

～みんなの命を交通事故から守る～

第11次

西宮市交通安全計画

令和4年度～令和8年度



西宮市

第 11 次西宮市交通安全計画

目 次

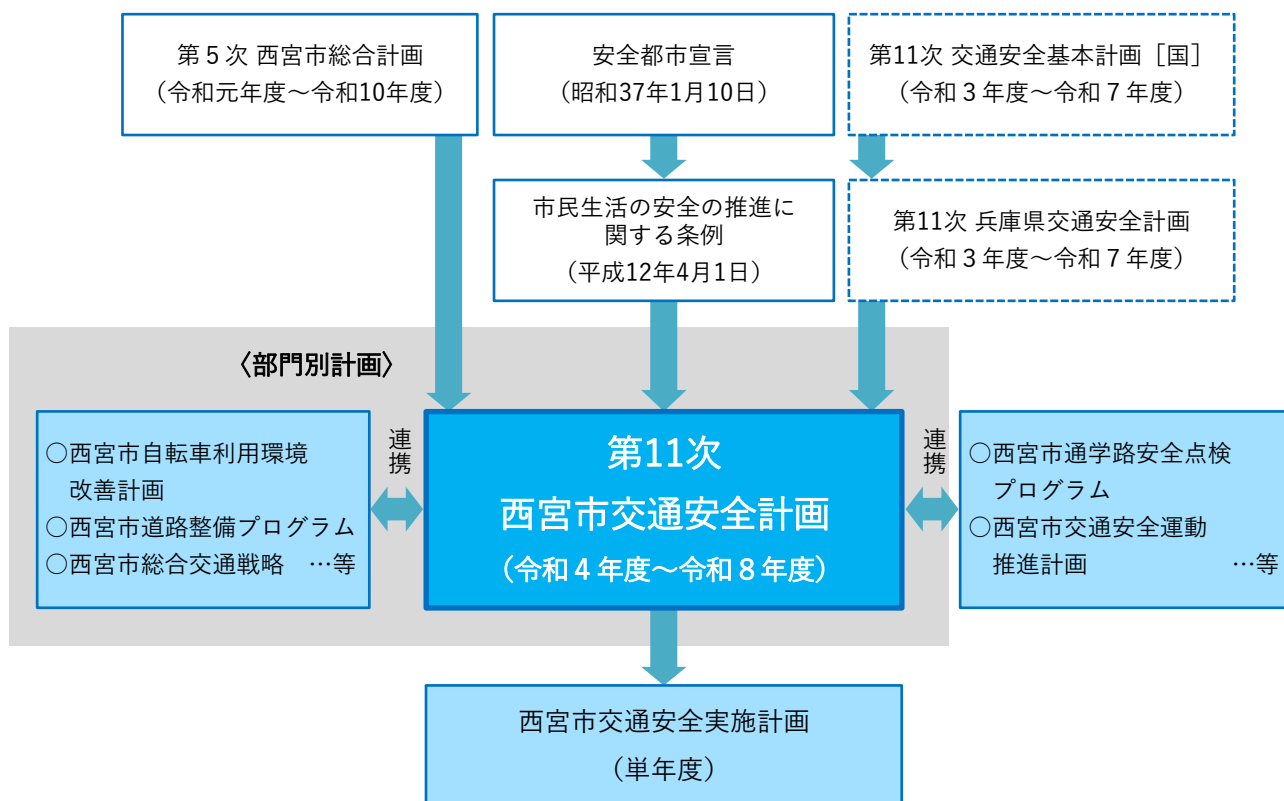
第 1 章 交通安全についての目標等	
1-1. 計画の位置づけ	1
1-2. 西宮市の交通事故の現状	2
(1) 概況	2
(2) 近年の交通死亡事故の特徴	3
(3) 死傷者数に占める子供と高齢者の構成比の推移	3
(4) 自転車に関係する事故の特徴	4
1-3. 交通環境を取り巻く状況	5
(1) 将来人口	5
(2) 自動車	5
(3) 自転車	6
1-4. 「西宮市の交通安全」に関する市民等の意識	7
1-5. 交通安全計画における目標	8
第 2 章 交通安全についての対策	
(1) 交通環境の整備	9
ア 自転車利用環境の総合的整備	9
イ 生活道路等における人（特に交通弱者）優先の安全・安心な歩行空間の整備	10
ウ 幹線道路における交通安全対策の推進	11
エ 交通需要マネジメントの推進	11
オ 災害に備えた道路交通環境の整備	11
カ 総合的な駐車対策の推進	12
キ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12
ク 踏切道の立体交差化、構造改良等の整備の推進	12
(2) 交通安全思想の普及徹底	13
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
イ 交通安全に関する普及活動の推進	14
(3) 救助・救急活動の充実	17
ア 救助・救急体制の整備	17
イ 救急医療体制の整備	17
参考資料	
(1) 「西宮市の交通安全」のアンケート調査	18
(2) パブリックコメントの概要	21
(3) 西宮市交通安全計画と SDGs の関係	21

