

多可町交通安全計画

～交通事故ゼロを目指して～

令和4年3月

多可町

目 次

ま え が き	
計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 基本的な考え方	2
1 歩行者など交通弱者の安全確保	2
2 自転車の安全確保	2
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	2
4 役割分担と連携強化	2
第2章 道路交通の現状等	3
第1節 道路交通事故の現状等	3
1 道路交通事故の現状と課題	3
2 交通事故の特徴	5
(1) 事故類型別交通事故発生状況	5
(2) 時間帯別発生状況	6
(3) 道路別での発生状況	6
第3章 交通安全計画における目標と安全対策	7
第1節 交通安全計画における目標	7
第2節 道路交通安全についての対策	7
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
(1) 交通弱者の安全確保	7
(2) 自転車の安全確保	8
(3) 生活道路における安全確保	8
2 講じようとする施策	9
(1) 道路交通環境の整備	9
(2) 交通安全思想の普及徹底	11
(3) 安全運転の確保	18
(4) 車両の安全性の確保	19
(5) 道路交通秩序の維持	19
(6) 救助・救急活動の充実	19
(7) 被害者支援の推進	20

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、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 月に交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定され、多可町でも昭和 46 年以降、国、県、関係団体や町民と一体となって各般にわたる交通安全対策を実施してきました。

平成 17 年 11 月に 3 町が合併し多可町となり、平成 19 年 3 月、平成 24 年 3 月、平成 29 年 3 月にそれぞれ 5 か年間の多可町交通安全計画を策定し、国、県と協力しながら西脇警察署、交通安全委員会など関係機関の協力のもとに種々の施策の推進を図ってきました。この結果、近年では交通事故件数や死傷者数は減少傾向にあります。しかしながら、多くの町民が移動手段として自家用車に依存していることやドライバーが高齢化していること等により、依然、安心できる状態ではありません。令和元年には、町内で 2 件の高齢者死亡事故が発生しています。今後も安全施策の充実を推し進め、町民個々の安全意識の高揚を図りながら交通事故そのものを減少させることが強く求められています。

そのために、今後とも引き続き人命尊重の理念の下に、安全教育の充実等交通安全対策全般にわたり総合的かつ長期的な視野に立って施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を従来にも増して強力に推進していくこととします。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき令和 4 年度から令和 8 年度の 5 年間に講ずべき多可町における交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

計画の基本理念

1 交通事故ゼロを目指して

毎年多くの方が被害に遭われています。今後とも、安全で安心な多可町の実現に向けて、町、関係団体や町民一人ひとりが全力を挙げて、交通事故ゼロを目指して、各般の取組を進めます。

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、また全ての交通においては、高齢者、子ども、障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、施策を推進するにあたっては、「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、町民の主体的な交通安全活動を積極的に推進することが重要です。町が取り組む交通安全に関する施策に町民が参加できる仕組みづくり、町民が主体的に行う交通安全の取組により、参画と協働による交通安全活動を推進します。

第1章 道路交通の安全

第1節 基本的な考え方

1 歩行者など交通弱者の安全確保

道路交通においては、自動車に対して弱い立場にある歩行者等の安全と、高齢者・子ども・障がい者等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。そのためには、道路交通環境の整備はもとより、社会参加する町民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要です。

2 自転車の安全確保

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

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

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全の施策については、地域の交通状況や人口構成などの実情に応じ、他の施策と組み合わせて実施していくことが重要です。その際、地域住民に身近な存在である区長会、町、警察署等と緊密に連携して取り組む必要があります。

そして、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きます。

4 役割分担と連携強化

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

また、町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きます。

第2章 道路交通の現状等

第1節 道路交通事故の現状等

1 道路交通事故の現状と課題

過去10年間における多可町の交通事故死者数は、平成26年の3人が最も多く、その後は死亡事故のない年もありましたが、令和元年には、高齢者の交通死亡事故が2件発生しました。

人身事故件数については、平成25年の84件以降、減少傾向となり、令和3年にはコロナ禍で外出が減った影響もあり、平成25年の4分の1以下の20件まで減少しました。

高齢者による人身事故件数については、平成26年以降減少傾向ですが、ここ数年は下げ止まっており、交通事故発生件数に占める高齢者の割合は、過去10年の間で約40%前後という高い割合で増減を繰り返し、令和2年度にははじめて60%を超え、令和3年度も55%と高い割合になっています。また死亡事故もゼロにはなっていません。

