

## 第3次明石市交通安全計画について

### 1. 計画の趣旨

本市では、明石市交通安全対策会議条例に基づき、明石市交通安全対策会議を設置し、平成23年度から、2次10年に渡る明石市交通安全計画を策定してきました。

第3次計画(令和3～7年度)では、高齢者・歩行者などの交通弱者に重点を置き、道路や鉄道の具体的な安全対策の実施に向けて、市民及び関係機関と連携を図りながら、SDGsの基本理念である「いつまでもすべてのひとにやさしいまちをみんなで」を目指すとともに交通事故の防止に取り組みます。

### 2. 計画の主な特徴

#### (1) 目標

市独自の目標として「すべての人優先」の考え方を市民に周知し、高齢者・自転車の事故件数の減少を目指して施策を展開していきます。また、一般市民にもわかりやすい計画とすることを目標とし、イラストや写真の多い形式を用いることとします。

#### (2) 重点事項

##### ①ソフト対策(人優先の考え方を浸透)

- ・交通安全意識向上への取り組み(年代別交通安全教育の推進及び障がい者、外国人への配慮)
- ・自転車の安全利用の推進
- ・自動車運転者の交通安全対策

##### ②ハード対策(人優先の道づくり)

- ・歩行者を守る道づくり  
(歩行者優先の道路整備や計画的な通学路点検を実施することによる児童の安全確保)
- ・自転車通行空間の整備

##### ③鉄道交通の安全

- ・駅施設の安全性の向上(ホームドアや列車接近の標示の設置及び駅周辺のバリアフリー化)
- ・踏切事故の防止及び踏切利用環境の整備

### 3. これまでの流れ

令和3年11月 : 庁内関係部署、関係機関と協議・調整し、計画(素案)を作成

令和3年12月～ : 上記の素案について、建設企業常任委員会において報告。交通安全対策会議委員、関係機関及び市民の意見公募等を反映し、計画(案)を作成

令和4年2月 : 交通安全対策会議において計画を作成

3月 : 議会報告、公表

## 【参考】

### 明石市の交通事故概況(令和3年)

#### 1 兵庫県下交通事故発生状況

	人身事故件数	死者	傷者	重傷	物件事故
令和3年12月末	16,929	114	20,043	1,175	121,464
前年同期比	-423	+4	-446	-49	+3,352

#### 2 明石市交通事故発生状況(第2神明道路除く)

	人身事故件数	死者	傷者	重傷	物件事故
令和3年12月末	935	2	1,099	41	5,816
前年同期比	+4	-4	+5	-26	+147

#### 明石警察署管内で発生した死亡事故の特徴

明石署管内では、交通事故死者は2名(市が保有する統計資料中(昭和38年以降)最少)

- ・死者は2名とも高齢者。
- ・死者の一人は自転車乗車中、もう一人は歩行者。(歩行者は道路横断中)

(資料提供：明石警察署)

# 第3次明石市交通安全計画 (2021～2025年度)

「交通事故ゼロのやさしいまちあかし」を目指して



2021年（令和3年4月）

明石市交通安全対策会議

## ま え が き

昭和20年代後半から昭和40年代半ばにかけ、車社会の急激な進展に伴い、交通事故死傷者が著しく増加し、大きな社会問題となりました。このため、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月に『交通安全対策基本法』が制定され、国においては、同法第22条に基づき、その後第10次まで50年間にわたる交通安全基本計画が策定され、継続的な交通安全対策が進められてきました。

このたび令和3年3月、国の中央交通安全対策会議において、令和3年度からの5年間を計画期間とする『第11次交通安全基本計画』が策定され、基本理念として、【交通事故のない社会を目指して】・【人優先の交通安全思想】・【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】の3点が示されました。

これを受け、同年7月には兵庫県の交通安全対策会議において『第11次兵庫県交通安全計画』が策定され、道路交通では【交通事故死者数を80人以下に】・【交通事故重傷者数を1,000人以下に】・【踏切事故件数をゼロに】、鉄道交通では【乗客の死者数をゼロに】・【鉄道運転事故の減少】という目標が示されました。

本市においては、同法第26条に基づき、平成23年度から第1次、第2次・10年間にわたる交通安全計画を策定し、国・県・関係団体等と連携、協力のもと、交通安全教室の実施や啓発活動、各種ハード整備等の対策実施により、交通事故等の防止に努めてきました。

第2次計画の取り組みの主な成果として、交通事故死傷者数は、計画初年度の平成28年の2,004人から、令和2年には1,100人まで減少し、目標としていた1,700人を大きく下回り達成することができました。

その一方、市内ではここ数年の傾向として交通事故件数の総数が減少するなかで、高齢者に関する事故件数や、自転車に関する事故件数は横ばいの傾向となっていることから、これらの削減について、さらなる取り組みが求められています。

第3次明石市交通安全計画は、以上のような視点に加え、『SDGs 未来安心都市・明石』の基本理念である「いつまでもすべての人にやさしいまちをみんなで」を実現するため、令和3年度から令和7年度までの5年間において、本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

本計画を着実に推進するため、国・県・関係団体と連携を図りながら、市民の積極的な参加、協力を得て交通事故の防止に取り組み、『交通事故ゼロのやさしいまちあかし』の実現を目指します。

2021年(令和3年)4月1日

明石市交通安全対策会議 会長 泉 房穂

## 目次

第1章 交通安全目標.....	1
第1節 『交通弱者優先』の思想を広める .....	2
第2節 交通事故件数の削減目標.....	2
1. 交通事故死傷者数【令和7年までに800人以下にする】.....	3
2. 高齢者事故件数【令和7年までに220件以下にする】.....	4
3. 自転車関係事故件数【令和7年までに170件以下にする】.....	5
第2章 道路交通の安全 .....	6
第1節 交通安全意識の向上への取り組み.....	7
1. 年代別交通安全教育の推進 .....	7
2. 障害者への配慮を広める .....	9
3. 外国人への配慮を広める .....	9
第2節 自転車の安全利用の促進 .....	10
1. 自転車安全利用五則の周知 .....	10
2. 自転車の正しい利用を広める .....	10
3. 点検整備の必要性を広める .....	12
第3節 自動車の安全利用の推進 .....	13
1. 自動車運転者の交通安全対策 .....	13
第4節 その他の交通安全への取り組み.....	15
1. 交通安全用品の普及促進.....	15
2. 交通事故被害者への支援 .....	16
3. 広報の充実 .....	17
第3章 道路の利用環境整備 .....	18
第1節 歩行者を守る道づくり.....	19

