

宍粟市交通安全計画（案）

平成 29 年度～平成 33 年度

宍 粟 市

ま え が き

車社会化の急速な進展により、昭和 20 年台後半から昭和 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った。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、昭和 46 年以降、国、県、市町において 9 次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関等と一体的に道路交通安全対策に取り組んできた。

この結果、兵庫県下では平成 27 年の交通事故死者数は 171 人と、最多であった昭和 44 年の 740 人から約 76%もの大幅な減少となっているとともに、死傷者数も 35,374 人と、最多であった昭和 45 年の 55,491 人から約 36%の減少となっている。

宍粟市においては、平成 27 年の死傷者数は 205 人となっており、平成 18 年の死傷者数 352 人から 10 年間で約 4 割減少している。一方で、交通事故による死亡事故は、この 10 年間で平成 25 年を除いて毎年発生している状況となっている。

近年、高齢運転者が加害者となる重大な事故が全国的に増加している中、平成 29 年 3 月に改正施行された道路交通法では、高齢運転者の認知症対策が強化されている。

また、登校中の児童等が巻き込まれる痛ましい事故も全国的に発生しており、子どもの安全確保の取組みも重要な課題となっている。

さらに、兵庫県では平成 27 年に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、自転車の安全利用と損害賠償保険等の加入義務化が明記されている。

このような背景のもと、今後においても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まちづくりを推進するため、国、県、関係機関、市民が一体となって、交通安全対策に取り組んでいかなければならない。

このことから、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間に実施すべき陸上交通の安全に関する施策を取りまとめた宍粟市交通安全計画を策定する。

目 次

第1章 道路交通の安全についての目標	1
第2章 道路交通における安全対策	
第1節 今後の道路交通安全対策の方向性	
【視点①】高齢者の安全確保	4
【視点②】子ども等の安全確保	4
【視点③】自転車利用者の安全確保	4
第2節 道路交通安全の施策	
【柱①】地域づくり、人づくりによる交通安全	
(1) 市民総参加でつくる交通安全	5
(2) 高齢者の安全確保の推進	6
(3) 子ども等の安全確保の推進	7
(4) 自転車利用者の安全確保の推進	7
(5) 飲酒運転の根絶	8
(6) 普及啓発活動の推進	9
(7) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
【柱②】道路環境づくりによる交通安全	
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	11
(3) 交通安全施設の整備推進	12
(4) 公共交通機関利用の促進	12
(5) 災害等に備えた道路交通環境の整備	12
(6) その他の交通環境の整備	13
資料編	14

第1章 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

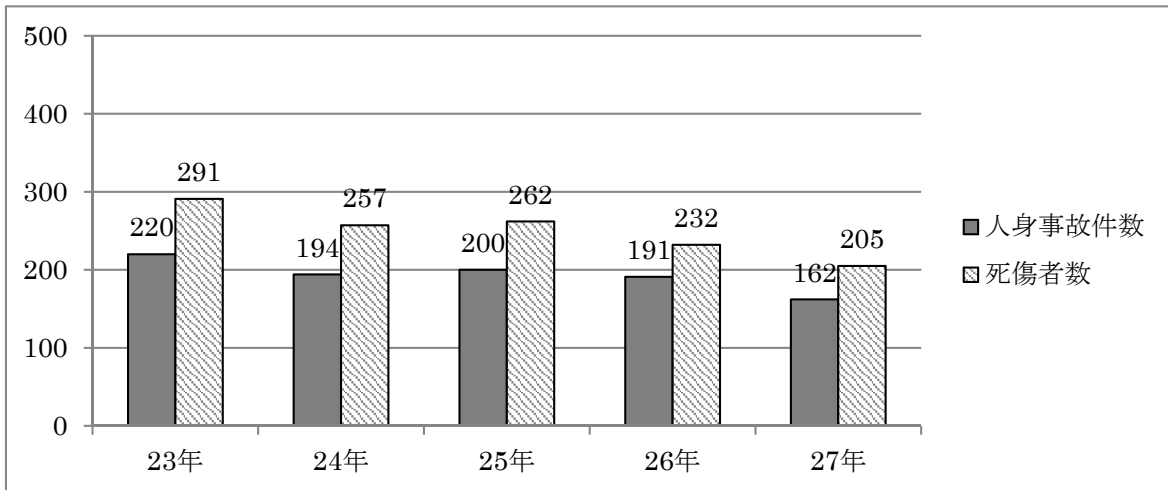
(1) 道路交通事故の現状

県内の交通事故による死傷者数は、平成23年44,298人に対して平成27年には35,374人と、5年間で約2割減少しており、兵庫県交通安全計画（第9次）における目標の42,000人以下を達成した。

また、本市の交通事故による死傷者数についても、平成23年291人に対して平成27年には205人と減少傾向にある。

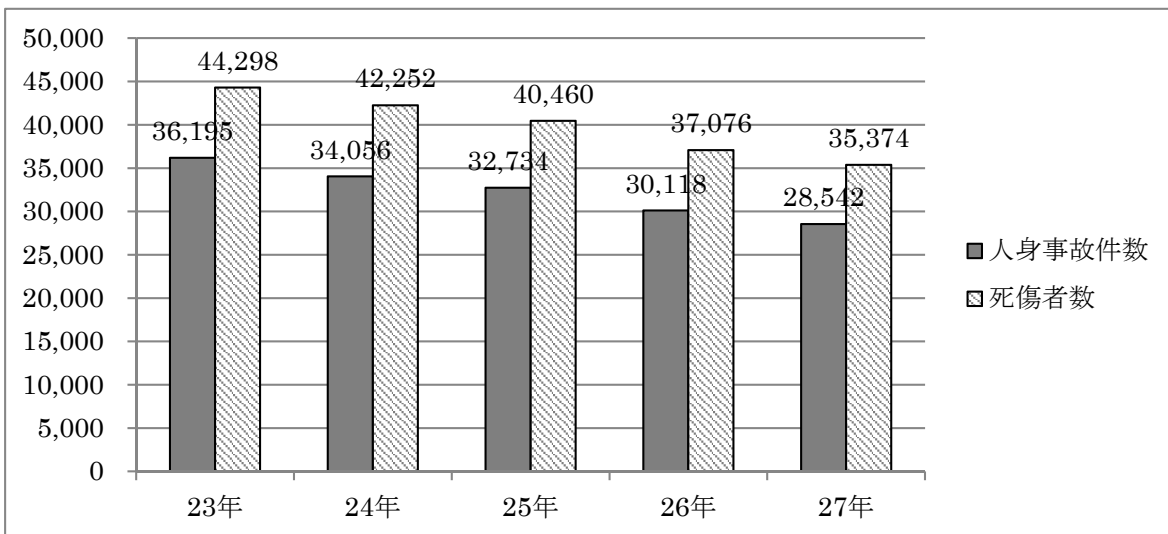
しかしながら、県下の傾向として、近年、高齢者人口の増加やシートベルト着用率等の頭打ち、飲酒運転による交通事故件数の下げ止まりなどにより、交通事故件数や死傷者数の減少幅が小さくなっているほか、全国的に高齢運転者による事故が増加し社会問題となっている。

【市内の交通事故の推移】



※兵庫県警察本部：交通年鑑

【県内の交通事故の推移】



※兵庫県警察本部：交通年鑑

(2) 交通事故の特徴

- ① 年齢別の交通事故死傷者数をみると、本市における高齢者の割合は2割を超えており、県下の割合と比較すると1割程度高い状況となっている。また、市内の15歳以下の割合は、平成25年に全体の1割を超えたが、ほぼ横ばい状況となっている。

【市内の年齢別交通事故死傷者数】

年別 \ 区分	死傷者数	15歳以下	16歳～64歳	65歳以上
平成 23年	291	17 (5.8%)	208 (71.5%)	66 (22.7%)
平成 24年	257	16 (6.2%)	186 (72.4%)	55 (21.4%)
平成 25年	262	33 (12.6%)	184 (70.2%)	45 (17.2%)
平成 26年	232	13 (5.6%)	171 (73.7%)	48 (20.7%)
平成 27年	205	13 (6.3%)	137 (66.8%)	55 (26.8%)

※兵庫県警察本部：交通年鑑

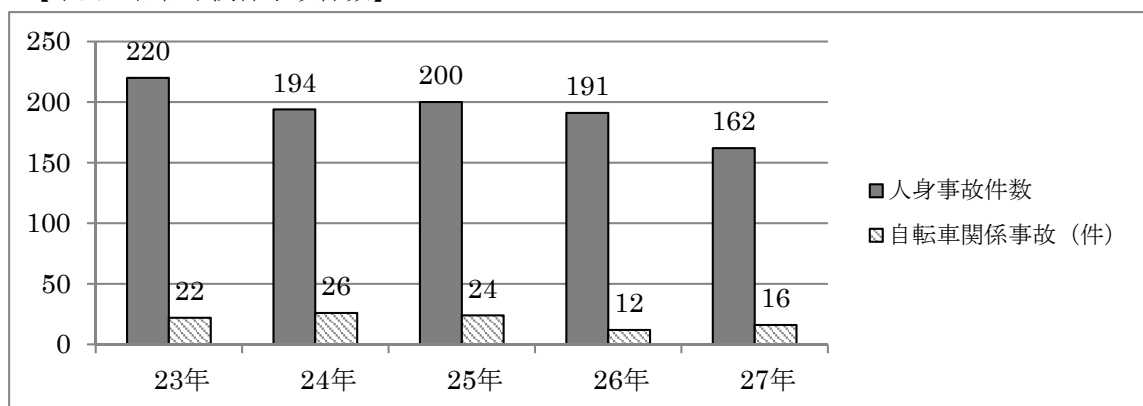
【県内の年齢別交通事故死傷者数】

年別 \ 区分	死傷者数	15歳以下	16歳～64歳	65歳以上
平成 23年	44,298	3,335 (7.5%)	34,554 (78.0%)	6,409 (14.5%)
平成 24年	44,252	3,371 (7.6%)	32,783 (73.6%)	6,098 (13.8%)
平成 25年	40,460	3,072 (7.6%)	31,260 (77.3%)	6,128 (15.1%)
平成 26年	37,076	2,567 (6.9%)	28,582 (76.9%)	5,927 (16.0%)
平成 27年	35,374	2,447 (6.9%)	27,109 (76.6%)	5,818 (16.5%)