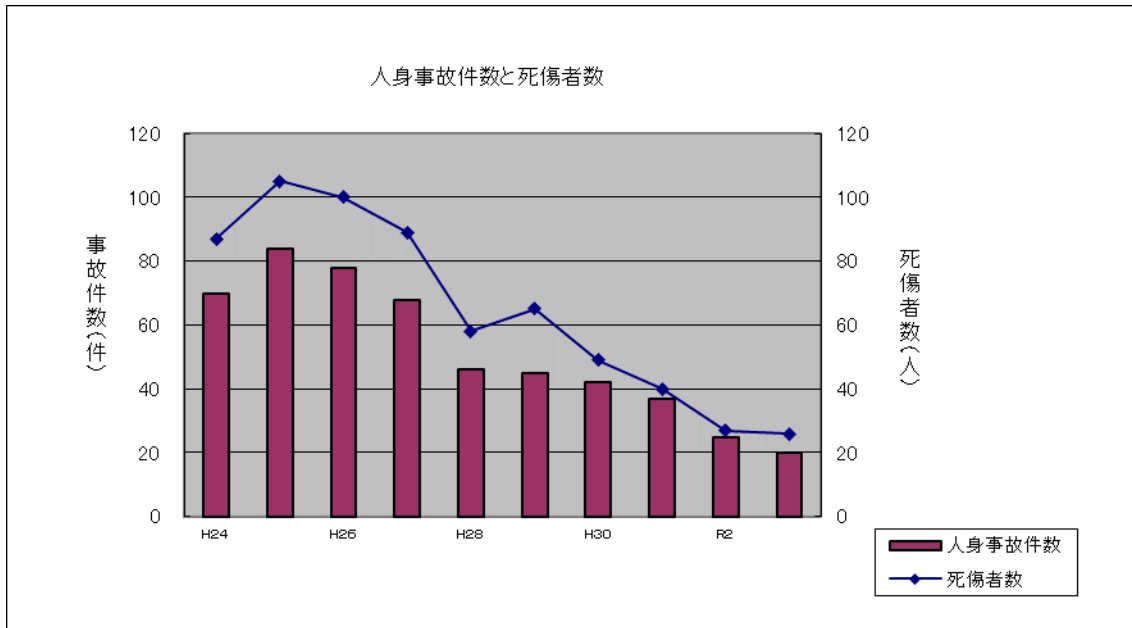
西脇警察署管内の令和3年12月末現在の免許保有者数は41,689人、そのうち、高齢者（65歳以上）の免許保有者数が、13,408人で全体の約32.1%を占めています。また高齢運転者講習の対象となる70歳以上の保有者数は9,516人であり、今後も高齢化の進行により、交通事故の当事者となる高齢運転免許保有者が増加することは確実です。これは今後の道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

西脇警察署管内では、運転免許保有者数は年々減少していますが、免許保有者のうち65歳以上、70歳以上の占める割合は年々上昇しています。また運転免許証の自主返納者数は増加傾向にありましたが、令和2年以降は減少しています。高齢者による交通事故件数を減らすためにも、自主返納制度についてさらに周知を行う必要があります。多可町では、平成28年度から、運転免許証を自主返納された65歳以上の高齢者にも福祉タクシー券を交付し、交通費の負担の軽減を行っています。しかし、免許証自主返納を更に推進するためには、今後もより魅力あるサービスの提供を検討していく必要があります。

① 過去10年間の人身事故発生状況（多可町）

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人身事故	件数	70	84	78	68	46	45	42	37	25	20
	死傷者数	87	105	100	89	58	65	49	40	27	26
	内死者	0	1	3	0	1	0	1	2	2	0
	内傷者	87	104	97	89	57	65	48	38	25	26

