
記者資料提供（平成18年8月1日）

市民参画推進局 参画推進部 地域力強化推進課 中込、長谷

TEL：078-322-5171 内線2275～6

E-mail：kotsu-anzen@office.city.kobe.jp

神戸市交通安全対策会議の開催について

概要

神戸市交通安全対策会議（会長、矢田神戸市長）では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条に基づき、交通事故のない安全で安心して暮らせる神戸をめざし、市域において、市、県および国の機関等が実施する陸上交通に関する交通安全対策の総合的な大綱として、「神戸市交通安全計画」を定めています。

現行の第7次神戸市交通安全計画（平成13年度～17年度）の下で、各種交通安全対策を実施し、この5ヵ年で交通事故死者数は大幅に減少するなど、一定の成果を見たところですが、計画期間が満了したことから、平成18年度を初年度とする第8次神戸市交通安全計画の策定が必要となっています。

そこで、関係機関から成る、神戸市交通安全対策会議を開催し、平成18年度から平成22年度を計画期間とした「第8次神戸市交通安全計画」を策定します。

開催日時

平成18年8月4日（金）

午後2時から

開催場所

神戸市役所 1号館14階 特別会議室（AV1）

議題

第8次神戸市交通安全計画（案）について

傍聴の定員

10名（先着順）

傍聴の手続き

傍聴を希望される方については、当日の午後1時30分から2時まで開催場所にて受付をいたします。

その他

会議冒頭の写真撮影が可能です。

神戸市交通安全対策会議の構成

平成18年8月4日現在

委 員		幹 事	
補 職 名	氏 名	補 職 名	氏 名
1 会長(条例第3条第2項) 神戸市長	矢田 立郎		
2 条例第3条第5項1号委員 神戸海洋気象台長 近畿地方整備局兵庫国道事務所長	内野 修 新 一真	神戸海洋気象台業務課長 近畿地方整備局兵庫国道事務所交通対策課長	新津 美晴 兼田 実
3 条例第3条第5項2号委員 兵庫県県民政策部長 兵庫県県土整備部長 兵庫県教育長	藤原 正治 原口 和夫 吉本 知之	兵庫県県民政策部地域協働局交通安全課長 兵庫県県土整備部土木局道路建設課長 " 県土整備部土木局道路保全課長 " 教育委員会事務局参事 兼体育保健課長	尾川 哲郎 多田 智 國塚 康平 高木 正皓
4 条例第3条第5項3号委員 兵庫県警察本部交通部長	上山 高文	兵庫県警察本部交通部参事官兼交通企画課長 " 交通規制課長 " 交通指導課長	藤田 登 須佐 正美 森本 幾典
5 条例第3条第5項4号委員 神戸市助役 " 市民参画推進局長 " 保健福祉局長 " 環境局長 " 建設局長 " 都市計画総局長 " みなと総局長 " 交通事業管理者 " 代表区長(垂水区) " 看護大学学長	鷗崎 功 桜井 誠一 中村 三郎 熊取谷 護 石井 陽一 村戸 靖男 山本 朋廣 松田 正康 橋本 彰 池川 清子	市民参画推進局参画推進部長 " 参画推進部主幹 " 市民生活部青少年課長 保健福祉局総務部庶務課長 環境局環境保全指導課長 建設局道路部管理課長 " " 計画課長 " " 工務課長 " 公園砂防部管理課長 都市計画総局計画部計画課長 " " 工務課長 " 建築指導部主幹 みなと総局技術本部計画課長 " 主幹 交通局総務課長 代表区(垂水区)まちづくり支援課長 看護大学事務局総務課長	中島 豊一 中西理香子 鹿野 靖雄 山平 晃嗣 森田 知博 新屋 恵 山崎 聡一 鳥居 聡 寺西 秀泰 高武 秀年 青木 利博 狩野 裕行 新家 晴義 服部比呂志 矢野 正人 下田 祥平 福井 一男
6 条例第3条第5項5号委員 神戸市教育長	小川 雄三	教育委員会事務局指導部指導課長 " 社会教育部生涯学習課長	林 弘伸 石神 晋一
7 条例第3条第5項6号委員 神戸市消防長	平井 健二	消防局警防部救急救助課長	大嶋 文彦
(運営要綱第3条)		(運営要綱第3条) 神戸新交通株式会社運輸技術部司令課長	一谷 和治

委員 18 名、幹事 29 名

平成 18 年度 神戸市交通安全対策会議 議事要旨

1 開会(事務局): 神戸市交通安全対策会議を開会。当会の設置目的関係は神戸市交通安全対策会議条例にもとづき設置され、所掌事務として神戸市交通安全計画作成他を規定しており、会長は市長、委員は国、県、県警、市の関係職員にお願いしている。それでは、会長より挨拶をいただく。

2 会長あいさつ: 多忙の中、本会議への出席に謝意。本日は第 8 次神戸市交通安全計画策定のための会議だが、最近の事件事故を見ていくと、命というものに対する考え方がどうなっているのか、命を失うことは取り返しのつかないもの、リセットができないこと、かけがえのないという意識が薄らいでいるのではないかという気がしてならない。交通事故による死傷も同じ、いずれにしても社会全体の中で共に生きることが重要、お互いがお互いを考えて労わり支え合う社会がまともに生きる社会、そういう観点から交通問題を考えることが、さらに一層その意識を高める。ドライバーだけでなく歩行者、自転車乗用者全ての人々がその意識を持たなければならない。例えば、自転車が相当なスピードで歩道を走ると、そこに高齢者や目の不自由な方がいた場合に、とんでもない事故が起こる可能性があり、お互いのマナーが重要。先日、警察庁生活安全局長との懇談では、社会的に問題となっている事象には初動で対応することが有効、広島県警本部長時代に暴走族対策も徹底的に取り組み、原点はそこに住んでいる人、市民、県民にどのように暴走族が危害を加えているかの視点から処理し、県警、地域が一丸となつての取り組みを力説。危機管理監は路上駐車を徹底排除しなければ交通事故は減らないと力説、警視総監の経験から駐車違反がどれだけ問題を起すか、また交差点手前の悪質駐車、交差点手前 30m 以内の駐車が原因事故多発から、重点罰金地域に指定し取り締まれば、それが波及して他の地域の駐車も無くなるだろうとの意見。決意を持って、それに取り組むことがいかに大切かを教えてもらった。これからのまちづくり、その中における共に生きる社会をどう構築するのかを考えていかなければならない。今回のパブリックコメント等でも、そういういった意見が出てくるのではないかと思うが、そういう観点、視野に立って、8 次計画にも反映させただけならと思う。市民の様々な意見、委員の意見も既に充分議論を尽くしているが、神戸のまちに沢山の人が訪れていただく仕組みを作ってもらいたい、その一貫として交通安全対策は重要なものと考えており、充分審議を尽くしてもらいたい。

事務局: 会長公務退席、出席者名簿による出席者紹介、議事資料確認の後、市民参画推進局長の議長指名紹介

議長: 次第に従い議事に入る。県警より神戸市の交通事故発生状況について。

3 交通事故発生状況について(兵庫県警):(資料 2 により) 各委員に対し広報啓発、警察業務各般にわたる協力への謝意。神戸市交通安全計画は昭和 46 年以降策定、その頃交通戦争と呼ばれ、交通事故多発の時代(死者 139 人)。昨年は 3 分の 1 以下の死者 42 人、今年 6 月末現在も昨年同期比 - 1 人、死者だけでなく件数、傷者、重症者も減少を示しているが、未だ 21 人も尊い命が失われている事実は重く、引き続き限りなく 0 に近づける努力を願いたい。今後の対策資料として、6 月末 21 人死者の特徴として、地区別では北区 5 人西区 4 人の順、曜日別では日曜 8 人土曜 5 人の週末の休日に多く、時間別では県下の傾向と非常に大きく異なり夜間 14 人で高率(県下より 10%高い)だが、発生時間帯は県下と同様 12 ~ 14 時、20 ~ 22 時(各 4 人)が多発。類型別では県下と同様車両単独 8 人が高率、状態別では県下と大きく異なり自動二輪 9 人と高率(県下より 31%高い)、自動車乗用中 4 人のうち 3 人シートベルト非着用(3 人とも着用で助かった可能性あり)、チャイルドシートも含め着用効果が高く、後部座席とともに普及啓発を願いたい。県警では夏の交通事故防止運動から後部座席での着用啓発に力を入れている。後部座席の非着用の致死率は着用の場合の約 4 倍と高く、法律では義務付けられていないが着用協力願いたい。全国着用率 8.1%、県下 14.8%と低く、警察では H22 年までに着用率 50%以上の目標設定。年齢別では成人層 15 人、高齢者 7 人のうち 4 人歩行中、高齢者の事故防止は緊急の課題で本 8 次計画でも視点、基本理念で盛り込まれており、高齢ドライバー対策とともに協力願いたい。違反別では速度超過 9 人、42.9%(県下 32.4%)で高く、次いで歩行者妨害 3 人となっており、以後の審議の参考としていただきたい。

議長: 質問照会、第 8 次神戸市交通安全計画(案)について事務局より説明。

4 第 8 次神戸市交通安全計画(案)について

事務局：本計画作成への謝意。(資料3により)8次計画(案)の策定経緯について、S45年交通安全基本法に基づきS46年以降5年毎に、国、都道府県、市町村において作成、国の中央交通安全対策会議で今年3月14日交通安全基本計画作成、これに基づき兵庫県交通安全対策会議が6月15日8次県交通安全計画作成、神戸市においては本会議で審議のうえ決定予定。国の基本計画は陸上、海上、航空交通の施策大綱に対し、県市町は陸上交通に関して策定。市8次計画はH18~22年度、策定者は本対策会議。1~8次計画の策定経緯ではS46年10月1次以来5年毎に作成、6次(H8年)から年間死者数目標を設定するなかで計画を作成、前回7次(H13~17年)は年間死者59人以下、負傷者数1万人以下目標設定、最終年度の17年中の死者42人、負傷者13,119人との結果。次に8次策定準備段階の経緯について、国3月14日、兵庫県6月15日策定、本市においては、これらと同時並行で本年3月9日に対策会議幹事会で計画(原案)を調整、意見集約し5月22日~6月20日の約1ヶ月にわたるパブリックコメントを実施し、その意見を踏まえ7月21日に2回目の対策会議幹事会で計画(案)の最終調整を図り、まとめた。(資料4-により)計画(案)の内容について、本文(資料5)が多いため、概要に基づき説明、概要に入る前に本計画(原案)への市民意見募集(パブリックコメント)をホームページ、広報こうべ等で実施し、持参、郵送、FAX、電子メールで受け付けた結果、29通、58件の意見があり、主な内容として、1番多いのは自転車についての意見、自転車のマナーが悪いなど10件、次に市長の話にもあった命の大切さなど人命尊重を訴えるもの6件、また、社会情勢を反映して高齢者の交通事故対策を何とかするべきだとの意見5件などがあった。58件のうち、かなりは計画に盛り込み済みだったが、最終的には5件について計画(原案)から計画(案)に変更する際に反映している。主なものとして、小中学校での安全教育にビデオ等映像を活用し事故の危険性をリアルに伝えるなどの意見記述を加え、携帯電話をしながら運転する人をよく見かけるための対策意見に対し、原案には入っていないニュアンスのため、本案でつけ加えた。また、専門用語が沢山入っており、一般の市民が読んだ場合にも分かりやすくするべきとの意見に対し、本文の最後p70~72に用語解説を付した。計画(案)については、先ず基本理念、副題として交通事故のない神戸を目指して、豊かさ創造都市神戸の実現に向けた諸施策を講じているが、まちづくりの重要な柱立ての一つとして交通安全対策を位置づけている。また、人命はかけがえのないものとの理念にもとづき、究極的には交通事故のないまち神戸を目指したい。また、誰もが安全安心快適に生活、特に高齢者、障害者、子どもといった交通弱者、自動車に比して弱い立場の歩行者の安全確保の人優先思想を基本とする。計画内容については、今回柱立てを大きく、道路交通に関するものと、鉄道交通に関するものの2つに分けた。其々、道路交通、鉄道交通については、事故の現状を踏まえて、最終目標を設定し、これを実現するために講じる諸施策をまとめたものが本交通安全計画(案)である。道路交通についての内容では、H17年中の現状は24時間死者42人までに減少、7次計画目標値59人をかなり下回る成果を達成、負傷者目標1万人以下は達成できず。交通死亡事故の特徴として、高齢者が4割(うち7割以上が歩行・自転車)、歩行者3割、交差点等5割以上、夜間(薄暮時多発)速度超過最多違反、自動車死者高水準(シートベルト非着用6割)。これらを踏まえ、最終的な目標として、年間24時間死者40人以下、死傷者12,000人以下を設定、これを実現するために9つの柱立てをまとめた。また、諸施策を考えるにあたっては、現状社会情勢等を考慮し、4つの視点(市民自らの参画・意識改革、少子高齢社会への対応、歩行者の安全確保、ICTの活用)を大事にしているが、特に市民自らの参画・意識改革が重要と考えている。

9つの柱(諸施策)については、資料のとおり説明。鉄道交通については、JR西日本福知山線脱線事故の教訓も踏まえ、神戸市民にも死者が出ており、注意喚起する意味でも今回新規で柱立てしたが、内容は本対策会議メンバーの所管外業務も多く、また、市域に留まらずより広域的での取り組みが求められたため、県計画をほぼそのまま掲載した。目標、施策については資料のとおり説明。

議長：質問照会、特に無いので、第8次神戸市交通安全計画について諮りたく、本案を第8次神戸市交通安全計画とすることについての異議如何。

委員：異議なし

議長：本案を第8次神戸市交通安全計画と決定。

5 その他

議長：折角の機会なので、各委員から順番に意見等を願う。

委員：計画の中では、气象台が直接に結びつく施策は少ないが、色々な施策の参考になっているのではないか。

委員：道路管理者の立場で、兵庫道路交通環境安全推進連絡会議に参画し、重点として、あんしん歩行エリアの形成、事故危険箇所対策の推進に取り組んでおり、年間交通事故死者42人を少しでも減ら

し、目標に近づけたい。

委員：県の第8次交通安全計画も対策内容は非常に盛りだくさんであるが、現実には厳しいと言わざるを得ない。自損事故が非常に多く、単独事故の対策が難しい、どこか一つのところで対応できるものではなく、関係機関の連携必要。

委員：ハード整備面を担当しているが、歩道整備の総論賛成だが、施設用地買収が困難。交通安全施設での収用も難しく、最後は心のマナーに訴え、協力をお願いするしかない。

委員：後部座席のシートベルト着用を推進していく。レジャー交通が多くなる時期、通常では考えられない事故も多発している（加古川バイパス逆走・北神戸線ガードレール飛び越え落下）。現在県下の高速道事故死23名（前年19名）、本未明も車外放出事故あり。

委員：消防ヘリコプター活動について、県市共同運用で3機保有、1機を点検整備し、常時2機を運用、年間100機以上運用で、山火事、大きな交通事故に威力発揮、出動要請の判断は現場の救急救命士が消防司令課だが、効果の適正な運用については、現場での協力要請も重要と考えているので、ヘリの要請も考慮した対応もあることを知っておいて欲しい。

委員：神戸市立学校（各小の教頭中心）で、交通専門部会を組織し、30人年5回指導研修を実施している。また、幼、1～3年、4～6年、中高校生向け教材リーフレットを作成し、市内学校園の80%が使用し、何度も繰り返し使ってもらい交通安全教育に役立っている。

