

11th

尼崎市交通安全計画

THE ACTION PLAN!!



尼崎市交通安全対策会議

令和4年2月

— 目 次 —

1. 計画策定の目的	1
2. 計画の基本理念	2
3. 本市の交通事故の状況	
(1) 道路交通について	3
(2) 鉄道交通について	6
4. 計画の目標と施策の柱	7
5. 道路交通における実施施策	9
(1) 道路交通環境の整備	10
(2) 踏切道の交通環境の整備	12
(3) 交通安全思想の普及徹底	13
(4) 安全運転の確保	15
(5) 道路交通秩序の維持	16
(6) 車両の安全性の確保	16
(7) 救助・救急活動の充実	17
(8) 被害者支援の充実と推進	17
6. 鉄道交通における実施施策	18
(1) 鉄道交通環境の整備	18
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	19
■進捗シート（PDCA 管理）	20

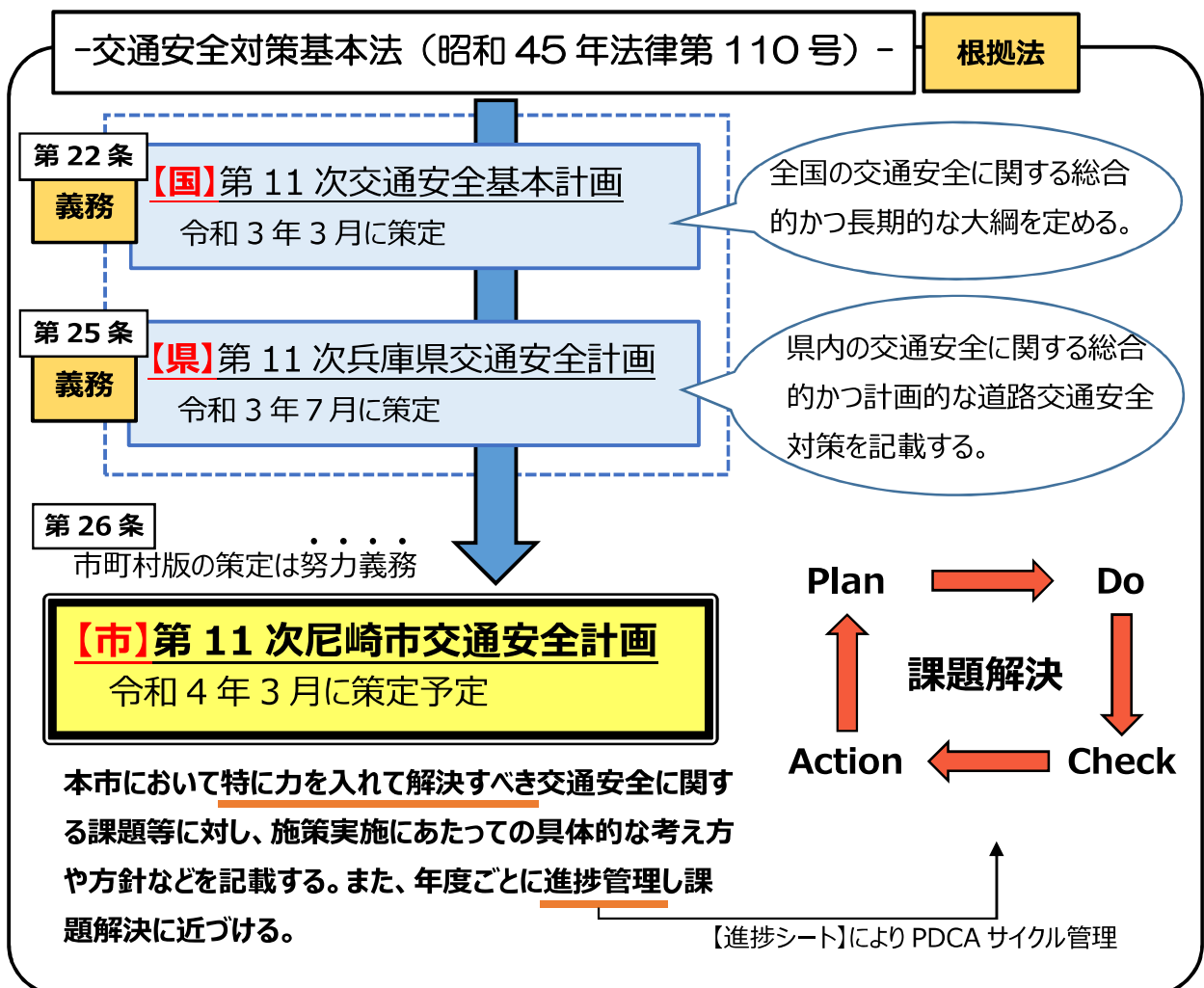
1. 計画策定の目的

これまで交通安全対策基本法に基づき、国・県・市それぞれにおいて、10次にわたる交通安全計画が策定され、各種交通安全対策が進められてきました。その結果、本市における令和2年の人身事故認知件数は1,352件となり、第10次計画策定前の平成27年と比較して約39%減少するなど、大きな成果をあげました。

一方で、令和2年に市内で発生した交通事故による死者数は、第10次計画策定前の平成27年からほぼ横ばいとなっており、今後減少に向けた対策が必要となっています。

また、本市の人身事故認知件数の約4割を占める自転車関連事故認知件数についても、引き続き減少に向け対策の強化が求められています。

これらの点を踏まえ、交通事故のない尼崎を目指し、関係する所管部署・機関が連携し、特に交通弱者である歩行者等の安全確保に必要な、具体的な各種交通安全対策を推進するため、第11次尼崎市交通安全計画を策定します。（計画期間：令和3年度～令和7年度）



2. 計画の基本理念

これまで 10 次にわたる本市交通安全計画に基づく取組は、交通事故死者数をピークであった昭和 45 年の 20% にまで減少させるなどの成果をあげてきました。

今後とも、安全で安心して暮らせる尼崎を目指して、次の 3 点を基本とする総合的かつ計画的な道路交通安全対策を実施していきます。

【交通事故のない社会を目指して】

毎年多くの方が交通事故の被害に遭われています。今後も、安全で安心な尼崎の実現に向けて、国、県、市、関係団体や市民一人ひとりが全力を挙げて、交通事故のない社会を目指して各般の取組を進めます。

【人優先の交通安全思想】

安全安心な社会には、弱い立場にある者への配慮や思いやりが不可欠です。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、すべての交通において、高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全を一層確保するとともに、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援をすることが必要であり、施策を推進するにあたっては、「人優先」の交通安全思想を基本とします。

【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す。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。

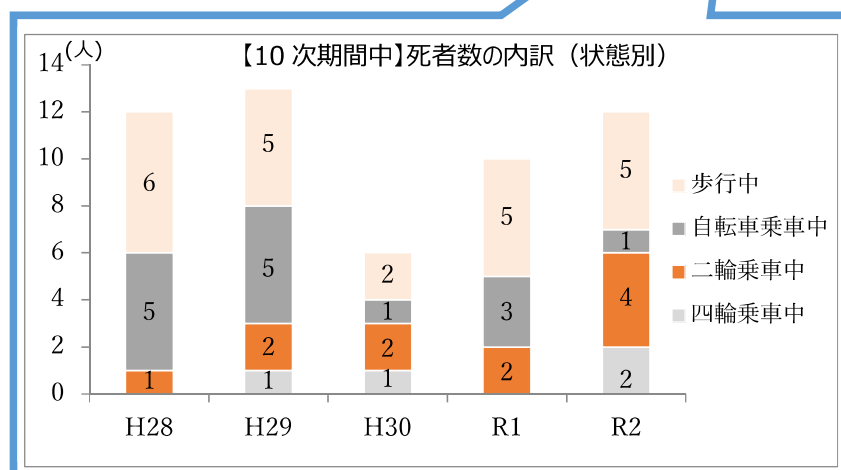
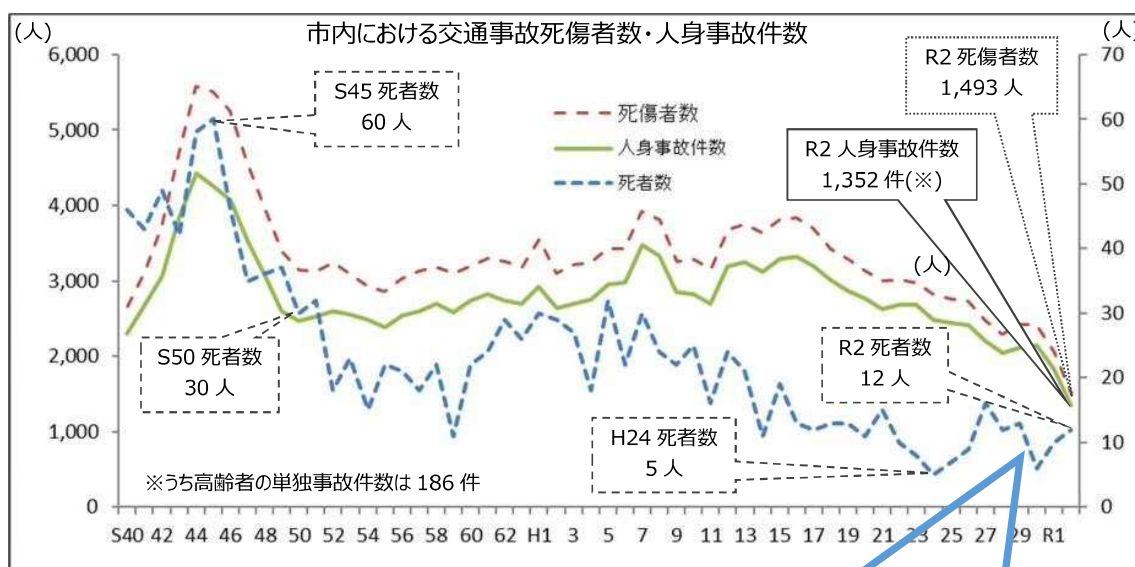
高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