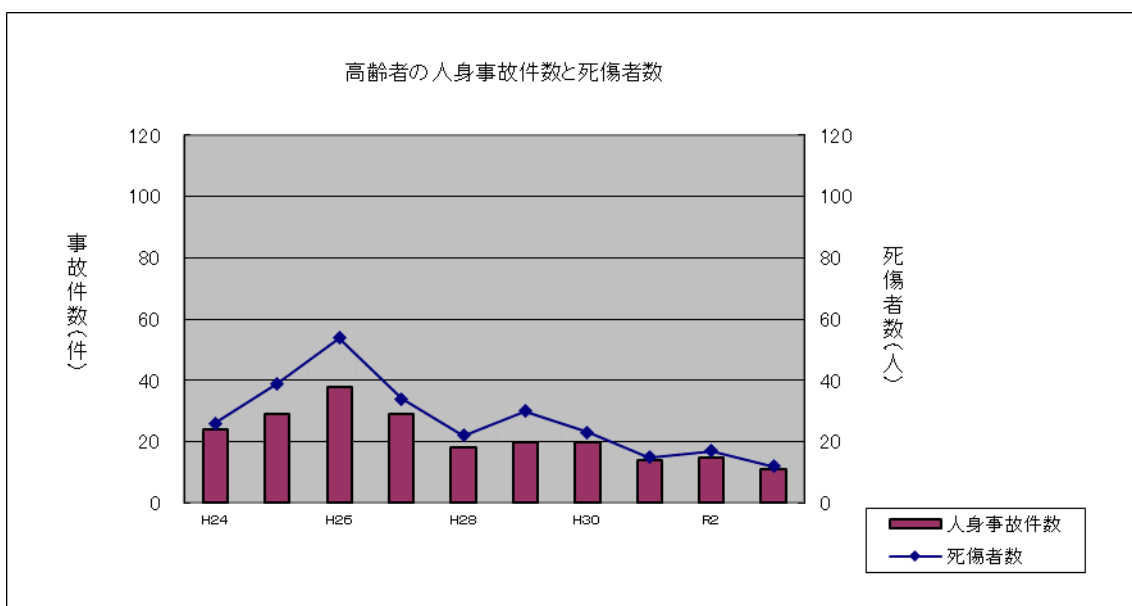
※数値は各年の1～12月までを集計しています



② 高齢者の過去 10 年間の人身事故発生状況（多可町）

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人身事故	件数	24	29	38	29	18	20	20	14	15	11
	死傷者数	26	39	54	34	22	30	23	15	17	12
	内死者	0	0	3	0	1	0	1	2	0	0
	内傷者	26	39	51	34	21	30	22	13	17	12
高齢者の事故件数割合		34.2%	34.5%	48.7%	42.6%	39.1%	44.4%	47.6%	37.8%	60.0%	55.0%

※数値は各年の1～12月までを集計しています



③ 運転免許保有者数・返納者数（西脇警察署管内）

（単位：人）

	H29	H30	R1	R2	R3
免許保有者総数	43,553	43,165	42,631	42,115	41,689
うち 65 歳以上	12,752	12,945	13,080	13,286	13,408
うち 70 歳以上	8,083	8,582	8,989	9,272	9,516
免許返納者数	256	261	303	236	221

※各年の 12 月 31 日時点の人数

④ 多可町における高齢化の現状

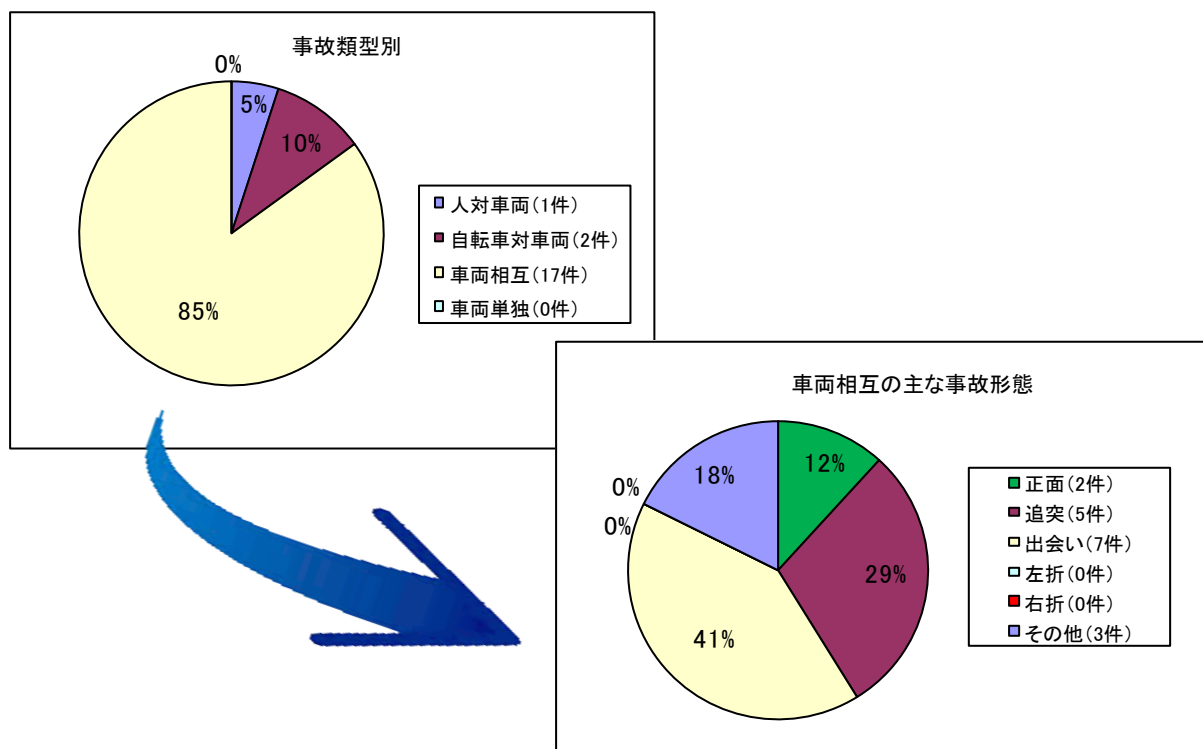
	H29	H30	R1	R2	R3
人 口	21,367	20,885	20,524	20,149	19,766
65 歳以上人口	7,290	7,325	7,357	7,375	7,363
高齢化率	34.12%	35.07%	35.85%	36.60%	37.25%