1. 歩行者優先の道路整備 .....	19
2. 生活道路への自動車流入抑制 .....	19
3. 幹線道路における交通安全対策 .....	20
第2節 自転車利用に適した道づくり(自転車通行空間の整備).....	20
第3節 誰にとっても安全で快適な道づくり .....	20
1. ユニバーサルな歩行空間の確保 .....	20
2. 道路の安全性向上の取り組み.....	21
第4章 鉄道交通の安全 .....	22
第1節 駅施設の安全性の向上 .....	23
第2節 踏切事故の防止.....	23
1. 踏切事故防止の啓発 .....	23
2. 踏切利用環境の整備 .....	24
第5章 関係機関の連携.....	25
第1節 公共交通への利用転換を進める .....	26
1. 公共交通事業者との連携 .....	26
2. 公共交通利用教育の推進 .....	26
第2節 交通規制・取締り .....	27
1. 交通規制 .....	27
2. 取締り .....	27
第3節 救助・救急活動 .....	28
1. 救急体制の確立 .....	28
2. 市民による救急活動の普及.....	28
3. 交通事故状況の分析と情報共有 .....	28



## 第1章 交通安全目標

交通安全の視点に立ち、すべての人が、いつまでも住み慣れた地域で安心して暮らすことができ、社会的な孤立や疎外感を感じることなく、未来に明るい希望を持てる持続可能なまち、「SDGs※未来安心都市・明石」を目指します。

具体的な目標としては、国・県計画に準じ交通事故件数や交通事故死者数を減少させることに加え、本市では、高齢者や自転車に関する事故件数は横ばいという状況を考慮し、独自の視点から、『交通弱者優先』の考え方を広めることを最重点とするとともに、『高齢者事故件数の減少』『自転車関係事故件数の減少』を重点項目として目標を定めることとしました。

なお、それぞれの取り組みについては、SDGsの準拠目標に則した形でゴールのアイコンを表示し、誰にでも分かりやすい形で表しています。

※SDGs/ 国連サミットで世界が合意した 2030 年に向けて持続可能な 17 の開発目標 (巻末資料参照)

## 第1節 『交通弱者優先』の思想を広める



人命は全てにおいて、何よりも尊重されなければなりません。亡くなられた交通事故被害者や遺族の方の存在を思い、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を考えると、究極的には交通事故のない社会を目指し、道路交通において、高齢者・子ども・障害者等の交通弱者の安全をより一層確保することが求められています。

交通事故のない社会は、すべての人が安全に安心して暮らせる社会でもあります。自動車運転者は歩行者や自転車を、自転車運転者は歩行者を、歩行者はお互いの安全を思いやる交通行動が必要であることを、年代別の交通安全教育・啓発活動を通じて周知していきます。

## 第2節 交通事故件数の削減目標



市内の交通事故件数及び死傷者数は、平成17年以降減少傾向が続いており、平成16年には人身事故は2,421件発生していましたが、令和2年には931件と約4割以下に減少しています。

第2次明石市交通安全計画(以下「第2次計画」という)では、確実に交通事故の削減効果があったものととらえ、第3次明石市交通安全計画(以下「第3次計画」という)では、更なる交通安全目標を設定します。

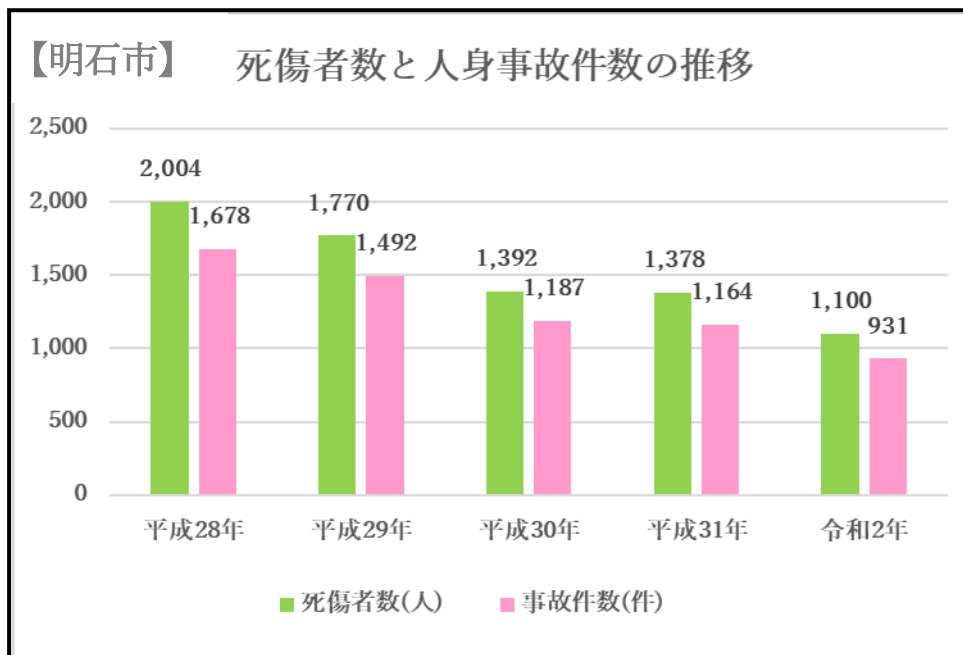




## 1. 交通事故死傷者数【令和7年までに800人以下にする】

第2次計画期間(平成28年から令和2年)における死傷者数は減少傾向にあり、交通事故死傷者数1,700人以下という目標が達成できました。

一方、依然として歩行者、特に高齢者の死傷者が多いことに着目し、「交通弱者優先」の交通安全啓発を行い、交通事故死傷者数を目標値以下にしていこうことを目指します。



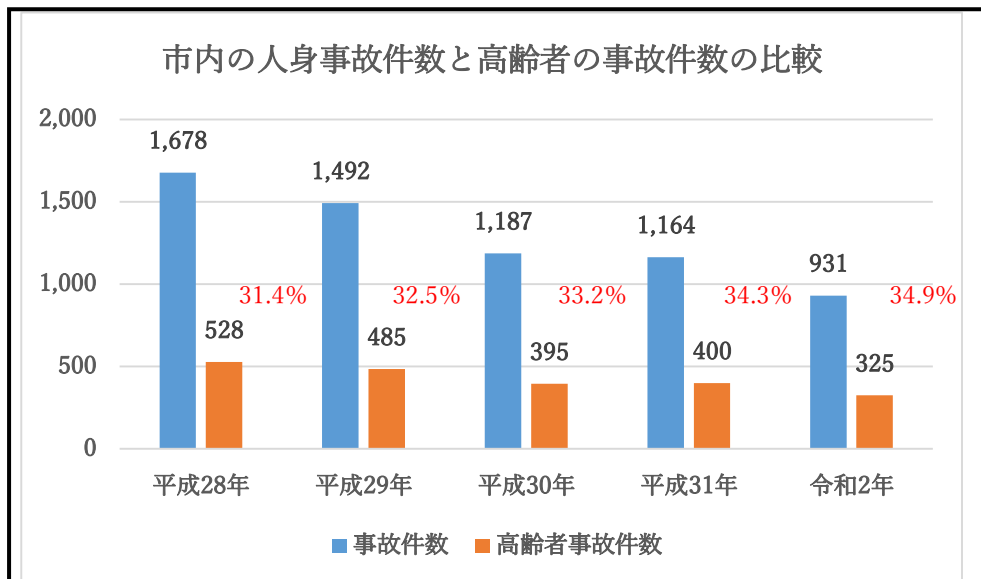
出典：兵庫県交通安全室発表 交通事故統計による

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年
死亡者数	8	4	7	3	6
内高齢者数	7	2	4	2	4
内自転車乗車中	5	0	0	1	2