第 1 章 交通安全についての目標等

1-1. 計画の位置づけ

- 車社会化の急速な進展に対して、昭和 20 年代後半から昭和 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。
- 本市の交通安全の取組は、昭和 37 年に事故のない明るい都市を目指し、市民の総意に基づく「安全都市宣言」をしたことに始まる。平成 12 年には「市民生活の安全の推進に関する条例」を制定し、市民、事業者及び市の果たすべき役割を明確にし、犯罪や事故のない安心して暮らせるまちづくりを推進してきた。
- 一方、昭和 45 年に「交通安全対策基本法」が制定され、同法第 22 条に基づき国が 11 次にわたる「交通安全基本計画」を策定し対策を進めている。また兵庫県も同法第 25 条に基づき「交通安全計画」を策定している。
- 本市においても同法第 26 条に基づき、交通安全に関する市の基本的な方針となる「第 11 次西宮市交通安全計画」を策定し、交通の状況や地域の実態に即した交通安全対策を着実に実施していく。
- 本計画は「第 5 次西宮市総合計画」の部門別計画の一つとして位置付け、「西宮市自転車利用環境改善計画」や「西宮市道路整備プログラム」などの他の計画と連携しながら進めていく。
- 具体的な安全対策の事業は、年度毎に定める「西宮市交通安全実施計画」に記載する。

