

第3次丹波市交通安全計画

交通事故のない丹波市を目指して

平成29年3月

丹波市

目次

まえがき	1
計画の基本理念	2
第1章 道路交通の安全	3
第1節 基本的な考え方	3
1 歩行者等の交通弱者に対する安全対策	3
2 自転車の安全確保	3
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
第2節 道路交通の安全についての目標	4
1 道路交通事故の現状等	4
2 交通安全計画における目標	6
第3節 道路交通の安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
2 講じようとする施策	7
第2章 鉄道交通の安全	24
第1節 鉄道事故のない丹波市を目指して	24
1 鉄道事故の現状	24
第2節 鉄道事故の安全についての対策	24
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	24
2 講じようとする施策	24
第3章 踏切道における交通の安全	25
第1節 踏切事故のない丹波市を目指して	25
第2節 踏切道における交通の安全についての施策	25
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	25
2 講じようとする施策	25

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、昭和 46 年度以降、国及び県では交通安全計画が作成され、丹波市においても平成 17 年 4 月に交通安全計画を作成し、国、県、市及び関係機関・団体等が一体となって陸上交通の安全対策を実施してきた。

その結果、平成 17 年以降の丹波市内の交通事故死者数は、9 名以下で推移している。

これは、氷上郡 6 町時代から長年にわたる国、県、市町及び関係機関・団体はもちろん、市民一人ひとりの努力の成果であると考えられる。

しかしながら、近年の市内の状況を見ると、ますます高齢化が進んでいることや、多くの市民が移動手段として自家用車に依存していること等により、依然、交通事故件数は高い状態で推移しており、交通事故そのものを減少させることが強く望まれている。

このような状況から、交通事故の防止は、従来にもまして国、県、市及び関係機関・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となっており、引き続き人命尊重の理念の下に、安全で安心して暮らせる丹波市を目指して、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強力に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、丹波市の平成 28 年度から平成 32 年度まで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ある。

この交通安全計画に基づき、市行政はもとより、国、県をはじめ関係機関・団体等との緊密かつ有機的な連携を図りつつ、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない丹波市を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要であり、交通安全の確保も安全で安心して暮らせる丹波市の実現を図っていくための重要な要素である。

よって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、交通事故のない丹波市を目指すものである。

2 人優先の交通安全思想

安全で安心な社会には、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠であり、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、障がいのある人等の交通弱者の安全を一層確保することが必要である。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくものとする。

第1章 道路交通の安全

1 基本的な考え方

- ①歩行者等の交通弱者に対する安全対策
- ②自転車の安全確保
- ③地域の実情を踏まえた施策の推進
- ④役割分担と連携強化

2 目標

- ①平成32年までに交通事故死者数を2人以下にする。
- ②平成32年までに交通事故負傷者数を250人以下にする。

3 対策

【3つの視点】

- ①歩行者等の交通弱者の安全確保 ②自転車の安全確保
- ③生活道路における安全確保

【7つの柱】

- ①交通弱者対策の推進 ②自転車対策の推進 ③道路交通環境の整備
- ④交通安全思想の普及徹底 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥救急・救助活動の充実
- ⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

第1節 基本的な考え方

1 歩行者等の交通弱者に対する安全対策

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と高齢者、子ども、障がいのある人等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。そのためには、道路交通環境の整備はもとより、社会参加する市民一人ひとりが、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ことが極めて重要である。

2 自転車の安全確保

兵庫県では、自転車と歩行者の事故が増加傾向にあり、自転車側に高額な損害賠償金が請求される事例があることから、自転車の安全な利用を進めるため、平成27年に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、県民、事業者及び行政が協働して自転車の適正な利用を進める運動を展開するとともに、全国に先駆けて損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。

丹波市においても、県条例の更なる普及・徹底を図り、ルールとマナーの向上を図るとともに、損害賠償責任保険の加入を促進させ、自転車関連事故を減少させていく。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