3. 本市の交通事故の状況

(1) 道路交通について

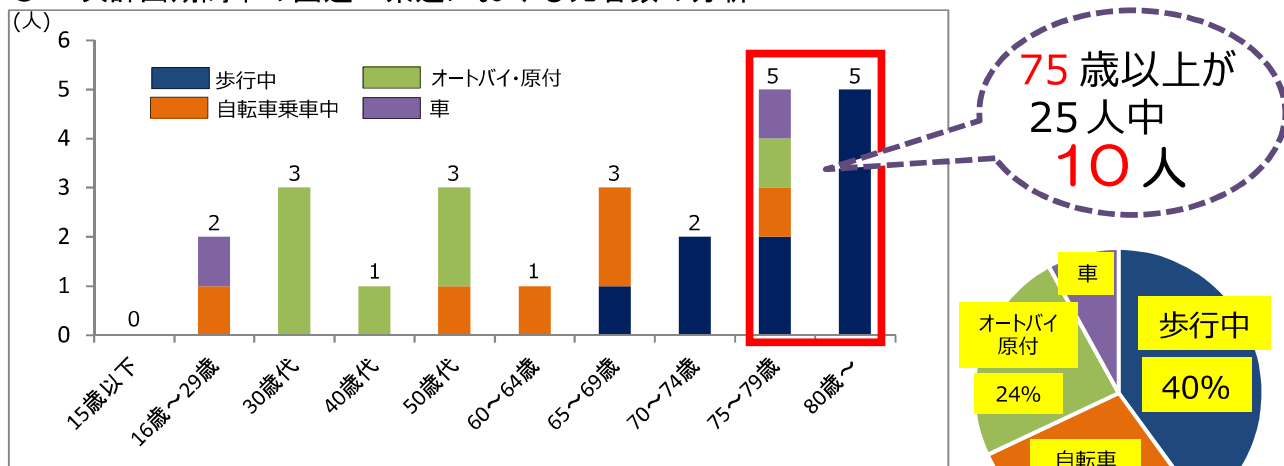
市内の交通事故死者数は、昭和 45 年に 60 人でしたが、昭和 46 年以降着実に減少に向かい、昭和 50 年には 30 人と半減しました。その後、20 人から 30 人台で増減し、平成 14 年以降は 20 人未満となり平成 24 年には 5 人まで減少しました。

しかし、平成 25 年以降は増加に転じ、第 10 次計画の最終年である令和 2 年中の死者数は 12 人で、交通事故死者数を 8 人以下とする 10 次計画の目標は達成できませんでした。死傷者数は、令和 2 年には 1,493 人と第 10 次計画目標の 2,100 人以下を達成しました。



第 10 次計画期間中（平成 28 年～令和 2 年）における死者数のうち、その状態別の内訳は、歩行中と自転車乗車中で半数以上を占めています。これは県下においても同様の傾向となっています。

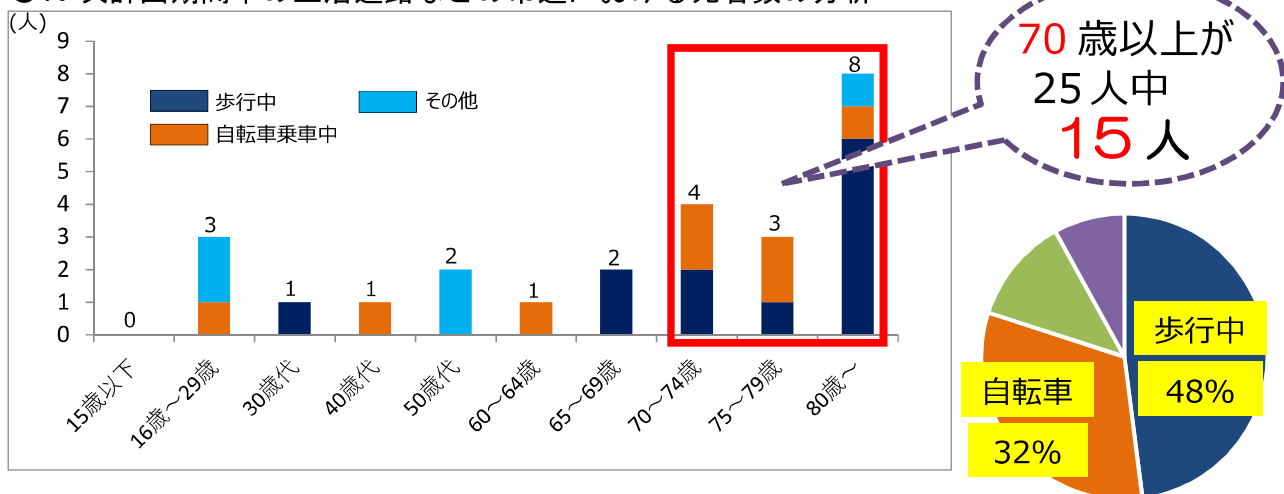
●10 次計画期間中の国道・県道における死者数の分析



(分析結果)

- ・死亡事故25件中、2件の単独事故を除く23件が車との事故
- ・歩行中の死者10人は全て65歳以上の高齢者で、そのうち7人が信号無視や乱横断などの交通ルールを守っていなかったと推定される
- ・死者10人のうち8人は夜間もしくは早朝の周囲がまだ暗い時間帯に事故に遭っている
- ・75歳以上の（後期高齢者の）死者が全体の40%を占めている
- ・就業者世代ではオートバイ・原付の死亡事故が7件と突出しており、うち5件はスピード超過や運転ミスによる転倒など、主に二輪側に起因すると推定されるケースが目立つ

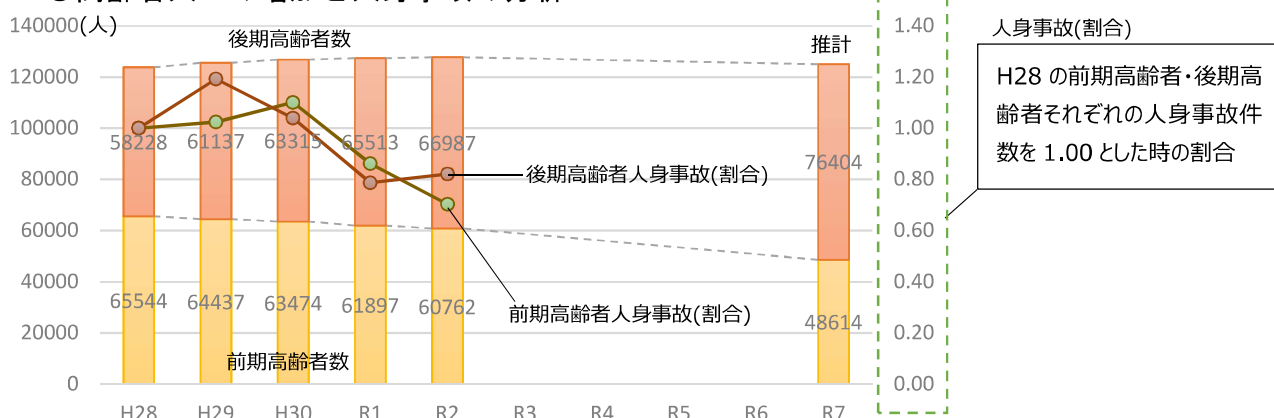
●10 次計画期間中の生活道路などの市道における死者数の分析



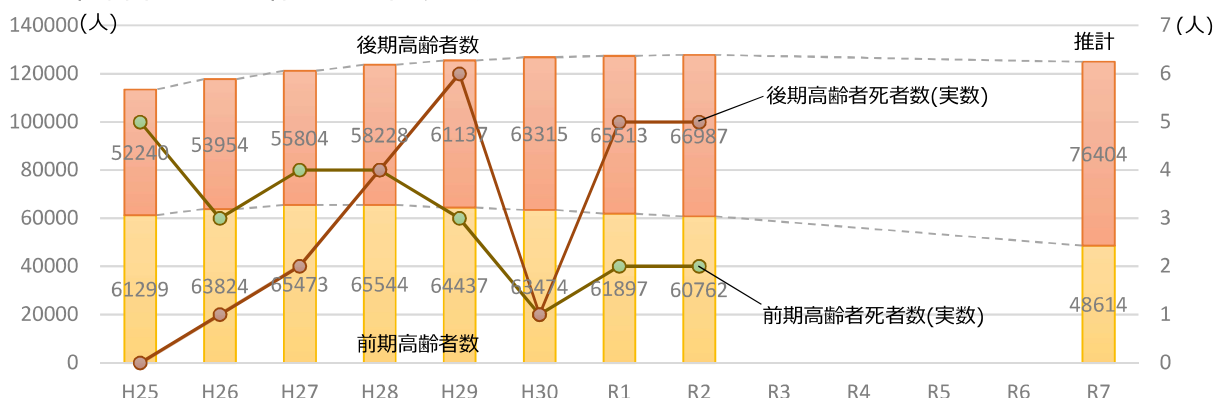
(分析結果)