委員：本校は人命尊重の理念にもとづき、学生・院生が安全安心の取り組みを強化して、高齢者の交通行動特性や教育の重要性を改めて確認している。具体的には、西区内で文部科学省と健康まちづくりを住民と共に取り組んだり、災害看護教育にも力を入れている。

委員：現状、4月から就任しての感想では、地域では子どもの登下校時の見守り活動など危機感を持って取り組み、安全安心の意識が強まっており、防犯、違法駐車対策へも良い影響と考えている。ただ、地域では疲れ、マンネリ化も見て取れ、区レベルで持続していくには警察などとの協力関係が必要になっている。

委員：市バス・地下鉄所管しており、バスについては、障害は違法駐車だが、現場からも違法駐車が無くなり、駐車場の駐車台数が増えたとの報告あり。地下鉄については、JR、各私鉄の事故の教訓を生かすと共に、海外の鉄道テロなど想定外の事故多発に対し、訓練を今後も県警などと連携して取り組みたい。

委員：神戸港過去3年、船舶数増、海上交通盛ん。2月16日空港開港以来、利用120万人、7月13日からベイシャトル運行、120人乗船/日・20便。施設管理者としては常に事故の危険性を認識。ポーア西側バース完成、3大学進出で800人通学者に対し水上警察が、単車通学禁止を訴え学生の安全確保に努める。海底トンネルの3車線から2車線へのボトルネックの安全通行などに関心を向けている。

委員：市街地の道路計画延長820キロのうち、現在約7割完成、残り15%実施中で15%未着手。幹線道路を中心に進めているが、神戸三田線、須磨多聞線など一部未完成。駅周辺の交通結節点改良、公共交通利用促進対策をどうするか、環境的側面も考慮して取り組んでいきたい。

委員：道路管理者として、県警と事故防止検討会、死亡事故現地検討会を実施、ユニバーサル歩道整備事業では、従来の歩道整備を見直し、高齢者、障害者と一緒に点検して現場で具体的対策を考えている。

委員：自動車公害対策の観点から計画に参画しているが、事業当事者としても毎日300台の車両運行、自らも交通安全対策を実行している立場、毎日の運行では交通事故もかなり発生しており、職員に対する事故防止対策、市民からの指摘に対応している。平成16年11月から、ひまわり110番を実施し、作業中の交通事故対応として、作業を中断し救助活動などを行っている（70～80件救助実績あり）。さらに、市民救命士の取得や学校周辺、下校時の子どもの見守り活動にも取り組んでいきたい。また、本計画の道路公害対策についても道路管理者と協力して進めたい。

6 開会（事務局）：本日決定した第8次神戸市交通安全計画は、記者発表をするとともにHPに掲載するなどして、より広く市民に公表し、また、委員、その他各関係機関には、後日製本のうえ送付させていただく。長時間の審議への謝辞。

神戸市交通安全対策会議条例

昭和 46 . 3 . 10 条例第 59 号

(改正 昭和 62 . 4 . 1 条例第 39 号、平成 17 . 10 . 1 条例第 24 号)

(設置)

第 1 条 交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)第 18 条第 1 項の規定に基づき、神戸市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 神戸市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、神戸市(以下「市」という。)の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第 3 条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者
- (2) 兵庫県の部内のうちから市長が任命する者
- (3) 兵庫県警察の警察官のうちから市長が任命する者
- (4) 部内の職員のうちから市長が指名する者
- (5) 市教育委員会の教育長
- (6) 市消防長

- 6 委員の定数は、20 人以内とする。

(特別委員)

第 4 条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、市の区域において陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が任命する。
- 3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(幹事)

第 5 条 会議に幹事を置くことができる。

- 2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が任命し、又は指名する。
- 3 幹事は、会議の所掌事務について会長、委員及び特別委員を補佐する。

(議事等)

第 6 条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附則

この条例は、昭和 46 年 4 月 1 日から施行する。

附則 (昭和 62 . 4 . 1 条例 39)

この条例は、昭和 62 年 4 月 1 日から施行する。

附則 (平成 17 . 10 . 1 条例 24)

この条例は、平成 17 年 10 月 1 日から施行する。

神戸市交通安全対策会議運営要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、神戸市交通安全対策会議条例（昭和46年神戸市条例第59号）第6条の規定に基づき、神戸市交通安全対策会議（以下「会議」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(会議)

第2条 会議は、会長が招集しその議長となる。

(意見聴取)

第3条 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員、特別委員以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(欠席)

第4条 委員（特別委員を含む）は、事故その他やむを得ない事由により会議に出席できないときは、あらかじめその旨を会長に届け出なければならない。

(専決処分等)

第5条 会長は、会議において措置すべき事項のうちから次の各号の一に該当するときは、専決処分することができる。

(1) 会長において会議を招集するいとまがないと認めるとき

(2) 軽易な事項ですみやかな措置を要するとき

2 会長は、前項の規定による措置については、次の会議にその旨を報告するものとする。

(部会)

第6条 会長は、必要があると認めるときは、会議に部会を置くことができる。

2 部会は、会長が指名する委員で組織する。

(幹事会)

第7条 会議に幹事会を置く。

2 幹事会は、会長が招集し、あらかじめ会長の指名する委員が主宰する。

3 幹事会は、会議に提出する議案の作成その他会議の所掌事務について補助する。

(準用規定)

第8条 第4条の規定は、幹事会について準用する。

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附則

この要綱は、昭和46年7月27日から実施する。

神戸市内の交通事故発生状況（平成 18 年 6 月末）

1 交通事故発生状況

	人身事故	死者	傷者	重傷
平成 18 年	4,907	21	5,983	540
平成 17 年	5,065	22	6,264	553
増減数	-158	-1	-281	-13
増減率	-3.1	-4.5	-4.5	-2.4

件数、死者数、傷者数すべてが減少している。

2 死亡事故の特徴（前年対比）

警察署別

神戸西 4 人（- 2 人）灘 3 人（+ 2 人）垂水 3 人（+ 1 人）有馬 3 人（+ 1 人）神戸北 2 人（+ 1 人）葺合 2 人（± 0 人）長田 2 人（± 0 人）兵庫 1 人（- 1 人）須磨 1 人（- 1 人）東灘 0 人（± 0 人）神戸水上 0 人（± 0 人）生田 0 人（- 2 人）の順で発生している。

曜日別

日曜 8 人（+ 3 人）土曜 5 人（- 1 人）金曜 3 人（+ 2 人）月曜 3 人（± 0 人）火曜 1 人（± 0 人）木曜 1 人（± 0 人）水曜 0 人（- 5 人）の順で発生している。

時間別

昼間は 7 人（- 6 人）夜間は 14 人（+ 5 人）の発生となっており、夜間率が 66.7% と高率である。死者の多い順では、12~14 時が 4 人（+ 4 人）20~22 時が 4 人（+ 3 人）0~2 時が 3 人（+ 1 人）となっている。

事故類型別

車両単独 8 人（+ 1 人）人対車両 6 人（- 1 人）車両相互 6 人（- 1 人）自転車対車両 1 人（± 0 人）の順で発生しており、車両単独で全死者の 38.1% を占めている。

状態別

自動二輪乗車中が 9 人（+ 5 人）で最も多く、全死者の 42.9% を占めており、次いで歩行中 6 人（- 1 人）自動車乗車中 4 人（- 4 人）自転車乗用中 1 人（± 0 人）原付乗車中 1 人（- 1 人）の順となっている。

自動車乗車中の死者 4 人中、シートベルト非着用者は 3 人（75.0%）と高率であり、その全てがシートベルトを着用していれば、命は助かったものと推定される。

年齢別

成人層が 13 人（+ 5 人）高齢者が 7 人（- 3 人）若年層が 1 人（- 3 人）の順となっており、全死者に占める高齢者の割合は 33.3% となっている。

違反別（第 1 当事者）

速度超過が 9 人（+ 2 人）で最も多く、全死者の 42.9% を占めており、次いで歩行者妨害 3 人（± 0 人）安全運転義務違反 2 人（+ 1 人）通行区分違反 2 人（- 2 人）の順となっている。

第8次神戸市交通安全計画について

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進をはかるため、昭和45年、交通安全対策基本法が制定され、これに基づき昭和46年以降（第1次：昭和46年度～50年度）国、都道府県、市町村において交通安全計画を策定している（それぞれの関係は下図のとおり）。

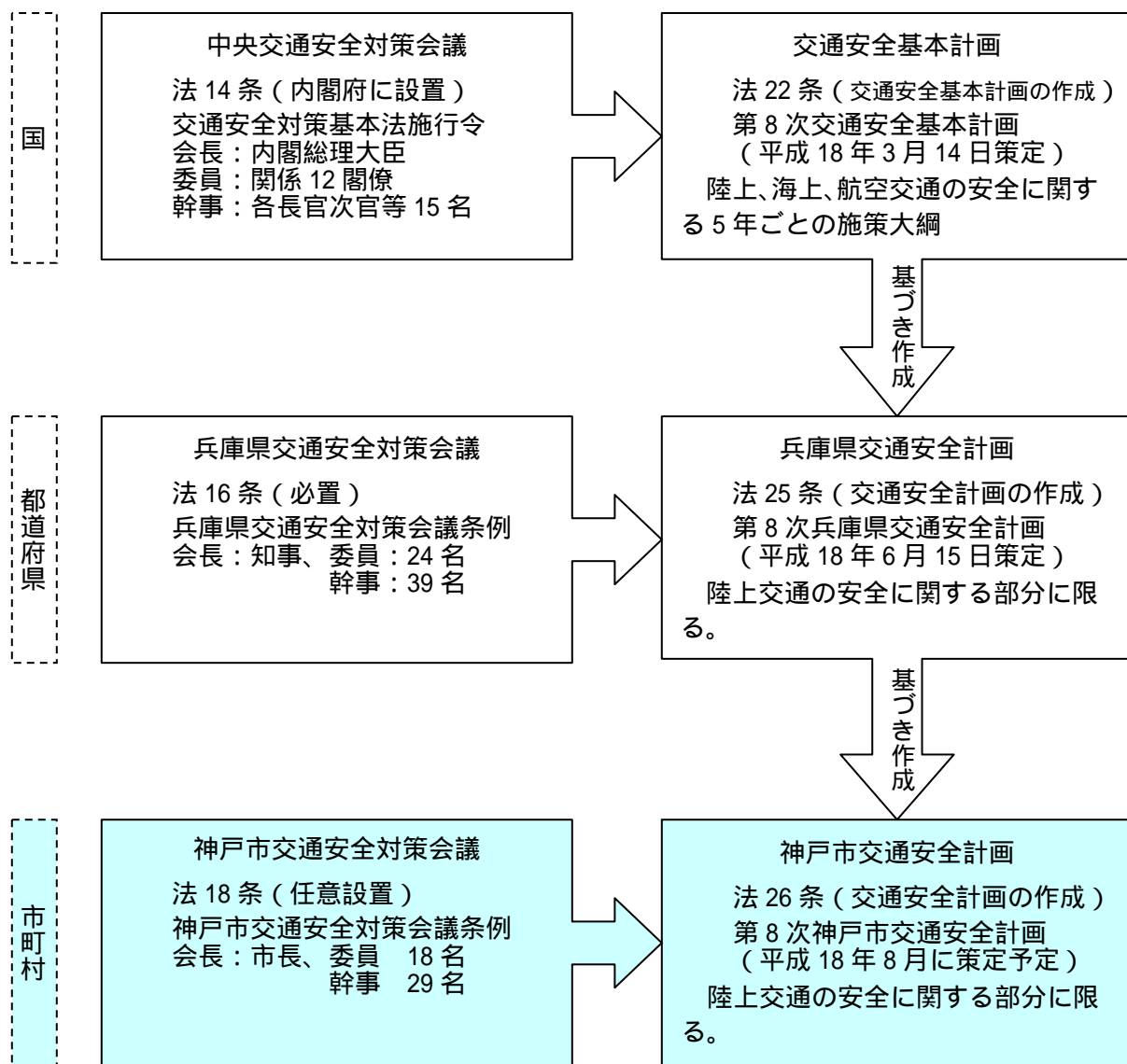
[第8次神戸市交通安全計画]

平成18年度～22年度までの5箇年計画

策定者は神戸市交通安全対策会議（市条例により設置、会長：市長）

兵庫県交通安全計画に基づき策定

（交通安全計画の策定関係図）



第8次神戸市交通安全計画(案)の策定経緯

1 神戸市交通安全対策会議の開催状況と交通安全計画の策定

交通安全対策会議	神戸市交通安全計画 (5年間の計画期間)	目標値
1 昭和46年10月6日	第1次交通安全計画 (昭和46年度～50年度)	} 目標値設定なし
2 昭和51年7月13日	第2次交通安全計画 (昭和51年度～56年度)	
3 昭和56年8月18日	第3次交通安全計画 (昭和56年度～60年度)	
4 昭和61年8月28日	第4次交通安全計画 (昭和61年度～平成2年度)	
5 平成3年7月10日	第5次交通安全計画 (平成3年度～平成7年度)	
6 平成8年8月21日	第6次交通安全計画 (平成8年度～12年度)	年間死者80人以下
7 平成13年8月22日	第7次交通安全計画 (平成13年度～17年度)	年間死者59人以下 負傷者数1万人以下
8 平成18年8月4日	第8次交通安全計画(案) (平成18年度～22年度)	年間死者40人以下 死傷者数1万2千人以下

2 第8次神戸市交通安全計画(案)の策定経緯

兵庫県交通安全対策会議による第8次兵庫県交通安全計画（素案）作成

（平成18年2月14日～）

神戸市交通安全対策会議（幹事会）による第8次神戸市交通安全計画（原案）のとりまとめ、関係機関・団体の意見聴取による原案の作成

（平成18年3月9日～5月）

中央交通安全対策会議が交通安全基本計画を策定

（平成18年3月15日）

兵庫県交通安全対策会議による第8次兵庫県交通安全計画（案）公表及び県民意見提出手続きの実施

（平成18年4月20日～5月19日）

第8次神戸市交通安全計画（原案）の市民意見提出手続（パブリックコメント）及び関係機関からの意見聴取の実施

（平成18年5月22日～6月20日）

兵庫県交通安全対策会議が第8次兵庫県交通安全計画を策定

（平成18年6月15日）

神戸市交通安全対策会議（幹事会）による第8次神戸市交通安全計画（案）の最終調整、神戸市交通安全対策会議において決定

（平成18年7月21日～8月中予定）

第 8 次神戸市交通安全計画(案)の概要

基本理念

- 交通事故のない神戸を目指して -

「豊かさ創造都市こうべ」の実現のためには、交通安全対策の推進も安全・安心なまちづくりの重要な柱の一つである。

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない神戸を目指す。

だれもが安心・安全・快適に活動できるよう、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者、そして自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とする。

対策を考える視点

市民自らの参画・意識改革

- 交通社会に参加するすべての市民が、交通事故のない社会を目指し、安全意識を再確認すべきである。
- 市民が、自ら交通安全に関する各種活動にかかわり、積極的に啓発活動に関与していく協働と参画の仕組みづくりが必要である。

少子高齢社会への対応

- 今後の急速な高齢化を踏まえると、高齢者にとって、安全で安心な交通社会の形成が必要である。
- 安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る対策が一層求められる。

