

# 渋川市交通安全計画



渋 川 市  
(平成 2 8 ~ 3 2 年度)

## 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月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、本市では安全安心なまちづくりを推進する中で、9次にわたり交通安全計画を作成し、各種の交通安全対策を実施してきました。

この結果、昭和43、45年に25人を数えた本市における交通事故による死者数は、平成25年には1人にまで減少しました。

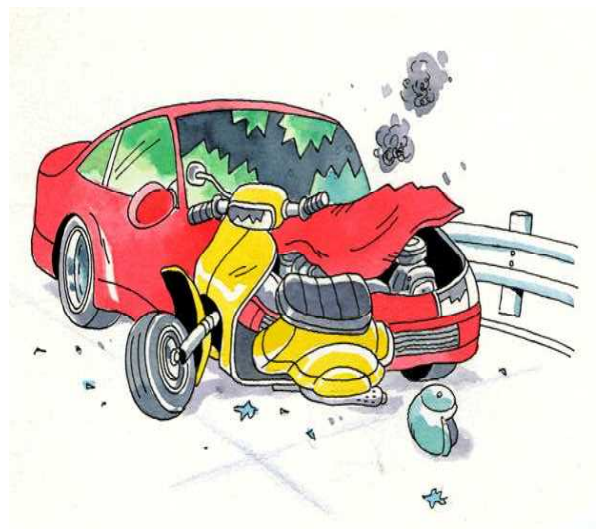
これは関係機関・団体等と協力して行ってきた各種交通安全運動及び市民総参加による長年の努力の成果であると考えられます。

しかし、交通死亡事故はなくなることなく、毎年尊い命が失われており、交通事故は市民の安全を脅かす危険な要因となっています。

このような状況から、交通事故の防止は、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重要な課題となっています。

こうした観点から「渋川市交通安全計画」では、交通安全対策基本法第26条第1項及び渋川市交通安全条例第3条第2項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の指針を定めたものです。

この計画に基づき、市内の交通実態等に即して交通安全に対する施策を具体的に定め、交通事故の発生を抑止し交通事故による死者ゼロを目指し、これを推進するものとします。



## 目 次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 計画の基本理念                      | 1  |
| 交通事故のない社会を目指して               | 2  |
| 第1章 交通事故の現状と分析               | 3  |
| 1 交通事故の推移                    | 3  |
| 2 最近の交通事故の現状                 | 4  |
| 3 道路交通を取り巻く今後の状況             | 6  |
| 4 計画の目標                      | 6  |
| 第2章 交通安全対策のポイント              | 8  |
| 1 高齢者及び子どもの安全確保              | 8  |
| 2 歩行者及び自転車の安全確保              | 8  |
| 3 生活道路における安全確保               | 8  |
| 第3章 講じようとする施策                | 10 |
| 1 道路交通環境の整備                  | 10 |
| (1) 生活道路における安全対策の推進          | 10 |
| (2) 人優先の道路交通環境の整備            | 10 |
| 2 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備 | 10 |
| (1) 生活道路における交通安全対策の推進        | 10 |
| (2) 通学路等安全のための歩行空間等の整備       | 10 |
| 3 安全で快適な道路交通の確保              | 10 |
| (1) 効果的な交通規制の要請              | 10 |
| (2) 自転車走行環境の整備               | 11 |
| (3) 災害に備えた道路交通環境の整備          | 11 |
| (4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限         | 11 |
| (5) 道路の使用及び占用の適正化等の推進        | 11 |
| (6) バス路線網の維持及び整備             | 12 |
| 4 交通安全思想の普及徹底                | 13 |
| (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進       | 13 |
| (2) 効果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        | 17 |
| (4) 交通事故相談活動の周知              | 20 |

## 資料編

|                |   |
|----------------|---|
| ・ 関係法令抜粋       | 1 |
| ・ 渋川市交通安全条例    | 2 |
| ・ 飲酒運転根絶に関する決議 | 4 |

# 計画の基本理念

本市では、人口の減少・高齢化の状態が続いていますが、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せる社会を実現していくことが極めて重要となります。

本市では平成27年中に、およそ117人に1人の割合で道路交通事故で死傷しており、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な課題であります。

これまでもその重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として交通事故の発生件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要です。

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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策をより一層推進していかなければなりません。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。

本計画においては、交通社会を構成する「人」、自動車や自転車等の「交通機関（車両）」及びそれらが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、関係機関・団体と連携を図りながら、市民の理解と協力の下に、渋川市総合計画及び各種個別計画に基づき市民本位の施策を実施していきます。

