

加西市交通安全計画

【第11次】

交通安全都市「加西」の創造

加西市交通安全対策会議

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、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、45年度以降、国では交通安全基本計画を作成、本市においても兵庫県の交通安全計画に基づき第10次にわたる交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、加西市内の交通事故による死亡者は平成28年に2人、平成29年に0人、平成30年に3人、令和元年に1人、令和2年には1人と減少傾向にある。

平成28年から令和2年における交通事故死者数7人のうち5人が65歳以上の高齢者が占めるなど、今後とも高齢社会と車社会の進展を考えれば一層多くの死傷者が生じることが懸念される。

交通事故の防止は、国、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが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であり、人命尊重の理念の下に、安全で安心して暮らせる交通事故のない加西を目指して、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推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、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7年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、加西市においては、交通の状況や地域の実態に即した、交通の安全に関する施策を具体的に定め、関係機関とともに、これを着実に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通安全	2
第1節 道路交通安全の目標等	2
1 道路交通事故のすう勢	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	3
2 交通安全計画の目標	3
第2節 今後の交通安全対策の方向	3
1 障がい者の社会進出ならびに少子高齢社会への対応	3
2 歩行者及び自転車の安全確保	4
3 市民の意識改革	5
4 飲酒運転の根絶	5
第3節 講じようとする施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(1) 改良による道路交通環境の整備	5
(2) 交通安全施設等の整備	5
(3) 効果的な交通規制の推進	6
(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	6
(5) その他の道路交通環境の整備	6
2 交通安全思想の普及徹底	7
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
(2) 飲酒運転の根絶	8
(3) 広報啓発活動の推進	8
(4) 交通安全活動団体の主体的活動の促進	9
3 安全運転の確保	9
(1) 運転者に対する再教育等の充実	9
(2) 二輪車安全運転対策の推進	9
(3) 障がい者ならびに高齢運転者対策の充実	9
(4) 自転車の安全利用の推進	10
(5) シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの 正しい着用の徹底	11

4	道路交通秩序の維持	1 1
(1)	暴走族追放気運の高揚	1 1
(2)	暴走行為をさせないための環境づくり	1 1
5	救助・救急活動の充実	1 1
(1)	救助・救急体制の整備	1 1
(2)	救急関係機関の協力関係の確保等	1 2
6	交通事故被害者対策の推進	1 2
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知と無保険車両の運行の防止	1 2
(2)	交通事故相談業務の推進	1 3
(3)	自動車事故被害者等に対する援助措置の充実	1 3
第2章	踏切道における交通の安全	1 3
第1節	踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	1 3
第2節	講じようとする施策	1 4
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	1 4
2	踏切道の統廃合の促進	1 4
3	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	1 4

計 画 の 基 本 理 念

交通安全の施策を講じるためにあたっては、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者根絶を究極的の目標とし、三つの理念について市民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、交通事故のない社会を目指す。安全で安心な加西市の実現に向け、国、県市町、関係団体や市民一人一人が全力を挙げて、交通事故のない社会を目指して各般の取組を進める。

第二に「人優先」の交通安全思想。道路交通においては、自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全を、また全ての交通において、高齢者、子ども、障がい者等の交通弱者の安全を一層確保する。

第三に、高齢化が進展しても誰もが移動できる社会の構築。高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに年齢や障がいの有無等に関わりなく、安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

これら三つの理念を結び付けるものとして、情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化等の推進を図るものとする。交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。

第11次加西市交通安全計画は、人命尊重の理念に立って、人優先の交通安全思想の普及を図り、市民が安心して外出したり移動したりできる加西市とするために策定するものである。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通安全の目標等

1 道路交通安全のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

人身事故件数、重傷者数は、平成18年をピークに増減を繰り返しながら減少傾向にあり、令和2年度は149件、重傷者は13人とピーク時の半数まで減少した。

一方、交通事故による死者数は、平成12年には死者10人を記録したが、その後は減少に転じ、平成17年には昭和50年以来約30年ぶりに1名まで減少した。しかし、その後は増減を繰り返した後、平成29年には初の死亡者0人となるも、翌年には3人となり、直近5年間の平均では1.4人と低い水準で推移している。

