

# 第2次明石市交通安全計画 (平成28～32年度)

「交通事故ゼロのまち明石」を目指して

平成29年2月

明石市交通安全対策会議

## 目次

第1章 交通安全目標 .....	1
第1節 交通事故状況と安全目標 .....	1
1 過去5年間の交通事故 .....	1
2 高齢者の事故 .....	2
3 自転車関係事故 .....	2
第2節 鉄道事故 .....	3
第2章 道路交通の安全 .....	4
第1節 交通安全意識の向上 .....	4
1 歩行者の安全教育 .....	4
(1) 年代別交通安全教育の推進 .....	4
① 高齢者 .....	4
② 幼児 .....	4
③ 児童（小学生） .....	5
④ 中高校生 .....	5
⑤ 成人 .....	5
(2) 障害者の交通安全教育の推進 .....	6
(3) 外国人の交通安全教育の推進 .....	6
2 自転車の安全利用の推進 .....	7
(1) 自転車の正しい利用 .....	8
① 高齢者 .....	8
② 保護者の責任 .....	8
(2) 交通社会の一員としての意識の形成 .....	8
(3) 点検整備 .....	9
3 自動車の安全利用推進 .....	10
(1) 運転者の交通安全対策 .....	10
① 免許更新制度の周知 .....	10
② 運転免許証自主返納の促進 .....	10
③ 事業者への呼びかけ .....	10
④ 飲酒運転の根絶 .....	11
⑤ ドライブレコーダーの普及 .....	11
(2) 同乗者の交通安全対策 .....	11
① 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 .....	11
② チャイルドシートの正しい使用の徹底 .....	12
(3) 自動二輪車の交通安全対策 .....	12
4 その他 .....	12
(1) 広報の充実 .....	12

① 四季の交通安全運動に合わせたキャンペーンの実施 .....	12
② 広報媒体を活用した広報の実施 .....	12
③ 電子メールによる情報の発信 .....	12
(2) 交通安全用品の普及促進 .....	13
① 反射材 .....	13
② 自転車用ヘルメット .....	13
第2節 道路の利用環境整備 .....	14
1 歩行者を守る道づくり .....	14
(1) 歩行者優先の道路整備 .....	14
(2) 生活道路への自動車流入抑制 .....	15
(3) 幹線道路ネットワークの確立 .....	15
2 自転車利用に適した道づくり（自転車走行空間の整備） .....	15
3 誰にとっても安全で快適な道づくり .....	15
(1) ユニバーサルな歩行空間の確保 .....	15
(2) 道路の利用環境整備 .....	16
① 狭あい道路の解消 .....	16
② 橋梁等補修 .....	16
第3章 鉄道交通の安全 .....	17
第1節 鉄道施設の安全性の向上 .....	17
第2節 踏切事故の防止 .....	17
1 踏切事故を防止するための啓発 .....	17
2 踏切の利用環境整備 .....	18
(1) 踏切の構造改良 .....	18
(2) 踏切保安設備の整備 .....	18
(3) 交通の安全と円滑化を図るための措置 .....	18
第4章 関係機関との連携 .....	19
第1節 公共交通への転換 .....	19
1 公共交通事業者と連携して推進する利用促進 .....	19
2 通勤手段を公共交通へ転換 .....	19
3 公共交通利用教育 .....	19
第2節 交通規制・取締り .....	20
1 交通規制 .....	20
(1) 道路の特性に応じた交通規制 .....	20
(2) 効果的な交通規制の推進 .....	20
2 取締り .....	21
(1) 取締りの強化 .....	21
(2) 暴走族等対策の推進 .....	21
第3節 救助・救急活動 .....	21

## ～交通事故ゼロのまち明石を目指して～

本市では、人命尊重を第一に、交通弱者をはじめすべての市民が安全で安心して暮らせるまちを目指して交通安全対策に取り組んできました。

このたび、「明石市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において基本目標として掲げられた、安全・安心な暮らしの実現のために実施すべき交通安全施策の基本方針を示す「第2次明石市交通安全計画」を策定しました。

高齢化の進展など社会情勢の変化に的確に対応し、地域や関係機関との連携をさらに深め、「交通事故ゼロのまち明石」の実現に向けて交通安全対策を強力に推進します。

## 第1章 交通安全目標

高齢者をはじめとした交通弱者に重点を置き、誰もが安全で安心して暮らせるまちを目指すことを基本方針とします。

### 第1節 交通事故状況と安全目標

市内の交通事故による死傷者数は、昭和56年以降増加傾向にありましたが、平成10年代の半ばをピークとし、それ以降減少傾向で推移しています。また、交通事故死者数は、昭和38年には44人でしたが、その後減少に向かい、平成10年以降は15人以下で推移してきました。