■図 1 第 11 次西宮市交通安全計画（令和 4 年度～令和 8 年度）の位置づけ



1-2. 西宮市の交通事故の現状

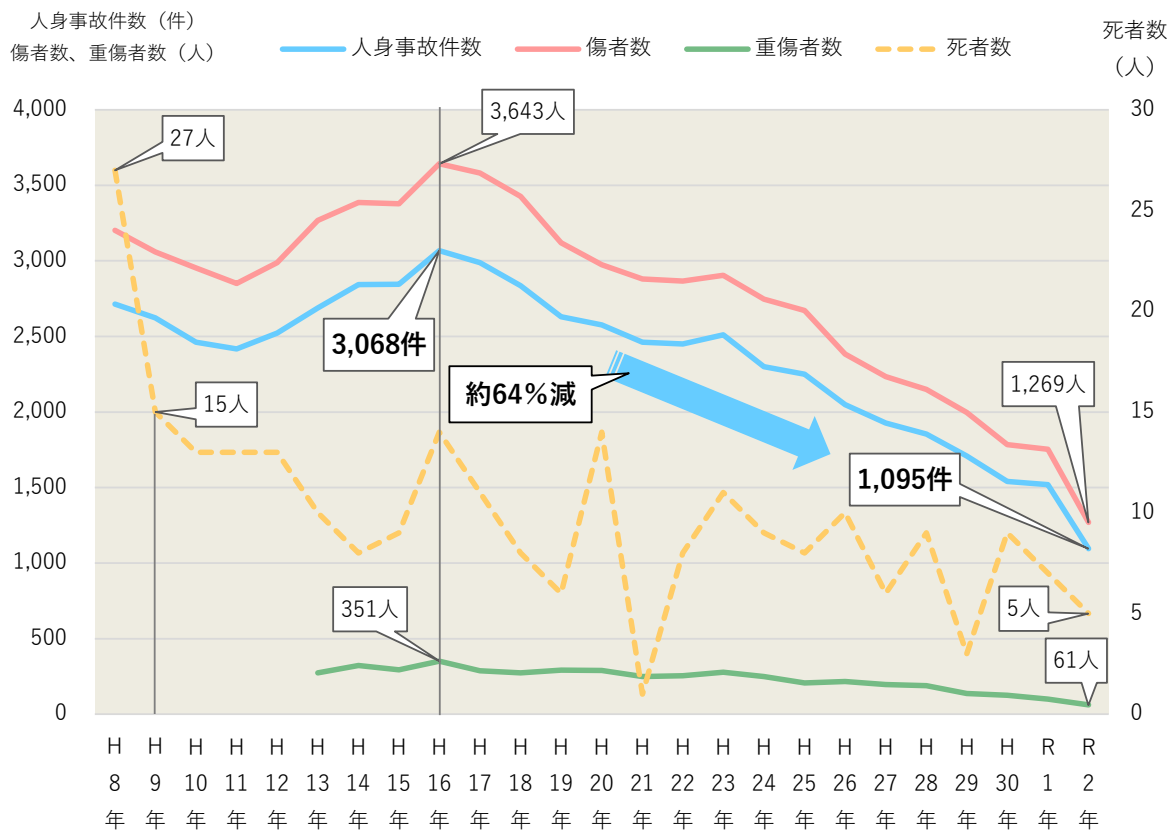
(1) 概況

- 人身事故件数は、平成16年の3,068件をピークに、平成17年以降は減少に転じ、令和2年には1,095件（約64%減）となった。
- 傷者数も同様の傾向で推移しており、令和2年は1,269人である。
- 重傷者^{※1}数は、平成17年より減少傾向で令和2年は61人である。
- 死者^{※2}数は、阪神・淡路大震災後の平成8年に27人であったが、平成9年は15人で以降も徐々に減少し、令和2年は5人となった。
- 「第10次西宮市交通安全計画（H28～R2）」の目標値である死傷者数2,200人以下は達成できたものの、死者数4人以下は遺憾ながら達成できなかった。

※1 重傷者：交通事故により負傷した者のうち、負傷の程度が30日以上の治療を要する者をいう

※2 死者：交通事故発生後、24時間以内に死亡した者をいう

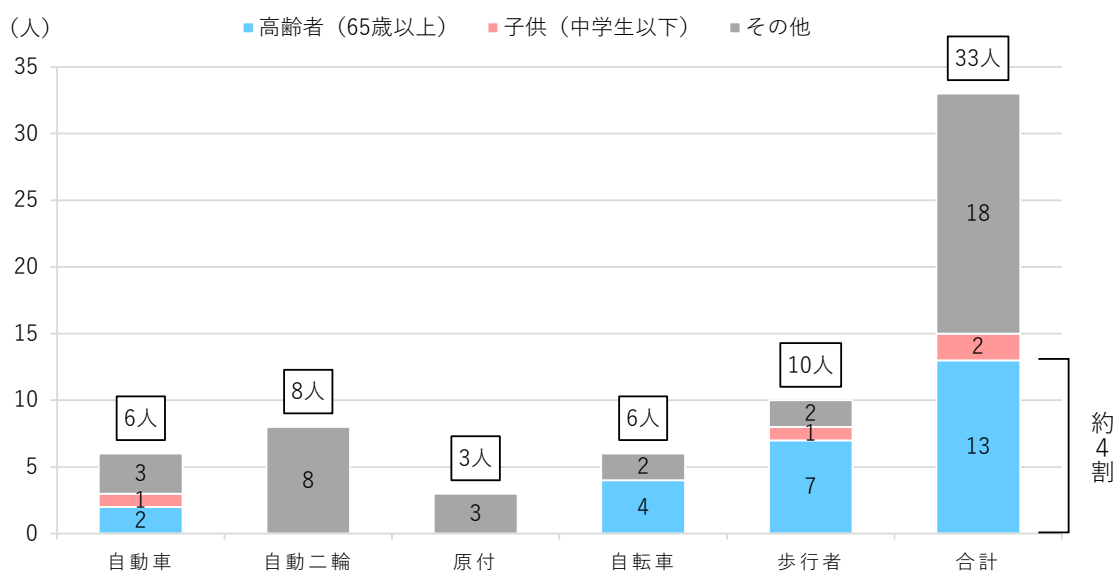
■図2 人身事故件数、死者数、傷者数、重傷者数の推移 出典：兵庫県警察本部資料



(2) 近年の交通死亡事故の特徴

- 過去5年間（H28～R2）の死者数は33人で、そのうち高齢者は全体の約4割（13人）を占めている。
- 事故の状態別では歩行者が最も多く（10人）、次に自動二輪、自転車となっている。