- ・死亡事故25件中21件が車との事故、1件がオートバイ・原付との事故、3件が単独事故
- ・歩行中と自転車乗車中の死亡事故が全体の80%を占めている（国道・県道では68%）
- ・歩行中の死亡事故12件のうち、飲酒による寝そべりが1件、原因不明の横臥が1件、うずくまりが1件（認知症等の有無は不明）あり、残り9件は乱横断3件、道路横断中が6件であった（12件中6件が交通ルール違反）
- ・歩行者側の交通ルール違反以外では、車側の安全確認不足やスピード超過が目立った
- ・自転車乗車中の死亡事故8件のうち、自転車側に起因すると推定されるものは信号無視の1件のみであった
- ・70歳以上の死者数が全体の60%を占めている（国道・県道では48%）

●高齢者人口の増加と人身事故の分析

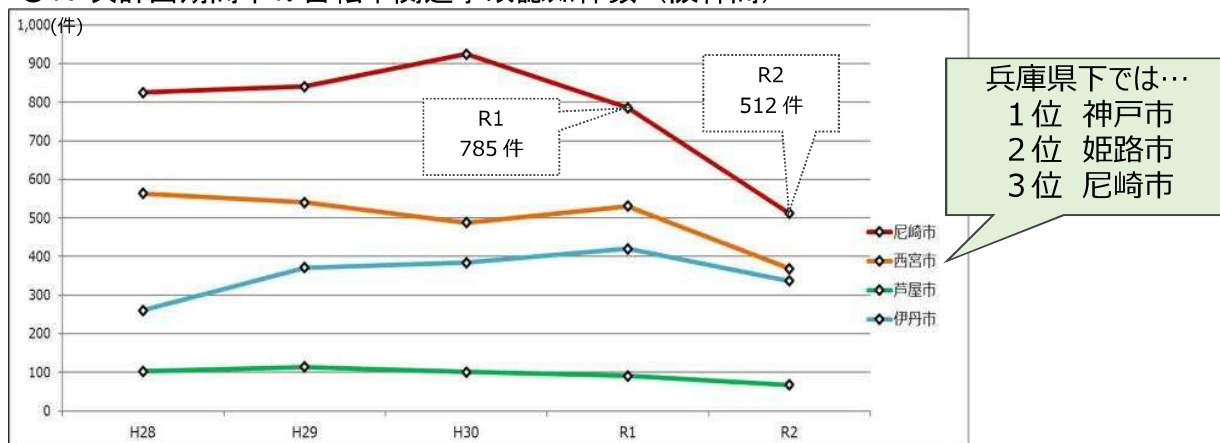


●高齢者人口の増加と死者数の分析



前期高齢者では人身事故・死亡事故ともに減少傾向にありますが、後期高齢者ではどちらも増加傾向にあります。令和7年には団塊の世代が後期高齢者になるため、事故を防止するため先回りの対策が必要となっています。

●10次計画期間中の自転車関連事故認知件数（阪神間）



本市の自転車関連事故認知件数は、令和元年に785件あったものが、令和2年には512件となるなど大きく減少しています。これは本市をはじめとする事故防止の各種施策の効果に加えて、令和2年の新型コロナウイルス感染症の影響による交通量の減少も関係していると考えられます。

また、本市は人身事故に占める自転車関連事故の割合が約4割と全国でも高く、兵庫県下では最も高くなっている（令和元年中）ことから、自転車利用者の交通ルール遵守・利用マナーの向上が求められています。

(2) 鉄道交通について

鉄道の運転事故は、県下では減少傾向にあり、尼崎市内では平成 28 年の 2 件に対して、令和 2 年発生件数は 1 件となっており、第 10 次計画期間中の発生件数は合計で 7 件、うち死亡事故は 2 件となっています。

平成 28 年から令和 2 年にかけての市内の人身傷害事故は、運転事故全体の約 6 割、踏切障害事故は運転事故全体の約 4 割を占めています。

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段です。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、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の多数を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

【10 次期間中】踏切障害事故件数の内訳（踏切上での事故）

区分 \ 年	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）	1	0	0	2	0
死者数（人）	1	0	0	1	0
負傷者数（人）	0	0	0	0	0

注：乗客の死者は今回の集計範囲では存在しない

【10 次期間中】鉄道人身障害事故件数の内訳（ホーム上での接触事故等）

区分 \ 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
人身事故件数（件）	1	2	0	0	1
死者数（人）	0	0	0	0	0
負傷者数（人）	1	2	0	0	1

注 1：乗客の死者は今回の集計範囲では存在しない

注 2：運転事故とは列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう

※詳細は「鉄道事故報告規則」、「軌道事故報告規則」を参照

4. 計画の目標と施策の柱

道路交通においては、第10次計画期間中の目標である「交通事故死者数8人以下」を一度しか達成できていないことから、第11次計画においても引き続き目標値として設定します。また、命に関わり優先度の高い「交通事故重傷者数」に新たに着目し、令和7年までに「60人以下」とすることを目指すとともに、「歩行者及び自転車の安全確保」に主眼を置き、それぞれにかかる市独自の目標指標を設定します。なお、重傷者数及び歩行者対車両の事故件数の目標値の設定にあたっては、第10次計画期間中の実績値に基づき算出した減少率を、第11次計画期間中にも当てはめることで計算しています。(P.8)

鉄道交通においては、列車の脱線等により乗客が死亡するような重大事故の未然防止を目標とし、ホームでの接触事故等を含む鉄道運転事故を減少させることを目標としています。

① 道路交通

国・県の計画に沿った目標

- ・交通事故死者数を8人以下にする。
- ・交通事故重傷者数を60人以下にする。
- ・踏切事故件数ゼロを目指す。

市独自の目標

- ・歩行者対車両の事故件数 80 件以下を目指す。
- ・自転車関連事故件数の R7 目標値 404 件【自転車計画再掲】

視 点

- ・高齢者、子ども、障害者等の交通弱者の安全確保
- ・歩行者の安全確保
- ・自転車の安全確保
- ・生活道路における安全確保
- ・踏切道における安全確保
- ・先端技術の活用促進
- ・データ分析に基づくきめ細かな対策の推進
- ・地域が一体となった交通安全対策の推進

施策の柱

- (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) 道路交通秩序の維持
- (6) 車両の安全性の確保
- (7) 救助・救急活動の充実
- (8) 被害者支援の充実と推進

5.
実施
施策
(P.9)

② 鉄道交通

国・県の計画に沿った目標

- ・乗客の死者数ゼロを目指す。
- ・鉄道運転事故件数ゼロを目指す。

視 点

- ・安全運行の徹底による重大な列車事故の防止
- ・利用者等の関係する事故の防止

施策の柱

- (1) 鉄道交通環境の整備
- (2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

6.
実施
施策
(P.18)

●国・県・市計画における目標値（道路交通）

黄色のマークは目標達成

死者数 (人)	第 10 次計画期間 (目標値 国 : 2,500 人以下 県 : 130 人以下 市 : 8 人以下)					第 11 次計画 目標値
	H28	H29	H30	R1	R2	R7 までに
国	3,904	3,312	3,532	3,215	2,839	2,000 人以下
県	152	161	152	138	110	80 人以下
市	12	13	6	10	12	8 人以下

死傷者数 (人)	第 10 次計画期間 (目標値 国 : 50 万人以下 県 : 32,000 人以下 市 : 2,100 人以下)				
	H28	H29	H30	R1	R2
国	621,835	529,281	528,227	463,930	371,440
県	33,549	33,039	30,097	27,639	20,599
市	2,294	2,420	2,420	2,053	1,493



第 11 次計画からの新たな目標指標

命に関わり優先度が高い重傷者数を重点的に減少させることで、計画の最優先目標である死者数のさらなる減少を目指していく。

重傷者数 (人)	第 10 次計画期間					第 11 次計画 目標値
	H28	H29	H30	R1	R2	R7 までに
国	37,356	36,895	34,558	32,025	27,774	重傷者数 22,000 人以下
県	2,137	1,931	1,619	1,406	1,224	重傷者数 1,000 人以下
市	182	164	131	143	101	重傷者数 60 人以下

約 44.5%減

約 44.5%減

※一の位を切り上げ

●市計画における独自の目標値（道路交通）

歩行者対 車両事故 (件)	第 10 次計画期間					第 11 次計画 目標値
	H28	H29	H30	R1	R2	R7 までに
市	222	224	226	175	132	事故件数 80 件以下

