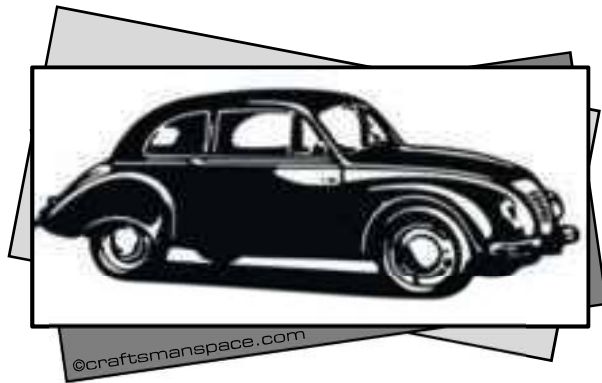


77th

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 |

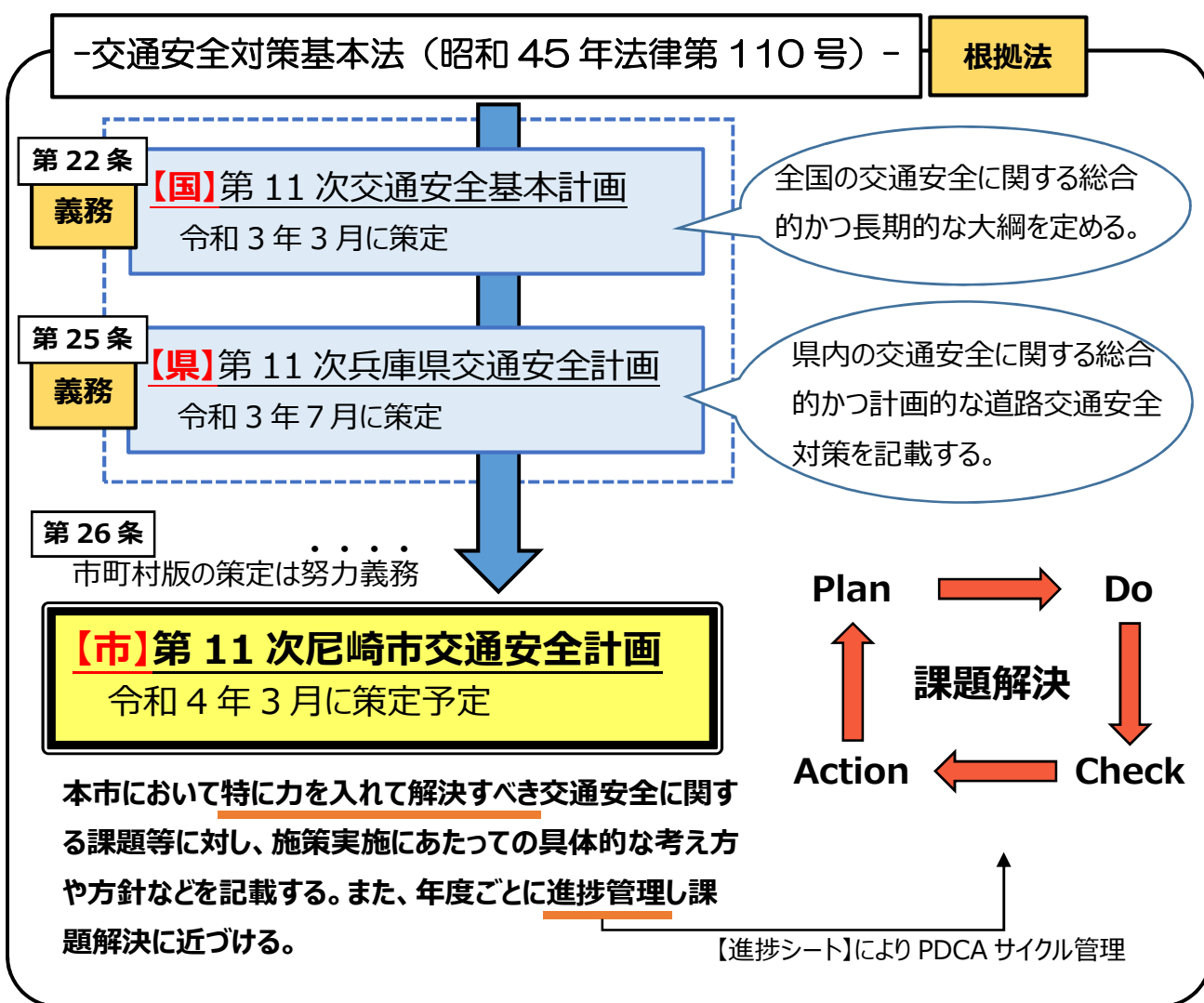
1. 計画策定の目的

