます。さらに、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR 等の機器を活用し、柔軟で多様な方法による効果的な教育を進めます。



【SNSを活用した広報啓発活動】

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育方法や教材を見直して、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。

(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

(1) 横断歩行者

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への遵守と、横断するときは手を上げるなど運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要性、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が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)

(2) 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)



【反射材普及促進活動】

〔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や、ビッグデータの活用により潜在的な危険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

一般道路については、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。
- 高規格道路やスマートICの整備等により、一般道路と比べ死傷事故率が低く安全性の高い道路環境を確保し、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。
- 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、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、道路混雑の解消等を図りつつ、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、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。



【適切に機能分担された道路網の整備】

(高崎河川国道事務所、交通イノベーション推進課、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重点的に実施します。
- 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これまでの対策の拡充に加え、高速道路に設置されている道路管理用カメラの画像から AI 技術により逆走車両を検知し、カーナビやスマートフォンを通じて、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の開発等を推進します。
- 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。
- 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。また、交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘察し、適切な箇所への導入を推進する。
- 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、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。



【環状交差点の整備】

(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し、速やかな事故捜査が行えるようにするとともに、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、道路管理課、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』で策定された『インフラ長寿命化基本計画』等に即し、中長期的な視点で老朽施設の更新、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、点検と計画的な更新を行います。

(交通規制課、道路管理課)

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、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等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム(UTMS*)を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充により、道路交通情報提供の充実を図り、安全で快適な道路環境の実現を目指します。

(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、道路管理課)

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、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に、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)

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

(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和5年に策定した「群馬県交通まちづくり戦略」(地域公共交通計画)をマスタープランとして、各市町村の地域公共交通計画策定を進め、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・維持・改善を図る取組を推進します。

(交通イノベーション推進課)

(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、都市整備課)



【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、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、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します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、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、信号表示の調整等を推進します。

さらに、交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を実施する環境の整備を図ります。

(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するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

(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

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 ETC2.0 等デジタルデータの活用推進

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。

特に、ETC2.0 車載器で収集する、経路、時間、急制動等のデータ(ETC2.0 プローブデータ)については、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、プライバシーの観点にも留意しつつ、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築(オープン化)を進めます。

(高崎河川国道事務所)

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。

(7) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、円滑化による交通安全の推進に資するため、交通需要マネジメント(TDM)の定着や広報・啓発活動を進めるとともに、バイパス・環状道路の整備、交差点改良、交通管制の高度化など交通容量の拡大策を推進します。また、パークアンドライド、情報提供の充実、時差通勤・フレックスタイム制の導入等により、輸送効率の向上と交通量の平準化を図ります。

交通混雑が著しい道路については、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利用促進を図るための施策を推進します。さらに、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、公共交通への転換を促進します。MaaS や地域交通 DX の推進により、サービスの高度化と利用者利便性の向上を図ります。



【MaaSの推進(GunMaaS)】

鉄道・バス事業者による運行頻度・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進めるとともに、鉄道駅・バス停へのアクセス確保のため、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、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。

加えて、貨物輸送の効率化に向け、共同輸配送や宅配便再配達削減の取組を推進します。

(交通イノベーション推進課、道路管理課、都市整備課、交通規制課、鉄道事業者)

(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化を推進します。

また、豪雨・豪雪時等の異常気象時においても機能する強靱な道路ネットワークを構築するため、道路斜面等の落石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。



【災害に備えた道路の整備】

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。

(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。



(高崎河川国道事務所、道路管理課、交通規制課) 【信号機電源付加装置の整備】

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行います。

(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。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

(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駐車監視員活動ガイドライン等によるメリハリをつ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。



【駐車監視員活動ガイドライン】

- 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。

(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。
- 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、駐車マスの拡充を検討するとともに、「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します。

(高崎河川国道事務所、都市整備課、東日本高速道路)

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の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、違法駐車の取締り、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。

(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、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、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、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推進します。

(関東総合通信局、交通規制課)

ウ 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。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化します。

(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 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。



【道路愛護活動風景】

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)

イ 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)

