第１２次吉見町交通安全計画

（令和８年度～令和１２年度）

令和８年（２０２６）１０月

吉 見 町

はじめに

自動車保有台数等の増加や道路交通環境の変化により、道路交通事故が急激に増加し、全国の交通事故死者数は昭和３４年から５０年まで連続して１万人を超えました。

特に、昭和４５年には史上最悪の１６，７６５人を記録するなど、「交通戦争」という言葉が生まれるほどの深刻な事態となり、同年６月に交通安全対策基本法（昭和４５年法律第１１０号）が制定されました。

国・県・市町村は、この法律に基づき、それぞれ５年ごとに１１次にわたり「交通安全計画」を策定し、各種交通安全対策事業を強力に推進してきました。

これにより、全国の交通事故死者数は、昭和４５年をピークとして着実に減少し、令和２年には３千人を下回り、令和７年には２，５４７人になりました。

同様に、埼玉県の交通事故死者数も昭和４５年の８４５人をピークに、令和７年は１２５人となり、約７分の１の水準にまで減少しました。

一方、未だに交通事故で亡くなった方や怪我をされた方は、県内で年間１万８千人を超え、交通事故件数も依然として高い水準で推移しています。

そのため、人命尊重の理念に立つことはもとより、交通事故がもたらす社会的・経済的損失を勘案するとともに、社会情勢の変化を踏まえつつ、吉見町における交通事故の特徴に対応した総合的・長期的な交通事故対策を引き続き講じていく必要があります。

このような観点から、計画の期間を、令和８年度から令和１２年度までの５か年とし、国、県、関係機関・団体と緊密な連携をとり、町民の皆様の協力のもと、交通安全対策を強力に推進していくため、第１２次吉見町交通安全計画を策定します。

目次

第１章 計画の概要
１ 計画の理念 …… 1
２ 計画の目的 …… 1
３ 計画の期間 …… 1
４ 計画の基本的な考え方 …… 1
５ 計画の位置付け …… 1

第２章 交通安全の状況
１ 交通事故の現状と道路交通の見通し …… 2
２ 交通事故のない社会の実現に向けた課題 …… 3

第３章 交通安全計画における目標
１ 目標 …… 5
２ 取組の考え方 …… 5

第４章 交通安全施策
１ 交通安全教育及び広報啓発活動の充実 …… 7
２ 交通環境の整備 …… 11
３ 救助・救急活動の充実 …… 13
４ 被害者支援の推進 …… 14

第５章 計画の推進体制
１ 交通安全計画の実施 …… 15
２ 計画の推進体制 …… 15

第１章　計画の概要

１　計画の理念

交通事故のない安全で安心なまちをつくる

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のないまちを目指します。悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければなりません。人口減少と超高齢化社会の到来といった大きな時代変化を乗り越え、町民すべての願いである安心して暮らせるまちの実現が極めて重要です。

２　計画の目的

第１２次吉見町交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指して、総合的な交通安全対策を推進し、町民の安全を確保することを目的とします。

３　計画の期間

本計画の期間は、令和８（２０２６）年度から令和１２（２０３０）年度までの５年間とします。

４　計画の基本的な考え方

本計画は、これまで１１次にわたる計画において進めてきた取組と成果を踏まえつつ、本町における交通事故の特徴や第１１次計画策定後に施行された法改正など、交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や埼玉県の計画と整合を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策を充実させます。

また、交通安全の推進には、行政だけでなく、関係機関・団体や町民などが一体となって取り組んでいく必要があることから、関係機関・団体との連携はもとより、町民が地域の実情に応じ交通安全に関する取組に参加するなど、町民の主体的な活動を促しながら、町民参加、協働の視点をもって、施策を展開します。

５　計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第２６条に基づき策定する市町村交通安全計画であるとともに、本町の交通安全に関する分野計画として「第六次吉見町総合振興計画」の将来像「未来へつなぐ　みんなで　安心して暮らせるまち　よしみ　－２０年先への種まき－」の実現を目指して策定するものです。

