

第11次宝塚市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

安全・安心のまちづくり～

交通事故のない宝塚をめざして



宝塚市

まえがき

交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に規定する国の交通安全基本計画及び県の交通安全計画に基づき、本市においても、これまで 10 次にわたり宝塚市交通安全計画を策定し、交通安全対策を推進してきました。

近年、交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、高齢化や交通用具の多様化などによって交通安全に影響を及ぼす新たな要因も発生しており、交通安全対策の推進は、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向けて引き続き取り組むべき施策であると考えます。

このことから、令和 3 年度から 10 年間の本市の総合的かつ計画的なまちづくり推進のための計画である第 6 次総合計画において、安全・都市基盤に係る基本計画のひとつに交通安全対策の推進を掲げ、関連する分野別計画として、交通環境の現状を踏まえた具体的な対策を取りまとめた令和 3 年度から 5 年間の第 11 次宝塚市交通安全計画を策定しました。

なお、持続可能な開発目標（SDGs）においても、「3 すべての人に健康と福祉を」のゴールに係るターゲットに「3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者数を半減させる」として交通安全対策の推進が掲げられており、本市の総合計画が示すまちづくりの方向性と合致するものとなっています。



SDGsにおけるターゲットの期限については、ストックホルム宣言（2020年2月）において2030年まで継続することとされています。

目 次

○ 計画の基本理念	2
I 道路交通安全についての基本的な考え方	3
1 高齢者、子ども、障害（がい）者等の交通弱者の安全確保	3
2 歩行者の安全確保	3
3 自転車の安全確保	3
4 地域の実情を踏まえた施策の推進	3
5 役割分担と連携強化	3
6 交通事故被害者等の参画と協働	4
7 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	4
II 道路交通安全についての現状と目標	5
1 道路交通事故の現状等	5
2 交通安全計画における目標	6
III 道路交通安全についての対策	8
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
（1）高齢者、子ども、障害（がい）者等の交通弱者の安全確保	8
（2）歩行者の安全確保	8
（3）自転車の安全確保	8
（4）生活道路における安全確保	9
（5）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対応の促進	9
（6）地域ぐるみの交通安全対策の推進	9
2 講じようとする施策	10
（1）道路交通環境の整備	10
（2）交通安全思想の普及徹底	16
（3）救助・救急活動の充実	26
（4）被害者支援の充実と推進	28
参考資料	29

○計画の基本理念

1. 交通事故のない宝塚を目指して

毎年多くの交通事故被害者が発生しており、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる宝塚の実現を図っていくためにも大きな課題である。

今後とも、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない宝塚を目指すとともに、悲惨な交通事故の根絶に向け、各般の取組を進める。

2. 人優先の交通安全思想

交通事故のない宝塚を目指すためには、自動車と比較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、障害（がい）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する。

3. 高齢化が進展しても誰もが安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要がある。

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、年齢や障害（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。

I 道路交通の安全についての基本的な考え方

1 高齢者、子ども、障害（がい）者等の交通弱者の安全確保

我々は、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べきである。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

さらに、ユニバーサル社会づくりの実現の推進のためには、共生を基本とした交通安全思想の更なる普及啓発を図る必要がある。

2 歩行者の安全確保

本市の人身交通事故死者数に占める歩行者の死者割合は依然として高い。人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3 自転車の安全確保

県では、自転車関連事故の発生が後を絶たないこと、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などを踏まえ、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」が制定された。また、本市においても、自転車の安全な利用を進めるため、平成 25 年に「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」を制定しており、この中で、市民、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、県条例で損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。

また、平成 30 年 10 月には、自転車ヘルメット着用の努力義務化を規定する旨の一部条例改正を行い、自転車利用者の安全確保の強化を図っているところである。

引き続き、条例の更なる啓発の徹底を図り、自転車ヘルメット着用をはじめ、自転車の安全利用に関するルールとマナーの向上を啓発するとともに、自転車レーンの整備等により自転車関連事故を減少させていく。

4 地域の実情を踏まえた施策の推進

本市は南北に細長く、住宅地が広がる南部市街地と、豊かな自然に囲まれた北部田園地域から成っており、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、警察署やその他の関係機関、自治会をはじめとする地域住民と緊密に連携して取り組むことが必要である。

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。

5 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、国、県、市の行政、学校、家庭、職場、企業等、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。

6 交通事故被害者等の参画と協働

交通安全意識の啓発や交通安全教育等の有効性をより一層高めていくため、被害者心情等に十分配慮しながら、交通事故の悲惨さを深く理解している交通事故被害者やその近親者等との参画と協働を進めていく。

7 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症は、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

II 道路交通の安全についての現状と目標

1 道路交通事故の現状等

市内の道路交通事故件数（物損事故は含まない。以下同じ。）及び死傷者数は、平成14年以降減少傾向が続いており、平成14年には事故件数1,277件、死傷者数1,507人であったものが、令和2年にはその約3割にまで減少している。

