

第 10 次三木市交通安全計画

令和 5 年 5 月

三木市交通安全対策会議

ま え が き

三木市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、9回にわたり「三木市交通安全計画」を策定し、市民の理解と協力を得ながら、三木市、三木警察署、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきました。

第9次三木市交通安全計画においては、こうした交通安全対策の効果が現れ、期間中（平成23年～27年）の年間傷者数は最大676人、最小611人で目標としていた695人以下を達成することができました。また、死者数は5年間で11人（年平均2.2人）と目標であった25人を大きく下回りました。第9次計画期間直後の平成28年から令和4年までの7年間についても、傷者数は最大で578人、最小で337人、また死傷者は14人（年平均2.0人）と減少傾向にあります。

このように減少傾向にあるとはいえ、未だに相当数の尊い命が交通事故により失われており、事故によりケガをされている市民がいるのは事実です。また、高齢化社会の進展に伴い高齢者の関わる死亡事故の割合が増加している状況です。

そのため、交通事故のない社会を目指して、交通事故死者数を限りなくゼロに近づけることを目標にしっかりとした計画を策定し、対策を講じていくことが求められます。

交通事故の防止は、三木市、三木警察署、関係機関・団体のみならず、市民一人一人が交通安全の大切さを絶えず認識しながら取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない誰もが安心して暮らせる三木市の実現に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要があります。

このような観点から、三木市交通安全対策会議では、兵庫県交通安全対策会議が令和3年7月に策定した「第11次兵庫県交通安全計画」に準拠し、令和5年度から令和9年度までの5年間の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第10次三木市交通安全計画」を定めるものです。

この第10次三木市交通安全計画に基づき、三木市、三木警察署、関係機関・団体においては、交通の現状や地域の実情等を踏まえ、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを着実に実施してまいります。

目次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通の安全についての目標	3
1 道路交通事故の現状等	3
(1) 道路交通事故の現状	3
(2) 交通安全計画における目標	3
2 踏切事故の現状等	4
(1) 踏切事故の状況	4
(2) 近年の踏切事故の特徴	4
第3節 道路交通の安全についての対策	5
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
(1) 高齢者や子ども等の交通弱者の安全確保	5
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	6
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	6
(4) 踏切道における安全確保	7
(5) 市民参加型の交通安全活動の普及	7
2 講じようとする施策	7
(1) 道路交通環境の整備	7
ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	7
(ア) 生活道路における交通安全対策の推進	8
(イ) 通学路等における交通安全の確保	8
(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	8
イ 高速道路や幹線道路と生活道路との機能分化	8
(ア) 適切に機能分担された道路網の整備	8
(イ) 道路改築等による交通事故対策の推進	9
ウ 効果的な交通規制の推進	9
(ア) 地域の特性に応じた交通規制	9
(イ) 幹線道路における交通規制	10
エ 効果的で重点的な事故対策の推進	10
(ア) 交通安全施設等の整備	10
(イ) 地域に応じた安全の確保	10
(ウ) 死亡事故の再発防止	10

オ	高速自動車国道等における事故防止対策の推進	11
	（ア）交通事故削減に向けた総合的施策の集中的実施	11
	（イ）安全で快適な交通環境づくり	11
カ	円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	11
	（ア）円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	11
	（イ）道路の使用及び占用の適正化等	12
	（ウ）自転車利用環境の総合的整備	12
キ	災害に備えた道路交通環境の整備	13
	（ア）災害に備えた道路の整備	13
	（イ）災害に強い交通安全施設等の整備	13
	（ウ）災害発生時における交通規制	14
	（エ）災害発生時における情報提供の充実	14
ク	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
ケ	道路交通の安全に関する調査研究の推進	14
(2)	踏切道の交通環境の整備	15
	ア 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進	15
	イ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	15
	ウ 踏切道の統廃合の促進	16
	エ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	16
(3)	交通安全思想の普及徹底	16
	ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
	（ア）幼児に対する交通安全教育の推進	16
	（イ）小学生に対する交通安全教育の推進	17
	（ウ）中学生に対する交通安全教育の推進	18
	（エ）高校生に対する交通安全教育の推進	18
	（オ）成人に対する交通安全教育の推進	19
	（カ）高齢者に対する交通安全教育の推進	19
	（キ）障がい者に対する交通安全教育の推進	20
	（ク）外国人に対する交通安全教育の推進	20
イ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
	（ア）「ストップ・ザ・交通事故」市民運動の推進	20
	（イ）横断歩行者の安全確保	20
	（ウ）自転車の安全利用の推進	21
	（エ）後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用 の徹底	21
	（オ）チャイルドシートの正しい使用の徹底	21

(カ) 反射材の普及促進	22
(キ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の 推進	22
(ク) 効果的な広報の実施	22
(ケ) その他普及啓発の推進	22
ウ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	23
(4) 安全運転の確保	23
ア 運転者教育等の充実	23
(ア) 高齢運転者対策の充実	23
(イ) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの 正しい着用の徹底	24
イ 安全運転管理の推進	24
ウ 道路交通に関連する情報の充実	24
(ア) 道路交通情報の充実	24
(イ) 危険物輸送に関する情報提供の充実等	24
(ウ) 気象情報等の充実	25
(5) 自転車の安全性の確保	25
(6) 道路交通秩序の維持	25
ア 交通の指導取締りの強化等	25
イ 暴走族対策の強化	25
(ア) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の 指導の充実	25
(イ) 暴走行為阻止のための環境整備	26
(ウ) 暴走族に対する指導取締りの強化	26
(エ) 車両の不正改造の防止	26
(7) 救助・救急活動の充実	26
ア 救助・救急体制の整備	27
(ア) 救助体制の整備・拡充	27
(イ) 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実	27
(ウ) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	27
(エ) 救急救命士養成の促進、ドクターカー、ドクターヘリの 活用促進	27
(オ) 救助・救急用資機材の整備の推進	27
(カ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実	28
イ 救急医療体制の整備	28
ウ 救急関係機関の協力関係の確保等	28