第２章　交通安全の状況

１　交通事故の現状と道路交通の見通し

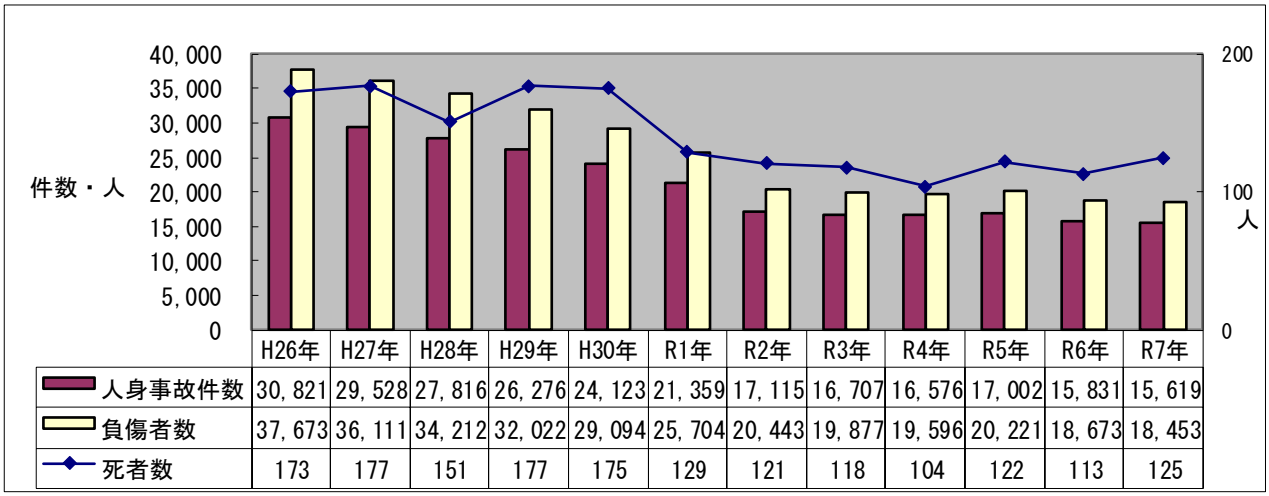
（１）交通事故の現状

埼玉県における交通事故死者数は、令和元年に１２９人と昭和２９年以来の１５０人以下を記録し、令和３年には１１８人、令和４年には１０４人と昭和２８年以降最少を記録するなど減少傾向にありましたが、近年は増減を繰り返し、下げ止まりとなっています。

本町の事故件数は、令和元年以降、徐々に減少傾向で推移し、死者数においては、平成２６年以降１人又は０人となっていますが、交通事故のさらなる減少に向け、これまで以上にきめ細かい交通安全対策を推進する必要があります。

【参考】

※　埼玉県内における交通事故死傷者数の推移



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
人身事故件数	30,821	29,528	27,816	26,276	24,123	21,359	17,115	16,707	16,576	17,002	15,831	15,619
負傷者数	37,673	36,111	34,212	32,022	29,094	25,704	20,443	19,877	19,596	20,221	18,673	18,453
死者数	173	177	151	177	175	129	121	118	104	122	113	125