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。

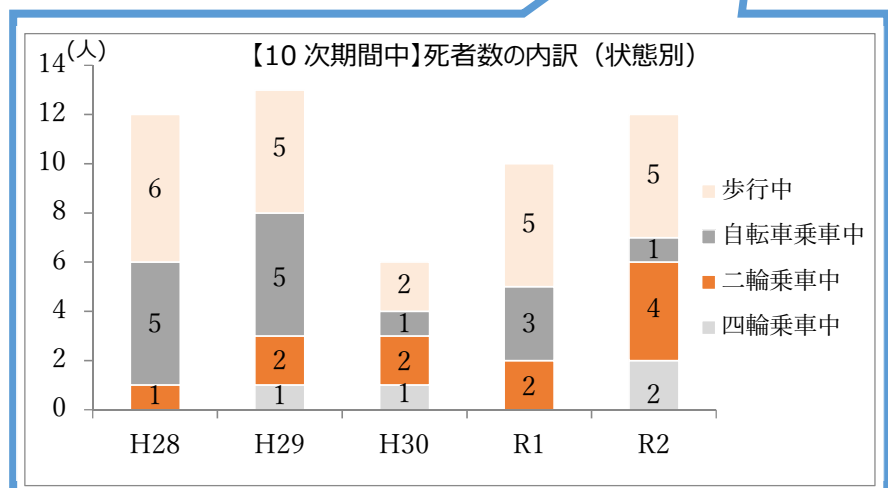
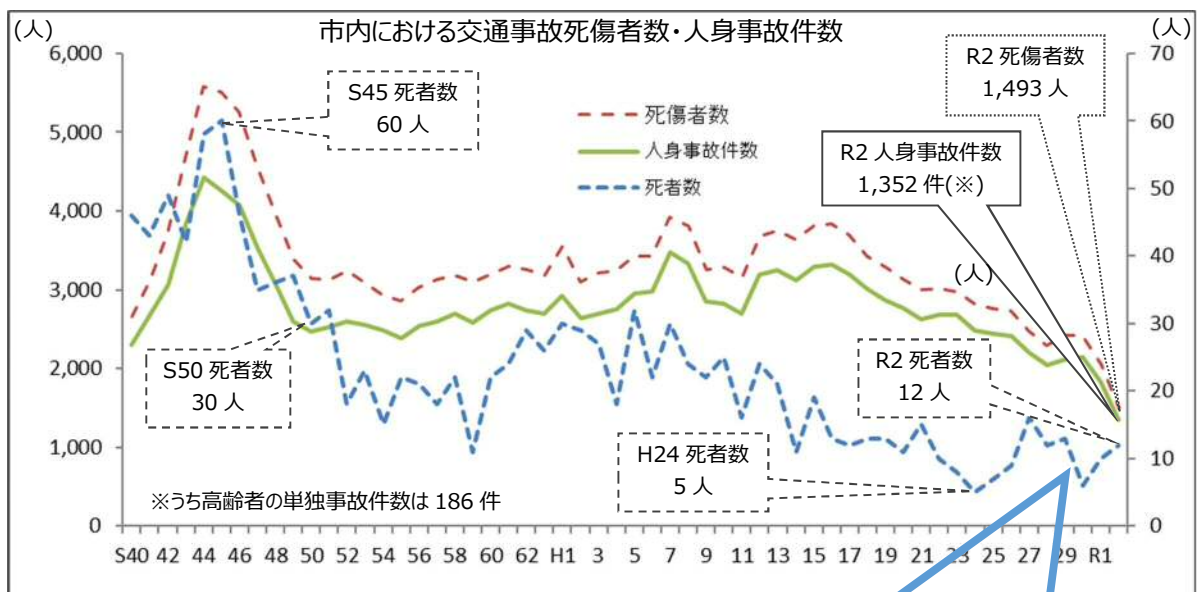
高齢になっても安全に移動ことができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指します。