※兵庫県警察本部：交通年鑑

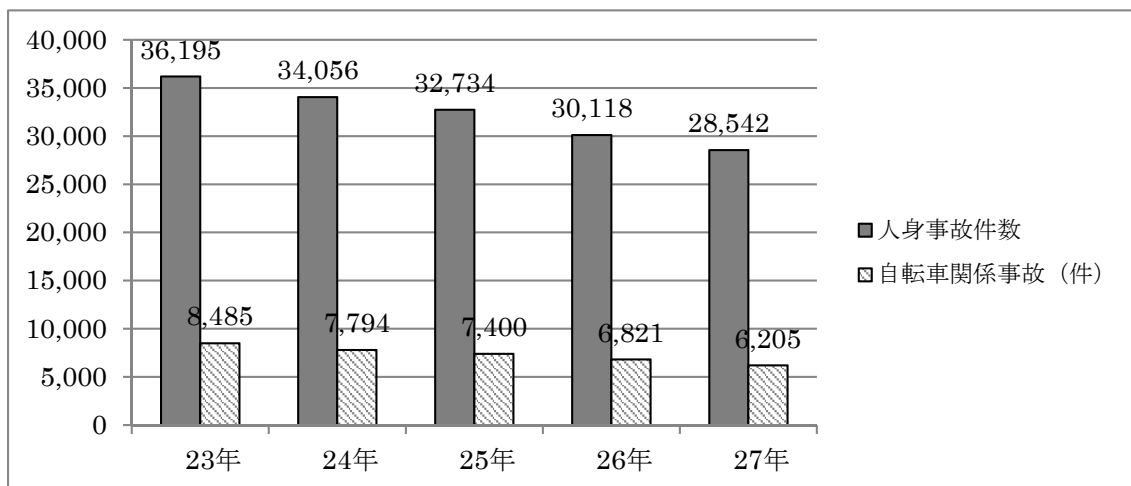
- ② 自転車に関係する交通事故の発生件数をみると、市内における自転車事故は人身事故件数の約1割程度で推移しており、県下の自転車事故の割合よりも低い状況となっている。

【市内の自転車関係事故件数】



※兵庫県警察本部：交通年鑑

【県内の自転車関係事故件数】



※兵庫県警察本部：交通年鑑

（３）道路交通安全における重点事項

交通事故件数は減少傾向にあるものの、少子高齢化が進行する中、高齢者がいつまでも地域で安心して生活できるための交通安全対策や将来の宍粟市を担う子どもたちの安全を確保するための交通安全対策に重点をおきながら、さらなる交通事故の抑制を図っていく。

また、平成 27 年に県で施行された「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、「自転車利用者」の交通安全対策についても推進していく。

（４）交通安全計画における目標

交通安全計画の最終目標は、交通事故のない「安全で安心して暮らせるまち」であるが、早急にこの目標を達成することは困難であることから、本計画の期間である平成 33 年までに、次の数値を本市の抑止目標として取り組むものとする。

指標名	単位	H23	現状値 (H27)	減少率	目標値 (H33)
交通事故発生件数	件/年	1,640	1,275	22%	995
交通事故死傷者数	人/年	291	205	30%	144
交通事故死者数	人/年	0	2		0

※目標値については、平成 23 年から平成 27 年までの 5 年間における交通事故発生件数、交通事故死傷者数の推移を基に設定した。

【参考：兵庫県交通安全計画における目標】

指標名	単位	現状値 (H27)	目標値 (H32)	減少率
交通事故死傷者数	人/年	35,374	32,000	10%
交通事故死者数	人/年	171	130	24%

第2章 道路交通における安全対策

第1節 今後の道路交通安全対策の方向性

ひとたび交通事故が発生すると、被害者も加害者も生活が一変することとなることから、その交通事故防止に対して、市民、地域、事業者、行政等が一体となって対策を進める必要がある。

そのため、ソフト面では、市民一人ひとりの交通安全意識を高めていく取組み、とりわけその実現に向けた啓発、教育や実践的な訓練等が重要であり、地域や関係機関等との連携と協力で推進していくこととする。ハード面では、市民を交通事故の惨禍から守るための道路環境の改善を図る必要がある。これらの達成のため、通学路の安全点検や視距改良などの計画的な実施を推進し、「人優先」の考えのもと、地域の実情に応じた対策を講じていく。

いずれにしても、一人ひとりの心がけや地域などの主体的な活動が成果を生む大きな要素であり、県民運動の推進項目に沿って、年間を通した取組みを地域ぐるみで推進していくことも重要となっている。

このことを基本的な考え方とする中で、本計画の重点項目である、「高齢者」「子ども」「自転車利用者」の安全確保について、次の視点によりその対策を推進していくものとする。

【視点①】高齢者の安全確保

交通事故死傷者の高齢者の割合は2割を超えており、高齢化の進行により今後も増加していくことが懸念されることから、高齢者が安全に外出できるようなきめ細やかな交通安全対策を講じていく。

また、高齢運転者が第1当事者となる自動車事故が全国的にも大きな問題となっていることから、特に高齢運転者の自動車運転に関わる交通安全対策を新たに講じていく。

【視点②】子ども等の安全確保

登校中の児童の列に車が突っ込み尊い命が奪われるなど痛ましい事故が全国的に発生している。安心して出歩ける交通社会の実現を図るためには、自動車等に比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が重要であり、特に子どもをはじめ、高齢者や障がいのある人にとって身近な道路、歩道の安全性を高める取組みが求められる。

このことから、「人優先」の考えを中心的な視点として、通学路をはじめとする市内道路の安全確保のための道路整備を進める必要があるとともに、地域で子どもを守るという意識の高揚が不可欠であり、その啓発と見守りなど実践的な取組みを進めるとともに、全体的な歩行者の安全確保対策を推進していく。

【視点③】自転車利用者の安全確保

自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる。

自転車利用者は自動車運転者と比較して、交通ルールや交通マナーの習得機会が少ない状況であることから、自転車に関する交通安全教育の充実を図る必要がある。このことから、市では、小中学校を対象に自転車交通安全教室を実施しているが、実際の自転車事故を再現する参加体験型の交通安全教育の導入を検討するなど、自転車がもつ危険性や交通ルール等の習得を図っていく。

さらに、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」の施行で、自転車利用者の損害賠償保険等への加入が義務付けされたことから、様々な機会や手段を通じて積極的に保険加入を促進していく。

第2節 道路交通安全の施策

ソフト面の施策で構成する「地域づくり、人づくり」による交通安全対策と、ハード面の施策で構成する「道路交通環境づくり」による交通安全対策を柱とする中で、それぞれにおいて、重点項目である3つの視点を意識した取組みを進めていく。

【柱①】地域づくり、人づくりによる交通安全

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として捉え、行動することが重要であることから、市民の自発的な参加を支援するとともに、交通安全施策や交通事故発生状況などの情報を積極的に発信していく。

また、重点事項である高齢者、子ども等の安全確保、自転車利用者の安全確保について、地域や関係機関、団体と連携し推進していく。

(1) 市民総参加でつくる交通安全

① 交通安全の日における活動の推進

県民運動で定める交通安全の日を、市民一人ひとりが交通安全について考え、行動できるきっかけとなるよう、関係機関や団体等と連携した取組みを行う。

【取組内容】

- 関係機関、団体等との協働による街頭指導
- 地域安全まちづくり推進委員、子ども見守り隊の防犯活動との連携による交通事故防止
- 家庭、学校、職場等における交通安全についての話し合いの機会の創出

県民運動交通安全の日

運動名	期日	内容
交通安全意識を高める日	四季の運動の初日	より多くの県民が参加できるような交通安全行事の開催と、各種広報媒体を活用した啓発活動を強力に推進する日
高齢者交通安全の日	毎月15日	高齢者の交通安全について考え、実践する日
シートベルト・チャイルドシート着用啓発強化の日	毎月15日	シートベルト等の着用の徹底、正しい取付けを訴えるなど、着用啓発を強化する日
みんなで迷惑駐車をなくする日	毎月1日	県民の参画と協働により、違法・迷惑駐車の一掃を図る日

② 交通安全活動に関する情報提供の推進

交通安全に対する理解を深め、交通安全に関する活動への関心と自発的な参加を促すために、交通安全の取組みや事故防止に関する情報などを積極的に提供する。

【取組内容】

- 県警広報誌（交通安全かわら版、宍粟の道など）による情報提供
- 広報しろう、しーたん通信、しろうチャンネル、しろう防災ネットを活用した交通安全運動の取組みなどの積極的周知

③ 交通安全運動実施団体等への支援

【取組内容】

- 宍粟交通安全自家用自動車協会への支援

一般ドライバーを会員とした宍粟交通安全自家用自動車協会は、地域における交通安全の中核として、交通安全運動をはじめ、交通安全教育や広報等様々な活動を展開するなど、重要な使命と役割を担っている。このことから、積極的に交通安全活動が展開できるよう、必要な支援と連携を図る。

