

第1章 計画の基本的な考え方

1 計画策定の趣旨

車社会化の急速な進展により、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、社会問題となりました。このため、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、同法第26条に基づき、本市においても昭和46年以降、旧西脇市から数えて9次にわたる交通安全計画を策定し、国、県、関係団体や市民と一体となって交通安全対策を推進してきました。

こうした取組の結果、市内の交通事故死者数は、平成23年には0人を記録するなど、近年は着実な減少傾向にありましたが、残念なことに、平成27年は交通事故死者数が5人と大きく増加し、交通死亡事故非常事態宣言を発令するに至りました。また、人身事故件数についても基本的には減少傾向にありますが、平成27年においてもいまだ203件発生し、254人が死傷しています。

交通事故の防止は、関係機関や団体だけでなく、市民一人ひとりが交通安全に対する高い自覚を持ち、全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題です。また、急速な高齢化の進行等による社会情勢の変化に適切に対応した安全で安心な交通環境の整備を推進していくことが必要です。

このような状況を踏まえ、本市では「第10次西脇市交通安全計画」を策定し、交通安全に関する具体的な施策を定め、これを効果的に推進していきます。

2 計画の位置付け

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき策定するものであり、第10次兵庫県交通安全計画（平成28年6月策定）を基本に、西脇市総合計画との整合を図り、市の交通安全対策に係る施策の大綱を定めたものです。

3 計画の基本理念

この交通安全計画は、次の基本理念に基づき策定します。

(1) 交通事故ゼロを目指して

毎年多くの方が事故に遭われています。今後も、「暮らしの安全を守り、安心が実感できるまち 西脇市」の実現に向けて、市、関係団体や市民一人ひとりが全力を挙げて、交通事故ゼロを目指して様々な取組を進めます。

(2) 人優先の交通安全思想

安全で安心な社会を実現するためには、弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠です。高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全を一層確保することが必要であり、施策を推進するに当たっては、「人優先」の交通安全思想を基本とします。

(3) 参画と協働による交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要です。市が取り組む交通安全に関する施策に市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全の取組等により、参画と協働による交通安全活動を推進します。

4 計画の期間

この計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5箇年とします。

第2章 交通の現状

第1節 交通事故の現状

1 兵庫県の現状

交通安全対策基本法に基づく取組が進められた結果、兵庫県内の道路交通事故死者数は、昭和44年の740人をピークとして、昭和54年にはほぼ半数の371人まで減少しました。その後、400人台で推移し、平成に入ってから8年連続450人を超える時期もありましたが、平成13年から平成21年まで9年連続減少するなど、着実に減少の傾向にあります。