(8) 被害者支援の充実と推進	28
ア 無保険（無共済）車両対策の徹底	29
イ 交通事故相談活動の推進	29
ウ 交通事故被害者支援の充実	29
第2章 鉄道交通の安全	30
第1節 鉄道事故のない三木を目指して	31
1 鉄道事故の状況	31
2 交通安全計画における目標	31
第2節 鉄道交通の安全についての対策	31
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	31
2 講じようとする施策	32
(1) 鉄道交通環境の整備	32
ア 鉄道施設等の安全性の向上	32
イ 運転保安設備等の整備	32
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	32
(3) 鉄道の安全な運行の確保	33
ア 運転士の資質の保持	33
イ 気象情報等の充実	33
ウ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	33
(4) 救助・救急活動の充実	33
参考資料	34

計画の基本理念

1 交通事故のない三木市を目指して

三木市においては、本格的な人口減少と少子高齢化社会の到来を見据えて三木市総合計画の中で打ち出している安全・安心なまちづくりの基本方針を踏まえ、真に豊かで活力のある社会を構築していくため、その前提として市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものとは比べても多いことを考えると、公共交通機関を始め交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという意識のもと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び新たな一步を踏み出さなければならない。

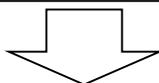
2 計画の性格・期間等

- (1) この計画は、三木市交通安全対策会議が兵庫県第11次交通安全計画に準拠して策定するもので、策定に当たっては本市の実情に合ったものとなるように配慮した。
- (2) この計画は、本市における陸上交通の安全に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するための大綱を定めたものである。
- (3) この計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とする。

第1章 道路交通の安全

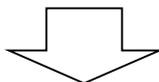
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- ① 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
- ② 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



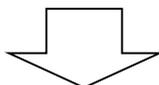
2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数を限りなくゼロに近づける。
(交通事故のない社会を目指す)
- ② 死傷者数を確実に減少させる。
(特に高齢者等の交通弱者の交通事故件数の減少に力を注ぐ)



3. 道路交通の安全についての対策

- ◎最重点 高齢者や子ども等の交通弱者の安全確保
- 重点① 歩行者及び自転車の安全確保
- ② 生活道路及び幹線道路における安全確保
- ③ 踏切道における安全確保
- ④ 市民参加型の交通安全活動の普及



【講じようとする施策】〈8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 自転車の安全性の確保 | ⑥ 道路交通秩序の維持 |
| ⑦ 救助・救急活動の充実 | ⑧ 被害者支援の充実と推進 |

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指して各般の取組を進める。

積極的に交通安全対策を推進することにより、死者数の減少はもとより、交通事故そのものを減少させる。交通事故防止のためには、思いやりや余裕を持った運転が求められるが、それにはドライバーの安全意識の向上とともに、歩行者の信号無視や道路の斜め横断、自転車乗車中の傘差しやスマートフォン等の使用、夜間の無灯火運転など、歩行者や自転車乗車中のマナーの低下が見られる現状から、市民自らの交通安全に対する意識改革が必要である。

そのためには、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら連携を強化するとともに、市民一人一人が交通安全に関する各種活動に対して様々な形で参加し、協働していくことが重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

三木市内の交通事故による死傷者数は、第9次交通安全計画期間中（平成23年～27年）の交通事故死者数は11人（年平均2.2人）、傷者数が3,215人（年平均643人）と、大きく減少した。

続く、平成28年から令和4年までの期間においても交通事故死者数は14人（年平均2.0人）、傷者数が3,165人（年平均452人）となり、減少傾向にある。

また、直近7年間（平成28年～令和4年）の交通死亡事故の発生状況を見ると、65歳以上の高齢者の死者数が全体死者数の約6割を占めており、その対策が課題となっている。

(2) 交通安全計画における目標

- ① 交通事故死者数を限りなくゼロに近づける。（交通事故のない社会を目指す）

死者数については、第9次計画期間中においては11人であり、目標である25人以下を達成し、その後の期間（平成28年～令和4年）においても7年間で14人であったため、本計画においては計画期間中の5年

間で10人を下回ることとする。

なお、三木市は交通事故死者の多くが高齢者であることから、特に高齢者への取組を積極的に行い、交通事故の削減に努める。

- ② 傷者数を確実に減少させる。(特に高齢者の交通事故件数の減少に力を注ぐ)

交通事故死者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であるが、当面、傷者数を可能な限り減少させることを目標に、年間傷者数を第9次計画期間直後の7年間のうち、新型コロナウイルス感染症による行動制限のあった直近3年間を除いた期間(平成28年～令和元年)の最低傷者数であった492人を下回ることとする。

2 踏切事故の現状等

踏切事故は、全国的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の多数を占め、三木市では、改良すべき踏切道がなお残されている現状である。

こうした、現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない三木市を目指す。

(1) 踏切事故の状況

令和3年度末現在における市内の鉄道は、神戸電鉄粟生線があり、市内を通過する延長距離は8.896kmとなっている。

この間に、市道22箇所、私道6箇所、県道1箇所と交差し、計29箇所の踏切道がある。

平成3年から令和4年までの31年間に事故は発生していない。

(2) 近年の踏切事故の特徴

全国的な近年の踏切事故の特徴としては、①原因別でみると、直前横断によるものが約5割を占めており、また、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、歩行者と衝突したものが約3割を占めている。②踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道(昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道又は自動遮断機が設置されている踏切道)が最も多いが、踏切種別ごとの発生率でみると、第1種踏切道が最も少なくな