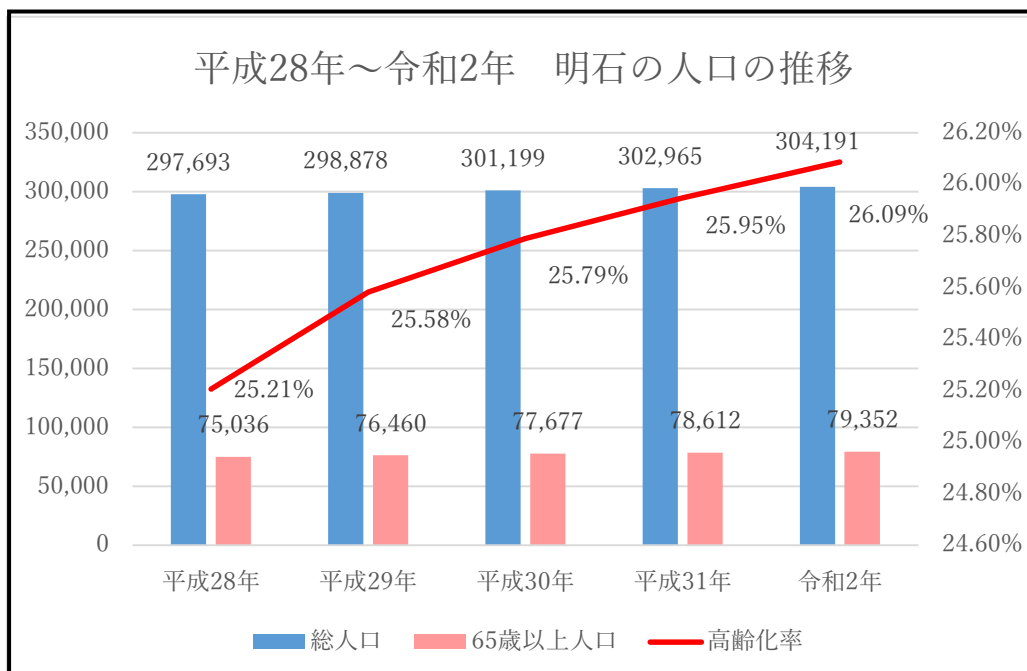
## 2. 高齢者事故件数【令和7年までに220件以下にする】

令和2年中の交通事故死者数6人中4人が高齢者となっています。この4人のうち、2人は道路横断中に、2人は自転車運転中の事故でした。同年の人身事故件数 931件中、高齢者が関係する事故は約35%の325件となっています。

また、高齢運転者による交通事故も後を絶ちません。今後も高齢化が進展することをふまえ、高齢者が関係する交通事故件数及び死傷者数を減少させるため、さらなる交通安全対策を推進していきます。



出典：兵庫県交通安全室発表 交通事故統計による



出典：明石市発表による（明石市ホームページより）

### 3. 自転車関係事故件数【令和7年までに170件以下にする】

自転車は、幼児期においては保護者とともに遊び道具として使われます。その後成長に伴って通学や通勤、買い物など多目的に利用され、さらには高齢者も利用できる手軽な移動手段として広く普及する一方、運転するにあたっては免許等の資格が不要であることから、交通ルールの遵守について、十分に理解をしないまま運転する人も少なくありません。自転車乗車中の死傷者のうち、約9割の事故に自転車側の交通違反が認められるというデータ(※1)があります。※1 兵庫県交通安全室発表 交通事故統計による

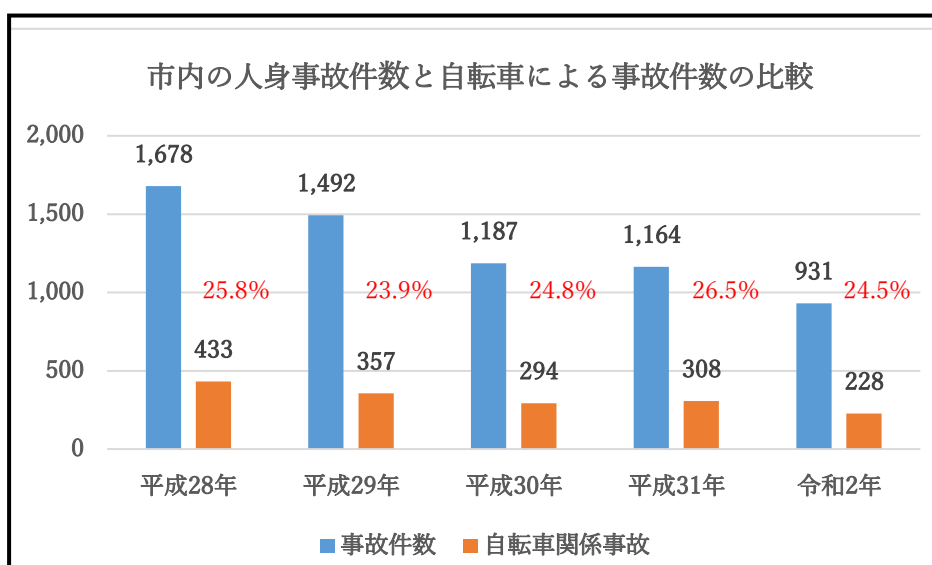
また、自転車対歩行者の死亡重傷事故では、自転車側に対する高額な損害賠償事例も見られるなど、自転車の安全利用への対策が課題となっています。

こうした状況を踏まえ、兵庫県では平成27年に自転車の安全適正利用について、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定した経緯があります。

本市においても、第2次計画に掲げる各種交通安全教室や啓発活動の実施、県条例の周知による効果などにより、近年自転車関係事故の件数は減少傾向にあり、令和2年の自転車関係事故件数は228件と目標値である340件を下回る成果となっているものの、事故全体に占める割合は、約4分の1と、高い割合のまま推移しています。

さらに、近年は比較的体力のない方でも気軽に自転車で出かけることができる電動アシスト自転車や、国等が進めるサイクルツーリズム(※2)の周知により趣味としてのスポーツ自転車が広く普及したことに加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、通勤や宅配用の自転車が増加するなど、生活様式にも変化が起こっています。

本市はこどもを核としたまちづくりを推進していることから、自転車を運転することもや、子乗せ自転車を運転する保護者についても交通ルールやマナーの啓発活動にも取り組み、すべての自転車事故を減少させる取り組みを行っていきます。



出典：兵庫県交通安全室発表 交通事故統計による  
※2 2016年12月 自転車活用推進法が施行。地域を活性化させる施策として自転車に乗ることを主な目的としたツーリングと、旅行やレジャーを主な目的とした行程の中で自転車を利用すること