3. 本市の交通事故の状況

(1) 道路交通について

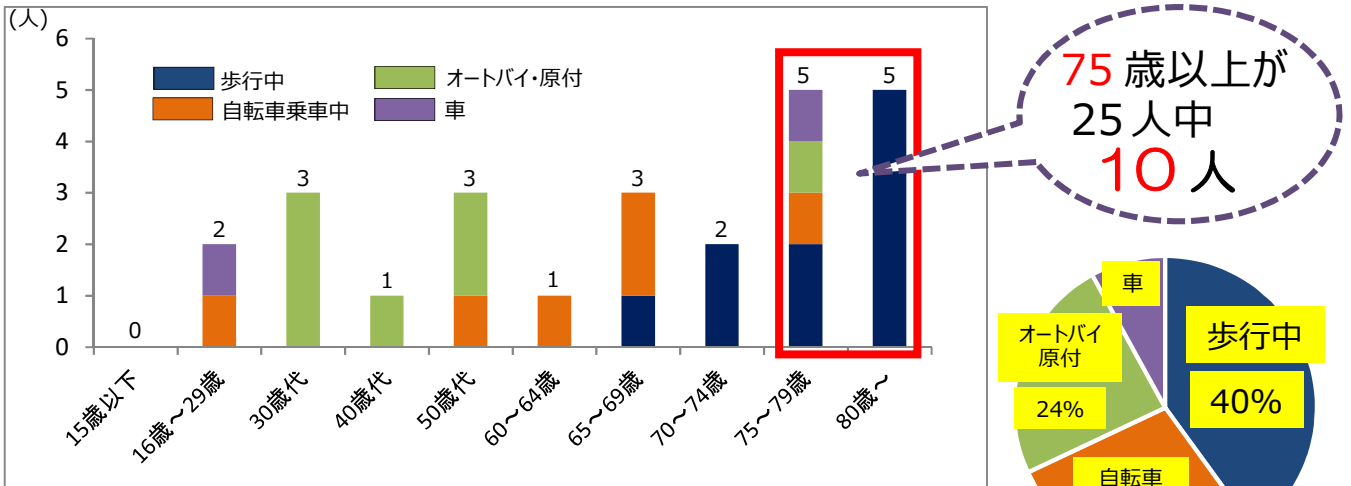
市内の交通事故死者数は、昭和45年に60人でしたが、昭和46年以降着実に減少に向かい、昭和50年には30人と半減しました。その後、20人から30人台で増減し、平成14年以降は20人未満となり平成24年には5人まで減少しました。