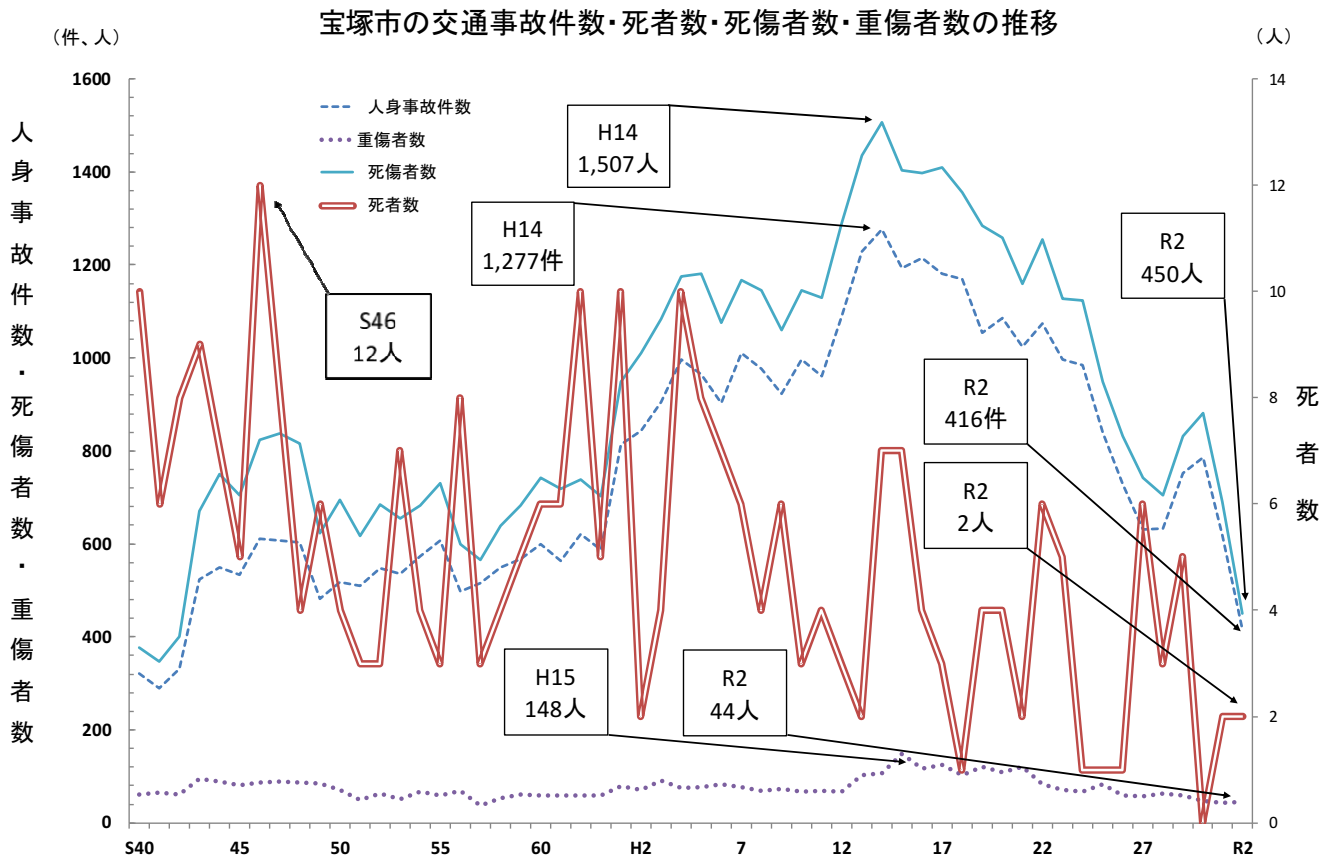
死者数は、昭和46年に12人であったが、その後、10人台以内で増減し、第10次計画の最終年である令和2年中の死者数は2人となり、昭和46年当時の2割以下にまで減少したものの、令和2年までに交通事故死者数を1人以下とする第10次計画目標の達成には及ばなかった。

また、令和2年中の死傷者数は450人と、第10次計画目標の693人以下を達成した。

重傷者数についても、令和2年中は44人と、最多であった平成15年の148人の約3割まで減少している。

交通事故全体は減少傾向にあるが、事故に占める高齢者や歩行者、また自転車の割合が高いことから、今後も交通弱者への交通安全対策の推進が必要である。

また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくないため、今後、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、着目していく必要がある。



注1 「交通事故」とは、人身事故をいう。

注2 「死者」とは、交通事故発生から24時間以内に亡くなった人をいう。

注3 「重傷者」とは、交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する人をいう。

2 交通安全計画における目標

交通安全計画における目標については、第 10 次計画までは、県の計画目標と同じ交通事故死者数及び死傷者数の減少と、自転車事故件数の減少を目標として設定していたが、第 11 次計画においては、県の計画が重傷者数の減少に着目していることから、死傷者数の減少を重傷者数の減少に変更し、加えて、具体的な取組の成果を示すための独自の目標を設定する。

独自の目標については、道路環境整備では、歩行者の安全確保の取組として、衝突被害の軽減につながる速度抑制を図るためのゾーン 30 の増設、交通事故防止では、自転車事故による負傷の軽減のため、自転車の安全利用に関する条例に規定する乗用車ヘルメットの着用努力義務に関して、市民の着用率の向上を目標とする。