平成28年から令和2年の5年間の死亡事故の特徴は次のとおりである。

① 65歳以上の高齢者が全死者数の約7割を占め、特に直近3年間では死亡された5人全員が65歳以上の高齢者であった。

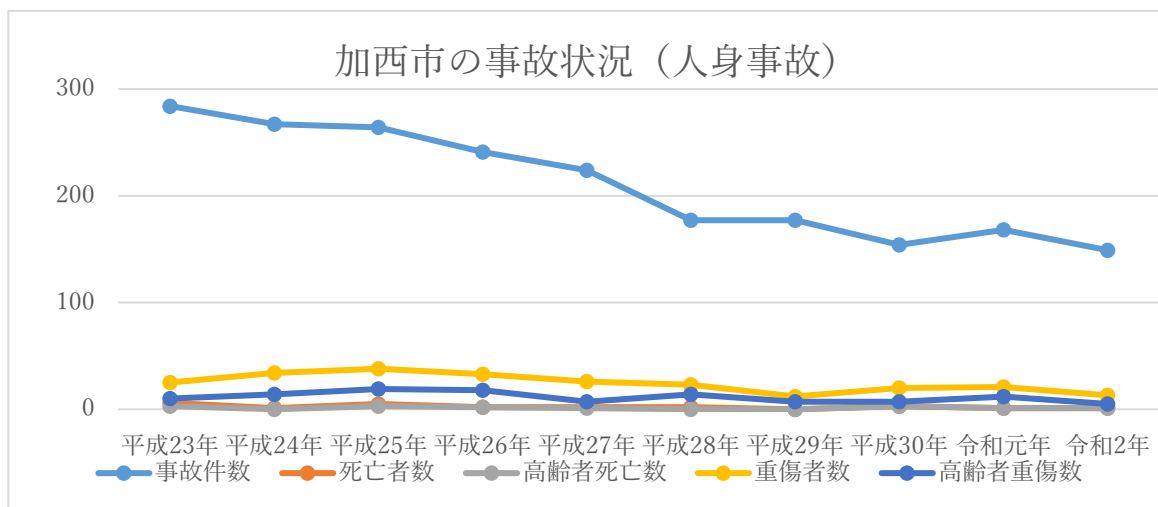
② 安全運転義務違反（前方不注視等）による単独事故が多い。

これは、高齢化の進行により高齢運転者が増加していること、社会参加の拡大等による高齢者の交通行動の機会が増大していること等によるものと考えられる。

今年、平成23年12月に、星空を見ていた児童2人が交通事故で亡くなるという痛ましい事故から10年目を迎える。改めて交通事故の悲惨さを認識し、事故死亡者0は勿論、交通事故撲滅を目指して交通安全対策に取り組むことが必要である。

○ 加西市の事故状況（人身事故）

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
事故件数	284	267	264	241	224	177	117	154	168	149
死亡者数(高齢者)	6(3)	1(0)	5(3)	2(2)	2(1)	2(0)	0(0)	3(3)	1(1)	1(1)
重傷者数	25	34	38	33	26	23	12	20	21	13



(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行キロ共に今後減少することが見込まれる。

また、このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
加西市の総人口	45,087	44,643	44,491	44,064	43,478
65歳以上の人口	13,903	14,108	14,319	14,495	14,604
高齢化率	30.8%	31.6%	32.2%	32.9%	33.6%
運転免許保有者数	32,127	31,853	31,656	31,391	31,002
65歳以上の免許保有者数	9,199	9,436	9,657	9,854	9,990
高齢者の免許保有率	28.6%	29.6%	30.5%	31.4%	32.2%