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。

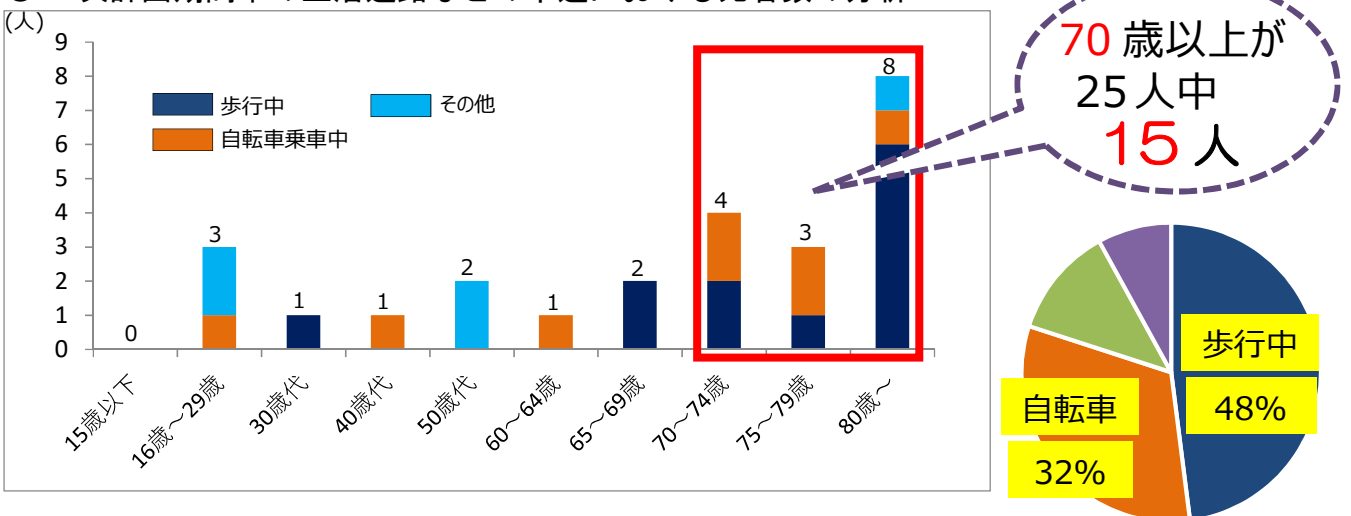
●10次計画期間中の国道・県道における死者数の分析



(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

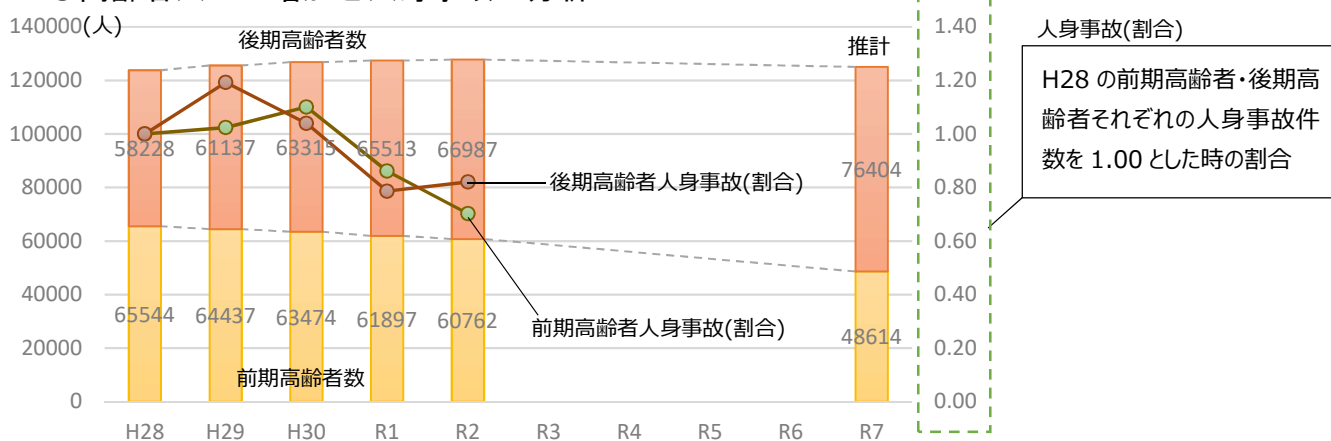
●10次計画期間中の生活道路などの市道における死者数の分析



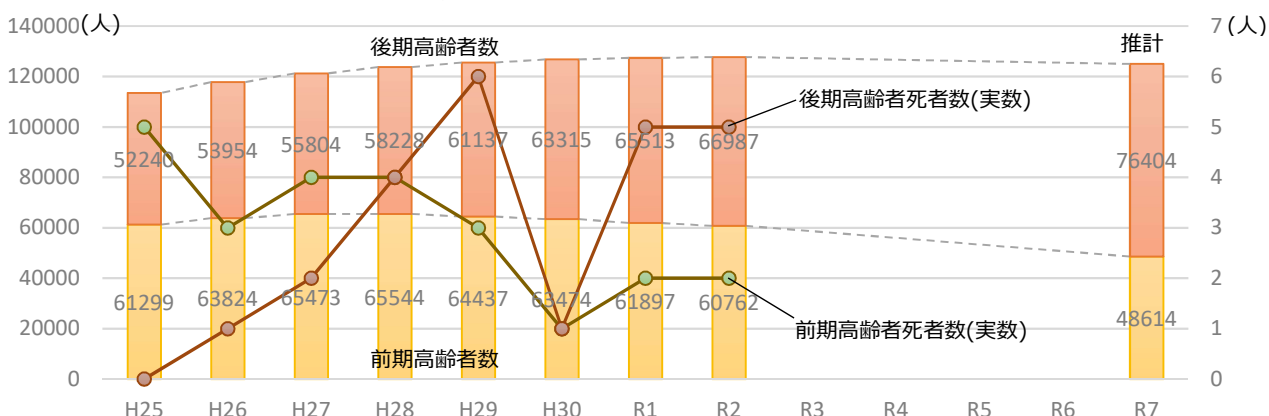
(分析結果)