## 1 人に対する安全対策

運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の高揚及び歩行者等の安全な移動を確保するため、市民各層の交通安全意識の高揚を図ります。

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組めます。

## 2 交通機関に係る安全対策

「人はエラーを犯すもの」を前提とし、それらのエラーが事故に結びつかないように、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指導及び協力を行います。

## 3 交通環境に係る安全対策

道路網や交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策等を図ります。人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図り、混合交通に起因する危険を排除する施策を充実させます。

## ＜交通事故のない社会を目指して＞

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すことが必要です。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。

特に重要な取組として、次の３点が挙げられます。

- 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整えていくこと。
- 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、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。



〔 市内新町五差路の様子 〕

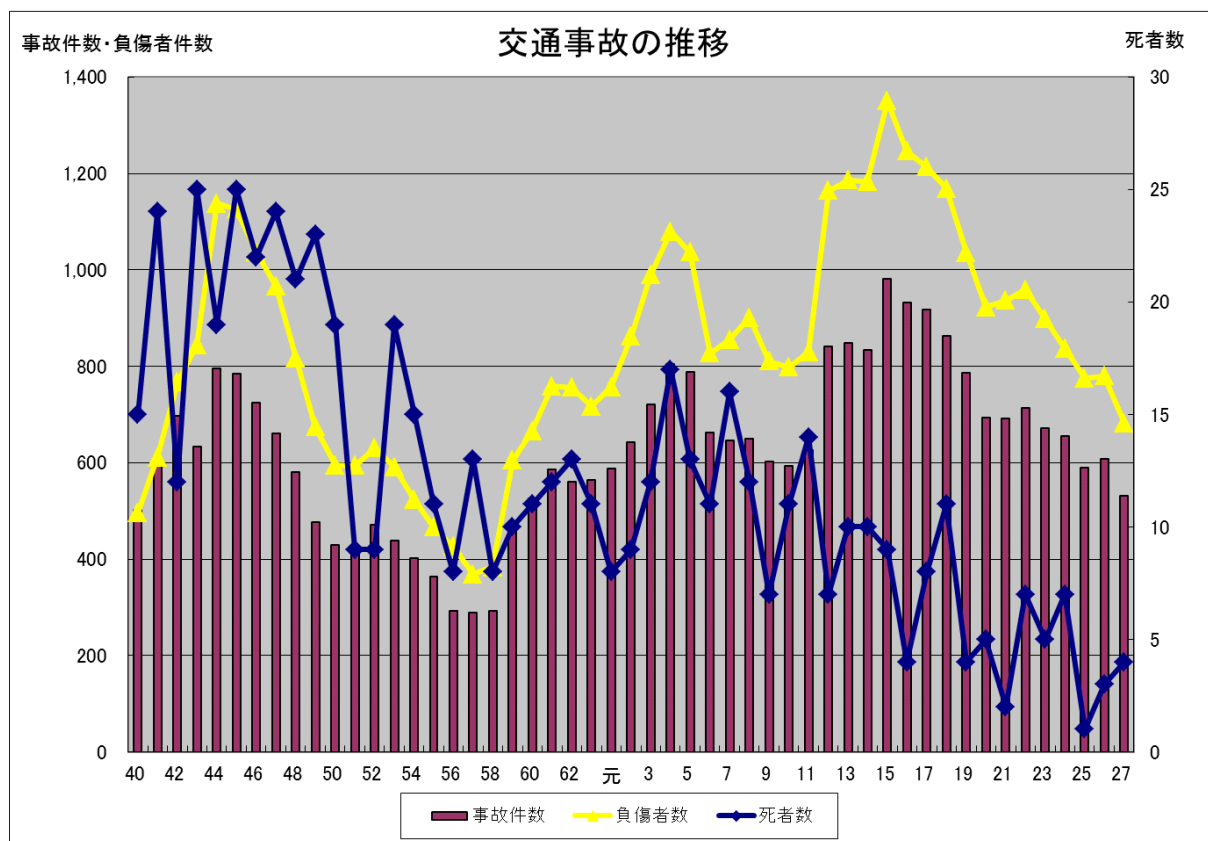
## 第1章 交通事故の現状と分析

### 1 交通事故の推移

市内の交通事故は、発生件数・負傷者数が昭和44年、死者数は昭和43年と45年にピーク（25人）に達しました。その後、交通事故は下降線をたどり、発生件数については昭和51年まで13年連続で減少しました。

