

第 11 次

姫路市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

(案)

姫路市交通安全対策会議

ま え が き

昭和 20 年代後半から昭和 40 年代半ば頃にかけて、モータリゼーションの急速な進展に伴い、全国の道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。こうしたことを背景に、国においては交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に「交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)」が制定された。法の規定に基づき、昭和 46 年度以降、国においては交通安全基本計画を、兵庫県と本市においては交通安全計画をそれぞれ 10 次にわたって作成し、国、県、市及び関係団体等が一体となって各般にわたる対策を強力に実施してきた。

この結果、本市の交通事故情勢は、「第一次交通戦争」の時期である昭和 45 年の交通事故死者数 85 人から比較すると、令和 2 年の交通事故死者数は 15 人とピーク時の 18% 以下まで減少し、交通事故死傷者数については過去最少まで減少している。

これは、長年にわたる国、県、市及び関係団体はもとより、全市民を挙げた不断の努力が実を結んだものであると考えられる。

しかしながら、道路交通にあつては「第 10 次姫路市交通安全計画」の期間中の交通事故死者数は、平成 27 年の過去最少の 12 人から微増傾向にある他、日常生活に支障が残る重傷の道路交通事故なども未だに後を絶たない状況にある。

また、鉄道(軌道を含む。以下同じ。)交通では、大量・高速輸送システムが進展しており、一度交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常に潜んでいる。

交通事故の根絶は、国、県、市及び関係団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、「安全で安心して暮らせる交通事故のない姫路」を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、関係する諸施策を着実に推進していかなければならない。

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 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に、本市の区域において実施すべき陸上交通の安全確保や対策に関する施策を取りまとめたものである。

この交通安全計画に基づき、本市及び関係団体においては、国の関係行政機関、県と緊密に連携し、交通の状況や地域の実情に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路の安全	2
第1節 基本的な考え方	3
1 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保	3
2 歩行者の安全確保	3
3 自転車の安全確保	3
4 地域の実情を踏まえた施策の推進	3
5 役割分担と連携強化	4
6 交通事故被害者等の参画と協働	4
7 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	4
第2節 道路の安全についての目標	5
1 道路交通事故の現状等	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 交通安全計画における目標	9
2 踏切事故の現状等	9
(1) 踏切事故の現状	9
(2) 近年の踏切事故の特徴	9
第3節 道路の安全についての対策	11
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
(1) 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保	11
ア 高齢者	11
イ 子供	12
ウ 障害者	12
(2) 歩行者の安全確保	12
(3) 自転車の安全確保	12
(4) 生活道路における安全確保	13
(5) 踏切道における安全確保	13
(6) 先端技術の活用促進	14
(7) データ分析に基づくきめ細かな対策の推進	14
(8) 地域が一体となった交通安全対策の推進	14
2 講じようとする施策	15
(1) 道路環境の整備	15
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	15
イ 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	17
ウ 幹線道路における交通安全対策の推進	17
エ 交通安全施設等の整備事業の推進	20
オ 高齢者等の移動手段の確保・充実	22
カ 安心・安全な歩行空間の確保	22

キ	効果的な交通規制の推進	22
ク	自転車利用環境の総合的整備	23
ケ	高度道路交通システムの活用	24
コ	交通需要マネジメントの推進	25
サ	災害に備えた道路交通環境の整備	26
シ	総合的な駐車対策の推進	27
ス	道路交通情報の充実	28
セ	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
(2)	踏切道の交通環境の整備	31
ア	踏切道の立体交差化、構造改良等の整備の推進	31
イ	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	31
ウ	踏切道の統廃合の促進	31
エ	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	31
(3)	交通安全思想の普及徹底	32
ア	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	32
イ	効果的な交通安全教育の推進	38
ウ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	39
エ	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	44
オ	市民の参画と協働の推進	45
(4)	安全運転の確保	45
ア	運転者教育等の充実	45
イ	安全運転管理の推進	47
ウ	事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	48
エ	交通労働災害の防止等	50
(5)	車両の安全性の確保	51
ア	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	52
イ	自動運転車の安全対策・活用の推進	53
ウ	自動車アセスメント情報の提供等	54
エ	自動車の検査及び点検整備の充実	55
オ	リコール制度の充実・強化	56
カ	自転車の安全性の確保	56
キ	交通関係用品の安全性の確保及び向上	57
(6)	道路交通秩序の維持	57
ア	交通の指導取締りの強化等	57
イ	交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	58
ウ	暴走族等対策の推進	59
(7)	救助・救急活動の充実	60
ア	救助・救急体制の整備	60
イ	救急医療体制の整備	62
ウ	救急関係機関の協力関係の確保等	63

(8) 被害者支援の充実と推進	63
ア 自動車損害賠償保障制度の充実等	64
イ 損害賠償の請求についての援助等	65
ウ 交通事故被害者支援の充実強化	65
第2章 鉄道交通の安全	69
第1節 基本的な考え方	70
1 鉄道事故の状況等	70
(1) 鉄道事故の状況	70
(2) 近年の運転事故の特徴	70
2 交通安全計画における目標	70
第2節 鉄道交通の安全についての対策	72
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	72
2 講じようとする施策	72
(1) 鉄道交通環境の整備	72
ア 鉄道施設等の安全性の向上	72
イ 運転保安設備等の整備	72
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	73
(3) 鉄道の安全な運行の確保	73
ア 保安監査の実施	73
イ 運転士の資質の保持	73
ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用	73
エ 気象情報等の充実	74
オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	74
カ 運輸安全マネジメント評価の実施	74
キ 計画運休への取組	74
(4) 鉄道車両の安全性の確保	75
(5) 救助・救急活動の充実	75
(6) 被害者支援の推進	75
【用語解説】	76
本文中に下線を付している語句について、50音順に説明しています。	
資料	85

計画の基本理念

これまで10次にわたる交通安全計画に基づく取組は、交通事故死傷者数を過去最少にまで減少させるなどの成果を上げてきた。今後も引き続き、「安全で安心して暮らせる交通事故のない姫路」を目指して、次の3点を基本として、総合的、かつ計画的に道路交通安全対策に取り組むこととする。

【交通事故のない社会を目指して】

交通事故は減少傾向にあるものの、依然として発生し続け、多くの方が被害に遭われている。今後とも、安全で安心な姫路の実現に向けて、国、県、本市、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る。

【人優先の交通安全思想】

安全で安心な社会の実現には、高齢者、子供、障害者等の交通弱者への配慮や思いやりが不可欠である。道路交通においては、自動車に対して弱者の立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において、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となった方に対して、一人ひとりの被害の状況に応じた支援をすることが必要であり、施策を推進するに当たっては、「人優先」の交通安全思想を基本とする。

【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発生防止は、喫緊の課題である。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対応する必要がある。

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で安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。