歩行者の安全確保

- 安全で安心な社会実現のためには、自動車と比較して弱い立場の歩行者の安全を守ることが求められる。
- 人優先の考えの下、通学路、生活道路等において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する。

ICTの活用

- 情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報通信技術（ICT）の活用が重要である。
- 人間の認知や判断等の能力や活動を補い、被害を最小限にとどめるなど、交通安全への貢献が期待できる。

神戸市における交通事故の現状

道路交通

道路交通事故

平成 17 年中の交通事故死者数は 42 人まで減少したが、人身事故件数 10,683 件、傷者数 13,119 人と依然として高水準にある。

【交通死亡事故の特徴】

- (ア) 高齢者の死者数が全死者数の約 4 割を占める高水準にある。
- (イ) 死者数に占める歩行者の割合が約 3 割、特に高齢者では半数を占める高い割合。
- (ウ) 交差点及びその付近の事故が 5 割以上。
- (エ) 夜間事故、特に薄暮時の事故が多発。
- (オ) 速度超過違反が死亡事故原因で最も多い。
- (カ) 自動車乗車中の死者数が高水準で推移。

目 標

- 計画期間：5 年間 [平成 18～22 年度]
- 交通事故死者数を 40 人以下にすることを旨とする。
- 交通事故死傷者数を 12,000 人以下にすることを旨とする。

鉄道交通

鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあるが神戸市内では平成 17 年の発生件数は 10 件であった。JR 福知山線脱線事故をはじめ、各地で重大な列車脱線事故が発生している。

- 乗客の死者数ゼロを旨とする。
- 運転事故件数の減少を旨とする。

講じようとする諸施策

- 1. 道路交通環境の整備**（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を強化する）
 - + 通学路等の歩道整備等の推進
 - + 道路ネットワークの整備
 - + 高度道路交通システムの活用
 - + あんしん歩行エリアの形成
 - + 優先度明示方式による交通事故対策
 - + 災害に備えた道路交通環境の整備 等
 - + ユニバーサル歩道整備事業の推進
 - + 事故危険箇所対策の推進
- 2. 交通安全思想の普及徹底**（段階的な交通安全教育や高齢者自身の意識の向上を図る）
 - + 参加・体験・実践型活動の推進
 - + 自転車の安全利用及びマナーアップの推進
 - + 民間団体等の主体的活動の推進
 - + 高齢者に対する安全教育の推進
 - + 後部座席等のシートベルト着用の推進
 - + 市民の協働と参画の推進 等
 - + 神戸市交通安全シルバーネットワークの推進
 - + 夜光反射材の普及促進
- 3. 総合的な駐車対策の推進**（ハード・ソフトの両面からの総合的な対策を推進する）
 - + 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策
 - + ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 等
- 4. 安全運転の確保**（高齢運転者を始めとする運転者教育の充実を図る）
 - + 高齢運転者対策の充実
 - + 安全運転管理の推進
 - + 映像記録型ドライブレコーダーの普及 等
- 5. 道路交通秩序の維持**（悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点的に取り締まる）
 - + 背後責任の追及
 - + 暴走族対策の強化 等
 - + 自転車利用者に対する指導取締りの推進
 - + 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- 6. 救助・救急活動の充実**（救助・救急体制の整備。特に応急手当の普及を推進する）
 - + 心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進
 - + 消防ヘリコプターによる救急業務の推進
 - + 救急救命士の養成促進
 - + 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備 等
- 7. 調査研究の充実**（人、道、車の 3 要素の分野の研究等を行う）
 - + 道路交通に関する調査研究の推進
 - + 総合都市交通体系に関する調査研究の推進 等
 - + 生活道路の安全に関する調査研究の推進
 - + 自律移動支援プロジェクトの研究支援
- 8. 踏切道における交通安全**（踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進する）
 - + 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進
 - + 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
 - + 踏切道の統廃合の促進 等
- 9. 交通事故被害者対策の充実強化**（交通遺児家庭の支援や交通事故相談業務の充実を図る）
 - + 交通遺児の健全な育成支援
 - + 交通事故相談所の活動の強化
 - + 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

事故個別の問題の解決

過去に起きた事故等の教訓の活用

講じようとする諸施策

- 1. 鉄道交通環境の整備**
 - + 運転保安設備の整備（速度超過防止用 A T S 等の設置）
 - + 鉄道の地震対策の強化
- 2. 鉄道の安全な運行の確保**
 - + 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
 - + 鉄道事業者に対する保安監査等の実施
- 3. 鉄道車両の安全性の確保**
- 4. 新交通システムの運行上の安全**
- 5. 救助・救急活動の充実**
- 6. 被害者支援の推進**
- 7. 研究開発及び調査研究の充実**

第 8 次神戸市交通安全計画（案）の要約

副題

交通事故のない神戸を目指して

計画期間

平成 18 年度から 22 年度までの 5 年間

計画の基本理念

1 交通事故のない神戸を目指して

- 神戸 2010 ビジョンの「豊かさ創造都市こうべ」の実現のためには、交通安全対策の推進も安全・安心なまちづくりの重要な柱の一つとして位置づけている。
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない神戸を目指すこととする。

2 人優先の交通安全思想

- だれもが安全・安心・快適に活動できるよう、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者、そして自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要になる。
- 「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要がある。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

- 本計画において、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていく。
- 可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、市民の協働と参画の下、着実に推進する。
- 人間に対する安全対策については、運転者の知識・技能の向上、指導取締りの強化、交通安全意識の徹底、啓発の強化等を推進する。
- 交通機関が原因となる事故対策として、人間のエラーが事故に結びつかないように、その構造、設備、装置等の安全性を高めるためのシステム等を充実する。
- 交通環境に係る安全対策としては、道路網、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制や違法駐車対策の推進を図る。
- 交通社会を構成する人間、車両等の交通機関、それらが活動する交通環境という三要素について、それぞれの施策効果を高めるものとして情報の役割が重要で、交通安全対策を講ずる基礎として、交通事故原因の調査・分析を図る。
- 交通事故が発生した場合に、その被害を最小限に抑えるための救助・救急医療体制の充実や交通事故被害者への対策の充実強化等を推進する。
- 施策を推進するに当たっては、少子高齢化等の社会情勢の変化や多様な対象者に対応した啓発活動を図り、交通需要や交通環境の変化を視野に入れた取組みを行うほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う。
- 交通事故防止のためには、国、県、警察、関係民間団体等との緊密な連携と市民の主体的な交通安全活動の促進が重要であり、地域におけるその特性に応じた取組み等と、協働・参画型の交通安全活動を推進する。

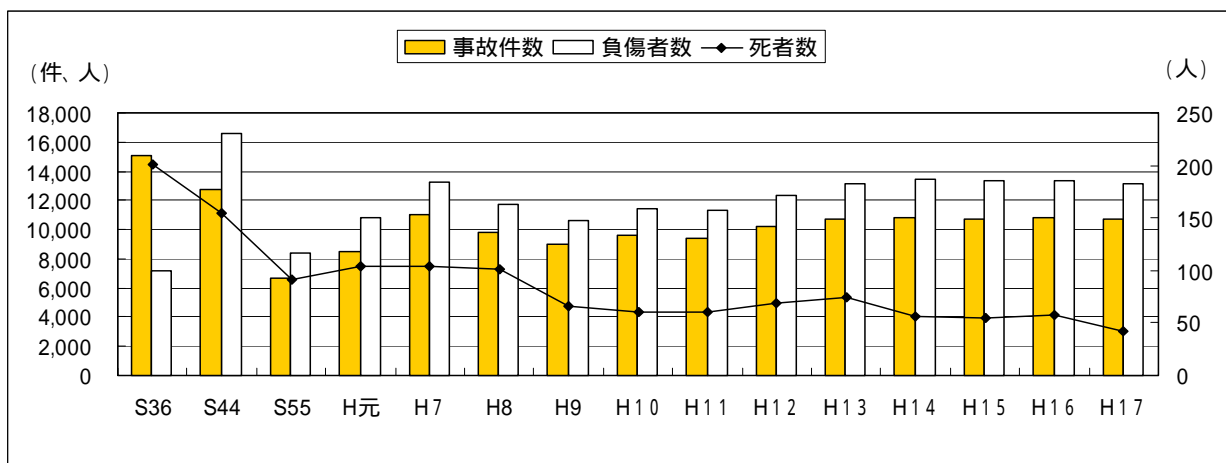
道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向

1 道路交通の安全についての現状と目標

(1) 道路交通事故の現状等

- 神戸市の道路交通事故による24時間死者数は、昭和36年の201人をピークに高水準で推移したが、45年以降減少傾向にあり、昭和48年から100人を下回り60人台まで減少した時期もあった。しかしながら昭和60年代から増加傾向に転じ、平成元年・2年及び阪神・淡路大震災後の平成7年・8年は100人を超えた。平成9年以降は再び減少傾向にあり、概ね60人台に、さらに、平成14年からは50人台に、平成17年には42人となった。
- 人身事故件数、傷者数は、昭和44年の12,746件、16,606人をピークに、その後約10年の間に大きく減少し、昭和55年にはピーク時の約半分の水準(6,710件、8,425人)まで改善された。その後は増減を繰り返しながらも増加傾向が続き、平成7年にはそれぞれ1万件、1万3千人を超えた。その後一時減少したものの、平成12年には事故件数は再び1万件を、人身事故件数は1万2千人を超え、以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、人身事故件数は平成17年まで6年連続1万件、傷者数も5年連続1万3千人を超え、平成17年は10,683件、13,119人となった。

(表1：死亡事故情勢)



また、交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもない。

近年、市内で発生した交通死亡事故の特徴は次のとおりである。

65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約4割を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の約7割以上を占めている。

交差点及び交差点付近の交通事故が5割以上を占めている。

夜間事故が多く、特に薄暮時の事故が多発している。

速度超過による事故が全体の約4分の1を占め、違反別原因で最も多くなっている。

自動車乗車中の死者数が高水準で推移しており、その6割以上はシートベルト非着用である。

(2) 交通安全計画における目標

- 交通事故死傷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、第8次神戸市交通安全計画では、平成17年の死者数が、過去最低であったことから、平成22年までに、年間の死者数を40人以下とする。
- このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を同様に減少させることを意味している。
- また、人身事故の発生を抑制し、平成13年から1万3千人を超えている年間の交通事故死傷者数を12,000人以下とすることを目指して、市民の理解と協力の下、道路交通安全諸施策を総合的かつ強力に推進する。

2 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

- 市民、民間企業・団体、関係機関、行政が手を携え、「協働と参画」の理念に沿った、誰もが安心して暮らせる安全なまちづくりをめざし、市民の安全の確保と快適な交通環境に関する総合的な施策を積極的に推進する必要がある。
- 従来 of 交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情報の変化等に対応し、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。
- 対策の実施に当たっては、可能な限り目標を設定して、その実施後においては効果測定を行い、必要に応じて改善していくPDCAマネジメントサイクルを導入していく。

<市民自らの参画・意識改革>

- ・ 交通行政や交通機関にかかわる者を含め、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十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、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確認することが重要である。
- ・ そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまることなしに、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ようなことが重要である。
- ・ このため、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し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直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要である。

<少子高齢社会への対応>

- ・ 死者数の中で高齢者の占める割合はきわめて高く、今後の急速な高齢化を踏まえ、高齢者が安全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。
- ・ その際には、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、また、交通モードによる相違、すなわち、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。
- ・ 特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に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することが課題となっている。

- ・ また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。子どもが健やかに生まれ、すべての人が安心してゆとりを持って子どもを育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る取り組みが一層求められる。このため、より効果的な交通安全教育の推進とともに、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備やチャイルドシート、幼児向自転車用ヘルメットの着用啓発を積極的に推進する必要がある。

<歩行者の安全確保>

- ・ 我が国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高い割合となっている。特に、高齢者では歩行者の割合が約5割、15歳以下の子どもでは約4割を占めている。
- ・ 安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を守ることが必要不可欠であり、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。
- ・ このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全を守る対策を推進していく必要がある。

<ICTの活用>

- ・ 情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（ICT：Information Communication Technology）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。
- ・ なかでも、ICTを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高める。交通管制をより高度化する。救助・救急活動を迅速化する。といったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の取り組みを推進する。

道路交通安を中心として交通安全の推進にかかる諸施策

1 道路交通環境の整備

今後は、これまで一定の成果を上げてきた車中心の対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するとともに、段差や波打ち歩道を解消するなど、ユニバーサルデザインに配慮した、だれもが安心して歩ける安全なみちづくりを推進する。

【数値目標】

あんしん歩行エリア内の死傷事故約2割抑止
歩行者・自転車事故約3割抑止

5000 人以上の乗降客数のある駅周辺の主要な経路における歩道のユニバーサルデザイン化

事故危険箇所での死傷事故約 3 割抑止

【第 8 次計画における重点施策及び新規施策】

人優先の安全・安心な歩行空間の整備
通学路等の歩道整備等の推進
「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進
バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備～ユニバーサル歩道整備事業～
道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
ICT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
事故危険箇所対策の推進
「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進
高度道路交通システムの活用
災害に備えた道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

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り、幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れる。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促す。

【第 8 次計画における重点施策及び新規施策】

参加・体験・実践型の活動の推進
高齢者に対する安全教育の推進
神戸市交通安全シルバーネットワークの推進
自転車の安全利用及び自転車のマナーアップモデル事業の推進
後部座席等におけるシートベルト着用の推進
夜光反射材の普及促進
地域の実情に即した身近な活動の推進

3 総合的な駐車対策の推進

飛出し等の交通事故の誘因となったり、緊急車両の通行や市バスの運行を妨げるなど、市民の安全で快適な生活環境に悪影響を及ぼしている違法駐車対策には、ハード、ソフトの両面からの総合的な対策を推進する。

【第 8 次計画における重点施策及び新規施策】

新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策
自動車環境条例の運用
ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

4 安全運転の確保

高齢運転者に対する教育を始めとした運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術（ICT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

高齢運転者対策の充実
安全運転管理の推進
映像記録型ドライブレコーダーの普及

5 道路交通秩序の維持

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
背後責任の追及
自転車利用者に対する指導取締りの推進
交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
暴走族対策の強化

6 救助・救急活動の充実

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、救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
救急救命士の養成の促進
消防ヘリコプターによる救急業務の推進
緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備

7 調査研究の充実

人・道・車の3要素それぞれの分野における総合的な調査研究を充実する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

道路交通に関する調査研究の推進
生活道路の安全に関する調査研究の推進
「自律移動支援プロジェクト」の研究支援
総合都市交通体系に関する調査研究の推進

8 踏切道における交通安全

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社会を目指す。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進（「開かずの踏切」等における改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」）
踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
踏切道の統廃合の促進

9 交通事故被害者対策の充実強化

交通事故により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た市内の交通遺児家庭の支援や交通事故相談業務などの充実を図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

交通遺児の健全な育成支援 交通事故相談所の活動の強化 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進
--

鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない神戸を目指して

一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なく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺ぎないものとする必要がある。

(1) 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、神戸市内では平成14年の発生件数9件に対し平成17年の発生件数は10件、兵庫県下では平成14年の発生件数33件に対し平成17年の発生件数は59件であった。

平成17年4月、JR西日本福知山線における列車脱線事故、16年10月の新潟県中越地震に伴う上越新幹線の列車脱線事故など社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生している。