ウ こどもの遊び場等の確保

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、交通頻繁地域等こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域等に、設置主体である市町村の整備計画に基づき、県として財政支援を行う等により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、子ども・子育て支援課、都市整備課)

エ 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)

オ 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都道府県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な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、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ラジオ、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し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

(高崎河川国道事務所、道路管理課)

カ 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」への対策を行い全てのバス停留所の安全性を確保しました。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、交通イノベーション推進課、
道路管理課、道路整備課、都市整備課、交通規制課)

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。特に、自転車や特定小型原動機付自転車の安全な利用を含め、免許を持たない若者や成人に対しても、SNS等を活用し積極的に交通安全を学ぶ機会を設けます。

免許取得時の教育は自動車教習所の教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。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、危険予測・回避能力の向上、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、交通安全意識及び交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所や民間施設、事業所による交通安全教育を中心に推進します。

事業所においては、安全運転管理者や運行管理者を法定講習や研修会に積極的に参加させ、自主的な安全運転管理の活発化を図ります。また、自動車安全運転センター等の研修施設で高度な運転技術や指導方法を身に付けた指導者の育成を進め、教育施設の整備を推進します。

さらに、公民館等の社会教育施設における学級・講座等で社会人を対象に、自転車や特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育を促進し、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を推進します。大学生・専修学校生等に対しては、事故や車両利用の実態に応じ、関係機関・団体と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

(道路管理課、交通企画課、運転管理課)

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できるよう、必要な技能及び交通ルール等の知識の習得を目標として交通安全教育を行います。



【高齢運転者ミーティングの実施】

このため、横断違反が多い実態を踏まえた交通ルール遵守の指導、関係団体や交通ボランティア、福祉施設等と連携した交通安全教室や地域活動の推進に努めます。免許を持たない高齢者には、家庭訪問や見守り活動等を通じた個別指導を行い、反射材用品の普及にも努めます。

また、高齢者講習や更新時講習の充実、老人クラブ等による自主的な交通安全活動、シルバーリーダーの養成を進めるとともに、電動車椅子利用者への安全指導や広報啓発、先進安全技術の体験機会の提供を図ります。地域全体で見守り活動を推進し、高齢者が安心して外出できる交通社会の形成に努めます。

(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や交通安全意識の違いを理解させる交通安全教育を推進するとともに、外国人コミュニティや日本語学校等での教育を充実させます。外国人を雇用する事業者に対しても、特定技能制度等で働く外国人運転者を含め、交通安全教育の徹底を図ります。

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を活用した交通ルールの周知活動を推進し、レンタカー業界やシェアサイクル事業者等と連携した広報啓発にも努めます。

外国人運転者に対しては、居住実態や要望を踏まえ、運転免許取得時の学科試験等の多言語化を推進するとともに、日本の交通ルール(左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等)の理解・徹底を推進します。

(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)



【交通安全運動の推進】

イ 歩行者の安全確保

横断歩道での交通事故を防ぐため、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活動】

ウ 妨害運転(あおり運転)防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転(あおり運転)防止のため、罰則の重さを周知し、運転者に思いやりと譲り合いの運転を促します。被害時は安全な場所に避難し、車外に出ず 110 番通報、ドライブレコーダーの活用が認定や抑止に有効であることを周知します。インターネット、SNS、広報紙、交通情報板、交通安全イベント等を活用し広報啓発を推進します。

(道路管理課、交通企画課)

エ 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)

オ 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)

カ 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

飲酒運転根絶のため、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、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とともに、飲酒運転の危険性や事故実態を周知する広報啓発を推進します。



【飲酒運転根絶に向けた啓発活動】

さらに、関係機関・団体・事業所が一体となった署名活動等により根絶の機運を醸成し、「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)

キ 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。



【大型ビジョンを活用した広報発信】

(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)

ク 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)

(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は、交通安全指導者養成や資料提供、諸行事への援助を行い、主体的活動を促進します。地域団体や自動車関連団体には、地域の実情に応じた交通安全活動が行われるよう、交通安全運動等の機会に働きかけます。

(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 番通報啓発】

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・運転免許課)