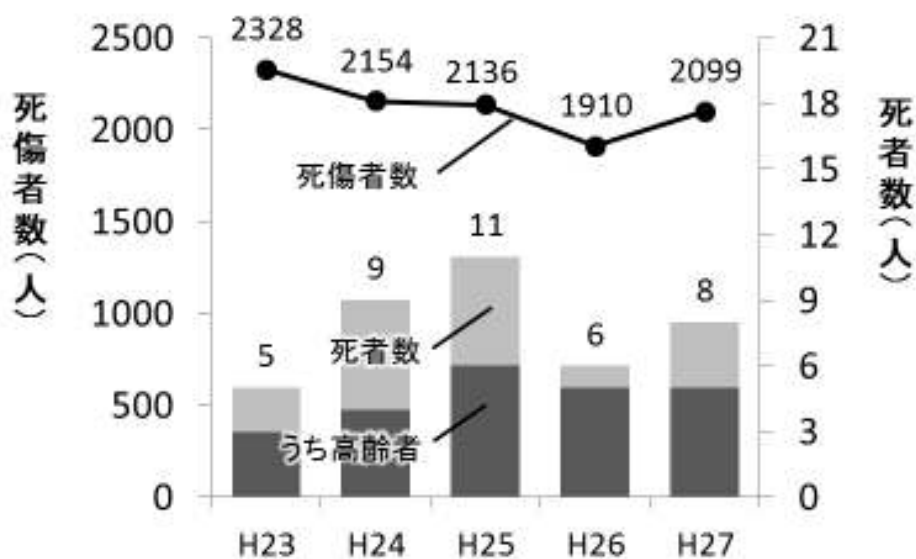
このように交通事故は減少してきましたが、本計画においても引き続き交通事故死傷者数の減少を安全目標として掲げ、新たに高齢者・自転車及び鉄道の事故件数を重点目標に加えます。

#### 1 過去5年間の交通事故

第1次明石市交通安全計画期間（平成23年～27年）における死傷者数は概ね減少傾向にあります。

一方、死者数における高齢者の割合は高く5か年平均で約60%を占めており、高齢者の関係する事故は他の年齢層と比較して重大事故につながる可能性が高いことを示しています。

【目標】交通事故死傷者数 1,700人以下



兵庫県警察本部発行「交通年鑑」より

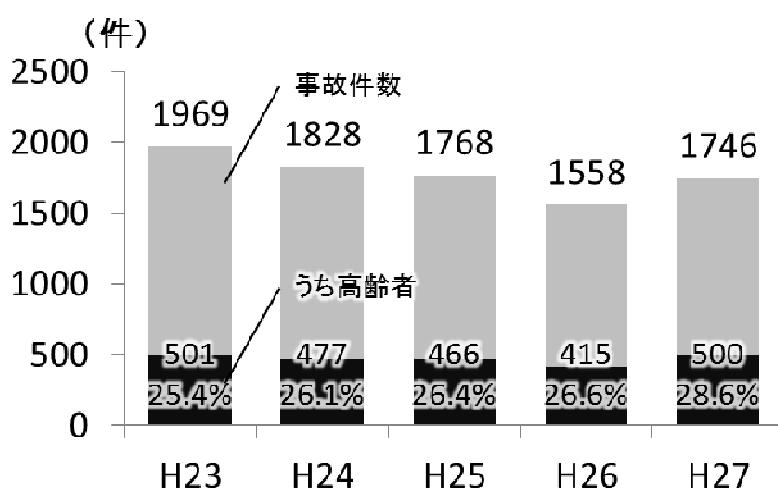
## 2 高齢者の事故

交通事故件数が減少傾向にある中で、高齢者事故の割合は平成 23 年に 25.4%であったものが平成 27 年には 28.6%と増加傾向となっています。

また、死亡事故に占める高齢者の割合は高く、加速する高齢化社会のもと、高齢者への交通安全対策を一層推進する必要があります。

特に高齢者事故の特徴である、道路を横断中の歩行者と車両との事故、早朝及び夕暮れから夜間の事故を減らす対策を推進するため、本計画では、高齢者事故件数の削減を重点目標として取り組みます。

### 【重点目標】 高齢者事故件数 440 件以下



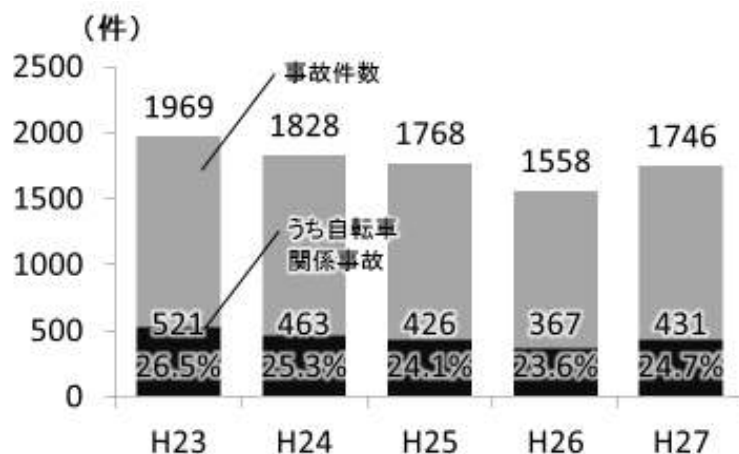
兵庫県警察本部発行「交通年鑑」より

## 3 自転車関係事故

道路交通法の改正による講習制度の導入や兵庫県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づく取り組みなど自転車の安全利用が広く求められている中、自転車事故件数は減少傾向にあるものの、事故全体の 4 分の 1 を占め依然高い水準となっています。

