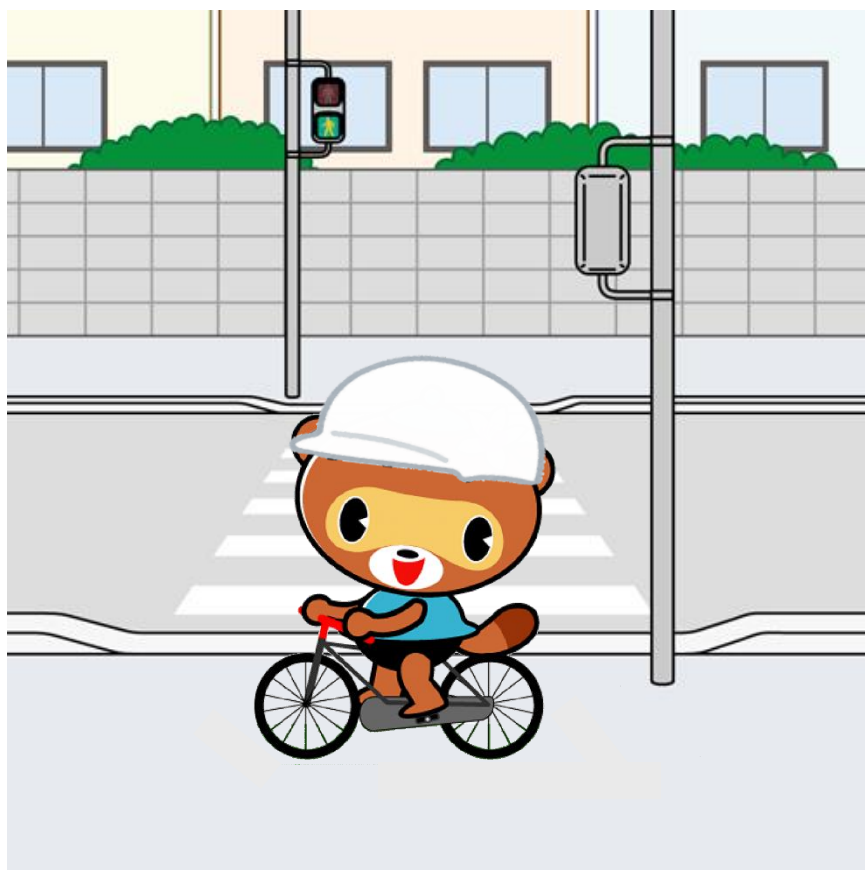


第 1 1 次

館林市交通安全計画（案）

（令和 3 ～ 7 年度）



館 林 市

ま え が き

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月に制定された「交通安全対策基本法」に基づき、本市においては昭和46年度以降、10次にわたる「館林市交通安全計画」を作成し、関係機関及び関係団体が一体となって各種の交通安全対策を実施してきました。

その結果、昭和44年には19人を数えた本市における交通事故死者数は、増減を繰り返しながらも減少傾向にありますが、依然として交通事故は市民の安全を脅かす最も身近な危険であることには違いありません。

こうした状況を踏まえ、引き続き人命尊重の理念のもと、交通安全対策全般にわたる総合的かつ中長期的視点に立った計画を策定し、これに基づく諸施策を推進していく必要があります。

「第11次館林市交通安全計画」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3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき本市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、本計画に基づく具体的な交通安全対策により、交通事故の発生を抑止するとともに交通事故による死傷者を減少させることで、市民が安全で安心して暮らすことができるまちづくりを目指します。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
1 道路交通事故の現状	4
2 交通安全計画における目標	5
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
第2章 講じようとする施策	8
I 歩行者の事故減少に着目した対策	8
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	8
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
3 効果的な交通安全教育の推進	8
4 交通安全に関する普及啓発活動の推進	9
II 自動車の事故減少に着目した対策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	12
3 安全運転の確保	14
4 車両の安全性の確保	15
5 救助・救急体制の充実	15
6 被害者支援の充実と推進	15
III 自転車の事故減少に着目した対策	17
1 自転車利用環境の総合的整備	17
2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
4 自転車の安全性の確保	18