約 40.5%減

約 40.5%減

※一の位を切り上げ

5. 道路交通における実施施策



(1) 道路交通環境の整備

歩行者・自転車の死傷事故が多い生活道路において、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の対策を実施します。

また、通学路等の整備を推進し児童等の安全を確保するとともに、高齢者等の通行の安全を図るための取組を推進します。

① 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

【主な関係機関】：兵庫県国道事務所管理第2課、兵庫県西宮土木事務所道路第2課
市内3警察署交通課、都市整備局道路維持担当
教育委員会保健体育課、危機管理安全局生活安全課

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

兵庫県公安委員会や兵庫県警察による速度規制や通過交通の抑制等（「ゾーン30」の整備、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充等）を推進するほか、道路管理者による歩道等の整備や、路面表示や区画線の設置、路肩のカラー化や自転車とまれマークの設置等による車両の速度抑制対策等を行います。また、高齢者や障害者等が安心して通行できるように、歩道の段差・傾斜・勾配の改善といったバリアフリーに配慮した対策を行います。



ゾーン30



路肩のカラー化



自転車とまれマーク

(イ) 通学路における交通安全の確保

「尼崎市通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路において、教育委員会、道路管理者、兵庫県警察等が連携し、定期的な通学路の合同点検を実施します。また、生徒や児童等の通行の安全を確保するため、積極的な歩道等の整備を行うとともに、路肩のカラー化、防護柵の設置、交通安全マーク（ストップマーク）の設置等の対策を行います。



路肩のカラー化



防護柵



交通安全マーク（ストップマーク）

② 自転車利用環境の総合的整備

【主な関係機関】：兵庫国道事務所管理第2課、兵庫県西宮土木事務所道路第2課
市内3警察署交通課、危機管理安全局生活安全課
都市整備局道路課、道路維持担当、放置自転車対策担当

（ア）安全で快適な自転車利用環境の整備

「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」ならびに「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」、「尼崎市自転車のまちづくり推進計画」等に基づき、自転車道や自転車専用通行帯（自転車レーン）、矢羽根型路面表示、自転車とまれマークの設置等、自転車が安全で快適に利用できる走行空間の整備を行います。

また、コミュニティサイクルの利用促進に引き続き取り組むとともに、自転車利用者のルール・マナーに関する指導や啓発、さらには自転車専用通行帯をふさいでいる危険性・迷惑性の高い駐停車車両の運転者に対する指導・啓発を行います。



自転車専用通行帯（自転車レーン）



自転車とまれマーク



自転車適正利用指導

（イ）自転車等の駐車対策の推進

歩行者等の安全な通行が妨げられないよう、鉄道事業者や（公財）自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、「尼崎市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、近隣商業地域及び商業地域内にスーパーマーケット等の大量の駐車需要を生じさせる施設の新築、増築時に自転車駐車場設置を義務付けます。

また、市内鉄道駅周辺を中心とする放置自転車等の問題に関しては、自転車駐車場指定管理者への放置自転車対策義務（啓発整理・撤去運搬・保管返還）の一体的委託により大きな効果がありましたが、更なる改善に努めるために、今後も市、道路管理者、鉄道事業者等が連携し、景観や安全に配慮しながら放置自転車対策業務を推進します。

(2) 踏切道の交通環境の整備

「踏切すっきり安心プラン」等に基づき、開かずの踏切や交通量の多い危険な踏切等について、構造改良やカラー舗装等による「速効対策」に取り組みます。

① 踏切道における構造改良等の整備の推進

② 踏切道における交通規制の実施

【主な関係機関】：鉄道事業者、兵庫県県土整備部道路街路課
都市整備局道路整備担当、道路維持担当
市内3警察署交通課

■安全上対策が必要な踏切における「速効対策」等の実施

「踏切すっきり安心プラン」等に基づき、開かずの踏切や交通量の多い危険な踏切等について、効果の早期発現を図るための構造改良や、カラー舗装・注意喚起の看板設置等による「速効対策」に取り組み、ソフト・ハード両面の対策を推進する。

また、必要に応じて交通量の多い踏切における交通規制を実施します。



三反田踏切（JR）のピーク時通行状況（H25）



規制後の三反田踏切（JR）（R3）

(3) 交通安全思想の普及徹底

生涯を通じた交通安全意識の醸成のため、幼児から高齢者まで年代に応じた交通安全教育を実施します。また、「歩きスマホ」や「ながらスマホ」といった新たな課題に対応するための実態調査等を進めるとともに、地域（市民等）と協働した交通安全に関する取組をさらに推進します。

① 交通安全教育の推進

【主な関係機関】：危機管理安全局生活安全課、市内3警察署交通課、市内3交通安全協会
教育委員会学校教育課、保健体育課

(ア) 就業者世代・高齢者や外国人の方など多様性を踏まえた交通安全教育の強化

就業者世代（25歳～64歳）が当事者となる自転車関連事故が特に多いことから、子どもが受講する教室に保護者も一緒に参加してもらえるよう市などから働きかけを行い、働く世代に向けた交通安全教育にも力を入れていきます。

また、死亡事故に占める高齢者の割合が増加していることから、事故の一因となっている高齢者側の交通ルール違反に対しても対策を検討・実施します。

そして、外国人の方の人口増加に伴い、今後外国人の方が当事者となる事故が増加する可能性があることから、特に居住歴の浅い外国人の方にもわかりやすいような交通安全啓発について検討を進めていきます。

(イ) ライフステージ別の交通安全教育の実施

生涯を通して交通安全意識を身に付けるためには、成長過程に合わせた適切な交通安全教育を段階的に受けることがとても重要です。そのために、市、兵庫県警察、学校に加え、事業者や地域社会、各家庭が互いに連携しながら、幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者・外国人等といった各階層に応じた地域ぐるみの交通安全教育を行います。



自転車教室（小学生）



自転車教室（就業者世代）



交通安全教室（高齢者）

② 地域における交通安全活動への参画と協働の推進

〔主な関係機関〕：危機管理安全局生活安全課、市内3警察署交通課、市内3交通安全協会
総合政策局協働推進課、教育委員会社会教育課

■自転車関連事故を始めとする交通事故防止に向けた地域と協働した取組

生活道路において、自転車に関連する事故が多発している小学校区を毎年「重点地区」に指定し、市職員による、危険な交差点における指導・啓発や、音声啓発車両を使用したパトロールなどを行います。また、市によるその年の重点地区での取組が終了した後も、取組の効果を持続させるため、交差点における啓発等に継続して取り組んでもらえるよう地域団体等に対し働きかけを行います。

また、重点地区以外の地域においても、自転車に関連する事故を防止するため、PTAや地域団体等の協力のもと、ビブス型の看板（ビブサイン）等を用いた啓発を実施していただき、市の取組を水平的に展開していきます。

あわせて、事故につながる恐れのある自転車利用者の危険な運転等を防止するため、地域団体等と協働し、ルール遵守（マナー向上）の啓発等を行います。



交差点での指導・啓発



ビブス型の看板（ビブサイン）



音声啓発車両によるパトロール

③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

〔主な関係機関〕：危機管理安全局生活安全課、市内3警察署交通課
市内3交通安全協会、鉄道事業者

■「歩きスマホ」及び「ながらスマホ」の対策

全国的にも危険性が問題視されている歩行中の「歩きスマホ」や、自転車乗車中の「ながらスマホ」について、事故防止やマナーの観点から、市の実態調査に基づき、実際に多発傾向にある場所や時間帯等において、関係機関と連携し対策を実施することで事故の未然防止につなげていきます。なお、対策手法については、「Nudge（ナッジ）」＝「人々が自分自身にとってより良い選択を自発的に取るように手助けする政策手法」など、行動経済学の考え方も活用しながら決定していきます。

（４）安全運転の確保

事業者等とも協働の上、安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育、安全に運転する能力を向上させるための運転者教育の充実に努める。また、事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業者用自動車総合安全プランに基づき、各種取組を推進します。

① 運転者教育等の充実

〔主な関係機関〕：市内３警察署交通課、市内３交通安全協会
危機管理安全局生活安全課、尼崎労働基準監督署

（ア）歩行者等に対する保護意識の醸成

歩行者と自動車の事故においては、横断歩道横断中の事故が最も多いことから、自動車の運転者に対し、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）高齢運転者への教育等の充実

運転免許保有者の高齢化が進む中、教習所施設を活用したシルバー・ドライバーズ・スクールを実施するほか、事案の取扱いを通じ認知症等の疑いのある運転者の発見に努めるとともに、運転に不安のある高齢者が免許を返納しやすい環境の整備を行います。

③ 事業者用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

〔主な関係機関〕：神戸運輸監理部兵庫陸運部

（ア）運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施するとともに、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジンやホームページ等により、事業用自動車による重大事故発生状況を公表し、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対し支援するなど、社内での安全教育の充実に努めます。

（イ）自動車運送事業者に対する指導監督の強化

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯び運転の有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や飲酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施します。また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」や、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転に対して、運転者への指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行います。

（ウ）運送事業者への講習の実施

車両の安全管理や、運転者の健康を確保することにより事故防止を図るため、整備管理者や運行管理者に向けた各種講習を定期的に行います。

（５）道路交通秩序の維持

交通秩序を維持し、交通事故を防止するため、交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを実施します。また、自転車利用者の違反等についても、積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する交通指導取締りを実施します。

