

# 第 10 次

# 桐生市交通安全計画

(平成28年度～令和3年度)

## 桐 生 市

平成 2 8 年 1 1 月策定  
令和 2 年 1 2 月改定

## 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「桐生市交通安全計画」を作成し、同計画に基づく各種の交通安全対策を関係機関が一体となって実施してきました。

この結果、「交通戦争」と呼ばれていた昭和47年に351人を数えた群馬県における交通事故による死者数は、平成26年には統計史上最少となる67人にまで減少しました。また、桐生市においても、平成27年の交通事故による死者数は2人にまで減少しています。

これは、県、市、関係機関・団体の連携した取り組みによる長年の努力の成果と考えられます。

しかしながら、桐生市における人口10万人当たりの交通人身事故発生件数及び負傷者数は群馬県と同様に、依然として全国平均を上回っています。

このような状況から、交通事故防止は従来にも増して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となっており、引き続き、人命尊重の理念のもとに、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一層強力に推進していかなければなりません。

第10次桐生市交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、平成28年度から令和2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が、令和2年度に、対象期間を1年延長する改定を行いました。

この交通安全計画に基づき、交通の状況や地域の実態に即し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、誰もが元気で心豊かに暮らせる郷土づくりを目指します。

# 目 次

計画の基本理念	1
第1章 交通事故のない社会を目指して	3
1 交通事故の現状	3
(1) 交通事故の推移	3
2 交通安全計画における目標	6
第2章 道路交通の安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策のポイント	7
1 高齢者及び子供の安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保	7
3 生活道路における安全確保	7
第2節 交通事故が起きにくい環境をつくるためのポイント	9
1 交通事故が起きにくい交通環境づくり	9
2 交通事故を起こさない意識づくり	9
3 交通事故の被害を軽減する体制づくり	9
第3節 講じようとする施策	10
1 交通事故が起きにくい交通環境づくり	10
(1) 道路交通環境の整備	10
2 交通事故を起こさない意識づくり	12
(1) 交通安全思想の普及徹底	12
3 交通事故の被害を軽減する体制づくり	16
(1) 救助・救急体制の充実	16
(2) 被害者支援の充実と推進	16

## 計画の基本理念

桐生市は、少子高齢化の時代を迎えており、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ています。将来にわたり、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、誰もが安全で安心して暮らすことのできる社会を実現することが極めて重要です。

桐生市では、「交通事故を追放し、このまちから悲しみをなくそう」を合い言葉に、関係機関・団体との緊密な連携の下に、市民総ぐるみによる交通安全活動を推進しておりますが、依然として交通事故は毎日のように発生しています。

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が、悲惨な交通事故を防止するため、交通事故は身近に迫った日常的な危険であるという認識をもって、事故を一つでも少なくする努力を続けていかななくてはなりません。特に、「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢者、障害者、子供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、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、市民の理解と協力の下、総合的かつ計画的に施策を実施することにより、交通事故による死傷者数を限りなくゼロにし、市民一人一人が安全で安心して暮らすことの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、交通安全指導の強化、運転管理の改善、労働条件の適正化を図るとともに、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、市民が自ら安全で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、市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

道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図ります。

人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や自転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更なる推進を図ります。

これら三つの要素に対する施策の効果を高めるために、次の視点で交通安全対策に取り組めます。

- ① 市が行う交通安全に関する施策に、計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市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 救急・救助活動、負傷者の治療の充実等を図るとともに、被害者支援の一層の充実を図ります。
- ③ 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。

## 第1章 交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念のもとに、究極的には交通事故のない社会を目指す必要があります。このため、交通安全対策を積極的に推進し、死傷者数の一層の減少と交通事故そのものの減少に向けた取り組みを行い、高齢者、障害者、子供を含む全ての人が互いに理解し合い、思いやりをもって行動する安全で安心な社会の実現を目指します。