＜計画の基本理念＞

「館林市交通安全計画」は「人優先」の交通安全思想の下、これまで50年にわたる取組により、交通事故死者数を過去最悪であった昭和44年の19人から、令和2年は約10分の1となる2人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、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、「人」、「交通手段」、「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、市民の理解と協力のもと、柔軟に推進していきます。

令和7年度までの間、これまで実施してきた各種交通安全対策を深化させ、新たな時代における対策に取り組みます。

1 交通社会を構成する三要素

(1) 人に対する安全対策

全ての市民に対して、交通安全意識の高揚を図ります。

また、市民一人ひとりが健全な交通社会を構築していこうとする意識の醸成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を充実させます。

(2) 交通手段に係る安全対策

人はエラーを起こしてしまうという前提のもと、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通手段の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させることとします。

(3) 交通環境に係る安全対策

移動環境や交通安全施設等の整備、充実等を図ります。人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車や自転車等の交通手段との分離を図り、混合交通に起因する接触の危険を回避する施策を充実させます。

また、高齢化等の社会情勢の変化や地震等、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整備に積極的に取り組むなど、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年間において特に注視すべき事項

(1) 先進技術導入への対応

今日、自動車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、交通事故減少への貢献が見られます。先進技術の導入により、ヒューマンエラーの防止を図り、安全性を確保していくことも重要になります。

(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、必要な対策を柔軟に講じていくことが必要です。

3 横断的に重要な事項

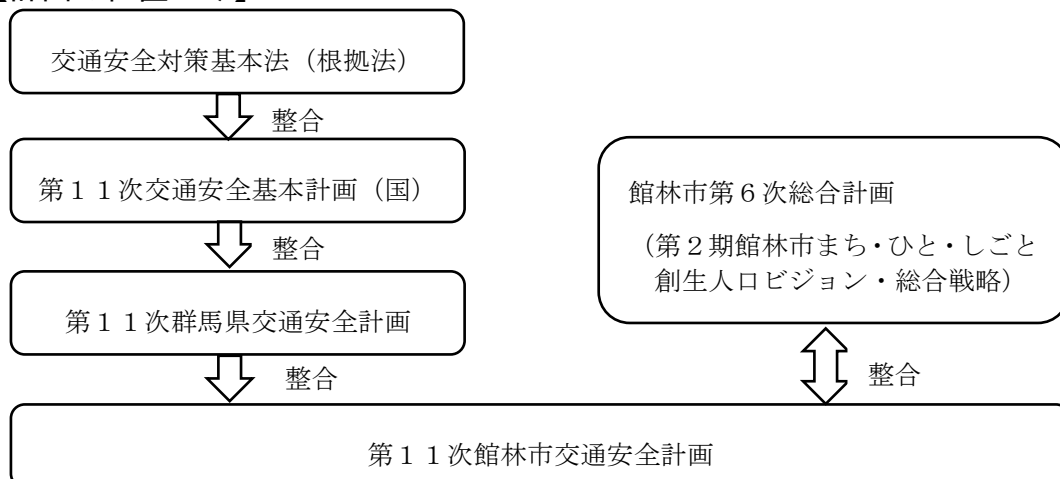
(1) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故発生時に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるためには、迅速な救助・救急活動と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」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更なる充実を図ることが重要です。

(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、関係機関・団体が緊密な連携のもと、それぞれが役割を担いつつ施策を推進するとともに、住民の主体的な交通安全活動を推進することが重要です。よって、県などが行う交通安全に関する施策に計画段階から住民が参加できる仕組みづくり、住民が主体となった交通安全総点検や地域の特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進することが重要です。

【計画の位置づけ】



＜第1章 道路交通の安全＞

1 道路交通事故の現状

2 交通安全計画における目標

- ・ 年間交通事故発生件数 280件以下
- ・ 自転車の関係する交通人身事故発生件数 令和2年比3割以上減少

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

【重視すべき視点】

- 交通人身事故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
- 自転車事故減少に着目した対策
 - ・ 改正群馬県交通安全条例に基づく各種施策の推進
 - ・ 群馬県自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間の整備
 - ・ 交通安全教育の推進