地域の交通状況や人口構成などの実情に応じて、各種の施策を組み合わせ実施していくことが重要である。その際、地域住民に身近な存在である自治会、市、警察署等と緊密に連携して取り組む必要がある。

また、地域における防犯や防災活動と交通安全対策を一体的に推進するなど、地域の安全性を総合的に高めていく。

4 役割分担と連携強化

対策を効果的に進めていくためには、家庭、地域、学校、企業、行政等様々な関係機関・団体等が、それぞれの特徴を活かしつつ役割分担することが重要である。

また、市民が、交通安全活動の計画・実行・評価など様々な形で参画・協働できるよう各種関係機関・団体等との連携を強化していく。

第2節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

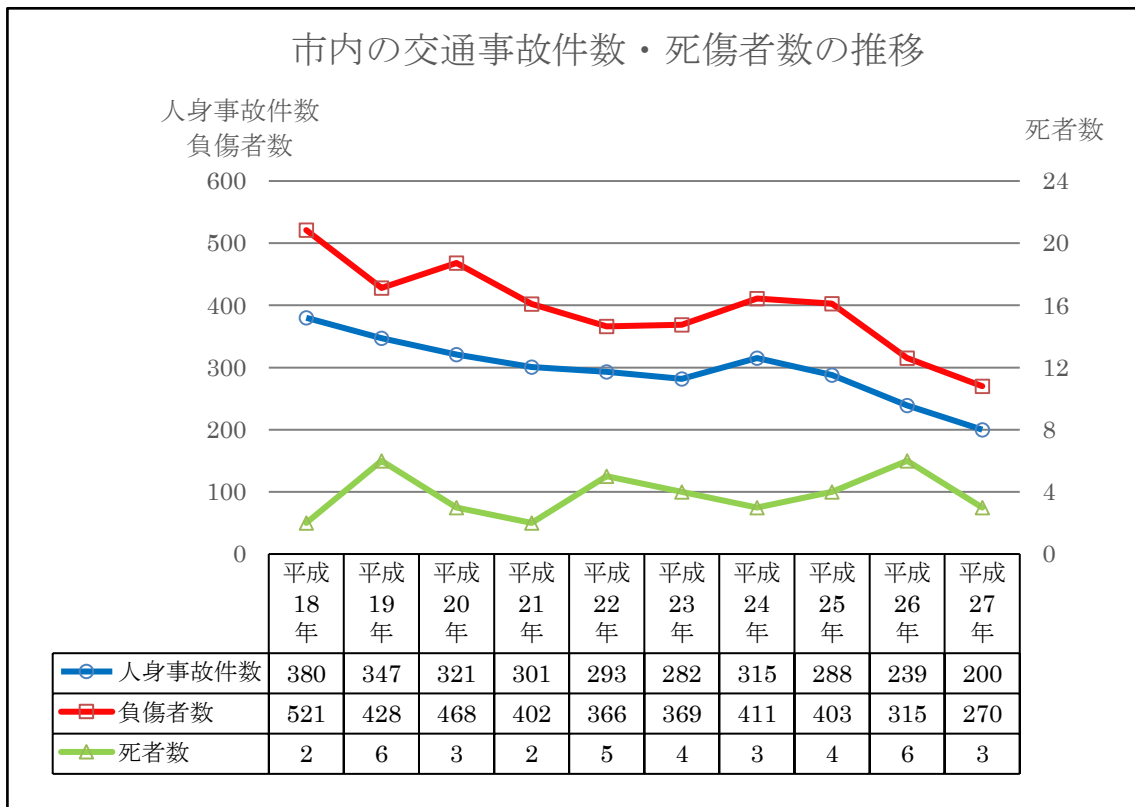
過去10年間における丹波市の交通事故死者数は、2人から6人で推移している。

また、人身事故件数については、平成18年の380件以降、減少傾向になり、平成27年には200件まで減少した。

高齢者による交通事故死者数及び人身事故件数は、減少しているものの高齢化の進行により、交通事故発生件数等に占める高齢者の割合は年々高くなっている。

この状況を鑑み、高齢者による交通事故件数の減少を目的として、平成22年度から高齢者運転免許自主返納支援事業を実施している。この事業は、運転免許証を自主返納された高齢者に、運転経歴証明書の交付手数料の補助と「たんば共通商品券」の交付を行っているもので、自主返納者数は、年々増加し、平成27年末で累計返納者数は801人となっている。