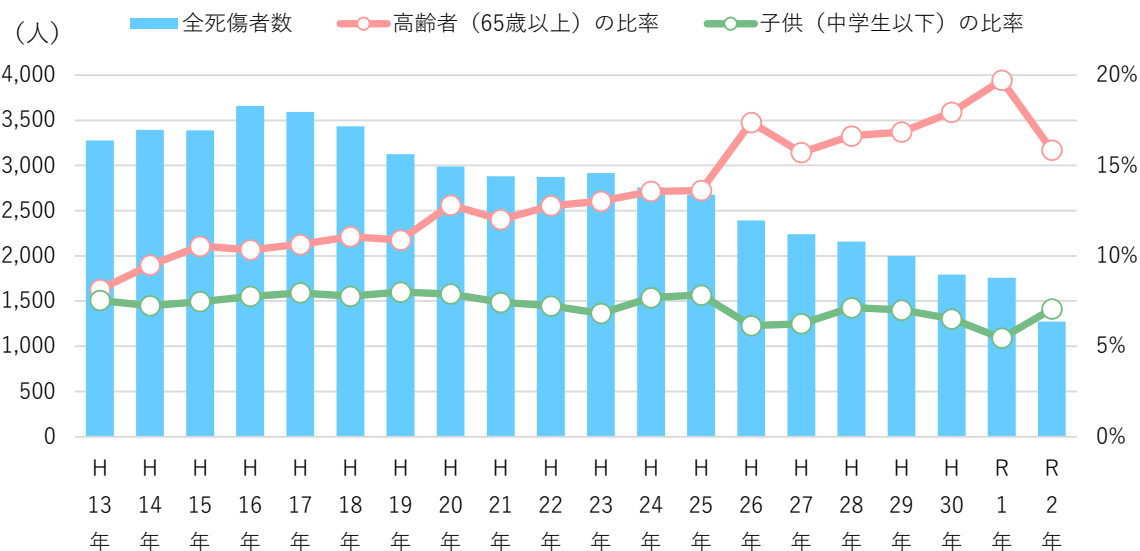
■図3 H28年～R2年 状態別年齢別死者数 出典：兵庫県警察本部資料



(3) 死傷者数に占める子供と高齢者の構成比の推移

- 死傷者数は減少傾向にあるが、高齢者が占める割合は増加している。

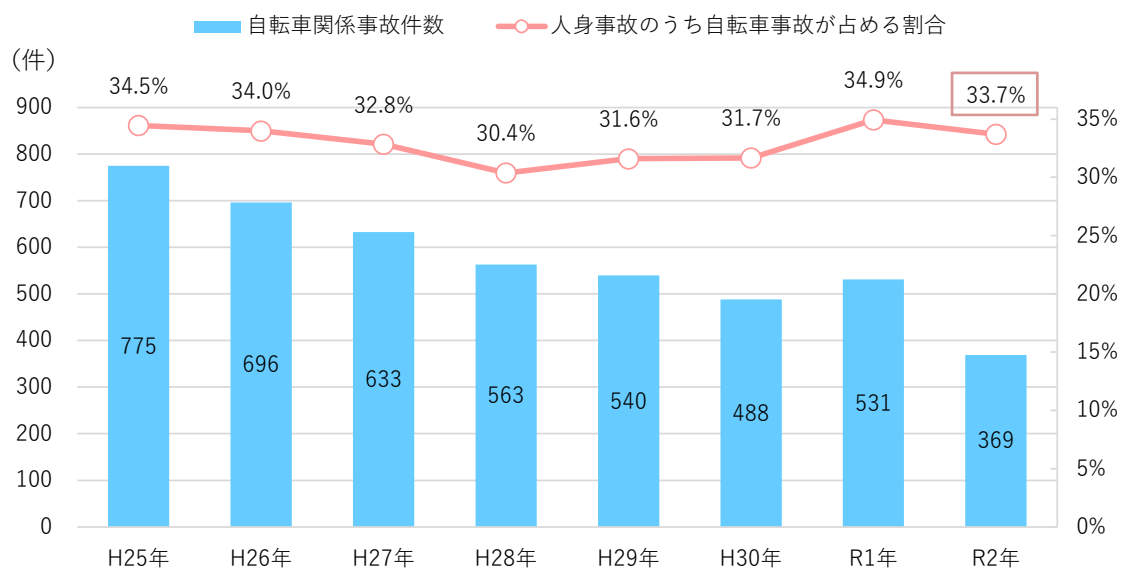
■図4 死傷者数に占める高齢者と子供の構成比 出典：兵庫県警察本部資料



(4) 自転車関係する事故の特徴

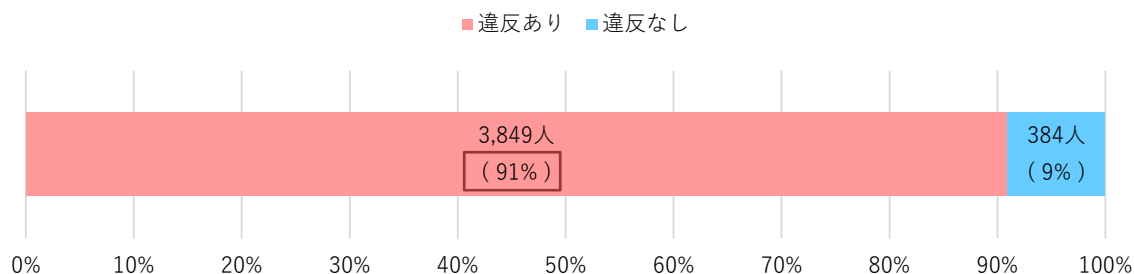
- 自転車事故件数は近年減少傾向にあるものの、令和2年の人身事故件数に占める割合は約33.7%と高く、人身事故の3件に1件は自転車関係する事故となっている。
(兵庫県全体では約24.8%)

■図5 自転車関係事故 出典：兵庫県警察本部資料