また、自転車乗車中の死傷者のうち、約 9 割に何らかの交通違反が認められることから、自転車の交通ルールや正しい乗り方について周知徹底し、自転車事故件数の削減を重点目標として取り組みます。

### 【重点目標】 自転車事故件数 340 件以下

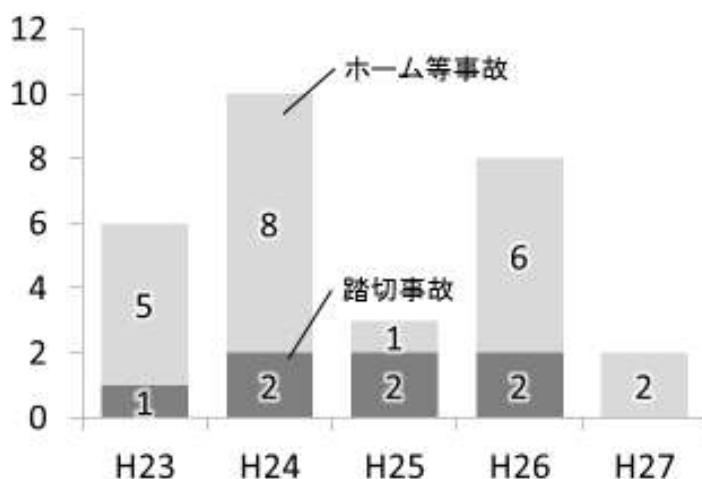


兵庫県警察本部発行「交通年鑑」より

## 第2節 鉄道事故

明石市域は東西に大きく広がり、市民の移動手段として鉄道は欠くことのできない大きな役割を果たしていますが、ひとたび列車の衝突や脱線などが発生すれば多数の死傷者を生じる恐れがあります。また、酔客や障害者によるホームでの接触・転落事故も継続して発生しています。重大な列車事故はもとより、こうしたホームでの事故や踏切事故などについて、鉄道事業者をはじめとした関係機関との連携をさらに推し進め、誰もが安全・安心に公共交通を利用できるよう鉄道運転事故の根絶を目指します。

【重点目標】 鉄道運転事故件数 0件



鉄道事業者調べ

## 第2章 道路交通の安全

### 第1節 交通安全意識の向上

交通弱者の視点に立った「人優先」の考え方が交通社会全体に浸透するよう交通安全意識の向上を図ります。

#### 1 歩行者の安全教育

「車は止まってくれるだろう」、「いつも車が来ない交差点だから大丈夫だろう」といった思い込みが事故につながることから、常に周囲の交通状況を確認する習慣が身に付くよう安全教育を推進します。

また、他の道路利用者に積極的に自らの存在を知らせて身を守るため、早朝や夕暮れ時の外出における反射材やライトの積極的な活用が浸透するよう周知徹底します。

#### (1) 年代別交通安全教育の推進

##### ① 高齢者

人身事故件数は減少傾向にある中で高齢者の占める割合は、増加傾向にあることから、高齢者に対する交通安全講習は特に重要であり、交通ルールと正しい交通マナーの定着を図るための施策を展開していきます。

高齢者は、加齢に伴う身体機能の低下を正しく認識するとともに、無理な横断等により交通事故にあう危険性が高まることを十分に理解し、交通状況に応じて余裕を持った行動を心がけるように働きかけていきます。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通指導員による地域における交通安全教室やシルバーリーダーによる交通安全啓発を、引き続き積極的に実施します。

さらに、これまで交通安全教育を受ける機会の少なかった高齢者にも交通安全に関する情報や知識が行き届くよう、ケーブルテレビの活用や高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が効果的に行えるよう地域との連携強化に努めます。

その際、高齢者の自発性を促すことに留意し、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととあわせて、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

##### ② 幼児

幼児に対しては、基本的な交通ルール・マナーを守り、日常生活において横断歩道の正しい渡り方など安全に道路を通行できるように交通安全教育を



行います。

幼稚園・保育所や認定こども園においては、紙芝居・視聴覚教材等の活用や親子での実習など、幼児が飽きずに学べるような指導に努めます。

関係機関・団体は、幼児向けの教材・教具や情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行います。

また、保護者は幼児の手本となるような、より模範的で意識の高い交通安全行動がとれるよう、保護者向けの交通安全講習会や降園時を利用したミニ交通安全教室の実施に努めます。



保護者向けの交通安全講習

### ③小学生（児童）

小学生に対しては、道路交通における危険な状況を予測し、これを回避して安全に通行するために必要な技能と知識を習得できるように交通安全教育を行います。

小学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動を通じて、歩行者としての心得、危険の予測と回避、交通ルールやマナーの意味や必要性について重点的に交通安全教育を実施します。