第9次兵庫県交通安全計画の最終年である平成27年の死者数は171人となり、統計を取り始めた昭和22年以降で最少となりました。

近年、①高齢者人口の増加、②シートベルト着用率等の頭打ち、③飲酒運転による交通事故件数の下げ止まりなどから、交通事故の死者数の減少幅は小さくなっています。

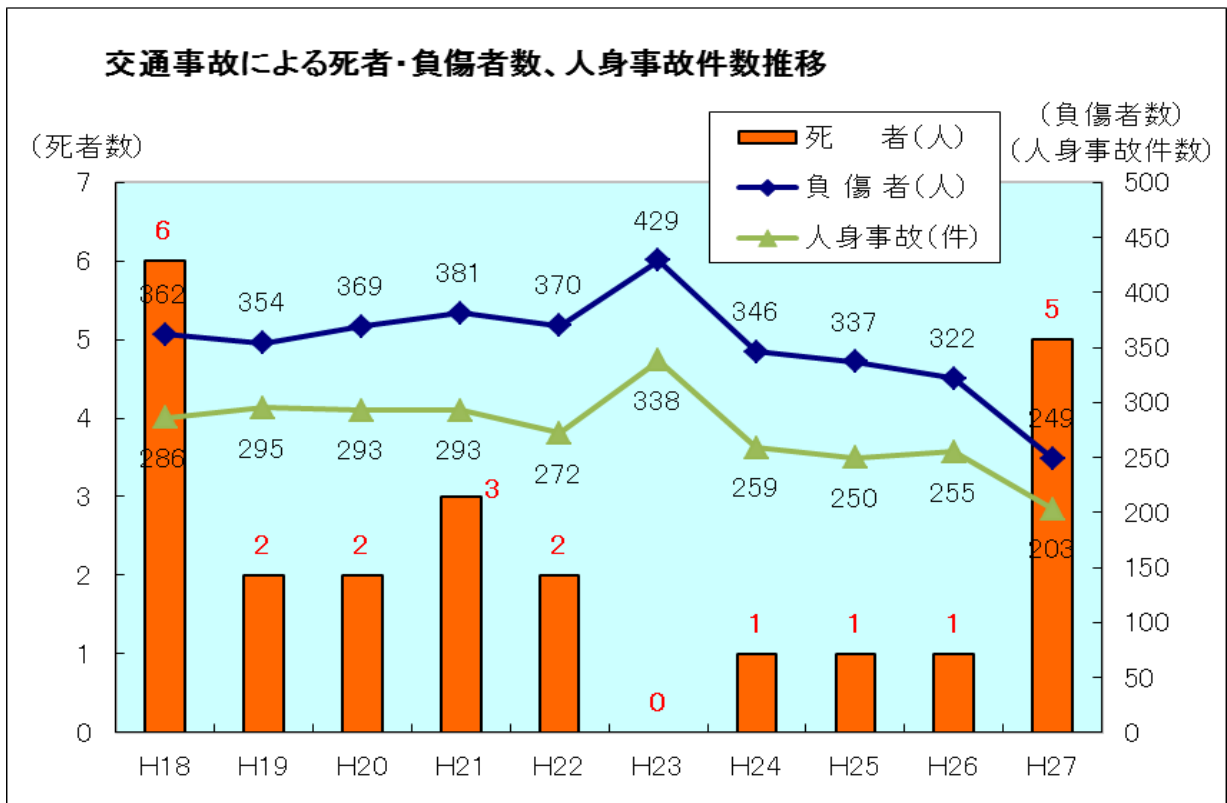
2 西脇市の現状

(1) 交通事故死傷者数・人身事故件数

市内（平成17年9月以前は西脇市及び多可郡黒田庄町の範囲）の交通事故死者数は、昭和57年の9人が最も多く、平成に入ってから8年、14年、17年にそれぞれ8人となっています。平成元年から平成27年までの死者数を合計すると100人となっており、毎年平均4人弱の交通事故死者が発生しています。

近年の交通事故死者数は、平成23年に0人を記録するなど着実な減少傾向にありましたが、第9次西脇市交通安全計画（以下「第9次計画」という。）の最終年である平成27年中の死者数は5人と大きく増加し、平成27年までに交通事故死者数を0人にするという計画目標は達成できませんでした。

一方、人身事故件数及び交通事故負傷者数は、平成13年の392件、471人をピークに減少傾向にあり、直近の平成27年では、人身事故件数、負傷者数は203件、249人となっており、第9次計画目標を達成しました。

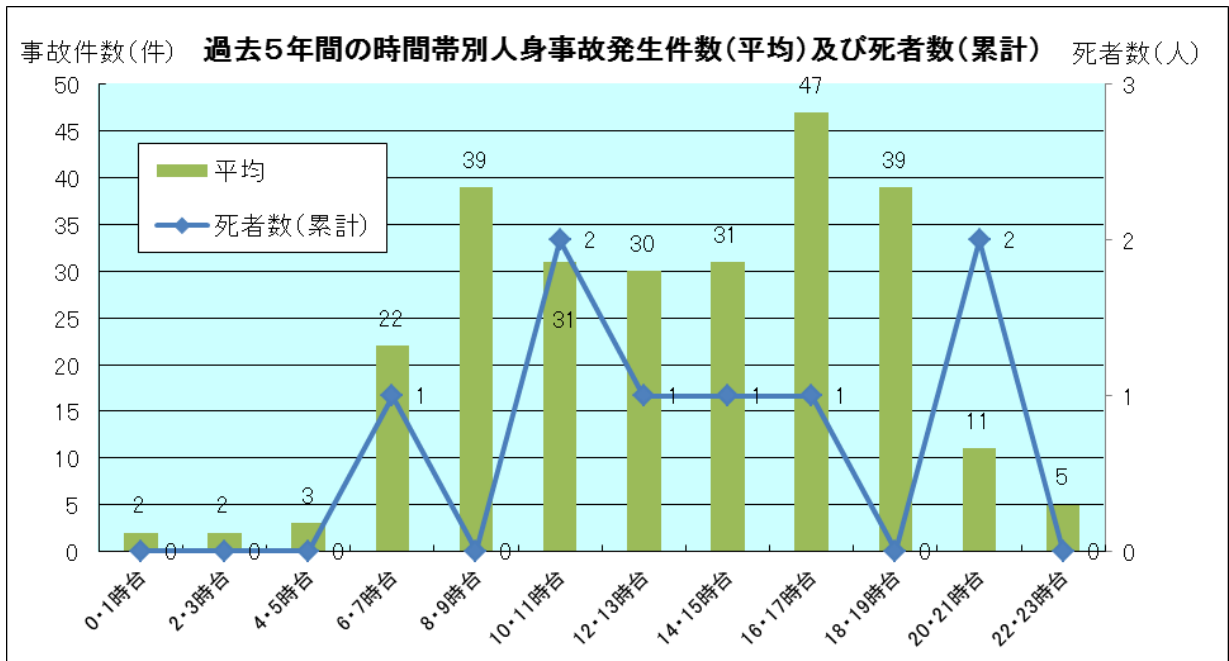


《第9次計画で掲げた目標の達成状況》

	目 標	平成27年	達成状況
死 者 数	0 人	5 人	未達成
負 傷 者 数	300人以下	249人	達成
人身事故発生件数	250件以下	203件	達成

(2) 時間帯別人身事故発生状況 (平成23年～平成27年)