- 県内における令和2年中の自転車乗車中の死傷者の約9割に徐行違反や一時不停止などの交通違反が認められる。

■図6 自転車乗車中の死傷者の違反(令和2年・兵庫県) 出典：兵庫県警察本部資料



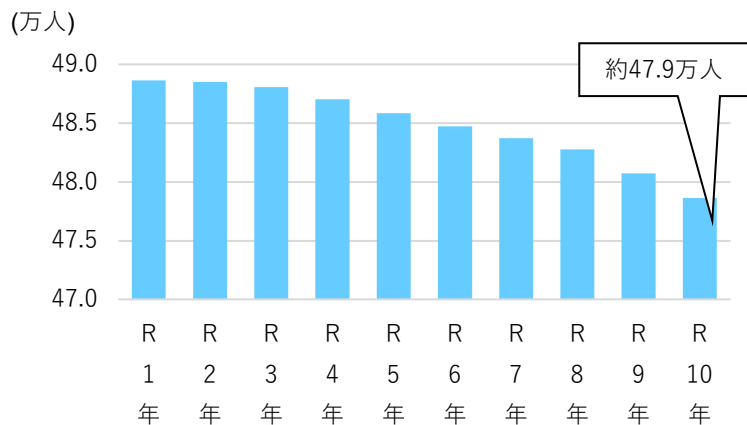
1-3. 交通環境を取り巻く状況

(1) 将来人口

- 将来人口は令和3年までは緩やかに減少するが、それ以降は減少幅が大きくなり、令和10年時点では約479,000人と予測している。
- 今後は、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）の割合が減少する一方、高齢者人口（65歳以上）が増加すると予測している。

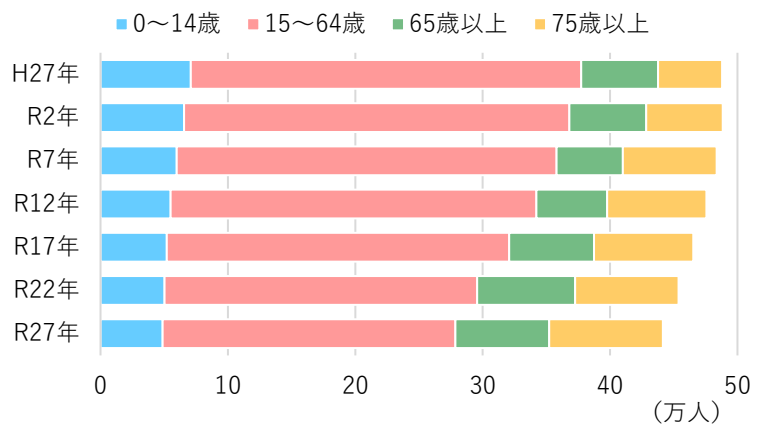
■ 図7 将来人口推計 [総数]