① 交通の指導取締りの強化等

〔主な関係機関〕：市内３警察署交通課〕

（ア）一般道路における交通指導取締りの強化等

兵庫県警察による事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、妨害運転や飲酒運転等の交通事故に直結する危険性の高い違反行為や、市民等からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを実施します。

（イ）自転車利用者等に対する交通指導取締りの推進

市内の人身事故の約４割を占める自転車関連事故について、多くは自転車利用者側の交通ルール違反に起因していることから、自転車指導啓発重点地区・路線や地域から要望の多い地点などを中心に、二人乗り・信号無視・一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質で危険な交通違反に対する交通指導取締りを実施します。

（６）車両の安全性の確保

交通事故のほとんどが、運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、先進安全技術の活用・普及促進により有効に事故を減少させます。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成します。

① 道路輸送車両の保安基準の拡充・強化

② 先進安全自動車・安全運転サポート車など安全運転に資する技術等の普及促進

〔主な関係機関〕：神戸運輸監理部兵庫陸運部〕

（ア）道路運送車両の安全性向上

自家用自動車及び事業用自動車の双方における衝突被害軽減ブレーキや、後退時車両直後確認装置の普及促進により、歩行者等の安全の確保を進めるとともに、不幸にして起こってしまった事故についても、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR）等を活用することで実態の把握・分析を行い、今後の事故の未然防止につなげていきます。

（イ）運行管理の高度化及び安全運転サポート装置の補助

事業用自動車運転者の過労による事故を防止するため、遠隔地からドライバーの体調を管理することのできる点呼機器や先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入に対する補助を行っていきます。

（７）救助・救急活動の充実

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、警察、医療機関その他の関係機関との緊密な連携・協力関係を確保し、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ります。

① 救助・救急体制の整備

〔主な関係機関〕：消防局消防防災課、救急課

■消防救助隊員・救急救命士を含む救急隊員の養成及び救助・救急活動の質的向上

交通事故による死者をひとりでも多く減らすため、日頃から消防救助隊員や救急隊員の育成、知識・技術の向上に努め、事故発生時には安全・確実・迅速な活動による要救助者の早期救出を目指します。また、救急現場においてはバイスタンダー（その場に居合わせた者）による救命処置も重要な役割を担っていることから、市民等に対して心肺蘇生法を中心とする救命講習の普及啓発を図ります。



救助活動



救急活動



救命講習

（８）被害者支援の充実と推進

交通遺児を激励するための交通遺児激励金の支給及びその他激励事業を実施します。また、交通事故当事者に対し、相談員を配置し、早期の交通事故解決を図るため適切な支援策を紹介します。

① 交通遺児激励事業の推進

〔主な関係機関〕：こども青少年局こども福祉課

■交通遺児に対する激励金の支給

交通遺児を激励するための交通遺児激励金の支給及びその他激励事業を実施する中で、子どもの健やかな育成と福祉の増進に寄与します。

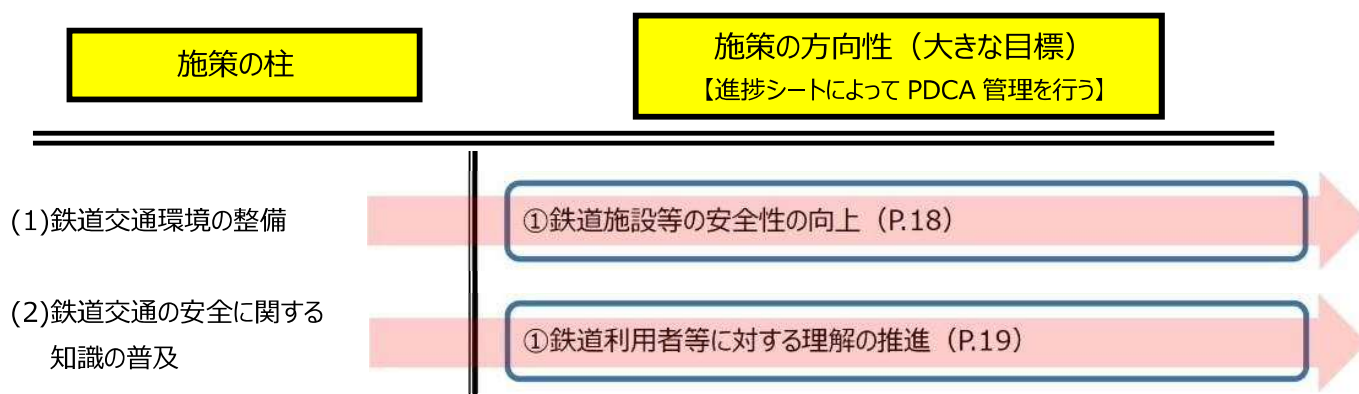
② 交通事故相談活動の実施

〔主な関係機関〕：総務局市民課（市民相談担当）

■市民相談窓口における交通事故相談の実施

交通事故の当事者は、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ており、交通事故の当事者を支援することは極めて重要です。そのため、早期の交通事故解決を図るため、交通事故に関する相談を実施し、示談・損害請求・調停や訴訟等に関する適切な支援策を紹介します。また、相談業務の周知を図るとともに、関係機関との連絡・情報収集に努め、事故当事者が気軽に相談できる場所と機会の提供を図ります。

6. 鉄道交通における実施施策



（１）鉄道交通環境の整備

鉄道施設、運転保安設備等の鉄道施設について、常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要があるため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

① 鉄道施設等の安全性の向上

〔主な関係機関〕：鉄道事業者

（ア）鉄道施設の適切な維持管理及び補修

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。また、特に人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。

（イ）ホームドアの整備その他の転落等防止対策の推進

鉄道車両に乗りしようとする視覚障害者その他の者によるプラットフォームからの転落、走行車両との接触等を防止するためのホームドアの整備その他の新技術等を活用した転落等防止対策を推進します。

（２）鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係することから、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、利用者等へ安全設備に関する知識をわかりやすく的確に提供するほか、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

① 鉄道利用者等に対する理解の推進

〔主な関係機関：鉄道事業者〕

（ア）踏切内における事故防止キャンペーンの実施

運転事故の全てを占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係していることから、学校や沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、交通安全運動の実施や、踏切事故防止キャンペーン等を実施します。

（イ）駅ホームや踏切道における非常押ボタンの周知

駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や、非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

第 11 次尼崎市交通安全計画

-進捗シート-

(PDCA 管理)

このシートは、関係する所管部署・機関が、年度ごとに交通安全に関する各施策の進捗管理を行い、また各所管部署・機関間の情報共有を行うためのものとして活用することで、より迅速で効果的な課題解決を図っていくことを目的に作成するものです。なお、このシートは、毎年度、各所管部署・機関により構成される交通安全対策会議において協議のうえ決定（更新）します。

施策の柱(1)道路交通環境の整備

施策の方向性
(大きな目標)

- ①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
②自転車利用環境の総合的整備

概要

歩行者・自転車の死傷事故が多い生活道路において、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の対策を実施する。また、通学路等の整備を推進し児童等の安全を確保するとともに、高齢者等の通行の安全を図るための取組を推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①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	教育委員会 保健体育課 【関係機関】 兵庫国道事務所 管理第2課 兵庫県 西宮土木事務所 道路第2課 市内3警察署 交通課 都市整備局 道路維持担当 危機管理安全局 生活安全課	「尼崎市通学路交通安全プログラム」に基づく通学路合同点検	通学児童・生徒の事故の減	合同点検後の安全対策実施箇所数	(保健体育課) 通学路交通安全プログラムに基づく合同点検を行った結果、提出された要望については、新たに予算を伴うハード面での対策も多くあることから、各所管部局で緊急度合を再度確認・協議の上、優先順位を決定し対策を講じていくこととなっており、令和5年度の市が対応する要望としては幼稚園2件、小学校33件、中学校4件の合計39件だった。そのうち、幼稚園1件、小学校2件の対応が完了しており、残りの36件は現在実施中も含め、随時対応を進めている(令和6年3月時点)。
	市内3警察署 交通課 道路管理者 兵庫県 西宮土木事務所 道路第2課 都市整備局 道路維持担当	生活道路における交通安全対策	歩行者等の安全確保	高齢者、子ども等の交通弱者、歩行者、自転車の安全確保に向けて交通実態に応じた交通規制や道路整備等の取組	(市内3警察署交通課) 地域住民からの要望や道路環境の点検により、横断歩道等の塗り直しや標識の視認性を確保するための点検修理をするなど道路整備やに必要な交通規制の変更・見直しを実施した。 (西宮土木事務所) 歩道橋の修繕、歩道リニューアル事業を推進、歩行空間確保のため側溝の蓋掛け等を実施した。 課題として、交差点近辺での自転車マナーの改善や、自転車レーンの活用方法の周知徹底などがあげられる。 (道路維持担当) 令和5年度については、学校等から要望のあった市道25箇所において、交通安全対策の観点からグリーンベルトや防護柵設置等の対策を講じた。

第11次尼崎市交通安全計画 道路交通の安全【進捗シート1】(令和5年度実施分)