昭和57年には、発生件数・負傷者数がピーク時のおよそ3分の1、死者数では約半数となりましたが、昭和59年には発生件数・負傷者数ともに増加し、減少傾向はストップしてしまいました。その後、平成15年には事故発生件数・負傷者数ともに過去最悪を記録するなど、高い水準で推移しましたが、翌年以降、事故発生件数・負傷者数ともに減少傾向となり、第9次渋川市交通安全計画の目標値（死者数1人以下、死傷者数740人以下）を死者数については平成25年に（死者数1人）、死傷者数については平成27年に（死傷者数686人）に達成しています。

（表1参照）



※グラフ中の平成17年以前の数値については、旧市町村毎の数値を合算したもの

表 1 【本市における近年の交通人身事故発生状況】

|       | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 発生件数  | 671     | 656     | 589     | 608     | 531     |
| 死 者 数 | 5       | 7       | 1       | 3       | 4       |
| 負傷者数  | 898     | 837     | 775     | 780     | 682     |

## 2 最近の交通事故の現状

本市における最近の交通人身事故の状況は、概ね次のとおりです。

- ①高齢者の関係する交通事故が全体の 30%以上を占め、年々増加傾向にある。
- ②若者及び女性ドライバーが関係する交通事故が依然として多い。

このうち高齢者の事故の増加原因は、高齢者数の増加と高齢者の免許保有率の増加に起因していますが、高齢者が歩行者となったときの被害者及び車を運転する立場になったときの加害者として、それぞれ増加してきています。また、若者、女性ドライバーの事故が多い原因としては、社会全般の傾向としてみられる道徳観の低下などにより、交通規則を遵守する意識が低下していることの現れと思われます。（表 2 参照）



表 2 【各種別交通事故発生状況】

|                    |     | H 23           | H 24           | H 25           | H 26           | H27            |
|--------------------|-----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 年間事故<br>総 件 数      | 本 市 | 671            | 656            | 589            | 608            | 531            |
|                    | 管 内 | 955            | 936            | 852            | 842            | 737            |
| 高齢者が関係<br>し た 事 故  | 本 市 | 212<br>(31.6%) | 211<br>(32.2%) | 188<br>(31.9%) | 210<br>(34.5%) | 206<br>(38.8%) |
|                    | 管 内 | 295<br>(30.9%) | 283<br>(30.2%) | 282<br>(33.1%) | 279<br>(33.1%) | 275<br>(37.3%) |
| 若者が関係<br>し た 事 故   | 本 市 | 158<br>(23.5%) | 171<br>(26.1%) | 157<br>(26.7%) | 160<br>(26.3%) | 133<br>(25.0%) |
|                    | 管 内 | 229<br>(24.0%) | 252<br>(26.9%) | 233<br>(27.3%) | 223<br>(26.5%) | 190<br>(25.8%) |
| 女性ドライバー<br>が関係した事故 | 本 市 | 384<br>(57.2%) | 381<br>(58.1%) | 341<br>(57.9%) | 353<br>(58.1%) | 326<br>(61.4%) |
|                    | 管 内 | 548<br>(57.4%) | 567<br>(60.6%) | 502<br>(58.9%) | 491<br>(58.3%) | 467<br>(63.4%) |
| 自転車に関係<br>した事故     | 本 市 | 62<br>(9.2%)   | 49<br>(7.5%)   | 49<br>(8.3%)   | 55<br>(9.0%)   | 45<br>(8.5%)   |
|                    | 管 内 | 101<br>(10.6%) | 83<br>(8.9%)   | 86<br>(10.1%)  | 81<br>(9.6%)   | 64<br>(8.7%)   |
| 子どもが関係<br>した事故     | 本 市 | 23<br>(3.4%)   | 10<br>(1.5%)   | 10<br>(1.7%)   | 10<br>(1.6%)   | 7<br>(1.3%)    |
|                    | 管 内 | 36<br>(3.8%)   | 21<br>(2.2%)   | 29<br>(3.4%)   | 20<br>(2.4%)   | 12<br>(1.6%)   |

