

議案第 19 号

第 11 次桐生市交通安全計画(令和 4 年度～令和 8 年度)の策定について

第 11 次桐生市交通安全計画(令和 4 年度～令和 8 年度)を策定することについて、桐生市議会の議決すべき事件を定める条例(平成 31 年桐生市条例第 9 号)第 2 条の規定により、議会の議決を求める。

令和 4 年 2 月 21 日提出

桐生市長 荒 木 恵 司

第 11 次
桐生市交通安全計画
(令和4年度～令和8年度)

令和4年3月策定

桐 生 市

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」を策定し、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、令和2年には統計史上最少となる45人にまで減少しました。また、桐生市においても、平成28年の交通事故による死者数は統計史上初のゼロとなり、令和2年は2人となっています。

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、平成29年を除いて、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喫緊の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ねばなりません。

第11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、令和4年度から8年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この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を考える視点	7
1 高齢者及び子どもの安全確保	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	8
第2節 講じようとする施策	9
1 交通事故が起きにくい交通環境づくり	9
(1) 道路交通環境の整備	9
2 交通事故を起こさない意識づくり	11
(1) 交通安全思想の普及徹底	11
3 交通事故の被害を軽減する体制づくり	15
(1) 救助・救急体制の充実	15
(2) 被害者支援の充実と推進	15



計画の基本理念

桐生市は、少子高齢化の進行と人口減少が本格化するとともに、社会構造は急速に変化しています。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1件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、子ども等の交通弱者の安全を確保することが大切です。

交通安全のための施策を講ずるにあたっては、持続可能な開発目標（SDGs）を念頭に、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指します。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通社会を構成する「人」、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地域づくりを目指します。

(1) 人に係る安全対策

自動車等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を図ります。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の高揚、指導の強化等を図ります。

さらに、市民一人一人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でき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

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、ヒューマン・エラーが直接事故に結び付

かないよう、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等の新技術の活用とともに、設備、装置等の安全性を高め、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ます。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備と老朽化対策、交通に関する情報提供の充実を図ります。

交通環境の整備にあたっては、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。

2 これからの5年間に於いて特に注視すべき事項

(1) 先進安全技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等の先進安全技術が普及し、事故減少への貢献が見込まれます。また、自動運転バスの実証実験等も進められています。

先進安全技術の導入により、ヒューマン・エラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、同時に安全性を確保することが重要となります。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の影響は、交通安全活動にも様々な課題や制約を生じさせていますが、交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響を注視するとともに、必要な対策に臨機応変に着手することが求められます。

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。

近年、高齢運転者が加害者となる重大事故が多く発生しています。高齢化の進展への対処とともに、将来を担う子ども達の安全確保が強く求められており、時代のニーズに応じた交通安全の取り組みが必要とされています。

このため、交通安全対策を積極的に推進し、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者を含む全ての人々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。

以上を前提として、次の3点を特に重要な取組とします。

- 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、交通事故が起こ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。