## 第2章 道路交通の安全

### ～ ソフト対策編 ～

交通事故の死傷者数を減少させるためには、『交通弱者優先』の考え方のもと、自動車に対して弱い立場にある歩行者や自転車等の安全を確保することが不可欠です。

一方、信号無視や道路の乱横断、飛び出しなど、歩行者・自転車側の交通ルール違反が事故の原因となる場合もあります。

自動車運転者だけが交通ルールを守るだけでなく、全ての人が、それぞれの立場で交通ルールを守り行動する必要性を、年代別の交通安全教育等を通じて広めていきます。



令和2年度交通安全ポスターコンクール  
江井島小 2年 山本海さんの作品

## 第1節 交通安全意識の向上への取り組み



交通事故を防止するためには、全ての人々が、それぞれの立場で交通安全に対する意識を持ち続けることが大切です。

交通弱者の視点に立った、「人優先」の考え方が社会全体に浸透するよう、多面的な取り組みを進めていきます。

### 1. 年代別交通安全教育の推進

#### (1) 未就学児

未就学児に対しては、幼稚園・保育所・認定こども園などで交通安全教室等を実施することで、基本的な交通ルールを学んでもらい、横断歩道や信号の正しい渡り方など、道路を安全に利用できるよう、保護者も含めた交通安全教育を行っていきます。

また、紙芝居やDVD等の視聴覚教材等の活用や親子参加型の実習など、未就学児が興味を持ちつつ、集中を持続できるプログラムを積極的に活用していきます。

さらに、未就学児の保護者が、基本的な交通ルールやマナーを教えられるように、保護者向け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ていきます。



横断歩道の渡り方の練習

#### (2) 小学生

小学生に対しては、学校と連携・協力を図りながら、交通ルールやマナーについて対象となる学年に応じた丁寧な指導を行うとともに、日常生活において「止まる」「見る」「待つ」など、基本的な交通行動を身に着けるための教育を行っていきます。

また、保護者に対しては、「交通安全は家庭から」を充分認識してもらい、日常生活の中で模範的な行動を心掛けていただくよう促していきます。

### (3) 中・高校生

中・高校生に対しては、社会の一員として交通ルールを守り、歩行者に配慮した交通行動がとれるよう交通安全教育を行っていきます。

特に、多くの高校生は自転車による通学が可能になるなど、自転車を運転する機会とエリアがこれまで以上に広がることから、交通事故を起こしたり、交通事故に巻き込まれたりする可能性が高まります。模擬交通事故再現による自転車交通安全教室(スケアード・ストレイト教育技法)を用いた交通安全教室を各高校で実施し、交通事故の恐ろしさを身近に体感してもらうことで、さらなる安全意識の向上を図ります。



令和元年  
スケアードストレイト教室

### (4) 一般成人

成人の交通行動は、こどもに与える影響が大きく、模範となる行動が求められます。地域や事業所での交通安全教室の実施や、各種視聴覚教材の貸出し等を通じ、こどもたちの交通安全意識向上を牽引する存在となってもらえるように取り組んでいきます。



令和元年  
市内の企業での教室

### (5) 高齢者

交通事故死傷者数は減少傾向にありますが、そのなかで高齢者が関係する事故の割合は微増となっています。

高齢者人口は今後も増加していく傾向が見込まれることから、交通事故死傷者数を減らすため、交通安全意識啓発の重要性はより一層高くなっています。

高齢者には、加齢に伴う身体機能の低下により、無理な横断等を行うと交通事故に遭う危険性が高いことを十分に認識してもらい、交通状況に応じて余裕を持った行動を心掛けるようはたらきかけるとともに、交通安全教育を推進するため、交通指導員による地域での交通安全教室や啓発を、継続的に実施していきます。



令和元年  
高齢者の集いで教室

また、早朝や薄暮の時間帯に事故に遭うことが多いため、明るい色の服装を選ぶなどの具体的な指導を行うとともに、反射材や携帯ライトといった交通安全用品の普及促進にも努めていきます。

## 2. 障害者への配慮を広める

障害者は交通ルールや交通習慣を、それぞれの障害の特性に合わせた方法で身につけています。それを支える市民は、障害の特性を理解し、配慮すべきポイントを具体的に認識し、サポートをしていくことが必要となります。

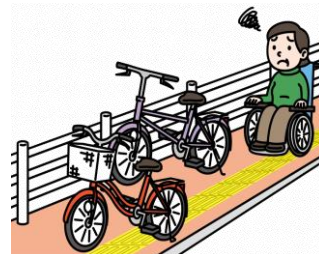
障害者向けの交通安全教育を行うにあたっては、事前に障害当事者からの十分な聞き取りを行い、障害の種別や程度に応じ、手話通訳者・要約筆記者の派遣や、字幕付きDVDの活用など、障害の特性に応じた手法を心掛けるとともに、家族や周囲の人に対しても障害の程度に応じた助言が出来るようはたらきかけていきます。

また、歩道や点字ブロック上に自転車やバイクを駐輪したり、商品や看板の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出来るよう、地域全体が交通安全を意識してゆく社会を目指す必要があります。

さらに、近年はハイブリッド自動車や電気自動車などエンジン音がしない(少ない)自動車が広く普及していることから、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、静音特性による危険性や、自動車運転者側の死角の存在など、具体的でわかりやすい交通安全教育に努めていきます。



障害のある子どもたちの教室で使用している教材



## 3. 外国人への配慮を広める

グローバル化により、労働や観光を目的として多くの外国人が来日する状況から、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、日本の交通ルールやマナー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や、日常の移動で困ることがないように、日本の交通に関する知識の普及に努めていきます。

また、外国人を雇用する事業者との連携を密にし、外国人の交通安全講習への参加促進を図っていきます。

## 第2節 自転車の安全利用の促進



自転車は手軽で便利、かつ免許も不要な乗り物ですが、法律上は「軽車両」であり、自動車等と同じ「車両の仲間」とされています。自転車の交通ルールに関しては、十分に理解しないまま、歩行者と同じ感覚で運転しているケースが散見され、自転車側の交通ルール違反が原因となる人身事故も少なくありません。

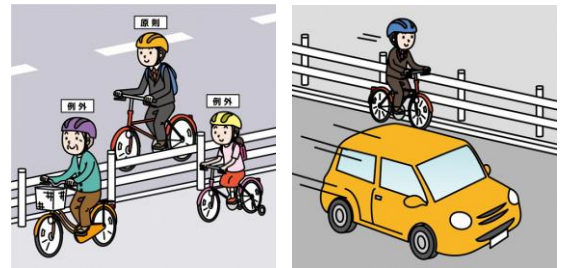
自転車は自動車やバイクと衝突した場合には被害者となる反面、自転車同士や歩行者と衝突した場合は、加害者として高額な損害賠償責任(※)を負う可能性があります。このため、自転車運転者には『事故を起こさない』『事故に巻き込まれない』という両面を意識して行動することが求められます。

自転車は車両の仲間であることから、原則車道を左側通行しなければならないことなどを定めた『自転車安全利用五則』の周知を図り、「車両運転者としての自覚と責任」を持った行動に結びつける施策を推進していきます。

※兵庫県では、平成 27 年度に「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、「自転車損害賠償保険等」への加入義務を定めています。