（注）死者数は、交通事故発生から２４時間以内に死亡した者の数

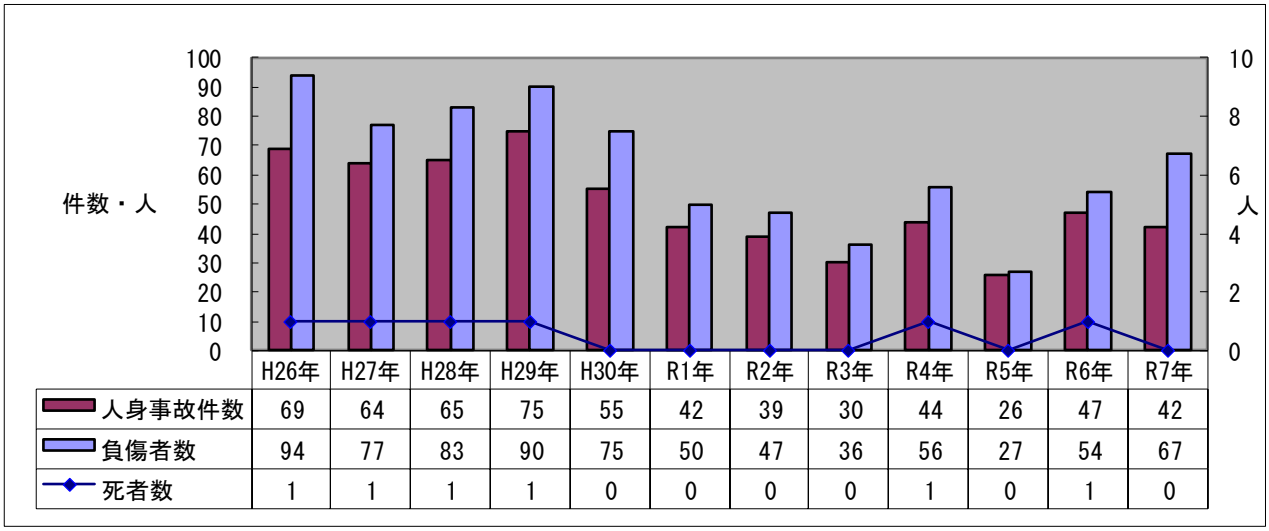
※　近年の埼玉県内における交通事故の特徴

○ 交通事故死者数の半数近くは高齢者

○ 自転車・歩行者事故の多発（全人身交通事故の３割程度が自転車事故、交通事故死者数の４割程度が歩行中）

○ 死亡事故の半数以上は交差点で発生

※　吉見町内における交通事故死傷者数の推移



	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
人身事故件数	69	64	65	75	55	42	39	30	44	26	47	42
負傷者数	94	77	83	90	75	50	47	36	56	27	54	67
死者数	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0

（注）死者数は、交通事故発生から２４時間以内に死亡した者の数

（２）道路交通を取り巻く今後の見通し

本町においては、特に、県道東松山鴻巣線の４車線化をはじめとする道路整備に伴い、自動車交通量の増加が見込まれます。

また、このような道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の増加は、道路交通に大きな影響を与えるものと考えられます。

２　交通事故のない社会の実現に向けた課題

（１）町民の交通安全意識の一層の向上

本町における交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、令和７年中の埼玉県における交通事故死者数を年齢層別にみると、全体の５割以上にあたる６４人が高齢者（６５歳以上）で、平成１９年以降、１９年連続して４割を超えています。このことから、高齢者と子どもを交通事故から守り、安全を確保することは、交通安全対策を推進する上で重要な課題となります。

また、近年、自転車事故件数は減少傾向にありますが、全国平均でみると埼玉県は高い割合となっていることから、平成２４年４月１日に施行された『埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例』に基づいて、自転車利用者に対する交通安全教育・啓発を推進する必要があります。

これらの実態を踏まえ、各年齢層に対応した切れ目のない交通安全教育や啓発活動を通し、町民の交通安全意識をより一層高めていく必要があります。

（２）安全な交通環境の整備

道路環境の変化により事故が多発しているなどの箇所において、信号機の新設や改良、明確合理的な交通標識の設置等の対策を講じるとともに、高齢者・子どもなどの歩行者視点からの道路整備や交通安全対策など誰もが安全に通行できる道路環境の整備に努めていく必要があります。

また、各学校の周辺や通学路などにおいては、交通事故を未然に防ぐため、危険箇所の点検を定期的に行うなど、町民や関係機関等と協力しながら、子どもたちの安全を確保していく必要があります。