宍粟交通安全自家用自動車協会の主な活動内容

○街頭交通安全キャンペーンの実施	○交通安全ポスター募集事業
○通学路等における歩行誘導	○シートベルト・チャイルドシート着用率調査の実施
○小中学校における歩行・自転車教室の実施	○広報事業（のぼり旗掲出・広報誌発行など）
○高齢者交通安全教室の実施	○各種イベントでの啓発活動

- 地域交通安全活動推進委員協議会への支援

兵庫県警察から委嘱された委員で構成される地域交通安全活動推進委員協議会は、地域における道路交通に関するモラルを向上させ、交通安全の確保について住民の理解を深めるための諸活動のリーダーとしての役割を担っている。

このことから、地域交通安全活動推進委員協議会の活動に対し、引き続き支援を行っていく。

地域交通安全活動推進委員協議会の主な活動内容

○ロードレース大会における交通安全普及啓発活動
○夏祭りイベントにおける交通安全普及啓発活動
○小学校と連携した交通安全施設清掃活動

④ 市民参加型交通安全対策の推進

宍粟市通学路交通安全プログラムに基づき、通学路安全推進協議会による通学路の点検を行う中で、危険箇所等の解消を図っていく。

【取組内容】

- 中学校区ごとの定期的な一斉点検の実施
- 学校規模適正化等、通学路の条件変更における個別点検の実施
- 点検結果に基づく危険箇所等の解消整備

(2) 高齢者の安全確保の推進

加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者や運転者としての交通行動に影響を及ぼすということを

自身が理解し、高齢者が安全交通を実践できる取組みを進めていく。

① 自動車運転免許自主返納制度の周知と支援

【取組内容】

- 75歳以上高齢運転者の運転免許制度の積極的周知
- 自動車運転免許自主返納者に対する優遇措置の周知
- 自動車運転免許自主返納者に対する支援措置の実施

高齢者の運転免許自主返納状況

	返納者数
平成 25 年	43
平成 26 年	93
平成 27 年	129

※宍粟警察署調べ（宍粟警察署手続き分）

② 講座等を活用した交通安全の推進

- 高齢者大学、老人クラブ活動における交通安全教室の実施
- 交通安全をテーマとした出前講座の実施

③ 高齢者宅訪問における交通安全の推進

- 福祉事業による高齢者個別訪問時における交通危険箇所等の周知や反射材の配布

(3) 子どもの安全確保の推進

① 関係機関・団体等との連携・協力による安全確保

【取組内容】

- 学校、PTA、子ども見守り隊、自治会、交通安全協会など関係機関・団体が一体となって、通学路における子どもの見守り活動を実施するとともに、見通しの悪い場所や交差点などの箇所について、子どもが安全に通行できるよう指導を行う。

(4) 自転車利用者の安全確保の推進

自転車については、自動車と同様に「車両」であるとの認識のもと、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの周知に取り組むとともに、自転車利用者の自転車賠償保険等への加入義務化について、周知と加入の促進を図っていく。

① 自転車交通安全教室の実施

【取組内容】

- 市内小中学校を対象とした、参加・体験型の自転車交通安全教室の実施
- 高齢者グループ等を対象とした自転車交通安全教室の実施
- 自転車も車両であるとの意識付けを図るため、自転車運転免許証交付の取組みを推進

② 自転車損害賠償保険等への加入促進

【取組内容】

- 広報しろう、しーたん通信等の媒体を活用した保険加入の必要性の周知徹底
- 学校、事業所、自治会等を通じた加入の普及啓発
- 街頭キャンペーンでのチラシ配布等による周知徹底

③ 自転車の点検整備の促進

【取組内容】

- 交通安全教室において、日常点検実施の習慣化、自転車安全整備店における定期的な点検・整備を呼びかけ、自転車点検整備意識の徹底を図る。
- 日常点検表を作成し、自転車安全利用の意識を高める。

④ 反射材の普及促進

【取組内容】

- 夕暮れ時や夜間における自転車の交通事故防止を図るため、明るい服装や反射材の効果について、自転車交通安全教室をはじめ様々な機会を通して周知徹底を行うほか、適切な反射性能を有する製品の情報提供を行う。

⑤ 自転車乗車用ヘルメットの着用推進

【取組内容】

- 転倒時に自ら防御姿勢をとることが困難な幼児・児童等が転倒事故の際に頭部を負傷するリスクが高いことから、自転車交通安全教室や学校における保護者懇談会などでヘルメット着用による被害軽減効果について理解を深めながら着用の徹底を図る。

(5) 飲酒運転の根絶

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等の周知を図る取組みを進めていく。

① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

【取組内容】

- 職場や家庭で話し合いの機会を創出するための、広報等の媒体を活用した啓発運動の実施

② 飲酒運転追放「三ない運動」の展開

【取組内容】

- 警察をはじめとする関係機関や地域と連携した「ハンドルキーパー運動」の推進
 - 自転車による飲酒運転が違法であることの周知徹底のための啓発
 - 飲酒運転を「しない」「させない」ための公共交通機関利用の促進
- ※飲酒運転追放「三ない運動」・・・酒を飲んだら車を運転しない、運転する時は酒を飲まない、運転する人は酒を飲ませない

※ハンドルキーパー運動・・・自動車仲間と飲食店などへ行く場合に、お酒を飲まない人を決め、その人が仲間を自宅まで送り届ける運動

(6) 普及啓発活動の推進

① 「ストップ・ザ・交通事故」 県民運動の推進

【取組内容】

- 毎年度定められる県民運動実施要綱に基づき、市交通対策委員会で取り組む内容を確認する中で、関係機関・団体等が一体となった事業展開を図る。
- 県民運動実施要綱で定められた「年間を通した運動」「期間を定めて行う運動」「日を定めて行う運動」について、警察や交通安全協会等と連携しながら、それぞれのテーマに沿って地域や市民一人ひとりの交通安全意識の醸成を図るための啓発活動を実施する。

② 交通安全に関する広報の推進

【取組内容】

- 警察、交通安全協会等と連携した街頭キャンペーンを実施し、運転者や歩行者に対して交通安全意識の普及啓発を図る。
- 市の広報誌や、警察、交通安全協会等の発行誌に市内の交通安全の取組みを積極的に掲載し、地域や市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高める。

街頭キャンペーン実施状況 (H27)

	春の全国交通安全運動期間	夏の交通事故防止運動期間	秋の全国交通安全運動期間	年末の交通事故防止運動期間
実施回数 (箇所数)	2	3	10	2

※宍粟市調べ

③ 交通事故相談活動の周知

【取組内容】

- 交通事故に伴う話し合いの進め方、損害賠償や保険請求手続きなどの問題などに適切に対応するため、県が開設している「交通事故相談所」について広く周知を図る。

(7) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の実施

心身の発達段階、地域の実情に応じた基本的な交通ルールや交通マナーを守ろうとする態度の習得及び日常生活において道路を安全に通行するために必要な基本的技能・知識の習得を推進する。

【取組内容】

- 警察、交通安全協会と連携した、幼稚園、保育所及びこども園を対象とした交通安全教室（うさちゃんクラブ）の継続的取組み
- 紙芝居や視聴覚教材等を活用したわかりやすい交通安全教育の実施
- 保護者の交通安全に対する意識を高めるための、親子交通安全教室の実施

② 児童に対する交通安全教育の実施

歩行者及び自転車利用者として必要な技能・知識を習得させ、交通ルールを守り交通マナーに基づいて安全に道路を通行できるように危険予知や危険回避をする能力の育成を推進する。

【取組内容】

- 小学校を対象とした、参加・体験型の歩行及び自転車交通安全教室の実施
- 児童だけでなく保護者にも日常生活における交通安全意識の高揚を図るための、交通安全に関するリーフレット等の配布
- 自転車も「車両」であるとの意識付けを図るための、自転車運転免許証交付事業の実施
- 地域、学校、交通安全協会や地域防犯グループなど関係機関・団体と連携した通学路における安全指導

③ 中学生・高校生に対する交通安全教育の実施

自転車で安全に通行するために必要な技能と知識の習得、思いやりや他人の安全、自転車賠償保険等の加入の必要性について意識が高まる取組みを推進する。

【取組内容】

- 自転車の安全利用、自動車等の特性、危険の予測と危険回避、標識等の意味の習得を目的とした交通安全教室の実施
- 学校懇談会等における保護者への交通安全啓発の実施
- 交通安全意識の高揚のための街頭キャンペーンへの参加の促進
- 地域、学校、交通安全協会など関係機関・団体と連携した通学路における安全指導

④ 成人に対する交通安全教育の実施

運転者としての社会的責任の自覚、交通安全意識や交通マナーの向上に向けた取組みを推進する。

【取組内容】

- 社会人を対象とした交通安全出前講座を実施し、後部座席を含めた全てのシートベルト着用や運転中の携帯電話等の使用禁止などについて教育の徹底を図る。
- 各事業者や職場における交通安全研修会の実施促進

⑤ 障がいのある人に対する交通安全教育の実施

障害の程度や種類により、交通行動や危険認識等の知識に差があることに留意しながら、交通ルール等の知識の習得に向けた取組みを推進する。

【取組内容】

- 障がいのある児童生徒の、障害の程度や種類に応じた交通安全教室の実施
- 交通安全教育時における手話や字幕入りのビデオの活用推進

【柱②】道路交通環境づくりによる交通安全

交通事故の防止と交通の円滑化を図るためには、歩行者と自転車、自動車との分離がされた道路交通環境の整備が必要である。

このことから、生活道路や通学路、幹線道路において「人優先」の交通安全対策を推進する。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