特に、重要な取組として、

- ① 安全運転義務違反に起因する事故が依然として多く発生していることから、生活面や環境面など、あらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進し、交通事故が起りにくい環境をつくっていくこと。
- ② 地域の交通実態等を踏まえ、それぞれの地域における交通安全活動を強化し、交通安全の新たな仕組みづくりや施策を生み出していくこと。
- ③ 交通事故の防止に向けて市民の理解と認識を深め、家庭、職場、警察、学校、団体及び企業等との役割分担と連携を図り、市民総参加の交通安全活動を推進していくことが挙げられます。

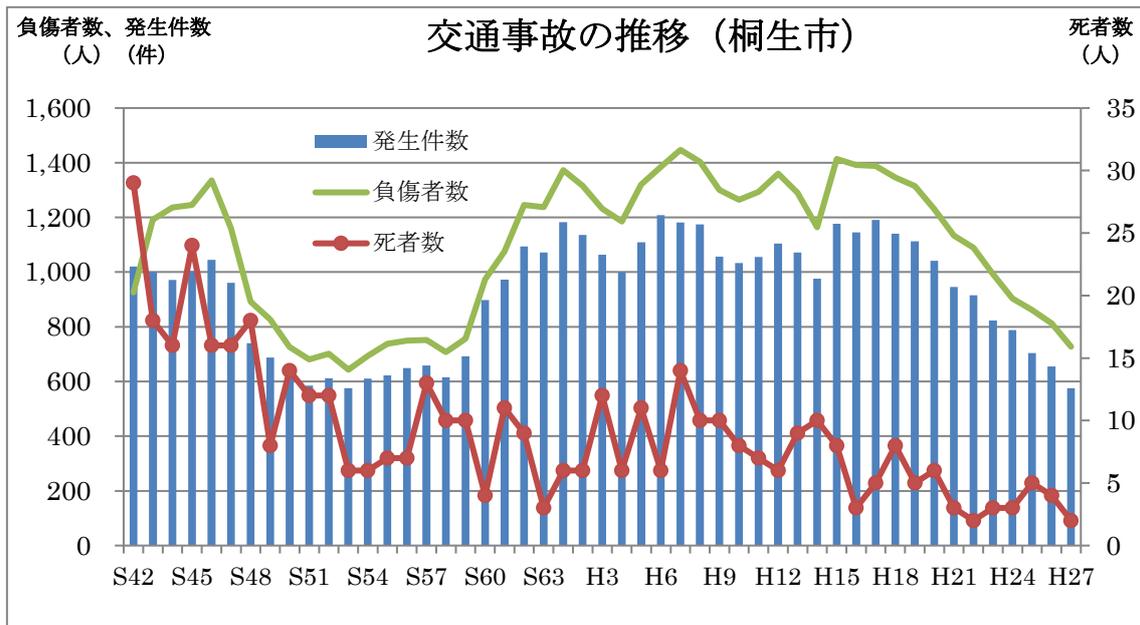
### 1 交通事故の現状

#### (1) 交通事故の推移

昭和 42 年以降の桐生市の交通事故の推移をみると、交通事故による死者数は昭和 42 年の 29 人をピークに、増加と減少を繰り返しながら減少傾向となっています。そして、平成 22 年と 27 年には最小の 2 人となり、第 9 次桐生市交通安全計画の目標（死者数 2 人以下）を達成しました。

交通事故発生件数、負傷者数については昭和 40 年代に高い数値（昭和 46 年 事故件数 1,045 件、負傷者数 1,336 人）で推移していましたが、昭和 50 年代に大きく減少（昭和 53 年 事故件数 575 件、負傷者数 643 人）しました。その後、再び増加に転じ、平成 6 年には事故件数 1,208 件、平成 7 年には負傷者数 1,447 人とそれぞれ過去最悪を記録しました。平成 18 年頃から減少傾向となり、平成 27 年にはピーク時の約半数（事故件数 576 件、負傷者数 727 人）まで減少しました。