※各年の 12 月 31 日時点の人口

2 交通事故の特徴

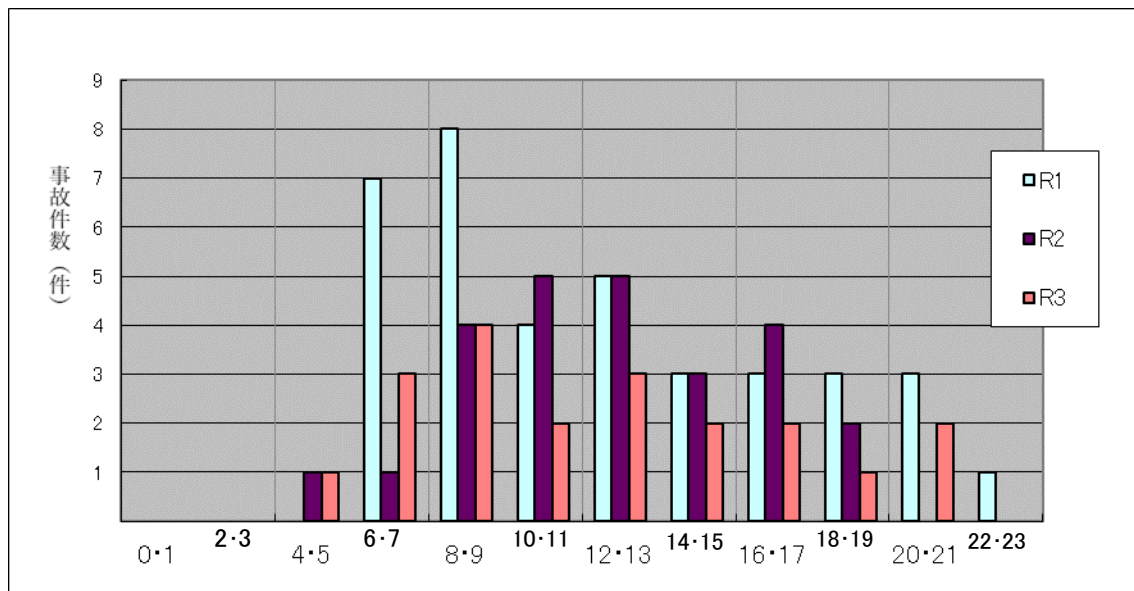
（1）事故類型別交通事故発生状況（令和 3 年）

事故類型別にみると、「車両相互」の事故が 17 件で 8 割以上を占め、その後、「自転車対車両」「人対車両」と続きます。「車両相互」の事故形態は、出会い頭での衝突や追突事故が多く、事故原因としては、前方不注視、安全不確認等の安全運転義務違反によるものが多いと考えられます。