【取組内容】

- 市街地、住宅密集地における、歩行者や自転車利用者の安全通行確保のための「ゾーン 30」の整備推進
- 道路改良による路側帯の設置・拡幅
- 道路標識の高輝度化等の整備促進
- 信号灯器のLED化の整備促進

② 通学路における交通安全対策の推進

【取組内容】

- 通学路安全点検結果に基づく道路改修、道路照明の修繕、安全施設の整備
- 中学校区単位における定期的な点検・計画・対策の実施

③ バリアフリー化の推進

【取組内容】

- 歩道幅員と平坦性の確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、高齢者や障害者を含むすべての人々が安心できる歩行空間の整備推進

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故危険箇所対策の推進

【取組内容】

- 事故の発生割合の大きい幹線道路の区間において、警察や道路管理者などの関係機関において事故抑止対策を検討する。
- 事故危険箇所において、次の対策を推進する。
 - ・信号機の新設、改良
 - ・道路標識の高輝度化
 - ・歩道整備
 - ・交差点改良
 - ・視距改良
 - ・防護柵、区画線整備
 - ・照明の設置など

② 道路改良による道路交通環境の整備

【取組内容】

- 交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な移動を確保するため、幹線道路の新設・改良、歩道等の交通安全施設の整備を促進する。
- 幅員狭小な道路においては、待避所設置や拡幅改良など通行支障箇所の早期解消に向けた整備を促進する。

(3) 交通安全施設の整備推進

① 交差点・カーブ対策の推進

【取組内容】

- 交通事故発生の危険性がある交差点・カーブ区間に対して、ドット線、視線誘導標、道路照明灯等の整備を推進する。
- 信号機のない交差点においては、ドット線、交差点クロスマークの設置、カラー舗装などによる交差点存在の明確化、線形の明確化を推進する。

(4) 公共交通機関利用の促進

① 市内生活交通バスの維持・広域路線との連携

【取組内容】

- 円滑で安全な道路交通を確保するため、自家用車に依存しない市内循環型生活交通バスの維持を図る。
- 高齢者をはじめとした交通弱者が利用しやすい運行頻度・時間、乗り継ぎの見直しや改善を図る。
- パークアンドライド駐車場の積極的PRにより、高速バスなどの公共交通利用への誘導を図る。

(5) 災害等に備えた道路交通環境の整備

① 災害発生等に備えた安全の確保

【取組内容】

- 地震、豪雨、豪雪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、道路の安全性の日常点検を実施するとともに、関係機関とともに迅速な対応ができるよう緊急補修体制を確立する。
- 特に、山間地域では、冬期における道路の積雪により通勤や通学など道路交通に支障をきたすおそれがあることから、道路管理者における除雪計画に基づいた除雪作業により道路交通の安全確保を図る。
- 道路橋長寿命化修繕計画に基づき、老朽化した橋梁の点検及び補修対策を実施し、安全な道路交通の確保を図る。

② 災害発生時における交通規制等

【取組内容】

- 災害発生時は、救命救急活動や消火活動、物資の輸送のための緊急輸送道路の確保が必要となることから、宍粟市地域防災計画に基づき、緊急車両の通行を円滑にするための交通規制を実施する。
- 異常気象時等における道路交通の危険を防止するため、通行禁止や迂回措置などの交通規制を、警察等関係機関との協力のもと適切に実施する。

(6) その他の交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等

【取組内容】

○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、占有物件等の維持管理の適正化について指導を行う。

○不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、必要かつ適切な措置を講ずることによりその排除、撤去を行うとともに、「道路ふれあい月間」等を中心に、不法占有物件等の防止を図るための啓発活動を行う。

○道路の掘り返しの抑制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、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調整する。

② 暴走行為をさせないための環境づくり

【取組内容】

○警察、少年補導員、青少年育成委員等の関係機関・団体と連携し、定期的な巡回やイベント時における巡回活動を実施し、暴走行為につながる非行の早期発見及び未然防止を図る。

③ 交通事故多発箇所等の調査・分析

【取組内容】

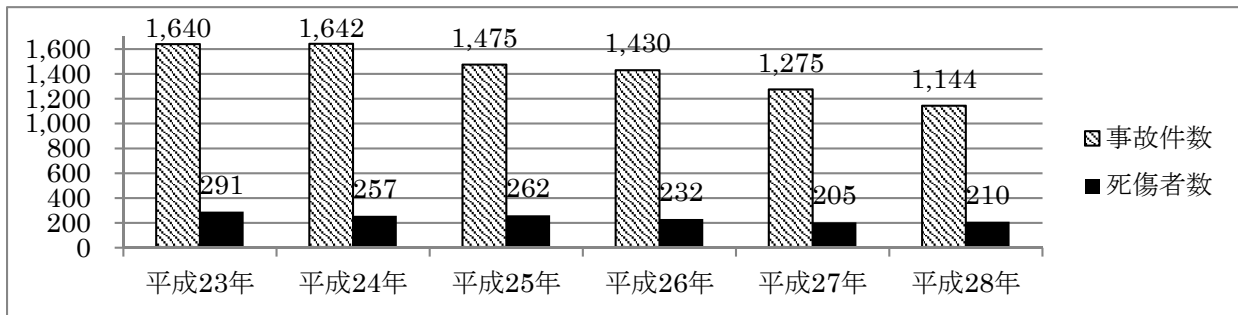
○交通事故が多発している箇所、もしくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所について、警察や道路管理者などの関係機関・団体と共同して現地診断を実施し、発生原因とその対策を検討し交通事故防止対策を講じていく。

【資料編】

(1) 交通事故件数

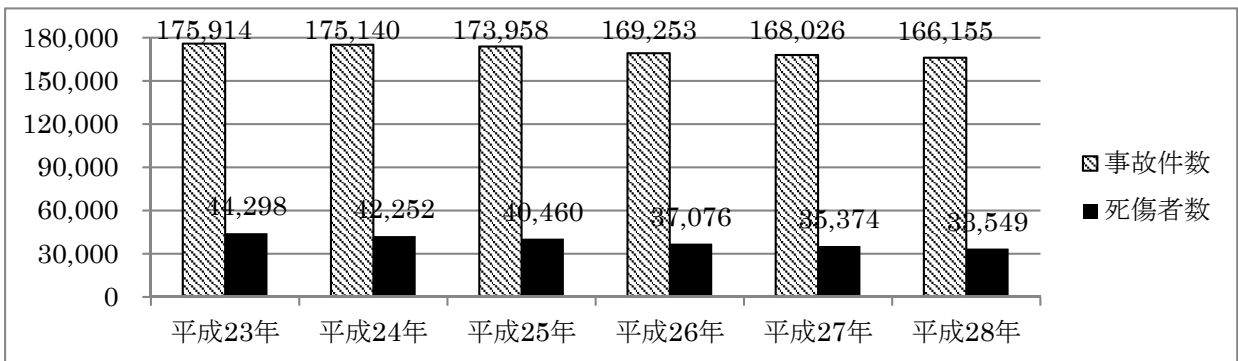
①市内

年別	区分	事故件数		死傷者数		
		うち人身事故	うち物損事故		うち死者数 (高齢者)	
平成 23 年		1,640	220	1,420	291	3(0)
平成 24 年		1,642	194	1,448	257	1(0)
平成 25 年		1,475	200	1,275	262	0(0)
平成 26 年		1,430	191	1,239	232	3(2)
平成 27 年		1,275	162	1,113	205	2(2)
※参考 平成 28 年		1,144	163	981	210	2(1)



②県内

年別	区分	事故件数		死傷者数		
		うち人身事故	うち物損事故		うち死者数 (高齢者)	
平成 23 年		175,914	36,195	139,719	44,298	198(94)
平成 24 年		175,140	34,056	141,084	42,252	179(87)
平成 25 年		173,958	32,734	141,224	40,460	187(103)
平成 26 年		169,253	30,118	139,135	37,076	182(103)
平成 27 年		168,026	28,542	139,484	35,374	171(84)
※参考 平成 28 年		166,155	27,340	138,815	33,549	152(80)



市内の交通事故件数は、平成 23 年から平成 27 年の 5 年間で 365 件減少しており減少率は 22% となっています。死傷者数は 5 年間で 86 人減少しており、減少率は 30% となっています。

交通事故における死者は、平成 25 年を除いて毎年発生しており、平成 27 年は 2 名（高齢者）となっています。

県内の交通事故件数は、5 年間で 7,888 件減少しており、減少率は 4% となっています。死傷者数は 5 年間で 8,924 人減少しており、減少率は 20% となっています。