＜第2章 講じようとする施策＞

【交通人身事故減少に着目した対策】

- ・ 歩行者の事故減少に着目した対策
- ・ 自動車の事故減少に着目した対策
- ・ 自転車の事故減少に着目した対策

＜第 1 章 道路交通の安全＞

1 道路交通事故の現状

本市は群馬県の東南部に位置し、埼玉県、栃木県、茨城県とも隣接する県境地域であり、東西方向に国道 354 号、南北方向に国道 122 号の二つの主要幹線が通っていることから通過車両も多いという特徴があります。

表-1 交通事故の推移

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数	327	340	324	283	210
死者数	3	4	1	3	2
負傷者数	411	421	401	359	278

＊館林警察署資料

本市の交通事故件数、死者数、負傷者数は、これまで増減を繰り返しながらも近年は概ね減少傾向にあります。令和 2 年の交通事故件数は 210 件、死者数は 2 人、負傷者数は 278 人となっており、事故件数及び負傷者数は過去 5 年間で最少となりました。

また、令和 2 年における交通事故の発生場所は、国道及び県道が 3 割以上を占め、事故発生状況は交差点付近での事故が全体の 81.4% を占めています。事故類型では、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による事故が 61.4% となっています。

自転車及び歩行者関係では、自転車関係の事故は 38 件（死傷者 37 人）発生しており、このうち 15 歳以下及び高齢者が約 35%（死傷者 13 人）を占めています。また、歩行者関係の事故は 24 件（死傷者 25 人）発生しており、15 歳以下及び高齢者が約 64%（死傷者 16 人）を占めています。

道路交通を取り巻く課題は、自動車保有台数及び運転免許保有者の多い地域特性、運転者の高齢化やスマートフォン等の普及による危険運転の増加などが挙げられます。また、市民のライフスタイルの多様化は交通行動にも影響をおよぼすことが予測され、時代に応じた柔軟な交通安全対策を講じていくことが必要となります。

表-2 運転免許保有状況（令和3年9月末現在）

区分	館林市	群馬県
免許人口	53,742 人	1,400,787 人
うち65歳以上	14,799 人	396,152 人

＊館林警察署資料

2 交通安全計画における目標

- ・令和7年までに、「年間交通事故発生件数を280件以下」「自転車の関係する交通人身事故発生件数を令和2年比3割以上減少（26件以下）」とします。

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 交通人身事故減少に着目した対策

少子高齢化の進展に伴う高齢者の交通事故を防止するため、寿連合会やふれあい・いきいきサロン等と連携し、反射材の活用を推進するとともに交通安全意識の普及啓発を図るなど、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。また、今後更に増加する高齢運転者に向けた運転者教育等の充実を進めることが必要です。

さらに、バリアフリー化を促進するため、歩道の整備や歩車共存空間におけるゾーン対策の実施とともに、見やすく分かりやすい道路標識や道路標示等の整備を推進し、高齢者や障がい者が安全で安心して移動できる道路交通環境づくりを推進する必要があります。

高齢化とともに考慮しなければならない少子化については、近年、子どもの関係する事故件数は減少傾向にあります。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するため、通学路等における歩道等の歩行空間整備の積極的な推進や、交通安全教育の充実等、子どもを交通事故から守る対策が一層必要となります。

ア 歩行者が安全に安心して移動できる環境の整備

本市における交通人身事故の約4割は、いわゆる生活道路である市道で発生しており、生活道路における子どもや高齢者など全ての歩行者が

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及び傾斜の改善等のほか、自動車等の速度抑制や抜け道となることを防ぐための道路交通環境の整備を進める必要があります。

イ 高齢運転者と高齢歩行者の特性を理解した対策の推進

本市における高齢者が第一当事者となる交通人身事故は全体の約3割を占めています。今後、高齢化の進展により件数の増加が予想されることから、高齢者が自動車等を運転する場合と歩行や自転車等の場合の双方の特性を理解したうえでの対策を実施する必要があります。自動車等の運転では運転適性検査の実施等、身体機能の衰えについて理解を促進する施策のほか、先進安全自動車の普及等、身体機能の衰えを補う技術の周知や活用を積極的に進める必要があります。一方、歩行や自転車等では反射材の活用を促進するとともに自転車交通ルール of 習得を促進する体験型の交通安全教育などに取り組んでいく必要があります。