### 1. 自転車安全利用五則の周知

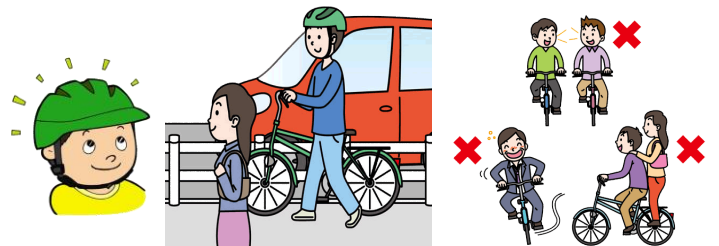
- ☆自転車は車道が原則、歩道は例外のみ通行可
- ☆車道は左側通行
- ☆歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- ☆安全ルールを守る
- ☆子どもはヘルメットを着用



### 2. 自転車の正しい利用を広める

#### (1) 子どもへの啓発

自転車に乗るときは、ルールを守って、安全に楽しく乗ることができるよう、「歩道は歩く人が優先」、「信号を守る」、「夜はライトをつける」、「ヘルメットをかぶる」などの基本的な安全行動がとれるよう、交通安全教室等の機会を通じて伝えていきます。





## (2)保護者への啓発

子乗せ自転車乗車中にバランスを崩し転倒するなど、乗車させている子どもを巻き込む事故が発生することがあることから、同乗の幼児についてはヘルメットの着用を習慣化するとともに、より安全性の高い専用自転車(幼児2人同乗基準適合車)の利用についても周知していきます。

また、保護者には、子どもは年齢とともに保護者がいない時に子どもだけで自転車を利用する機会が増えることが多くなることから、自転車の安全利用、危険の予測と回避、交通ルール・マナーについて、家庭内での教育の参考にしてもらえるよう、交通安全教室等の機会を通じて啓発を進めていきます。

なお、道路交通法では、児童や幼児を保護する責任のある者は、児童や幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない(※)とされているため、ヘルメットの必要性の啓発も重ねて行っています。このように、子どもに自転車を与え、乗り方を教えるだけでなく、安全に利用することについて家庭で教育をすることは、保護者としての大きな責任のひとつといえます。

※道路交通法第63条の11

## (3)教育機関との連携

子どもは、成長とともに自転車に乗車する機会も増え、高校生(一部中学生含む)になると、自転車通学を開始する生徒も多くなります。

このため、小・中学生のうちに安全な自転車の乗り方を習得することが重要となっています。各学校と連携を図りながら、定期的な交通安全啓発資料の配布や、ホームページ等を含めたICT(情報通信技術)を活用した自主学習教材の拡充を図っていきます。

## (4)高齢者への啓発

近年、電動アシスト自転車の普及に伴い、高齢者の自転車利用者を見かける機会も多くなっています。

自転車は、歩行時より格段に速度が出て、アシスト機能があってもバランスを取りながら運転する必要があることには変わりはなく、素早く的確な状況判断が求められる乗り物です。

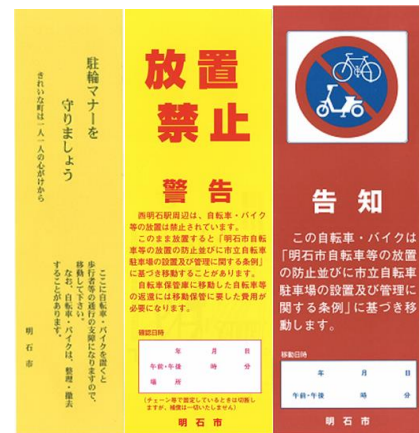
特に高齢者は、加齢に伴う身体能力の低下により、若年層と比べ回避行動が遅れる傾向にあるため、交通事故に遭う危険性が高いことを自覚することが大切です。

バランスを崩す前に無理をせず自転車から降りて押すことや、早朝や夕方の薄暮の時間帯における反射材等の活用を促すなど、安全を重視した行動を心掛けるよう啓発していきます。

### (5) 放置禁止の啓発

自転車は、手軽で便利、免許不要の乗り物として幅広い年代に利用されていますが、運転中だけでなく、駐輪をする際も歩行者や周囲の交通の迷惑にならないようにしないとけません。

市では「明石市自転車等の放置並びに市立自転車駐車場の設置及び管理に関する条例」を制定し、市内の主要な駅周辺に自転車等放置禁止区域を定めることで、自転車利用者に対し、道路上に自転車を放置せず、自転車駐車場を利用させていただくよう啓発を進めています。



マナー啓発札・警告札・告知札

## 3. 点検整備の必要性を広める

自転車を安全に利用するためには、自転車の点検や整備を行い、自転車各部の機能が正常に働くようにしておく必要があります。

自動車のような車検制度はないものの、点検整備を怠ると、交通事故の原因となるだけでなく、交通違反(※1)に問われる場合があります。



安全に自転車を利用するため、点検整備を心掛けるよう、学校や地域における交通安全教室やシルバー交通安全スクールなどを通じて「日常点検」(※2)と「定期点検」(※3)の必要性を啓発していきます。

※1 点検整備を怠ることによる主要な交通違反

- ・制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- ・無灯火運転
- ・反射器材等の装備義務違反
- ・警音器装備義務違反

※2 日常点検について

自転車を利用する前に利用者自身で行う点検で、点検箇所は、ブレーキ、タイヤ、ベル、サドル、ハンドル、反射材、ライトが正常に作動するか確認するものです。目で見て、音を聞き、各部に触れることによる確認や、実際に乗ってみてバランスやブレーキの具合を確かめて異常がないかを確認しましょう。

※3 定期点検について

定期点検は、自転車各部の機能を日常点検よりも詳しく調べる点検です。日常点検では、気が付かないような箇所について、1年に1回以上を目安に自転車安全整備店で、プロによる必要な整備を受けることで、より安全に自転車を利用することができます。



## 第3節 自動車の安全利用の推進



近年は自動ブレーキや誤発進抑制装置、自動運転技術など、先進的な安全システムを搭載した自動車が普及しつつあります。

一方で、これらの安全システムは、運転者の誤操作等を全てカバーするものではないことから、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、『交通弱者優先』の考え方のもと、余裕を持って「すべての人」にやさしい運転を心掛けることが求められています。



### 1. 自動車運転者の交通安全対策

自動車は、その重量と速度から、交通事故を起こした場合は、相手方は当然のこと、運転者本人や同乗者にも大きな衝撃が加わることを十分に理解して運転しなければなりません。

警察・自動車教習所をはじめとする関係機関と連携し、各種運転講習や啓発活動の実施により、自動車の安全運転意識をより一層高めていきます。

#### (1) 道路交通法改正の周知

令和元年12月に、運転中の携帯電話使用等の禁止違反が厳罰化されました(法71条第5号の5)。また、令和2年6月に妨害運転(あおり運転)に対する罰則が新設されました(法117条の2他)。