(2) 交通安全計画における目標

乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指すものとする。

2 鉄道交通の安全についての対策

事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、各種交通安全施策を推進していく。

(1) 鉄道交通環境の整備

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

運転保安設備の整備（速度超過防止用ATS等の設置） 鉄道の地震対策の強化

(2) 鉄道の安全な運行の確保

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

(3) 鉄道車両の安全性の確保

(4) 新交通システムの運行上の安全

(5) 救助・救急活動の充実

(6) 被害者支援の推進

第 8 次神戸市交通安全計画（案）

交通事故のない神戸を目指して

平成 18 年 8 月

神戸市交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 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た。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、本市においても昭和 46 年度以降、国の交通安全基本計画及び兵庫県の交通安全計画に基づき 7 次にわたる交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、神戸市内の交通事故情勢は 155 人が道路交通事故で死亡し「第 1 次交通戦争」と呼ばれた、昭和 44 年と比較すると、平成 10 年中の死者数は 60 人と 4 割まで減少するに至った。

その後、平成 13 年から始まった第 7 次交通安全計画の期間中である平成 15 年には 55 人まで、さらに平成 17 年中の死者数は 42 人にまで減少した。

これは、長年にわたる国、県、市、関係民間団体はもとより、市民挙げての努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が 13,000 人を超えているほか、近年の状況を見ると、道路交通事故件数は高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められている。

交通事故の防止は、国、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指して、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、これに基づいて諸施策を強力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、平成 18 年度から 22 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、国の関係行政機関及び県、市においては、交通の状況や地域の実態に即して、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 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向	3
第1節 道路交通の安全についての現状と目標	4
1 道路交通事故の現状等	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	5
2 交通安全計画における目標	5
第2節 道路交通の安全についての対策	6
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
(1) 市民自らの参画・意識改革	6
(2) 少子高齢社会への対応	7
(3) 歩行者の安全確保	7
(4) ICTの活用	8
第2章 道路交通を中心として交通安全の推進にかかる諸施策	9
第1節 道路交通環境の整備	10
1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
2 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の推進	15
3 交通安全施設等整備事業の推進	16
4 効果的な交通規制の推進	17
5 地域住民と一体となった道路交通環境の整備	18
6 効果的で重点的な事故対策の推進	19
7 高度道路交通システムの活用	21
8 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	22
9 交通需要マネジメントの推進	25
10 災害に備えた道路交通環境の整備	26
11 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	27
第2節 交通安全思想の普及徹底	28
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
2 効果的な交通安全教育の推進	33
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	34
4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	37
5 市民の協働と参画の推進	38
第3節 総合的な駐車対策の推進	38
1 秩序ある駐車場の推進	39
2 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策	39
3 駐車場の整備等	40
4 違法駐車等追放運動の推進	40
5 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	42

第4節	安全運転の確保	43
1	運転者教育等の充実	43
2	運転免許制度の改善	45
3	安全運転管理の推進	45
4	道路交通に関する情報の充実	46
第5節	道路交通秩序の維持	47
1	交通の指導取締りの強化等	48
2	交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化	49
3	暴走族対策の強化	49
第6節	救助・救急活動の充実	51
1	救助・救急体制等の整備	51
2	救急医療体制の整備	54
3	救急関係機関の協力関係の確保等	54
第7節	調査研究の充実	55
1	道路交通の安全に関する研究開発の推進	55
2	総合都市交通体系に関する調査研究の推進	56
3	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	57
第8節	踏切道における交通安全	57
1	踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	57
2	踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	58
3	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	58
4	踏切道の統廃合の促進	59
5	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	59
第9節	交通事故被害者対策の充実強化	59
1	交通遺児の福祉	60
2	交通事故相談等	60
3	交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	61
第3章	鉄道交通の安全	62
第1節	鉄道事故のない神戸を目指して	63
1	鉄道事故の状況	63
2	交通安全計画における目標	63
第2節	鉄道交通の安全についての対策	64
1	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	64
2	講じようとする施策	64

第1章 道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向

(基本理念) 道路交通事故のない神戸を目指して
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない神戸を目指す。
今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、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。

1. 道路交通の安全についての現状と目標

24時間死者数の減少傾向と人身事故件数の増加傾向
年間の24時間死者数を40人以下にする。
(30日以内死者数等を同様に減少させる)
死傷者数を12,000人以下にする。

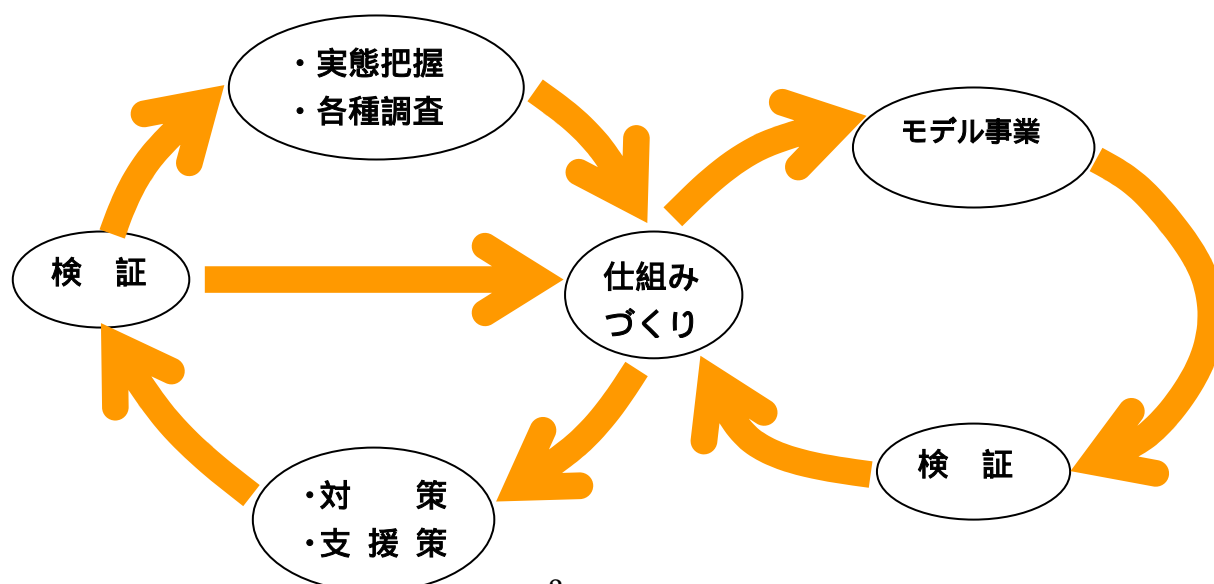
2. 道路交通の安全についての対策

< 4つの視点 >

市民自らの参画・意識改革	少子高齢社会への対応
歩行者の安全確保	I C Tの活用

PDCA マネジメントサイクルによる施策の進め方ながれ

PLAN (計画) DO (実行) CHECK (検証・評価) ACTION (改善改革)



第1節 道路交通の安全についての現状と目標

1 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

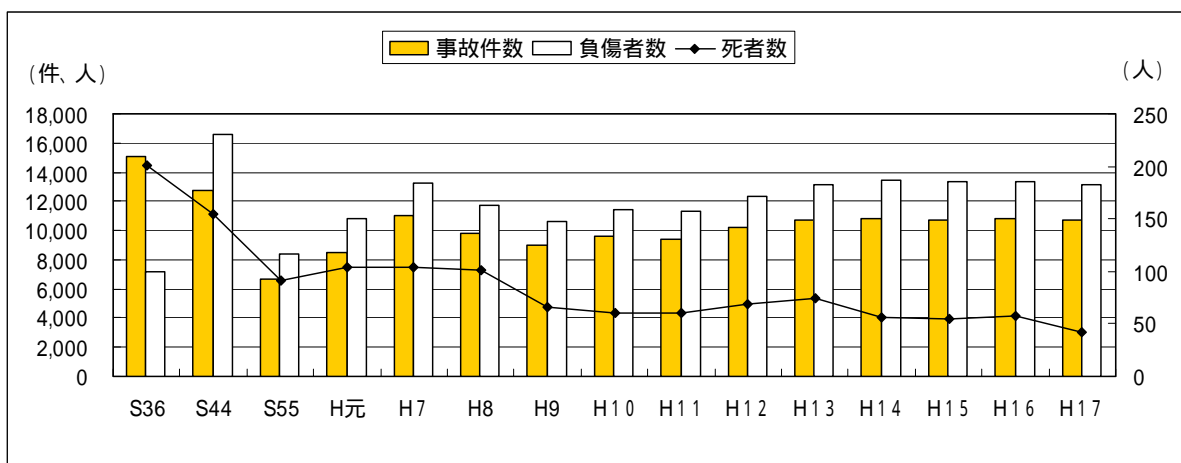
神戸市の道路交通事故による24時間死者数（事故発生から24時間以内に死亡した人数）は、昭和36年の201人をピークに高水準で推移したが、45年以降減少傾向にあり、昭和48年からは100人を下回り60人台まで減少した時期もあった。しかしながら昭和60年代から増加傾向に転じ、平成元年・2年及び阪神・淡路大震災後の平成7年・8年は100人を超えた。平成9年以降は再び減少傾向にあり、概ね60人台に、さらに、平成14年からは50人台に、第7次神戸市交通安全計画（以下「計画」という）の最終年である平成17年には42人となった。

また、30日以内死者数（事故発生から30日以内に死亡した人数）についても近年同様の減少傾向を示している。

人身事故件数、負傷者数は、昭和44年の12,746件、16,606人をピークに、その後約10年の間に大きく減少し、昭和55年にはピーク時の約半分の水準（6,710件、8,425人）まで改善された。その後は短いサイクルで増減を繰り返しながらも増加傾向が続き、平成7年にはそれぞれ1万件、1万3千人を超えた。その後一時減少したものの、平成12年には事故件数は再び1万件を、人身事故件数は1万2千人を超え、以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、人身事故件数は平成17年まで6年連続1万件、負傷者数も5年連続1万3千人を超え、平成17年は10,683件、13,119人となった。

第7次計画に掲げていた「平成17年度までに、年間の24時間死者数を、交通安全対策基本法施行（昭和45年）以降の最低であった平成10年の60人を下回る59人以下とする」という目標は達成することはできたが、「平成4年から9年連続して1万人を超えている年間の交通事故負傷者数を1万人以下とする」という目標は達成できず、厳しい状況となった。

（表1：死亡事故情勢）



交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもない。

近年、市内で発生した交通死亡事故の特徴は次のとおりである。

65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約 4 割を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の約 7 割以上を占めている。

交差点及び交差点付近の交通事故が 5 割以上を占めている。

夜間事故が多く、特に薄暮時の事故が多発している。

速度超過による事故が全体の約 4 分の 1 を占め、違反別原因で最も多くなっている。

自動車乗車中の死者数が高水準で推移しており、その 6 割以上はシートベルト非着用である。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行台キロ共に増加することが見込まれている。

このような道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

2 交通安全計画における目標

【数値目標】交通事故死者数 40 人以下

交通事故死傷者数 12,000 人以下

交通事故死傷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、第 8 次計画では、平成 17 年の死者数が、過去最低（42 人）であったことから、平成 22 年までに、年間の死者数を 40 人以下とする。

このことは、当然のことながら、24 時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数（30 日以内死者数等）を同様に減少させることを意味している。

また、人身事故の発生を抑制し、平成 13 年から 1 万 3 千人を超えている年間の交通事故死傷者数を 12,000 人以下とすることを目指して、市民の理解と協力の下、道路交通安全諸施策を総合的かつ協力的に推進する。

第2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

第8次計画では、市民、民間企業・団体、関係機関、行政が手を携え、「協働と参画」の理念に沿った、誰もが安心して暮らせる安全なまちづくりをめざし、市民の安全の確保と快適な交通環境に関する総合的な施策を積極的に推進する必要がある。

また、近年、道路交通事故による死者数が着実に減少していることを考えると、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、経済社会情勢、交通情報の変化等に対応し、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、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、総合的な駐車対策の推進、安全運転の確保、道路秩序の維持、救助・救急活動の充実、調査研究の充実、踏切道における交通安全、交通事故被害者対策の充実強化、の9つの柱を基本に、兵庫県交通安全計画による広域的な諸施策と連携を図り、効果的な交通安全対策を実施する。

なお、対策の実施に当たっては、可能な限り目標を設定して、その実施後においては効果測定を行い、必要に応じて改善していくPDCAマネジメントサイクルを導入していく。

今後対策を実施していくに当たっては、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) 市民自らの参画・意識改革

交通行政や交通機関にかかわる者を含め、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十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、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確認することが重要である。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまることなしに、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ようになることが重要である。

このため、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し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直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与して

いくような仕組みづくりが必要である。

また、各地域で、違法駐車追放運動など様々な交通安全活動に携わっている市民は、防犯、防災活動などと一緒に取り組んでいる場合が多い。

このような地域の安全・安心を守るための他の取り組みとの連携を図ることも効果的で継続的な交通安全活動を進めていくうえで重要である。

さらに、交通事故の被害者やその遺族の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

(2) 少子高齢社会への対応

死者数の中で高齢者の占める割合はきわめて高く、今後の急速な高齢化を踏まえ、高齢者が安全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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的交通安全対策を推進し、また、交通モードによる相違、すなわち、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。

特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に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することが課題となっている。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、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方にに基づき、ユニバーサルデザインに配慮した道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることも重要である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。子どもが健やかに生まれ、すべての人が安心してゆとりを持って子どもを生み育てることができる社会を実現するためには、子どもを事故から守る取り組みが一層求められる。このため、より効果的な交通安全教育の推進とともに、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備やチャイルドシート、幼児向自転車用ヘルメットの着用啓発を積極的に推進する必要がある。

(3) 歩行者の安全確保

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高い割合となっている。特に、高齢者では歩行者の割合が約

5割、15歳以下の子どもでは約4割を占めている。

神戸市においても同様に、交通事故死者数に占める歩行者の割合は高く、特に高齢者では半数を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を守ることが必要不可欠であり、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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、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、歩行者の安全を守る対策を推進していく必要がある。

さらに、高齢者、身体障害者、外国人など、だれでもがわかり易く使いやすいユニバーサルデザインの視点から、交通安全施設等の整備等を推進していく。

(4) ICTの活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（ICT：Information Communication Technology）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、ICTを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、

ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高める。

交通管制をより高度化する。

救助・救急活動を迅速化する。

といったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の取り組みを推進する。

また、インターネットを始めとしたICTの活用等により、指導者の育成を行うなど学校や家庭・地域における交通安全教育を一層活性化していくことも必要である。

今後は、システム開発と併せて、その実用化や普及を進めていく時代であり、いかに多くの市民がICTによるメリットを享受することができるようにしていくかが交通安全を進める上で特に重要である。

第2章 道路交通を中心として交通安全の推進にかかる諸施策

< 9つの柱 >

道路交通環境の整備
交通安全思想の普及徹底
総合的な駐車対策の推進
安全運転の確保
道路交通秩序の維持
救助・救急活動の充実
調査研究の充実
踏切道における交通安全
交通事故被害者対策の充実強化

車両構造面からの交通安全対策として講じられる「車両の安全性の確保」については、国内及び県下全体の施策として、兵庫県交通安全計画に位置づけられていることから省略している。

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも国土交通省や兵庫県警、道路管理者等の関係機関が連携し、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、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されている。

近年の交通死亡事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。

そこで、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、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くものとする。