※（ ）内の数字は、年間事故総件数に対する、それぞれが関係する事故の割合

※「管内」は、渋川警察署管内（榛東村、吉岡町を含む）

※「高齢者」は、65歳以上

※「若者」は、16歳以上24歳以下

※「子ども」は、15歳以下

### 3 道路交通を取り巻く今後の状況

群馬県の人口10万人当たりの運転免許保有率については昭和44年以来、車両保有率については昭和48年以来、全国第1位となっており、本市においても市民の多くが日常的に自動車を利用し、交通事故がいつでも起きていても不思議ではない状況となっています。

こうした中、北関東自動車道の全線開通による高速道路網の発展や幹線道路についても上武道路、高崎渋川バイパスの全線開通も目前に迫り、利便性は大きく向上します。その一方で高速度での重大事故の発生や県外車両による交通量の増加が懸念されるなど、交通環境を取り巻く情勢は依然として厳しい状況にあります。

さらに、高齢化の進展に伴う高齢者人口や高齢運転免許保有者数の増加は、道路交通に大きな影響を及ぼすものと思われます。

### 4 計画の目標

本計画では、このような観点から平成32年度までの計画期間内に達成すべき目標を次のとおり設定します。

|                                  |        |
|----------------------------------|--------|
| 年間の交通事故による死者数<br>(交通事故発生後24時間以内) | 0人     |
| 年間の交通事故による死傷者数                   | 510人以下 |
| 年間の交通人身事故発生件数                    | 400件以下 |

究極の目標は交通事故のない社会の達成ですが、本市においては各項目について前計画期間中の最低値を基準に、県と同程度の削減率を目標として取組みます。

#### <参考>

##### ・死者数

|     | 目標値      | 基準値         | 削減率   |
|-----|----------|-------------|-------|
| 国   | 2,500人以下 | 4,117人(H27) | 39.3% |
| 群馬県 | 概ね50人以下  | 68人(H27)    | 25%以上 |
| 渋川市 | 0人       | 1人(H25)     | 100%  |

・死傷者数

|     | 目標値           | 基準値             | 削減率     |
|-----|---------------|-----------------|---------|
| 国   | 500,000 人以下   | 669,243 人 (H27) | 22.3 %  |
| 群馬県 | 概ね 14,600 人以下 | 19,558 人 (H27)  | 25 % 以上 |
| 渋川市 | 510 人以下       | 686 人 (H27)     | 25 % 以上 |

・交通人身事故発生件数

|     | 目標値           | 基準値             | 削減率       |
|-----|---------------|-----------------|-----------|
| 国   | —             | 536,789 件 (H27) | —         |
| 群馬県 | 概ね 11,400 件以下 | 15,229 件 (H27)  | 25 % 以上   |
| 渋川市 | 400 件以下       | 531 件 (H27)     | 24.7 % 以上 |



## **第2章 交通安全対策のポイント**

### **1 高齢者及び子どもの安全確保**

本市の交通事故死者数に占める高齢者の割合は、平成27年が70%以上と非常に高くなっており、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して出かけられる社会の実現が求められます。

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。

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て交通安全活動を実施していくことに加え、高齢者の交通事故が居住地近くで発生することが多いことから、地域の生活に密着した交通安全活動を充実させていく必要があります。

また、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、通学路等において道路交通環境の整備を図り、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**

本市の交通事故死者数に占める歩行者及び自転車乗用中の割合は、平成27年が4件中2件で、そのうち1件が高齢者であり高い水準で高齢者が歩行中及び自転車乗車中に交通事故に遭っています。

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、道路交通環境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。