また、児童の保護者には、「交通安全は家庭から」の認識のもと、日常生活の中で模範的な行動をとるように促します。

### ④ 中高校生

思春期の青少年にみられる身体能力の過信や、ルールを守らないことで自らの存在を示そうとする意識を変えることで、交通社会の一員として交通ルールを守り、他人に配慮した交通行動をとることができるように交通安全教育を行います。

また、高校生の多くが、近い将来に運転免許を取得し交通社会人となることから、運転者目線での交通安全意識を認識させ、交通弱者への配慮ができるように交通安全教育を行います。

### ⑤ 成人

職場での定期的な交通安全講習会をはじめ、地域における交通安全教室などを通して、交通安全意識の向上を図ります。

また、大人の交通行動は子どもに与える影響が大きいことから、子どもの

模範となるような行動を心がけることが非常に重要であることから、地域や事業所で交通安全教室を実施することにより、交通安全意識を高める機会の創出に努めます。

### **(2) 障害者の交通安全教育の推進**

障害者の安全な通行を確保するため、障害者施設へ積極的に出向き、交通安全教室を実施します。

障害者は、交通ルールや交通習慣をその障害の特性に合わせた方法で身につけ、それを支える市民は障害の特性を踏まえた配慮すべきポイントを具体的に学習し認識する必要があります。

障害の種別や程度に応じて、手話通訳の協力要請や、字幕付の DVD を活用するなど、可能な限りきめ細かい交通安全教育を心がけ、家族や周囲の人に対しても障害の程度に応じた助言ができるよう働きかけます。

また、点字ブロック上に商品陳列を行わないよう店舗に呼びかけるなど、障害者が安全に通行できるよう地域全体の交通安全意識の向上を図ります。

さらに、近年ハイブリッド車や電気自動車が急増していることから、視覚障害者や周囲の人を対象とした交通安全教室を通じ、電気自動車の静音特性による危険性や自動車の死角の存在など、より具体的な交通安全教育に努めます。

### **(3) 外国人の交通安全教育の推進**

外国人が交通事故を起こしたり、巻き込まれたりすることがないように、日本の交通ルールをわかりやすく記載した教材の充実を図り、母国の交通ルールとの違いを学べ、日常生活で困ることがないように日本の交通ルールに関する知識の普及に努めます。

また、外国人を雇用する事業者に対し、外国人の交通安全講習への参加を促進するように努めます。

## 2 自転車の安全利用の推進

自転車の交通ルールに関する理解や危険性への認識が不十分なことを背景として、自転車利用者の中には、ルールを守れない人やマナーの悪い人が多く見受けられます。

自転車は手軽で便利な乗り物ですが、歩行者に衝突すれば大きな事故にもつながることから、自転車は「車両」とであるという事を認識し、歩道では歩行者、とりわけ高齢者や障害者・妊婦・こどもなど交通弱者が最優先であることを自転車利用者自身が常に意識できるよう安全利用教育を推進します。

そのため、児童・生徒をはじめ、高齢者などの幅広い利用者に対し、兵庫県が平成27年度に施行した、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を周知し、更なる安全利用の推進を図ります。

また、自転車が加害者となり高額な賠償を請求される事案が増え、車両運転者としての自覚と責任が強く求められていることから、「自転車損害賠償保険等」への加入義務化の周知に加え、さらなる交通安全意識の向上を図ります。

さらに、「自転車安全利用五則<sup>\*1</sup>」の周知、自転車安全教室の推進などにより、歩行者や他の車両に配慮した自転車の正しい乗り方、ヘルメットや反射材の普及・活用の促進及び自転車の点検整備など集中的かつ効果的な広報啓発活動を実施します。

また、駅前や商店街の歩道上などで通行の支障となり問題となっている放置自転車については、自転車駐車場の整備など放置自転車対策を引き続き進めます。

(自転車安全利用五則の一例)



---

<sup>1</sup> 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、交差点での一時停止・安全確認）、⑤子どもはヘルメットを着用

## (1) 自転車の正しい利用

### ① 高齢者

自転車は歩行者より速度が速くバランスが不安定なため、素早く的確な判断が求められます。特に高齢者は、加齢に伴う身体機能の低下によって、若い頃と比較し回避行動が遅れるため、交通事故にあう危険性が高まることを十分に理解することが大切です。

安全に通行するために自転車から降りて押すなど、交通状況に応じた行動を心がけるよう促していきます。

### ② 保護者の責任

子どもの自転車利用について家庭内で教育することは、保護者としての大きな責任です。

保護者が幼児を自転車に同乗させる場合は、より安全性の高い専用の自転車を利用するよう普及を促進します。

また、あらゆる機会を通じて、ヘルメット着用による頭部保護の重要性と被害軽減効果の理解促進に努め、幼児・児童のヘルメット着用の習慣化を徹底します。

小学生は保護者がいない時に自転車を利用する機会が増えることから、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルール・マナーの意味や必要性について、家庭で指導できるよう重点的に交通安全教育を実施します。