また、道路交通環境の整備については、このほか、高規格幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進め、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、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、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、全小学校区への潜在的危険箇所に関するアンケートの実施などにより、地域住民の意見を道路交通環境整備に反映させる仕組みを構築する。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることにより交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術（ICT：Information Communication Technology）を用いて人と道路と車両を

一体のシステムとして構築し、画期的に道路交通環境の安全性を高める高度道路交通管理システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の開発・普及等を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

人優先の安全・安心な歩行空間の整備
通学路等の歩道整備等の推進
「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進
バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備～ユニバーサル歩道整備事業～
道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
ICT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
事故危険箇所対策の推進
「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進
高度道路交通システムの活用
災害に備えた道路交通環境の整備

1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。一方、歩行者の死者数は全死者数の約3割を占めており、その約7割は幹線道路で死亡している。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、だれもが安心してくらす安全なみちづくりを進めていく必要がある。

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

(2) 生活道路における交通安全対策の推進

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、兵庫県公安委員会

及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

兵庫県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進することとする。具体的には、エリア内の生活道路を中心に、信号灯器のLED（発光ダイオード：Light Emitting Diode）化、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施する。さらに、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年法律第68号。交通バリアフリー法）の特定経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者においては、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、地域住民へのアンケートによる潜在的危険箇所の把握のもと、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化、街灯の照度アップ、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する。

このような対策を推進することにより、平成15年度策定の社会資本整備重点計画において定められた数値目標（平成19年度までにエリア内の死傷事故を約2割抑止し、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止）の達成を目指す。

【数値目標】エリア内の死傷事故約2割抑止

エリア内の歩行者・自転車事故約3割抑止

また、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、歩道を積極的に整備する。このほか、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして兵庫県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれ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出するための取り組みを推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

- (3) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備～ユニバーサル歩道整備事業～

ア 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が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た幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 年齢、性別、文化、身体状況など人々が持つ様々な違いを越えて、互いに人権を尊重し合い、すべての人が持てる力を発揮し支えあうユニバーサル社会の実現に向け、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

ウ 誰もが安心して歩ける安全なみちづくりを目指して、地域の方々の参画のもと身近なみちのバリアフリーなどについて学び、ユニバーサルデザインの観点から、みちの点検等を行っていくとともに、全市的に歩道の段差や波打ちの解消等を行う「ユニバーサル」歩道整備事業を体系的に推進する。

駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を促進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行者空間を積極的に確保する。

特に、交通バリアフリー法に基づき、4つの重点整備地区(三宮、元町、神戸、垂水地区)に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。重点整備地区における駅と公官庁や病院等を結ぶ経

路については、平成 22 年までの完成を目指す。

バリアフリー重点整備地区以外においても、歩道の段差、波うちを計画的・効果的に解消するとともに、支障となる電柱の移設等を進め、高齢者や車椅子、ベビーカーなど誰もが歩きやすい「あんしん歩道」として整備する。段差については、5,000 人以上の乗降客数のある駅周辺について、平成 22 年度までの完成を目指すとともに、波うち歩道についても、順次整備を進める。

夜間における交通安全と防犯とを目的に、昭和 39 年から実施している「光のまち神戸」運動において、街灯の設置基準を改正し、地域と一体となってまちを点検した上で、緑道やバス路線など駅からの主要な歩行者動線や学校・公園周辺などの生活道路において、街灯の増設及び照度アップ（20W から 32W へ）を行うなど、より一層明るく、安全で安心なまちづくりを推進していく。

児童と市職員が一緒になって身近な「みちの歴史」や「バリアフリー」の現地体験や勉強を行う「みちの学校」や、道路利用者の参加のもと道路の安全性やバリアフリーなどについて点検し、抽出した問題点を改善する「交通安全総点検」、全小学校区の潜在的危険箇所の把握と対策を平成 17 年度からの 3 ヶ年で実施する「全小学校区アンケート調査」などを通じ、ユニバーサルデザインのみちづくりに向けた市民参画を推進する。「みちの学校」については、毎年 30 校程度の実施、「交通安全総点検」については、毎年各区 1 箇所以上の実施、「全小学校区アンケート調査」については、平成 19 年度までに全小学校区へ実施することを目指す。

エ 児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

オ 国土交通省では、誰もが持てる力を発揮し、支え合う「ユニバーサル社会」の実現に向け、社会参画などにあたって必要となる「移動経路」「交通手段」「目的地」等の情報について「いつでも、どこでも、だれでも」アクセスできる環境をつくっていくために「自律移動支援プロジェクト」を推進している。神戸をモデル地区として平成 16 年度から道路等において実証実験を行っており、神戸市は本実験への協力及び本格実施に向けた支援を行う。

【数値目標】5,000 人以上の乗降客数のある駅周辺の主要な経路における歩道のユニバーサルデザイン化

2 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の推進

(1) 適切に機能分担された道路網整備

道路の整備については、第4次神戸市基本計画、復興計画に基づき、広域幹線道路から日常生活を支える生活道路まで、適切に機能が分担し安全・快適な交通を確保できるよう、体系的な道路網整備を進める。

ア 規格の高い幹線ネットワークの整備・検討をすすめ、市街地の通過交通を排除し、安全性の高い道路に交通を分散することで、安全、円滑な交通を確保する。

イ 都市内幹線道路の整備をすすめ、居住地域、商業地域における通過交通を排除する。

ウ 生活道路において、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備をすすめ、生活圏における安全性向上を図る。

(2) 改築による道路交通環境の整備

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、道路の改築事業を強力的に推進する。

ア 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、既存道路に歩道等の設置が困難な場合における小規模バイパスの建設等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進するとともに、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の検討も行う。

イ 交差点及びその付近における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、立体交差化等を推進する。

ウ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図る。また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、スロープや昇降装置がついた立体横断施設の整備を図る。

エ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

オ 商業系地区等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、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路、車両の通行を禁止又は制限したショッピングモール等の整備を推進する。

カ 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の

交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ（歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路）、交通広場等を総合的に整備し、交通結節点機能の強化を図る。

キ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 鉄道駅周辺等で自転車等の大量放置の見られる箇所について、道路事業等による自転車駐車場（原動機付自転車の駐車を含む。）の整備を推進する。

（3）高規格道路の利用促進

市街地を通過する交通を一般道路に比べて安全性の高い高規格幹線道路等へ転換し、事故の削減を図るため、高規格幹線道路の整備、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC:Electronic Toll Collection System）の設置などを行い、利用しやすい高規格ネットワークを実現する。

3 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 15 年度から 19 年度までを計画期間とする特定交通安全施設等整備事業実施計画に基づき、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により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る。

また、平成 20 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

（1）歩行者の安全通行の確保

死傷事故発生割合の高い 11 地区をあんしん歩行エリアとして指定の上、地域住民へのアンケート調査を実施し、エリア内の潜在的な危険箇所を抽出するとともに、交通管理者と現地検討会を実施し、緊急性が高く、効果的な箇所から、対策を行うことによりエリア内の死傷事故の抑止を図る。

また、平成 14 年に策定した「神戸市交通バリアフリー基本構想」における特定経路を構成する道路において、歩道の段差、勾配等の改善等歩行者空間のバリアフリー化を推進する。さらに、特定経路以外において

も、歩道の段差、波うち等を計画的・効果的に解消し、高齢者や車椅子、ベビーカ - など誰もが歩きやすい「あんしん歩道」として整備を推進する。

(2) 幹線道路における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している事故危険箇所として選定された交差点・単路 63 箇所について、集中的に交通安全施設等を整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。

(3) ICT 化の推進による安全で快適な道路環境の実現

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、対策実施箇所における通過時間の短縮等を図る。また、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム (U T M S : Universal Traffic Management Systems) の推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進する。

4 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

(1) 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、転回禁止、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実施する。

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、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、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため交通規制を強化する。特に、生活の場である居住系地域等においては、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。

(2) 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、都市における交通規制を計画的に推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

また、路線バス等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するため

の交通規制を積極的に推進する。

(3) 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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

(4) 高速道路における交通規制

新規供用の高速道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速道路については、交通流の変動、道路構造の改良状況、安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

また、交通事故、異常気象等の交通障害発生時においては、その状況に即し臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次障害の防止を図る。

5 地域住民と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

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、児童と市職員が一緒になって、身近なまちの「みちの歴史」や、「バリアフリー」の实地体験・勉強を行う「みちの学校」や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」を積極的に推進する。さらに、道路利用者等が日常感じている意見について、小学校区への潜在的危険箇所に関するアンケートやハガキ、インターネット、「市長への手紙」、「出前トーク」、「標識BOX」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して交通安全関係団体や住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

6 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、特定交通安全施設等整備事業実施計画に基づき、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。そのため、交通事故対策の重点化を図るとともに、科学的分析に基づき、歩道整備等の事故対策の立案を推進する。

(1) 交通事故対策の重点実施

幹線道路における交通事故が特定の区間に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「優先度明示方式」(効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式)により、死傷事故率等の歩行者事故等特定の事故の発生割合の高い区間を抽出し、歩道整備等の交通事故対策を重点的に実施する。

(2) 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」63箇所について、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

このような対策を推進することにより、平成15年度策定の社会資本整備重点計画において定められた数値目標(平成19年度までに対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止)の達成を目指す。

【数値目標】対策実施箇所の死傷事故約3割抑止

(3) 科学的分析に基づく事故対策

事故危険箇所等において、科学的分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の事故対策の立案・実施及び評価に活用していくとともに、実施された事故対策の情報を蓄積し、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」へフィードバックし、充実する。

(4) 連絡会議等の活用

兵庫県警察本部及び関係道路管理者により設置された「兵庫県道路交

通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行政管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 交通安全施設等の整備

ア 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。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、集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。

特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化を推進する。

イ 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、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト(地点標)の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を拡大するとともに、幹線道路の単路における速度超過による事故を防止するための高速走行抑止システムを整備する。さらに、依然として多発している夜間死亡事故に対処するため、道路照明、視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

(6) 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、沿道地域の人々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。

(7) 交通事故多発地域における重点的交通規制の実施

交通事故が多発している地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

(8) 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、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

7 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率性及び快適性の向上を実現するとともに、交通渋滞軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の推進を図る。

（1）道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）の整備を推進するとともに、情報提供の充実及び対応車載器の普及を図る。

（2）新交通管理システムの整備

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、動的経路誘導、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS：Universal Traffic Management Systems）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

（3）交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる運転環境を創り出すことにより、交通事故の低減を図る安全運転支援システムの整備を推進する。（DSSS：Driving Safety Support Systems）の整備を推進する。

さらに、ICTを活用し、道路と車両が連携し、ドライバーへ適切に情報を提供することによる注意喚起等により、交通事故を低減し、安全で快適な自動車の走行を支援する走行支援道路システム（AHS：Advanced cruise-assist Highway Systems）を推進する。

（4）スマートウェイの推進

障害物や車線逸脱等の情報を通信によりリアルタイムでやり取りすることによって、従来不可能であったドライバーの発見の遅れに対する情報提供、判断の誤りに対する警告、ドライバーの操作支援を行い、安全で安心な走行支援の実現と道路交通事故の低減を図る走行支援システムについて、国際電気通信連合（ITU）で国際標準となったETC

の技術を活用し、道路（スマートウェイ）、自動車と道路側システムの間を結ぶ高度な情報通信（スマートゲートウェイ：知能通信）及び高速走行する自動車（スマートカー）に関する技術の三位一体となった研究開発を進め、早期実現・普及を図る。

（５）道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS:Public Transportation Priority Systems）及び車両運行管理システム（MOCS:Mobile Operation Control Systems）の整備を推進する。

8 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

円滑・快適で安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適で安全に利用できることが必要である。このため、交通管制センターシステムの充実・高度化、信号機の高度化等により、交通の円滑化を図るとともに、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

また、路線バス等の公共交通機関の安全・快適・便利な運行を確保するための交通環境の整備を図る。

（１）円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機の制御、その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

イ 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、系統化、閑散時押ボタン化・半感応化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。

また、交通流の変動にきめ細かく対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの整備を推進する。

ウ 過労運転に伴う事故や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追い越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を積極的に推進する。

エ 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路・交通等に関する情報（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）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、時間別・車種別等の交通規制の

実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変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及び中央線変換システムの整備を推進する。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を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施などにより、国際化の進展への対応に努める。

また、道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を積極的に推進する。

（２）道路の適正使用化等

ア 道路の使用及び占用の抑制

工作物の設置、工事等による道路の使用及び占用については、道路における交通の安全及び円滑を確保するため、極力抑制する方針のもとに適正な許可を行うとともに、パトロールの強化等により道路使用許可条件の履行の確保、占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導監督を強化する。

イ 不法占用物件等の排除

工作物の設置、商品の陳列、違反立看板等道路の不法占用及び不正使用があとをたたず、特に、視覚障害者等の歩行者の安全な通行を阻害しているため、「道路不法占用物件等除去実施要領」により、これらの不法行為によって、交通の安全が著しく阻害されている道路について、路線を指定し、関係機関・団体との緊密な連携のもとに計画的かつ重点的なパトロールによる指導、取締りを実施する。

また、不法占用等の未然防止を図るため、市民への啓発活動を積極的に行う。交通の安全に阻害となる屋外広告物についても、関係法令に基づき、積極的に排除する。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘削を伴う道路占用工事等については、神戸市道路掘削工事連絡協議会等において事業者間の連絡を図る。この場合、相互の長期計画を検討のうえ、道路の掘削工事が計画的、合理的かつ安全に行われるよう調整し、無秩序な工事施工を避けるとともに、工事施工にあたっては、地域住民への周知を図り、極力交通障害を防止する。また、都市部においては、掘り返しの抑制及び道路空間の有効利用を図るため、長期的な計画のもとに、共同溝等の建設を促進する。

エ 占用事務の充実

道路占用物件の把握等の道路管理システムの充実を図る。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車・原動機付自転車は、市街地での自動車交通混雑を背景として、近距離交通手段としての便利性が再認識され、通勤・通学等の日常生活から余暇活動に至るまで、市民の幅広い年齢層で利用されている。

しかし、駅等のターミナル周辺は自転車等の放置が激増し、各ターミナルの美観を損なうのみでなく、歩行者の安全な交通の障害となっている。このため、放置自転車等の対策として、平成 17 年度の調査において整備の検討が必要と判断された 20 駅について整備の検討を進める。

また、整備が完了した駅のうち 48 駅について放置禁止区域の指定・有人有料化を実施し、放置自転車等の撤去に努めるとともに、区役所等関係機関と一体となった広報活動を行い、自転車等の適正利用とマナーの向上に努める。

さらに、自転車駐車場の整備と相まって、大量の駐輪需要を生じさせる鉄道事業者並びに当該施設設置者に対して、自転車駐車場設置への積極的な協力を求めていく。

イ 自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求めするため、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）その他の法令の遵守、正しい駐輪方法等に関する教育及び広報活動を行い、その徹底を図るよう努める。

(4) 道路緑化の促進等

市街地緑化の一環として、街路緑化基本計画に基づき、特色ある街路の創造を目指して、街路の緑化を推進する。主要幹線道路等の緑化をグリーンネットワークの基軸に据えるとともに、各街路の地域性等を生かした、特色ある緑化を図る。歩道の幅員を確保し、歩きやすく、緑に親しめる安全な歩行空間を創造するとともに、遮光・視覚誘導効果等により、交通事故を防止し快適な都市環境の形成に資する。