(2) 自転車事故減少に着目した対策

本市における自転車関係事故の年齢層別発生状況では、中学生（13～15歳）が7.9%、高校生（16～18歳）が28.9%であり、中・高校生が全体の約4割を占めています。また、発生箇所では半数以上が生活道路である市道において発生している状況から、自転車事故を減少させるためには、中・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。

ア 改正群馬県交通安全条例に基づく各種施策の推進

自転車は自動車等に対しては被害者となる反面、歩行者等に対しては加害者となる面も有していることから、事故に備え自転車利用者へのヘルメット着用の推奨及び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。

本県においては「群馬県交通安全条例」改正により、令和3年4月から自転車保険加入の義務化と自転車用ヘルメット着用が努力義務化となりました。これに伴い、制度内容の周知だけでなく保険加入及びヘルメット着用の促進について、あらゆる施策を講じていく必要があります。

イ 群馬県自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間の整備

本県における自転車関係事故の多くは中・高校生の年代で発生してい

ます。自転車は道路交通法では車両に定義されることの理解促進と、正しい交通ルールを学ぶ機会を設ける必要があります。

平成31年3月、本県における自転車事故の削減を目指し、安全な自転車利用環境を創出しながら移動手段としての自転車活用を推進していくことを目的に「群馬県自転車活用推進計画」が策定されました。

同計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車等が適切に分離された安全で快適な通行空間の整備を進めていく必要があります。

ウ 交通安全教育の推進

交通安全教育は関係機関・団体がそれぞれの立場において、年代に応じ効果的に実施していくことが重要です。

特に自転車利用者については、車両であることの理解不足による交通ルールや交通マナー違反が多いことから、「自転車安全利用五則」の周知を図る必要があります。

【自転車安全利用五則】

- 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

＜第2章 講じようとする施策＞

I 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

道路管理者、公安委員会、地域住民等が連携し、通過交通や車両速度の抑制等に取り組み、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。

(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」等に基づく合同点検の定期的な実施と危険箇所の改善等に取り組みます。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、公安委員会、学校、保育園等の対象施設、その他関係機関・団体等が連携し、ハードとソフトの両面から必要な対策を推進します。

2 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 未就学児に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールと交通マナーを習得させることを目標として、教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育を行います。

(2) 障がい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知識及び技能の習得のため、手話通訳者の配置、字幕入り映像の活用等に努めるとともに、参加・体験型の交通安全教育を実施するなど、障がいの程度に応じた交通安全教育を推進します。

3 効果的な交通安全教育の推進

交通行動における必要な知識及び技能を習得するとともに、その必要性も理解できるよう体験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するなどの連携を図るとともに、実施効果を踏まえた見直しも随時図り、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

また、社会情勢やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、映像を活用

した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても推進します。

4 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通ルールの周知

歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号に従うといった基本的交通ルールの周知だけでなく、運転者に対して横断する意思を明確に伝えること等、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を推進します。

(2) 反射材の普及促進

薄暮時・夜間・早朝における歩行者及び自転車の事故防止を図るため、反射材の効果や使用方法等の理解を促進する交通安全教育を実施します。

Ⅱ 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 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、歩道等の整備、道路改良、防護柵及び区画線等交通安全施設の設置による対策を推進します。

イ 重大事故の再発防止

社会的影響が大きい重大事故が発生した際は、速やかに現地診断等により事故要因を調査し、関係機関が連携した対策を講じることにより再発防止を図ります。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路から生活道路に至る道路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、自転車及び自動車等の異種交通が分離された交通環境の形成を図ります。

エ 道路の改築等による交通事故対策の推進

歩行者及び自転車の安全な通行を確保するため、生活道路における交通事故防止対策を推進します。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設等の整備については、事故発生状況を分析・検討し、事故多発地点、通学路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある箇所を優先に整備します。

ア 信号機の整備

事故多発交差点及び事故発生の危険性が高い箇所については、道路改良とともに信号機の設置を関係機関に働きかけていきます。

イ 道路標識の整備

宅地開発や道路の新設、改良等による交通流や交通量に変化が見られる地域においては、警戒標識の効果的な設置を図るとともに既存の標識の見直しや規制標識等の適切な設置を関係機関に働きかけていきます。