丹波市における過去10年間の交通事故発生状況



丹波市における過去10年間の交通事故発生状況（高齢者）

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
人身事故件数	84	76	82	69	68
負傷者数	101	88	97	76	78
死者数	1	6	2	1	4
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人身事故件数	58	73	68	61	50
負傷者数	74	81	76	59	62
死者数	2	3	3	3	3

丹波市における高齢化の現状

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
人口	69,315	68,706	67,958	67,248	66,539
65歳以上人口	19,376	19,796	20,283	20,658	21,020
高齢化率	28.0%	28.8%	29.1%	30.7%	31.6%

高齢者運転免許証自主返納申請状況

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年
免許保有者数	10,425	10,545	10,732	11,295	11,964	12,549
自主返納者数	75	87	115	145	164	215
累計返納者数	75	162	277	422	586	801
自主返納率	0.7%	0.8%	1.1%	1.3%	1.4%	1.7%

2 交通安全計画における目標

- 【目標数値】 交通事故死者数 2 人以下
交通事故負傷者数 250 人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではあるが、一朝一夕に実現することは困難である。丹波市としては、交通事故死者数については、過去 10 年間での最少である 2 人以下にすることを目標とする。

また、今後は交通事故そのものの減少や負傷者数の減少にも、より一層積極的に取り組み、平成 32 年までに年間の負傷者数を過去 10 年間で最少であった年（平成 27 年 270 人）を下回る 250 人以下とすることを目指す。

そのため、市は市民の理解と協力の下、道路交通安全諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第 3 節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 歩行者等の交通弱者の安全確保

ア 高齢者

今後と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したり、移動したりできる交通社会の形成が必要である。

このため、まず、高齢者が主として歩行及び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、それぞれの特性に考慮した対策を講じ、高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進する。

また、加齢による身体機能の低下にかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することができるよう、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。

イ 子ども

少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを産み、育てることができる社会を

現することが重要である。このため、子どもを交通事故から守る観点から、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必要がある。

ウ 障がいのある人

高齢者の安全対策同様、多様な人々が利用しやすい環境設計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が重要である。

エ 歩行者

安全で安心な社会の実現のためには、人優先の考えの下、自動車に対して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが不可欠である。

(2) 自転車の安全確保

自転車運転の交通ルールに関する理解が不十分なことなどから、現状は、自転車のルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車利用者への交通安全意識の啓発や発達段階に応じた交通安全教育を行う。また、自転車の安全利用を促進するため、「自転車の安全で適正な利用に関する条例」の更なる普及と生活道路や幹線道路等において歩行者との共存を図る。

さらに、自転車利用者が加害者となった場合、高額な賠償になる事例が発生していることから、自転車事故の被害者救済対策として、賠償責任保険の加入を徹底する。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

そのためには、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象とし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、安全な走行方法の普及等の対策が必要である。

また、幹線道路を走行すべき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及び交通流の円滑化を推進する方策などを、総合的なまちづくりの中で一層推進する。

さらに、こうした対策には、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成が重要である。

2 講じようとする施策

今後は、以下の7つの柱によって、交通安全対策を実施していく。

① 交通弱者対策の推進

- ② 自転車対策の推進
- ③ 道路交通環境の整備
- ④ 交通安全思想の普及徹底
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救急・救助活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

(1) 交通弱者対策の推進

現代社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要である。全ての交通について、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、子ども、障がいのある人等の交通弱者の安全を確保する対策を実施する。