- ・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

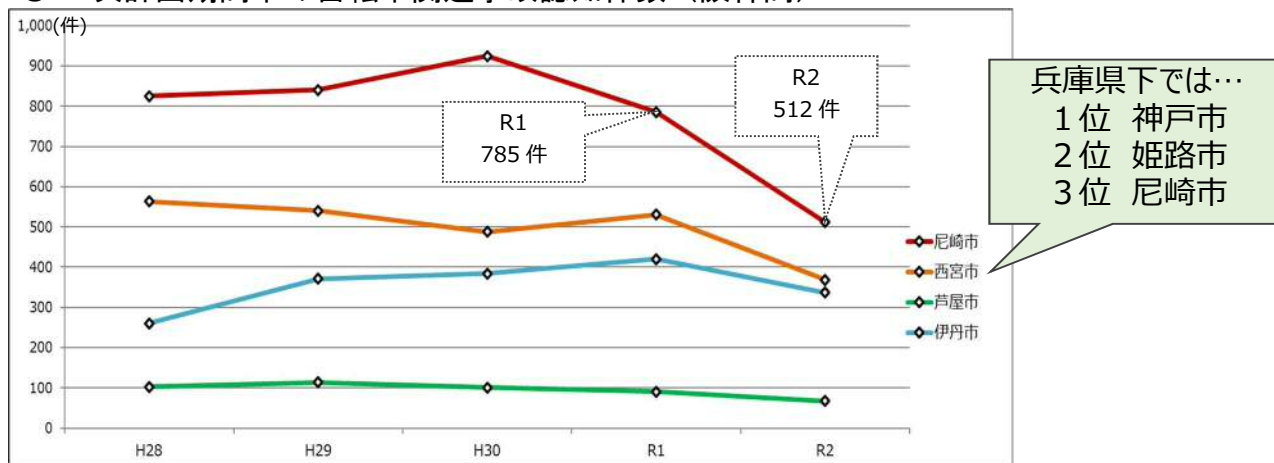


●高齢者人口の増加と死者数の分析



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。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

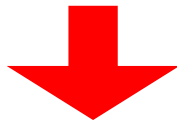
6. 実施施策
(P.18)