2 交通安全計画の目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、兵庫県が第11次交通安全計画で策定した、道路交通については令和7年までに「交通事故死者数を80人以下にする」「交通事故重傷者数を1,000人以下にする」「踏切事故件数ゼロを目指す」。また、鉄道交通については「乗客の死者数ゼロを目指す」「鉄道運転事故の減少を目指す」という目標を踏まえ、加西市の前次計画期間（平成28年から令和2年）の交通事故死者数を基準にして、令和7年までに交通事故死者数をゼロにすることを目標とする。

第2節 今後の交通安全対策の方向

近年、道路交通事故による死者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

1 障がい者の社会進出ならびに少子高齢社会への対応

障がい者の社会進出ならびに高齢社会が今後も急速に進むことを踏まえると、障がい者、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。

その際には、障がいがある者、高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進することが重要で、障がい者、高齢者が主として歩行及び車いす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相違に着目し、それぞれの

特性を理解した対策を構築するべきである。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

高齢者の安全運転対策として、高齢者講習での講習内容の充実と見やすく分かりやすい道路標識等の整備を推進する。

また、身体機能の変化にかかわらず、障がい者、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、障がいや年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、障がい者や高齢者の交通安全を図っていくためには、①交通安全活動を障がい者や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実施していくこと。②高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。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には、防犯の観点も勿論のこと、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、より一層の自覚と運転マナーが求められる。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者・自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間を整備することが望まれる。そのために、交通特性や地域特性などに考慮し、効果的な整備手法を検討し、走行空間の明確化に取り組む必要がある。

また、自転車利用者については、「自転車安全利用五則」等の自転車の交通ルールに関する理解も不十分なこともあり、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の一層の充実を図り、運転者としての自覚と自転車安全利用五則の徹底が必要である。

《自転車利用安全五則》

- ① 自転車は車道が原則、歩道は例外のみ通行可
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行

- ④ 安全ルールを守る
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

3 市民の意識改革

交通安全は市民にとって自らの安全を守るために主体的・積極的に関わっていく課題である。交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起こさない」、「交通事故にあわない」という意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまることなく、移動式運転シミュレーター等で体験型の交通安全教室を実施し、運転者個々が自身の身体能力や判断能力を自覚してもらい、多くの市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

4 飲酒運転の根絶

飲酒運転根絶の取り組みを更に進めるため、地域、職場等への飲酒運転の危険性や実態の広報啓発、ハンドルキーパー運動の普及啓発に関係機関とともに取り組む。

また、悪質性・危険性の高い飲酒運転の取締りを強化し、飲酒運転の根絶に向けた取り組みを推進する。

第3節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 改良による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改良事業を推進する。

- ① 歩行者及び自転車利用者の保護を最重点とし、歩道、自転車歩行者道、交差点改良、視距改良を推進する。
- ② 一般道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。

(2) 交通安全施設等の整備

これまでの交通安全対策は、「車中心」の対策が主で、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ない状況である。交通弱者である「人」の視点に立った整備を推進する。

- ① 小・中学生の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備を推進する。また、押しボタン式信号機や横断歩道等の整備により、通学路の安全確保を図る。
- ② 幹線道路の通行を円滑化し、通過車両の生活道路への誤進入を抑制するため、交差点改良や右折レーンの設置等を進めるほか、ハンブ、クランク等の車両速度を抑制する道路構造により、歩行者や自転車の通行を優先させる対策を推進する。

- ③ 夜間の交通事故防止に対処するため、自発光式交差点鏡・道路照明等の整備を積極的に推進する。
- ④ 見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするため、道路標識の大型化・可変化・自発光化、標識板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等の整備を推進する。特に、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識・道路標示の高輝度化等、見やすい道路標識・道路標示の整備に努める。
- ⑤ 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を推進する。
- ⑥ 高齢者、障がいのある人等の社会参加の機会の増大に対応して、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道の整備や既設歩道の段差の適切な切り下げ、音響式信号機、点字・誘導ブロック等の整備を改良事業等による整備と併せて推進する。

(3) 効果的な交通規制の推進

- ① 主に通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止等の円滑化に重点を置いた交通規制を促進する。