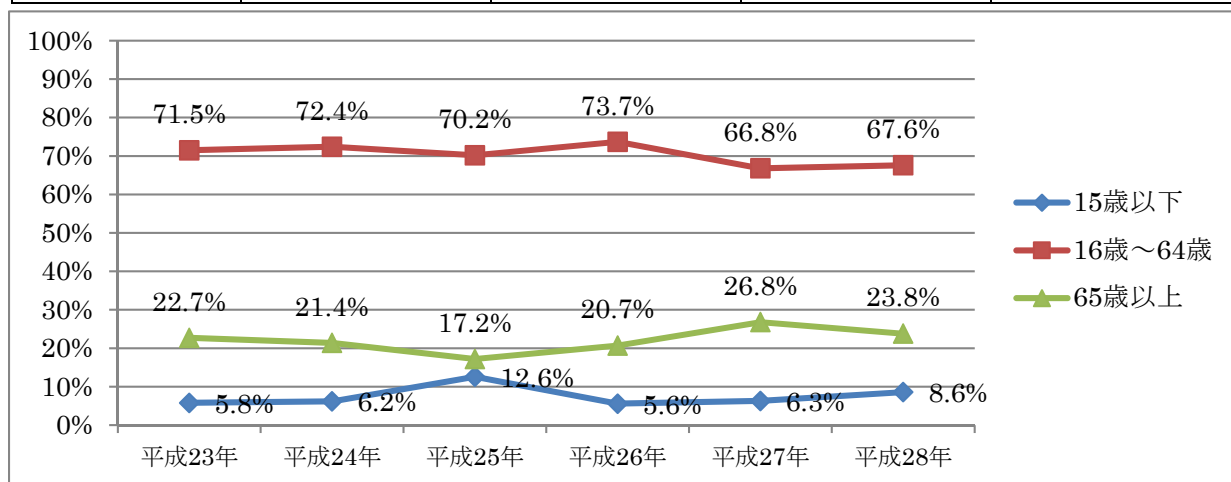
県内の交通事故における死者数は、平成 23 年から 5 年間で 27 人の減少となっており、約半数が高齢者となっています。

(2) 年齢別交通事故死傷者数

①市内

() は構成比

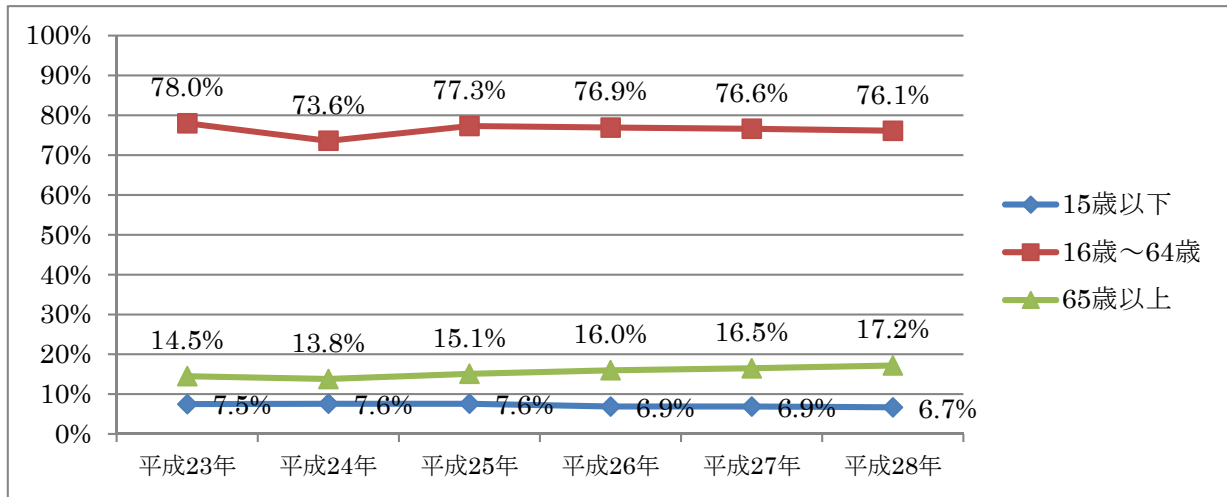
年別 \ 区分	死傷者数	15 歳以下	16 歳～64 歳	65 歳以上
平成 23 年	291	17 (5.8%)	208 (71.5%)	66 (22.7%)
平成 24 年	257	16 (6.2%)	186 (72.4%)	55 (21.4%)
平成 25 年	262	33 (12.6%)	184 (70.2%)	45 (17.2%)
平成 26 年	232	13 (5.6%)	171 (73.7%)	48 (20.7%)
平成 27 年	205	13 (6.3%)	137 (66.8%)	55 (26.8%)
※参考 平成 28 年	210	18 (8.6%)	142 (67.6%)	50 (23.8%)



②県内

() は構成比

年別 \ 区分	死傷者数	15 歳以下	16 歳～64 歳	65 歳以上
平成 23 年	44,298	3,335 (7.5%)	34,554 (78.0%)	6,409 (14.5%)
平成 24 年	44,252	3,371 (7.6%)	32,783 (73.6%)	6,098 (13.8%)
平成 25 年	40,460	3,072 (7.6%)	31,260 (77.3%)	6,128 (15.1%)
平成 26 年	37,076	2,567 (6.9%)	28,582 (76.9%)	5,927 (16.0%)
平成 27 年	35,374	2,447 (6.9%)	27,109 (76.6%)	5,818 (16.5%)
※参考 平成 28 年	33,549	2,245 (6.7%)	25,534 (76.1%)	5,775 (17.2%)



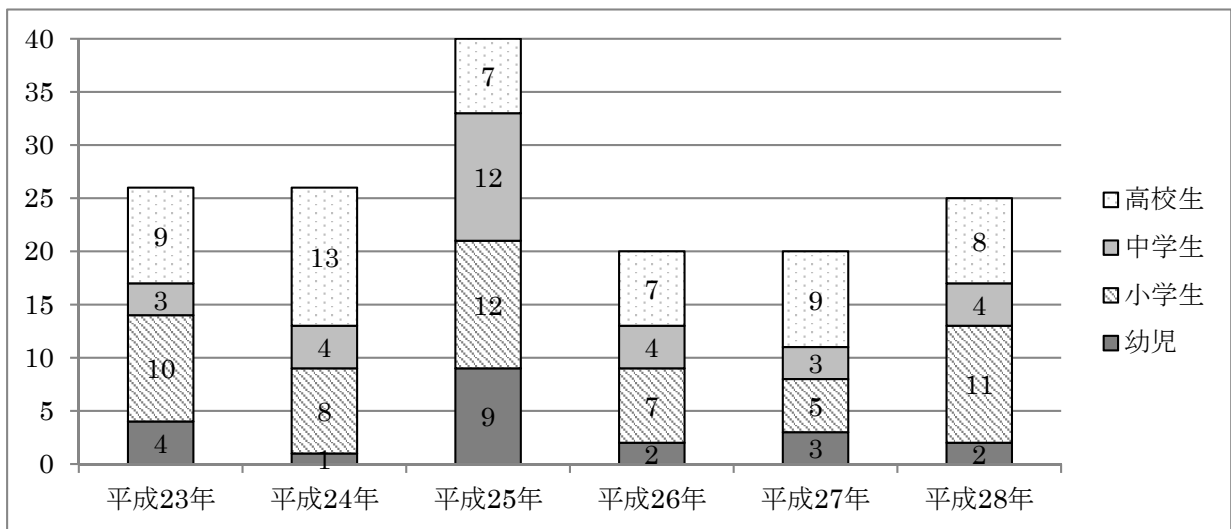
市内、県内とも平成23年と比較すると、平成27年は各年齢区分で死傷者数は減少しています。平成27年には、宍粟市は65歳以上死傷者数の割合が県内と比較して約10%高い状況となっています。

(2) - 1 子どもの事故発生状況

①市内

() は死者数

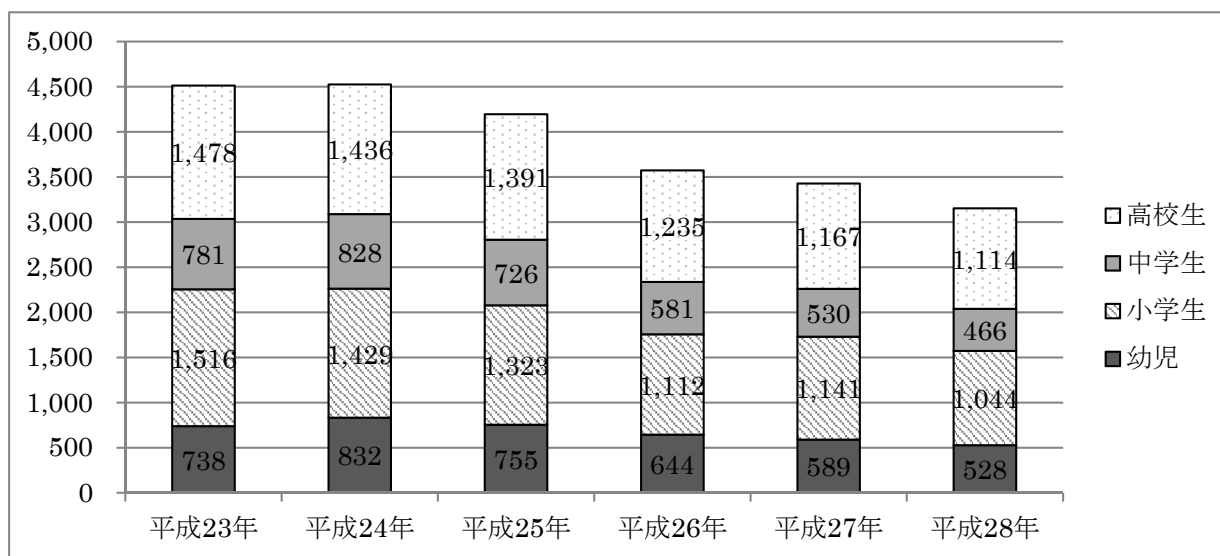
区分 年別	死 傷 者						
	合計	幼児		小学生		中学生	高校生
		未就園児	就園児	低学年	高学年		
平成23年	26	3	1	4	6	3	9
平成24年	26	1	0	3	5	4	13
平成25年	40	3	6	5	7	12	7
平成26年	20	2	0	4	3	4	7
平成27年	20	0	3	3	2	3	9
※参考 平成28年	25	0	2	6	5	4	8