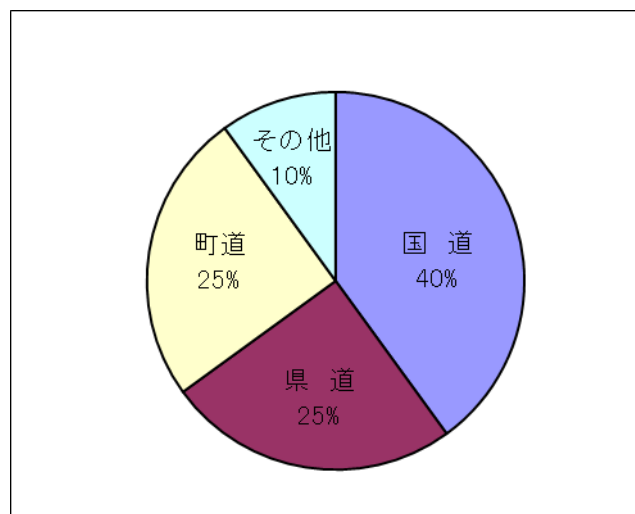
（２）時間帯別発生状況（過去３年間）

過去３年間の多可町の時間帯別発生状況をまとめると下表のとおりです。深夜、早朝の事故は少ないですが、昼間の事故が多い結果となっています。特に、気持ちが焦りがちな通勤・通学の時間帯には毎年事故が多く、時間に余裕を持った運転を心がけるよう啓発する必要があります。



（３）道路別での発生状況（令和３年）

令和３年道路別の発生状況をみると、「国道」での発生率が最も高く、次に「県道」「町道」が同率で続きます。国道はスピードが出やすく大事故につながる可能性があるため、法定速度遵守の啓発が必要です。また県道や町道は、広域交通を担う路線から日常生活で利用されている路線まで様々で、それぞれの特性に合わせた交通安全対策をより一層推進する必要があります。



第3章 交通安全計画における目標と安全対策

第1節 交通安全計画における目標

高齢化の進展によって、今後ますます高齢者が関係する事故が増加することが予測され、高齢者が歩行中や自転車乗車中に巻き込まれる事故だけでなく、高齢者自らが自動車運転中に発生する事故の増加も懸念されます。

交通事故死者数については、今後も死者ゼロを目標として交通安全対策を推進していきます。

また負傷者数、人身事故件数についてはともに減少していますが、今後も事故そのものの減少に一層積極的に取り組み、本計画の計画期間である令和8年には、令和3年比で5%以上の減少となるよう、以下の数値に抑制することを具体的な目標として取り組んでいきます。

【目標数値】	交通事故死者数	0人
	交通事故負傷者数	25人以下
	人身事故件数	19件以下

第2節 道路交通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

近年の交通事故状況について、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策に一定の効果があったと考えられますが、今後も従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集し、より効果的でかつ有効性が見込まれる対策を推進していきます。その際、可能な限り対策ごとの目標を設定し、実施後には効果評価を行い、必要に応じて改善していきます。

(1) 交通弱者の安全確保

ア 高齢者

今後とも高齢化が進展することを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動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な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す。

イ 子ども

少子化の進展を踏まえ、安心して子どもを産み、育てることができる社会を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。

ウ 障がい者

高齢者対策同様、多様な人々が利用しやすい環境となるよう、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることが重要です。

エ 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す。

(2) 自転車の安全確保

自転車運転の交通ルールに関する理解が不十分なことなどから、自転車利用者にはルールやマナーに違反する行動が多いのが現状です。自転車利用者への交通安全意識の啓発や心身の発達段階に応じた交通安全教育を行うとともに、自転車の安全利用を促進するため、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」の更なる普及を図る必要があります。

また、自転車利用者が加害者となった場合、高額な損害賠償金請求をされる事例が発生していることから、自転車事故の被害者救済と加害者の経済的負担軽減対策として、損害賠償責任保険の加入を徹底する必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

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

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、警察署等と連携し、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策が必要です。

また、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、生活道路における交通安全対策及び幹線道路の交通流の円滑化を図る対策を推進します。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、生活道路を中心に安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

町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。更に、視覚障がい者誘導用ブロックの設置など、高齢者・障がい者の利用に配慮した交通安全施設の整備を推進していきます。

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、多可町通学路交通安全プログラムに基づき、警察、PTA、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、定期的な合同点検を実施します。そして、多可町通学路安全推進会議を開催し、対策の改善・充実についての検討や、地域の道路交通実態に応じて、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、認定こども園、児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を推進するとともに、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の対策を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