施策の柱(1)道路交通環境の整備

施策の方向性
(大きな目標)

- ①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
②自転車利用環境の総合的整備

概要

歩行者・自転車の死傷事故が多い生活道路において、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の対策を実施する。また、通学路等の整備を推進し児童等の安全を確保するとともに、高齢者等の通行の安全を図るための取組を推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
②自転車利用環境の総合的整備 【尼崎市自転車のまちづくり推進計画から再掲】	都市整備局 道路維持担当 【関係機関】 兵庫国道事務所 管理第2課 兵庫県 西宮土木事務所 道路第2課	「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」に基づく自転車通行環境の整備	歩行者、自転車の安全・安心な環境の創出	1年間の整備延長キロ数 (国、県、及び市)	(西宮土木事務所) 尼崎停車場線、大阪伊丹線において自転車道の整備を推進した。 課題として、逆走、併走などの自転車マナーの改善があげられる。 (道路維持担当) 令和5年度について、市道においては矢羽根 L=1.9km、自転車レーン L=0.7kmを整備済みであり、県道においては自転車道 L=0.1kmを整備済みである。 自転車通行環境整備の前後において交通量調査を実施しているが、R5年度に整備した路線においても、自転車が車道の左側を走行している人の割合が上昇している。
	危機管理安全局 生活安全課	自転車の利用促進事業	安全で快適な自転車利用の促進	ポータルサイトの新規獲得ユーザー数(自転車ルール・チャレンジテスト等)	グーグルアナリティクスの仕様が変わり、より厳密に新規ユーザー数を把握できるようになった。居住地などの属性を分析し、有益なサイトとなるよう改良を進めていく。 コミュニティサイクルの利用回数は右肩上がりに伸びており、1か月の利用回数が1万回に到達する見込みである。10月から1月に開催された落第忍者乱太郎デジタルスタンプラリーにあわせてシェアサイクル利用促進キャンペーンを実施し、新規ユーザーの獲得や市内での利用回数の増につながった。
		重点地区での取組	自転車関連事故の減	①重点地区での自転車教室実施回数 ②重点地区での「自転車安全運転の日キャンペーン」実施回数 ③重点地区での自転車適正利用指導回数 ④重点地区での事故マップ配布枚数	令和5年度の自転車関連事故は494件(前年比9件増)となった。また、自転車事故の多い小学校区を選定した重点地区(明城小学校区・浜小学校区)においては、事故多発地点の分析等を行い、市職員による指導やパトロールを実施した。その結果、明城小学校区の自転車事故件数は22件(前年:27件)、浜小学校区は15件(前年:23件)と、両校区ともに前年よりも減少した。 ①4回 ②0回 ③指導16回 ④141枚
	都市整備局 道路維持担当	指定管理者による放置自転車の撤去、啓発、保管返還	歩行者等の安全な通行の確保	撤去台数	啓発活動など放置自転車対策業務に努めた結果、市内13駅の撤去台数は前年とほぼ同数、1日の放置自転車台数は38台増となった。今後も委託業者(指定管理者)と連携を図り放置自転車の削減に努める。 撤去台数実績 R5 2,557台 R4 2,552台 放置自転車台数(実態調査) R5 132台 R4 94台

施策の柱(2)踏切道の交通環境の整備

施策の方向性
(大きな目標)

- ①踏切道における構造改良等の整備の推進
- ②踏切道における交通規制の実施

概要

「踏切すっきり安心プラン」等に基づき、開かずの踏切や交通量の多い危険な踏切等について、構造改良やカラー舗装等による「速効対策」に取り組み、ソフト・ハード両面の対策を推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①踏切道における構造改良等の整備の推進	都市整備局 道路整備担当 【関係機関】 都市整備局 道路維持担当	踏切の速攻対策	事故数の減・安全性の早期発現を図る	「踏切安全通行カルテ」及び「踏切すっきり安心プラン」に基づく速効対策の実施箇所数	(道路整備担当) 【武庫之荘駅周辺踏切について】 令和4年度に作成した周辺踏切の安全対策案を基に、関係機関と協議を行い、踏切道内安全対策工事(中山街道踏切・武庫之荘西踏切)を実施した。
②踏切道における交通規制の実施	道路管理者 鉄道事業者 【関係機関】 市内3警察署 交通課	生活道路における交通安全対策	歩行者等の安全確保	高齢者、子ども等の交通弱者、歩行者、自転車の安全確保に向けて交通実態に応じた交通規制や道路整備等の取組	(道路維持担当) 令和5年度は、(三反田踏切のように)踏切道において交通規制を実施した箇所はない。

施策の柱(3)交通安全思想の普及徹底

施策の方向性
(大きな目標)

- ①交通安全教育の推進
②地域における交通安全活動への参画と協働の推進
③交通安全に関する普及啓発活動の推進

概要

生涯を通じた交通安全意識の醸成のため、幼児から高齢者まで年代に応じた交通安全教育を実施する。「ながらスマホ」や「歩きスマホ」といった新たな課題に対応するための実態調査等を進めるとともに、地域(市民等)と協働した交通安全に関する取組をさらに推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①交通安全教育の推進 ●ライフステージ別 (幼児・小学生・中学生・高校生・成人・高齢者・障害者・外国人居住者など)	危機管理安全局 生活安全課 市内3警察署 交通課 市内3交通安全協会 【関係機関】 こども青少年局 保育運営課 教育委員会 学校教育課 保健体育課 社会教育課 健康福祉局 高齢介護課	各世代や外国人等に対する交通安全教育の実施	交通安全意識の醸成	①交通安全教室の実施状況 ②自転車教室の実施状況	(生活安全課) ①令和5年度は、幼児や児童・高齢者等を対象とした交通安全教室・自転車教室を276回・19,538人(前年:252回・15,356人)に対して実施した。 ②令和5年度は、自転車教室を80回・9,524人(前年:77回・8,139人)に対して実施した。 特に小中学校、高等学校では全校実施を目標とし、小学校42校中37校、中学校19校中16校、高等学校14校中14校で実施した。(※自転車の交通ルール・マナー習熟度テストのみの実施や、学校独自で実施したものを含む。) (市内3警察署交通課) 日本語学校の留学生や外国人技能実習生、外国人労働者など幅広い世代に対して交通安全教室を実施した。 また、同日本語学校協力のもと、外国語に翻訳した「自転車安全利用五則」を作成した。 近年の改正道路交通法に対する自転車利用者の交通ルール順守・マナー向上へ向けた啓発活動が必要となる。
②地域における交通安全活動への参画と協働の推進	危機管理安全局 生活安全課 【協力機関】 市内3警察署 交通課 市内3交通安全協会 総合政策局 協働推進課 教育委員会 社会教育課	自転車関連事故防止に向けた地域と協働した取組	自転車関連事故の防止	重点地区における地域と協働した取組	(市内3警察署交通課) 駅周辺の重点地区にて、行政や交通ボランティアと協同して自転車安全利用を呼びかける該当啓発活動を実施した。 (生活安全課) 令和5年度は明城小学校区・浜小学校区を重点地区とし、市職員による事故多発交差点での自転車適正利用指導やパトロールを実施した。その結果、明城小学校区の自転車事故件数は22件(前年:27件)、浜小学校区は15件(前年:23件)と、両校区ともに前年よりも減少した。 また、PTAで組織される尼崎市交通安全父母の会に横断旗を配布し、見守り活動などの協力を依頼した。 (社会教育課) 市の委嘱する少年補導委員が市内各所で実施している補導活動の中において交通安全指導として青少年への注意・声かけを行った。 (協働推進課) 市民運動推進委員会では、「自転車マナーの向上」を取組テーマのひとつに掲げ、①啓発ポスターの作成・コミュニティ連絡板への掲示や構成団体等による関連施設への掲示、②啓発用自転車カゴ用看板の作成・関係者への配布、③市民運動各地区推進協議会が中心となり、6地区において、自転車講習会、または、各種イベント内におけるマナー講習の実施を行った。

施策の柱(3)交通安全思想の普及徹底

施策の方向性
(大きな目標)

- ①交通安全教育の推進
- ②地域における交通安全活動への参画と協働の推進
- ③交通安全に関する普及啓発活動の推進

概要

生涯を通じた交通安全意識の醸成のため、幼児から高齢者まで年代に応じた交通安全教育を実施する。「ながらスマホ」や「歩きスマホ」といった新たな課題に対応するための実態調査等を進めるとともに、地域(市民等)と協働した交通安全に関する取組をさらに推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
③交通安全に関する普及啓発活動の推進	危機管理安全局 生活安全課 【協力機関】 市内3警察署 交通課 市内3交通安全協会 鉄道事業者	①歩きスマホ・ながらスマホの対策 ②自転車の安全 運転普及事業	人身事故の防止	①学識経験者と連携した取組 ①鉄道事業者・警察と連携した取組 ①携帯電話会社と連携した「ながらスマホ」の危険体験(イベント) ②毎月23日のキャンペーンの実施	①令和5年度も、大阪大学との連携による仕掛学(意識的についしたくなる仕組みをつくること)を用いたデジタルサイネージに、歩きスマホをしている人を映し出すことで被視感(誰かに見られている感覚)を高める取り組みや、市立尼崎高校と合同でスマホマナーキャンペーンの実施等に取り組んだ結果、市内鉄道主要駅(3駅)で歩きスマホを行っている人の割合が6.5%となった。 ②(市内3警察署交通課)(生活安全課) 自転車安全運転の日キャンペーン(令和5年度は11回実施)において、自転車の安全利用とともに「ながらスマホ」の危険性を周知した。また、街頭啓発や交通安全教室を実施し、自転車の安全運転を呼びかけた。