幼稚園の保護者向け説明



事故の多い事例について説明

## (2) 交通社会の一員としての意識の形成

中学生や高校生は日常生活において自転車を利用する機会が多くなります。

特に、高校生になると多くの生徒が通学に自転車を利用するため、中学生のうち安全な自転車の乗り方を習得することが重要です。

また、道路交通法の改正により、自転車運転者講習の受講命令を受ける対象年齢が 14



自転車の安全利用について指導

才以上となったことから、中学生も交通ルールを理解し、自己の安全のみならず、他人の安全にも配慮できるように思いやりをもって行動できるよう正しい知識を身に付けておく必要があります。

そのために、車両の特性、危険の予測と回避、標示・標識等の意味について重点的に交通安全教育を実施します。

高校生以降の年代については交通社会の一員として交通ルールを守り、他人に配慮した交通行動をとることはもとより、近隣住民や小中学生の模範となる行動を取れるように交通安全意識の向上に努めます。

中学・高等学校においては、家庭や関係機関・団体と連携を図りながら、学校での教育活動全体を通じて、二輪車・自動車の特性を知り、危険を予測・回避できるような安全な自転車の利用について教えるとともに、加害者となった場合の責任についてもさらに理解を深めるよう促します。

社会人・大学生等においては、免許を取得した運転者の目線で、より安全に自転車を利用できるよう、交通安全教育の充実に努めます。



自転車の安全利用講習

### (3) 点検整備

安全に自転車を利用するため、自転車に乗る前に点検することを心がけるよう、学校や地域における交通安全教室や高齢者を対象としたシルバー交通安全スクールなどを通じて啓発・周知に努めます。



シルバー交通安全スクール



自転車の整備点検の説明

### 3 自動車の安全利用推進

安全な交通社会の形成には、運転者やこれから運転免許を取得しようとする人が、車の特性を正しく理解し、「人優先」の考え方のもとに、ゆとりを持って「人」にやさしい運転を心がけることが求められています。

そのため、歩行者や自転車を見かけたら積極的に道を譲るなど、「人優先」の考え方を多くの自動車運転者に浸透させることを目的とし、これから運転免許を取得しようとする人も含めた教育を推進するとともに、先進的な安全システムを搭載した自動車の普及促進に努めます。

また、今後ますます増えていく高齢運転者に対する安全運転教育に、重点的に取り組みます。

#### (1) 運転者の交通安全対策

警察・自動車教習所をはじめ関係機関と連携して、シルバー交通安全スクールや安全運転講習会などを開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図ります。

また、高齢者であることを知らせ、周囲に注意を促す高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用を促進するとともに、運転に支障がある場合は運転免許証の返納を促します。

##### ① 免許更新制度の周知

満 70 歳以上の高齢者が免許を更新する場合は、更新時に高齢者講習等を受講する必要があるが、さらに満 75 歳以上の場合は、講習に加えて認知機能検査を受ける必要があります。

また、認知機能検査の結果、判断力・記憶力に問題がある運転者については、臨時適性検査を実施、場合によっては免許を更新しないなど、警察などの関係機関と連携のもと制度を周知徹底し事故の未然防止に努めます。

##### ② 運転免許証自主返納の促進

高齢者運転免許自主返納サポート協議会と連携し、運転免許証返納者には申請により運転経歴証明書が発行されることや公共交通割引などの特典が受けられることを周知するとともに市独自の取り組みを推進することで、運転免許証の自主返納を促進します。

##### ③ 事業者への呼びかけ

事業者が交通安全に果たすべき役割と責任を認識し、自主的な安全運転管

理対策の推進を図り、地域住民や従業員等の事故防止に積極的に取り組むよう働きかけていきます。

#### ④ 飲酒運転の根絶

重大事故に直結する飲酒運転をより効果的に防止するため、飲酒の機会が増える年末年始などを中心に、酒類の提供を受ける市民及び提供する店舗双方に対する啓発を強化し、飲酒運転を絶対に「しない」「させない」機運を高めるように努めます。

また、四季の交通安全運動実施要綱においても積極的に対策を進めていく方針を記載し、関係機関との情報共有を図ることで多方面から飲酒運転の根絶を目指します。

#### ⑤ ドライブレコーダーの普及

運転を記録することで、万が一の事故に際し、状況を正確に把握することができ、日々の運転に際して、安全意識を高めるきっかけとなるドライブレコーダーの普及を促進します。



飲酒運転撲滅キャンペーン

## (2) 同乗者の交通安全対策

平成 20 年の道路交通法改正により、全席シートベルト着用が義務化されましたが、未だその必要性が正しく理解されず、後部座席の着用率の向上が課題となっています。

### ① 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

シートベルト着用者に比べ、未着用の死亡率は約 4.4 倍になるといったデータもあります<sup>2</sup>。

シートベルトの着用効果や着用方法について理解を深め、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るため、交通安全教育を強化するとともに、タクシーをはじめとした公共交通事業者など関係機関と連携し、あらゆる機会を通じて着用徹底の啓発活動を展開します。