っていることなどがあげられる。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死傷者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、三木市においては以下の8の柱により、交通安全対策を実施する。

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

その際、最近及び今後の交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施するには、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく。

(1) 高齢者や子ども等の交通弱者の安全確保

高齢者の交通事故死者に占める割合は極めて高く、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際、高齢者の現状および今後の状況を踏まえた総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、高齢者が自動車を運転する場合と、運転せずに歩行や自転車等を交通手段として利用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していく必要がある。特に、高齢運転者が今後も増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化し、また加齢による身体機能の変化にかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考えに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、子どもについては、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全

教育を推進するとともに、通学路等における歩道等の歩行空間の整備を推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、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重要であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このことから、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。併せて、横断歩道に関する交通ルール の周知を図り、運転者の遵法意識の向上と歩行者自らが安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

また、自転車の安全利用を促進するためには、歩行者や自転車利用者について、自身の交通ルールや交通マナーに違反する行動が交通事故の原因にもなっていることから、交通安全教育等を推進する。

さらに、駅前等の放置自転車対策として自転車駐車場の整備や利用促進など放置自転車対策を進めるとともに「三木市自転車活用推進計画」に基づき、自転車通行環境の整備及び交通安全意識の醸成を図る。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者・障がい者・子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

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の幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。

また、幹線道路における対策について、地域住民の指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、地域住民への注意喚起や事故原因に即した効果の高い対策を立案・実施するとともに、対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映することにより、更なる事故防止になるよう努める。

(4) 踏切道における安全確保

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者とも全国的に減少傾向にある。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき「第4種踏切」が2か所、立体交差化を前提に、暫定的に仮設として設置された踏切道が2か所、市内にそれぞれ残されている現状にあることから、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつより効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

(5) 市民参加型の交通安全活動の普及

交通社会に参加するすべての市民が、交通事故の危険性を充分認識した上で、交通事故のない社会を目指して、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再認識するためには、多くの市民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重要である。

市民が身近な地域や団体において自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に関わったりしていくなど、積極的に関与していくことが必要である。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、引き続き計画的に対策を推進することが必要である。今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩行空間の確保に努め、人優先の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。特に交通の安全を確保する必要がある道路においては、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細やかな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等のそれぞれの空間が確保された安全な道路交通環境を形成することとする。

る。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

平成 16 年に「あんしん歩行エリア」として指定した三木市中央地区では、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の指定を実施した。引き続き、地域住民の主体的参加の下で、道路管理者等による歩道や道路の改良等によるバリアフリー化を推進するなど、歩車が共存し安全で安心な道路空間を創る。

また、三木市中央地区以外の生活道路等においても歩道の整備・改良を進めるとともに自動車速度の抑制、歩車の通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創るなど交通事故抑制のための施策を実施する。

(イ) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児等の子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「子どもの移動経路交通安全プログラム」に基づき通学路等の安全・安心な歩行空間の創出を推進する。この他、交通規制等の拡充により、通学路等の交通安全の確保を図る。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故の発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保し、視覚障がい者誘導用ブロックや歩行者用案内標識が整った歩道の整備に努める。

イ 高速道路や幹線道路と生活道路との機能分化

交通の安全を確保するため、高速道路や幹線道路と生活道路との適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

(ア) 適切に機能分担された道路網の整備

生活道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高速道路や幹線道路等の整備を推進し、多くの交通量を分担させることによって道路網全体の安全性を向上させる。

また、幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備を総合的に実施する。

(イ) 道路改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- ① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅や自転車の通行を歩行者や車両と分離するため「三木市自転車活用推進計画」に基づき自転車通行空間の整備を推進する。
- ② 交差点及びその付近において、交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進するとともにバイパス整備や右折車線整備等を推進する。
- ③ 商業系地区、中心市街地及び鉄道駅周辺地における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、「三木市自転車活用推進計画」に基づき自転車歩行者専用道路や自転車専用通行帯等の整備を進め、歩行者や自転車の通行空間を創出する。

ウ 効果的な交通規制の推進

交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について点検・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確保を図る。

(ア) 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を強化する。

また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせて通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を実施し、さらに、歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通

行止めなど歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点を置いた交通規制を実施するなど、あんしん歩行エリアの形成を図る。

(イ) 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、その適正化を図る。

エ 効果的で重点的な事故対策の推進

交通事故の多発など、特に交通の安全を確保する必要がある道路について、事故原因の科学的分析に基づき、歩道整備等の交通安全施設等を整備するなど、交通事故対策の重点化を図る。

(ア) 交通安全施設等の整備

① 交通の実態を勘案して、信号機による通行制御が必要な場合は信号機設置要望を行う。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、信号機の廃止も検討する。

② 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、交通安全施設の整備を推進するほか、死亡事故に対処するため、死亡事故現地検討会の検討結果を踏まえた整備を推進する。

(イ) 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、住民のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

(ウ) 死亡事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える死亡事故が発生した際には、速やかに当該箇所の事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を講ずることにより、当該事故と同様の死亡事故の再発防止を図る。

オ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 交通事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故誘発要因の分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するなど、総合的な事故防止対策を推進する。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識の整備等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示等の対策を推進する。渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する救急開口部の活用のほか、ドクターヘリ等による救急活動を支援する。

(イ) 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い交通環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