●国・県・市計画における目標値（道路交通）

黄色のマーカ-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）

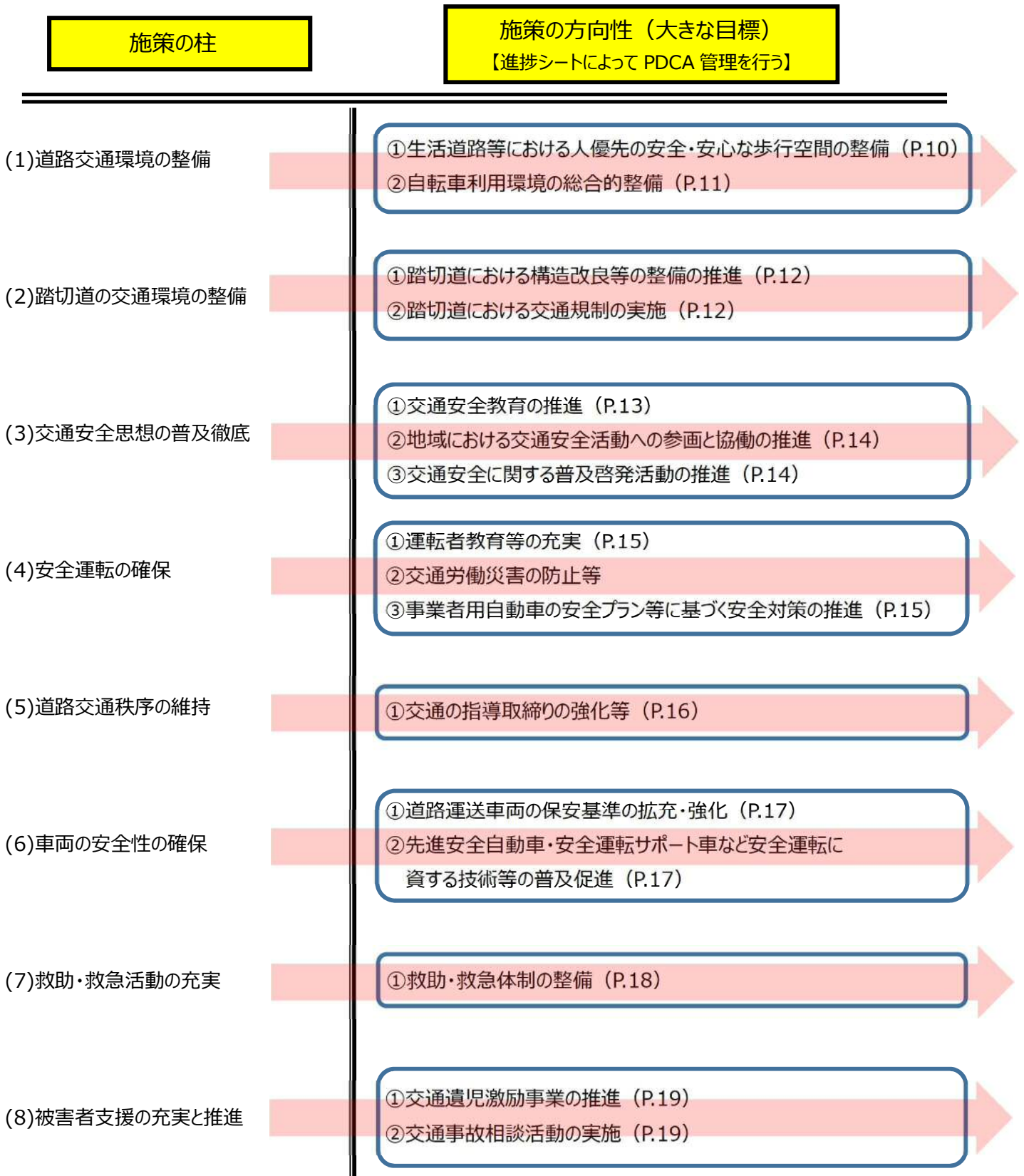
| 歩行者対 車両事故 (件) | 第10次計画期間 | | | | | 第11次計画 目標値 |
|---------------------|----------|-----|-----|-----|-----|---------------|
| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R7までに |
| 市 | 222 | 224 | 226 | 175 | 132 | 事故件数 80件以下 |

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

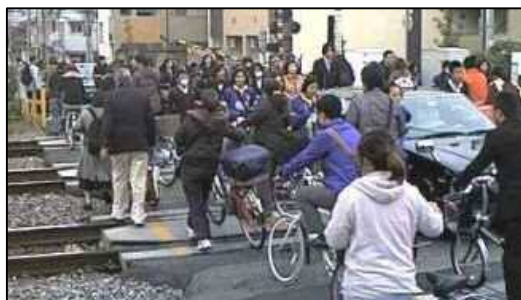
② 踏切道における交通規制の実施

【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れ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が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。