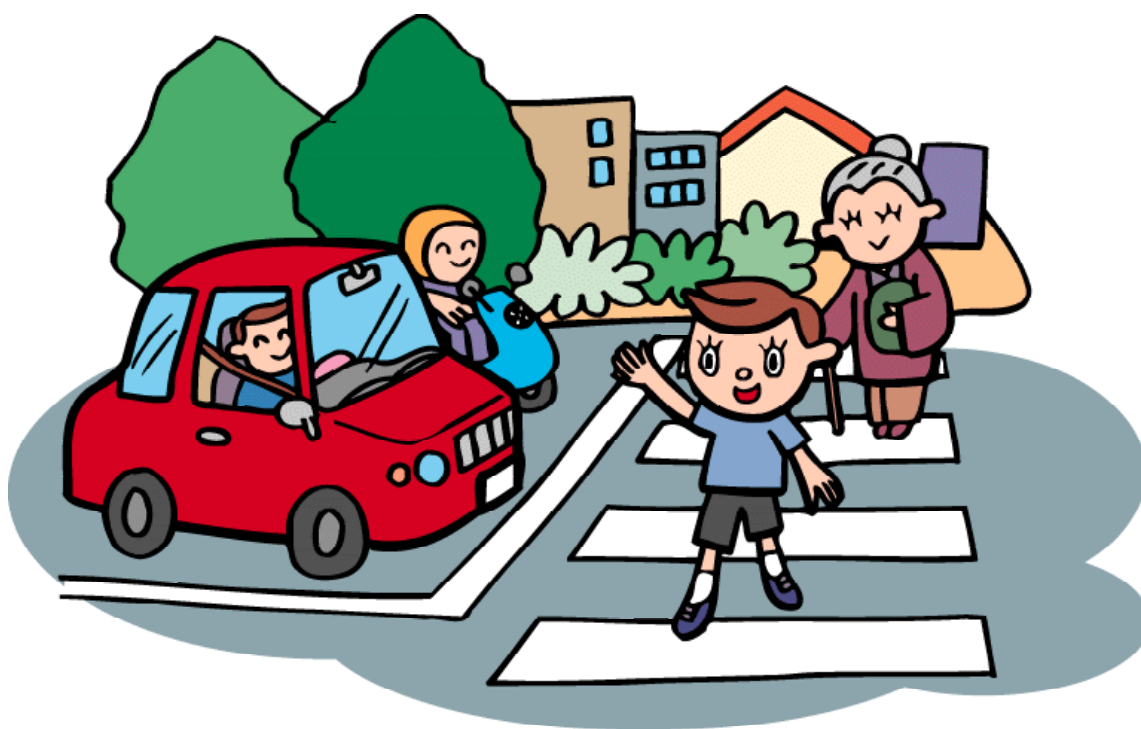
### **3 生活道路における安全確保**

平成27年中の群馬県における歩行中の死傷者998人のうち50.4

%が自宅から1キロメートル以下の場所で交通事故に遭っており、交通人身事故発生件数の43.8%、交通死亡事故件数の約34.4%が市町村道等の生活道路で発生しています。

このような状況を踏まえると、今後は生活道路において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総合的な対策を推進する必要があります。

また、道路管理者と連携を密にし、道路整備や他の交通関係機関との連携強化を図り、総合的かつ効果的な交通安全対策を図る必要があります。



### **第3章 講じようとする施策**

#### **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・効率的に取り組を進めます。

##### **(1) 生活道路における安全対策の推進**

今後の道路交通環境の整備については、歩行者や自転車の多くが通行する生活道路における安全対策を一層推進します。

##### **(2) 人優先の道路交通環境の整備**

少子高齢化が進展する中、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全で安心して外出することができる社会の実現を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備を図ります。

#### **2 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備**

##### **(1) 生活道路における交通安全対策の推進**

警察及び道路管理者との連携により、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、子ども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、道路交通環境整備を推進します。

また、高齢者・身体障害者等の安全で円滑な通行を図るため信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を警察に要望します。

##### **(2) 通学路等安全のための歩行空間等の整備**

- 通学路については信号機や横断歩道等の整備、また歩道等の整備が困難な地域においてはグリーンベルト等の整備を推進します。
- 見やすくわかりやすい道路標識の設置・標示により視認性の向上を図るよう警察に要望します。
- 教育委員会、警察及び道路管理者と連携し、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。

#### **3 安全で快適な道路交通の確保**

##### **(1) 効果的な交通規制の要請**

道路における危険を防止し、その他の交通の安全と円滑を図るため、既存の交通規制を地域の交通実態を踏まえて見直すなど、規制内容を合理的なものとするための効果的な交通規制を警察に要請します。

## **(2) 自転車走行環境の整備**

円滑で安全な道路交通及び歩道上の歩行者の安全を確保するため、自転車・歩行者道の整備を推進するとともに、自転車利用の促進を図ります。

また、自転車の利用については、自転車＝車両としてのルールへの遵守や交通マナーの実践をしなければならないことの理解促進を図ります。

## **(3) 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おいても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るため、日常の安全点検に努めます。
- 災害発生時において、道路の被害状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報等の提供等に資するため、警察や関係機関との連携を図ります。
- 災害発生時における緊急交通路確保のため、警察官の補助者として交通指導員に対し出動を要請します。
- 県や警察に対して、地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、交通情報板等交通安全施設の整備及び交通止め等交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路被害の監視システムの開発・導入、交通規制用資機材の整備を推進するよう要望するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自家発電装置の整備を推進するよう要望します。