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。特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努めます。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、交通関係団体と連携して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、高速道路の逆走防止や運転支援技術の仕組み・限界、技術進展について教育するなどのきめ細かな高齢者講習の実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。

○ 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。

○ 運転技能検査の適切な実施

令和4年5月から施行された道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)に基づく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について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

○ 高齢運転者標識(高齢者マーク)の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識(高齢者マーク)を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

○ 高齢者支援施策の推進

運転免許証を返納しやすい環境整備のため、運転経歴証明書制度の周知と支援制度の拡充に努めます。また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段確保に向け、地方公共団体が中心となり、住民や交通事業者等と連携した地域公共交通計画の策定・利用促進を推進します。加えて、観光・福祉等との協働による地域交通の再設計やライドシェア等の新サービス活用を進め、持続可能な移動手段の充実を図ります。



【安全運転相談ダイヤルチラシ】

さらに、安全運転相談ダイヤル(#8080(シャープ・ハレハレ))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、また、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図ります。

(交通イノベーション推進課、道路管理課、交通企画課、運転免許課、運転管理課)

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用します。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化します。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者の増加に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図ります。

(群馬運輸支局、運転免許課、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。

(交通イノベーション推進課、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。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行います。

(運転免許課、運転管理課)

(2) 運転免許制度の改善

県民にとって利用しやすい運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、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。さらに、マイナンバーカードと免許証の一体化の円滑な運用を進め、住所変更や更新手続の利便性向上、オンライン講習の周知により交通安全意識の醸成を図ります。

(運転免許課、運転管理課)



【マイナンバーカードと運転免許証一体化の周知】

(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、運転前後のアルコール検知器による酒気帯び確認義務の確実な履行を促します。また、交通安全教育指針に基づいた教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導し、若年運転者対策や貨物自動車の安全対策の充実を図ります。さらに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を進め、企業内の安全運転管理体制を強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。事業活動に関する道路交通法違反等については通報制度を活用し、下命・容認違反に対する使用者責任の追及を徹底します。加えて、交通事故防止の更なる促進のため、ドライブレコーダーやデジタル式運行記録計等の普及を推進し、得られた映像を活用した交通安全教育を進めます。

(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。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意

識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

(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、ITを活用した効果的・効率的な監査・監督を推進します。さらに、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭検査等を活用し、バス事業における交替運転者の配置や運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通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指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通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。さらに、これらの取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に進めます。

(群馬運輸支局)

ウ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成24年の関越道バス事故や平成28年の軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、関係者による安全意識の徹底と啓発を継続的に推進します。また、運行管理業務の未実施や改善基準告示違反、飲酒運転など悪質違反を根絶し、監査体制を強化して厳正な監査を行います。

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」といった迷惑運転の防止に向けて、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)

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。

(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。

(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。



【交通労働災害防止啓発チラシ】

(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。

また、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。

更に、時間外労働の上限規制及び改善基準告示の内容等について、事業場には、これらの遵守を求め、荷主等には長時間の荷待ちの削減に向けて理解が得られるよう要請を行います。

(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・連絡先等事故の際に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や健康起因による高齢運転者の交通事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の普及促進を図ります。また、先進技術を利用して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)について普及を一層進めます。さらに、安全運転の責任は一義的に運転者にあることから、先進技術に対する過信や誤解による交通事故を防止するため、技術に関する理解醸成の取組を推進します。



【先進安全自動車(ASV)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)

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

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します。

○ 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。



【取締りによる不正改造車の排除】

○ 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。

(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。

ながらスマホの取締りを強化し、無免許運転や飲酒運転の根絶に向け、常習者排除や周辺者捜査を徹底します。交通事故分析に基づき PDCA サイクルを機能させ、取締り計画を改善します。生活道路や警察官配置が困難な時間帯でも速度違反取締りが可能となる、可搬式自動取締装置を活用し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。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追求を徹底します。

(交通指導課、交通企画課)

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)



【交通事故現場における緻密な捜査活動】

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

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機(ドローン)や3D レーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等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。

(私学・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、事前情報の入手に努め、早期に暴走族等と群衆を隔離する等の措置を講じます。

(私学・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。

(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。暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

(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処置)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。

(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。

(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

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)