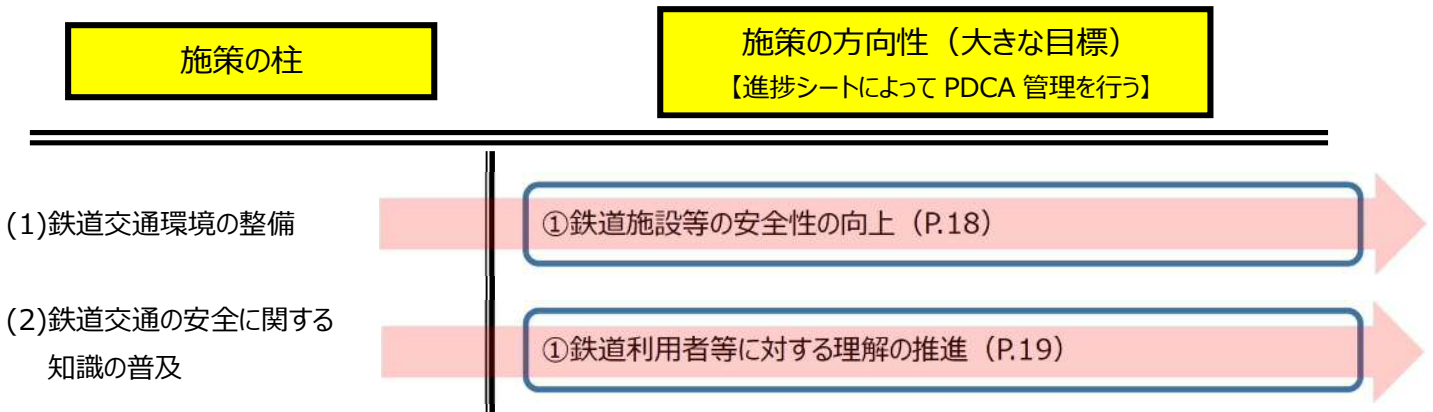
② 交通事故相談活動の実施

〔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

鉄道車両に乗車しようとする視覚障害者その他の者によるプラットホームからの転落、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。

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3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 |
|-----------------------------|---|------------------------------|--------------|---|--------|
| 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】 兵庫県道事務所 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 | |
| | 市内3警察署 交通課 道路管理者 | 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 | |

| 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】 兵庫県道事務所 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) | |
| | | 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) | |
| | 危機管理安全局 生活安全課 | 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 | |
| | 都市整備局 放置自転車対策担当 | 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 | |

第11次尼崎市交通安全計画 道路交通の安全【進捗シート2】(令和3年度実施分)

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 | 踏切の速効対策 | 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 | |
| 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 | 踏切道における交通規制 | 交通量の抑制による歩行者・自転車等の安全確保 | 交通規制の実施箇所数 | |

第11次尼崎市交通安全計画 道路交通の安全【進捗シート3】(令和3年度実施分)

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 | |
| 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 | |
| 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 | |

第11次尼崎市交通安全計画 道路交通の安全【進捗シート4】(令和3年度実施分)

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、事業者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 | |
| | 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 | |
| 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働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働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 | |
| 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 (輸送部門) | 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立 | 運輸安全マネジメント評価の実施 | 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) | |
| | | 自動車運送事業者に対する指導監督の強化 | 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底 | 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 | |
| | 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) | |

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 | |

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。

| 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 | |
| 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 | |

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 | |
| | 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ため、救命講習受講者を年間10,000人を目指す 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 | |

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(%)) | |
| ②交通事故相談活動の実施 | 総務局 市民課 | 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 | |

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3年度実施分)

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 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 | |

第11次尼崎市交通安全計画 鉄道交通の安全【進捗シート2】(令和3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