## **(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限**

道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路工事のためやむを得ない場合の道路法（昭和27年法律第180号）に基づく迅速・的確な通行禁止・制限を実施します。

## **(5) 道路の使用及び占用の適正化等の推進**

- 工作物の設置等道路占用の許可について、安全で快適な道路交通を確保するための条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化の指導を推進します。
- 工事等のための道路使用の許可について、安全で快適な道路交通を確保するための条件が履行されるよう、警察に指導を要請します。

## (6) バス路線網の維持及び整備

円滑で安全な道路交通を確保するため、自家用車に依存しないバス路線網の維持及び見直しを図ります。

また、高齢者が関係する交通事故を防止するため、高齢者の利便性を考慮したバス路線網を整備します。



〔 市内を走る路線バス 〕

## 4 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を持ちます。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、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次の点に留意しながら行います。

- 高齢化が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めること。
- 自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対する自転車の安全利用について、将来の運転者教育の基礎となるよう、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に指導を実施すること。
- 地方公共団体、警察、学校、関係機関・団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし連携しながら、地域の実情に即した自主的な地域ぐるみの活動を推進すること。
- 交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価し、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識を深めること。

### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

#### ① 幼児に対する交通安全教育

心身の発達段階、地域の実情に応じた基本的な交通ルールや交通マナーを守ろうとする態度の習得及び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・知識の習得を推進します。

<幼稚園・保育所では>

- 家庭や関係機関・団体等との連携・協力による、教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育の計画的・継続的な実施
- 紙芝居や視聴覚教材等具体的でわかりやすい教材・教具の整備

<関係機関・団体では>

- 幼児の心身の発達段階や交通状況等の地域の実情に対応する幅広い教材・教具・情報の提供

- 家庭において適切な指導をするための保護者に対する交通安全講習会の開催
- 交通指導員、交通安全会等による通園時の安全な行動の指導



腹話術を使った交通安全教室



ミニ信号機を使った交通安全教室

## ② 小学生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、交通ルールを守り、交通マナーに基づいて安全に道路を通行できるように危険予知や危険回避をする能力の育成を推進します。

< 小学校では >

- 家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図り、学校教育全体を通じた、歩行者としての心得、自転車・乗り物の安全利用、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の実施

< 関係機関・団体では >

- 小学校で行われる交通安全教育の支援、指導者の派遣、児童に対する交通安全教育の実施
- 交通指導員、交通安全会等による通学路の安全指導



ダミー人形を使った衝突実験



指導員を派遣しての交通安全教室

### ③ 中学生に対する交通安全教育

危険予知や危険回避をする能力の育成を継続するとともに、日常生活における交通安全に必要な事柄の習得を推進します。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を配慮する等の意識の向上を推進します。

< 中学校では >

- 家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図り、学校の教育活動全体を通じた歩行者としての心得、自転車の安全利用、自動車等の特性、危険の予測と危険回避、標識等の意味、応急手当等についての交通安全教育の実施

< 関係機関・団体では >

- 中学校で行われる交通安全教育の支援、指導者の派遣、生徒に対する交通安全教育の実施
- 交通指導員、交通安全会等による通学路の安全指導

### ④ 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の必要な知識と技能の習得、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重して責任を持って行動する健全な社会人の育成を図ります。

< 高等学校では >

- 家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図り、学校教育全体を通じて自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、運転者の責任、応急手当等の理解、免許取得前教育としての性格を重視した交通安全教育の実施



〔 街頭活動に参加する高校生 〕

- 二輪車・自動車の安全に関し、安全運転を推進する機関・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実技指導等を含む交通安全教育の実施

< 関係機関・団体では >

- 高等学校で行われる交通安全教育に対する指導者の派遣や情報提供等の支援、高校生に対する交通安全教育の実施

## ⑤ 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、道路及び交通の状況に応じた安全通行のために必要な実践的技能・シニアカーの利用を含む交通ルール等の知識の習得を図ります。

<市・警察等では>

- 関係団体等と連携した交通安全教室の開催
- 社会教育活動・福祉活動・各種催し物等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施
- 交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用し、地域ぐるみで助言等を実施
- 事故実態に応じた具体的指導、反射材の活用等による交通安全用品の普及
- 夜間の外出時は目立つ色の服装の着用及び反射材の利用の周知・徹底
- 運転免許証の自主返納制度の周知と返納しやすい支援制度の充実