過去5年間の時間帯別人身事故発生件数(平均)は、朝夕の通勤・通学の時間帯に多くなっています。死亡事故に関しては、時間帯の偏りがあまり見られません。

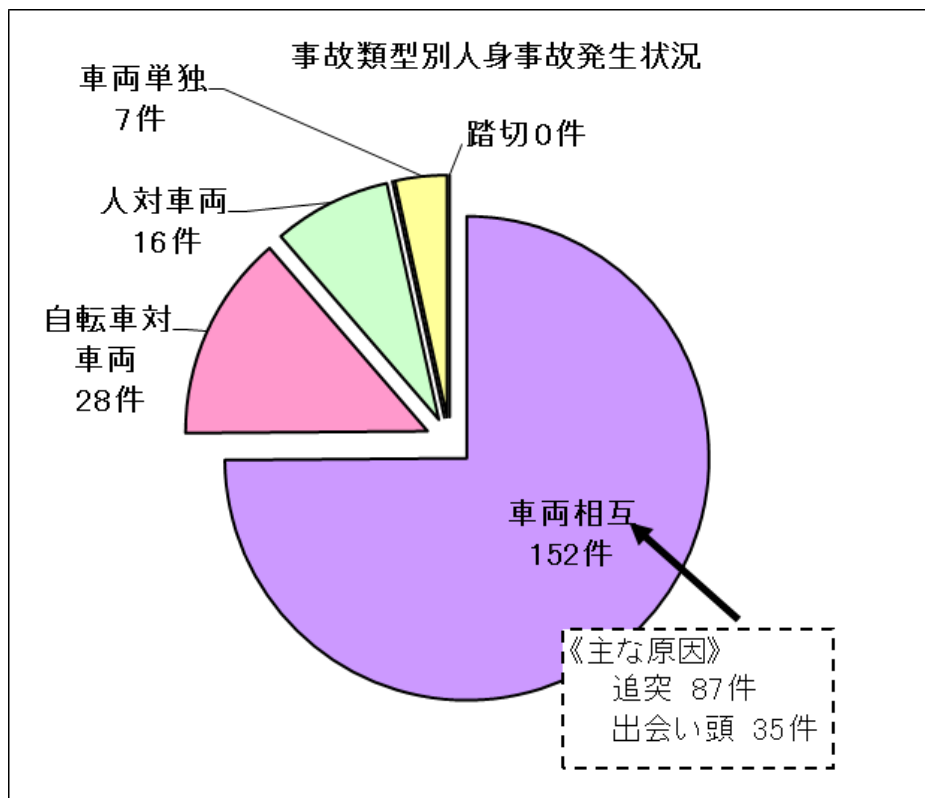


(3) 事故類型別人身事故発生状況 (平成27年)

事故類型別人身事故発生件数は、「車両相互」の事故が75% (152件) と、最も多くを占めています。

また、「車両相互」事故のうち、「追突」が57% (87件)、「出会い頭衝突」によるものが23% (35件) となっています。

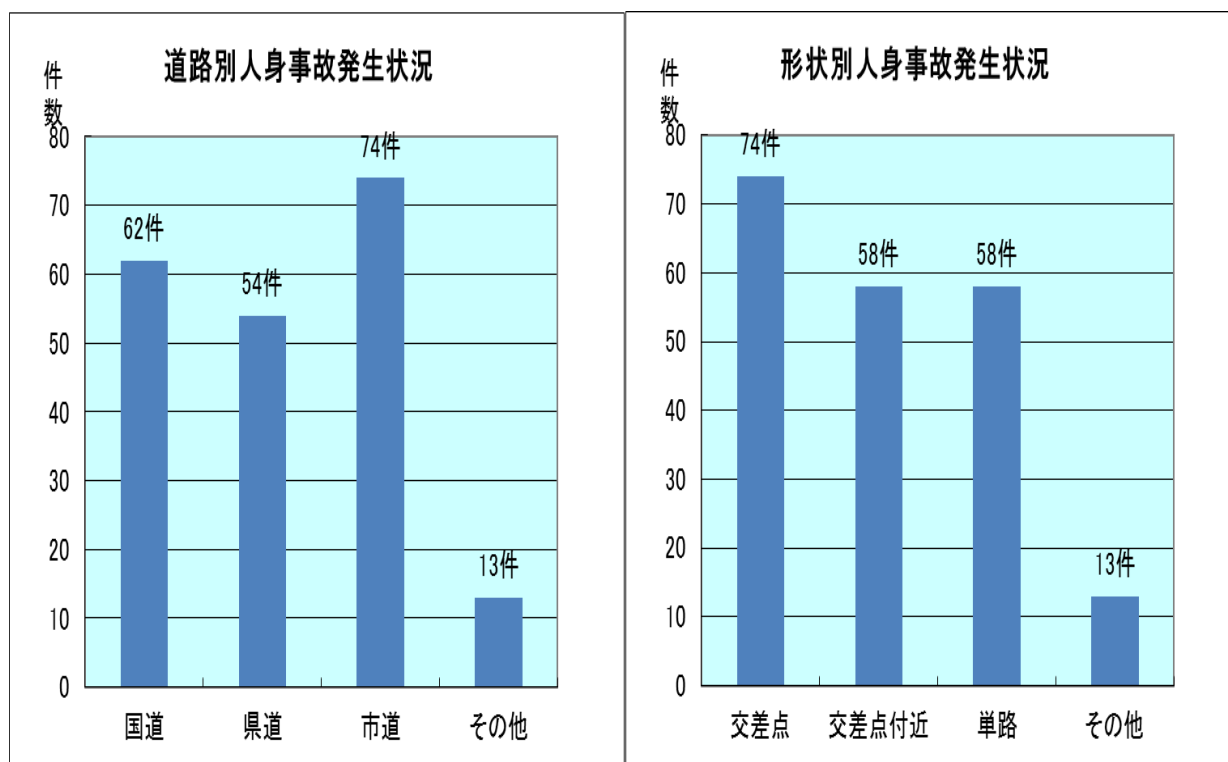
いずれの場合も、運転者が安全運転に対する意識をもっと高く持っていれば防げた事故が多数あるものと推測されます。