なお、第 10 次計画までは、第 5 次総合計画の目標に準じて目標数値を設定していたが、第 6 次総合計画では目標数値を示していないことから、本計画においても目標数値を設けず、計画の目指す方向性を示す目標とした。

また、第 10 次計画まで設定していた踏切事故に係る目標については、踏切事故の防止は広域的な取組であり、県の計画において目標設定されていることから、第 11 次計画では目標としないこととするが、県並びに関係機関と連携し、引き続き踏切道の安全対策及び事故防止の啓発を推進していく。

【第 11 次交通安全計画目標】

- 1 市内の交通事故による死者数を減少させる。
- 2 市内の交通事故による重傷者数を減少させる。
- 3 市内の自転車事故件数を減少させる。
- 4 市内のゾーン 30 を増設する。
- 5 市民の自転車乗車用ヘルメットの着用率を向上させる。

市内のゾーン 30 設置の推移

令和 3 年 10 月現在

H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	計
2箇所	2箇所	2箇所	2箇所	1箇所	-	-	-	-	1箇所	10箇所

ヘルメット着用率調査の状況

	宝塚市				全国平均	全国平均と市(R3)との差
	H30	R1	R2	R3	R1	
13歳未満	52.4%	59.8%	58.5%	47.7%	63.1%	
13歳以上	2.9%	5.9%	1.6%	0.7%	7.1%	
合計平均	10.7%	12.4%	7.0%	6.7%	11.2%	4.5%

※全国平均は「自転車ヘルメット委員会」が行った調査によるもの。

第10次計画および第11次計画における比較・検証

第10次目標	目標値	H28実績	H29実績	H30実績	R1実績	R2実績	第11次目標	目標
死者数	年間1人以下	3人	5人	0人	2人	2人	死者数	減少
死傷者数	年間693人以下	705人	832人	881人	691人	450人		
		63人	58人	47人	43人	44人	重傷者数	減少
自転車事故件数	年間155件以下	142件	197件	210件	145件	106件	自転車事故件数	減少
踏切事故件数	年間0件	0件	0件	0件	0件	0件		
							ゾーン30設置数	増設
							ヘルメット着用率	向上

(交通事故の状況)

死者数は8次計画期間(H18～H22)から10次計画期間(H28～R2)までは若干減少しているものの、ほぼ横ばい状況であり、死傷者数は減少傾向となっている。

また、各計画期間の交通事故件数等を比較した結果、総数そのものは減少しているが、全体に占める自転車や歩行者、高齢者の事故件数割合は増加傾向にあることから、11次計画においては、特にこれら自転車や歩行者、高齢者への交通安全対策の推進が必要である。(下表参照)

第8次～第10次計画期間における交通事故種別ごとの構成割合

		8次計画期間		9次計画期間		10次計画期間		
		H18-H22	構成割合	H23-H27	構成割合	H28-R2	構成割合	
事故 総数	事故件数	5,450	→	4,182	→	3,206	→	
	死者数	17		14		12		
	死傷者数	6,313		4,774		3,559		
	うち重傷者数	534		335		255		
関係する 事故 歩行者	自転車	事故件数	1,215	→ 22%	959	→ 23%	800	→ 25%
		死者数	1	6%	1	7%	0	0%
		死傷者数	1,261	20%	995	21%	815	23%
		うち重傷者数	81	15%	69		62	
	歩行者	事故件数	672	→ 12%	557	→ 13%	514	→ 16%
		死者数	8	47%	3	21%	6	50%
		死傷者数	691	11%	581	12%	530	15%
		うち重傷者数	103	19%	69		57	
関係する 事故 子ども	高齢者	事故件数	1,301	→ 24%	1,263	→ 30%	1,157	→ 36%
		死者数	8	47%	5	36%	6	50%
		死傷者数	866	14%	725	15%	1,133	32%
		うち重傷者数	144	27%	91		82	
	子ども	事故件数	388	7%	275	7%	180	6%
		死者数	1	6%	1	7%	0	0%
		死傷者数	516	8%	342	7%	191	5%
		うち重傷者数	22	4%	21		16	

(計画の構成)

10次計画では、県の計画にほぼ準じたかたちで策定していたが、今回、11次計画を策定するにあたり、県が掲げる施策項目(8項目)のうち、市が主体的に取り組むべき施策(4項目)を絞り込んだうえで、より市民に身近な計画としてまとめ上げた。

【県が講じようとする主な施策】

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 踏切道の交通環境の整備
- (3) 交通安全思想の普及徹底
- (4) 安全運転の確保
- (5) 車両の安全性の確保
- (6) 道路交通秩序の維持
- (7) 救助・救急活動の充実
- (8) 被害者支援の充実と推進

【市が講じようとする主な施策】

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 交通安全思想の普及徹底
- (3) 救助・救急活動の充実
- (4) 被害者支援の充実と推進

Ⅲ 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) 高齢者、子ども、障害（がい）者等の交通弱者の安全確保

ア 高齢者

今後も高齢化が進む中で、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環境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する。

また、加齢による身体能力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、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現することが重要であるため、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推進する必要がある。