施策の柱(4)安全運転の確保

施策の方向性
(大きな目標)

- ①運転者教育等の充実
- ②交通労働災害の防止等
- ③事業者用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

概要

事業者等とも協働の上、安全運転を実践できる運転者を育成するため、安全意識を醸成する交通安全教育、安全に運転する能力を向上させるための運転者教育の充実に努める。また、事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業者用自動車総合安全プランに基づき、各種取組を推進する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①運転者教育等の 充実	市内3警察署 交通課 市内3交通安全協会 危機管理安全局 生活安全課	運転者教育等の 実施	歩行者等に対する 保護意識の醸 成	歩行者等に対する保護意 識、横断歩道での交通ル ールの遵守意識の向上のた め、交通安全講習等や広報 啓発活動等の実施	(市内3警察署交通課) 高齢者に対し、「正しい道路横断」について、企業や介護施設等における交通安全教室やキャンペーンを実施し た。また、歩行者教育用シミュレーター等を使用した参加体験型の教育を実施した。 出屋敷駅やセンタープール駅前付近における信号のない横断歩道を「おもいやり横断歩道」に指定し、同場所での 交通指導取締りを実施し、交通事故の抑止活動及び通行車両に対する歩行者優先意識の向上を図った。
	尼崎労働基準監督署	高齢者、新規採用 者、交通事故経験 者に対する安全 運転講習の実施 (全日本トラック 協会主催)	左記対象者によ る事故防止	高齢者、新規採用者、交通 事故経験者に対する安全運 転講習を年10回実施	(一社)兵庫県トラック協会東部支部において、安全講習を年10回実施した。
②交通労働災害 等の防止	尼崎労働基準監督署	災害防止団体に 所属する事業場 労務担当者に対 する交通労働災 害防止のための ガイドライン周知	交通労働災害の 未然防止	災害防止団体に所属する事 業場労務担当者に対する交 通労働災害防止のためのガ イドライン周知を年2回実 施	陸運事業場及びそれ以外の事業場の労務担当者に対する説明会において、交通労働災害防止のためのガイドラ イン等を説明し周知を行った(年5回)。
③事業者用自動 車の安全プラン等 に基づく安全対策 の推進	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 (監査部門)	運輸安全マネジメ ント等を通じた安 全体質の確立 自動車運送事業 者に対する指導 監督の強化	運輸安全マネジメ ント評価の実施 自動車運送事業 者に対するコンプ ライアンスの徹底	運輸安全マネジメント評価 による事業者の安全管理体 制の構築・改善状況の確認 (兵庫陸運部として兵庫県 下5回) 重大事故・死亡事故発生時 における効率的な監査を実 施した回数	令和5年度における運輸安全マネジメント評価について、対象者事業者2者に対して実施した。 令和5年度の全監査(呼出指導含む)286件中、重大事故・死亡事故発生を端緒に監査を実施したのは43件あっ た。 内訳:バスが1件、タクシーが8件、トラックが34件であった。事故の内訳について、重大事故34件、死亡事故9件 であった。
	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 (整備部門)	運送事業者への 講習の実施	車両の安全管理、 運転者への健康 確保による事故 防止	整備管理者、運行管理者講 習それぞれ50回程度(新型 コロナの影響により増減有 り)	令和5年度は整備管理者研修は35回、運行管理者講習を58回実施し、車両の安全管理及び事故防止の対策を 図った。

施策の柱(5)道路交通秩序の維持

施策の方向性
(大きな目標)

①交通の指導取締りの強化等

概要

交通秩序を維持し、交通事故の防止を図るため、交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反、その他交通渋滞を引き起こすなど、迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取締りを実施する。自転車利用者の違反等についても、指導警告活動を強化するとともに、悪質・危険な違反者に対しては積極的な検挙措置を講じる。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①交通の指導取締りの強化等	市内3警察署 交通課	交通指導取締りの実施	交通の安全と円滑の確保、交通事故の抑止	交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反及び取締り要望の多い迷惑性の高い違反等に対する交通指導取締りの実施	重大事故となる横断中の事故防止及び歩行者の安全確保のため、横断歩行者妨害等違反を集中的に取締強化した。その他、飲酒検問や様々な捜査を通じて、飲酒運転や無免許運転等の悪質交通違反を検挙した。 自転車関連交通事故が多発していることから、自転車に対する指導警告や悪質性の高い利用者については積極的な検挙措置を講じた。

施策の柱(6)車両の安全性の確保

施策の方向性
(大きな目標)

- ①運転者教育等の充実
- ②先進安全自動車・安全運転サポート車など安全運転に資する学術等の普及促進

概要

交通事故のほとんどが、運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、先進安全技術の活用・普及促進により有効に事故を減少させる。
また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①道路運送車両 の保安基準の拡 充・強化	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 (整備部門)	道路運送車両の 安全性向上	事故の防止及び 解析	衝突被害軽減ブレーキ、後 退時車両直後確認装置及 びEDR(イベントデータレ コーダー)装着義務	国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの性能評価認定を行い、装着車両の普及を図るとともに、道路運送車両 の保安基準等の改正を行い、後退時車両直後確認装置及びEDRの装着を義務付け、事故の防止及び解析が図ら れるよう対策を行った。
②先進安全自動 車・安全運転サ ポート車など安全 運転に資する技 術等の普及促進	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 (整備部門)	運行管理の高度 化及び安全運転 サポート装置の補 助	過労運転防止の ための先進機器 の導入支援 (ITを活用した遠隔地 における点呼機器、ド ライバーの体調を把 握し過労運転の防 止、ドライブレコー ダーによる記録を分 析し、事故の防止につ なげる。)	運行管理の高度化及び安 全運転サポート装置の補助	国土交通省では、自動車事故対策費補助金事業を実施し、運行管理の高度化及び過労運転の防止による安全性の

施策の柱(7)救助・救急活動の充実

施策の方向性
(大きな目標)

①救助・救急体制の整備

概要

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、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。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①救助・救急体制 の整備	消防局 消防防災課	①救助隊員の育 成、知識・技術の 向上 ②救助資機材等 の研究・整備	交通事故死者数 の減	安全・確実・迅速な活動によ る要救助者の早期救出を目 指す	令和5年中の交通事故救助件数は56件(前年比+15件)、救助人員は21人(前年比+8人)であった。救助人員 の負傷程度内訳は、死亡4人(前年比+1人)、重症0人(前年比-2人)、中等症8人(前年比+5人)、軽症9人(前 年比+5人)、その他0人(前年比-1人)であった。また、救助隊などが救助活動に要した平均時間は、10.52分 となっている。 交通救助事故における死者数等を減らすには、救助隊員の技術等の向上だけで達成することは困難であるが、一 秒でも早く救出し、医師の管理下に置くことが重要であることから、引き続き救助隊員の育成、救助資機材等の 充実を図る必要がある。
	消防局 救急課	①救急隊員の養 成 ②応急手当の普 及啓発 ③メディカルコン トロール体制の充 実	交通事故死者数 の減	①救急救命士を含めた救急 隊員が行う応急手当の向上 を図るため、救急隊1隊に つき救急救命士常時2名乗 車を目指す(1隊8名×10 隊=80名) ②応急手当救命講習の普 及啓発を推進し、救急現場 におけるバイスタンダー(そ の場に居合わせた者)によ る救命率の向上を図る ③救急救命士を含めた救急 隊員が行う応急処置等の質 を医学的観点から保障する	① 救急救命士の養成状況については、令和6年3月31日現在有資格者89名、そのうち救急乗務している救急 救命士は、74名である。引続き救急救命士の養成を実施する。 ② 応急手当救命講習を407回実施し、9,236名が受講した。救命率については、46.9%であった。 ③ 救急救命士を含めた救急隊員の教育訓練については、学校教育、本部教育、所属教育及び他機関派遣の区分 に応じた研修会や尼崎市救急指導医による医学的知識・技能の教育訓練、また、救急救命士はこれらに加え、阪 神・丹波地域メディカルコントロール協議会事後検証委員会にて、救急活動における救命処置等について検証が 行われ、救命処置の資質向上を図っている。また、医療機関が運用するドクターカーと連携し、早期の救命処置 を施すことにより、更なる救命率の向上を図る。

施策の柱(8)被害者支援の充実と推進

施策の方向性
(大きな目標)