ウ 道路標示の整備

老朽化等により視認性の低下した道路標示については、速やかに補修するとともに通学路等の安全を確保することに重点を置き、横断歩道の

適切な設置を関係機関に働きかけていきます。

エ 防護柵の整備

道路上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のみの箇所については、歩行者の安全を確保するために防護柵の設置に努めます。

オ 道路反射鏡の整備

道路の新設や周辺環境の変化により、見通しの悪いカーブや交差点が生じた場合、道路反射鏡の設置を推進します。また、老朽化等により視認性が低下した道路反射鏡については、更新等に努めます。

(3) 交通需要マネジメントの推進

鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持を図るための施策を推進し、公共交通への転換による円滑な道路交通の実現を目指します。

交通混雑が著しい道路においてはバス優先レーンの設定、上屋・ベンチ等のバス停の環境整備やパークアンドバスライドの導入等、バスの利便性を向上することにより公共交通への転換を推進し、交通総量の削減を目指します。

また、歩道及び自転車道等の整備を促進し、駅及びバス停までのアクセシビリティの向上を図るとともに、公共交通事業者による運行ダイヤ見直しや乗り継ぎ改善等の取組により交通結節機能を強化し、シームレスな公共交通の実現を目指します。

(4) 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、緊急輸送道路における防災対策を推進します。また、豪雨及び豪雪時等においても、道路ネットワークを維持できるよう、道路斜面等の防災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。

イ 災害発生時における情報提供の充実

道路の被災状況や交通状況を迅速に収集、分析及び提供し、復旧や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等の移動や避難に資するため、情報収集の仕組みを構築するとともに、ウェブサイト等を活用した道路及び交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(5) 総合的な駐車対策の推進

駐車需要への対応が十分でない場所においては、地域の要望を十分に踏まえた駐車規制の点検及び改善、道路利用者や事業者等による自主的な取り組みの促進、地方公共団体や道路管理者に対する一般公共用駐車場及び路上荷さばきスペース等の整備の働き掛け、違法駐車を取り締まり、積極的な広報啓発活動等、ハードとソフトが一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(6) 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

工作物の設置、工事等による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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 子供の遊び場等の確保

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、公園等の整備を推進します。

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います。免許取得時における交通安全教育の充実を図るため、自動車教習所における教習水準の向上に努めるとともに、免許取得後においては、社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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及び交通安全意識の向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習や事業所による交通安全教育を中心として行います。また、学生等に対しては、学生の事故状況や車両の利用実態等に応じ、関係機関や学校等と連携した交通安全教育の充実に努めます。

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違いがあることに留意しながら、交通行動における加齢による身体機能の変化についての理解促進に努めます。また、自ら納得して安全な交通行動が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促進することを目標とした交通安全教育を行います。関係機関は交通安全指導

担当者の養成や指導体制の充実に努めるとともに、各種教材を活用した実践型の交通安全教育の積極的な推進に努めます。

ウ 外国人に対する交通安全教育等の推進

定住外国人においては、母国との交通ルールの違いや交通安全に関する考え方の違いが理解できるような交通安全教育を推進するとともに、外国人雇用者に対しても同様の交通安全教育を実施します。また、今後増加が見込まれる訪日外国人に対しては、多言語ガイドブックやウェブサイト等を活用した交通ルールの周知活動を推進します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

広く住民に交通安全思想と正しい交通ルールと交通マナーの普及・浸透を図り、交通事故を防止するための交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。実施に当たっては、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、地域の実情に即した効果的な運動を実施します。

イ 横断歩行者の安全確保

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の交通安全教育を推進します。

ウ 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、全ての座席におけるシートベルト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

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活動及び指導を推進します。

オ 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

交通関係機関・団体及び事業者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域や職場等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「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。

カ 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、SNS、ウェブサイト等のあらゆる広報媒体を活用して、日常生活に密着し、かつ交通事故等の実態を踏まえた具体的で訴求力の高い内容の広報を推進します。

