

# 神川町交通安全計画(案)



(写真：事故なしキャンペーン)

令和3年 月策定

神川町交通安全対策会議

## 第 1 章 交通安全計画の策定

### 1 計画策定の趣旨

神川町交通安全対策会議は、町内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、「人優先」の交通安全思想を基本とし、現在の交通状況や事故発生状況を分析し今後の交通事故防止に向けた施策を計画し策定する。

### 2 計画の期間

本計画の実施期間は、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5か年計画とし、町と交通安全団体及び各関係機関が一体となって総合的な対策を実施する。

### 3 計画の方向性

交通事故は、「人間」、「自動車や列車などの交通機関」、「交通環境」の3つの要素が複雑に関係し合うことによって発生する。そのため、交通安全対策を的確かつ効果的に進めるために、国又は県の交通安全計画に基づき、これらの3要素に配慮した対策を推進することが必要不可欠となる。

「人間」に関する交通安全対策については、交通社会に参加するすべての住民が、その一員としての責任を自覚し、自ら進んで交通安全に取り組もうという意識を高めるための交通安全教育の実施や、交通安全関係団体との連携による啓発活動を積極的に推進する。

「自動車や列車などの交通機関」については、安全な運転及び運行を確保するための諸施策を推進する。

「交通環境」については、交通安全施設などの整備の充実を図るとともに、高齢者や障害者に配慮した施策を推進する。

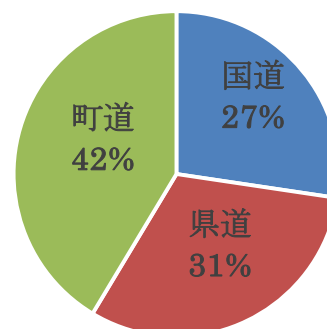
## 第 2 章 交通事故の現状

### 1 道路種別による道路状況と交通事故の現状

町内の道路網は、北部に国道254号、中央部には、国道462号線が通り、その2本の国道を結ぶ県道上里鬼石線が町の中央を南北に貫くとともに、北東部には、県道児玉新町線が通り、関越自動車道や群馬県への重要な交通網を形成している。

国道254号については、なだらかなカーブで、信号機も少なく比較的に見通しが良好な状況が続き、国道462号については、大きくカーブした見通しの悪い箇所や幅員の狭い場所も見受けられる。県道については、神川地区内は、見通しが良

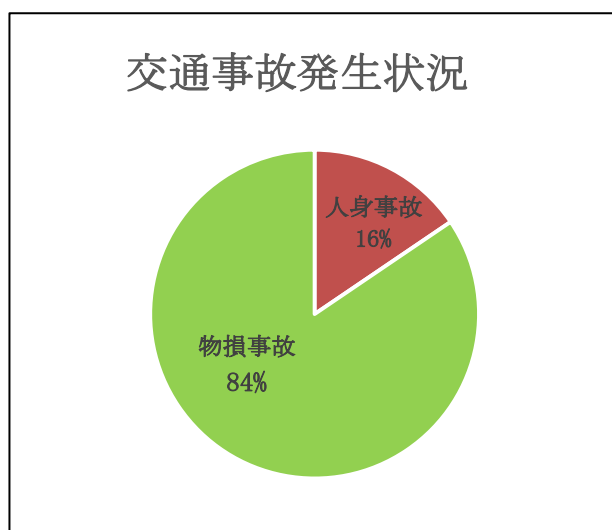
過去5年間の道路種別  
事故発生状況



好な状況が続き、幹線道路として比較的に交通量が多く、神泉地区内においては、一部拡幅工事等が実施されているものの未だ、狭隘な部分もあり急カーブや落石などにより十分注意して通行する必要のある箇所が多い。町道については、国・県道と比較すると幅員も狭く、民家が立ち並ぶ地域もあることから交差点の見通しも悪い場所もあり十分注意して走行する必要がある。過去5年間の道路種別事故発生状況（上記グラフ）をみると町内の交通事故（道路外を除く）発生状況では、国・県道上58%、町道上で42%の割合で発生しており、事故起因として、脇見運転が多く、次いで一時不停止や信号無視などの法令違反による交通事故が発生している。

## 2 交通事故発生状況

町内における過去5年間の交通事故発生状況は、総事故件数1,149件のうち、84%にあたる970件が物損事故で、平成29年、平成30年は200件超であったが、令和元年から180件と減少している。また総事故件数のうち16%にあたる179件が人身事故となっており、平成28年は59件だが、平成29年以降は30件前後と減少で推移している。なお、人身事故件数のうち、平成28年の1件は、死亡事故となったが以降、令和3年7月29日に交通死亡事故ゼロ2000日を達成し、同日現在、県内市町村のうちゼロ日数更新市町村第5位となっている。今後もゼロ日数が更新されるよう、引き続き交通事故防止の啓発活動を行っていく。



## 3 人身交通事故状態別状況

町内における過去5年間の人身交通事故死傷者数は、下表のとおりである。状態別では、自動車運転中または、同乗中の死傷者が多く、次いで自転車運転中、原付等二輪車の運転中、歩行中の順になっている。

	歩行者	自転車	原付車	自二車	自動車	自動車		その他
						運転中	同乗中	
平成28年	3	4	1	1	34	30	4	0
平成29年	3	13	3	2	52	40	12	0
平成30年	0	6	1	1	33	24	9	0
令和元年	1	5	3	1	27	23	4	0
令和2年	0	3	0	1	27	19	8	0
合計	7	31	8	6	173	136	37	0

(人)