シートベルト 100%プロジェクト  
シンボルマーク

<sup>2</sup> 平成 25 年警察庁/JAF 調べ

② チャイルドシートの正しい使用の徹底  
子どもの成長に合わせたチャイルドシート  
正しい使用方法やその効果について、母子手  
帳の受取り時や乳幼児健診の保護者向けチラ  
シなど、様々な機会を通じて、広報、啓発、  
指導に努めます。

また、市と交通安全協会が連携して実施し  
ているベビーシートの貸し出し支援制度を通  
じて利用の習慣化を図り、幼児向けチャイルドシートへのステップアップに  
つなげる環境づくりを推進します。



チャイルドシートの正しい着用

### (3) 自動二輪車の交通安全対策

運転免許を取得して間もない若者に加えて、中高年のリターンライダー\*<sup>3</sup>  
による自動二輪車事故が 10 年前の約 2 倍\*<sup>4</sup>となっていることから、市内の事  
業所を中心に、安全運転講習を実施するなど協力を求めます。

## 4 その他

### (1) 広報の充実

交通安全に関する広報については、広報あかし、テレビ、ラジオ、新聞、  
インターネット等の媒体を活用して、日常生活に密着した内容や交通事故の  
実態を踏まえた内容など、具体的で実効性のある広報を行います。

#### ① 四季の交通安全運動に合わせたキャンペーンの実施

四季の交通安全運動など、家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範  
なキャンペーンについては、報道機関を積極的に活用した告知に努めます。

#### ② 広報媒体を活用した広報の実施

広報あかしの積極的な活用、自治会を通じた掲示・回覧等により各家庭ま  
で浸透するきめ細かな広報の充実に努め、市民を交通事故から守ります。

#### ③ 電子メールによる情報の発信

「明石市交通安全ネットワーク」を活用し、「交通安全だより」をはじめ交

---

<sup>3</sup> リターンライダー

過去に自動二輪者の運転経験があり、子育て等が落ち着いてから運転を再開した人

<sup>4</sup> 平成 26 年警察庁調べ



通事故状況や交通安全に関する情報等を幅広くタイムリーに関係機関へ提供するとともに、交通事故の発生場所や状況など事故の特性を地域に発信し、情報を共有することで、地域住民の交通安全に対する関心を高め、地域が主体となった交通安全社会の形成を目指します。

## (2) 交通安全用品の普及促進

### ① 反射材

夕暮れ時や早朝は特に事故が多発することから、外出する場合は、事故に巻き込まれないよう、自動車等へ自らの存在を積極的に知らせることが重要です。そのため、あらゆる機会を捉えて啓発していくことで、反射材の効果や使用方法について理解を深めてもらうとともに、視認性が高く、事故防止効果の高い反射材の積極的な活用を促進します。



各種反射材

### ② 自転車用ヘルメット

自転車運転中の死亡事故の約6割は頭部の損傷によるものですが、正しくヘルメットを着用することによって自転車事故の死亡例のうち、約75%の命が助かったかもしれないとの分析があります<sup>5</sup>。

そのため、ヘルメットの重要性について市民一人ひとりが認識し、普段から自発的に着用することが重要であるため、交通安全教室をはじめ様々な機会を捉えてヘルメット着用を



ヘルメットの正しい着用

<sup>5</sup> (公財)交通事故総合分析センター

## 第2節 道路の利用環境整備

かつては、子どもの遊び場や移動販売など生活の場として利用されていた道路は、高度経済成長期以後、自動車交通の増加に対応するための整備が進められ、主役は「人」から「自動車」へと変化してきました。

現在ますます加速する少子高齢化に加え、老朽化した道路施設の長寿命化や大規模災害への備えなど様々な課題を抱える中、誰もが安全に安心して利用できる「人優先」の道路が求められています。

### 1 歩行者を守る道づくり

#### (1) 歩行者優先の道路整備

地域の道路を面的にとらえて、自動車へ優先的に配分されてきた道路スペースを、多様な利用者ニーズに合わせて検討・再配分し、誰もが交通事故にあわない安全で安心して利用できる道路空間の形成を図ります。

特に歩行者優先の道路においては、ゾーン 30<sup>6</sup>や一方通行規制などを積極的に導入できるよう地域や関係機関と調整を図り、人の安全な通行空間の確保を優先できるよう検討を行います。

また、交通事故の死傷事故が多発し、緊急に歩行者や自転車の安全対策が必要な地区として国から指定を受けたエリアでは、道路改良などの整備を重点的に行い、交通事故対策に取り組みます。

さらに行政・学校・地域が一体となって定期的な通学路安全点検を実施し、歩行空間のカラー舗装化や側溝の蓋掛けなどにより、通学路の安全対策を進めます。



歩行空間のカラー舗装化



ゾーン 30

<sup>6</sup> ゾーン 30

生活道路における歩行者の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロメートルに規制し、速度抑制や抜け道利用としての通行の抑制等を図る対策