高齢者については、高齢者特有の事故発生状況に応じた交通安全教育を実施するとともに、高齢者の集まるイベントや地域の集会の場等を活用し、積極的に交通安全啓発活動を行う。また、加齢に伴う身体機能や判断力の低下により、運転に不安を感じる高齢ドライバーには、運転免許証の自主返納を推奨していく。

子どもについては、学校、PTAと連携して通学路点検や登下校指導を行い、地域の特徴に応じた交通安全教室を実施する。

障がいのある人については、障がいの程度に応じた交通安全教育を実施する。

(2) 自転車対策の推進

自転車は、環境にやさしく、手軽に乗れることから、子どもから大人まで幅広い年代で利用されている一方、自転車利用者には、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められており、加害者とならないための意識啓発を図る必要がある。

近年、自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるため、県条例により、自転車利用者、保護者及び自転車を利用する事業者に損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。

このため、自転車交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車販売時に損害賠償責任保険等の加入有無の確認を義務付けられた自転車小売業者等の協力を得ながら、損害賠償責任保険等への加入を徹底する。

(3) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまで警察や道路管理者等の関係機関と連携し、対策を推進してきたところであり、交通事故多発地点での交差点改良や交通安全施設の整備等に取り組み事故抑止に効果を上げてきた。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化にも対応し、子どもを事故から守り、高齢者や障がいのある人の安全・安心な歩行空間が確保された

人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、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いえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、通学路、生活道路、幹線道路等に歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

また、高齢者や障がい者等の安全・安心な歩行空間が確保された交通環境のバリアフリー化を図る。

さらに、冬期の安全で快適な交通を確保するため、除雪の充実や凍結防止剤の散布に努める。

イ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

道路の著しい混雑や交通事故の多発等の防止を図るため、通過交通の排除と交通の効果的な分散を目的に、バイパスや幹線道路等の整備を推進する。

また、道路ネットワーク整備の推進により安全性の高い国県道等の幹線道路へ交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図る。

ウ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

(ア) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、安全・安心な歩行空間の確保を図る。

(イ) 交通安全施設の整備

道路構造や交通状況等により対策が必要な箇所には、防護柵、ガードレール、道路反射鏡、道路照明、道路標識、区画線、視線誘導標等の交通安全施設を整備する。

エ 効果的な交通規制の推進

道路での危険を防止し、かつ交通の安全と円滑化を図るため、道路の社会的機能、構造、交通安全施設整備状況、交通量の状況等地域の実情に応じて、既存の規制を見直すなど、内容を合理的かつ効果的な交通規制にする必要がある。

地域の特性に応じた交通規制や幹線道路における交通規制については、道路整備の状況、交通事故発生状況及び地域住民からの要望を踏まえ、関係機関と連携を図りながら、効果的な交通規制を推進する。

オ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であるため、地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全総点検を積極的に推進する。

カ 効果的で重点的な事故対策の推進

(ア) 事故危険箇所対策の推進

交通事故の多発する道路については、関係機関が連携して効果的な交通規制や交差点改良、また、道路反射鏡やガードレール、防護柵等の交通安全施設を事故危険箇所に応じた整備をし、事故対策を推進する。

(イ) 地域に応じた安全の確保

交通安全は、地域に根ざした課題であるため、人々のニーズや道路の利用実態、交通量の実態に応じた道路交通環境の整備を行う。

さらに、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

(ウ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講じ、再発防止を図る。

キ 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、土砂災害、浸水、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、情報提供はもちろんのこと法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

(イ) 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。また、災害発生時における災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

ク その他の道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導するとともに、不法占用物件等については、実態把握、強力な取締りによりその排除を行う。

(イ) 自転車利用環境の総合的整備

- ① 自転車利用者の通行の安全を確保するため計画的な交通規制を実施する。
- ② 駅周辺における効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進する。

(ウ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故を防止し、良好な生活環境づくりを図るため、子どもの健全な遊び場として学校施設等の開放の促進を図る。