なお、平成 17 年以前のこれらの数値は、合併前の桐生市、新里村、黒保根村それぞれの数値を合算しています。



平成 23 年から平成 27 年までの第 9 次桐生市交通安全計画期間中における交通事故状況は、死者数が平成 25 年に増加しましたがその後減少し、平成 27 年には 2 人になります。事故件数及び負傷者数は毎年減少しています。また、人口 10 万人当りの交通事故発生件数、負傷者数は毎年全国平均を上回っています。

#### 【 桐生市における交通事故の推移 】

区 分		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
事故件数	旧桐生地区	704 件	684 件	629 件	561 件	493 件
	新里地区	110 件	89 件	69 件	85 件	71 件
	黒保根地区	9 件	15 件	6 件	9 件	12 件
	計	823 件	788 件	704 件	655 件	576 件
死者数	旧桐生地区	3 人	3 人	5 人	4 人	0 人
	新里地区	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
	黒保根地区	0 人	0 人	0 人	0 人	2 人
	計	3 人	3 人	5 人	4 人	2 人
負傷者数	旧桐生地区	851 人	783 人	775 人	697 人	623 人
	新里地区	134 人	98 人	78 人	102 人	90 人
	黒保根地区	9 人	22 人	9 人	13 人	14 人
	計	994 人	903 人	862 人	812 人	727 人

(資料)「交通年鑑（群馬県警察本部）」及び所轄警察署による

**【人口 10 万人当たりの交通事故発生件数】**

(単位：件)

		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
地区別	旧桐生地区	819.2	765.1	767.8	700.7	635.8
	新里地区	780.7	571.0	456.7	602.3	533.0
	黒保根地区	387.9	981.3	412.1	615.2	679.3
桐生市		805.7	741.7	717.1	685.1	621.7
群馬県		929.6	917.8	880.5	812.5	758.4
全国平均		540.4	519.4	491.2	448.1	419.3

(資料)「交通年鑑(群馬県警察本部)」及び所轄警察署による

**【人口 10 万人当たりの負傷者数】**

(単位：人)

		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
地区別	旧桐生地区	677.7	668.3	623.1	563.9	503.1
	新里地区	780.7	571.0	456.7	602.3	533.0
	黒保根地区	387.9	981.3	412.1	615.2	679.3
桐生市		805.7	741.7	717.1	685.1	621.7
群馬県		1,173.7	1,160.6	1130.1	1028.3	970.6
全国平均		667.4	644.6	610.3	555.5	520.1

(資料)「交通年鑑(群馬県警察本部)」及び所轄警察署による

**【桐生市住民基本台帳人口(各年 12 月末日現在)】**

(単位：人)

		平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
地区別	旧桐生地区	103,884	102,343	100,940	99,478	97,888
	新里地区	17,164	17,163	17,080	16,934	16,885
	黒保根地区	2,320	2,242	2,184	2,113	2,061
桐生市		123,368	121,748	120,204	118,525	116,934

## 2 交通安全計画における目標

- ・平成 28 年から令和 3 年までの6年間 交通事故による 24 時間以内の死者数を毎年2人以下
- ・令和 3 年までに 交通事故発生件数及び負傷者数を平成 27 年実績より 25%以上減少とします。

本市の 9 次計画中の死者数については、「平成 27 年までに、年間の 24 時間以内の死者数（以下死者数という。）を 2 人以下」とする目標を達成いたしました。そこで、10 次計画においても、この状況を継続していくことが必要であると考え、9 次計画の 5 か年の最小値（2 人）以下を 6 年間継続していくことを目標としました。

また、交通事故発生件数及び負傷者数については、9 次計画の 5 年間で 25%以上減少しています。この状況を継続していくことが必要でありますので、10 次計画においても 27 年の 25%以上減少（概ね事故件数 432 件以下、負傷者数 545 人以下）を目標値としました。