出典：西宮市の将来人口推計



■ 図8 将来推計人口における
年齢別構成

出典：西宮市の将来人口推計



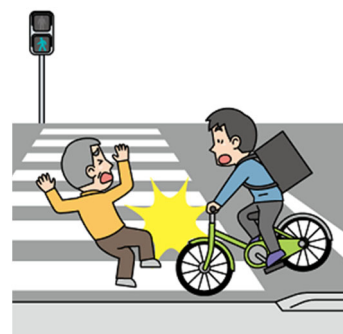
(2) 自動車

- 令和元年5月に滋賀県大津市で車の衝突事故に巻き込まれ、園児2人が死亡、令和3年6月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突し5人が死傷するなど、園児や通学児童が被害者になる事故が発生しており、通学路等における子供の安全確保が一層重要となっている。
- ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや運転者の高齢化が今後も進んでいくことを踏まえ、高齢運転者への安全対策に取り組む必要がある。
- 本市での65歳以上の運転免許自主返納者は年間約1,700人で、運転免許保有者数に対する返納率は3.6%と、阪神間7市の平均値を上回っている。

(3) 自転車

- 自転車利用に関する近年の特徴は、以下のとおりで、今後の自転車事故の状況などに注視しながら、安全対策に取り組む必要がある。

- 高齢化に伴う運転免許返納者の自転車利用へ転換
- 電動アシスト自転車の普及
- コロナ禍で自転車利用のニーズの高まり
- 配達目的の自転車利用者の増加
- 人身事故までに至らない「ヒヤリハット」の増加



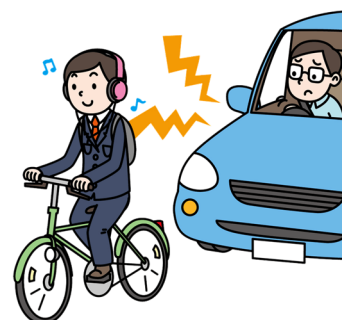
1-4. 「西宮市の交通安全」に関する市民等の意識

■表1 第11次西宮市交通安全計画を策定するにあたり、市民や市内在勤・在学者の方々を対象に実施したアンケートの主な結果（詳細は巻末参考資料18頁）

問	結果
全般的な交通マナーは？	「普通」が52% 「良いと思う」が21% 「悪いと思う」が18%
最もマナーが良くないと思う移動手段は？	「自転車」が67%
最も危険だと思う道路の場所は？	「自転車の交通量の多い歩道」が32%
最もよく見かける自転車の違反行為は？	「スマホ・イヤホン・傘を使用しながらの運転」が36%
最も重要だと思う交通安全対策を考える視点は？	「高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保」が47%
最も効果が高い市の交通安全の取組は？	「道路等の整備」が45%
横断歩道合図（アイズ）運動を知っているか？	「聞いたことはあるが内容は知らない」「聞いたことがない」の合計が70%

■表2 「自転車利用環境の改善」に係る令和元年度の市民意識調査の結果

問	結果
自転車安全利用五則を知っているか？	「聞いたことはあるが内容は知らない」「聞いたことがない」の合計が67%
自転車損害賠償保険等に加入しているか？	加入率は76%（自転車に乗る人に限る）



1-5. 交通安全計画における目標

【目標値】 令和8年までに交通事故死者数ゼロを目指す。

交通事故重傷者数を75人以下にする。

- 本計画の計画期間中である令和8年までに、年間の交通事故による死者数ゼロを目指すとともに、重傷者数を75人以下とすることを目標とする。
- 先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合でも重傷に留まる事故も少なくなることから、日常生活に影響が残るような重傷事故を減らすことにも着目していくため、本計画より、これまでの死傷者数から重傷者数を目標値として設定することとする。

■表3 国、兵庫県の目標値

	死者数	重傷者数
国	2,000人以下	22,000人以下
兵庫県	80人以下	1,000人以下

■表4 過去5年間の死者数と重傷者数（西宮市）

	H28	H29	H30	R1	R2	平均実績値
死者数(人)	9	3	9	7	5	6.6
重傷者数(人)	190	137	125	100	61	122.6

※重傷者数の目標値の設定方法

(国・県)の目標値×市の過去5年間の平均実績値 / (国・県)の過去5年間の平均実績値

- 本市の交通状況や社会情勢の変化等を踏まえ、以下のとおり重点2項目を設定する。

■表5 交通安全計画における目標 重点2項目

重点項目	理由
自転車の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 人身事故の3件に1件は自転車に関係する事故である ● 交通ルールの理解が不十分である ● 移動手段の中で交通マナーが最も悪い ● 全年齢層で利用が多く、事故の加害者側には高額賠償事例もある
子供、高齢者、障害者等の交通弱者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 全国的に通学路等で子供が被害に遭う事故が発生している ● 幼少期から遵法意識を醸成する交通安全教育が重要である ● 死亡事故の当事者となる比率が高い高齢者の人口が増加する ● 障害者等を含め、全ての人が安全に活動できる社会の実現が必要である