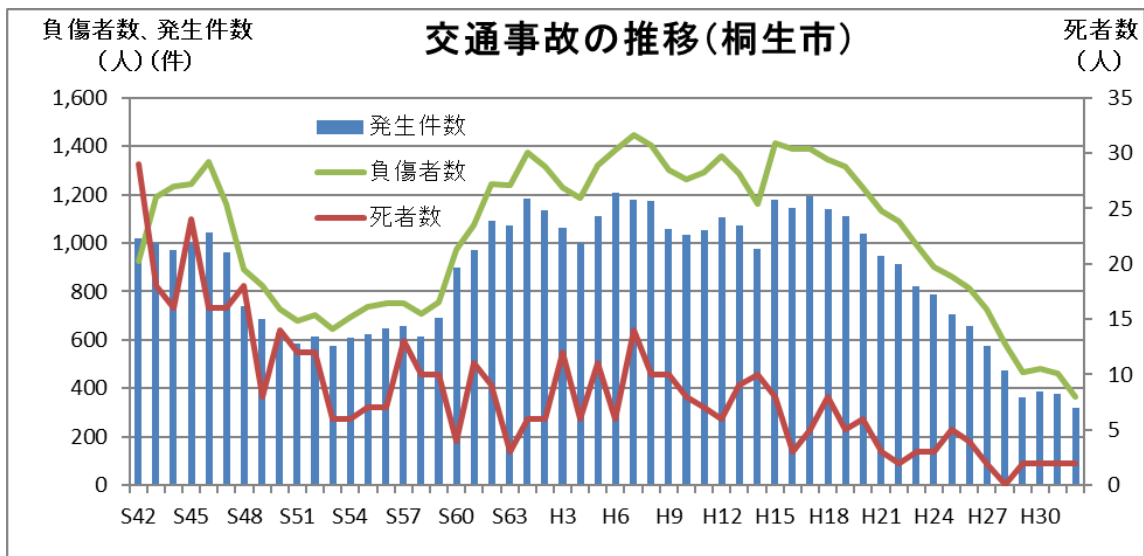
1 交通事故の現状

(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。平成28年には初のゼロとなり、平成29年から令和2年にかけても各年2人で推移しています。

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、令和2年にはピーク時の約4分の1（事故件数321件、負傷者数364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。



(資料)「交通年鑑(群馬県警察本部)」及び所轄警察署による

平成28年から令和3年までの第10次桐生市交通安全計画期間中における交通事故状況については、死者数が平成28年に初のゼロとなり、その後も2人で推移しています。また、人口10万人当たりの交通事故発生件数及び負傷者数は、平成29年を除いて、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 】

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
事故件数	473件	362件	388件	376件	321件
死者数	0人	2人	2人	2人	2人
負傷者数	580人	465人	480人	461人	364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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
桐生市	409.7	318.3	346.3	341.4	296.3
群馬県	690.0	650.3	670.4	609.1	481.4
全国平均	393.3	372.6	340.5	302.2	245.1

(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 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
桐 生 市	502.4	408.8	428.4	418.6	336.0
群 馬 県	878.3	828.4	856.9	764.2	603.9
全 国 平 均	487.5	458.4	415.9	366.0	292.8

(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 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
桐 生 市	115,440	113,745	112,032	110,122	108,330

2 交通安全計画における目標

- ・令和4年から令和8年までの5年間 交通事故による24時間以内の死者数を毎年2人以下とします。
- ・令和8年までに、交通事故発生件数及び負傷者数を令和2年実績の1割減とします。

本市の第10次計画中の死者数については、「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（以下死者数という。）を2人以下」とする目標を令和3年を除いて達成いたしました。

第11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、第10次計画の6か年の平均値（2人）以下を5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、「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（概ね事故件数432件以下、負傷者数545人以下）」とする目標を達成いたしました。この状況を継続していくことが必要でありますので、第11次計画においては令和2年実績の1割減（事故件数289件以下、負傷者数328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を考える視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

令和2年の群馬県内の交通事故死者45人のうち、ほぼ半数の24人が65歳以上の高齢者でした。本市では今後も高齢化が進展することを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して外出できる社会の実現が求められます。

高齢者の安全確保のためには、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。歩行や自転車を利用する場合には、反射材の効果や使用方法への理解を促す普及活動や、自転車の正しい交通ルールについて学ぶ機会を設けていく必要があります。

一方、自動車を運転する場合には、運転適性検査の実施等により身体機能の衰えについて理解を促す施策のほか、先進安全自動車の普及等、衰えを補う技術の活用や普及を積極的に進める必要があります。

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行です。安心して子どもを産み育てることができる社会を実現するため、通学路等の、子どもたちが日常的に集団で移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等により、子ども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

一般社団法人日本自動車連盟（JAF）が令和2年8月に行った調査によると、群馬県内における信号機のない横断歩道での歩行者横断時の自動車の一時停止率は13.9%であり、全国平均の21.3%を下回っています。歩行者の安全確保については、自動車等の運転者に対して横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先であることを再徹底するなど、歩行者に対する保護意識の向上を図る必要があります。

一方、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機に従うことなどの基本的な交通ルールの周知徹底を図るとともに、信号機がない横断歩道を渡る場合には、手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝えること、横断前・横断中の安全確認、反射材の着用など、自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

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が必要です。

自転車利用者の安全確保については、群馬県交通安全条例の改正により、令和3年4月1日から、自転車保険加入の義務化及びヘルメット着用が努力義務化となったことから、すべての年齢層へのヘルメット着用推進及び自転車の点検・整備に加え、交通事故の当事者となった場合に備えて自転車保険への加入を徹底する必要があります。さらに、