## (2) 生活道路への自動車流入抑制

生活道路において、道路の交通状況を見やすくするため交差点改良や防護柵などを設置することにより、歩行者や自転車などの安全確保に努めます。

また、道路を部分的に盛り上げて凸型に舗装するハンプの設置や車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せたりすることにより、自動車の速度を抑制し、人にやさしい道づくりに取り組みます。

## (3) 幹線道路ネットワークの確立

人優先の路線やエリアを選定し、市内に網の目のようにある道路ネットワーク全体を面的に捉えて再構築します。

また、環状道路（バイパス）の整備をすすめ、自動車交通を分散させることにより、市街地や住居圏への自動車の流入・通過を防ぎ、交通事故の抑制を図ります。

## 2 自転車利用に適した道づくり（自転車走行空間の整備）

歩道を走行する自転車と歩行者との事故が近年社会問題となっています。

この状況を改善するため、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があることから、それぞれの通行分離、カラー舗装や路面表示による自転車通行空間の整備を推進します。



路面表示のイメージ

## 3 誰にとっても安全で快適な道づくり

### (1) ユニバーサルな歩行空間の確保

道路の新設・改良事業を行う場合には、高齢者や障害者、ベビーカーや車いす利用者などの交通弱者が、安全に安心して道路を通行できるよう、歩道の段差や傾きの解消など、歩道のバリアフリー化をあわせて実施します。

また、すべての利用者が快適に通行できる空間を確保するため、助け合いを促す補助標識や長い坂道におけるベンチの設置など、休憩施設の整備並びに無電柱化等により公共空間としての歩道の機能向上を図ります。

このような対策を地域の課題やニーズ、事故件数など重要度や緊急性を踏まえた優先順位付けに沿って実施し、交通事故の撲滅を目指します。



補助標識の設置



長い坂道のベンチ

## (2) 道路の利用環境整備

### ① 狭あい道路の解消

道路は、交通の目的だけでなく建築基準法においても、道路が安全・防火・衛生上の機能を果たすよう定められ、通風・採光・日照など良好な住居環境を守るとともに、災害時の避難活動や消防活動を助けるなど、私たちの日常生活において重要な役割を担っています。

一方、市内には幅員4メートルに満たない狭い道路（狭あい道路）が数多く存在し、これらの機能を十分に果たしているとは言えません。

このため、狭あい道路を拡幅することで、良好な住環境の確保と都市機能を向上させるとともに、道路の安全性を高め交通事故の抑止を図ります。

### ② 橋梁等補修

橋梁等の重要構造物の補修については、従来の対処療法的な修繕から予防保全的な修繕へと転換を図るため、長寿命化修繕計画を策定し計画的に実施しています。

さらに、平成25年の道路法改正を受け、平成26年7月より5年に一回の近接目視による点検も、順次実施しています。

引き続き、長寿命化修繕計画に基づく橋梁の定期点検を継続的に実施し、補修を進めていくことにより、通行の安全を確保し、交通事故の未然防止に努めます。

## 第3章 鉄道交通の安全

鉄道運転事故は長期的には減少傾向にありますが、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が出る恐れがあります。

また、ホームにおける列車との接触や転落等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると、運転事故全体の9割以上を占めることから、このような事故を防ぐことが鉄道交通の安全性向上には欠かせません。

誰もが安心して利用できるよう鉄道事業者と連携を強化し、利用者への呼びかけや啓発活動等のソフト対策はもとより、ホームドアの設置や踏切の統廃合等のハード対策により利用環境整備を促進することで、鉄道交通の安全性向上に努めます。

また、鉄道における重大事故の発生時には、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、鉄道事業者や消防など、関係機関とのさらなる連携・協力体制を構築します。

### 第1節 鉄道施設の安全性の向上

県下におけるホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは7割以上を占め、また視覚障害者等がホームから転落するなど駅構内を含む鉄道施設の安全性の向上が強く求められています。

こうしたことから、鉄道事業者や関係機関との連携をさらに深め、ホームでの安全対策としてベンチ設置方向の改善や案内・誘導などのソフト対策、ホームドア早期設置などのハード対策を進めていきます。

また、障害者や高齢者などの交通弱者をはじめ、すべての人が安全で安心して利用できる鉄道施設を目指し、段差解消やエレベーター設置などバリアフリー化について、引き続き推進します。

### 第2節 踏切事故の防止

#### 1 踏切事故を防止するための啓発

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切故障時における非常ボタンの操作など、万が一に備え緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校や自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