第 2 章 交通安全についての対策

(1) 交通環境の整備

ア 自転車利用環境の総合的整備

重点

ア-① 安全で快適な自転車利用環境の整備

- 令和 2 年 7 月に策定した「西宮市自転車利用環境改善計画」に基づき、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する以下の取組を推進する。
 - 自転車道の整備、車道への矢羽根型路面表示、歩道へのピクトマークの設置等による自転車通行空間の整備・再整備
 - 生活道路の安全性向上のための自転車ストップマークや注意喚起サインの整備
 - 自転車安全利用五則等の周知や自転車損害賠償保険への加入促進
 - 交通安全教育指針等に基づく段階的かつ体系的な交通安全教育
 - 自転車を共同利用するシェアサイクルなどの利用促進
 - 自転車押し歩き推進エリアによる歩行者の安全確保



矢羽根型路面表示



ピクトマーク

ア-② 放置自転車対策の推進

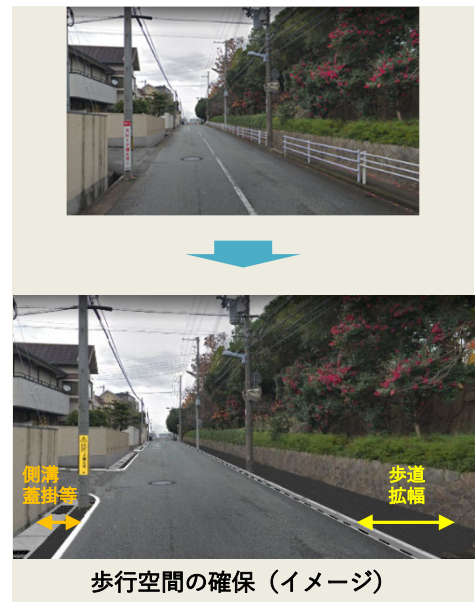
- 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」や「西宮市自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例」、「西宮市自転車等の駐車秩序に関する条例」等に基づく対策を推進する。
- 駅周辺の駐車需要や放置自転車の台数等、地域の状況に応じた計画的な自転車駐車場整備を進める。
- 放置自転車の撤去及びマナー指導の継続的な実施により、更なる改善を目指す。
- 民間事業者等による自転車駐車場の整備を促進する。

イ 生活道路等における人（特に交通弱者）優先の安全・安心な歩行空間の整備

重点

イ-① 生活道路等における交通安全対策の推進

- 歩道の整備等による子供、高齢者、障害者等の交通弱者が安心して移動できる歩行空間の確保
- エリア進入部におけるハンプ等の設置によるエリア内への通過車両の抑制の検討
- 幹線道路の交通を円滑にするための右折レーン設置などによる主要交差点の改良の検討
- 事故マップの活用による事故が多い箇所の周知や注意喚起サインの設置
- 警察と連携した路側帯の設置等による車両と歩行者の通行区分の明確化



イ-② 通学路等における交通安全の確保

- 通学路等の子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、警察署、道路管理者等の関係機関が密に連携し、「西宮市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や以下の対策について継続的に取り組む。

- 路側帯・交差点のカラー舗装
- 防護柵等の設置
- 文マークや注意喚起サインの設置
- 各学校園における適切な安全指導の推進
- 警察に歩行者用信号灯器等の整備や横断歩道拡充等を要望



イ③ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づく重点整備地区などにおいては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、障害者等に配慮した誰もが歩きやすい歩道などの整備に努める。
- 歩道の段差・勾配の改善・歩行者用休憩施設等を整備する。
- 視覚障害者の安全確保のため、福祉施設の周辺を中心とした、警察による高度化PICS^{※3}の導入等の検討