また、定期的な道路清掃・植栽管理を行い道路環境の美化を図る。

(5) 路線バスの運行上の安全確保

ア 路線の安全の確保

路線バスを安全かつ効率的に運行させるためには、道路交通環境の整備が不可欠である。このため、道路の拡幅、歩車道の分離等、道路構造の改良とあわせて、ガードレール、ロードミラー、信号機等の交通安全施設を整備拡充する。

イ 停留所施設の改善

停留所のベンチ・上屋・大型標識柱等の整備を進め、安全性と利便性の向上を図る。

9 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパスの整備や交差点改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド〔都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム〕の推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進する。あわせて、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。

（１）公共交通機関への転換

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感应式信号機、公共車両優先システム（PTPS）の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、新交通システム等の公共交通機関の整備を支援し、エコファミリー制度の実施等により、鉄道、バスなどの公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停などアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、駅前広場等の整備を促進し、交通結節点機能を強化する。

（２）自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を促進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOC S）の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

（３）交通需要の平準化

交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

10 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」、「新幹線・高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム」をもとに、緊急性の高い橋梁の耐震補強を推進する。

また、山間部などで、がけくずれ、地すべり及び落石等のおそれのある箇所では、事故の防止のため、落石防止柵・ロックネット等の防災対策を推進する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪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、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通管理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の道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、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、予備電源として信号機電源付加装置の整備を推進する。

(3) 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、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに迂回指示・広報を行い、あわせて、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。

(4) 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、復旧対策の早期立案や緊急交通路、緊急輸送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、車両監視用テレビ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路情報総合監視システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ICT）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。

1.1 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度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。

(2) 子どもの遊び場等の確保

ア 公園の整備等

近年における車保有量の増大と市街地の居住環境の実態からみて、市街地における子どもの遊戯空間の減少が交通事故の原因のひとつと考えられる。したがって、生活地域での子どもの遊び場の確保は、交通安全上緊急な課題である。

このため、子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

イ 市民公園の拡充

神戸市市民公園条例(昭和51年4月条例第16号)に基づき、神社の境内地や遊休地等を地域の公園として利用できるよう、地域住民が自主的に設置・管理する市民公園として認定し、都市空間の有効利用を図る。地域住民によるこれらの市民公園の管理・運営について、施設の供与その他の助成を行う。

ウ 児童館・学童保育施設の整備・充実

児童に健全な遊びを与えて、その健康を増進し、情操を豊かにすることを目的として、児童館の整備を進めている。児童館には指導員(児童厚生員)等を配置し、健全な遊びの指導などの児童健全育成事業、子育て支援事業を実施している。

本市では、1中学校区1館を目標に児童館建設を進め、平成17年度末現在、120館(設置済校区82、未設置校区1)を設置している。

また、昼間、家庭に保護者がいない小学校低学年児童(1~3年)を対象に児童館など171箇所学童保育を実施しており、引き続き充実を図っていく。

エ 学校開放の推進

子どもたちにとって、安全で、身近な遊び場を確保するため、学校施設の開放をさらに推進していく。

開放を進めるにあたっては、地域の各種団体の代表等によって開放運営委員会を組織し、地域の自主的な管理・運営に委ねることにより、学校を魅力あるコミュニティの場として、広く市民が利用できるよう努めていく。

(3) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため、「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、主要な非幹線道路も含めて、無電柱化を推進する。

第2節 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となるように育成する上で、重要な意義を有している。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。

このため、平成12年度に制定された「ひょうご交通安全憲章」のより一層の普及啓発を図るとともに、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、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うとともに、高齢社会が進展する中で、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、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を利用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、交通安全教育の専任者として、神戸市交通安全指導員が行う出張教室を積極的に活用する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、年齢、特性に応じた参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら理解して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市・区、警察等関係行政機関、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる交通安全指導員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した主体的な活動を推進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、子ども、高齢者を中心に、子ども、親、祖父母の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の認識が深まるよう努める。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

参加・体験・実践型の活動の推進 高齢者に対する安全教育の推進 神戸市交通安全シルバーネットワークの推進 自転車の安全利用及び自転車のマナーアップモデル事業の推進 後部座席等におけるシートベルト着用の推進 反射材の普及促進 地域の実情に即した身近な活動の推進
--

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

都市交通の将来を安全で快適なものとするためには、健全な交通社会人の育成が必要であり、交通安全教育が重要である。

自他の生命を尊重し、安全に行動できる実践的な態度や能力を養い、健全で交通社会人の一員となるよう学校園での全教育活動を通じて、また、家庭、地域及び関係機関・団体との連携・協力を図りながら、計画的かつ継続的に交通安全教育を行う。

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 本市の幼稚園及び保育所において、交通安全教育を年間指導計画の

中に明確に位置づけ、幼稚園・保育所のあらゆる教育・保育活動を通じて、また、家庭及び地域における関係機関・団体との連携・協力を図りながら、幼児に交通安全の習慣や態度を身につけさせ、自他の生命を大切に作る心を育てる。

イ 幼稚園・保育所の屋内屋外での交通安全指導について、指導方法の工夫をし、実践力を培う。

ウ 神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会（幼・小・中・高で組織）を中心に、幼児の交通安全教育に関する総合的な研究を進め、幼児の交通事故の特性に即した指導資料を作成していく。

エ 教職員及び交通安全指導員に対しては、講演会、交通安全指導研究発表会等を開催して、その指導内容や方法の理解の徹底を図り、指導者の向上と内容の充実をつとめる。

オ 家庭における幼児の交通安全意識の啓発及び浸透を図るため、保護者と幼稚園・保育所が一体となった交通安全指導を展開する。

（２）児童に対する交通安全教育の推進

小学校においては、教科「体育」並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、「正しい歩行と横断」「自転車の安全な利用」「乗り物の安全な利用」等を重点に、効果的な指導を推進する。

これらの指導を効果的に実施するため、次の施策を行う。

ア 神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ 交通安全指導の手引や自転車・二輪車に関する交通安全の指導資料を作成配布し、その趣旨を徹底する。

ウ 講習会、指導法の研究会等を開催し、教職員の交通安全についての指導力を高める。

エ 各地区の学校での実地研修を計画的に行い、教職員及び保護者・地域諸団体の交通安全意識の向上を図る。

オ 児童館等でも、主として小学生を対象に生活指導の一環として、交通安全に関する啓発を行い、児童の交通安全指導を充実させる。

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、教科「保健体育」並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、小学校の指導に加えて「自転車の特性と安全な行動」「交通事故の防止と安全な生活」「応急手当」等を重点に指導する。

これらの指導を効果的に実践するため、次の施策を行う。

ア 神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ 交通安全指導の手引きや自転車・二輪車に関する交通安全の指導資料を作成配付し、その趣旨を徹底する。

ウ 講習会、指導法の研究会等を開催し、教職員の交通安全についての指導力を高める。

エ 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育の支援を行う。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、教科「保健体育」を中心にホームルーム活動や生徒会活動のなかでも、小・中学校における指導を一層発展させ、良き交通社会人として必要な「公德心や互譲等の交通マナー」「応急手当」等を身につけさせるとともに、危険を除去できる自主的・実践的な態度を養う。

また、高校生の年代における、二輪車の運転や同乗中の事故が少なくなことを踏まえ、神戸市の高校生として「三ない運動」の意義を自覚させるとともに、社会的責任の意識を高める指導を行う。

これらの指導を効果的に実施するため、次の施策を行う。

ア 神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に、交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ 交通安全指導の手引きや自転車・二輪車に関する交通安全の指導資料を作成配付し、その趣旨を徹底する。

ウ 家庭及び関係機関・諸団体等との連携・協力を図るよう支援を行う。

(5) 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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、新成人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、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、兵庫県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運

転管理の活発化に努める。

また、職域での交通安全研修会を始め市民の交通道德を養うため、PTA、婦人団体、青少年団体、自治会等の団体の活動や、様々な形で実施されている市民の自主、自発的な学習活動の場で交通安全の問題を取り上げるように働きかけていく。

交通安全協会、自家用自動車協会、地域交通安全活動推進委員協議会、自動車販売店協会等交通安全関係団体の交通安全活動に対して積極的に支援し、これらの活動を通じて交通安全意識の高揚を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付ける。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係団体等と連携し、交通安全指導の充実に努める。

(6) 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術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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、教材・教具等の開発など指導體制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー(高齢者交通安全指導員)等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。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養成や交通安全に関する研修の実施を働きかけるとともに、関係団体、交通ボランティア、福祉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。

また、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し神戸市交通安全指導員を派遣するなど、交通安全教育を実施する。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、「ホッと・あんしん訪問」による個別指導や薬局等民間企業などの協力を得て、高齢者と日常的に接する機会を利用しワンポイントアドバイス等を行う「神戸市交通安全シルバーネットワーク」の拡充に努め、高齢者に身近な民間事業者や地域ぐるみでの声かけ運動による交通事故防止に取り組む。

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ等が関係団体と連携して、「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主動的役割を果たすよう指導・援助を行う。

さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、世代間交流によ

る交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努める。

(7) 障害者に対する交通安全教育の推進

近年、障害者に対しては、電動車椅子の普及や各施設等のバリアフリーが進み社会参加が促進されているが、自動車だけでなく一般歩行者との衝突事故防止や、駅構内での転落防止等を図り交通安全に努めていく必要がある。

このため、交通安全に必要な技能及び知識(交通規則)の習得のため、地域の交通安全協会との連携、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の状況や、地域の交通事情に応じて、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、障害の種類に応じて、手話通訳者の配置や字幕入りビデオ等を活用し、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。さらに、自力での外出が困難な障害者に対しては、介護者、ガイドヘルパーや交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(8) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対する交通安全教育は、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ、教材の充実に努め、外国人学校、外国人を雇用する企業等に対する出張教育を行っていく。

(9) 交通事犯保護観察対象者に対する教育活動等の普及徹底

交通事犯仮釈放者及び仮退院者に対しては、人命尊重の精神、遵法精神及び安全運転の心養を取り入れた教育等に重点を置き、個別的な問題性や生活面に応じた指導の充実に努めるとともに、被害者への慰霊及び慰謝の措置についての助言を行う。

(10) 交通事犯者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、保護観察官並びに保護司の協働態勢による処遇の充実に努めるとともに、交通事犯保護観察対象者の問題性・特質性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する

また、保護司に対して、交通安全に係る指導能力を高めるための研修等を実施する。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するた

めに必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全市民運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・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り組みを推進するための市民総参加の運動として、市内の運動主催機関・団体を始め、神戸市交通安全対策推進協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全市民運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全市民運動の運動重点としては、子どもと高齢者の交通事故防止、交差点の交通事故防止、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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の促進、違法駐車等の追放等、全市的な交通情勢に即した事項を設定する。

また、交通安全市民運動の展開に当たっては、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、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活動の参加促進を図り、地域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してもらえる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

(2) 自転車の安全利用の推進

これまで交通弱者とみなされていた自転車が歩行者に危険を与えるケースも多く、自転車は、本来車両であること、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してもらう。

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、市民や地域団体が参画して行う「自転車運転免許証等制度」や自転車安全教室の活用等により、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、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

薄暮の時間帯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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。

このほか、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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用する。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気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進する。

さらに、地域ぐるみの自転車利用マナー向上を目的とした「自転車マナーアップモデル地区」を設定し、地域、企業、関係団体などが一体となった取り組みを推進していく。

(3) 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

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、後部座席を含めた着用の推進を図る（平成 17 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 91.0%，助手席 84.2%，後部座席 14.3%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

特に、車外放出事故の実態を考慮し、後部座席等におけるシートベルト着用の推進を図る。

(4) チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所や母子保健事業と連携

した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（県下の平成17年10月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満60.3%、5歳児46.3%）。

また、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報を提供し、チャイルドシート製作者又は自動車製作者に改善への取り組みを働きかける。

（5）反射材の普及促進

夜間における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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の効果を啓発するイベントを開催する。反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、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る。

（6）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、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、各種広報誌等の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交通安全啓発記事による広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、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など、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

ア 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、市民と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、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、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車等の排除等を図る。

イ 交通安全に果たす家庭の役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県、市、自治会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を追放する。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県・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、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上がりを図る。

(7) その他の普及啓発活動の推進

ア 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、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解してもらうとともに、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を高めるように努める。

イ 薄暮の時間帯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。

また、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の前照灯の早期点灯を働きかける。

ウ 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行うことができるよう、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。

エ 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行うことができるよう、各種の交通事故関連情報を統合したシステムを開発し、これによりインターネット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。

オ 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況などの情報を、自動車ユーザーに届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

カ 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、必要に応じ交通安全シンポジウムを開催する。

4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並び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、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、多様な交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。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。

また、組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

5 市民の協働と参画の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市民、民間団体、企業等と行政が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の協働と参画を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、地域住民や道路利用者による「ヒヤリハットマップ」の作成や地域住民が主体的に参加する「交通安全総点検」の実施などの交通安全対策を推進する。

第3節 総合的な駐車対策の推進

違法駐車は、飛出し等の交通事故の誘因となったり、緊急車両の通行や市バスの運行を妨げるなど、市民の安全で快適な生活環境に悪影響を及ぼしている。神戸市民全世帯アンケート調査においても、違法駐車対策は要望の強い問題となっており、その対応には、ハード、ソフトの両面から多様な取り組みが求められている。

現在、ハード面では、駐車場等の整備、建築物に附置すべき駐車施設に関する条例(昭和42年3月条例第54号)による駐車場の確保等の事業が進められている。

一方、ソフト面からの対策としては、「神戸市違法駐車等の防止に関する条例」(平成6年4月条例第2号)に基づく指導啓発活動の充実等が必要である。また、駐(停)車禁止規制の見直し等や都心部における交通総量削減対策(第1節、交通需要マネジメントの推進で述べた通り)等もあわせた総合的な対策を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策
自動車環境条例の運用
ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

1 秩序ある駐車場の推進

ア 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に合わせたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システム等の整備を促進し、駐停車等をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることにより、違法な駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図る。

ウ 違法駐車場の取締りに当たっては、高齢者、障害者等の移動の円滑化にも資するため、悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置くとともに、車輪止め措置及びレッカー移動の効果的運用に努める等、重点的かつ効果的に推進する。

なお、放置駐車違反については、公安委員会による指示及び使用制限命令の積極的な活用を図り、使用責任者を強力に追及する。

2 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策

ア 確認事務の民間委託により違法駐車場の取締りを行う執行力を確保し、違法駐車場の取締りを強化する。そのため、従来以上に悪質・危険性、迷惑性の高い違反に取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見・要望等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する場所、時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表することとし、当該ガイドラインに沿ったメリハリを付けた取締りを推進する。

イ 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

3 駐車場の整備等

(1) 駐車場の計画的な整備

駐車場の整備を重点的に行うべき地区は、都市計画法に基づき「駐車場整備地区」として定めている。この地区及び商業地域、近隣商業地域における一定規模以上の建築物に対しては条例により、必要な駐車場の附置を義務づけている。

あわせて、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる「特定建築物の建築の促進に関する法律」(通称「ハートビル法」)に基づいて、誰もが利用しやすい駐車場の整備に努める。

また、民間駐車場整備助成制度や総合設計制度(駐車場の整備に係る特例)により民間による駐車場の整備を支援する。

他方、共同住宅や住宅団地周辺路上の駐車対策として、一定規模以上の共同住宅を建築する場合に、「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づき、駐車施設の確保の基準を定め、駐車場等の確保を求めるほか、既存市営住宅についても住民の安全と住環境に配慮しつつ、住宅自治会等の合意と協力を得て、敷地内に駐車場を整備する。