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・充実に努めます。

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)の期限切れ及び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。

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)



【交通事故相談所の周知】

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】

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、ひと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鉄道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。

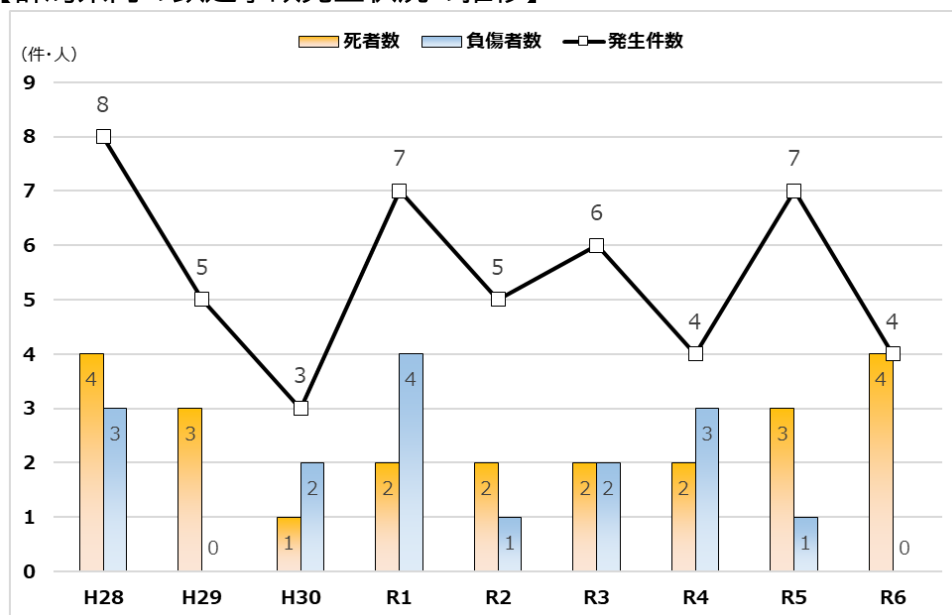
I 鉄道事故の状況と特徴

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、平成28年以降では、年間3件から8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】



区分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
発生件数	8	5	3	7	5	6	4	7	4
死者数	4	3	1	2	2	2	2	3	4
うち乗客の死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数	3	0	2	4	1	2	3	1	0

※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

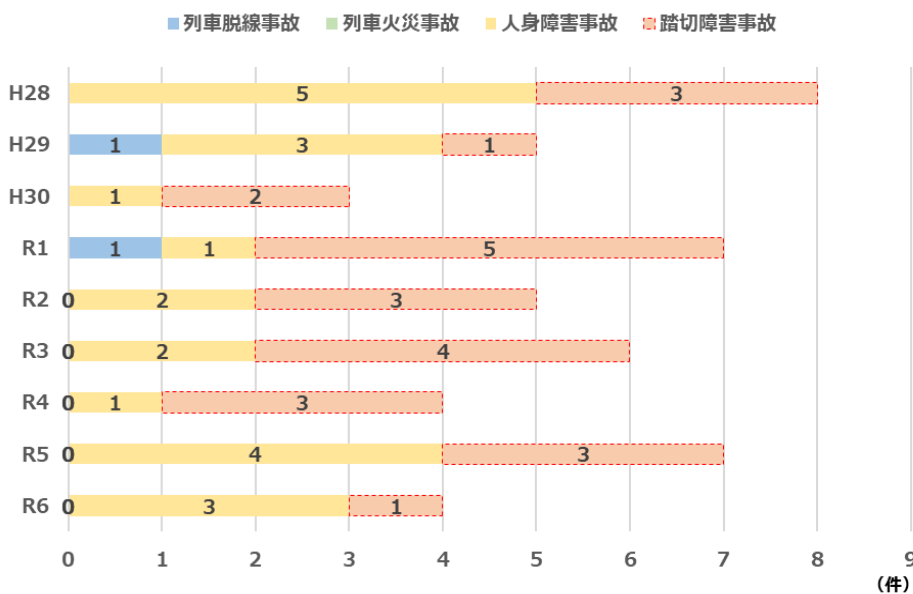
全体として踏切障害事故(第3章における踏切事故と同じ。)が最も多く発生しており、令和元年には平成28年以降で最多の5件が発生し、令和3年にも4件発生しています。