(4) 道路別・形状別人身事故発生状況（平成27年）

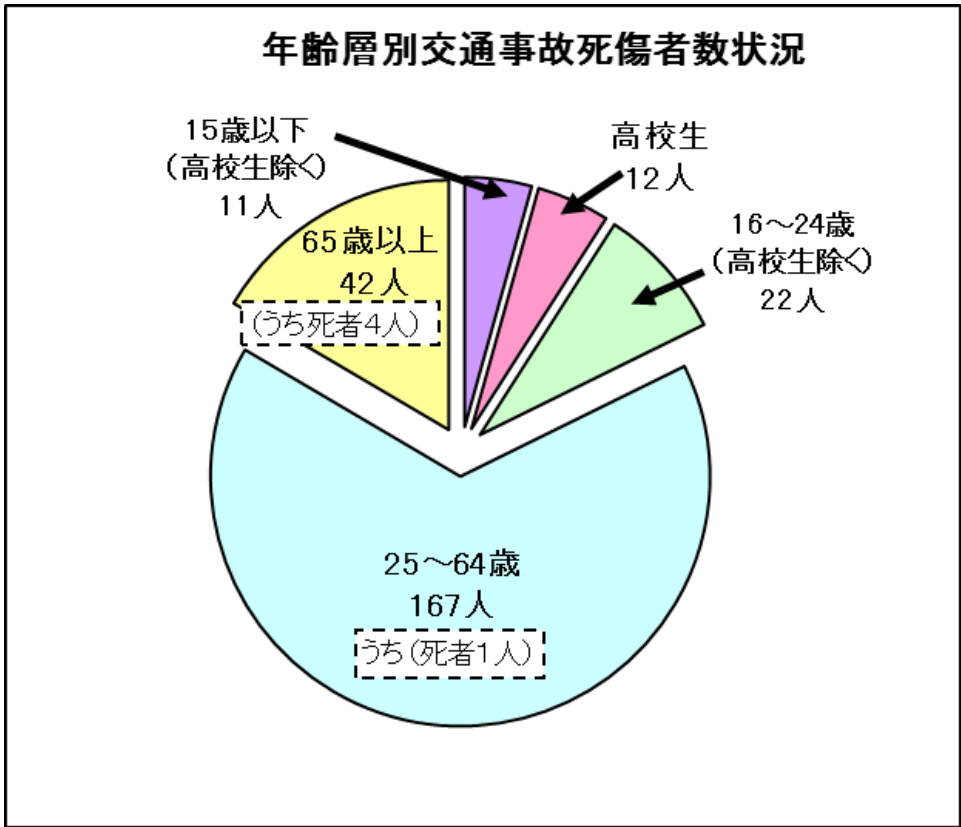
道路別の人身事故発生状況を見ると、「市道」での事故発生率が36.5%（74件）と最も高く、次いで「国道」となっています。

また、形状別では、「交差点」や「交差点付近」での事故が65%（132件）を占めています。



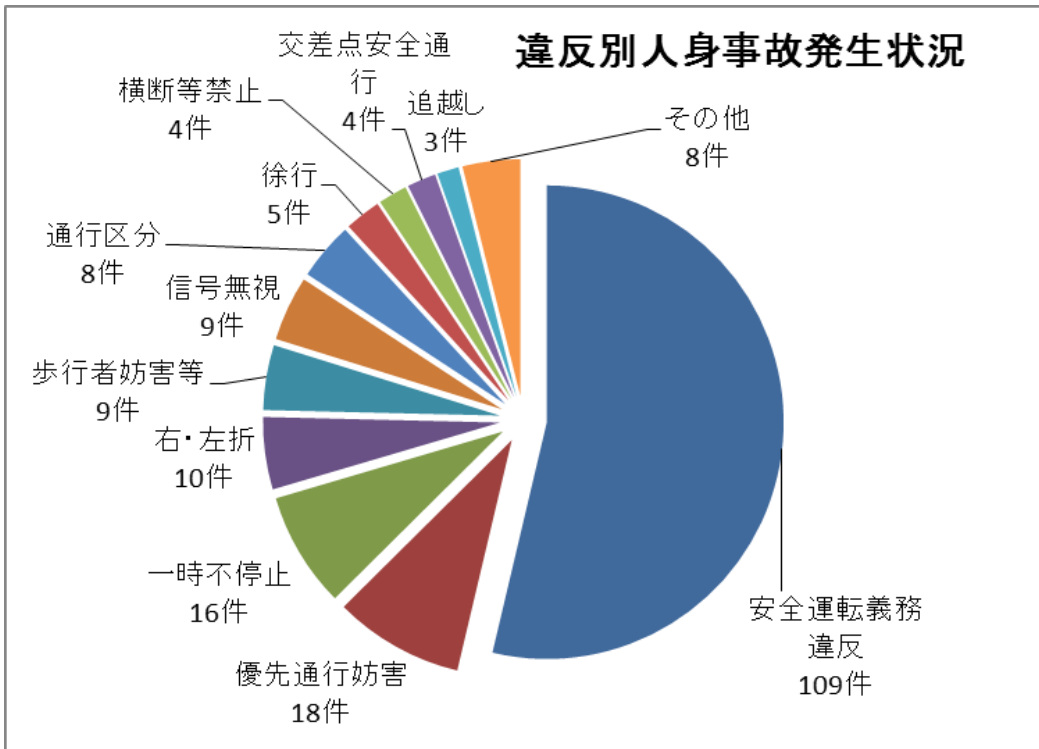
(5) 年齢層別交通事故死傷者数状況（平成27年）

年齢層別の交通事故死傷者数の状況を見ると、「25歳から64歳」が最も多くなっていますが、死者に関しては、5人中4人が「65歳以上の高齢者」であり、そのうち3人が自転車乗用中の事故となっています。



(6) 違反別人身事故発生状況 (平成27年)

前方不注視等の「安全運転義務違反」だけで、人身事故件数の54% (109件) を占めています。その他、「優先通行妨害」が9% (18件)、「一時不停止」違反が8% (16件) を占めています。