併せて、多様化する道路利用者のニーズに応えるため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

カ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

(ア) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、信号機の高度化を図る。

また、道路・交通等に関する情報を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板、路側通信設備等の整備や視認性・耐久性に優れ

た大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置推進を推進する。

(イ) 道路の使用及び占用の適正化等

① 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

② 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を関係機関が調整する。

(ウ) 自転車利用環境の総合的整備

自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車利用環境を整備する必要があるため「三木市自転車活用推進計画」に基づき、歩行者と自転車の事故等への対策を講じ、安全で快適な自転車利用の創出に関する取り組みを推進する。

① 自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車専用通行帯や自転車が走行可能な自転車歩行者専用

道路等を整備する。

- ② 自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を推進する。

また、三木市自転車活用推進計画に基づき、自転車の利用環境を維持・向上させるため、自転車駐車場の適正配置を継続する。

- ③ 鉄道の駅周辺における放置自転車等の問題を解決するため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。

また、地域の状況に応じて駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、身体障がい者等の移動の円滑化に資するため、違法駐車行為に係る自転車の取締りの強化、広報啓発活動等による違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

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

豪雨・地震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を確保するため、道路の安全性に関する点検を実施し、計画的に道路構造物の補修等による耐震性の向上及び落下防止等に資する施設を整備するなど各種防災対策を推進する。

また、道路防災週間等を通じ、道路利用者への道路防災対策の普及・啓発を推進する。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、交通規制資機材の整備を推進する。

あわせて、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の

整備を推進する。

(ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御等により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等 I T を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高制限を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図る。

ケ 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。交通事故は人・道・車の 3 要素が複雑に絡ん

で発生するものといわれ、それぞれの関連分野における研究開発の一層の推進と総合的な調査研究の充実が必要である。

今後、より客観的かつ合理的な交通安全対策を推進していくためには、関連データの整備、分析方法の高度化等、交通安全対策に係る調査研究についてその充実を図ることがますます重要となってきた。

本市においては、交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故に関する各種統計等の充実を図るとともに、交通事故に関する解析等統計分析技術の高度化に努める。

(2) 踏切道の交通環境の整備

ア 踏切道の立体交差化、構造の改良の促進

都市計画道路等の新設改良に当たっては、極力立体交差化を図っていくものとし、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭隘なものや歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に促進する。

以上の構造改良等による「速攻対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。

イ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行回数が多く、かつ、主要道路と近接した交差点で信号機設置等により遮断時間が長くなっている踏切道については、必要に応じ信号機制御装置の改良を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報機、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

ウ 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

エ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標識、踏切信号機、情報通信技術（IT）の導入による踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことにかんがみ、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を強化する。

このため、自動車運転者に対し交通安全意識と交通マナーの向上を図るための啓発活動を行うものとする。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新に生じないように務めるものとする。

（3）交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、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重要である。

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

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及び踏切道を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所及び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う。

これらを効果的に実施するため、手品や腹話術、視聴覚教材や、模擬信号機等の機材を利用したりするなど具体の場面を設定し、分かりやすい指導を行うとともに、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童センターにおいては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を促進する。

また、公民館の家庭教育学級や乳幼児教室を通して保護者と幼児一体の交通安全教育を推進するとともに、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

(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、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校・特別支援学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、小学校・特別支援学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、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を対象とした講習会等を開催する。

(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、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校・特別支援学校においては、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、安全な歩行の仕方、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、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、中学校・特別支援学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(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、二輪車の運転者及び自転車の利用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する。

高等学校においては、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、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、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、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向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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の支援を行うとともに、高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転者については、地域、職域における安全運転講習会を積極的に開催し、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標として交通安全教育を行う。

また、社会人を対象とした学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を推進するとともに、PTA、自治会等の団体における交通安全活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

(カ) 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、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、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必要な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する。そのため、高齢者大学や地区老人クラブ、ふれあいサロン等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、老人クラブ活動の一環として、交通安全についての指導者育成や交通安全に関する研修の実施を促すとともに、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。

特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導や高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。この場合、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にも努める。

(キ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

また、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

さらに、障がい者に対する交通安全教育に携わる者は、手話通訳者の配置・字幕入りビデオや点字教材の活用等に努めるなど、障害の特性に配慮した教育・学習機会を提供するよう努める。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対しては、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、国際交流協会や外国人を雇用する使用者等を通じ、講習会への参加を促進する。

イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 「ストップ・ザ・交通事故」市民運動の推進

市民一人ひとりが尊い人命を交通事故から守るため、広く交通安全思想及び交通モラルの普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナー、思いやりのある交通行動の実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するための市民運動として、三木市交通対策委員会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加を図り、地域のイベントなどを活用した啓発や参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

(イ) 横断歩行者の安全確保

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

図(アイズ)運動を推進し、自らの安全を守る行動を促す。

また、車両運転者に対しては、横断歩道付近等における交通ルールの啓発や交通取り締まりを推進する。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、自転車安全教室の推進などにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の交通マナー悪化を受け、自転車の通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚や責任が求められることから、そうした加害者とならないための意識啓発を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して、幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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に努め、着用の徹底を図る。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、理解を求め、その徹底を図る。

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるため、効果的な広報啓発に努めるとともに、幼児の保護者等に

対し正しい着用方法を指導する。

また、ボランティア団体が実施しているチャイルドシートの貸し出し活動を支援し、利用しやすい状況を促進する。

(カ) 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するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

反射材等は、全年齢層を対象として普及を図るが、歩行中の交通事故死亡者の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

(キ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、酒類提供飲食店等関係団体と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発、アルコール検知器を活用した運転前検査の励行に努めるほか、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」という市民の規範意識の確立を図る。