このように、道路交通法が改正されたときは、広報誌や交通安全教室等で詳しく市民へ周知し、交通法規を遵守する意識の啓発に努めます。

#### (2) 高齢運転者に対する免許更新制度の周知及び標識(高齢者マーク)の活用

高齢者講習(※1)や認知機能検査(※2)の結果、判断力・記憶力に問題がある運転者については、臨時適正検査の実施か医師の診断書の提出を求められます。場合によっては免許を更新しないなど、警察と医療機関が連携し、制度の正しい適用を徹底し、事故の未然防止に取り組むとともに、高齢運転者であることを周囲に知らせ、注意を促す高齢運転者標識(高齢者マーク(※3))の活用を推進します。

※1 70歳以上の免許更新者が対象

※2 75歳以上の免許更新者は高齢者講習とともに受検

※3 70歳以上の運転者が対象(努力義務)

### (3) 運転免許証自主返納の促進 ～運転免許返して安心プロジェクト～

兵庫県警察では、運転免許証返納者へ申請により運転経歴証明書を発行しています。また、兵庫県・兵庫県警察が主体となった高齢者運転サポート協議会では、運転経歴証明書を提示した高齢者に対し、協議会加盟の店舗・交通機関での割引などの特典を設けています。

市でも、独自の特典を設けることで、免許の自主的な返納を促し、運転に不安のある高齢者がより免許を返納しやすい環境をつくるなど、事故の未然防止を図ることを目的に、『運転免許返して安心プロジェクト』(※)を継続して実施していきます。

※ (参考)令和3年度実施内容

返納者本人:図書カード 3,000 円分

ICOCA カード 2,500 円+500 円(デポジット)のどちらか

すすめた人:図書カード 1,000 円分

### (4) 飲酒運転の根絶

重大事故に直結する飲酒運転を根絶するため、飲酒の機会が増える年末年始などを中心に、市民や酒類を販売・提供する店舗に対して指導啓発を強化し、飲酒運転を「しない」「させない」という機運を高めていきます。

また、キッズ交通保安官等(※)を活用した啓発活動や、『ハンドルキーパー』運動の周知、四季の交通安全運動実施要綱をもとに、飲酒運転の根絶を目指していきます。

※ 兵庫県交通安全室が任命

### (5) ドライブレコーダーの普及促進

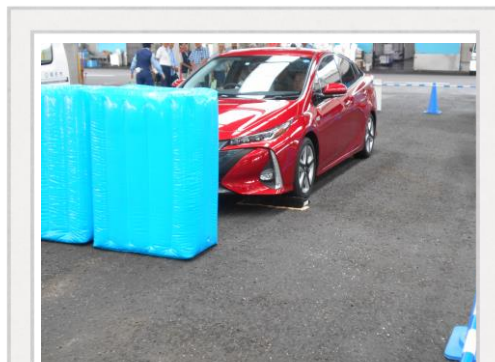
運転を記録することは、万が一の事故に際し、状況を正確に把握・立証することになり、日々の運転に際して安全意識を高めるきっかけにもなります。

また、事故だけでなく、令和2年6月30日に施行された妨害運転罪(あおり運転)の被害にあった場合にも、重要な証拠となる場合があります。

運転者や同乗者を様々な危険から守るため、積極的な取り付けを啓発していきます。

### (6) 安全運転サポートカーの普及促進

自動ブレーキや誤発進抑制機能を搭載した自動車は、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止等に資するため、安全運転サポートカー体験乗車等の機会を通じ、普及啓発に努めます。



平成 29 年  
自動ブレーキ等搭載車の体験会

### (7)夜間におけるハイビーム(上向きライト)の活用

薄暮・夜間における「人对車両」の交通死亡事故において、多くの車両は、ロービームで走行中に歩行者に衝突しています。

暗く見とおしの悪い道路では、ハイビーム(※)を活用すれば、歩行者を早期に発見でき、事故を回避できる可能性があります。

兵庫県警察では、夜間の交通死亡事故の抑止を図るため、ハイビームの活用を推進し、「ハイビーム活用促進路線」を指定し啓発活動を行っています。

市内においても「ハイビーム活用路線」が指定されているため、周知・啓発を行っています。

※ 道路交通法第52条第1項により、車両等は夜間に走行する際にはハイビームで走行することが定められています。また、対向車や先行車等がいて、ハイビームを使用することで対向車等を幻惑させるときには、ロービームで走行することが定められています。対向車や先行車等がいるときは、ヘッドライトをこまめにロービームに切り替えなければいけません。

ハイビームは前方約100mを、ロービームは前方約40m付近まで照らします。

## 第4節 その他の交通安全への取り組み



### 1. 交通安全用品の普及促進

#### (1)反射材の普及促進

夕暮れ時や早朝の時間帯は、交通事故が多発していることから、外出する際は、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。様々な啓発機会を通じて、視認性が高く、事故防止効果が十分に期待できる反射材の活用を積極的に推進していきます。



高校一年生に配布  
主に自転車の尾灯付近に添付



令和元年  
反射材の普及活動の様子

## (2) 自転車用ヘルメットの普及促進

自転車乗車中の交通事故死者の約6割が、頭部に致命傷を負っていることと、自転車乗車中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった人の致死率は、着用していた場合に比べて約3倍高くなっている(警察庁 HP 参照)ことから、交通事故による死傷者を減らすためには、ヘルメットの重要性を、市民一人ひとりが認識し、着用を習慣とするため、交通安全教室をはじめ様々な機会において啓発していきます。

なお、保護者は13歳以下の子どもが自転車に乗車するときは、ヘルメットをかぶらせるように努めなければならないため、あわせて啓発を進めていきます。

図1 自転車乗車中死者の人身損傷主部位  
(致命傷の部位)(平成28年～令和2年合計)

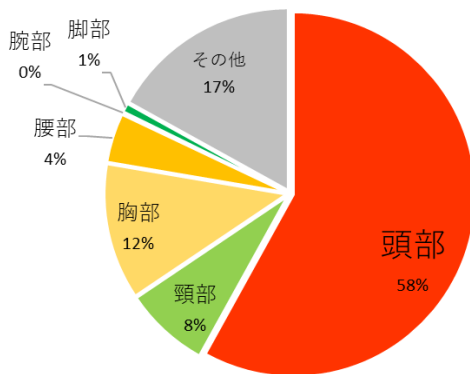
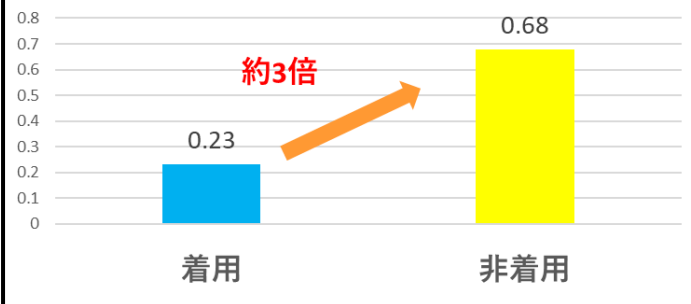


図2 自転車乗用中のヘルメット着用状況の致死率(令和2年)