また、地域交通の多い道路については、一方通行、通行禁止等を組み合わせた通過交通を抑制するための交通規制を促進する。
- ② 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、交通流量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

- ① 道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。
- ② 事故原因を究明し予防するため、重大事故発生地点において警察、行政、道路管理者、地元住民からなる事故防止現地検討会を開催し事故分析を行う。この結果に基づき道路交通環境の改善を図る。

(5) その他の道路交通環境の整備

- ① 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための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、その適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- ② 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、指導を行うとともに、不

法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占用工事等の施工について調整を図る。

④ 信号機の高度化

既設信号機について、交通量の変化に的確に対応した信号制御を行うため、集中制御化、多現示化、閑散時押しボタン化等の高度化を促進する。

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

交通安全教育を推進するためには、自己の安全のみならず自他の生命尊重の精神を培い、他の人々や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることを理念として、交通社会の一員としての自覚を促すとともに、幼児から高齢者に至るまで、それぞれの特性や地域の実情に応じた効果的な交通安全教育を継続して実施していく必要がある。

① 幼児への安全教育

幼児期は、基本的な生活習慣を身につける最も重要な時期であることから、身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることが大切である。このため、こども園、家庭及び地域等と連携を図りながら、交通安全教育を計画的・継続的に実施する。

② 児童・生徒等への安全教育

小学生は、前述の幼児に対する基本的な交通安全教育に加え、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、交通ルールの必要性等についての安全教育を実施する。

中学生は、小学生のプログラムに加え、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等についての安全教育を実施する。

高校生は、自転車と二輪車の特性、運転者の責任、応急手当等について、さらに理解を深めるとともに、社会の一員として必要な交通マナーを身につける安全教育を実施する。

③ 成人への安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、新成人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

免許取得後の運転者教育は、兵庫県公安委員会や市内自動車教習所等の協力を得て、シートベルトの着用、飲酒運転の根絶をはじめとする運転者としての社会的責任の自覚、安全運転技術の向上、危険回避能力の習得、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等を目標とした講習会を実施する。

また、自転車事故防止を図っていくため、自転車の安全な利用、交通ルールの遵

守について交通安全教室等を通して安全意識を促していく。

④ 高齢者への安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解させるとともに、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必要な実践的スキル及び交通ルール等を再認識させることを目標とする。

高齢者へは、老人クラブを中心に啓発ビデオやリーフレット等を活用し、高齢期の行動特性や高齢者の交通事故の特徴についての講座を開催する。

また、自転車や歩行中の高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

⑤ 企業等における交通安全の推進

企業等での交通安全の推進は、営業用自動車や運送用トラック等が事業を行っていく上で必要不可欠であり、交通事故防止が重要な課題となっている。このことから、日頃から社内において安全運転意識の啓発や交通安全運動への積極的な参加・協力を要請する。

⑥ 外国人への安全教育

在留外国人に加え技能実習生の外国人が増加している状況を踏まえて、外国人への我が国交通ルールに関する知識の普及を目的として、交通安全教育を推進する。特に自転車の利用が多いことから、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け多言語の教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

(2) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知徹底を図り、職場、家庭等での取り組みを促進し、市民総ぐるみで飲酒運転の根絶を図り、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりを推進する。

飲酒運転根絶のための積極的な取締りを推進するとともに、飲酒運転周辺者三罪（車両等提供罪、酒類提供罪、同乗罪）を中心とした背後責任の事件捜査強化を図る。

(3) 広報啓発活動の推進

交通安全は、市民一人ひとりに交通安全思想が浸透し、日々の暮らしの中で交通ルールの遵守や交通マナーの実践が主体的に行われるよう意識の高揚を図っていくことが大切である。また、歩行者がいる横断歩道で一時停止しない車両もある状況を踏まえ、横断歩道での歩行者の安全確保強化に向け、広く市民を対象とした広報啓発活動を展開していく。