②県内

() は死者数

区分 年別	死 傷 者						
	合計	幼児		小学生		中学生	高校生
		未就園児	就園児	低学年	高学年		
平成 23 年	4,513(6)	411	327	791(2)	725(2)	781	1,478(2)
平成 24 年	4,525(2)	486(1)	346	786	643	828	1,436(1)
平成 25 年	4,195(4)	416	339(1)	725	598(1)	726	1,391(2)
平成 26 年	3,572(5)	356	288(1)	591(1)	521	581	1,235(3)
平成 27 年	3,427(9)	311(2)	278	648(1)	493	530	1,167(6)
※参考 平成 28 年	3,152(5)	294(2)	234	586(1)	458	466(1)	1,114(1)



市内で交通事故によりケガを負った子どもが、平成 25 年に 40 人であったのが、平成 27 年には 20 人と半数に減少しています。また、平成 27 年では 20 人のうち約半数が高校生となっています。

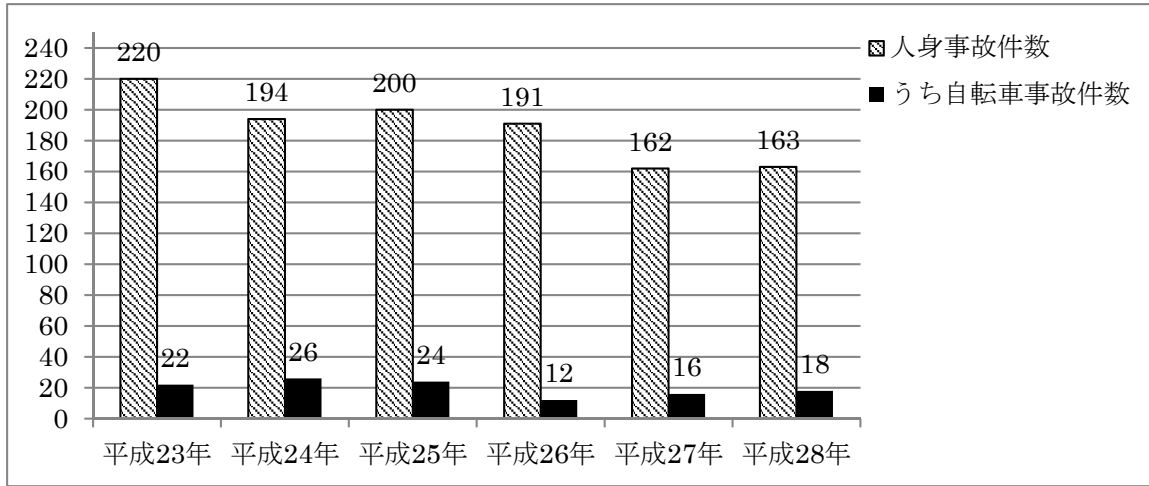
県内では、平成 23 年から平成 27 年の 5 年間で 1,086 人の減少となっており、幼児から高校生までそれぞれで減少しています。しかしながら、交通事故による死者数は、平成 24 年に 2 人となっていましたが、平成 27 年には 9 人という状況となっています。

(3) 自転車関係事故件数

①市内

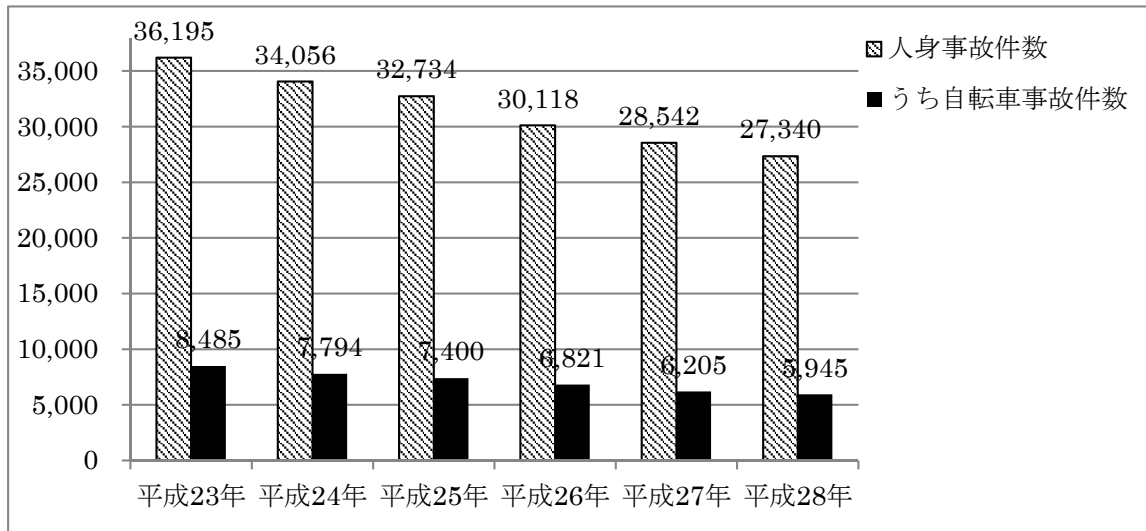
() は構成比

区分 年別	人身事故件数	
	人身事故件数	うち自転車関係事故件数
平成 23 年	220	22(10.0%)
平成 24 年	194	26(13.4%)
平成 25 年	200	24(12.0%)
平成 26 年	191	12(6.3%)
平成 27 年	162	16(9.9%)
※参考 平成 28 年	163	18(11.0%)



②県内 () は構成比

年別	区分	人身事故件数	
		人身事故件数	うち自転車関係事故件数
平成 23 年		36,195	8,485 (23.4%)
平成 24 年		34,056	7,794 (22.9%)
平成 25 年		32,734	7,400 (22.6%)
平成 26 年		30,118	6,821 (22.6%)
平成 27 年		28,542	6,205 (21.7%)
※参考	平成 28 年	27,340	5,945 (21.7%)



市内の自転車に関係した事故は、平成 27 年が 16 件で、平成 23 年からの 5 年間でもっとも多かった平成 24 年の 26 件から 10 件減少しています。また、人身事故全体に占める自転車事故の割合は、平成 27 年で約 1 割となっています。

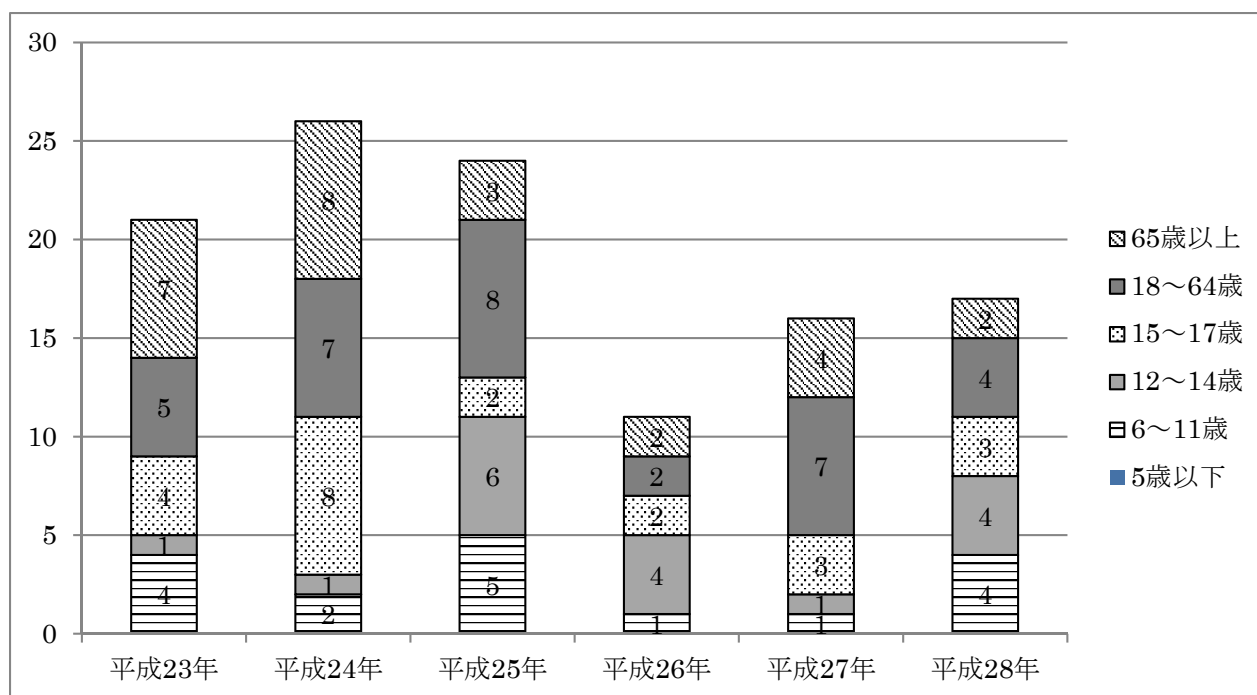
県内では、年々減少傾向にあり、平成 27 年は 6,205 件で平成 23 年から 2,280 件の減少となっています。また、人身事故全体に占める自転車事故の割合は約 2 割で推移しています。