ケ 総合的な駐車対策の推進

小店舗が位置する国道、県道、市道等主要道路沿いや商店街、事業所等が集中する箇所、またJR駅周辺においては、安全で円滑な道路交通を確保するため、駐車禁止等の交通規制を行うとともに、宅地開発にあたっては、自動車のための適正な規模の駐車場が確保されるよう指導を行う。また、商業施設等においては、車イスマークの駐車スペースが確保されるよう指導を行う。

違法駐車排除に関しては、市民への広報・啓発活動を行うとともに、地域交通安全活動推進委員等との密接な連携を図り、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(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もとに、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有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるためには、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ひとり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ある。

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段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。児童及び生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。さらに、高齢社会の進展の中で、高齢者に対しては自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては、高齢者に配慮する意識向上のための啓発

指導を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めるとともに、国、県及び市、警察、交通指導員、学校及び関係団体等がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

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の推進

① 目標

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路及び踏切道を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

② 内容

○ 幼稚園、保育所、認定こども園

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導を行うとともに指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

③ 方法

○ 教材等の提供による支援

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行う。

○ 保護者に対する交通安全教育

幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等を実施する。

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

① 目標

心身の発達状況や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の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、安全に道路及び踏切道を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

② 内容

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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て、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について重点的に交通安全教育を実施する。

なお、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用に関する条例」を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて児童、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

関係機関・団体は、小学校において行われ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る。

○ 保護者に対する交通安全教育

児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

① 目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路及び踏切道を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合には、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他に人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

② 内容

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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て、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について重点的に交通安全教育を実施する。

なお、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用に

関する条例」を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて児童、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する交通マナーの育成等悲観的な交通安全教育の推進を図る。

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

① 目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車及び自転車の運転者として安全の道路及び踏切道を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

② 内容

二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用に関する条例」を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

③ 方法

○ 教育教材の配布等

自転車の安全で適正な利用も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

○ 交通安全情報の提供

県と県教育委員会等との協働により設置した「ひょうご児童等交通安全ネットワーク」により、学校を通じて児童、保護者等へタイムリーな交通安全情報を提供する。

○ 関係機関・団体による補完的な交通安全教育

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

○ 自転車の安全適正利用

高校生は、自動車との重大事故が発生しやすい夕方から夜間にかけて帰宅することから、法令で定める灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の横断時の視認性を高めるため、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

(オ) 成人に対する交通安全教育の推進

① 目標

自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実を図る。

② 内容

職場での交通安全研修会を始め、社会人を対象とした学級・講座における交通安全教育の促進を図る。また、関係機関・団体、交通ボランティア等による自転車の安全適正利用を含む交通安全のための諸活動を促進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

① 目標

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差があることに留意しながら、実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

② 内容

加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させながら、交通の状況に応じて安全に道路及び踏切道を通行するための知識・スキルについて安全教育を推進する。

高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた身体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及を図る。

③ 方法

- 指導者の養成等
地域交通安全活動推進委員等の高齢者に対する交通安全指導者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制をさらに充実させる。また、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。
- 多様な機会の活用
老人クラブ活動の一環として、交通安全についての指導者育成や交通安全に関する研修の実施を促すほか、関係団体、交通ボランティア、医療機関、福祉施設関係者と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者大学などの社会教育活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

(キ) 障がいのある人に対する交通安全教育の推進

- ① 目標
障がいの程度等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、実践的技能及びルール等の知識を習得させることを目標とする。
- ② 内容
歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させながら、交通の状況に応じて安全に道路及び踏切道を通行するための知識・技能について安全教育を実施する。
- ③ 方法
 - 介護者等への講習会等
自立歩行できない人の介護者や交通ボランティア等の付き添い者を対象とした講習会等を開催する。
 - 特別支援学校等での指導
特別支援学校や地域における福祉活動の場を活用する。
 - 障がいの特性に配慮した教育
教育・学習の機会においては、手話通訳者の配置、字幕入りビデオや点字教材の活用など、障がいの特性に配慮した教育を実施する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるため、国際交流協会等の協力を得ながら、広報・啓発活動を推進する。