(7) シートベルト着用・チャイルドシート使用状況（平成27年）

市内で実施したシートベルト着用状況調査では、助手席を除き県の平均を上回っています。一方、チャイルドシート使用率は、県の平均を下回っています。全ての座席のシートベルト着用やチャイルドシートの正しい使用を徹底し、自動車乗車中の死傷者を減少させる必要があります。

【シートベルト着用・チャイルドシート使用率状況】（県調査）

平成27年	シートベルト			チャイルドシート
	運転者	助手席	後部座席	（6歳未満）
市	99.0%	89.5%	70.0%	64.0%
県平均	98.6%	94.3%	35.0%	68.4%

※調査場所：シートベルト 国道 427号市役所西側（9月25日）
：チャイルドシート 市内量販店駐車場（10月17日）

（注）「第2章第1節 交通事故の現状」の表・グラフは、暦年の事故統計（資料：西脇警察署）により作成しています。

第2節 西脇市の交通安全対策

1 交通安全啓発事業（平成27年度）

(1) 交通安全教室の実施

交通安全教室は、西脇警察署や西脇多可交通安全協会の協力を得て、市内全ての学校園等で実施しており、3,268人の参加がありました。学年ごとに交通安全に関する講話、ビデオや歩行・自転車実技を実施しています。また、交通安全協会各支部では、教室開催時に紙芝居等の視覚に訴える親しみやすい啓発を実施されています。

(2) くらしの安全出前講座の実施

地域、社会福祉協議会や老人クラブ等からの要望により、西脇警察署の協力を得て、交通安全に関する講話やビデオによる交通安全出前講座を実施しています。特に高齢者対象の講座では、夜間の歩行や自転車利用時の事故防止に効果がある反射材を配布するなど、交通安全啓発に努めています。

(3) 街頭での交通安全啓発活動等の実施

西脇警察署や西脇多可交通安全協会と連携し、全市民を対象に

交通事故防止の街頭キャンペーンを始め様々な啓発活動を実施しています。また、運動期間に併せて主要な交差点では横断幕を、市役所庁舎には啓発用懸垂幕を設置し、交通事故防止を呼びかけるとともに、併せて「広報にしわき」、市ホームページや防災行政無線等での周知を図っています。

時 期	内 容	場 所
全国交通安全運動 (春・秋)	市職員による登校児童への安全指導 交通安全啓発街頭キャンペーン(交通安全協会員、高校生等による交通安全啓発資材等配布)	市内10箇所 市役所前ほか
交通事故防止運動 (夏・冬・年末)	事故防止啓発街頭キャンペーン 夕暮れ時の啓発「ホテル作戦」	市役所前ほか アピカ前
イベント時啓発活動	にしわき産業フェスタ 交通安全啓発資材配布等(西脇警察署)	総合市民センター

2 道路等交通環境改善状況(平成23年度～平成27年度)

(1) 交通安全施設等の設置・改善

【平成23年度から平成27年度までに実施した事業】

工事主体	内 容	場 所
市	カーブミラー設置工事	市内各所(156面)
	ガードレール等設置工事	市内各所(395m)
	転落防止柵設置工事	市内各所(937m)
	カラー舗装工事	市内各所(1,776㎡)
	歩道整備工事	野村20号線(野村町)
	歩道段差解消 (人にやさしいまちづくり事業)	西脇南中学校線、下戸田戎線(野村町ほか) 田高石原線(黒田庄町石原)
	歩道舗装・視覚障害者誘導表示 (人にやさしいまちづくり事業)	郷瀬1号線(郷瀬町)
県	交差点改良	西脇八千代市川線 平野口交差点(野村町)
	道路拡幅	和布西脇線(和布町)
	永久橋架替	西脇八千代市川線 芳田橋(明楽寺町)

県	歩道リニューアル	郷の瀬野村線 (小坂町～野村町)
	歩道設置	黒田庄多井田線 (野村町)
	退避所設置	西脇篠山線 (上比延町)
	バイパス工事	門柳大門線 (黒田庄町門柳)
国	バイパス工事	国道 175号 (高松町～下戸田)
	交差点改良	国道 175号 (寺内)

【引き続き実施する事業】

工事主体	内 容	場 所
市	バイパス工事	市原羽安線 (市原町～羽安町)
	カーブミラー設置工事	市内各所
	ガードレール等設置工事	市内各所
	転落防止柵設置工事	市内各所
	カラー舗装工事	市内各所
	歩道段差解消等 (人にやさしいまちづくり事業)	市内危険箇所
県	歩道リニューアル	西脇八千代市川線(野村町) 国道 427号 (郷瀬町～西田町)
	道路拡幅	国道 427号 (下戸田) 西脇篠山線 (住吉町)
	歩道設置	多可北条線 (明楽寺町)
	バイパス工事	黒田庄多井田線 (黒田庄町喜多)
国	バイパス工事	国道 175号 (下戸田～黒田庄町大伏)

(2) 兵庫県警への設置要望 (信号機・交通規制等)

要 望 内 容	要 望 箇 所	設 置 箇 所
交通安全施設 (信号機関係)	5箇所	1箇所
交通規制 (横断歩道・一方通行・一時停止 他)	17箇所	7箇所

3 登下校時等交通安全指導状況 (平成27年度)

(1) 子どもの登下校見守り活動

登下校時の子どもたちを見守るため、ほぼ毎日、市内のまちづくり防犯グループ（20グループ）、西脇ハーティネスメンバーズ「子ども見守りチーム」、各学校のPTA、教職員の方々が通学路等で活動を実施されています。その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制整備について支援しています。