キ その他の普及啓発活動の推進

- a 高齢者の交通事故防止に関する住民意識を高めるため、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促進と高齢者運転車両への思いやり運転の励行についての意識啓発を図ります。
- b 夜間における重大事故の主原因となっている速度違反、飲酒運転及び歩行者の横断違反等による事故実態や危険性等を広く周知するとともに、違反防止を図ります。また、早めのライト点灯と上向きライトの積極的使用を促す活動を推進します。
- c 二輪車事故における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。
- d 広く住民に交通事故防止に関する意識啓発を図るため、事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的に活動する民間団体においては、交通安全指導者の養成及び各種事業に対する支援等により主体的な活動を促進します。また、地域団体、自動車関連団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用した働きかけを行います。

(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交通安全点検等、交通安全活動への地域住民等の参加推進に努めます。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 免許取得者に対する教育の充実

自動車教習所の教習においては、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及び検討を進めるほか、教習指導員等の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準の向上に努めます。

イ 危険運転者に対する処分者講習での再教育の実施

危険運転者においては、運転適性検査により運転特性を診断した上で、

必要な個別的指導等を実施し、危険な運転特性の矯正を図ります。

ウ 高齢者運転対策の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育に努めます。

エ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底
全ての座席におけるシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪車乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、着用推進キャンペーン等の啓発活動を推進します。

4 車両の安全性の確保

高齢運転者の事故が増加している状況を踏まえ、ペダル踏み間違い防止装置等の安全運転支援システムの普及促進を図ります。また、安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、先進技術への過信や誤解による事故を防止するため、先進技術への理解を深める取り組みを推進します。

5 救助・救急体制の充実

(1) 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）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運転免許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や事業者等の事故現場に遭遇する可能性が高い者等に対しても広く知識の普及に努めます。さらに、学校等においては、教職員を対象とした講習会を実施し指導力及び実践力の向上を図ります。

6 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

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）の期限切れや加入忘れへの注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行防止を徹底します。

(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や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、ホームページや広報紙等の活用により交通事故
相談活動の周知を図り、交通事故当事者に広く相談の機会を提供します。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

救済制度の周知や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

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
知を図るととともに、支援活動を推進します。

Ⅲ 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つつ、交通状況に応じ歩行者、自転車及び自動車等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するため、自転車道及び自転車専用通行帯の整備を推進します。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等の歩道上等において交通の安全の支障となる放置自転車対策として、市、道路管理者、公安委員会、鉄道事業者等による協力関係を保持し、適切な整理・撤去等を図ります。

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、危険予測と回避の意識及び能力を高めることを目標とし、学校教育活動を通じて交通安全教育を実施します。また、効果的な教材等を作成し活用するとともに、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・団体においては、学校における交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、保護者が日常生活における模範的な行動により基本的な交通ルールや交通マナーが示せるよう、保護者を対象とした講習会等を実施します。

(2) 中学生に対する交通安全教育の推進

日常生活における自転車利用において、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路通行時には他者の安全にも配慮できるようにすることを目標とし、学校教育活動を通じて交通安全教育を実施します。また、効果的な教材等を作成し活用するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員や保護者等を対象とした講習会等を実施します。

関係機関・団体においては指導者派遣や情報提供等、学校における交通安全教育の支援を行うとともに、補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(3) 高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における二輪車及び自転車利用において、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ふさわしい行動ができる健全な社会人を育成することを目標とした交通安全教育を行います。

特に、自転車の安全指導については、関係機関・団体及びP T A等と連携し実践的な交通安全教育の充実を図ります。

また、効果的な教材等を作成し活用するとともに、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・団体においては指導者派遣や情報提供等、学校における交通安全教育の支援を行うとともに、地域においても補完的な交通安全教育の推進を図ります。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

「自転車安全利用五則」等の活用により、車両としてのルール遵守と交通マナー実践の理解促進を図る交通安全教育を推進します。また、自転車は加害者となる側面も有することから、「群馬県交通安全条例」改正による保険加入義務化と事故時の被害軽減を図るヘルメット着用の努力義務化の周知と促進に努めます。

夜間・薄暮時における事故を防止するため、早めのライト点灯と反射材用品等の積極的な活用により自転車の被視認性の向上を図ります。また、保護者に同乗する幼児の安全確保のため、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着用について啓発を推進します。

4 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的な点検・整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するため、関係事業者の協力を得た取り組みを推進します。