このほか、高齢運転者の交通事故の減少に向け、関係機関等と連携しながら、先端安全技術を搭載した自動車の普及啓発等や、運転免許を返納した高齢者の移動手段の支援が必要です。

（３）交通事故発生後の迅速かつ的確な対応

交通事故による被害を最小限に抑え、死者や重傷者を減少させるためには、交通事故発生後の迅速な救助・救急活動が重要となります。

また、交通事故被害者及びその家族等は、交通事故により身体的・精神的に多大なダメージを受けていることから、交通事故被害者等の相談活動や適切な支援に取り組む必要があります。

第３章　交通安全計画における目標

１　目標

「交通死亡事故ゼロ１０００日」の達成

本町における交通事故は減少傾向にあり、交通死亡事故ゼロの継続日数は６２６日（令和８年６月２日現在）を超えています。さらに交通事故を減少させ、最終的には交通事故のない社会の実現を目指すため、第１２次吉見町交通安全計画の目標は、「交通死亡事故ゼロ１０００日」の達成とします。

２　取組の考え方

前章で掲げる課題に対応し、本計画の目標達成につなげるため、

「交通安全教育及び広報啓発活動の充実」
「交通環境の整備」
「救助・救急活動の充実」
「被害者支援の推進」

の４つの柱に基づき、町民の理解と協力のもと、関係機関・団体と連携しながら、次章に掲げる交通安全施策を総合的に推進します。

施策の推進にあたっては、本町の交通事故発生状況等の交通実態を踏まえつつ、先端技術の活用など、交通を取り巻く社会情勢の変化をとらえた対策の推進や、地域の安全は地域で守るという考えのもと、町民が主体的に参加する地域ぐるみの交通安全対策を推進するなどの視点をもって、高齢者及び子どもの安全確保、自転車及び歩行者の安全確保、交通事故が起こりにくい環境づくりを重点対策とし、取組を進めます。

第４章　交通安全施策

【施策の体系】

施策の柱	推進する施策
１　交通安全教育及び広報啓発活動の充実	（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進
２　交通環境の整備	（１）生活道路及び通学路における交通安全対策の推進
	（２）交通安全施設等の整備
	（３）効果的な交通規制の推進
	（４）総合的な駐車対策の推進
	（５）その他道路交通環境の整備
３　救助・救急活動の充実	（１）救命講習等の普及啓発活動の推進
	（２）救急医療体制の維持
４　被害者支援の推進	（１）交通事故被害者支援の実施
	（２）損害賠償保険の普及促進

1　交通安全教育及び広報啓発活動の充実

交通安全の基本は、町民一人ひとりが社会の一員としての責任を自覚するとともに、交通安全意識の高揚、交通ルールと正しい交通マナーを身に付け、それを実践することにあります。

そのため、幼児から成人、高齢者に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

また、学校や家庭、職場など、地域ぐるみの交通安全意識の高揚を図るとともに、各主体の自主的な交通安全対策を促進します。

さらに、高齢化の一層の進展に対応し、高齢者が安全かつ安心して外出できる交通社会を形成するため、町民全体が高齢者を見守り、高齢者に配意する意識を高め地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、基本的な交通ルールを守り、正しい交通マナーを実践する態度を身につけさせるとともに、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することを目標とします。

幼稚園、保育所においては、家庭や地域、関係機関・団体と連携、協力を図りながら、保育中の事故防止及び安全対策の一環として計画的かつ継続的な交通安全教育を行うとともに、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえた交通安全教育を推進します。

イ　小学生に対する交通安全教育

小学生に対する交通安全教育は、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ます。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携、協力し、教育活動全体を通じて歩行者としての心得、自転車や乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について重点的に行い、これらを効果的に実施するため、参加・体験・実践型交通安全教育を実施します。

ウ　中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、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・協力し、教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

エ　若者に対する交通安全教育

若者に対する交通安全教育は、若者の交通事故実態、交通事故加害者としての実態の周知に重点を置き、自己の運転技量に対する正確な認識及び社会的責任を自覚させ、運転者としての交通安全意識を高め、著しい速度超過、飲酒運転など悪質・危険な運転の防止を図ります。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