高齢者交通安全教室の様子



## **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

- 交通安全教育を行う際、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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。
- 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、相互の連携により交通安全教育を実施します。
- 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や充実等による効果的な交通安全教育を実施します。

## **(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進**

### **① 交通安全運動の推進**

- 渋川市交通対策協議会の構成機関・団体及び、関係機関・団体の相互連携により交通安全運動を組織的・継続的に展開します。
- 交通安全運動には「高齢者・子ども及び若者の交通事故防止」、「シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底」、「薄暮・夜間における交通事故防止」、「二輪車・自転車の安全利用の促進」、「飲酒運転の根絶」、「交差点・追突交通事故防止」などを交通安全運動の重点項目として設定します。
- 広報誌等で事前に運動の趣旨、実施機関、運動重点、実施計画等を広く住民に周知させることにより、市民参加型の交通安全運動の実施・発展に努めます。
- 地域の事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた住民本位の交通安全運動として展開します。
- 参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を『身近な危険』として意識させる交通安全運動を実施します。
- 運動効果の事後検証・評価により一層効果的な運動を実施します。

### **② 自転車の安全利用の推進**

- 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すべきことの理解の醸成を図ります。
- 関係機関・団体等と連携した自転車マナーアップ運動（毎月１５日）を推進します。
- 自転車乗車中の交通事故、自転車による迷惑行為を防止するため「自転車安全利用五則」を活用し、歩行者や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図ります。

- 自転車の歩道通行時のルール of 周知・徹底を図ります。
- 薄暮・夜間における早めのライト点灯の徹底、自転車側面の反射材の取付けを推進します。
- 幼児同乗中の自転車の危険性、事故実態について周知します。
- 幼児・児童向け自転車用ヘルメットの着用について推進します。
- 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。

### ③ 全ての座席におけるシートベルト、チャイルドシート着用の徹底

- 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と、後部座席を含めた全ての座席における着用の徹底を推進します。
- 車外放出事故の実態を踏まえた高速道路での着用の徹底を推進します。
- チャイルドシートの着用について幼稚園・保育所等と連携し、保護者に対する正しい着用方法と着用効果について、広報啓発・指導を実施します。

〔 シートベルト・チャイルドシート着用時、非着用時のイメージ 〕



〔 着用時 〕



〔 非着用時 〕

### ④ 飲酒運転根絶運動の推進

- 近年飲酒運転による悲惨な交通事故が続けて発生し、飲酒運転根絶を求める声が高まってきたことを受け、本市では平成19年12月議会において、「飲酒運転根絶に関する決議」がなされました。

重大事故等を引き起こす飲酒運転の危険性や違法性の周知・徹底を図るとともに、家庭、職場、地域等が連携して飲酒運転根絶運動の取組、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を推進します。

- 警察をはじめ各関係機関・団体と連携し、ハンドルキーパー運動※を推進します。

※「ハンドルキーパー運動」とは自動車  
で飲食店等に行き飲酒する場合、仲間  
同士や飲食店の協力を得てお酒を飲ま  
ない人を決め、“飲まない人が、仲間  
を安全に自宅まで送る”運動です。



〔ハンドルキーパー運動のロゴマーク〕

#### ⑤ 反射材の普及促進

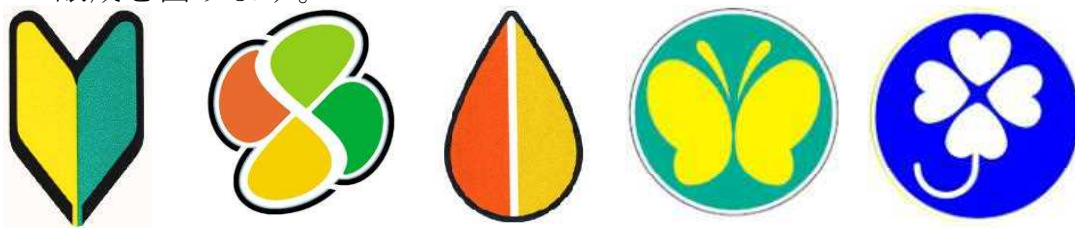
- 夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止効果が期待できる反射材用品等の普及・着用促進のための各種広報媒体を活用した啓発を実施します。
- 参加・体験・実践型の交通安全教育の実施、及び関係機関・団体と連携した反射材の展示会等を開催します。
- 民生委員など高齢者に関係する機関・団体、交通安全協会女性部が実施している「足元に生命（いのち）の発信運動」を通じての普及活動を実施します。