(ク) 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、市広報紙、ラジオ、新聞、インターネット等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

また、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、市は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、全市民的気運の盛り上がりを図るため、報道機関の理解と協力を求める。

(ケ) その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢運転者標識（高齢者マー

ク)の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対して、高齢運転者の特性を理解し保護意識を向上させる取り組みを推進する。

また、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る。併せて、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯と「ハイビーム走行」を促進する。さらに、歩行者・自転車利用者の反射材の着用及び自転車・二輪車運転者にヘルメットの着用、二輪車運転者にはプロテクター着用についても関係機関・団体と連携して推進する。

そして、市民が、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を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

ウ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、活動に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、自治会等については、交通安全教室、広報活動等が積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

(4) 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、運転者教育等の充実に努める。

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を促進する。

ア 運転者教育等の充実

(ア) 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導を行うとともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を

図る。

また、自動車に関する技術進歩により、様々な先進安全技術の開発及び実用化が進んでいる。衝突被害軽減ブレーキの普及は、相次ぐ高齢運転車によるブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故の被害軽減に効果が期待できることから、先進安全技術装備の必要性についての啓発を推進する。

なお、自動車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整備の一つとして、運転免許証を自主返納した際に、バス等運賃の一部を助成する。

(イ) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、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うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

イ 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者(以下「安全運転管理者等」という)に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、安全運転管理者等を中心とした事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育の充実を図る。

ウ 道路交通に関連する情報の充実

(ア) 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、道路利用者に対し必要な道路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するとともに、車両監視用テレビ、路側通信システム、車両感知器、道路標識、交通情報板等の既存の情報収集・提供体制の充実を図る。

(イ) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、

安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム及び危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図る。

(ウ) 気象情報等の充実

気象による道路交通障害が予想されるときは、適時・適切な情報を発表し、緊急防災情報ネットワーク等を用いて、関係機関に迅速かつ的確に伝達するとともに、関係機関の協力により道路利用者に周知する。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、交通安全教室及び広報活動を通して自転車利用者に対し点検・整備のされた自転車の利用を呼びかける等、安全意識と点検整備意識の気運醸成を図る。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、兵庫県は平成27年3月に「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、自転車利用者には自転車損害賠償保険等への加入を義務付けている。そこで、三木市としても広く市民に対して損害賠償責任保険等への加入を呼びかけていく必要がある。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

(6) 道路交通秩序の維持

ア 交通の指導取締りの強化等

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

イ 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力的に推進する。

(ア) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供

を積極的に行い、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性にかんがみ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

(イ) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

(ウ) 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

(エ) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するようまた、車両の部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び事業者、関係団体に対する指導を積極的に行う。

(7) 救助・救急活動の充実

高速自動車国道を含めた道路上の交通事故による負傷者に適切に対応し、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制

を確保するほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及啓発を推進する。

ア 救助・救急体制の整備

（ア）救助体制の整備・拡充

交通事故による救助活動を適切に実施するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

（イ）多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

交通事故等における多数傷病者発生時の対応を適切に行うため、救護訓練の実施及び連絡体制の整備を行い、県内の消防機関と医療機関、ドクターヘリ、兵庫県消防防災航空隊、災害派遣医療チーム（兵庫DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

（ウ）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、消防機関等が行うAED（自動体外式除細動器）の使用も含めた講習会等、普及啓発活動を推進する。

応急手当の知識・実技の普及を図るため、消防機関等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

（エ）救急救命士養成の促進、ドクターカー、ドクターヘリの活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のために、救急救命士を計画的に養成する。また、医療施設における救急救命士の研修を行うなど教育訓練を充実し、救急救命士の資質の向上を図る。

重症外傷患者に対する早期医療介入のため、必要時には躊躇せずドクターカー、ドクターヘリ、兵庫県消防防災ヘリの活用を行い、傷病者の予後改善をめざす。

（オ）救助・救急用資機材の整備の推進

多種多様な救助現場での活動に適した救助・救急用資機材の整備を推進するとともに、高機能消防指令施設の保守・維持管理を行う。

(カ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

イ 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる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定着化を推進する。

また、初期救急医療体制では応じきれない重篤な救急患者の救命率を高める医療の確保と患者の症状に応じた医療の確保を行う、広域的な救急医療体制の整備を進める。

さらに、救急医療施設の情報収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運営されるよう救急医療情報システムの整備・充実を図る。

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、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、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する。

(8) 被害者支援の充実と推進

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、又は掛け替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、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する。

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少なくないことから、被害者支援を積極的に推進するとともに、県の交通事故相談所、ひょうご被害者支援

センター等の活動について広く市民に周知を図る。

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市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ 交通事故相談活動の推進

交通事故相談については、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、県の交通事故相談所などの関係機関との連携を強める。

また、市の広報紙などを通して広く市民に県の交通事故相談所の周知を図る。

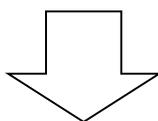
ウ 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者の抱える問題は、医療、福祉、経済的補償等多岐に渡っており、その多用なニーズに対応していくためには、行政と民間が相互に協力し、総合的な支援を行うことが不可欠である。このため、警察署に設置する被害者支援連絡協議会において、被害者支援に係る関係機関・団体が緊密な連携を行い、また、ひょうご被害者支援センターとの連携を深め、幅の広い支援対策を積極的に推進し、社会全体で交通事故被害者をサポートする環境をつくる。