ウ 障害（がい）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に基づき、安全・安心な歩行空間を確保するため、バリアフリー化された道路交通環境の形成をさらに進めることが重要である。

(2) 歩行者の安全確保

歩行者と車両の関係では、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。

県内の信号のない横断歩道での一時停止率は57.1%と全国平均の21.3%に比べ高い(令和2年JAF調査)ものの、未だに4割以上の運転者が一時停止していない状況である。運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、信号無視等の交通ルールに違反する行動が事故につながることから、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

(3) 自転車の安全確保

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なことを背景として、現状はルールやマナーに違反する行動も多い。このため、市民、事業者、交通安全団体、行政等が一体となった市民運動として、本市の「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」及び県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の更なる啓発を図る必要がある。さらに、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、駅前や商店街の歩道などで交通安全や環境美化の支障となっている放置自転車等については、以前より減少しているものの、自転車等駐車場の整備など今後も引き続き、放置自転車対策を進める必要がある。

(4) 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ている生活道路においては、歩行者も多く、車両や自転車等との接触事故が起りやすいことから、交通の安全を確保することが重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情を十分に踏まえ、生活道路を対象として車両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車両が生活道路へ流入することを抑制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対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組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において、その進め方も留意していく必要がある。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対応の促進

交通事故件数が減少傾向にあるものの、様々な交通情勢の変化が想定されることから、交通事故の発生地域、場所、形態、原因等をさらに詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の更なる減少を図っていく。

(6) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

地域における安全安心な交通社会を形成するために、市民が自らの問題として主体的に取り組むことは、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも重要である。

このため、市ホームページ等を通じた交通事故情報の提供を行うなど、地域住民が交通安全対策に関心を持つよう意識醸成を促すことが重要である。

また、地域ごとのまちづくり計画に記載された交通安全に関する計画をもとに、地域と行政、関係団体等が連携を図りながら、交通安全対策を推進する。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(ア) 生活道路等における交通安全対策の推進

- 歩道の整備等による安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備
- 県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ（注 1）やクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者、自転車の通行を優先するゾーン 30 やゾーン 30 プラス（注 2）などをはじめとしたゾーン対策
- 外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良
- 道路標識・道路標示の高輝度化、道路標識の大型化・可変化・自発光化
- 標示板の共架、設置場所の統合・改善
- 交通事故の多いエリアにおける国、県、市、地域住民等が連携した効果的・効率的な対策

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、地域諸団体、道路管理者等の関係機関が連携して策定した「宝塚市通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等を継続的に取り組むとともに、警察、道路管理者等で組織する「宝塚市通学路交通安全推進会議」を活用し、通学路の交通環境を含めた交通安全対策に関して協議を行う。

特に歩道整備等を推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。



小学校通学路の合同安全点検活動の様子

(ウ) 高齢者、障害（がい）者等の安全に資する歩行者空間等の整備

① 環境の整備

高齢者や障害（がい）者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会（エイジフレンドリーシティ）を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心にバリアフリーに対応した歩道等を積極的に整備する。

このほか、地域においても計画的に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、歩車分離式信

注1 ハンプ：道路の一部を隆起させることにより、通過車両の減速を促すための構造物

注2 ゾーン 30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度時速30キロの速度規制を実施する生活道路安全対策

ゾーン 30 プラス：最高速度時速30キロの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図ろうとする区域

※ 自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速30キロを超えると、歩行者の致死率が急激に上昇する。
(HP警察庁交通局より)

号、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障碍（がい）者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障碍（がい）者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備、街路灯のLED化を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。

さらに、視覚障碍（がい）者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識やバリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

② 歩行者空間の確保

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する交通指導取締りを宝塚警察署に要請するとともに、高齢者、障碍（がい）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碍（がい）者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去とあわせた積極的な取締りを警察に依頼し、連携して安全な歩行者空間の確保を推進する。



交通弱者用信号機

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、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、以下の方針に基づき対策を推進する。

（ア）事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道整備、交差点改良、視距改良、防護柵・区画線の整備、照明の設置等の対策を推進する。

（イ）適切に機能分担された道路網の整備

① 幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図る。

② 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分担により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路における歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

（ウ）道路改築等による交通事故対策の推進

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築等による交通事故対策を推進する。

① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等の整備を推進する。

② 交差点及びその付近において、交通事故防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。

ウ 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、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、通過交通の抑制等の交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行区間の確保、自転車利用環境の整備、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

（イ）幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、関係機関は信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 自転車利用環境の総合的整備

（ア）安全で快適な自転車利用環境の整備

「宝塚市自転車ネットワーク計画」（注 3）に基づき、自転車レーンなどの自転車通行空間の整備やネットワーク化、ルール・マナーなどの教育機会の充実、自転車事故の損害賠償保険加入などの啓発活動を推進することにより、歩行者と自転車の事故を減らし、自転車の安全で快適な利用を図る。