ウ 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、居住地域内や歩行者等の通行の多い道路から、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化により、生活環境を向上させるための道路整備を総合的に実施します。

(ア) 事故危険箇所対策の推進

交通事故の多発する箇所については、交差点の優先道路の明確化や、見通しの悪いカーブへのカーブミラー・防護柵の設置など、原因に応じた対策に取り組みます。

(イ) 地域の特性に応じた安全対策

交通安全は地域に根ざした課題であり、人々のニーズや交通量などの道路の利用

実態を十分考慮し、実態に応じた道路交通環境の整備を行います。

(ウ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等、事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した対策を迅速に講じ、再発防止を図ります。

エ 交通安全施設等整備事業の推進

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

(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します。

また、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間を確保するとともに、自転車通行可の歩道での歩行者優先原則の徹底を推進します。

さらに、歩行者と自転車の事故を防止するため、自転車通行空間の確保に取り組みます。

(イ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進します。また、点検結果を踏まえた対策事業を実施するとともに、事業の進捗状況、安全性の効果等について検証します。

オ 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

生活道路では、速度抑制対策を推進します。

カ 公共交通機関利用の促進

多可町地域公共交通網形成計画により、公共交通の利用実態やニーズを踏まえて、地域の実情に応じた交通体系の再編を図ります。そして、地域住民の利便性の向上と地域活性化に向けた公共交通機関の確保、維持、改善を行います。

キ 災害に備えた道路交通環境の整備

(ア) 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨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ため、橋梁の耐震補強や道路防災対策を推進します。

(イ) 災害発生時における交通規制及び情報提供

災害発生時は、情報収集や、被災地への車両の流入抑制等の措置を迅速に行います。あわせて、被災状況や交通規制情報を、防災行政無線、「たかちょう防災ネット」、「たかテレビ」等を活用し、情報提供します。

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

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、占用物件等の維持管理の適正化を指導します。また、不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行います。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

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

(2) 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ると考えます。

人優先の交通安全思想の下、高齢者や障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが大切です。そのためには、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行い、高齢化社会が進む中で高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、保護し配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、歩行者や自転車利用者による交通ルールやマナーの違反が交通事故の原因になることから、交通安全教育では、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、さらに、関係者が互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるように促していきます。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、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させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

認定こども園においては、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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行っていきます。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用するなど、分かりやすい指導に努めます。

そして、幼児とその保護者もまた、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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します。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、交通ルールや交通マナー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していきます。

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

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者への交通安全教育も実施していきます。

さらに、交通安全委員、防犯ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進していきます。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、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ことを目標とします。

中学校においては、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していきます。

そして、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び自転車運転者講習制度を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

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

（エ） 高校生に対する交通安全教育の推進

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

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

そして、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び自転車運転者講習制度を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

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

さらに、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促進します。

（オ） 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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させることを目標とします。

関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者や自動車教習所等と連

携して、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し、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どのような影響を及ぼすのかを理解させます。交通安全教室等を開催する場合には、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、反射材の活用等交通安全用品の普及を図ります。また、従来の交通安全教室以外にも、兵庫県警察の高齢者交通安全教育隊（スタウス）の協力により、寸劇やシミュレーター等を活用した、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進していきます。

そして、交通社会の一員であることを考慮し、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」及び自転車運転者講習制度を踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

（カ） 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対する交通安全教育は、障がいの程度等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、実践的技能及びルール等の知識を習得させることを目標とします。

障がい者に対しては、障がい者福祉団体との連携の下、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を通行するための知識・技能について安全教育を実施します。

（キ） 外国人に対する交通安全教育の推進

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるため、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します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

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・確保等を行います。

（イ） 体験・体感型手法の活用

自動車教習所の支援を受け、運転技術を再確認するため実施している高齢運転免許保有者を対象にした「シルバードライバーズスクール」やスタウスを活用した交

通安全教室など、体験・体感型手法を積極的に活用します。

(ウ) 教育効果の確認等

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

ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及、浸透を図り、交通ルール遵守と正しい交通ルールのマナーの実践を習慣付け、交通事故のない元気で安全安心な町をつくることを目的とします。また、多可町交通安全協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開していきます。

また更に、民間団体の参加促進を図り、啓発活動を実施し、参加者の交通安全意識の高揚を図ります。

(イ) 自転車の安全利用の推進

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」等に基づき、町民、事業者、交通安全団体及び行政が一体となって、県民運動として自転車の安全適正利用に取り組めます。