(4) 年齢別自転車乗用中死傷者数

①市内

() は死者数

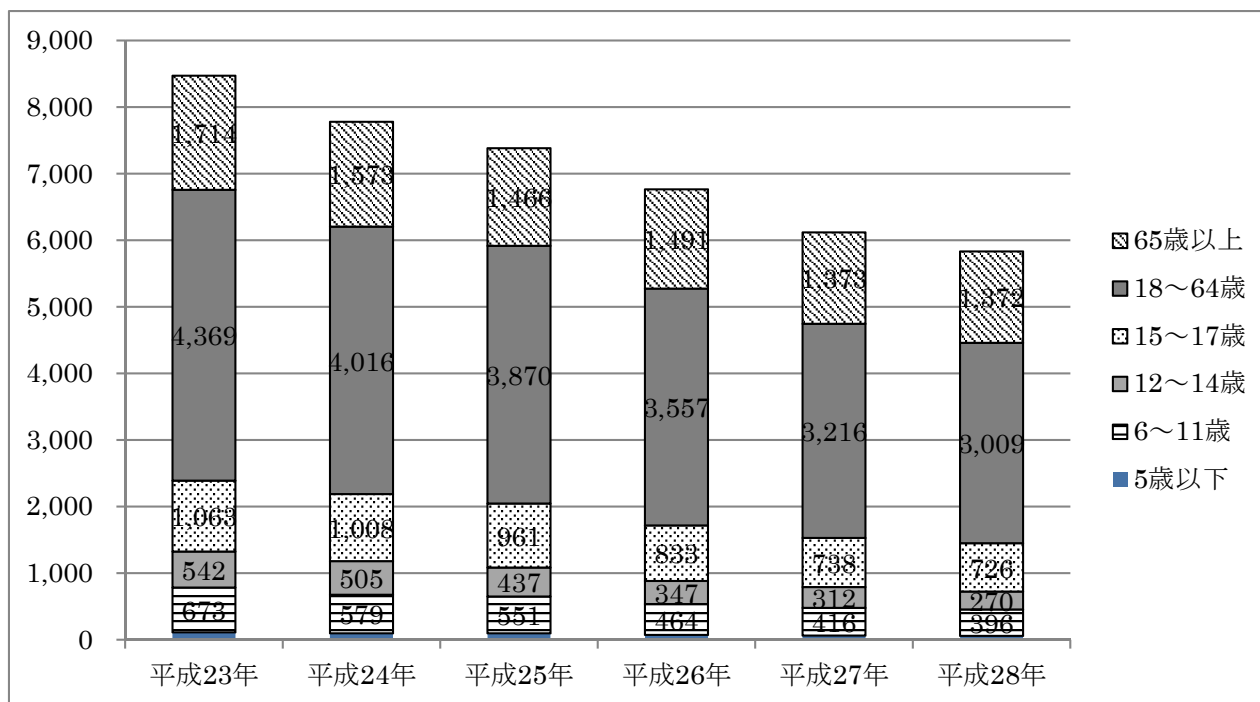
年別	区分	死傷者数	内 訳					
			5歳以下	6～11歳	12～14歳	15～17歳	18～64歳	65歳以上
平成23年		21	0	4	1	4	5	7
平成24年		26	0	2	1	8	7	8
平成25年		24	0	5	6	2	8	3
平成26年		11	0	1	4	2	2	2
平成27年		16	0	1	1	3	7	4
※参考 平成28年		17	0	4	4	3	4	2



②県内

() は死者数

年別	区分	死傷者数	内 訳					
			5歳以下	6～11歳	12～14歳	15～17歳	18～64歳	65歳以上
平成23年		8,471(28)	110	673(2)	542	1,063	4,369(6)	1,714(20)
平成24年		7,777(23)	96	579	505	1,008	4,016(6)	1,573(17)
平成25年		7,382(23)	97	551	437	961	3,870(4)	1,466(19)
平成26年		6,764(25)	72	464	347	833	3,557(8)	1,491(17)
平成27年		6,117(30)	62	416	312	738(1)	3,216(11)	1,373(18)
※参考 平成28年		5,830(30)	57	396(1)	270(1)	726	3,009(8)	1,372(20)



市内における年齢別における自転車乗用中の死傷者は、全体の約半数が18歳以上となっています。また、6歳から14歳（小中学生）では、平成25年が最も多くなっています。

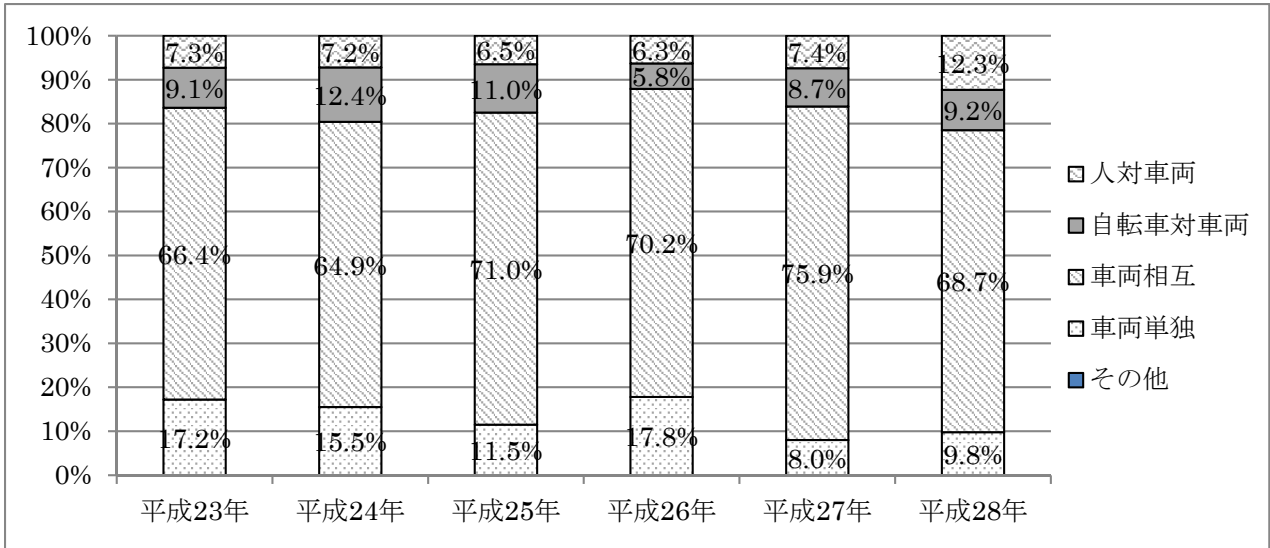
県内では、18歳以上が全体の7割以上を占めており、6歳から14歳（小中学生）の割合は約1割程度となっています。

(5) 事故類型別件数

①市内

() は構成比

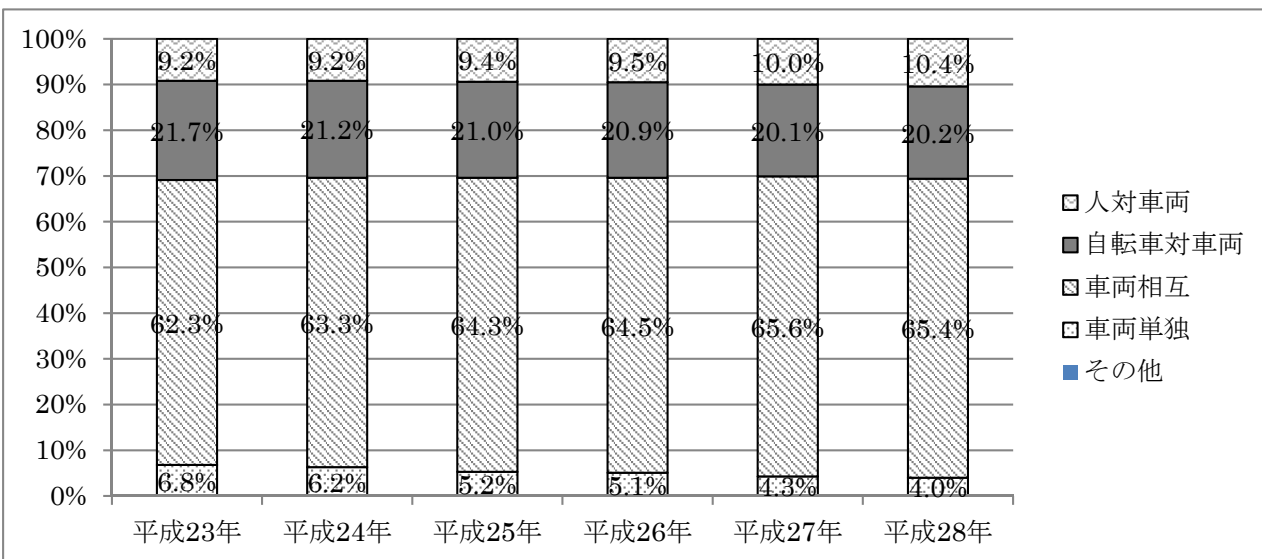
年別	区分	人身事故 件数	事故類型				
			人対車両	自転車対車両	車両相互	車両単独	その他
平成23年		220	16 (7.3%)	20 (9.1%)	146 (66.4%)	38 (17.2%)	0 (-)
平成24年		194	14 (7.2%)	24 (12.4%)	126 (64.9%)	30 (15.5%)	0 (-)
平成25年		200	13 (6.5%)	22 (11.0%)	142 (71.0%)	23 (11.5%)	0 (-)
平成26年		191	12 (6.3%)	11 (5.8%)	134 (70.2%)	34 (17.8%)	0 (-)
平成27年		162	12 (7.4%)	14 (8.7%)	123 (75.9%)	13 (8.0%)	0 (-)
※参考 平成28年		163	20 (12.3%)	15 (9.2%)	112 (68.7%)	16 (9.8%)	0 (-)