オ　成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者教育及び事業者の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が実施する交通安全教育を中心とし、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識、技術などの向上、交通安全意識・正しい交通マナーの向上に努めます。

カ　高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行中・自転車乗車中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を理解させるとともに、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技能及び交通ルール等の知識を習得させるほか、夜間の交通事故防止に効果の高い反射材の普及促進を目標とします。

特に、今まで交通安全教育を受ける機会の少なかった高齢者を中心に、交通事故を防止するための参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、シニアクラブ等の関係団体と連携して、高齢者自身による自主的な交通安全活動を促進します。

キ　高齢運転者に対する交通安全教育

高齢運転者に対しては、相次ぐ道路の逆走や操作ミスによる事故の防止を図るため、高齢者が交通事故の加害者になる可能性があるという観点に基づき、安全運転への意識を高めるとともに、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下による自主的な運転免許の返納などの啓発活動を推進します。

ク　障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の種類や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

（２）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　町民総ぐるみの交通安全運動の推進

町民一人ひとりに広く交通安全意識の浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、町民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進する町民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、組織的・継続的に交通安全運動を展開します。

①　実施方法

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について、広く町民に周知することにより、町民総ぐるみの交通安全運動を展開します。

②　運動の重点目標

交通安全運動の重点は、高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶など、埼玉県及び吉見町の特徴を踏まえたものとし、夕暮れ時の交通事故防止などの時季的な事項も考慮に入れて設定します。

③　運動の時期

町民の交通安全意識の高揚を図るため、春・夏・秋・冬の各季の他、年末年始の交通安全運動に併せて実施します。

イ　自転車の安全利用の推進

「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）を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行など、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

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、歩道通行時におけるルール、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の周知・徹底を図ります。

令和６年１１月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

さらに、ヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努めるため、各種広報媒体を活用した効果の周知など、全ての年齢層の自転車利用者に対し、自転車用ヘルメットの普及啓発を図ります。

ウ　シートベルト及びチャイルドシートの着用等の徹底

シートベルト着用及びチャイルドシート使用の効果、正しい着用・使用方法などについての理解を深め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用及びチャイルドシートの

正しい使用について、関係機関・団体等と連携し、普及啓発活動を図ります。

エ　飲酒運転の根絶

飲酒運転を根絶するため、広報啓発活動を推進し、飲酒運転に厳しい規範意識の確立を図ります。

また、ハンドルキーパー運動を推進するとともに、飲酒の影響、飲酒習慣についての正しい知識の普及など、総合的に飲酒運転根絶に向けた取組を推進します。

オ　夕暮れ時・夜間の交通事故防止対策の推進

夕暮れ時・夜間の交通事故を防止するため、自動車、自転車の前照灯の早めの点灯や自動車（原付車含む）の適切なハイビームの使用を促進します。

また、歩行者・自転車利用者に対する反射材用品や自発光式ライト等の普及を図ります。特に交通事故死者数で占める割合が高い高齢者に対しては、積極的な広報活動等を通じて普及促進を図ります。

カ　効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、交通事故の実態等を踏まえた記事を広報誌に掲載し、交通安全意識の高揚を図ります。

キ　危険運転の防止等に関する普及啓発活動の推進

危険ドラッグ等の危険性・有害性に関するチラシ等を関係団体・町民等へ配布する等の普及啓発を図ります。

また、妨害運転や飲酒運転等の危険運転の要因となる違反行為を根絶するための広報啓発活動に努めます。

２　交通環境の整備

交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合って構成される発生地点付近の道路環境が大きく影響しているものと考えられます。