第2章 鉄道交通の安全

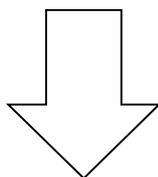
1. 鉄道事故のない三木を目指して

鉄道は市民生活に欠くことのできない交通手段であり、事故が発生すると、利用者に重大な支障をもたらすため、各種の安全対策が必要である。



2. 鉄道交通の安全についての目標

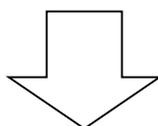
- ① 乗客の死傷者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死傷者数ゼロを目指す。



3. 鉄道交通の安全についての対策

<2つの視点>

- ① 重大な鉄道事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止



【講じようとする施策】<4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
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実

第1節 鉄道事故のない三木を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりではなく、被害が甚大となる。

このため、重大な鉄道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市民の鉄道に対する信頼をゆるぎないものとする必要がある。

1 鉄道事故の状況

本市においては、神戸電鉄が運行されている。

同電鉄における有責事故は、長期的に減少傾向にあり、本市においては平成3年から令和4年までの31年間発生していない。なお、平成30年3月に三木駅の駅舎で全焼する火災が発生したが、乗客及び駅利用者への被害は発生しなかった。

しかしながら、全国的には平成17年のJR西日本福知山線脱線事故や、JR東日本羽越本線脱線事故、平成28年の東京メトロホーム転落事故など、社会的にも大きな影響を与えた事故が依然として発生している。また、近年では、多発するゲリラ豪雨等により、自然災害に関するリスクも増加している。

2 交通安全計画における目標

前項のとおり、本市における鉄道事故は減少傾向にあるが、全国的には重大事故が依然として発生している。

一方で、近年は輸送量の伸び悩み等から、経営合理化の要請が強いられている状況である。こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死傷者数及び運転事故件数ゼロを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

前項のとおり、本市における鉄道事故は減少傾向にあるが、全国的には重大事故が依然として発生している。

この状況を鑑み、また、過去の事故から得られた知見をもとに総合的な視

点で、鉄道交通環境の整備、鉄道交通の安全に関する知識の普及、鉄道の安全な運行の確保、救助・救急活動の充実といった各種交通安全施策を推進していく。

2 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等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を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、自然災害へ対応するために、軌道や構造物等の集中豪雨等への対策の強化を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備を図りバリアフリー化を引き続き推進する。

また、プラットホームからの転落事故に対しては、内方線の設置や、列車とホームとの隙間縮小などの適切な安全対策を推進する。

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS設置等の運転保安設備の整備・充実を図る。また、正確な気象情報を迅速に把握するため、防災情報監視システムを整備する。加えて、事故・地震発生等の緊急時において、発報信号・緊急地震速報システムを整備することで情報を迅速に伝達し、乗務員が適切に対応できるよう列車無線等の通信装置の整備・高度化を促進する。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

事故の防止には、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、安全設備等の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく適確に提供する。

また、学校、沿線住民等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

重大な鉄道事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、緊急時の対応の充実を図る。万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。

ア 運転士の資質の保持

鉄道の乗務員に対する教育訓練体制と教育内容の充実を図り、成果の向上を目指す。

また、乗務員の適性の確保を図るため、科学的な適性検査を定期的実施するとともに、運転士の資質の向上を図るため、適正な資格検査や運転管理者による適切な教育及び労働環境の改善を促進する。

イ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

ウ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、国及び鉄道事業者において、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図る。

また、鉄道交通の輸送障害等による被害や社会的影響を軽減するため、ダイヤの乱れ、事故の発生等の際、列車の運行状況を的確に把握し、緊急連絡、乗客への適切な情報提供、迅速な応急復旧による運行の確保、応急輸送体制の充実など、迅速かつ適切な措置を講じられるよう運行管理体制の充実を図るとともに、乗務員等がその職務を十分に果たし、安全運転を確保できるよう、職場における安全管理を徹底するよう指導する。

(4) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

また、早期に応急手当を実施するため、鉄道事業に従事する職員の応急手当講習の受講を推進する。

参 考 資 料

1	年次別交通事故死傷者数	35
2	人身事故の路線別推移	37
3	死傷者の年齢別推移	38
4	傷者数の推移	39
5	死者数の推移	39
6	外国人人口・世帯数の推移	40
7	自転車乗用中の死傷者数の推移	40
8	人身事故の原因別(第1当事者)推移	41
	三木市交通安全対策会議	42

1 年次別交通事故死傷者数

(件、人、台)

	第1次交通安全計画中(旧三木市域)						第2次交通安全計画中(旧三木市域)					
	昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	計	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	計
人身事故件数	442	457	387	366	355	2,007	385	412	395	450	410	2,052
傷者数	601	599	512	511	470	2,693	515	502	513	567	521	2,618
死者数	7	8	8	4	14	41	7	3	10	6	5	31
自動車保有台数	15,760	16,651	19,571	20,554	21,634		23,214	24,390	26,680	29,434	31,692	
人口	42,643	45,760	49,188	52,545	55,588		59,232	62,653	65,567	67,943	69,959	
千台あたりの傷者数	38.1	36.0	26.2	24.9	21.7		22.2	20.6	19.2	19.3	16.4	
千人あたりの傷者数	14.1	13.1	10.4	9.7	8.5		8.7	8.0	7.8	8.3	7.4	

	第3次交通安全計画中(旧三木市域)						第4次交通安全計画中(旧三木市域)					
	昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	計	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年	計
人身事故件数	423	380	423	429	440	2,095	386	353	346	363	404	1,852
傷者数	532	472	527	558	540	2,629	495	448	431	479	492	2,345
死者数	8	10	4	5	5	32	10	7	7	7	7	38
自動車保有台数	33,605	35,279	37,496	39,408	41,182		42,699	43,854	45,207	46,974	49,143	
人口	71,480	72,357	73,068	73,512	73,921		73,881	74,116	74,493	75,505	76,616	
千台あたりの傷者数	15.8	13.4	14.1	14.2	13.1		11.6	10.2	9.5	10.2	10.0	
千人あたりの傷者数	7.4	6.5	7.2	7.6	7.3		6.7	6.0	5.8	6.3	6.4	