## 第2章 道路交通の安全についての対策

### 第1節 今後の道路交通安全対策のポイント

#### 1 高齢者及び子供の安全確保

本市では高齢化が進展していることを踏まえ、高齢者が安心して外出したり移動したり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。特に、今後、高齢運転者が大幅に増加することが見込まれることから、高齢者が交通事故を起こさないための対策を強化することが喫緊の課題です。また、高齢者の社会参加を促進するため、道路交通環境のバリアフリー化を推進する必要があります。

さらに、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した交通安全活動を実施するとともに、高齢者の交通事故の多くが居住地近くで発生していることから、地域の生活に密着した交通安全活動を充実する必要があります。

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。安心して子供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、子供を交通事故から守る交通安全対策を一層推進する必要があります。

#### 2 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者の安全確保については、まず自動車等の運転者における歩行者に対する保護意識の向上を図る必要があります。加えて、身近な道路の安全性を高めることが必要であり、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等を積極的に進めるなど、歩行者の安全な通行の確保を図ることが必要です。

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、自動車と衝突した場合には被害者となる一方、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、自転車保険等への加入促進を図るほか、被害者・加害者それぞれの対策を講じる必要があります。

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、自転車の走行空間の確保を積極的に進め、自転車の安全利用を促進するとともに、特に、都市部においては、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくりにも配慮する必要があります。

#### 3 生活道路における安全確保

生活道路における自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、自動車が生活道路へ流入する

ことを防止するための幹線道路における交通安全対策や交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要があります。

## 第2節 交通事故が起きにくい環境をつくるためのポイント

### 1 交通事故が起きにくい交通環境づくり

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻な状況です。通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していくことが必要です。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細やかな交通事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離した安全な道路交通環境を形成することが必要です。

### 2 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、市民一人一人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、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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を図ることが必要です。

さらに、交通事故実態等を的確に分析するとともに、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進することにより、交通安全意識の向上を図ることも必要です。

### 3 交通事故の被害を軽減する体制づくり

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ることが必要です。

また、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、かけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することが必要です。

## 第3節 講じようとする施策

### 1 交通事故が起きにくい交通環境づくり

#### (1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、少子高齢化の進展等を踏まえ、交通事故死者数に占める割合の高い幹線道路における安全対策と、事故が増加傾向にある生活道路における安全対策について、効果的・効率的に取り組みを進めます。

#### ア 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

公安委員会及び道路管理者の連携により、歩行者・自転車に係る死傷事故の発生が多いエリアについては、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間を確保するため、自動車の幹線道路等への交通転換、歩道整備、車道幅員の縮小・路側帯の拡幅による車両速度の抑制、通過交通の抑制等のゾーン対策を推進します。

また、教育委員会、公安委員会及び道路管理者が連携し、通学路の合同点検を実施し、危険箇所の点検・計画・対策・確認を推進します。

#### イ 幹線道路における交通安全対策の推進

主要幹線道路を管理する国及び県へ、安全かつ円滑な道路交通環境の整備を要望します。また、重大事故が発生した際の速やかな事故発生要因の調査による同様事故の再発防止を徹底します。

#### ウ 交通安全施設等整備事業の推進

##### (ア) 信号機等の設置

交通事故の多発している交差点及び交通事故が発生する危険性の高い場所については、関係機関と連携し、道路改良及び交差点改良と並行して信号機の設置を要望していきます。

##### (イ) 道路標識の整備

宅地開発や道路の新設、改良等により、交通の流れや量が変化しつつある地区については、関係機関と連携して、効果的な標識の新設や既存の標識の見直し等を図り、警戒標識等の整備に努め、規制標識については、改善等を要望していきます。

##### (ウ) 道路標示の整備

既設道路標示が破損または不明瞭となった箇所については、速やかに補修するとともに、学校、幼稚園、保育所等への通学・通園時の安全を確保することに重点を置き、横断歩道の設置が効果的である場所については、設置を要望していきます。

##### (エ) 防護柵等の整備

路側の段差の大きい箇所や急カーブ近辺においては、車両等の転落を防止する

ため、また、幅員が狭く歩行者用路側帯の標示だけの箇所については、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保するための防護柵等の整備に努めます。