自転車レーン（市道 3 6 0 6 号線）



地域住民との合同啓発活動の様子

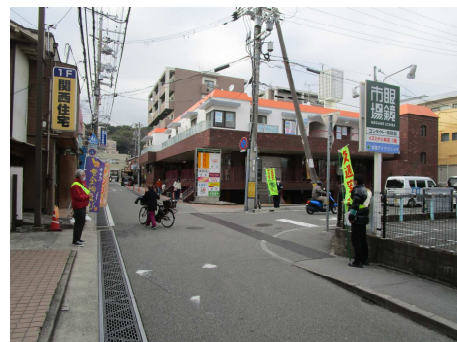
注 3 宝塚市自転車ネットワーク計画：歩行者と自転車が安全・快適に通行できる空間を整備し自転車関連事故の発生を抑制するため、自転車レーンの整備をはじめ交通安全啓発等のソフト施策を併せて推進することを目的として、市が平成 3 0 年 9 月に策定した計画

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策は、「宝塚市自転車駐車場附置条例（昭和 58 年条例第 23 号）」及び「宝塚市開発事業における協働のまちづくりの推進に関する条例」に基づく開発ガイドライン（平成 28 年 4 月 1 日施行）に基づく自転車駐車場の設置とともに、鉄道駅周辺等においては、放置自転車の台数や自転車駐車場の整備状況に応じて、民間活力の活用も視野に入れて自転車駐車場の設置を促進する。

また、駅前広場及び周辺道路の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、「宝塚市自転車等の駐車秩序に関する条例（昭和 59 年条例第 36 号）」に基づき引き続き放置された自転車等の整理及び撤去に努める。

そして、自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚とマナーの向上を図るため、地域住民と連携しながら、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）その他の法令の遵守、正しい駐車方法等に関する広報・啓発・教育活動を行い、その徹底を図るよう努める。



自転車利用者への街頭啓発活動の様子



駅前の放置自転車の撤去回収業務の様子

オ 公共交通機関利用の促進

道路交通渋滞の緩和を図るため、交通需要マネジメント（TDM）の一部でもある、公共交通機関利用の促進として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、平成 23 年 5 月に策定した本市の公共交通のマスタープランである「宝塚市地域公共交通総合連携計画」に基づき、市民や交通事業者、関係機関との協働により、公共交通の充実を図り、利用促進に努める。

特に、道路交通混雑が著しい一部の道路について、「ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針」（平成 17 年 4 月策定）を踏まえ、ノンステップ車両の導入等、ユニバーサル社会づくりに向けた人にやさしいバスの利用促進を図る施策を関係機関及びバス事業者が連携して推進する。

市、交通事業者、市民の協働によって、生活交通の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、自動車交通と公共交通との適切な役割分担を図ることで円滑な道路交通の実現を図る。

カ 災害に備えた道路交通環境の整備

(ア) 災害に強い道路および交通安全施設等の整備

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。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、橋梁の耐震対策および道路斜面等の防災対策を推進する。

(イ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

キ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

(ア) 駐車場等の整備

「宝塚市開発事業における協働のまちづくりの推進に関する条例」に基づく開発ガイドラインに基づき、建築物を新築・改築する者に対して、適正な規模の駐車場整備を誘導する。

(イ) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、地域の交通の実情に応じて駐車禁止場所を拡大し、必要な場所については駐車時間の制限規制と駐車監視員制度の強化を宝塚警察署に要請し、宝塚地域交通安全活動推進委員や違法駐車追放組織・団体等との連携を強化して、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成と高揚を図る。

また、歩道等への違法駐車についても宝塚警察署に対して厳しい指導取締りを要請する。

ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

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に適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

② 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締り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する。

さらに、道路上から不法占有物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有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有工事については、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、施工時期や施工方法を調整する。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、「第6次宝塚市総合計画」や「宝塚市みどりの基本計画」に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備に努める。

さらに、学校施設の校庭等を活用して、放課後における安全な遊び場の確保に努めるとともに、主に幼児を対象に社会福祉施設等の園庭開放を推進する。

(ウ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠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に関する工事のため止むを得ないと認められる場合には、「道路法」(昭和27年法律第180号)に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(エ) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な凍結防止剤散布を実施する。

(オ) 踏切道の安全対策の推進

踏切事故は、発生した場合の被害が極めて大きいことから、踏切道の立体交差化、構造改良をはじめ、近接踏切道の統廃合等について、鉄道事業者と検討を進める。

(2) 交通安全思想の普及徹底

ア 段階的かつ体系的な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の推進

① 目標

幼児においては、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してもらうとともに、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してもらうことを目標とする。

小学生においては、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してもらうとともに、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

○幼稚園・保育所（園）・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、紙芝居や人形劇、視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、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。

○児童館及び育成会（放課後児童クラブ）

遊びなどを通じた生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

○小学校

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。

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

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（園）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。また、小学校においては、自転車の安全で適正な利用等も含め、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。



幼稚園で交通安全キャラバンを実施



小学一年生を対象に交通安全教室を開催

○保護者に対する交通安全教育

幼児、小学生の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車運転中に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。

○交通ボランティア

P T A等の交通ボランティアによる幼児、小学生に対する通園、通学時の安全な行動の指導を促進し、通学路の見守り活動を推進する。



保護者や地域ボランティアを対象に
通学時旗当番の講習会を開催

(イ) 中学生、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、自転車の利用者として、また二輪車の運転者として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してもらうとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、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ようにす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帯び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