イ 効果的な交通安全教育の推進

(ア) 関係機関・団体の連携

交通安全教育を行う機関・団体は、相互の連携を図りながら、交通安全教育に関する情報を共有し、資機材の貸与、講師の派遣、交通安全教育指導者の養成・確保等を行う。

(イ) 体験・体感型手法の活用

シミュレーター等の活用、スタントマンによる体験型教育（スケアード・ストリート）を積極的に行う。

(ウ) 教育効果の確認等

受講者や地域の実情に応じて、教育の手法や教材の見直しと改良を行うとともに、受講者の反応を確認する等の事後効果評価を実施し、常に効果的な交通安全教育ができるようにする。

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進

① 目標

尊い人命を交通事故から守るため、ひょうご交通安全憲章の理念に基づき、広く市民一人ひとりに交通安全思想及び交通モラルの高揚を図るとともに、思いやりのある交通行動の実践を習慣付け、市民の参画と協働のもとに交通事故のない「元気で安全・安心な丹波市」をつくることを目的とする。

② 期間

毎年4月1日から翌3月31日まで

③ 推進方法

- 行政、関係機関、県民の幅広い参画を得た兵庫県交通安全対策委員会において、年間運動方針を決定し、事前に、運動期間、運動重点等について広く市民に周知する。
- 丹波市交通安全運動推進会議の構成団体・機関が相互に連携して、強力に推進する。
- 地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。
- 運動の事後に、効果と検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

(イ) 自転車の安全利用の推進

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」等に基づき、市民、事業者、交通安全団体及び行政が一体となって、自転車の安全適正利用に取り組む。

① 自転車の交通安全教育の推進

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、自転車が道路交通法に定められた「車両」であることを認識させ、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方や自転車の歩道通行時における交通ルールのほか、スマートフォン等の操作や画面に注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性について、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室等を開催して周知徹底を図る。

保護者、学校、事業者がそれぞれの立場で自転車の交通安全教育を行うことができるよう、啓発資料や教材を作成・配布する。

自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

② 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるため、県条例により、自転車利用者、保護者及び自転車を利用する事業者に損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。

このため、自転車交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車販売時に損害賠償責任保険等の加入有無の確認を義務付けられた自転車小売業者等の協力を得ながら、損害賠償責任保険等への加入を徹底する。

③ 自転車の安全適正利用

夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、法令で定める灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の横断時の視認性を高めるため、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進と幼児・児童の着用の徹底を図る。また、自転車乗車中の高齢者が頭部損傷で死亡することが多いことから、高齢者に対するヘルメット着用を推進する。

幼児を同乗させる場合において、安全性に優れた幼児二人同乗自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

(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

関係機関・団体等の協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用効果と正しい着用方法について理解を求め、その徹底を図る。

(エ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園、保育所、認定こども園等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導により、正しい使用の徹底を図る。

特に6歳以上であっても、体格等の状況によりシートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発を強化する。

(オ) 反射材用品等の普及促進

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に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を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

また、夜間走行時の道路横断などの際の事故防止のため、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、道路交通法で定める後部反射器材に加え、側面への装着を促進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死亡者の中で占める割合の高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図り、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

(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交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発を行うほか、事業者の自主的な「飲酒運転追放宣言」の取組やキッズ交通保安官、ファミリー隊員の任命など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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図る。

(キ) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、市広報紙、防災行政無線、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

① キャンペーン等の積極的な実施

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や、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

② 家庭向け広報の充実

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、防災行政無線を通じた広報により家庭に浸透する細やかな広報を実施し、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ク) その他の普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故防止に関する市民意識の高揚

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の低下が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識の向上を図る。

② 夕暮れ時から夜間にかけての事故防止の啓発等

夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性を広く周知し、これらの違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