	第5次交通安全計画中(旧三木市域)						第6次交通安全計画中(旧三木市域)					
	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	計	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	計
人身事故件数	397	452	505	533	558	2,445	518	516	597	594	630	2,855
傷者数	453	515	613	637	680	2,898	626	663	722	748	797	3,556
死者数	6	14	11	12	13	56	6	3	7	4	3	23
自動車保有台数	51,157	52,761	54,003	55,056	57,004		59,289	60,684	61,405	61,923	62,114	
人口	77,174	77,446	77,400	77,734	78,378		78,661	78,612	78,272	78,083	77,584	
千台あたりの傷者数	8.9	9.8	11.4	11.6	11.9		10.6	10.9	11.8	12.1	12.8	
千人あたりの傷者数	5.9	6.6	7.9	8.2	8.7		8.0	8.4	9.2	9.6	10.3	

(件、人、台)

	第7次交通安全計画中(旧三木市域)						第7次交通安全計画中(吉川町と合併後の現三木市域)					
	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	計	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	計
人身事故件数	639	660	616	620	637	3,172	696	716	675	669	681	3,437
傷者数	828	818	791	774	785	3,996	904	886	866	842	845	4,343
死者数	6	6	5	3	5	25	6	6	8	4	5	29
自動車保有台数	64,082	64,321	64,531	64,523	65,426		71,253	71,656	71,960	71,735	72,956	
人口	76,643	76,340	75,938	75,493	75,042		96,061	85,866	85,384	84,858	84,343	
千台あたりの傷者数	12.9	12.7	12.3	12.0	12.0		12.7	12.4	12.0	11.7	11.6	
千人あたりの傷者数	10.8	10.7	10.4	10.3	10.5		10.5	10.3	10.1	9.9	10.0	

	第8次交通安全計画中(吉川町と合併後の現三木市域)						第9次交通安全計画中(吉川町と合併後の現三木市域)					
	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	計	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	計
人身事故件数	593	600	587	548	573	2,901	537	548	522	493	461	2,561
傷者数	768	761	735	695	710	3,669	651	676	629	648	611	3,215
死者数	6	8	7	6	1	28	3	4	2	2	0	11
自動車保有台数	76,799	77,755	74,613	73,974	73,877		75,286	74,837	74,650	75,062	73,674	
人口	83,791	83,194	82,736	82,178	81,569		80,952	81,408	80,497	79,838	79,324	
千台あたりの傷者数	10.0	9.8	9.9	9.4	9.6		8.6	9.0	8.4	8.6	8.3	
千人あたりの傷者数	9.2	9.1	8.9	8.5	8.7		8.0	8.3	7.8	8.1	7.7	

	平成28年～令和4年(吉川町と合併後の現三木市域)							
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	計
人身事故件数	450	421	398	398	316	281	288	2,552
傷者数	578	523	507	492	372	337	356	3,165
死者数	5	3	1	1	2	0	2	14
自動車保有台数	73,356	73,368	73,401	73,923	73,551	73,201	※	
人口	78,932	78,448	77,969	77,291	76,670	75,783	75,009	
千台あたりの傷者数	7.9	7.1	6.9	6.7	5.1	4.6	-	
千人あたりの傷者数	7.3	6.7	6.5	6.4	4.9	4.4	4.7	

※ 令和5年3月31日時点の数値を計上するため掲載できない

2 人身事故の路線別推移

(件)

路線	年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	合計	比率
国道175号		31	28	31	36	41	30	33	31	21	15	25	17	339	6.6%
国道428号		3	3	2	4	0	0	0	1	3	1	5	2	24	0.5%
小計		34	31	33	40	41	30	33	32	24	16	30	19	363	7.1%
県道加古川三田線		51	58	39	48	49	40	48	55	44	34	25	31	522	10.2%
県道三木三田線		42	46	45	40	39	42	41	34	30	29	23	29	440	8.6%
県道三木宍粟線		18	20	7	7	12	18	12	10	12	13	13	9	151	2.9%
県道西脇三田線		8	21	9	18	10	13	13	8	9	9	7	9	134	2.6%
県道神戸三木線		55	54	54	49	48	50	42	48	35	30	28	21	514	10.0%
県道神戸社加東線		12	6	6	8	13	7	8	13	4	6	10	7	100	1.9%
県道加古川小野線		2	1	4	3	4	3	1	7	6	3	0	0	34	0.7%
県道平野三木線		2	1	1	2	3	3	4	2	1	2	2	0	23	0.4%
その他の県道		47	33	33	39	29	41	34	39	37	27	30	30	419	8.2%
小計		237	240	198	214	207	217	203	216	178	153	138	136	2,337	45.6%
一般市道		241	242	255	213	194	174	161	145	166	127	102	119	2,139	41.7%
その他		25	35	36	26	19	29	24	21	30	20	11	14	290	5.7%
合計		537	548	522	493	461	450	421	414	398	316	281	288	5,129	100%

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

3 死傷者の年齢別推移

(人)