#### (オ) 道路反射鏡の整備

道路の新設や住宅等の増加により生じた見通しの悪いカーブや交差点に対しては、道路反射鏡の整備に努めます。また、既設道路反射鏡で視認性の低下したのものについては、補修、交換に努めます。

### エ 自転車利用環境の総合的整備

自転車道や自転車専用通行帯、歩道上の歩行者と自転車の通行区分の指定等自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。

また、鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等による適切な協力関係を保持し、自転車駐車場内の放置自転車対策を実施します。

### オ 公共交通機関の維持確保と利用の促進

道路交通渋滞の緩和、環境への配慮、運転免許証を返納した高齢者等の移動手段を確保する等の目的のため、公共交通機関利用者の利便性の向上と利用の促進を図ります。

### カ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合に、生活を支える道路交通を確保するため、日常の安全点検を実施します。また、災害発生時には交通指導員が警察と協力し、緊急時における交通の安全確保に努めます。

### キ 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

工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用の許可について、安全・円滑な道路交通を確保するための適正な運用と許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図ります。

#### (イ) 子供の遊び場等の確保

道路上での遊戯等が原因となる交通事故を防止するため、地域の公園等の利用促進を図ります。

## 2 交通事故を起こさない意識づくり

### (1)交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、「人優先」の交通安全思想のもと、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に努め、交通事故を起こさない意識を育てることが目的です。幼児から高齢者に至るまでの心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育について、交通安全思想の普及徹底を図ります。

### ア 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

基本的な交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において道路を安全に通行するために必要な基本的技能・知識の習得を目指します。

幼稚園・保育所・認定こども園においては、家庭、関係機関、団体等との連携・協力による、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、計画的・継続的に実施します。

交通安全ヘルパー・警察署・交通指導員等による交通安全教室では、手作り劇やパネル等のわかりやすい指導、横断マットや模擬信号機を使用した横断歩行訓練、実際の道路を使用した横断歩行訓練等を実施します。

また、きりゅう幼児交通安全クラブ連絡協議会と連携を図り、指導者の積極的な育成を推進します。

#### (イ) 児童に対する交通安全教育

歩行者及び自転車利用者として必要な技能・知識を習得させ、安全に道路を通行するための危険予測や回避する能力の習得を目指します。

小学校においては、家庭、関係機関、団体等の連携・協力による体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じた歩行者としての心得、自転車等の安全利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味・必要性等に関する交通安全教育を重点的に実施します。

交通安全ヘルパー、警察署、交通指導員等による交通安全教室では、低学年児童に対しては歩行者として、中高学年児童に対しては自転車利用者としての技能・知識が習得できるような指導を実施します。

また、家庭で交通安全に関して話し合う機会を作る等、家族ぐるみの交通安全活動や、スクールゾーン対策委員会等の地域ぐるみの交通安全活動を積極的に推進します。

#### (ウ) 中学生に対する交通安全教育

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通行するために必要な技能と知識の習得、思いやりや他人の安全及び自転車保険への加入等を配慮する意識の習得を目指します。

中学校においては、家庭、関係機関、団体等の連携・協力による体育、道徳、

総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じた歩行者としての心得、自転車等の安全利用、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の重点的な交通安全教育を実施します。

(エ) 高校生に対する交通安全教育

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通行するために必要な知識と技能の習得、自転車保険への加入、交通ルールを遵守、自他の生命の尊重及び責任を持ち行動する健全な社会人育成を推進します。

また、桐生市内高等学校交通安全対策連絡協議会を通じ、家庭・関係機関・団体等と連携し、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を目指した交通安全教育を推進します。

(オ) 成人に対する交通安全教育

自動車、オートバイ及び自転車を運転する人に対し、知識や技能の向上を図りつつ、自分を含めた同乗者、外部の人及び物に危害を与える可能性を踏まえた安全意識を認識するよう、機会ある度に教育を推進します。