これらの制度の適切な運用により、駐車場の計画的な整備を図る。

(2) 既存駐車場の有効利用

都心部での駐車場探しの車や駐車場への入庫待ち行列による交通混雑を緩和するために、多岐にわたる駐車目的、駐車需要に対応する料金設定の導入の検討や駐車場への案内を充実するなどPRに努めることにより、既存駐車場の有効利用を促進する。

(3) 自動車環境条例の運用

駐車施設を利用する自動車からの排出ガス、騒音及び振動を防止するため、「神戸市民の健康の保持及び良好な生活環境の確保のための自動車の運行等に関する条例」(平成14年4月条例第8号)により自動車の駐車位置、駐車場の出入口の位置、遮音のための構造物の設置などについて駐車施設設置基準を定めており、駐車施設を設置する者への周知と基準遵守を図る。

(4) パーク・アンド・ライド・システムの推進

郊外における交通の利便性の向上や、市街地へ流入する自動車交通需要の抑制の観点からパーク・アンド・ライド・システムの整備を進めてきた。今後も必要に応じて整備を推進する。

4 違法駐車等追放運動の推進

違法駐車等の追放等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、

「神戸市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、都心部対策として、「違法駐車等防止重点地域」を指定し、県警と連携しながら指導啓発活動を実施していく。

また、住宅地対策として、「違法駐車等追放推進地域」を指定し、地域住民の自主的な巡回パトロール活動を所轄警察、区役所などが支援しながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図っていく。

さらに、自動車公害対策の観点から自動車使用抑制運動を推進するほか、駐車場の整備等ハード面との連携を図りながら、効果的な対策を推進していく。

(1) 違法駐車等防止条例の運用

ア 違法駐車等防止重点地域の指定及び指導啓発

違法駐車等が著しく多いため一般交通その他市民の生活環境に重大な支障を生じさせ、緊急に指導及び啓発活動等の措置を講ずる必要があると認められる地域を重点地域として指定し、警察と連携しながら、違法駐車等に対する巡回指導及び啓発活動を行う。

(違法駐車等防止重点地域：三宮、湊川、新長田、六甲道の計4地域)

また、交通環境の変化に対応した効果的な運用を図るため、違法駐車等の実態把握に努め、指定地域の適切な見直しなどを図る。

イ 違法駐車等追放推進地域の指定及び補助活動

違法駐車等により一般交通その他市民の生活環境に支障を生じさせ、地域住民が自主的に違法駐車等の追放運動に取り組もうとしている地域または取り組んでいる地域を推進地域に指定し、資材の提供その他必要な助成を行い、地域の活動を支援し、運動の活性化を図る。さらに、防犯や防災などの地域活動と連携をとりながら、効果的で継続的な取り組みを進めていく。

(2) 正しい駐車のための市民意識啓発の推進

違法駐車問題は、市民(ドライバー)一人一人の交通モラル・マナーに起因するものであり、引き続き、全市一斉の違法駐車等追放強化運動や各季の交通安全運動等の機会をとらえて、市、警察等の関係機関・団体及び地域住民が緊密な連携を図り、住民パトロールや街頭広報などを実施することにより市民の駐車モラルの向上を訴える。また、ホームページ等を活用し、違法駐車防止のためのアイデアを広く市民から募集することにより、市民意識の向上を図る。

さらに、自動車教習所等においても、アイドリングストップなどの環境に配慮した運転(エコドライブ)の指導を徹底することにより、安全運転確保ととともに、自動車の燃費改善や排ガスの低減を図り、

地球環境を保全する。

また、ノーマイカーデー等自動車使用抑制運動等の機会をとらえ、事業者に対して、業務用車両の会社からの持ち帰りの自粛や、通勤におけるマイカーの公共交通利用転換等についての協力を要請する。

(3) バス走行環境改善キャンペーンの展開

近年、車輛台数の増加に伴い、違法駐車が増加している。違法駐車はバスの定時運行の障害となるばかりでなく、交通の流れを妨げ交通事故の原因にもなっている。こうした状況に対し、違法駐車防止及び不要不急のマイカー利用の自粛を図り、バスの定時運行を確保するため、バス走行環境改善キャンペーンを展開している。

今後とも「市民の足」としてのバスの役割を果たすために積極的にキャンペーンを展開していく。

(4) バス専用(優先)レーンを守る市民運動

都心部への道路交通の流入部を中心として、通勤、通学時間帯における道路交通の混雑、無秩序な自動車運行や路上駐車によって、バス専用(優先)レーンにおける路線バスの円滑な通行が阻害されている。

このような事態に対処し、「市民の足」としてのバスの機能を回復するため、公共交通優先システム(PTPS)、優先信号機の増設など道路環境の整備拡充を極力進めるとともに、関係機関・団体等の協力のもとに、運転者向けの啓発や街頭広報等により、「バスレーンを守る市民運動」を積極的に展開する。

(5) 地域交通安全活動推進委員制度との連携

駐車問題をはじめ、地域における交通の安全と円滑を図るため、地域の交通安全運動のリーダーとして、公安委員会から委嘱された地域交通安全活動推進委員の活動を積極的に推進するとともに、違法駐車等追放推進地域での活動と連携した効果的な運動を進める。

5 ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

特に違法駐車が常態化し、安全で円滑な道路交通が阻害されている市内の道路において、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設、荷さばき停車帯、駐車場案内システム、駐車誘導システムの整備、違法駐車抑止システムの整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

第4節 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の充実に努める。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る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、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進める。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、情報通信技術（ICT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

高齢運転者対策の充実 安全運転管理の推進 映像記録型ドライブレコーダーの普及
--

1 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を實踐できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努める。

教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

イ 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

(2) 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

また、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育及びその施設・資機材の充実に努める。

さらに、自動車教習所については、既に運転免許を取得した人に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

(3) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型の安全教育を推進する。

(4) 高齢者運転対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。

ア 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。また、身体機能の検査項目の追加、検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなどし、高齢者講習を充実させる。

イ 適性検査の充実等高齢運転者の交通事故の状況を詳細に分析するなどして、適性検査の充実方策の見直し・検討を行う。また、認知症の疑いがある運転者の把握に努める。

ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用

の促進を図る。

(5) 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。

(6) 自動車安全運転センター業務の充実

自動車安全運転センターの行なう通知、証明業務の更なるOA化を図り、申請者サイドに立った証明業務を推進する。

また、安全運転指導者や職業運転者、若年運転者等に対する交通安全教育の一環として、安全運転中央研究所への入所研修を勧奨し、参加・体験型の実践的教育を推奨する。

(7) 悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用を行うほか、危険性のある者に対する施策として、適性試験や運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

2 運転免許制度の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、運転免許試験場における身体障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

また、ICカード運転免許証を導入し、運転免許証の偽造・変造防止によるセキュリティー機能の向上と、本籍欄の削減によるプライバシーの保護、国際標準化への対応及び運転免許業務の合理化と市民の利便性の向上を図る。

3 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に対する安全運転管理者等講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、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安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者

等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働き掛けに努める。

4 道路交通に関する情報の充実

(1) 道路交通に関する情報の充実

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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の既存の情報収集・提供体制の充実を図る。

また、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、道路情報提供事業の適正化を図るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

さらに、高度道路交通システム（ITS）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

加えて、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

(2) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発

生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物輸送事業者の指導を強化する。

また、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、危険物データベース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。

さらに、危険有害物質運搬車両に関しては、国連勧告に基づく危険有害物質の表示・特定の仕組みも含め、その表示の在り方について検討する。

（３）気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、高潮、霧、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう適時・適切な予報、警報等を発表して、事故の防止・軽減に努める。また、これらの情報内容の充実と効果的利用を図るため、防災関係機関との情報の共有やインターネット等情報通信技術（ＩＣＴ）を活用し、次のことを行う。

気象による道路交通障害が予想されるときは、適時・適切に気象予報・警報等の情報を発表し、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、報道機関の協力により道路利用者に周知する。

さらに、台風、大雨、大雪等の自然現象の実況情報について、光ファイバーネットワークを活用して防災関係機関との間で情報の共有化を図るとともに、道路の降積雪や路面等の提供システムの充実を図る。

また、気象、地象、水象に関する知識の普及、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行うほか、防災機関の担当者を対象に、予報、警報等の情報伝達などに関する説明会を開催する。

第５節 道路交通秩序の維持

年々増加している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。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結す

る悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。また、事故原因の徹底究明を求める市民の意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚と暴走族への加入阻止・離脱支援の強化に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等 背後責任の追及 自転車利用者に対する指導取締りの推進 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化 暴走族対策の強化
--

1 交通の指導取締りの強化等

(1) 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

ア 悪質・危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、子ども、高齢者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、速度超過及び過積載等悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化を図る。

イ 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

ウ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることに鑑み、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、交通指導取締りは、悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の指導取締りを強化する。

(3) 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発、取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動監視装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

2 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進するとともに、捜査要員、装備等の充実強化を図る。

(1) 専従捜査体制の強化等

交通犯罪及び交通事故事件捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

(2) 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

初動捜査及び科学的捜査を強化するため、事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を図り、捜査体制を強化する。

3 暴走族対策の強化

凶悪化する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、次の暴走族総合対策を強力に推進する。

(1) 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、青少年に対し、家庭、学校、職場、地域等において、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。

さらに、関係団体等との連携の下に、暴走族の加入阻止、離脱の支援を推進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に鑑み、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。

(2) 暴走行為をさせないための環境づくり

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。

(3) 暴走族に対する取締りの強化

暴走族取締体制の強化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暴走族に係る犯罪に対しては、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た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。また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造に対する直罰規定を活用した取締りの強化と不正改造業者に対する突き上げ捜査及び行政措置の要請を行う。不正改造車両や暴走行為使用車両に対しては、押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかけるなど暴走族と車両の分離を図る。

さらに、複数の府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

(4) 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、暴走族グループの実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体を図り、構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう支援を徹底する。

保護処分が付された暴走族関係事犯少年の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境、交友関係の改善指導、グループからの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた個別処遇及び集団処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行うとともに、再犯防止のための講習内容の充実を図る。

(5) 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、保安基準に適合しない競技用車両等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、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

第6節 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめ、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や事故現場における応急手当の普及等を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 救急救命士の養成の促進 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備 消防ヘリコプター事業の推進

1 救助・救急体制等の整備

(1) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、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。

(2) 集団救助・救急体制の整備

大規模交通事故等により多数の負傷者が発生する事故に対処するため、救助関係機関・救急医療機関の情報連絡体制の整備及び大規模救助・救急事案を想定した訓練の実施等により集団救助・救急体制の一層の整備を推進する。

(3) 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の養成の促進、一般の救急隊員の行う応急処置の充実、ドクターカーの活用の促進を図り、救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実を図る。また、医師の指示又は指導・助言の下に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メディカルコントロール体制の充実を図る。平成 15 年 4 月から、「医師の指示なし除細動」を開始し、除細動事例の救命率が向上した。平成 16 年 7 月から気管の中に直接チューブを挿入し、肺に送り込む「気管挿管」のできる救急救命士の運用を中央消防署で開始した。現在、気管挿管ができる救急救命士の増加のため、神戸市内の病院で気管挿管実習を実施している。

また、平成 18 年 4 月から一定の講習を受講し薬剤投与に関する病院実習を修了した救急救命士による「薬剤投与(エピネフリン：心拍を増進させる強心剤)」が開始されている。

(4) 応急手当の普及

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当等が一般に行われるようにする必要がある。

このため、心肺蘇生法に関する基準等に基づいた、応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体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。また、応急手当指導者の養成を強化に行っていくほか、救急要請時における応急手当の指導を推進する。

さらに、指定自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努める。加えて、学校においては、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指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

(5) 救急救命士の養成

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)の向上を図るために、救急救命士の養成を図るとともに、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

(6) 救助・救急設備等の整備

救助工作車、救助資器材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材

等の整備を推進するとともに、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置などの施設の充実を図る。

(7) 消防ヘリコプターによる救急業務の推進

消防ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防ヘリコプターによる救急業務を充実・強化するとともに、救急現場等において、より早く医師等による救急医療を実施するため、中央市民病院等と連携した医師同乗型救急ヘリコプターを推進する。

また、高速自動車国道のサービスエリア・パーキングエリア等における緊急離着陸用ヘリポートの整備、緊急時の高速自動車国道本線上への離発着等についても国の決定に基づき促進していく。

(8) 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・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

(9) 高速自動車国道における救急体制の整備

高速自動車国道における救助・救急業務については、西日本高速道路株式会社等の関係高速道路株式会社が道路管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においては、関係高速道路株式会社と救急等に関する覚書により相互協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、両者は、通信連絡体制等の充実を図るなど相互に連携を強化するとともに、救急業務に必要な施設等の整備、従業員に対する教育訓練の実施等を推進する。

また、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を図る。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備及び一般道路からのサービスエリア・パーキングエリアへの流出入口の整備を推進し、また、サービスエリア・パーキングエリアにおける緊急離着陸用ヘリポートの整備についても国の決定に基づき促進していく。

(10) 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム(U T M S)の構想等に基づき、事故車両等から自動的に緊急通報等を行うシステムの普及を図る。

また、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の事故防止のため、経路誘導情報の伝送及び緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム(F A S T :Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)の整備を図る。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

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、急病診療所について、一層の充実を図る。また、初期救急医療体制では対応できない重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制の維持・強化による第二次救急医療体制の整備・充実を図る。

また、交通事故による重篤患者の発生に備えて、救命救急センターである中央市民病院を中心に、救急体制の整備をさらに充実させることにより、救命救急機能を高める。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、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調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

(2) 救急医療従事者の養成等

医師、医療従事者、救急隊員などの養成、資質向上のため、神戸大学医学部付属病院や中央市民病院など、市内の臨床研修指定病院などを活用して、救急医療を通じた研修の充実を図っていく。

3 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、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、医師等が同乗する救急用自動車の医療機関への配置を進めるほか、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、救急隊員と医師が電話等で直接交信する救急隊専用の携帯電話等を整備するなど、医療機関と消防機関が相互に緊密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。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、救護班との連携を推進する。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様である。

第7節 調査研究の充実

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の推進を図ることが必要である。この際、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ていることから、3要素それぞれの関連分野における研究を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てる等結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ることとする。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

道路交通に関する調査研究の推進 生活道路の安全に関する調査研究の推進 「自律移動支援プロジェクト」の研究支援 総合都市交通体系に関する調査研究の推進

1 道路交通の安全に関する研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢者運転者の増加、情報通信技術の発展、道路交通事故のすう勢、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究を計画的に推進する。

特に以下の事項について研究を行う。

(1) 交通行動特性等に関する研究の推進

ア 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進

高齢者人口及び高齢運転免許保有者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性に関する研究の推進をする。

イ 歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

歩行者事故を削減するため、歩行者の行動特性に関する研究及びそれを踏まえた交通安全対策の立案に関する研究を推進する。

(2) 道路交通に関する調査研究の推進

自動車需要の増大に伴い、都心部を中心に交通の過密・混在化が進ん

でいることから、効率的で安定した都市交通のあり方について、道路構造面、交通規制面から事例的研究を行う。

また、地域の実態に即応した、交通流の確保、交通公害に侵されない住みよい生活環境の整備促進について、実証的研究を進める。

(3) 生活道路の安全に関する調査研究の推進

市街地の生活道路等の安全対策としては、従来、歩車道の分離で対応してきたが、狭い幅員の中で、歩道、車道それぞれの機能を確保しにくく、全体として使いにくい道路となっている場合がある。