① 自転車の交通安全教育の推進

自転車乗車中の死傷者のうち、約9割に何らかの交通違反が認められることから、自転車が道路交通法に定められた「車両」であることを認識させ、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方や自転車の歩道通行時における交通ルールのほか、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用しての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、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室等を開催して周知徹底を図ります。

また、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し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

② 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるため、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等への

加入を義務付けています。このため、多可町では、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、中学校においても自転車通学許可要件に損害賠償責任保険等への加入を加えるなど、自転車を使用する小・中・高校生には、損害賠償責任保険等への加入を徹底します。また、自転車販売時に損害賠償責任保険等の加入有無の確認を義務付けられた自転車小売業者等の協力を得ながら、自転車を利用する全ての人に対して損害賠償責任保険等への加入を徹底します。

③ 自転車の安全適正利用

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

幼児・児童の保護者に対しては、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の定着化を図ります。

(ウ) 後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用の推進

道路交通法改正により平成 20 年 6 月から／後部座席シートベルト着用が義務化されたことに伴い、交通安全教室等あらゆる機会を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。町、学校、キッズランド、認定こども園、児童館や病院等と連携し、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、広報啓発を強化します。

(エ) 反射材の普及促進

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ていきます。また、夜間の道路横断などの際の事故防止のため、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材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の情報提供に努めます。

(オ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパ

一運動の普及啓発を行うほか、事業者の自主的な「飲酒運転追放宣言」の取組やキッズ交通保安官・ファミリー隊員の任命など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という町民の規範意識の確立を図ります。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体と連携した取組を推進します。

（力）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、広報誌、ケーブルテレビ、ホームページ等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた内容、日常生活に密着した内容、具体的で訴求力の高い内容の広報を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行います。

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

（キ）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意識の高揚

高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の低下が交通行動に及ぼす影響等についての広報を積極的に行います。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識の向上を図ります。

② 夕暮れ時から夜間にかけての事故防止の啓発等

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

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

③ 交通事故の発生状況の認識と事故防止に関する意識の啓発等

町民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等ができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、広報誌・ホームページ等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報を提供・発信します。

（３）安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等が必要です。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教育等の充実に努めます。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進を図ります。

ア 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、高齢者や障がい者、子どもを始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

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備するため、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周知・充実、持続可能な地域公共交通網の形成を図ります。

（ウ）シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、母子手帳交付時や乳幼児の健診、各種講習、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

イ 安全運転管理の推進

関係機関、団体と連携しながら、適切に安全運転管理者等の選任が事業所で行われ、安全運転管理体制が充実強化されるよう働きかけます。また、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図るため、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう推進します。

ウ 道路交通に関連する情報の充実

道路利用者に対し道路の危険箇所、交通規制等の交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保します。また、道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪や地震等の自然現象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）車両の安全性の確保

自動車等車両の利用者に対し、交通安全に関するあらゆる教育の機会及び広報活動を通じて、安全意識と点検整備についての確実な実施を呼びかけ、車両の安全性確保を目指します。また、自転車利用者に対しては、定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることを鑑み、損害賠償責任保険への加入を促進します。更に、夜間における交通事故防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

（５）道路交通秩序の維持

歩行者及び自転車利用者の事故並びに事故多発路線等における重大事故防止のため、無免許運転、飲酒運転、速度超過及び過積載等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通の指導取締りの強化について警察に要望していきます。

（６）救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

（ア）救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保して、救助・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。

（イ）心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ：Automated External Defibrillator）の使用も含めた応急手当について、消防署等が行う講習会の普及啓発活動を推進します。加えて、学校では、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当についての指導の充実を図り、各種講習会の開催により教員の指導力の向上を目指します。

イ 救急医療体制の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、負傷者の態様に見合った適切な治療が受けられる二次及び三次救急医療体制の充実を図ります。

また、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と、消防や医療機関等関係機関との連携の強化を図り、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。

ウ 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、医師会、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し、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

（７）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、また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あることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが多いため、交通事故に関する相談を受けられるよう情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く町民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

イ 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所等の相談機関について、町の広報媒体やパンフレット配布などにより、広く町民に周知し、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供します。

ウ 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、県においては、平成 27 年に損害賠償責任保険等への加入義務化などを内容とする「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。この条例に基づき、多可町でも、学校園や各種団体と連携した交通安全教室やキャンペーン等を通じて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。