年齢 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	合計	比率
15歳以下	56	42	40	45	34	25	34	30	28	27	18	21	400	6.2%
16歳～24歳	105	115	95	85	87	71	72	69	75	42	48	58	922	14.4%
25歳～29歳	53	56	43	47	49	45	42	26	38	26	23	21	469	7.3%
30歳～39歳	110	118	102	110	102	91	74	89	80	49	60	56	1,041	16.3%
40歳～49歳	78	98	110	119	93	100	117	105	83	67	61	55	1,086	17.0%
50歳～59歳	78	75	71	69	88	77	67	69	58	60	42	54	808	12.6%
60歳～64歳	45	49	38	29	35	35	42	24	19	27	16	20	379	5.9%
65歳以上	129	127	132	146	123	139	78	96	112	76	69	73	1,300	20.3%
合計	654	680	631	650	611	583	526	508	493	374	337	358	6,405	100%

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

4 傷者数の推移

(人)

区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	23～27 合計	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	28～R4 合計	
傷者数（全年齢）	651	676	629	648	611	3,215	578	523	507	492	372	337	356	3,165	
傷者数（高齢者）	128	123	130	145	123	649	136	76	96	111	76	81	71	647	
高齢者比率	19.7%	18.2%	20.7%	22.4%	20.1%	20.2%	23.5%	14.5%	18.9%	22.6%	20.4%	24.0%	19.9%	20.4%	
年平均						643									452

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

5 死者数の推移

(人)

区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	23～27 合計	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	28～R4 合計	
死者数（全年齢）	3	4	2	2	0	11	5	3	1	1	2	0	2	14	
死者数（高齢者）	1	4	2	1	0	8	3	2	0	1	1	0	2	9	
高齢者比率	33.33%	100.00%	100.00%	50.00%	0.00%	72.73%	60.00%	66.67%	0.00%	100.00%	50.00%	0.00%	100.00%	64.29%	
年平均						2.2									2.0

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

6 外国人人口・世帯数の推移

(人、世帯)

区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
人口	957	966	973	927	949	1186	1345	1628	1887	1990	1990
世帯数	694	712	719	679	690	889	1040	1306	1507	1586	1586

※ 令和4年度については令和5年3月31日時点の数値を計上するため記載できない

7 自転車乗用中の死傷者数

(人)

区分 \ 年次	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
死者数	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
傷者数	65	62	64	42	58	38	45	44	47	46	40	34
合計	65	62	64	42	58	38	46	44	48	46	40	34

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

8 人身事故の原因別(第1当事者)推移

(件)

原因		年次												合計	比率
		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年		
車 両 違 反	信号無視	11	16	10	6	8	11	12	15	13	6	9	16	133	2.6%
	通行区分	25	33	16	19	20	14	21	21	19	19	15	15	237	4.6%
	最高速度違反	21	17	6	3	0	0	2	2	3	0	3	0	57	1.1%
	横断等禁止違反	37	36	34	29	24	24	28	27	21	11	14	12	297	5.8%
	追越し違反	8	2	8	10	9	5	6	5	1	1	4	3	62	1.2%
	右左折違反	29	25	23	16	20	20	17	13	18	17	16	17	231	4.5%
	優先通行違反	40	37	49	31	35	35	31	31	33	23	31	19	395	7.7%
	交差点の安全進行違反	19	33	22	13	10	11	7	9	10	17	10	12	173	3.4%
	歩行者妨害	25	30	34	20	19	23	18	17	21	15	17	22	261	5.1%
	指定場所一時不停止	67	59	38	49	55	49	44	50	41	40	28	31	551	10.7%
	酒酔い運転等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	安全運転義務違反	207	226	245	255	235	237	202	191	181	144	112	116	2351	45.8%
	その他	45	32	36	41	25	20	31	32	36	23	22	25	368	7.2%
歩 行 者	車両の直前直後横断	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.0%
	信号無視	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0.1%
	飛び出し	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0.1%
	その他	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	5	0.1%
合 計		537	548	522	493	461	450	421	414	398	316	281	288	5,129	100.0%

※ 数値は三木警察署管内数を示す。

三木市交通安全対策会議

三木市交通安全対策会議会長 三木市長 仲 田 一 彦

委 員

7名

該 当	摘 要	委員役職名	氏 名
第1号	国の関係行政機関の職員の内から市長が任命する者	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所 所長	竹 内 勇 喜
第2号	兵庫県の部内の職員の内から市長が任命する者	兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所 所長	木 村 浩 之
第3号	兵庫県警察の警察官の内から市長が任命する者	兵庫県三木警察署 署長	安 藤 徳 昭
第4号	部内の職員の内から市長が任命する者	三木市 副市長	合 田 仁
		三木市都市整備部 部長	友 定 久
第5号	教育委員会の教育長	三木市 教育長	大 北 由 美
第6号	消防本部の長	三木市 消防長	林 一 成

特別委員

2名

摘 要	特別委員役職名	氏 名
陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員の内から市長が任命する者	西日本高速道路株式会社関西支社 神戸高速道路事務所 所長	辻 孝 憲
	神戸電鉄株式会社鉄道事業本部 運輸部運輸課鈴蘭台駅 駅長	伊 藤 貴 樹

幹 事

9名

摘 要	委員の所属する事務所の職員	氏 名
委員の属する機関の職員の内から市長が任命する者	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所 総括保全対策官	雲丹亀 和 博
	兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所道路第2課 課長	松 下 彰 夫
	兵庫県三木警察署交通課 課長	船 城 仁
	三木市市民生活部 部長	安 福 昇 治
	三木市市民生活部生活環境課 課長	大 塚 芳 徳
	三木市都市整備部道路河川課 課長	小 紫 一 磨
	三木市都市整備部都市政策課 課長	前 田 和 久
	三木市教育委員会学校教育課 課長	田 中 智 美
	三木市消防署救急救助課 課長	大 東 成 吉