③ プロテクターの着用の促進

二輪運転者の被害軽減を図るため、胸部等の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する。

④ 交通事故の発生状況の認識と事故防止に関する意識の啓発等

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等ができるよう交通事故分析を行い、各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報を提供・発信する。

エ 市民の参画と協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられていることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、地域、民間団体、企

業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参画と協働を積極的に進める。

(5) 道路交通秩序の維持

ア 交通の指導取締りの強化等

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、暴走族取締りを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、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性、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強化する。

イ 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成を図るため、関係機関・団体が連携し、積極的な啓発活動を実施し、暴走行為をさせないための環境づくり及び暴走族追放の気運を高揚させる。

また、暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全市的な広報活動の推進を積極的に行う。

(6) 救急・救助活動の充実

ア 救急・救助体制の整備

(ア) 救急体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保して、救急・救助体制の整備・拡充を図り、救急・救助活動の円滑な実施を図る。

(イ) 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

① 消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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：Automated External Defibrillator）の使用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する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

② 応急手当指導者の積極的な養成等

応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、消防機関においては救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護措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、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

③ 教職員対象の心肺蘇生法の実習及び各種講習会の開催等

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。さらには、自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から、自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

（ウ）救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急措置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

（エ）ヘリコプターの活用による救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急・救護に有効であるとともに、救急・救助等の現場により早く医師等の医療介入が行えることから、兵庫県消防防災ヘリ又はドクターヘリの積極的活用を推進する。

（オ）救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑高性能化した自動車による交通事故救助に対応すべく救助隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を積極的に推進する。

（カ）高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、西日本高速道路株式会社及び北近畿豊岡自動車道管理者と協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

イ 救急医療体制の整備

(ア) 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日応急診療所及び平日夜間応急診療室を地域医療総合支援センター（仮称）内に設置し、緊急時には丹波圏域の救急医療の中核病院である県立新病院と速やかな連携を図る。

(イ) 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、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・協力関係の確保を推進する。

(7) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、自転車小売業者など関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を推進する。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広く市民に周知するとともに、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ 交通事故相談活動の推進

県の設置する交通事故相談所への円滑な取り次ぎがなされるように支援するとともに、市の行政相談や人権相談等との相互連携を強化し、交通事故相談の活性化を図る。

また、市広報等の広報媒体を利用して、市民に対し交通事故相談活動の周知徹底を図り、広く相談の機会を提供する。

ウ 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、兵庫県においては、平成 27 年に損害賠償責任保険等への加入義務化などを内容とする「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定した。この条例に基づき、交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車小売業者など関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推進する。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない丹波市を目指して

人や物を大量に、高速、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

1 鉄道事故の現状

全国的に見ると鉄道の交通事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は、ほぼ横ばいの傾向にある。兵庫県では、平成17年4月、JR西日本福知山線において、乗客106名が死亡した重大な列車脱線事故が発生し、社会的にも大きな影響を与えた。

第2節 鉄道事故の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が発生するおそれがある。鉄道の安全な運行管理については、鉄道事業者の事業運営によるところであるが、事故発生時における救急・救助活動の充実、被害者支援の推進といった交通安全施策を推進していく。

2 講じようとする施策

(1) 救急・救助活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急、救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

(2) 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室は、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととされている。

同支援室と連携し、支援の取り組みを推進していく。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない丹波市を目指して

丹波市内の踏切事故は、長期的には少ない状態にあるが、今なお、改良すべき踏切道が残されているのが現状である。これを踏まえ、引き続き、踏切事故を未然に防止するための対策を講じ、踏切事故のない丹波市を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての施策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者が発生するなど重大な結果をもたらすものであること、構造改良、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあることを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を積極的に推進する。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の統廃合の促進

踏切道での交通事故防止のため、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、統廃合を促進する。

(2) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切道予告標の設置や周辺道路の改良を促進する。

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、車両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押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底、車両等の踏切道通行時の違反行為をなくす指導等を積極的に行う。