こういった道路の安全対策として、人と車の調和を目的とした、コミュニティ道路の整備や歩車共存道路など、住区全体の面的な安全を目指すとともに、交通規制及び交通施設に関する研究を推進する。

(4) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

(5) その他の研究の推進

ア 歩行者等の支援

神戸市において国土交通省が進める、高齢者、障害者、訪日外国人観光客等全ての人々が安心して快適に移動できる環境づくりを目指す「自律移動支援プロジェクト」の研究を支援する。

イ 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

ウ 交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

2 総合都市交通体系に関する調査研究の推進

道路交通の安全を確保するために、当面の事故防止対策と同時に、自動車交通が都市にもたらした交通混雑、自動車公害等の諸問題の解決を図り、あわせて都市構造の変化と市民生活の多様化から生じる新たな輸送需要に対応した住みよい都市づくりが急務となっている。

神戸は日本の東西に連なる国土軸上に位置し、交通の重要拠点となっているため、交通需要増加や人々の高速性、快適性志向の高まり等交通を取

り巻く諸情勢の変化を考えると、引き続き、県内の近隣地域や国内の諸都市から行き来しやすいまちづくりを行っていく必要がある。

神戸都市圏においては、広域拠点性や都市活動をより一層高めるため、広域圏幹線道路と都市内幹線道路の整備を推進するとともに、広域交通拠点である神戸空港と都心部との連携強化を引き続き行っていくことが必要である。

また、市民の日常生活の場としての住区においては、通過交通をできる限り排除し、居住環境の改善を図るとともに、人々が語り、遊び、散策のできる空間としての道路整備が求められている。

このような問題、動向に対応するため、交通基盤の整備、充実を図るとともに、それぞれの施設が十分機能を発揮できるよう、全体としての統一のとれた総合的な都市交通体系の確立が必要であり、そのための調査研究を推進する。

3 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

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、マクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図り、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

また、交通工学、交通心理学、土木工学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制をより一層充実させる。

第8節 踏切道における交通安全

1 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

本市の市街地を東西に走るJR西日本をはじめ、阪急、阪神、山陽電鉄等の鉄軌道は、多数の南北幹線道路等と平面交差している。

また、西北神地域を縦断する神戸電鉄についても、道路との平面交差部分が多く、この地域での住宅開発の進展とともに、これらの踏切道における交通安全対策は、本市の交通安全上、重要な問題となっている。これま

で鉄軌道事業者と協力し、踏切事故防止総合対策5ヶ年計画により、踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安設備の設置等の安全対策を推進してきた。

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、立体交差化、構造改良、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踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、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。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進（「開かずの踏切」等における改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」） 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 踏切道の統廃合の促進
--

2 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

道路交通の輻輳する市街地で、遮断時間が長かつ道路交通量の多い踏切道が連担している区間においては、連続立体交差事業を進める。これまでに、阪神電鉄石屋川駅から西灘駅間、JR住吉駅から東灘信号所間、山陽電鉄西代駅から東須磨駅間等で連続立体交差事業を実施してきた。引き続き、阪神電鉄住吉駅から芦屋市境約4.0kmについて整備の促進に努めていく。

また、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推進する。

さらに、「開かずの踏切」等の遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図る。

3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、迂回路の状況等を勘案し、踏切保安施設の整備を図る。

また、市街地の自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、列車運行回数を勘案し、必要に応じ踏切支障報知装置の設置を進めるもの

とする。

さらに、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況等を勘案し、必要な交通規制の実施や道路標識等の視認性の向上につとめる。

4 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の工事に併せて、近接する踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外の踏切道についても、その利用状況、迂回路の状況等を勘案し、歩行者の通行に著しい支障を及ぼさないと認められるものについて整理統合を促進する。

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。

5 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、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（ICT）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から、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通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必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通行方法等の教育を引き続き推進する。

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たに生じないように努めるものとする。

第9節 交通事故被害者対策の充実強化

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、交通事故被害者等を支援することが極めて重要であることから、兵庫県交通安全対策委員会被害者対策部会との相互の情報交換と、連携を図りながら、市内の交通遺児家庭の支援や交通事故相談業務などの充

実を図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

交通遺児の健全な育成支援 交通事故相談所の活動の強化 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進
--

1 交通遺児の福祉

(1) 就学援助

交通事故により父、母又はこれらに準ずる者が死亡又は精神、身体に著しい障害を有することとなった場合、その家庭が経済的に困窮に陥ることが多い。そのような家庭で、就学が困難となった幼児（小学校就学1年前）、児童、中・高校生等に対して、神戸市交通遺児奨学金を支給して、交通遺児の健全な育成を支援する。

(2) 「神戸交通遺児をみまもる会」の運営

市民や各界から交通遺児のために寄せられた寄附金をより効果的に運用するために、県警察本部、財団法人兵庫県交通安全協会等関係機関と連携のもと「神戸交通遺児をみまもる会」を設立し、交通遺児家庭の福祉の増進を図ってきた。

今後、会員や家族などが会の運営に参画してもらうなど、自助的な運営方法を取り入れながら、大学生への就学助成、卒業祝金の支給、各種激励事業の実施を通じて効果的運用に努める。

2 交通事故相談等

(1) 交通事故相談所の活動の強化

交通事故に関する相談内容の複雑、多様化に対処するため研修等を通じて相談員の資質の向上を図り、交通事故相談業務の一層の充実に努める。

また、広報紙の活用などにより、交通事故相談業務の周知徹底を図り、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また、法務局、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及

び援助に関する業務の充実を図る。

3 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談所、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、ひょうご被害者支援センター等の民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過、事件処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者にあわれた方へ」(マニュアル)を作成し、活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況、裁判の結果等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

第3章 鉄道交通の安全

1. 鉄道交通事故のない神戸を目指して
一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なく、被害が甚大となる。
各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

2. 鉄道交通の安全についての現状と目標
運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、各地で重大な列車脱線事故が発生している。
乗客の死者数ゼロをめざす。
運転事故件数の減少を目指す。

3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

- 事故個別の問題の解決
- 過去に起きた事故等の教訓の活用

< 7つの柱 >

- 鉄道交通環境の整備
- 鉄道の安全な運行の確保
- 鉄道車両の安全性の確保
- 新交通システムの運行上の安全
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の推進
- 研究開発及び調査研究の充実

第1節 鉄道事故のない神戸を目指して

人や物を大量に、高速、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、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一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なく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、市民の鉄道に対する信頼を揺ぎないものとする必要がある。

1 鉄道事故の状況

(1) 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、神戸市内では平成14年の発生件数9件に対し平成17年の発生件数は10件、兵庫県下では平成14年の発生件数33件に対し平成17年の発生件数は59件であった。なかでも、平成17年4月、JR西日本福知山線において、死者107名、負傷者460名を数える重大な列車脱線事故が発生した。

また、全国的に見ても、16年10月の新潟県中越地震に伴う東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）上越新幹線の列車脱線事故、17年3月の土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故、そして、17年12月のJR東日本羽越線における列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生している。

(2) 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、神戸市、兵庫県においても全国と同じ傾向にあり、踏切障害事故及び人身障害事故で運転事故の90%以上を占めていることがあげられる。

2 交通安全計画における目標

【数値目標】乗客の死者数ゼロ

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるがJR西日本福知山線列車脱線事故といった重大な運転事故が発生し、社会的に大きな影響を与えたが、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一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なく、被害が甚大となることを示す結果となった。

一方で、近年は輸送量の伸び悩み等から、各事業者において、経営合理化の要請が強いられている事業者が多い状況である。

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、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、

運転事故件数の減少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

鉄道における運転事故が長期的には減少しており、これまでの施策には一定の効果が認められる。しかしながら、運転事故が年十数件程度発生している現状から、事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保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

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

運転保安設備の整備（速度超過防止用ATS等の設置） 鉄道の地震対策の強化 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上 鉄道事業者に対する保安監査等の実施
--

(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、鉄道線路、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。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化等を促進し、安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設の点検と整備

鉄道交通の安全を確保するために、軌道や路盤等の施設の保守及び強化を適切に実施するとともに、降雨による土砂崩壊、あるいは落石、雪崩等による被害を防止するため、線路防護設備の整備を促進する。

鉄道構造物の定期検査及び維持・補修については、過去に一部の鉄道事業者において定期検査未実施の事実が確認されたことを踏まえ、定期検査の厳正な実施及び適切な施設の維持管理の徹底を図る。

地方中小鉄道については、事業者が緊急に整備する事項、中長期に整備する事項を定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。地下鉄道の安全対策については、韓国において発生した地下鉄火災を受けて、地下鉄道の火災対策基準（昭和50年）に不適合な駅に対して平成20年度までに整備を行うよう義務づけたところで

あり、その整備促進を図る。

また、駅施設等について、高齢者、障害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によるバリアフリー化を推進するとともに、プラットホームからの転落事故に対しては、列車の速度が高く、かつ、1時間当たりの運行本数の多いプラットホームについて、非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備、プラットホーム下の待避スペースの確保等適切な安全対策の推進を図る。

イ 運転保安設備の整備

JR西日本福知山線列車脱線事故を受け、緊急整備計画に基づく急曲線におけ速度超過防止用ATS等の設置を、平成19年度までに完了するなど、運転保安設備の整備・充実を図る。

ウ 鉄道の地震対策の強化

平成16年10月に発生した新潟県中越地震の被害状況を考慮の上、新幹線を運行しているJR各社等からなる「新幹線脱線対策協議会」における検討内容を踏まえ、活断層と交差していることが確認され耐震対策が必要なトンネルについては平成19年度までに対策を実施し、中間部付近が拘束されている高架橋柱については詳細調査を行い、平成18年度までに耐震補強を実施する。また、逸脱防止対策等についても検討を進める。その他の新幹線の高架橋柱の耐震補強は、当初の平成20年度までの予定を前倒しし、平成19年度までに概ね完了する。在来線の高架橋柱についても引き続き耐震補強の促進を図る。

さらに、今後発生が予測される大規模地震に備え、主要な鉄道駅における耐震補強、地下鉄の電波遮断空間における災害情報の再送信設備の整備を促進する。

(2) 鉄道の安全な運行の確保

JR西日本福知山線列車脱線事故が発生したことを踏まえ、国による事業者の指導・監督のあり方の見直しについて検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。具体的には、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組み等を導入する。

さらに、JR東日本羽越線列車事故が発生したことを踏まえ、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。

このほか、鉄道の安全な運行を確保するため、乗務員及び保安要員の資質の維持・向上を図るよう指導するとともに、保安監査の強化・充実を図る。また、市民全体に対しても広報活動を通じ安全意識の高揚を図る。

ア 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

鉄道の乗務員及び保安要員に対する教育訓練体制と教育内容について、

教育成果の向上を図るよう指導する。また、乗務員及び保安要員の適性の確保を図るため、科学的な適性検査の定期的な実施を図るよう指導するとともに、運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

なお、運転士の資質の向上を図るため、運転士の教育のあり方や職場環境の改善方策等について、検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。

イ 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

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、大都市圏、幹線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、鉄道事業者に対し、運行管理体制の充実を図ることにより、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等、迅速かつ適切な措置を講ずるよう指導する。

さらに、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、就業時における心身状態の把握を確実に行うなどにより、職場における安全管理を徹底するよう指導する。

なお、更なる安全性の確保を図るため、運転士の資質管理等の制度化について検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。

ウ 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。このため、鉄道事業者に対し、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう指導する。

エ 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。なお、JR西日本福知山線列車脱線事故が発生したことを踏まえ、過去の指導に対するフォローアップの強化等、保安監査の強化・充実について検討を進め、結論の得られたものから速やかに実施する。

また、定期的に鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。

なお、事業者の長自ら安全に係る現場の状況等を把握するとともに、

社内報告体制等の充実を図ることは輸送の安全確保の基本であることから、様々な機会を通じて指導等を行う。

オ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、地震、津波、火山噴火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。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、鉄道施設の被害軽減及び列車の安全運行の確保に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ICT）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

カ 鉄道事故原因究明体制の強化等

鉄道事故及び重大インシデントの原因究明の調査を迅速かつ適確に行い、鉄道事故の防止に寄与するため、事故調査職員の専門調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の充実に努める。また、人員の増強等の体制の整備にも努める。

（３）鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直しを行うとともに、検査の方法・内容についても充実させ、鉄道車両の安全性の維持向上を図る。

ア 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善

鉄道車両に導入された新技術、車両故障等の原因分析結果及び車両の安全性に関する研究の成果を速やかに技術基準に反映させる。

イ 鉄道車両の検査の充実

鉄道車両の検査については、ICT等新技術を取り入れた検査機器の導入を促進して検査精度の向上を図るとともに、新技術の導入に対応した検修担当者の教育訓練内容の充実を図る。

また、車両の故障データ及び検査データを科学的に分析し、保守管理へ反映し車両故障等の予防を図る。

（４）新交通システムの運行上の安全

ア 安全性・快適性の確保

安全で快適な運行を確保するため、自動列車制御装置（ATC）、自動列車運転装置（ATO）、列車集中制御装置（CTC）の整備・保守の徹底を図るとともに、ホームスクリーン・ホームドアやホーム監視用テレビ（CCTV）により、乗降時の安全確保を図る。

また、高齢者・身体障害者等が安全・快適に利用できるようエレベーター

ター、エスカレーター等の整備を推進するとともに、視覚障害者誘導用ブ
ロック等の設置により、安全性確保を図る。

なお、火災、地震、強風等の情報を集中管理するとともに、車両非常
通報装置や駅列車通報装置を整備し、安全性の確保に万全を期する。

イ 運行管理体制の充実

運行の安全を確保するため、走行路、ホーム保安設備、信号、車両等
の保安管理体制を充実するとともに、運行に携わるすべての従業員に対し
て、安全意識の啓発や教育訓練を定期的実施する。

また、運行管理システム、列車集中制御装置（ＣＴＣ）、電力管理シス
テム、基地リモート装置、全駅ホーム監視用テレビの整備等により、総合
司令体制の充実を図る。

(5) 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、救助関係機関、救急医療機関の情報連絡体制の整備及び
主要駅における防災訓練の充実により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。

(6) 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推
進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、県警、医療機関、地方公
共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

(7) 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の事故防止のための研究開発を推進するとともに、事故原因の究明
のための総合的な調査研究の推進を図る。

ア 鉄道の安全に関する研究開発の推進

鉄道の安全対策については、事故防止のための研究開発を推進し、鉄
道交通の安全性の向上に努める。

このため、交通安全環境研究所においては、より安全度の高い鉄道シ
ステムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその
効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する
研究を行う。

また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安
全性・信頼性評価に関する研究を推進する。

また、近年発生した鉄道の重大事故等を踏まえ、鉄道総合技術研究所
が行う事故及び震災時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等、安全
性の更なる向上に資する技術開発を推進する。

イ 鉄道事故の原因究明のための総合的な調査研究の推進

鉄道事故及び重大インシデントの原因究明の調査を迅速かつ適確に行
うため、各種の記録装置の分析等過去の事故調査で得られたノウハウや

各種分析技術の向上及び事故分析結果等のストックとその活用等により総合的な調査研究を推進し、その成果を原因の究明に反映させる。