(2) 西脇警察署及び西脇多可交通安全協会による交通安全指導

西脇警察署では、毎日、管内交番前や国道175号主要交差点等で交通安全指導を実施されています。

また、西脇多可交通安全協会各支部では、交通安全運動期間中や毎月2回市内の各所において、交通安全指導を実施されています。

第3章 交通安全計画における目標

本市の総合計画では、生活安全分野の目指すまちの姿・市民の生活像として「暮らしの安全を守り、安心が実感できるまち」を掲げており、その中で交通安全に係る施策の展開方針として「総合的な交通安全対策の推進」を示しています。

交通事故をゼロにすることが究極の目標であるものの、一朝一夕に実現することは困難です。本市としては、交通事故死者数については、改めて第9次計画の目標達成を目指し、本計画の計画期間である平成32年までに、0人とすることを目標とします。

また、人身事故発生件数、交通事故負傷者数については、第9次計画では目標を達成したことから、これまでの取組を継続することとし、平成27年比で10%以上の減少を目指し、平成32年までに年間の人身事故発生件数を180件以下、交通事故負傷者数を220人以下とすることを目標とします。

《 平成32年までに達成する目標 》

	第10次計画目標（年間）
死 者 数	0人
負 傷 者 数	220人以下
人身事故発生件数	180件以下

第4章 道路交通の安全

第1節 基本的な考え方

1 交通弱者の安全確保

(1) 高齢者

今後も高齢化が進展することを踏まえて、高齢者が安全に、安心して外出し、移動できる交通社会の形成が必要です。

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、それぞれの特性を理解した対策を構築するなど多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進します。

また、加齢による身体機能の低下にかかわらず、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す。

(2) 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実現することが重要です。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ります。

(3) 障害者

高齢者対策同様、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す。

(4) 車両に対する歩行者

安全で安心な社会の実現のためには、「人優先」の考えの下、自転車を含む車両全般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す。

2 自転車の安全確保

自転車は自動車と同様に車両であることから、車両としてのルールやマナーが理解できるよう、より効果的な交通安全教育を実施していく必要があります。

また、自転車等が安全に通行し、かつ、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現のため、兵庫県が平成27年に制定した

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成27年兵庫県条例第6号）の更なる普及・徹底を図り、自転車関連事故の減少を目指します。

3 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有しています。

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、人間の成長過程に併せ、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られるよう意識の改革を促すことが重要です。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

「人優先」の考え方の下、誰もが安心して外出できる交通社会を形成するため、生活道路、通学路や幹線道路の歩道等の安全性を高めるなど、人の安全と安心を守る道路交通環境の整備を図ります。特に、交通事故が多発している道路については、重点的に対策を講じます。

また、道路や交通安全施設の整備に当たっては、高齢者や障害者に配慮し、通行上の危険や障害の除去に努めます。

さらに、道路を利用する人の視点が重要であることから、地域住民などの道路利用者の参画の下、交通安全総点検などを実施し、道路利用者等の意見や提言を道路交通環境の整備に反映させます。

そして、地域の実情に応じた交通規制や災害時の交通安全確保にも取り組みます。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

市内全域の生活道路において、道路利用者に規制や警戒・指示等の情報を適切に伝えるため、区画線等の路面標示やカーブミラーなどの設置を行います。また、交通事故発生懸念がある箇所については、自動車の速度や車両の通行規制を関係機関に働きかけ、歩行者や自転車が安心して通行できるよう交通安全対策に努めます。

イ 歩行空間等の交通環境改善の推進

(7) 人にやさしい歩行空間の整備

高齢者や障害者等の交通弱者を含め、全ての市民が利用しやすい歩行空間を確保するため、凹凸や段差の多い歩道、幅の狭い歩道の改善を促進し、通行の安全を図ります。

(4) 通学路等の整備

子どもたちの通学・通園路の安全を確保するため、歩道、路肩のカラー舗装、押ボタン式信号機や横断歩道等の整備を促進します。

また、登下校時の見守りボランティアの活動支援や、通学路の適切な設定等を行います。

(2) 自転車利用環境の総合的整備

歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車レーン等の整備による自転車と歩行者の分離を行うほか、自転車歩行者道での歩行者優先原則の徹底を推進します。

(3) 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、信号機の新設、道路標識の高輝度化・自発光化、歩道等の整備、交差点改良、自転車通行環境の改善等を関係機関に働きかけ、必要な対策を推進します。

イ 適切に機能分担された道路網の整備

(7) 歩行者・自転車の安全を図るため、自動車と自転車・歩行者の分離を進め、幹線道路から居住地域内道路までの体系的な整備に努めます。

(4) 市街地内道路の混雑や事故発生の危険を低減させるため、通過交通を排除し、交通を分散できる国道 175号バイパス等の整備を推進します。

(4) 交通安全施設の整備推進

ア 生活道路対策の推進

「人優先」の考え方の下、通学路を中心にバリアフリー化や路肩のカラー舗装等による安全安心な歩行区間の確保を図ります。

また、信号機のない交差点においては交差点クロスマークの設置等による交差点存在の明確化による事故防止に努めます。

イ 幹線道路等対策の推進

(7) 交通事故多発地点の対策

交通事故が多発している地点については、事故原因等の問題を分析し、交差点改良や見通しの改良等の整備を関係機関に働きかけます。

また、道路の構造等に応じて、道路標識、防護柵、道路標示や区画線等の整備を推進します。

(4) 交差点・カーブ区間の対策

交通事故の危険性が高い交差点には、道路の構造、交通の実態や地域住民の意向を踏まえて、信号機の設置を関係機関へ要望します。

また、道路照明灯等の整備を推進するとともに、カーブ地点においては線形の明確化に努め、交通安全機能の向上を図ります。

(5) 災害発生に備えた安全の確保

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨・地震等による災害が発生した場合にも、道路交通を確保するため、緊急輸送道路等の橋りょうの耐震化などの防災対策を進めます。