## 2. 交通事故被害者への支援

交通事故により、両親や同居の親族等が死亡又は身体、精神的に著しい障害を有することになった場合、その家庭が経済的に困窮するケースが多くみられます。また事故の被害者となるのは成人だけでなく、児童や生徒等未成年が被害者となった時は教育等を含め様々な側面からのサポートが必要となります。

本市では、奨学金制度等を制定して、経済的な理由で就学困難な市民へ就学援助をしています。

また、適切な交通事故相談活動を推進する為に、市民相談室が案内する法律相談、兵庫県交通事故相談所、日弁連交通事故相談センターや警察とともに、相談者の心情に寄り添ったサポート体制がとれるよう配慮をします。

### 3. 広報の充実

市内の交通事故の状況や交通安全運動の実施など、生活に密着した具体的で実効性のある情報を、より多くの市民に向けて適時・的確に伝えるため、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行っています。

#### (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囲にわたるキャンペーンでは、報道機関を積極的に活用した周知徹底に努めています。

#### (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、市民に適切な交通安全情報を届けていきます。

#### (3) ホームページへの情報掲載

市内の交通事故の状況等を月次更新によりお知らせし、交通安全意識の向上を図ります。

#### (4) その他広報媒体の活用

「キッズ交通保安官」等を活用し、飲酒運転の根絶等をPRして行っています。





## 第3章 道路の利用環境整備

### ～ ハード対策編 ～

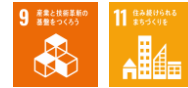
全国的な交通事故の傾向として、歩行者や自転車利用中の死傷者の割合が高くなっているため、歩行者や自転車が多く通行する生活道路の安全対策をより一層強化する必要があります。

また、子どもを事故から守り、高齢者や障害者などすべての人が安心して利用できる「人優先」の道路交通環境の整備が求められています。





## 第1節 歩行者を守る道づくり



### 1. 歩行者優先の道路整備

道路における交通安全対策は、歩行者の視点に立った道路整備を進めています。「ゾーン30」(※)や車両(バイクや自転車を含む)の侵入防止用のポールコーンなどを積極的に設置・導入し、歩行者が安心して通行できるよう、地域や関係機関と調整を図っていきます。

また、駅周辺など、歩行者と自転車が混在しやすい場においては、自転車を押して通行するよう促す路面標示を設置するなど、安全な歩行空間を形成していきます。



「ゾーン30」  
西新町1丁目

さらに、行政・学校・地域が一体となり、定期的かつ計画的な通学路安全点検を実施し、危険箇所等抽出することで、歩道新設をはじめ、歩行者通行帯のカラー塗装や側溝の蓋掛けなどの安全対策を講じ、通学児童の安全確保を進めていきます。

※ 区域(ゾーン)を定めて時速30kmの速度規制を実施するとともに車の通り抜けを抑制する。

### 2. 生活道路への自動車流入抑制

生活道路は、その地域に住む人が主要な道路に出るまでの道と位置付けられていますが、地域住民以外の自動車運転者などが、通勤時間帯等において道路渋滞の抜け道として生活道路を通り抜けすることが問題となっています。

歩行者や自転車などの安全を確保するため、交差点の改良や防護柵などの設置、巻き看板(※1)による通行抑制などを実施するとともに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路においては、自動車の速度抑制を図るため、ハンプ(※2)設置や道路を視覚的に狭く見せたりすることで、生活道路への自動車流入抑制に取り組めます。

※1 電信柱に巻き付けるもの

※2 道路の路面に設けられた凸状の部分のこと



### 3. 幹線道路における交通安全対策

道路のネットワーク全体で交通の安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るまで適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を行うとともに、公共交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

また、環状道路(バイパス)の整備を進めるとともに、歩道等の整備を積極的に推進することで、歩行者、自転車、自動車の分離を図り、交通事故の抑制を図ります。

### 第2節 自転車利用に適した道づくり(自転車通行空間の整備)



自転車は環境にやさしく、健康増進につながる移動手段であることから、自転車の活用を促進します。

また、自転車専用通行帯の整備や矢羽根・自転車ピクトグラム等の路面標示を行うことで、自転車通行における安全性の向上を図ります。



自転車通行空間(車道混在)  
中崎

### 第3節 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



高齢者や障害者を含めたすべての人が安心して参加・活動できる社会を実現するため、駅や病院などの公共施設に通じる道路においては、歩道の段差・傾斜の解消、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等により歩行空間のユニバーサルデザイン化(※)を推進していきます。

また、すべての人が快適に通行できる空間を確保するため、長い坂道におけるベンチの設置や休憩施設等を整備し、助け合いを促す補助標示や事故を抑制するための巻き看板を設置することで歩道の安全性の向上を図ります。

※ H17.7 ユニバーサル政策大綱による「どこでもだれでも自由に使いやすく」



視覚障害者誘導用ブロックを設置  
明石駅エスコートゾーン

## 2. 道路の安全性向上の取り組み

### (1) 狭あい道路の解消

建築基準法において、道路は安全・防火・衛生上の機能を果たすよう定められています。通風・日照などの良好な住居環境を守り、災害時の避難経路や消防活動等に利用されるなど、私たちの日常生活において、道路は交通の目的以外においても重要な役割を担っています。

一方で、市内には幅員4メートルに満たない道路(狭あい道路)が数多く存在しています。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ることができます。



### (2) 橋梁等の安全性の確保

交通の円滑化や渋滞の緩和を図るため、市内でも川や道路、鉄道などと交差する橋梁等が多く設置されています。橋梁等の重要構造物の補修については、従来は対処療法的な修繕が主流となっていましたが、現在は予防保全的な修繕へと手法の転換が図られています。

市では道路法に基づき、5年に1回の近接目視による定期点検を実施しています。





## 第4章 鉄道交通の安全

明石市域は東西に大きく広がり、鉄道は、通勤や通学をはじめ市民の移動手段として欠くことのできない、大きな役割を果たしています。

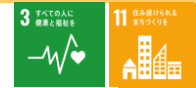
鉄道事故の類型としては、駅ホームにおける利用者と列車との接触や線路への転落事故、踏切における自動車等の接触事故などが考えられます。

公共交通機関の中心的存在として、誰もが安心して鉄道を利用できるよう、鉄道事業者をはじめとした関係機関と連携を強化し、鉄道運転事故の根絶を目指していきます。



JR 明石駅ホームドア(柵)

## 第1節 駅施設の安全性の向上



鉄道駅のホームにおける接触事故の原因は、飲酒や体調不良によるものが多く、さらに、視覚に障害のある方などが転落するのを防ぐため、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。

今後も鉄道事業者や関係機関と連携をさらに深め、「ホームドア(柵)」や「列車接近の標示」の設置等、駅における安全性の向上を図ります。さらに、駅員による乗客への注意喚起や盲導犬や介助犬への理解等、ソフト面での充実について、はたらきかけをしていきます。

また、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、1日あたりの乗降者数が3,000人未満の駅のバリアフリー化(※)についても引き続きはたらきかけていきます。

※対象駅 大蔵谷・人丸前・藤江・西江井島・魚住(いずれも山陽電鉄)