家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

また、高校生の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

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



秋の全国交通安全運動で高校生による街頭啓発活動を実施

③ 方法

○教育教材の配布等

自転車の安全な利用等も含め、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。

○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、高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補完的な交通安全教育の推進を図る。

○ 交通安全活動の参加促進

小学校等との交流を図るなどして中学生・高校生の果たしうる役割を考えてもらうとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

(ウ) 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に努める。

② 内容

○ 社会人への教育

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・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、事業所や公民館等の社会教育施設において自転車の安全利用を含む交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

○ 大学生などへの教育

学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

(エ) 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、実践的技能及び交通ルール等の知識を習得してもらうことを目標とする。

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・技能について安全教育を実施する。

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具体的な指導を行うこととし、反射材用品の普及を図る。

③ 方法

○ 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制をさらに充実させる。また、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通

安全教育を推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。



老人クラブで交通安全講習会を開催

○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・福祉施設関係者等と連携して、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、各種の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。

○機関紙の配布等

市老人クラブ連合会が発行している機関紙に交通安全に関する記事を掲載するなどのきめ細かい教育活動を行う。

○地域全体が一体となった安全確保の取組

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー（宝塚市高齢者交通安全協力員）を対象とした安全運転教育を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

（オ） 障害（がい）者に対する交通安全教育の推進

障害（がい）の程度により、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してもらうことを目標とする。

また、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してもらいながら、交通の状況に応じて安全に道路及び踏切道を通行してもらうための知識・技能について安全教育を実施する。

（カ） 外国人に対する交通安全教室の推進

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してもらうため、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。

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

ドライブレコーダーや各種シミュレーター、VR等の機器の活用、スタントマンによる体感型教育（スケアード・ストレイト）の実施など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

（ウ） 教育効果の確認等

受講者や地域の実情に応じて、教育の方法や教材等を



自動車運転シミュレーター
体験の様子

見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、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、市民一人一人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宝塚をつくることを目的とする。

② 期間

毎年4月1日から3月31日までの1年間

③ 推進方法

○兵庫県交通安全対策委員会で決定された年間運動方針に基づき、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。

○地域に密着したきめ細かい活動ができる交通ボランティア等の参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識してもらい交通安全活動を推進する。

○運動の事後に、効果を検証、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。



春の全国交通安全運動で街頭キャンペーンを実施



宝塚交通安全市民カーニバルを開催

(イ) 横断歩行者の安全確保

道路横断中の事故を防止するため、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールを周知を図る。

また、信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、横断歩道合図（アイズ）運動を推進し、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるとともに、歩行者に対しては、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自

らの安全を守るための交通行動を促す。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」及び兵庫県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」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

自転車が道路交通法に定められた「車両」であることを利用者に認識させ、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に関する普及啓発の強化を図る。特に、近年は電動アシスト自転車（注 4）やチャイルドシート付自転車の普及に伴う事故が増加していることから、車体の特性や正しい乗り方に関する啓発に努める。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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。

② 自転車安全利用推進員による啓発活動の推進

「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」に基づく自転車安全利用推進員の拡充に努め、自転車利用者の事故防止及び事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、街頭啓発活動を強化する。

③ 自転車の損害賠償責任保険への加入徹底

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、兵庫県では条例により、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、自転車小売業者には自転車販売時に損害賠償責任保険の加入有無の確認が義務付けられていることから、自転車小売業者等の協力を得ながら、損害賠償責任保険への加入を徹底する。



小学校で自転車教室を開催



自転車反射材取付けの街頭啓発を実施

注4 電動アシスト自転車：この10年間で電動アシスト自転車の普及に伴い事故件数は2倍になっている。（交通事故分析センター統計データ）一般的な車両の重量は30キロで、前後にチャイルドシートを装着し、子どもを乗せた場合には100キロを超えるとともに、発進時は加速しやすいため、自転車の電源をONにする時はペダルに足を乗せない、発進時に思い切り踏み込まない等、車両の特性を踏まえた運転操作の周知や啓発が必要である。

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、法令で定める灯火を徹底するとともに、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。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用自転車の利用を推奨するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、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。

(エ) 自転車ヘルメット着用の推進

本市では、自転車の安全な利用を進めるため、平成 25 年に「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」を制定するとともに、平成 30 年 10 月には、自転車ヘルメット着用の努力義務化を規定する旨の一部条例改正を行い、自転車利用者の安全確保の強化を図っているところであるが、ヘルメットを着用される成人や高齢者は少ない状況であることから、引き続き、ヘルメット着用の推進に向けて取り組んでいく必要がある。

この中で、令和元年 5 月に開催した「H・K・Tサイクルマナーアップフェスティバル」などの啓発イベントをはじめ、宝塚市自転車ヘルメット市民モニターの活用や自転車事故マップによる危険箇所の公開などにより、自らがヘルメットの必要性を理解するよう取り組みを推進することで、自転車ヘルメット着用率の向上を図る。



自転車ヘルメット



市役所自転車駐車場に啓発のぼりを設置

(オ) 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周知

関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用周知の啓発活動等を展開する。

(カ) チャイルドシートの正しい使用の周知

幼稚園、保育所（園）、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・指導によ

り、正しい使用の周知を図る。

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。

(キ) 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とともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