① 春・夏・秋・冬の期別運動に併せ、市民に重点的な取り組みを周知し、交通安全意識の高揚を図る。

- ② 交通安全に関する情報誌を発行し、隣保回覧するなどして適宜配信することで交通安全意識の高揚を図る。
- ③ 一年間の市内の交通事故発生状況を、事故発生形態や原因などを統計的に整理したものをリーフレットにまとめ、交通安全関係団体や各自治会に配布して隣保回覧するなどして交通安全意識の啓発に努める。
- ④ 全国の交通安全運動に連動し、春・夏・秋・冬の期別運動のほか、死亡事故発生時や緊急メッセージが発せられた際には、警察署、交通安全関係団体等と協力した特別街頭啓発、交通安全を呼びかけるキャンペーンの実施など広く交通安全の啓発に努める。
- ⑤ 市民一人ひとりに交通安全に対する認識を新たにするための市民大会の開催や新成人に交通安全の大切さを考えてもらうための啓蒙活動を展開する。

(4) 交通安全活動団体の主体的活動の促進

交通安全を目的とする団体については、その主体的な活動を促進していくため、交通安全運動を推進する事業への支援や必要な資料の提供に努める。また、交通安全指導に携わる人材の資質の向上を図るための支援及びその主体的な活動や相互間の連絡体制の整備を促進する。

3 安全運転の確保

(1) 運転者に対する再教育等の充実

初心運転者講習及び更新時講習及び高齢者講習により、交通実態に即した分かりやすい講習の実施に努め、交通社会に関与する運転者としての自覚と責任を促し、「安全で快適なくるま社会」の確立に努める。

(2) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習を警察と連携して推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型の安全教育を推進する。

(3) 障がい者ならびに高齢運転者対策の充実

障がい者や高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。

障がい者に対しては、身体障がい者自動車免許取得費の助成や自動車改造の助成等を実施している。

また、自動車の運転技術が低下した高齢者には、ペダル踏み間違い急発進抑制装置設置補助や、運転免許を自主返納した高齢者には運転経歴証明書を交付し、外出時の移動手段を確保するためタクシーチケットを支給している。

(4) 自転車の安全利用の推進

① 自転車の安全利用に係る広報啓発活動の推進

自転車は、子どもから高齢者まで誰でも簡単に利用できる手軽で便利な乗り物であるが、自転車の歩道での暴走や携帯電話の使用等の通行実態、自転車が加害者となる事故の発生が問題となっており、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっている。そこで、交通安全運動等あらゆる機会に広報紙等を活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図る。

ア 自転車安全利用キャンペーンの実施

警察、交通安全協会、自転車軽自動車商業協同組合等の関係機関・団体と連携し、街頭での啓発活動、自転車点検、指導等を実施する。

イ 自転車の交通安全教室の開催

児童・生徒及び高齢者等を対象に、警察、学校、交通安全協会等と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図る。

② 自転車の点検整備の促進・保険加入の促進

交通安全に関する広報や教育活動を通じ、日本工業規格・基準に適合した自転車を利用するとともに、自転車販売・修理店等において定期的に点検整備を受けるよう呼びかけ、点検整備意識の徹底を図る。また、兵庫県では平成27年より賠償責任保険への加入が義務化され、市内中学生全員を対象に「ひょうご県民自転車保険」加入した。運転者としての自覚と自転車保険加入の重要性を促し、保険加入促進を図る。

③ 自転車安全整備制度（TSマーク制度）の普及促進

自転車の安全な利用と事故防止を図るため、自転車軽自動車商業協同組合等関係機関・団体、学校等と連携し、TSマークの普及促進の各種広報活動を実施する。TSマークとは、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマークのことで、傷害保険及び賠償責任保険も付帯されている。

④ 反射材の普及・啓発

薄暮時及び夜間における自転車の交通事故防止を図るため、灯火の取付け並びに点灯の徹底及び明るい服装の着用や反射材（後部、側面等）の普及を促進し自転車の視認性の向上を図る。