社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能・技術、危険予測・回避能力の向上、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・交通マナーの向上を目指し、安全運転管理者や運行管理者等が行う交通安全教育を推進します。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育

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の理解と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必要な実践的技能及び交通ルール等の知識の習得を目指します。

高齢者に対する交通安全指導担当者を養成し、老人クラブ・福祉団体等の関係機関と連携した交通安全教室を開催します。

また、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、民生委員児童委員協議会の協力の下、独り暮らしの高齢者の個別指導・助言を行います。

## イ 効果的な交通安全教育の推進

(ア) 参加・体験・実践型の教育方法の活用

安全に道路を通行するために必要な技能・知識の習得と必要性を理解させるための参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

(イ) 関係機関・団体との連携

交通安全教育を行う機関・団体との情報の共有、他の関係機関・団体の求めに応じた交通安全教育のための資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供等、相互の連携による交通安全教育を推進します。

(ウ) 交通安全教育指導者の養成

受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実・効果的な教育手法を導入します。

(エ) 効果的な交通安全教育の実施

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じた教育の方法、利用する教材の見直しによる効果的な交通安全教育を実施します。

(オ) 地域の特性に応じた交通安全教育の実施

交通事故統計に基づき、交通事故の特徴を分析し、交通事故の発生実態や地域の特性、実情等に応じた交通安全教育を実施します。

(カ) 不注意による交通事故の減少

出会い頭の事故防止、正しい合図の励行、追突事故の防止等の不注意による交通事故を減少させることを内容とした交通安全教育を推進します。

## ウ 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

交通事故防止の徹底を図るため、県及び関係団体と協力して、春、夏、秋、冬の交通安全運動及び毎月1日の県民交通安全日、15日の市民交通安全日を中心として交通安全運動を展開します。

また、参加・体験・実践型のイベントを関係団体と協力して実施することで、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

(イ) 自転車の安全利用の推進

自転車は車両であるという意識を高め、「自転車安全利用五則」を活用して、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の普及啓発を強化します。

また、自転車事故に関する高額な損害賠償に対応するための自転車保険等への加入を促進します。

(ウ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルト着用効果及び正しい着用方法についての理解の促進とすべ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。

(エ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

使用推進シンボルマーク等の活用による幼稚園・保育所・認定こども園・病院等と連携した保護者に対する使用効果と正しい使用方法についての効果的な広報啓発・指導を実施します。

(オ) 反射材の普及促進

夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及・着用促進のための各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を推進します。

(カ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発の推進を図ります。

(キ) 効果的な広報の実施

広報きりゅうやホームページ等を活用し、家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーン等の実施や、家庭に浸透するきめ細かな広報を実施します。

(ク) 運転免許証の自主返納制度の普及啓発及び支援

高齢運転者が加害者となる交通事故を減少させるため、運転免許証の自主返納制度を周知し、返納者への支援として、桐生交通安全協会と連携した運転経歴証明書<sup>1</sup>の交付手数料の助成やおりひめバス等の無料乗車券の交付等を行います。

### **3 交通事故の被害を軽減する体制づくり**

#### **(1)救助・救急体制の充実**

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助体制及び救急医療体制を整備します。

また、事故現場での、現場に居合わせた人による応急手当の実施及び自動体外式除細動器の使用を含めた手当てに関する講習会等の啓発活動を推進します。

#### **(2)被害者支援の充実と推進**

##### **ア 交通事故相談活動の推進**

交通事故による損害賠償問題等については、専門知識が要求されますが、事故被害者等の救済のため、群馬県交通事故相談所や同相談所の出張相談、市民相談室、交通安全協会の交通事故相談等を交通事故当事者が積極的に利用できるよう、広報紙等を活用し、交通事故相談の周知に努めます。

##### **イ 交通災害世帯等の救済**

関係機関との緊密な連携を図り、被害者世帯等が各種の補償制度や援護措置を利用できるよう、広報紙等により周知に努めます。