平成28年以降の合計で見ると、鉄道事故に占める踏切障害事故の割合は5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年には平成28年以降最多の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年以上発生していません。

【群馬県内の鉄道事故の内訳】



区分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
列車衝突事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
列車脱線事故	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
列車火災事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
道路障害事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
人身障害事故	5	3	1	1	2	2	1	4	3	24
鉄道物損事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鉄道事故(踏切事故を除く。)	5	4	1	2	2	2	1	4	3	26
踏切障害事故	3	1	2	5	3	4	3	3	1	26
鉄道事故(踏切事故含む。)	8	5	3	7	5	6	4	7	4	52

※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 次及び第 11 次群馬県交通安全計画において「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 年以上発生しておらず、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、ひと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)

(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) 運転士等の資質の保持

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、乗務員の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、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。

(前橋地方気象台・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・救急活動の充実

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。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図ります。

(鉄道事業者)

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、プラットフォーム事故0(ゼロ)運動等において、広報活動を行います。

(鉄道事業者)



【プラットフォーム事故0運動の周知】

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、ひとたび発生すると、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

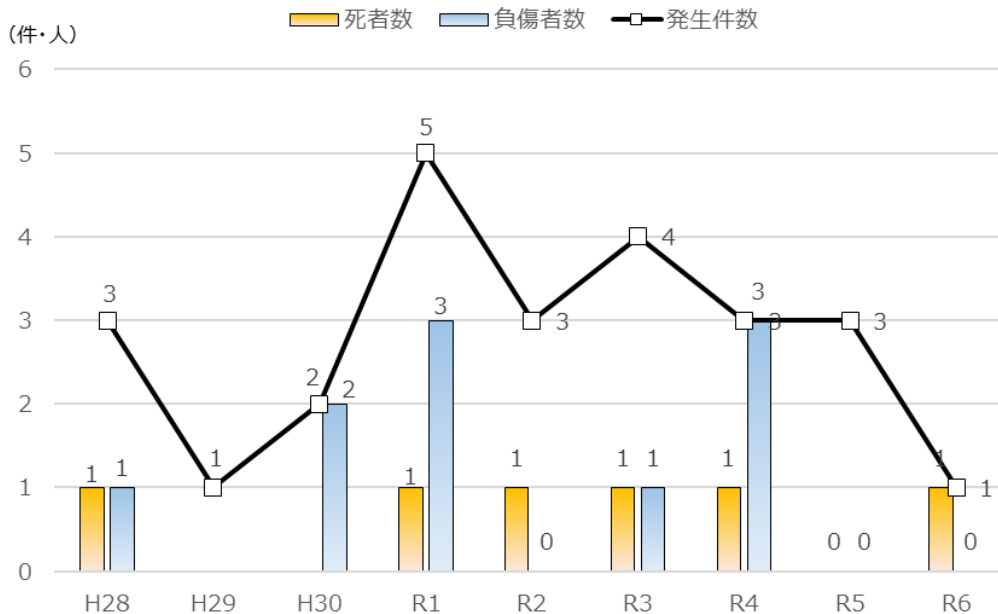
県内の踏切事故は、平成28年以降、例年1件から5件程度で推移しています。

踏切事故による死者は減少傾向にあり、平成29年、30年及び令和5年では、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、令和4年は踏切事故が7割以上を占めておりました。

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】



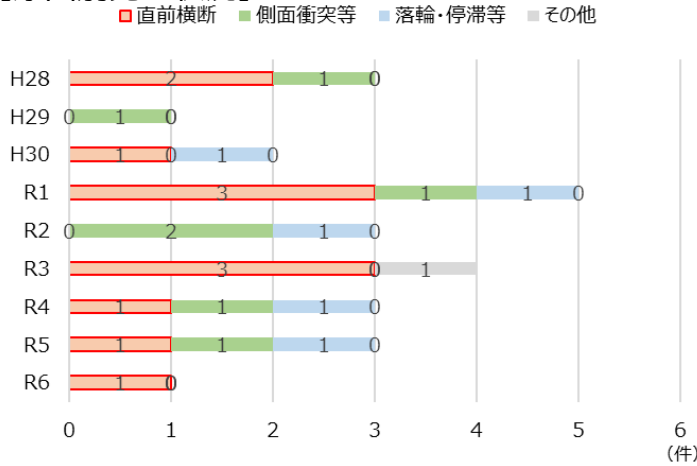
(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