⑤ 自転車安全利用の促進

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であったり、ルールやマナーに違反する利用者も多かつたりすることから、「自転車安全

利用五則」を活用し、関係機関及び各種団体と連携し、広報活動・街頭活動・交通安全教育の活動等を行い、自転車の安全な利用を促進する。

⑥ 幼児用ヘルメットの普及促進

転倒時に防御姿勢を取ることが困難な幼児が、転倒事故の際、頭部を負傷することが多いため、万一の事故の際に頭部への衝撃を緩和するヘルメット着用の効果等について広報するとともに、こども園、小学校等と連携し幼児用ヘルメットの普及促進を図る。

⑦ 幼児二人同乗自転車の適正利用の推進

幼児二人同乗自転車による幼児二人同乗が法改正により認められたことから、同自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進する。

(5) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

4 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じた、道路交通秩序の維持を図る必要があることから、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを要望し、道路交通秩序を推進することを図る。

(1) 暴走族追放気運の高揚

暴走族の追放を図るためには、警察の徹底した取り締まりと相まって、暴走行為を許さない世論の形成が不可欠であることから、交通安全運動等市民が参加するあらゆる機会を捉えて広報活動を推進し、暴走族追放気運の醸成を図る。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等が集まる場所として利用させないための環境づくりを推進するとともに、暴走行為等ができない道路交通環境の整備を図る。

5 救助・救急活動の充実

交通事故が発生した場合は、迅速な救助・救急活動の充実が必要になることから、交通事故による負傷者の救命はもとより、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係各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充実を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・充実

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処

するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

② 集団救助・救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施により集団救助・救急事故体制を推進する。

③ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合せた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関、保健所等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

④ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士の適正な配置を維持できるよう育成に努め、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習を推進する。

⑤ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備及び消防通信指令施設の整備を推進する。

⑥ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターの活用は、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターの救急業務での積極的な活用を推進する。

⑦ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

⑧ 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、北はりま消防組合と西日本高速道路株式会社が協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、加西病院をはじめとする救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携、協力関係の一層の強化を図る。

6 交通事故被害者対策の推進

交通事故被害者は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故の知識や情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談窓口について、広報を充実させ、被害者が必要とする情報と支援が得られるように推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の周知と無保険車両の運行の防止

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度と自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であるこ

とについて、広報活動等を通じて市民に周知するとともに、指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止の徹底を図る。

(2) 交通事故相談業務の推進

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、市民相談室の無料相談の活用や県の交通事故相談所、警察署交通事故相談窓口等と連携を図る。また、交通事故相談所等についての広報を行い、交通事故相談業務の周知を図り、交通事故相談者に対して相談の機会を提供する。

(3) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通遺児等に対する県の交通遺児奨学金、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付、交通遺児育成基金が行う基金事業など、各種の被害者救済対策等について広く市民に周知し、被害者が個々のニーズに合わせた情報と支援が受けられるように努める。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

加西市内の鉄軌道は、国鉄より移管され昭和60年4月1日より営業を始めた北条鉄道のみで、その延長13.6kmのうち加西市内を通過する区間は11.5kmとなっている。令和2年9月より通学通勤時間帯に、法華口駅にて行き違い交差を実施することにより、増便運行を図っている。この区間に国道1箇所・県道5箇所・市道20箇所・農道9箇所と交差し、計35箇所の踏切道があり、令和3年4月現在第1種踏切道（踏切遮断機のあるもの）29箇所、第4種踏切（なんら保安設備のないもの）6箇所、改良を必要とするものが残されている。

これらの踏切において、平成28年～令和2年までの5年間に踏切事故は発生してない。遮断棒の折損事故も28件と減少傾向にある。

このような踏切事故防止のために、踏切道の構造改良、踏切保安施設の整備統廃合の促進、その他踏切道における交通ルールの遵守を図るための措置を積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止するものとする。

第2節 講じようとする施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、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、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、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、障害物検知装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、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実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、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道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動を積極的に行う。