イ 災害発生時における交通規制及び情報提供の充実

災害が発生した場合には、西脇市地域防災計画に基づき、道路の被災状況の把握に努め、必要な交通規制や応急復旧措置を図るとともに、防災行政無線や「にしわき防災ネット」等を活用した情報の提供を実施します。

(6) 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

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、許可条件の履行、占用物件等の適正な維持管理を指導していきます。

イ 不法占用物件の排除

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導によりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 交通安全教育の推進

ア 幼児・小学生に対する交通安全教育

(7) 幼児・小学生に対する交通安全教室の実施と学校園での交通安全教育

幼児については、道路歩行の実技を中心とし、歩行者としての心得や交通ルールの習得を目標として、また、小学生については、日常生活で安全に道路を通行するために必要な、歩行時及び自転車乗用時の基本的な交通ルールやマナーの習得を目標として実施します。

また、学校園での交通安全教育を効果的なものとするため、啓発資料等の配布や教員や保護者等を対象とした自動体外式除細動器（以下「AED」という。）の使用も含めた心肺蘇生法等の実技講習会の実施を推進します。

(4) 保護者に対する交通安全教育の実施

「交通安全は家庭から」の認識の下、幼児や児童の保護者が日常生活の中で交通ルールや交通マナーを教え、実際の交通の場面でも子どもの模範となる行動をとれるよう、保護者への啓発指導を実施します。

イ 中学生・高校生に対する交通安全教育

(7) 中学生に対する交通安全教室の実施と学校での交通安全教育

日常生活における交通安全に必要な技能と知識の習得、特に自転車乗用時の交通ルールやマナーの習得に重点を置き、道路を通行する場合は、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標として実施します。

また、学校での交通安全教育を効果的なものとするため、啓発資料等の配布や生徒、教員や保護者等を対象としたAEDの使用も含めた心肺蘇生法等の実技講習会の実施を推進します。

(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技能と知識の習得、特に自転車乗用時の交通ルールやマナーの習得に重点を置き、県、高等学校や関係機関と連携を図ります。

ウ 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転は当然のこととして、運転者としての社会的責任を自覚し、知識や技術だけでなく、交通弱者等への思

いやりをもって交通安全が実践されるよう、関係機関と連携して啓発・指導に努めます。

また、事業所での安全運転管理及び教育の徹底、社会教育の場や子育て世代が集まる場での指導・啓発を推進します。

エ 高齢者に対する交通安全教育

(7) 高齢者に対する交通安全教育の実施

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についての理解を深め、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知識・技能を身に付けるための交通安全教育を実施します。

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具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ります。

(4) 運転免許証自主返納制度の推進

高齢者が加害者となる事故防止対策として、交通安全教室等において運転免許証の自主返納制度について、その意義及び必要性を周知し、自主返納を推進します。

また、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた高齢者に対する支援施策の拡充を検討します。

(5) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者自身だけでなく、周囲の運転者の安全意識を高めるため、交通安全教室や広報啓発活動を通じて高齢者マークの積極的な表示を推進し、交通事故の防止を図ります。

オ 障害者に対する交通安全教育

(7) 障害者に対する交通安全教育の実施

障害者に対しては、障害者福祉団体等との連携の下、必要に応じて当該団体等の活動や地域での福祉活動の場を利用するなどして、障害の種類や程度に応じた内容による交通安全教育を実施します。

(4) 障害者を介護する方に対する交通安全教育の実施

障害者が外出する際の安全を確保するため、障害者を日常的に支援する介護者や交通ボランティア等を対象とした交通安全教育を推進します。

カ 外国人に対する交通安全教育

外国人を雇用する事業者等との連携の下、交通ルール等に関

する知識普及や安全な通行による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及や浸透を図り、交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践が習慣となるよう、関係機関等と連携し、継続的な交通安全運動を推進します。

ア 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みます。

(7) 自転車の交通安全教育の推進

平成27年の市内における自転車の関係する事故のうち、約半数が自転車側の過失が大きかったと認められることから、自転車が道路交通法（昭和35年法律第105号）に定められた「車両」であることを広く周知するとともに、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を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等について、自転車交通安全教室等において周知徹底を図ります。

(4) 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推進します。

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、ヘルメット着用の更なる徹底を図ります。

また、自転車乗用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します。

イ 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

シートベルトの着用効果や正しい着用方法について、関係機関・団体等と連携し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を実施します。

ウ 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や正しい使用方法について、母子健康手帳交付時や健診時等の機会を活用して啓発に努めるとともに、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい使用の徹底を図ります。

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することができない子どもには、チャイルドシートの使用の推奨について、広報啓発を強化します。

エ 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します。

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します。

オ 道路交通秩序の維持

交通ルールの無視による交通事故を防止するためには、飲酒運転根絶や暴走行為の禁止等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

(7) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

交通安全教育や広報啓発の中で、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の悲惨な実態を周知するほか、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発を行うなど、「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ります。

(4) 暴走行為の防止

暴走行為問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

暴走族等の集まる場所として利用されやすい施設管理者に協力を求め、暴走族等が集まることを防止する環境づくりや車両の不正改造を排除する指導・啓発など、暴走行為をさせないための環境づくりを推進します。

カ 効果的な広報の実施

「広報にしわき」、市ホームページや防災行政無線等を活用して、市内の交通事故等の実態を踏まえ、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、実効性のある広報を行います。