正しい交通ルールやマナーを学ぶ機会を設ける必要があることから、引き続き交通安全教育等の充実を図る必要があります。

また、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必要があります。

3 生活道路における安全確保

群馬県の交通人身事故の約4割は、生活道路である市町村道において発生しています。生活道路においては、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者を含むすべての歩行者が安全に安心して通行できる道路交通環境を確保することが求められています。

生活道路の安全対策については、歩道整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善のほか、生活道路における自動車の速度抑制を図るためのハンプ（道路の路面に設けられた凸状の部分）や「ゾーン30」の整備など、道路交通環境の整備を進める必要があります。

第2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

交通事故の発生時、重大な被害を受けやすい歩行者等の交通弱者を保護する観点から、道路交通環境の整備においては、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。

そこで、少子高齢化の進展を踏まえ、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会を形成するため、安全で安心な歩行空間が確保された「人優先」の道路交通環境整備の強化を図ります。

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

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言えませんでした。今後は「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。公安委員会、道路管理者、地域住民等との連携により、交通事故の発生が多いエリアについては、車両速度の抑制等の対策に取り組み、歩道の除草等も含め、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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等の子ども達が日常的に集団で移動する経路における安全を確保するため、学校、教育委員会、警察、道路管理者等と連携し、ハード・ソフト両面の対策を推進します。

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、必要に応じて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し、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ます。横断歩道の設置が効果的である場所や塗装が不明瞭となった

箇所については、設置や補修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防護柵等の整備に努めます。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も、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、既設の道路反射鏡で視認性の低下したものについては、補修、交換に努めます。

エ 自転車利用環境の総合的整備

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整備するため、矢羽根型路面標示を整備します。

また、駅周辺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などの目的のため、公共交通利用者の利便性の向上と利用の促進を図ります。

また、バス停留所の安全確保や踏切事故の防止について、バスや鉄道の事業者と連携して対策を講じます。

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) 子どもの遊び場等の確保

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、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもなら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を通じて、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、他人の安全を思いやる意識の習得を目指します。

また、群馬県交通安全条例の改正により、令和3年4月1日から自転車保険加

入義務化、ヘルメット着用努力義務化となったことから、ヘルメット着用推進及び自転車の点検・整備に加え、自転車保険への加入徹底を目指します。入学式等の機会をとらえ、保護者と生徒の両方に周知を図ります。

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、自転車事故における加害者の責任、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、自転車事故における加害者の責任の認識、交通ルールを遵守して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、中学生と同様に、ヘルメット着用推進及び自転車の点検・整備に加え、自転車保険への加入徹底を目指します。入学式等の機会をとらえ、保護者と生徒の両方に周知を図ります。

さらに、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。

【 桐生市における高校生の自転車事故の推移 】

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数	32 件	21 件	23 件	33 件	28 件

(資料) 所轄警察署による

(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行動に及ぼす影響や、運転手側から見た歩行者や自転車の危険行動の理解を深めるとともに、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積極的に養成し、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重点的に開催します。

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・助言を計画的・継続的に
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関係機関・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状況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、参加・協働型の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注意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、令和3年4月1日から自転車保険加入義務化、ヘルメット着用努力義務
化となったことから、ヘルメット着用推進及び自転車の点検・整備に加え、自転
車保険への加入徹底を目指します。

※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）

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認

⑤子どもはヘルメットを着用

（群馬県においては、条例によりすべての自転車利用者が乗車用ヘルメットの着用に努める必要があります。）

- (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
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
夕暮れ時から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、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啓発活動を引き続き推進するとともに、「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転前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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。
- (キ) 効果的な広報の実施
広報きりゅうやホームページ、桐生ふれあいメール、SNS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の交付手数料の助成や路線バス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（AED）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ので、事故被害者等の救済のため、群馬県交通事故相談所、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。

第 11 次桐生市交通安全計画

発行／桐生市

発行年月／令和 4 年 3 月

編集／桐生市市民生活部地域づくり課

〒376-8501 桐生市織姫町 1 番 1 号

電話：0277-46-1111（代表）

議 案 説 明

議案第 19 号 第 11 次桐生市交通安全計画(令和 4 年度～令和 8 年度)の策定について

現行計画である「第 10 次桐生市交通安全計画(平成 28 年度～令和 3 年度)」が令和 3 年度をもって終了することから、「第 11 次桐生市交通安全計画(令和 4 年度～令和 8 年度)」を策定しようとするものです。