このため、交通事故防止の観点から、幹線道路と生活道路の適切な機能分担を図り、安全な道路交通網の体系的整備に努めていきます。

また、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境の形成に努めていきます。

交通安全施設等の整備にあたっては、事故が多発しているなどの箇所ごとに、事故の特性や発生要因について関係機関と協議を行い、その結果を踏まえて対策を実施します。特に、幹線道路においては、事故危険箇所を含め事故率の高い区間の選定、対策の有効性、対策結果の評価分析による「成果を上げるマネジメント」を推進します。

（１）生活道路及び通学路における交通安全対策の推進

生活道路における整備については、地域の意見や要望等を考慮しつつ、適切な道路空間等の整備に努めていきます。

また、児童生徒の安全を確保するため、通学路における交通安全施設の整備に努めるとともに、通学路安全総点検を実施し、利用者の視点からの交通安全対策に努めていきます。

さらに、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、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となったため、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

（２）交通安全施設等の整備

交通安全施設等の整備については、体系的な道路網の整備により生活道路及び幹線道路の適切な機能分担を図るとともに、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、道路診断などの関係機関との協議に基づき、交通安全施設の重点的整備に努めていきます。

（３）効果的な交通規制の推進

道路網全体の中でそれぞれの道路が持つ社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通量の状況等の実態に応じ、既存の交通規制を見直すなど、関係機関と連携しより合理的な交通規制を推進します。

（４）総合的な駐車対策の推進

違法駐車の排除及び適正な自動車の保管場所の確保等に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関と連携を図り、違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

（５）その他道路交通環境の整備

ア　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、事故の再発を防止するため、速やかに当該箇所の道路交通環境等の事故発生要因について調査を行い、早急に対策を講じます。

イ　道路使用の適正化

安全で円滑な道路交通環境を確保するため、不法占用物件等を防止し、沿道住民等への啓発活動を推進します。

ウ　子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故を防止するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進します。

エ　住民との協働

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要です。このことから、地域住民の主体的参加を得た、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促進します。

また、交通の安全は、住民との協働により初めて達成できるとの認識の下、住民と行政の連携による交通安全対策を推進します。

３　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限にとどめるため、比企広域消防本部、救急医療機関等の関係機関と連携・協力しながら、救助救急体制や救急医療体制の維持・確保を図ります。

（１）救命講習等の普及啓発活動の推進

救急の日（９月９日）や救急医療週間等の機会を通じて、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識や実技の普及を図ります。

（２）救急医療体制の維持

休日夜間急病センター、在宅当番医制の初期救急医療体制及び病院群輪番制の第二次救急医療体制並びに重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる救命救急センターの第三次救急医療体制については、それぞれ機能分担と相互連携により救急医療体制の維持を図ります。

４　被害者支援の推進

交通事故被害者及びその家族等は、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ているため、交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。関係機関・団体等と連携し、交通事故に関する相談活動や被害者支援の推進を図ります。

（１）交通事故被害者支援の実施

交通事故被害者及びその家族等への支援を積極的に推進するため、交通事故相談所の活動や交通事故被害者及びその家族等に対する各種制度の情報について周知徹底を図ります。

（２）損害賠償保険の普及促進

自転車事故の増加に伴い、自転車利用者が高額な賠償責任を負うケースもあり、自転車事故による被害者の救済を満たすため、自転車損害賠償保険の普及促進を図ります。

第５章　計画の推進体制

１　交通安全計画の実施

第六次吉見町総合振興計画の実施計画策定に合わせ、交通安全対策基本法に基づく、本町が講ずべき施策に関する各種の交通安全施策を着実に推進します。

２　計画の推進体制

本計画に関する施策の推進にあたっては、関係課局と連携し取組を進めます。

また、吉見町安全・安心まちづくり推進会議を開催し、交通安全上の諸問題について意見を聴きながら計画を推進します。

第１２次吉見町交通安全計画

（計画期間：令和８年度～令和１２年度）

令和８年１０月

吉見町自治財政課

〒355-0192 埼玉県比企郡吉見町大字下細谷411番地

電　話（0493）54－1513

ＦＡＸ（0493）54－1535