#### ⑥ 効果的な広報の実施

- 各種広報媒体を活用した、具体的で市民にわかりやすい広報を実施します。

#### ⑦ その他の普及啓発活動の推進

- 高齢運転者マークをはじめとした各種マークについて周知を図るとともに、これらのマークを取り付けた自動車に対する保護意識の醸成を図ります。

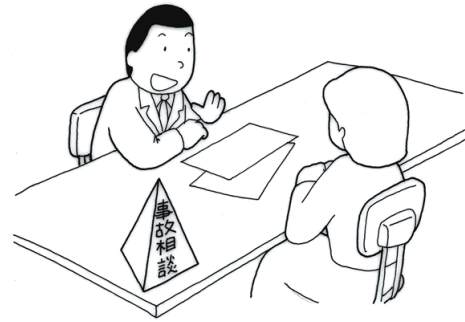


〔左から 初心運転者マーク、高齢運転者マーク（新・旧）、  
聴覚障害者マーク、身体障害者マーク〕

- 高齢運転者マークの積極的な活用、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について周知を図ります。
- 運転中の携帯電話の使用に対する危険性について周知を図ります。

#### (4) 交通事故相談活動の周知

- 各種広報媒体を通じて、群馬県が行う「群馬県交通事故相談所」等、交通関係機関が行う相談業務の周知を図ります。





# 資料編





## 渋 川 市 交 通 安 全 計 画

発行 渋 川 市

編集 市民部市民生活課

〒 377-8501 渋川市石原 8 0 番地

電 話 0279-22-2111

F A X 0279-24-6541

<http://www.city.shibukawa.lg.jp>

## ＜関係法令抜粋＞

### ・交通安全対策基本法

(昭和45年6月1日法律第110号)

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見をきかなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

# 渋川市交通安全条例

平成18年2月20日

条例第150号

## (目的)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第4条の規定により渋川市における交通の安全に関する基本理念を定め、市民の交通安全に対する意識の高揚を図るとともに、交通環境を整備することにより、交通事故を防止し、市民の安全で快適な生活の実現に寄与することを目的とする。

## (基本理念)

第2条 交通の安全は、市民の安全かつ快適な生活の実現のため、常に維持されなければならない。

2 交通の安全は、生命の尊重を基本に、市民が法令等を遵守すること及び交通の安全に対する意識を高めることにより確保されなければならない。

## (市の責務)

第3条 市は、市民の交通の安全を確保するため、次の各号に定める施策を実施するものとする。

- (1) 交通の安全に関する広報啓発活動
- (2) 家庭、地域及び学校等における交通の安全に関する教育活動
- (3) 道路環境の整備

2 市は、前項の施策を実施するため、渋川市交通安全計画を策定するものとする。

## (市民の責務)

第4条 市民は、日常生活を通じて自らの交通の安全に対する意識と交通マナーの向上に努めなければならない。

2 市民は、幼児及び児童等の交通の安全確保に努め、必要に応じて指導を行うよう努めなければならない。

3 車両の運転者は、法令等を遵守し、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

4 歩行者は、法令等を遵守し、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

## (事業者の責務)

第5条 事業者は、使用車両の運転者に対して交通安全意識の醸成を図り、交通の安全確保に努めるものとする。

2 事業者は、市が実施する交通の安全に関する施策に協力するものとする。

## (委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成18年2月20日から施行する。

## 飲酒運転根絶に関する決議

交通事故のない、安全で安心して暮らせる社会の実現は、市民全ての切実な願いである。

しかしながら、全国的には飲酒運転による危険性や違法性が再三にわたって指摘されているにもかかわらず、依然として、飲酒運転による痛ましい交通死亡事故が相次いで発生し、まことに憂慮すべき事態となっている。

飲酒運転の根絶には、運転者が飲酒運転の違法性、事故発生の危険性、事故による責任の重大性を認識することはもとより、家庭、地域、職場等において飲酒運転を許さない環境作りが必要不可欠であることから、市民が一丸となって飲酒運転の根絶に向けた機運を高めることが求められる。

よって、本市議会は、ここに改めて交通安全意識の徹底を強く呼びかけると共に、市当局をはじめ関係機関、団体と連携を強化し、市民と一体となった飲酒運転根絶運動を強力に推進するものである。

以上、決議する。

平成19年12月19日

群馬県渋川市議会