大久保駅構内「列車接近の標示」



平成30年  
秋の全国交通安全運動イベント  
盲導犬への理解を深めるコーナーの様子

## 第2節 踏切事故の防止

### 1. 踏切事故防止の啓発

踏切事故は、警報が鳴りはじめてからの無理な横断や脱輪等に起因するものが多く、車両や歩行者等の踏切通行に際し、脱輪事故や踏切を渡り切れない歩行者がいた場合における非常ボタンの操作など、万が一の事態に備えた緊急措置の周知徹底

を図る必要があります。そのため、鉄道事業者と連携し、定期的に「踏切事故防止キャンペーン」を実施し、踏切利用者の安全意識の向上に努めます。

また、学校や自動車教習所等においては、踏切の通過方法等の教育を強化するべく、広報活動を推進します。



令和2年  
踏切事故防止キャンペーンの様子

## 2. 踏切利用環境の整備

### (1) 道路と鉄道の交差について

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。一方、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、実現が困難な場合もあります。これらの踏切については、接続する道路を拡幅するなどの対策を実施し、歩行者の安全性の向上を図ることが求められています。

なお、現在、南畑踏切(西明石)では、横断歩道橋をかける工事を行っています。(令和6年3月完成予定)

### (2) 踏切保安設備の改良

遮断時間が長い踏切(いわゆる「開かずの踏切」)の遮断時間が短くなるよう、列車の種類または速度を識別することにより警報時間を制御する「スマート踏切」の整備導入を促進するなど、踏切の安全対策を鉄道事業者へ依頼していきます。

また、踏切周辺の道路については、注意喚起看板の設置やカラー塗装を行うことにより、踏切事故防止及び渋滞対策を促進していきます。

さらに、交通量の多い踏切については、道路交通の状況や事故の発生状況を勘案し、障害物検知装置やオーバーハング型警報装置等、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依頼していきます。

南から 施工前



南から 施工後





## 第5章 関係機関の連携

明石市交通安全対策会議は、「明石市交通安全対策会議条例」に基づき、市の部局のほか、国・県の機関、警察署、教育機関、消防局、市民代表、鉄道会社により構成されています。

悲惨な交通死傷事故をひとつでも多く減らし、交通事故のないまちづくりを目指すためには、関係機関の連携が欠かせないため、より一層の連携強化を図っていきます。



## 第1節 公共交通への利用転換を進める



公共交通の利用促進策を通じ、利便性を向上させるとともに、市民ひとりひとりの交通行動(移動)に対する考え方に変化をもたらし、車から公共交通への利用転換を図ることで、交通事故と環境負荷の両方を減少させることが期待できます。

コロナ禍の影響により、在宅ワークやオンライン授業など生活習慣が変化し、公共交通機関の利用は減少しています。電車やバスは車内の換気等が十分に確保されていることから、利用者自身が基本的な感染対策を講じたうえで公共交通機関の利用を推進します。

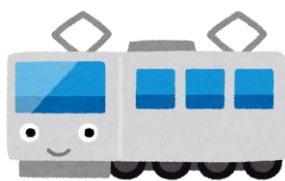
### 1. 公共交通事業者との連携

公共交通事業者と連携し、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積極的に推進していきます。

地理不案内な転入者などに対しては、市内の公共交通機関を掲載した「あかし公共交通マップ」を、バス利用のきっかけづくりとして、バスの無料乗車券を配布するなど、公共交通の便利さの周知を図ります。

### 2. 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など、社会学習を通じた楽しみながら学べる教育を実施することで、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、道路ネットワーク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、市街化の状況や交通情勢の変化に対応できるよう、交通規制の見直しや規制内容をより効果的なものにするため、警察や地域と適宜協議していきます。



#### (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強化を道路管理者や警察にはたらきかけていきます。

また生活道路では、「ゾーン30」規制や通学時における歩行者用道路認定等をはじめ、道路交通に起因する騒音等の軽減等を図る交通規制実現に向け、警察や地域と連携して取り組んでいきます。

#### (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し、警察に要請を行うなど、交通状況の変化を的確に把握し、総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通維持に努めていきます。

また、信号制御については、地域からの要望を警察へ情報提供していきます。

### 2. 取締り

交通ルールを無視した無謀運転など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引き続き推進していきます。

なかでも自転車利用者については、危険走行が度々ニュースになるなど、兵庫県の条例施行及び社会的な問題意識の高まりも踏まえ、悪質な違反者への指導取締り強化を依頼していきます。

また、警察と連携を図り、自転車運転者も歩行者や高齢者、障害者等の視点に立ち、「交通弱者優先」の運転をする必要があるので、積極的な啓発に取り組んでいきます。

## 第3節 救助・救急活動



### 1. 救急体制の確立

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ていくとともに、医療機関と消防機関との連携を更に強固なものとし、交通事故に対する救急医療体制について引き続き充実させていきます。

### 2. 市民による救急活動の普及

交通事故負傷者の救命率向上を図るためには、事故現場に救急隊が到着するまでの間、遭遇した周囲の者が適切な処置を行うことが望ましいとされているため、AED(自動体外式除細動器)の使用を含めた心肺蘇生法など、「人命尊重」の考え方のもと、引き続き応急手当の普及啓発を図っていきます。









### 3. 交通事故状況の分析と情報共有

交通事故の防止対策を講じるうえで、交通事故の傾向や状況分析は欠かせない要素となっています。

個人情報の取扱いについて細心の注意を払いつつ、市、警察、消防、学校など、関係機関において交通事故に関する情報を共有できる体制を構築し、様々な立場から、改善点や安全対策の検討を図っていきます。

## SDGs目標とアイコン

	<p>あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。</p>
	<p>飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。</p>
	<p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。</p>
	<p>すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。</p>
	<p>ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う。</p>
	<p>すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。</p>
	<p>すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。</p>
	<p>包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。</p>
	<p>強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。</p>
	<p>各国内及び各国間の不平等を是正する。</p>
	<p>包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。</p>

 <p>12 つくる責任 つかう責任</p>	<p>持続可能な生産消費形態を確保する。</p>
 <p>13 気候変動に 具体的な対策を</p>	<p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。</p>
 <p>14 海の豊かさを 守ろう</p>	<p>持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。</p>
 <p>15 陸の豊かさも 守ろう</p>	<p>陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。</p>
 <p>16 平和と公正を すべての人に</p>	<p>持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。</p>
 <p>17 パートナーシップで 目標を達成しよう</p>	<p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。</p>

【巻末資料】

事 故 件 数 一 覧 表

交通事故件数 (明石市)

年 区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数(件)	1,678	1,492	1,187	1,164	931
死者数(人)	8	4	7	3	6
死傷者数(人)	2,004	1,770	1,392	1,378	1,100

踏切事故件数 (JR+山陽電車)

年 区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
踏切事故件数(件)	2	2	2	3	4
死者数(人)	2	2	2	3	1

ホーム事故件数 (JR+山陽電車)

年 区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
ホーム事故件数(件)	3	6	5	10	4
死者数(人)	1	4	1	2	4

※各事故件数は明石署・JR・山陽電車提供による