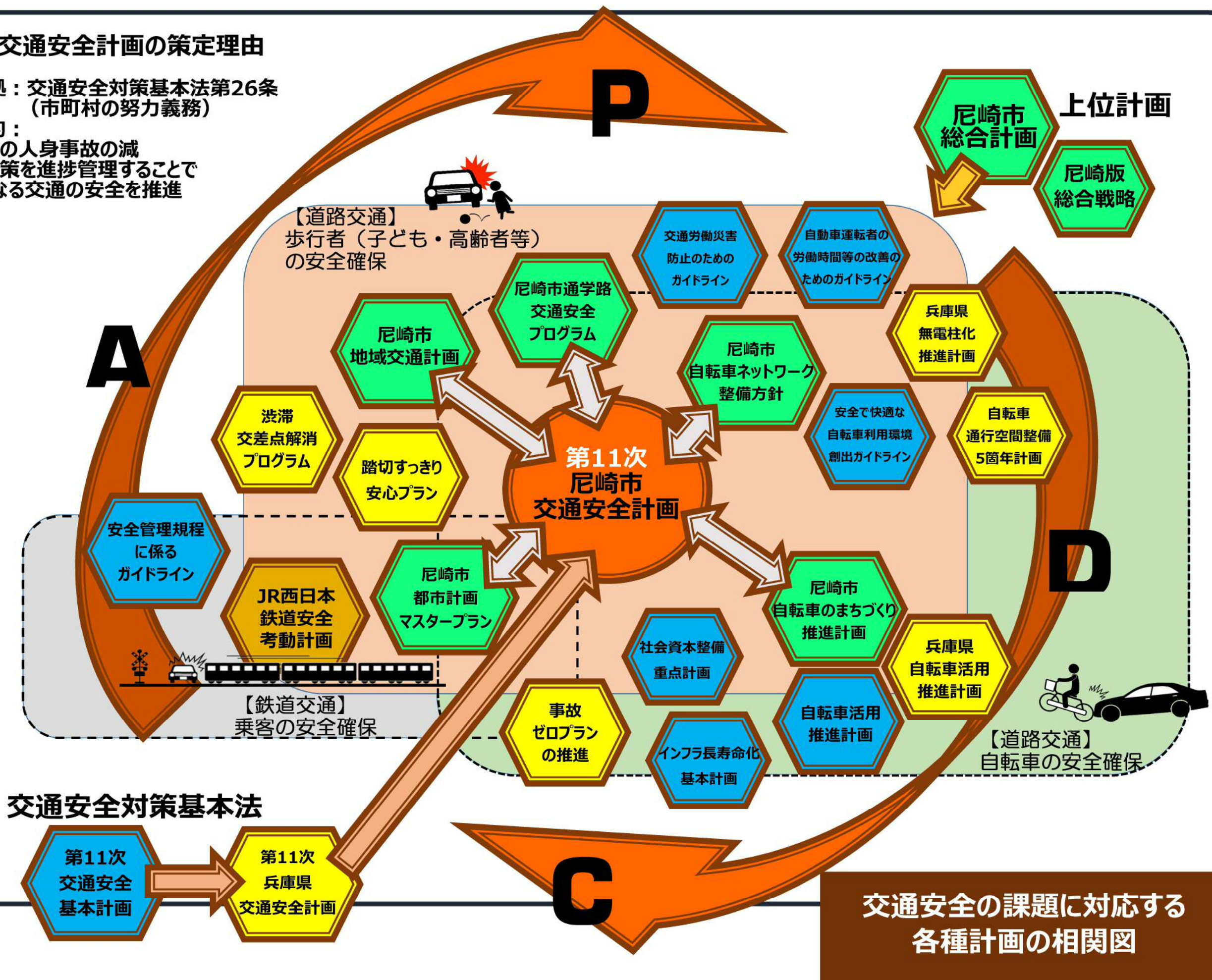
踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係することから、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、利用者等へ安全設備に関する知識をわかりやすく的確に提供するほか、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

| 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 | |
| | | 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 | |

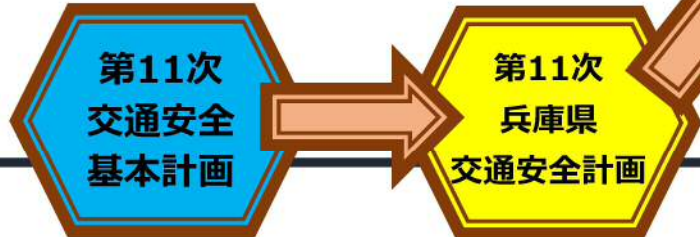
●本市交通安全計画の策定理由

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



交通安全対策基本法



交通安全の課題に対応する各種計画の相関図

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
- 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
- ⑤救助・救急活動の充実
- ⑥被害者支援の推進
- ⑦鉄道事故等の原因究明と事故等防止

- 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
- ③鉄道の安全な運行の確保
- ⑤救助・救急活動の充実
- ⑥被害者支援の推進

- 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
- ③鉄道の安全な運行の確保

(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 对 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