また、鉄道事業者と連携して踏切事故防止キャンペーンによる啓発活動を実施することにより、安全意識の向上を図ります。

## 2 踏切の利用環境整備

### (1) 踏切の構造改良

平成 26 年度に「踏切すっきり安心プラン」を策定し、構造改良等による「速効対策」と立体交差化による「抜本対策」により総合的な対策を実施しています。

道路と鉄道との交差については、交通の円滑化と安全確保の観点から、原則立体交差とすることとされています。しかしながら立体交差化には多くの費用と時間を要することや、沿道の土地利用の状況から構造的に困難な場合もあることから、接続する道路の拡幅に合わせて踏切の拡幅を促進するなど、速効対策を実施することで歩行者の安全性の向上を図ります。

### (2) 踏切保安設備の整備

遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、踏切遮断時間ができるだけ短くなるよう、必要に応じ警報時間制御装置の整備等の対策を鉄道事業者へ促します。

また、注意喚起看板の設置やカラー舗装により踏切での事故防止や渋滞対策を促進します。

さらに、自動車交通量の多い踏切については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、道路の上まで警報機が張り出したオーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を鉄道事業者へ促します。



オーバーハング型警報装置

### (3) 交通の安全と円滑化を図るための措置

道路の交通量、踏切の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を踏まえ、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を検討するとともに、あわせて踏切道予告標の設置や道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

## 第4章 関係機関との連携

### 第1節 公共交通への利用転換

過度に車に依存するライフスタイルから“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへの転換を促進することで、クルマの利用が引き起こす事故を抑止し、交通事故の減少につなげます。

公共交通の利用促進策を通して利便性を向上させるとともに、市民一人ひとりの交通行動（移動）に対する考え方に変化をもたらし、クルマから公共交通への利用転換を図ることで、交通事故の減少を目指します。

#### 1 公共交通事業者との連携

公共交通の利用を中心としたライフスタイルの確立に向け、公共交通事業者と連携して公共交通のイメージアップによる利用促進を図る取り組みを一体的に実施します。

鉄道事業者の協力を得て、鉄道からバスへの乗り換えの利便性向上を図る「都市情報提供システム(あかしiびじょん。)」を引き続き運営します。

また、道に不慣れな転入者に対しては、市内の公共交通機関を掲載したおでかけマップや、バス利用のきっかけ作りとして、バス無料乗車券を配布するなど、公共交通の便利さを周知することで、クルマから公共交通への転換を促します。

#### 2 企業との連携

企業に対して従業員がマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ転換するよう協力を要請するとともに、公共交通事業者と連携して公共交通が利用しやすくなるよう努めることで、マイカー通勤の減少を図ります。

#### 3 公共交通利用教育の推進

小学生等を対象に、公共交通の役割や環境面について楽しみながら学べる教育（出前講座）を実施することで、公共交通を利用する大切さを学ぶとともに、交通安全意識の向上を図ります。

## 第2節 交通規制・取締り

### 1 交通規制

危険を防止し、道路交通を安全かつ円滑に機能させるため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況など地域の実態等に応じて交通流・量の適切な配分・誘導を図ります。

また、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより効果的なものにするよう努めます。

さらに、路線バス等の大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進します。

#### (1) 道路の特性に応じた交通規制

幹線道路では、車両の通行が多いため、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分など交通流を整理するための交通規制を促進します。

また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施します。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅など歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化します。

#### (2) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容を精査するとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持に努めます。

最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、見直しを進めることに加え、一般道路においては、車が流れる走行速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車の荷捌き等を除き、客待ちタクシー、二輪車、買物客等の対策に重点を置いて取り組みます。

さらに、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員が狭く、交通量の少ない道路」等について見直します。



## 2 取締り

### (1) 取締りの強化

交通ルール無視による交通事故を防止するため、死亡事故などの重大事故に直結する悪質な違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

特に自転車利用者のマナーについては、兵庫県条例の施行及び社会的な問題意識の高まりも踏まえ、悪質な違反者への取締りを強化していきます。

また、横断歩道、バス停留所付近の悪質な駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上の自動二輪車などの違法駐車についても、放置自転車の撤去と合わせ、警察と連携を図り、積極的な取締りを推進します。

### (2) 暴走族等対策の推進

暴走族による暴走行為を未然に防止し、安全・安心な交通社会を実現するため、関係機関が連携し、地域が一体となり、暴走族追放気運を高め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締りの体制強化を図ります。

また、道路運送車両の保安基準に適合しなくなるような改造が施された車両は、安全な道路交通に支障を及ぼすため、関係機関と連携して不正改造車の撲滅に取り組んでいきます。



暴走族追放キャンペーン

## 第3節 救助・救急活動

交通事故による負傷者を迅速に救出するため、救助体制の整備を図るとともに、救急現場又は搬送途上において高度な救命処置を行う救急救命士を計画的に養成し救急隊に配置します。

また、負傷者の救命率向上を図るため、市民に対して、AED（自動体外式除細動器）の使用を含めた心肺蘇生法などの応急手当の普及啓発を図ります。



AED 講習

さらに、医療機関と消防機関との連携を強化し、交通事故に対する医療体制の充実を図ります。

交通事故被害者に対しては、関係機関と連携し、交通事故に関する相談を受けられる機会の充実を図ります。