②県内

() は構成比

年別	区分	人身事故 件数	事故類型				
			人対車両	自転車対車両	車両相互	車両単独	その他
平成 23 年		36,195	3,340 (9.2%)	7,855 (21.7%)	22,536 (62.3%)	2,464 (6.8%)	0 (-)
平成 24 年		34,056	3,141 (9.2%)	7,231 (21.2%)	21,565 (63.3%)	2,115 (6.2%)	4 (0.1%)
平成 25 年		32,734	3,083 (9.4%)	6,891 (21.0%)	21,039 (64.3%)	1,717 (5.2%)	4 (0.1%)
平成 26 年		30,118	2,848 (9.5%)	6,286 (20.9%)	19,441 (64.5%)	1,547 (5.1%)	1 (-)
平成 27 年		28,542	2,869 (10.0%)	5,730 (20.1%)	18,722 (65.6%)	1,218 (4.3%)	3 (-)
※参考	平成 28 年	27,340	2,856 (10.4%)	5,531 (20.2%)	17,875 (65.4%)	1,077 (4.0%)	1 (-)



市内における事故の類型別をみると、車両相互による事故が最も多く、平成27年は全体の7割を超えており、平成23年と比較すると1割程度割合が高くなっています。また、自転車対車両による事故は、平成24年及び25年は全体の1割を超えていましたが、平成27年ではその割合は低くなっています。

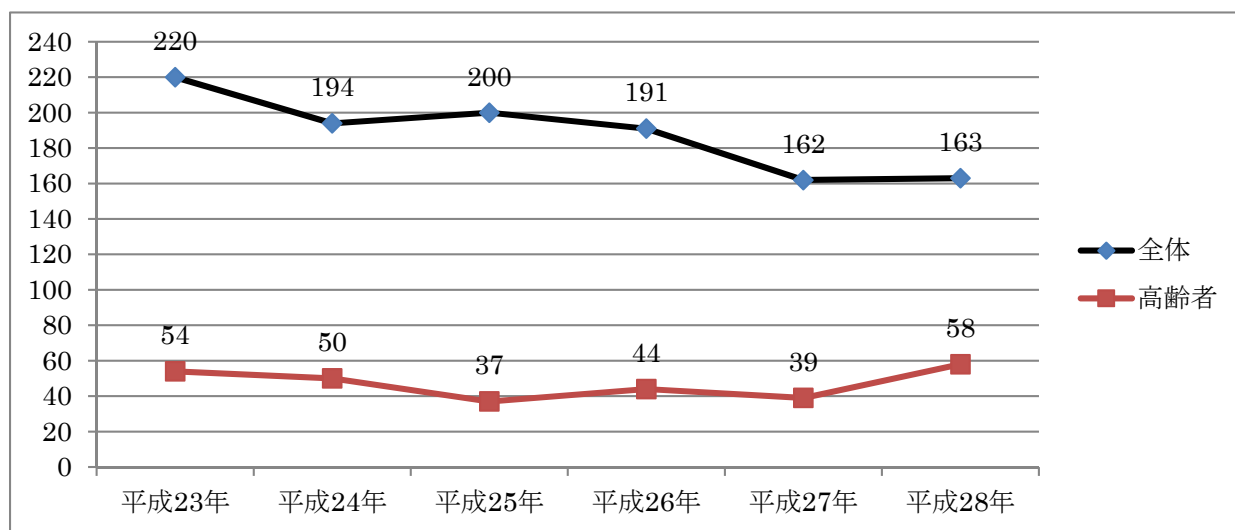
県内においても車両相互の事故の割合が最も多く、全体の6割を超えています。また、自転車対車両による事故は全体の約2割を占めています。

(6) 交通違反件数 (人身事故)

①市内

() は高齢者

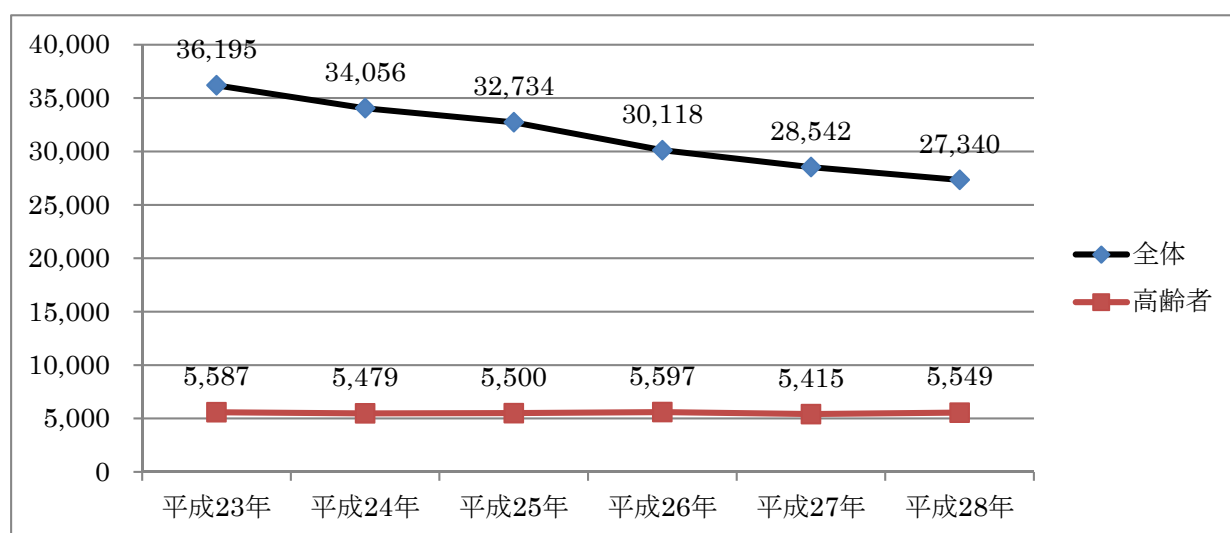
年別	区分	全体	全体のうち主な違反区分				安全運転義務 (前方不注意等)
			信号無視	速度超過	徐行	一時不停止	
平成23年		220 (54)	6 (1)	11 (4)	4 (1)	15 (6)	121 (27)
平成24年		194 (50)	7 (0)	7 (1)	0 (0)	13 (2)	107 (31)
平成25年		200 (37)	3 (0)	2 (0)	9 (2)	19 (4)	116 (18)
平成26年		191 (44)	6 (1)	1 (0)	5 (2)	23 (3)	112 (25)
平成27年		162 (39)	4 (0)	2 (0)	4 (0)	14 (3)	101 (22)
※参考 平成28年		163 (58)	9 (6)	1 (0)	9 (4)	16 (5)	84 (29)



②県内

()は高齢者

年別	区分	全体	全体のうち主な違反区分				安全運転義務 (前方不注意等)
			信号無視	速度超過	徐行	一時不停止	
平成 23 年		36,195 (5,587)	1,245 (233)	1,105 (92)	938 (129)	3,953 (745)	13,233 (1,900)
平成 24 年		34,056 (5,479)	1,144 (240)	870 (68)	665 (85)	3,528 (746)	13,085 (1,834)
平成 25 年		32,734 (5,500)	983 (197)	405 (16)	802 (123)	3,370 (744)	13,190 (1,912)
平成 26 年		30,118 (5,597)	961 (211)	301 (18)	825 (137)	3,123 (776)	12,583 (2,024)
平成 27 年		28,542 (5,415)	929 (184)	170 (14)	665 (108)	2,927 (736)	12,954 (2,067)
※参考 平成 28 年		27,340 (5,549)	914 (222)	199 (14)	617 (125)	2,870 (687)	12,674 (2,207)



人身事故における交通違反の原因については、市内・県内とも前方不注意等の安全運転義務違反が最も多い状況となっています。

市内では安全運転義務違反が5割以上を占めており、年々割合は高くなっています。

県内における安全運転義務違反は、平成23年は36%であったのが、平成27年では10%程度割合が高くなっています。

また、全体の違反件数は年々減少傾向にありますが、高齢者の違反件数はほぼ横ばいとなっています。

(7) 運転免許保有状況（平成 27 年）

①市内

区 分	男	女	計	比率
市内保有者数	14,703	12,853	27,556	
65 歳以上保有者	4,454	2,979	7,433	27.0%
70 歳以上保有者	2,814	1,516	4,330	15.7%
75 歳以上保有者	1,785	682	2,467	9.0%

②県内

区 分	男	女	計	比率
県内内保有者数	1,906,012	1,571,341	3,477,353	
65 歳以上保有者	456,994	244,512	701,506	20.2%
70 歳以上保有者	268,605	109,296	377,901	10.9%

県内の運転免許保有者は、平成 21 年の 1,918,603 人をピークに減少傾向にあります。一方で、高齢者の免許保有者数は年々増加しており、平成 23 年と比較すると約 164,000 人の増加で、全体の 20%を占めています。

市内における平成 27 年の運転免許保有者数は 27,556 人、高齢者は 7,433 人で全体の 27%を占めており、県内の割合よりも高い状況となっています。

(8) シートベルト着用率（平成 28 年 9 月）

	運転席	助手席	後部座席
県内(55 箇所)	98.7%	95.9%	38.5%
市内(2 箇所)	97.5%	91.8%	44.0%

※兵庫県企画県民部調べ

(9) 交通安全教室実施状況（平成 27 年度）

	保育所	幼稚園	小学校	中学校	高齢者
実施回数	39	94	16	5	1
参加人数	1,571	2,100	2,091	210	35