また、夜間走行時の道路横断などの際の事故防止のため、「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」等により、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。

反射材用品等の普及に当たっては、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とともに、適切な反射性能を有する製品について情報提供する。



反射材グッズの配布

(ク) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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に努めるほか、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・ファミリー隊員の活用など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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。



飲食店へ飲酒運転撲滅の協力要請



飲酒運転撲滅の街頭啓発を実施

(ケ) 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、ケーブルテレビ、エフエムラジオ、市広報誌、安心メール、市ホームページ、SNS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



エフエム宝塚出演の様子

着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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、実効が上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た集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全てのシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

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、市広報誌等の家庭向け広報媒体の積極的な活用、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

③ 民間団体の交通安全に関する広報活動の援助

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、地域のケーブルテレビ局・エフエムラジオ局も含めた報道機関の理解と協力を求め、市民の気運の高揚を図る。

(コ) 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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要原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況でのハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

エ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

① 地域団体、自動車販売・自動車利用者団体等

交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する活動の展開を図る。

② 交通ボランティア等

資質の向上に資する支援を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

オ 地域における交通安全活動への参画と協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、自らも交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、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推進する。

(3) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助・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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保して、救助・救急体制の整備・拡充を図り、救助・救急活動の円滑な実施を図る。

(イ) 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

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応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び市外の消防機関と災害派遣医療チーム「DMAT」の連携による救助・救急体制の充実を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、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整備を図る。

(ウ) 自動体外式除細動器（AED）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）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 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の使用を含む）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（AEDの使用を含む）等の応急手当について指導の充実を図る。

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

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処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、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。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員が行う応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

(オ) 救助・救急用資機材等の整備の充実

多種多様な救助現場での活動に適した救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救命率の向上につながる高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

(カ) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握及び負傷者の救急搬送や、医師スタッフ同乗型救急ヘリコプターによる早期医療介入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における積極的活用を推進する。

(キ) 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、継続的な教育訓練を推進する。

(ク) 高速道路における救急業務実施体制の整備

市内を東西に走る中国縦貫自動車道及び新名神高速道路上での交通事故については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、市の消防機関は協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、市と西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が講じる財政措置により、救急業務実施体制の整備を促進する。高速自動車国道における救急業務については、消防相互応援協定に基づき、迅速な人命救護を実施するとともに、関係機関との連携強化を図り、実施体制の整備を推進する。

イ 救急医療体制の整備

(ア) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師について、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

(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とともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制は医療情報システム等を活用し明確化を図る。

(4) 被害者支援の充実と推進

ア 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償補償制度は、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。今後とも社会経済情勢の変化や交通事故発生状況の変化等に対応して、被害者救済の充実を図る。

・自転車の損害賠償責任保険への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例（注5）が発生している状況などから、兵庫県においては、万が一事故を起こしたときに保険未加入のために被害者を補償できないといった状況をなくするために、平成27年に損害賠償責任保険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」が制定された。

本条例及び平成25年に市が制定した「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」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する。

イ 損害賠償の請求についての援助等

(ア) 交通事故相談活動の推進

市ホームページや広報誌の積極的な活用等により、県が運営する交通事故相談所の案内や活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(イ) 損害賠償請求の援助活動の推進

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進するよう宝塚警察署に要請する。

注5（自転車事故の高額賠償事例）

1.賠償額：9,521万円 男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車走行中、歩道と車道の区別のない道路において、歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。

（神戸地裁 平成25年7月4日判決）

2.賠償額：9,266万円 男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能喪失）が残った。

（東京地裁 平成20年6月5日判決）

参考資料

計画策定の根拠法令

交通安全対策基本法（抜粋）

（市町村交通安全対策会議）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（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聴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、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。）を作成するよう努めるものとする。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、速やかに、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。

宝塚市交通安全計画策定懇話会

(1) 第 11 次宝塚市交通安全計画策定懇話会設置要綱

(趣 旨)

第 1 条 交通安全基本法第 26 条第 2 項の規定ならびに国及び兵庫県の第 11 次交通安全計画に基づき、第 11 次宝塚市交通安全計画を策定する。

交通事故の防止は、国、県、市、関係機関だけでなく市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まね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事故の無い宝塚をめざして、交通安全対策全般にわたって総合的、長期的かつ計画的に諸施策を推進していかねばならない。

この交通安全計画は、このような観点から、5 ケ年ごとに講ずるべき交通安全にかかる施策の指針として定めるものである。

(設 置)

第 2 条 第 1 条に規定する計画の策定に当たって、「第 11 次宝塚市交通安全計画策定懇話会」(以下「懇話会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 3 条 懇話会は、国及び兵庫県と同様の 5 ケ年ごとの第 11 次宝塚市交通安全計画の策定に関して、市が策定する計画案について意見を述べる。

(委 員)

第 4 条 懇話会は次の 4 人の委員をもって組織する。

- (1) 市民及び知識経験を有する者 2 名
 - (2) 交通安全に関係する行政庁等の職員等 2 名
- 2 委員の任期は令和 3 年度末までとする。

(委員長)