キ その他の普及啓発活動の推進

(7) プロテクターの着用促進

二輪車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します。

(4) エコドライブによる安全運転の推進

二酸化炭素の排出量を削減するエコドライブは、急発進や急加速をしない等安全運転につながり、交通事故の防止に役立つことから、交通安全教育等を通じて、その普及啓発を推進します。

3 安全運転の確保

安全な運転を実施するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する交通安全教育が不可欠です。

また、企業や事業所等は、社会に果たすべき役割と責任を認識し、自主的かつ適切な安全運転教育を実施することを推進します。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然災害等に関する情報について、適時に適切な情報発信ができる体制を整えます。

(1) 運転者教育等の充実

ア 歩行者等に対する保護意識の醸成

運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の醸成を図ります。

イ 高齢運転者支援の推進

加齢に伴う身体機能や判断力の低下により、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境を整えるため、関係機関が連携して、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する支援施策の拡充を図ります。

ウ シートベルト、チャイルドシート及び二輪車乗車用ヘルメッ

トの正しい着用の徹底

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、着用による被害軽減効果を周知する啓発キャンペーン等を積極的に行います。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等の選任事業所においては、安全運転管理業務の徹底を図るとともに、未選任事業所においても、積極的に従業員への交通安全教育を実施するよう働きかけます。

(3) 道路交通に関する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風や地震等による道路交通障害が予想される場合や発生した場合には、関係機関等と連携し、道路利用者に迅速かつ的確に情報を周知します。

4 救急・救助活動の充実及び被害者支援の推進

交通事故による負傷者の救命・救助を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関との緊密な連携・協力関係の確保や救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図ります。

特に、負傷者の救命率の向上を図る観点から、救急現場や搬送途上における医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制を確保するほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

さらに、交通事故の被害者への支援として、交通事故に係る無料相談の紹介などの情報提供をはじめ、交通事故で親権者を失った交通遺児に激励金を支給するなどの被害者支援を推進します。

(1) 救急・救助体制の整備

ア 救急・救助体制の整備・拡充

交通事故をはじめとする救急・救助活動の増大及び事故内容の複雑化・多様化に対処するため、消防機関との連携の下に救急・救助体制の整備・拡充を図り、円滑な現場活動の遂行を促進します。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめ

るためには、現場のバイスタンダー（現場に居合わせた人）により、A E Dの使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当が一般的に行われるようにする必要があります。

このため、医師会や消防機関との連携の下、市職員をはじめ市民に対するA E Dの使用も含めた心肺蘇生法の習得や普及に努めます。

また、平成12年から開催されている救急ナイトスクールの開催を支援し、心肺蘇生法の習得や普及を促進します。

ウ ドクターヘリの運用強化

医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの運用を強化し、消防や医療機関等関係機関との連携により、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症の軽減を図ります。

(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・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の緊密な連携・協力関係の確保を推進し、併せて、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生したときに備え、災害派遣医療チーム「兵庫D M A T」（Disaster Medical Assistance Team）及び災害派遣精神医療チーム「ひょうごD P A T」（Disaster Psychiatric Assistance Team）の活用を推進します。

(3) 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、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

ア 交通事故被害者支援の推進

交通事故被害者等の相談を、県の交通事故相談所、警察署の交通課の相談所等により推進するため、市のホームページ等で広報を行うなど、交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

また、ひょうご被害者支援センター等の民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

交通事故で親権者を失った交通遺児の健やかな育成を図るた

めに、激励金を支給します。

イ 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、兵庫県では、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」を制定しています。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徹底します。

第5章 鉄道及び踏切道の安全

第1節 基本的な考え方

本市を走る鉄道には西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）加古川線があり、鉄道の安全な運行管理については、JR西日本の事業運営によるところですが、駅とその周辺や踏切等の安全性をさらに高め、鉄道及び踏切道の安全確保に関する知識の普及を図り、無事故を持続させることが必要です。

1 鉄道事故等の状況

(1) 鉄道運転事故の状況

市内では、第9次計画期間（平成23年から平成27年）中に鉄道運転事故は発生していません。

(2) 踏切人身交通事故の状況

市内における踏切人身交通事故は、平成6年の1件を最後に発生していません。

第2節 鉄道及び踏切道の安全対策

1 高齢者・障害者等の安全利用に配慮した施設整備の推進

高齢者や障害者等が安全・快適に鉄道を利用できるよう、駅施設の段差解消等によるバリアフリー化をJR西日本に働きかけます。

なお、本市にある36箇所の踏切には、その全てに警報機・遮断機両方が備えられています。

2 鉄道及び踏切道の安全に関する知識の普及啓発

踏切事故は、直前横断や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や踏切支障時の非常ボタン操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、市で開催する交通安全教室や交通安全運動等の機会を捉えて、広く市民への周知を図ります。

第6章 計画の推進に向けて

1 交通関係団体等が連携した推進体制

「交通事故ゼロを目指して」、県、警察、学校園等の関係機関や団体、さらには地域が緊密な連携を図り一体的な取組を推進することが重要です。本市においては、行政や交通関係団体等で組織する「西脇市交通対策委員会」を中心として、情報の共有や課題の検討を行い、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

2 庁内推進体制

本計画に盛り込まれた施策や市が取り組むこととされた事業等を着実に実行するため、交通安全に関する施策を担う庁内関係部局における連携の強化を進めます。また、組織の枠組みにとらわれることなく、柔軟かつ弾力的に交通安全対策を推進します。

3 市民、事業者による推進体制

交通安全対策の推進を図るためには、行政による対策に加えて、市民一人ひとりの交通安全意識の向上と、事業者の理解と協力が不可欠です。

このため、市民、事業者が行う主体的な交通安全運動を積極的に支援していきます。