## 第 3 章 交通安全対策の重点

### 1 高齢者の交通安全対策

高齢者人口の増加に伴い、高齢運転者に起因する交通事故の比率が高まることが予想される。高齢者に対する交通安全教育は、従来の「事故被害者」の増加防止だけでなく、「事故加害者」の増加防止という二面性を考慮した交通安全教育を取り入れ、高齢者同士の相互啓発を推進しながら、加齢に伴う身体機能の変化を理解した行動や自動車の特性等を再認識させ、複雑多様化した道路交通網に対する知識の習得を図るとともに、自主的な運転免許の返納を促す啓発活動等を推進する。また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用推進と他の年代に対しても高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動も併用し推進する。

### 2 シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートは、自動車乗車中の交通事故において生命を保護するために効果的であることから、従来にも増して全席に対するシートベルト着用の啓発活動を積極的に推進するとともに、チャイルドシート着用対象年齢者の保護者や家族についても、その効果や必要性、さらに正しい使用方法等について周知、普及を行う。

### 3 自転車の安全利用の推進

「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）の活用や「埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例」により、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車が道路を通行する場合は、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の理解の向上を図り、加えて自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等について啓発活動を推進する。また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車のライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

### 4 人と環境にやさしい道路交通網の整備

歩行者及び自転車利用者のための安全対策とし、歩行者や障害者が安全に往来できる歩道の整備や車道内の自転車通行部分の空間の確保、また、歩行者、自転車供用歩道の整備を推進する。

児童・生徒の通学路の安全対策として歩道の設置できない場所には、歩行者専用部分の路面表示による安全対策を推進する。

自動車交通の安全対策としては、危険交差点における隅切り改良工事や注意標識等の設置、交通事故多発箇所における道路改良工事を推進する。

### 5 交通安全教育の推進

住民一人ひとりが交通社会の一員であり、交通問題に深く関わっていることを認識してもらい、主体的に行動できる人間を育成することを目的に、参加・体験型の交通安全教育を関係団体と連

携を図りながら積極的に推進する。

## 第 4 章 推進する安全施策

### 1 高齢者の交通事故防止施策

- ・サロンや老人クラブ等での交通安全啓発
- ・自己の身体機能や認知機能の低下への理解
- ・高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用
- ・自主的な運転免許返納を促進する啓発活動
- ・運転免許返納後の高齢者外出支援タクシー利用制度の周知
- ・高齢者に対する運転講習

### 2 シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進施策

- ・交通安全運動、キャンペーンでの着用推進
- ・シートベルト、チャイルドシートの使用効果のPR
- ・全席シートベルト着用意識の醸成

### 3 自転車の安全利用の推進施策

- ・交通安全運動、キャンペーンでの安全利用の推進
- ・自転車用ヘルメットの普及促進
- ・自転車運転免許制度の活用
- ・自転車保険への加入促進啓発

### 4 道路交通網の整備

- ・幹線町道における歩道の整備
- ・国・県道における歩道の整備要望
- ・マウントアップ歩道解消の要望
- ・外側線表示等、路面標示による通行区分の明確化
- ・通学路のグリーンベルトによる歩行区分の明確化
- ・各種注意標識の設置及び路面標示による事故防止
- ・交差点隅切り改良工事による事故防止
- ・安全で快適な道路交通の確保（道のオアシス神川・道のオアシス神泉）

### 5 交通安全教育

- ・児童・生徒への交通安全教室の実施による教育
- ・交通安全運動、キャンペーン時の啓発
- ・自転車の安全利用の推進
- ・夜間、外出時の反射材等の利用の推進



## 第 5 章 計画の推進体制

### 1 町

町は、この計画の趣旨及びこの計画に定める施策を踏まえ、地域の交通情勢や住民の生活環境に応じた、きめ細かな事業を実施するとともに、他の行政機関、警察署、交通関係団体と連携し効果的な交通安全対策を推進する。

### 2 事業者、交通安全団体、ボランティア等

交通安全対策を推進する上で、事業者は大きな役割を果たしています。特に、業務用自動車を運行する事業者は、事業所を中心として安全講習会を実施するほか、安全運転管理者、運行管理者を通じた交通安全教育の推進など、交通事故の防止に努めることが求められる。

また、鉄道事業者は、鉄道や踏切道の安全確保に大きな責任を負っている。そのため、鉄道事業者は、町と連携し、鉄道交通の一層の安全確保に努めることが求められる。

さらに、地域における交通関係団体、ボランティア等が行なう交通安全活動の効果は極めて大きいものがあるので、町や警察署と連携して、主体的にあるいは、相互的に協力しながら、効果的な交通安全推進活動を進めることが求められる。

### 3 住民

交通事故ゼロを実現するためには、住民一人ひとりが「自分の身は自分で守る」ことを心がけることが大切である。

交通ルールの遵守とマナーの実践を習慣とすることは、「自分の身は自分で守る」ことにつながるため、交差点では、いつもは車が通らない道であっても、まず自分が一時停止と左右確認を行うことが大切である。また、夜間に外出する際は反射材を身に付けるなど「自分のできることから始める」ことが求められる。

## 第 6 章 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、尊い生命を絶たれたりと大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

また、自転車と歩行者の関係する事故により、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースも珍しくなくなっている。この事故による被害者の救済を図るため、自転車利用者の自転車損害賠償保険加入への普及促進を図る。

さらに、相互扶助制度で、加入者自身の負傷等により見舞金が支払われる埼玉県市町村総合事務組合が実施している市町村交通災害共済への加入促進を図るため、広報活動を行う。

## 第 7 章 踏切道における交通安全対策

### 1 踏切道の構造改良の促進

踏切道のうち幅員が接続する道路より狭い箇所や踏切舗装の悪いものについては、構造の改良を関係機関と調整をおこない促進する。

### 2 踏切道の交通の安全と円滑化

踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて大型の踏切道予告標識や歩行者の横断施設の設置を推進する。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、緊急時の対応について周知を図るとともに安全意識の向上に努める。