- ①交通遺児激励事業の推進
- ②交通事故相談活動の実施

概要

交通遺児を激励するための交通遺児激励金の支給及びその他激励事業を実施する。また、交通事故当事者は、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ており、交通事故当事者を支援することは極めて重要であることから、交通事故に関する相談を実施し、適切な支援策を紹介する。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①交通遺児激励 事業の推進	こども青少年局 こども福祉課	交通遺児激励事 業費	多大な精神的及 び経済的打撃を 受けた交通遺児 に対し、その健や かな育成と福祉 の増進に寄与す ることを目的とす る。	激励金等の適正支給 (認定件数／申請者数 (%))	100%(認定件数4件[対象児童4人]／申請者数4人[対象児童4人])
②交通事故相談 活動の実施	総務局 窓口サービス 推進担当	交通事故相談	交通事故当事者 の方々の早期の 事故解決を支援 するため	交通事故相談件数	104件(令和5年度実績) 市民が気軽に相談できる場所と機会の提供を図った。

施策の柱(1)鉄道交通環境の整備

施策の方向性
(大きな目標)

- ①鉄道施設等の安全性の向上
- ②運転保安設備等の整備

概要

鉄道施設、運転保安設備等の鉄道施設について、常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要があるため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①鉄道施設等の 安全性の向上	鉄道事業者	鉄道施設等の定期検査	鉄道事故の減	定期検査の実施回数	2週間に1回の徒歩及び4日に1回の列車による線路点検に加えて、ゴールデンウィーク、盆輸送・年末年始のお客様が多く利用する多客前については、入念な点検整備を実施。
②運転保安設備 等の整備	鉄道事業者	運転保安設備等の定期検査	鉄道事故の減	定期検査の実施回数	2週間に1回の徒歩及び4日に1回の列車による線路点検に加えて、ゴールデンウィーク、盆輸送・年末年始のお客様が多く利用する多客前については、入念な点検整備を実施。 なお、遮断桿、警報機等の信号設備(各種ケーブル含む)については、信号区所の保守管理のため管轄外

第11次尼崎市交通安全計画 鉄道交通の安全【進捗シート1】(令和5年度実施分)

施策の柱(2)鉄道交通の安全に関する知識の普及

施策の方向性
(大きな目標)

①鉄道利用者等に対する理解の推進

概要

踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係することから、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、利用者等へ安全設備に関する知識をわかりやすく的確に提供するほか、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

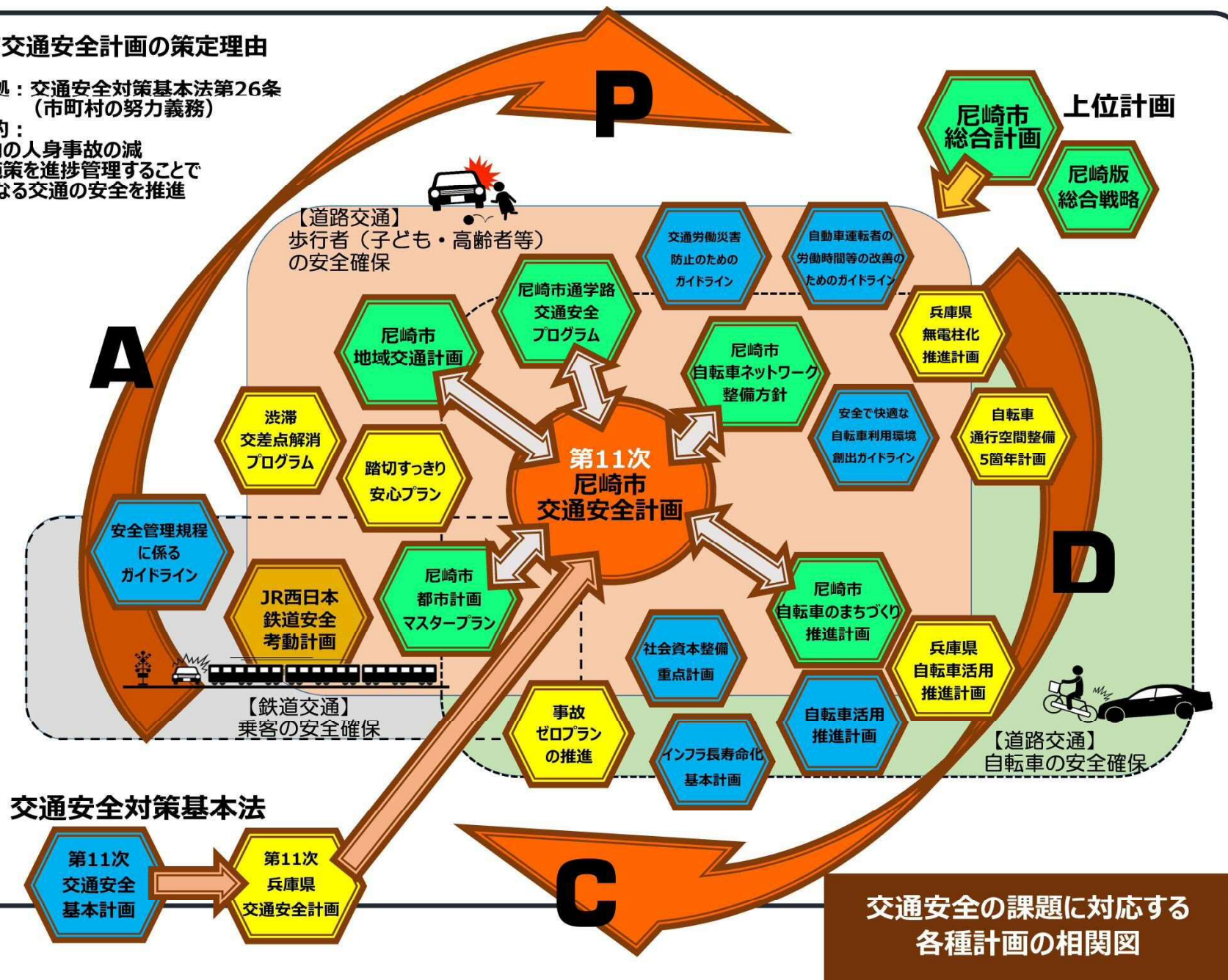
施策の方向性 (大きな目標)	実施主体	実施事業・対策	事業・対策の 目的	活動指標 (取組内容)	成果・課題等
①鉄道利用者等 に対する理解の 推進	鉄道事業者	踏切端注意喚起 看板の取り換え	車イスや自転車の 方が取り込まれる ことによる非常ボ タンの取扱い回数 の減	取替踏切数	汚れが著しく視認性が悪い箇所については、清掃を実施し、視認性の向上に努めている。
		踏切事故の防止 に関する周知・啓 発	踏切内での事故 の防止	キャンペーンの実施回数	駅におけるポスターの掲出、駅構内及び車内での放送によるお客様への周知 現地踏切啓発 4月10日 11月1日 東七ツ松踏切

●本市交通安全計画の策定理由

策定根拠：交通安全対策基本法第26条
(市町村の努力義務)

策定目的：

- ①市内の人身事故の減
- ②各施策を進捗管理することで
さらなる交通の安全を推進



国・県・市における交通安全計画の施策体系マトリックス

第11次交通安全基本計画 国の計画	第11次兵庫県交通安全計画 県の計画	第11次尼崎市交通安全計画 市の計画
1. 陸上交通の安全		
(1) 道路交通の安全		
①道路交通環境の整備	【共通】生活道路等における歩道の整備等、自転車レーン・矢羽根型路面標示の設置等	【市独自】自転車適正利用指導 など
②交通安全思想の普及徹底	【共通】ライフスタイル別の交通安全教育の推進	【市独自】歩きスマホ等対策、事故防止重点地区での取組の地域への水平展開 など
③安全運転の確保	【共通】運転者教育等の充実、交通労働災害の防止等	など
④車両の安全性の確保	車検・リコール制度の充実など	
⑤道路交通秩序の維持	【共通】交通指導取締りの強化等	など
⑥救助・救急活動の充実	救急救命士の養成・ドクターヘリの配備など	
⑦被害者支援の充実と推進	自動車損害賠償保障制度の充実・損害賠償請求の援助など	
⑧研究開発及び調査研究の充実		
	■⑨踏切道の交通環境の整備	【共通】踏切道の立体交差化・踏切保安設備の整備・踏切道の統廃合 など
(2) 鉄道交通の安全		
①鉄道交通環境の整備	①鉄道交通環境の整備	①鉄道交通環境の整備
②鉄道交通の安全に関する知識の普及	②鉄道交通の安全に関する知識の普及	②鉄道交通の安全に関する知識の普及
③鉄道の安全な運行の確保	③鉄道の安全な運行の確保	③鉄道の安全な運行の確保
④鉄道事故等の原因究明と事故等防止		
⑤救助・救急活動の充実	⑤救助・救急活動の充実	
⑥被害者支援の推進	⑥被害者支援の推進	
(3) 踏切道における交通の安全		
①踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進		
②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施		
③踏切道の統廃合の推進		
2. 海上交通の安全		
①海上交通環境の整備		
②海上交通の安全に関する知識の普及		
③船舶の安全な運航の確保 等		
3. 航空交通の安全		
①航空安全プログラムの更なる推進		
②航空機の安全な運航の確保		
③航空機の安全性の確保		

尼 崎 市 交 通 安 全 対 策 会 議

事務局：尼崎市危機管理安全局危機管理安全部生活安全課
電 話：06-6489-6502