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、発生のない年もありますが、例年過半数を占める状況で発生しており、令和元年と令和3年に3件発生しています。

【原因別発生状況】

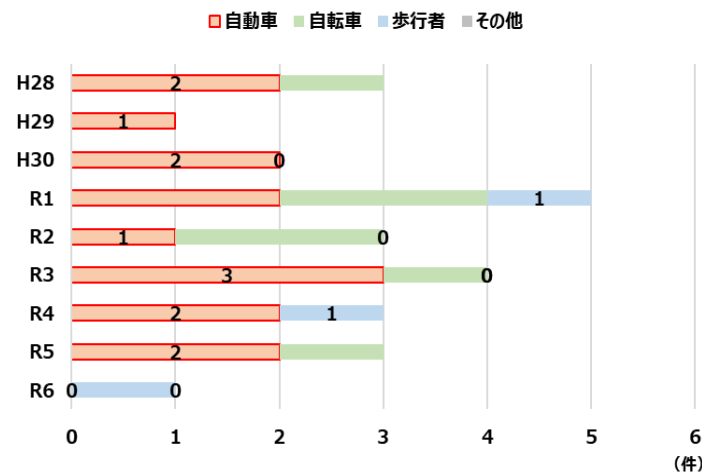


(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

○ 衝突物別の発生状況

対自動車との衝突が最も多く、平成28年以降は突出して多発した年は見られませんが、令和3年は3件発生しており、他に多くの年でも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】

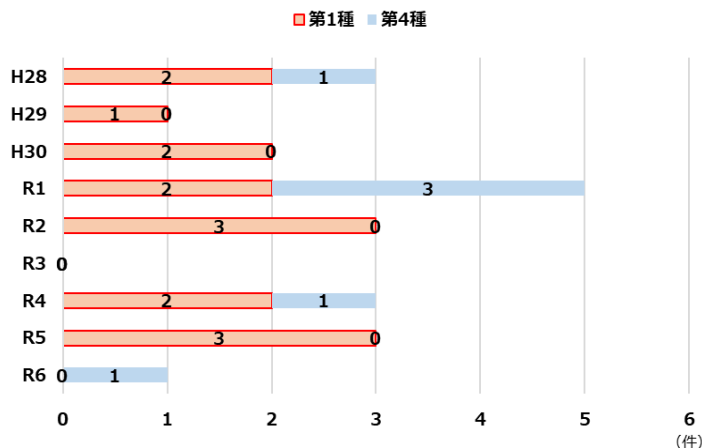


(出典: 関東運輸局群馬運輸支局)

○ 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28年以降では多くの年で2件ないし3件発生している状況です。

【踏切種別発生状況】



区分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
第1種	2	1	2	2	3	0	2	3	0	16
第3種	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
第4種	1	0	0	3	0	0	1	0	1	6
合計	3	1	2	5	3	0	3	3	1	22

- ・ 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】

本県の平成28年以降における踏切事故件数は、年間3件から5件、平均して2.8件程度で推移しており、令和元年は5件発生しましたが、平成29年及び令和6年では1件に抑えることができいております。また、踏切事故による死者は、平成29年、平成30年及び令和5年で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から引き続き、「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、平成30年及び令和5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す。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。

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、踏切道の幅員、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うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。

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、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、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警

報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

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案し、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、迂回路の状況等を勘案して、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、バリアフリー化の促進

主要な道路で交通量が多い踏切道等について、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】

また、令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

(道路管理課・都市整備課・道路整備課・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交通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。
また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。
- 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12次群馬県交通安全計画

令和8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
ダイヤルイン 027-226-2388