第 5 条 懇話会に委員長 1 人を置き、委員長は委員の互選により定める。

2 委員長は会議を進行する。

3 第 4 条第 2 項に規定する委員は、委員が会議に出席できないときは、委員の所属する行政庁等の職員等が代理で出席することができるものとする。

(会 議)

第 6 条 懇話会の会議は、必要に応じ事務局が招集する。

(庶務)

第 7 条 懇話会の庶務は、市交通安全担当課が事務局となり行う。

(委任)

第 8 条 この要綱に定めるもののほか、懇話会の運営に関し必要な事項は事務局が定める。

附 則

この要綱は令和 3 年 5 月 1 日から施行する。

この要綱は令和 4 年 3 月 31 日まで有効とする。

(2) 懇話会委員

氏名	所属・役職名など
委員長 吉田 長裕	大阪市立大学大学院工学研究科准教授
委員 正置 好章	宝塚警察署交通課長
委員 白石 朋康	宝塚交通安全協会会長
委員 村山 謙二	市民公募委員

(3) 懇話会開催状況等

開催日	内容
第1回 令和3年10月15日	関係部局の意見を反映した素案の提示・説明・意見聴取
第2回 令和3年11月17日	第1回懇話会以降の修正素案の提示・説明、再度の意見聴取、都市経営会議・パブリックコメント実施の説明

交通事故発生状況の推移

1. 総数

		8次計画期間					9次計画期間					10次計画期間				
		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
事故 総 数	事故件数	1,170	1,054	1,086	1,025	1,074	997	985	840	729	631	633	753	785	619	416
	死者数	1	4	4	2	6	5	1	1	1	6	3	5	0	2	2
	死傷者数	1,355	1,285	1,259	1,160	1,254	1,128	1,124	948	831	743	705	832	881	691	450
	うち重傷者数	102	121	109	120	82	70	67	82	59	57	63	58	47	43	44

2. 事故類型別人身事故発生状況

人 対 車 両	事故件数	134	138	134	131	134	145	129	102	101	80	94	107	127	109	77
	死者数	1	2	2	0	2	2	0	0	0	1	1	2	0	1	1
	死傷者数	138	146	140	132	134	151	137	106	104	83	96	112	133	111	80
対 自 車 両	事故件数	230	242	237	213	245	209	218	182	157	136	139	185	201	138	105
	死者数	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	死傷者数	240	258	243	216	256	217	226	190	161	142	143	193	205	143	108
車 両 相 互	事故件数	723	638	635	600	627	592	583	525	453	395	380	447	441	364	230
	死者数	0	0	2	0	1	2	0	0	0	2	0	1	0	0	1
	死傷者数	888	795	794	727	792	706	702	619	548	497	441	513	524	427	258
車 両 単 独	事故件数	83	77	80	80	68	51	55	31	18	20	20	14	16	8	4
	死者数	0	1	0	1	3	1	1	1	0	3	2	1	0	1	0
	死傷者数	89	86	82	84	72	54	59	33	18	21	25	14	19	10	4

※ 重傷者数データなし

3. 関係人身事故発生状況

自 転 車	事故件数	239	246	248	229	253	225	240	193	163	138	142	197	210	145	106
	死者数	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	死傷者数	249	262	254	232	264	221	234	188	163	136	136	206	214	150	109
	うち重傷者数	16	14	16	22	13	15	17	16	10	11	17	12	10	9	14
歩 行 者	事故件数	134	138	134	132	134	145	129	102	101	80	94	107	127	109	77
	死者数	1	2	2	1	2	2	0	0	0	1	1	3	0	1	1
	死傷者数	138	146	140	133	134	154	131	108	101	82	94	112	133	111	80
	うち重傷者数	17	24	27	18	17	11	11	19	18	10	12	16	12	11	6
高 齢 者	事故件数	237	274	285	234	271	267	286	256	230	224	216	271	279	226	165
	死者数	1	2	3	0	2	2	0	0	1	2	1	3	0	1	1
	死傷者数	262	319	314	253	315	164	177	151	110	123	112	298	305	246	172
	うち重傷者数	26	30	31	33	24	19	19	16	14	23	18	21	16	13	14
子 ど も	事故件数	86	76	75	75	76	75	65	61	44	30	32	53	52	23	20
	死者数	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	死傷者数	89	77	78	76	78	97	82	82	51	48	37	54	54	25	21
	うち重傷者数	4	3	4	6	5	4	6	7	3	1	2	4	3	6	1
二 輪 車	事故件数	468	441	448	444	426	370	401	323	264	205	231	270	264	198	146
	死者数	0	1	2	0	5	3	1	1	0	2	0	1	0	1	1
	死傷者数	506	483	477	465	450	329	352	289	236	193	211	286	276	208	150
	うち重傷者数	56	63	56	66	42	40	30	44	25	32	28	26	18	23	22

※「子ども」とは、中学生以下の者をいう。

※関係事故とは、第1当又は第2当に関係した事故をいい、死傷者数は、交通事故の死傷者の中で、それぞれの区分に該当する死者、傷者を集計している。

宝塚警察署「宝塚交通事故ミニ白書」
兵庫県企画県民部県民生活局交通安全室資料より