※3 高度化PICS：Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの

ウ 幹線道路における交通安全対策の推進

- 道路ネットワークの整備を進めるため、「西宮市道路整備プログラム」に基づく都市計画道路の整備や市街地開発事業による道路の整備などを推進する。
- 歩道等の整備により歩行者、自転車、自動車等の分離に努める。
- 人身事故マップや自転車事故マップで特に事故が多い箇所などにおいて、既存道路の改良や交通安全施設の整備などにより、歩行者等の安全の確保を図る。

エ 交通需要マネジメントの推進

- 平成28年9月に策定した「西宮市総合交通戦略」に基づき、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関の利用促進を図る。
- 路線バスやコミュニティ交通^{※4}などの生活交通バスを支援するなど、生活交通の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、自動車交通と公共交通との適切な役割分担を行い、円滑な道路交通の実現を図る。
- 高齢者や障害者等の移動手段について、各種の助成事業などの実施に努める。

※4 コミュニティ交通：実施主体が地域住民又は市等であり、目的が生活移動手段の確保である乗合交通

オ 災害に備えた道路交通環境の整備

- 地震、豪雨、津波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の確保を図る。
- 災害時の救援・輸送活動の交通機能を確保するため、緊急輸送道路等の無電柱化などを推進する。
- インターネット等を活用した道路通行止め規制等に関する災害情報等の提供を行う。

カ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

- 「開発事業等におけるまちづくりに関する条例」及び「西宮市駐車施設附置条例」の運用により、必要な規模の駐車場整備を促進する。
- 違法駐車等の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、「西宮市違法駐車等の防止に関する条例」に基づく違法駐車等防止重点地域で巡回活動を行う。
- 広報車両による市内巡回、市政ニュース、コミュニティFMなどを利用して、より効果的な広報を実施し、違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

キ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- 工作物の設置や工事等のための道路占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- 道路交通に支障を与える不法占用物件等は、実態把握、指導取締りにより排除を行い、その是正を実施する。
- 子供の遊び場の不足を解消し、道路遊びによる交通事故の防止に努めるとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、「西宮市みどりの基本計画」に基づき、子供の遊び場環境の充実など地域のニーズに配慮した公園整備を推進する。

ク 踏切道の立体交差化、構造改良等の整備の推進

市内には計 35 か所の鉄道踏切が存在することから、立体交差化等による「抜本対策」に努めるとともに、『踏切すっきり安心プラン（平成 31～令和 5 年度）兵庫県』に基づき、踏切拡幅による歩車分離などの対策に取り組む。



(2) 交通安全思想の普及徹底

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

重点

交通安全教育指針等に基づき、特に「子供、高齢者、障害者等の交通弱者」の交通安全教室等に警察と協力しながら注力していく。

なお、中学生、高校生、成人に対しては警察が主体となり実施しているが、必要に応じて市も協力、連携しながら、特に自転車の安全利用に関してより効果的な交通安全教育等を推進する。

ア-① 幼児、小学生に対する交通安全教室の推進

- 幼児においては、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得するとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得することを目標とする。
- 小学生においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得するとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。
- 学校園での交通安全教室では、教職員や保護者の参加も促し指導力の向上を図る。
- 学校園などがそれぞれの立場で歩行や自転車の交通安全教育を行うことができるよう、啓発資料や教材を作成・配布する。



自転車安全教室

ア-② 高齢者に対する交通安全教室の推進

- 加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させながら、交通の状況に応じて安全に道路を通行するための知識・技能について安全教育を実施する。
- 高齢者の運転免許証の自主返納率を向上させるため、運転免許証自主返納制度等のさらなるPR活動を実施する。

ア-③ 障害者に対する交通安全教室の推進

- 障害の程度により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、実践的技能及びルール等の知識を習得することを目標とする。

イ 交通安全に関する普及活動の推進

イ-① 自転車安全利用の推進

重点

「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（兵庫県）」や「西宮市自転車利用環境改善計画」等に基づき、市民や行政等が一体となって、自転車の安全で適正な利用に取り組む。

● 自転車の交通安全教育の推進

- ルールやマナーに違反する運転者が多いため、自転車が道路交通法に定められた「車両」であることを認識させ、「自転車安全利用五則」「自転車運転者講習制度」「自転車で事故を起こした場合の責任」の周知徹底、歩行者や他の車両に配慮した思いやりのある通行など、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。
- 本市でよく見られる自転車のながら運転（携帯電話・イヤホン・傘差し等）の危険性を周知し、ヒヤリハットを含む事故防止に努める。

自転車を運転する基本ルール 自転車安全利用五則

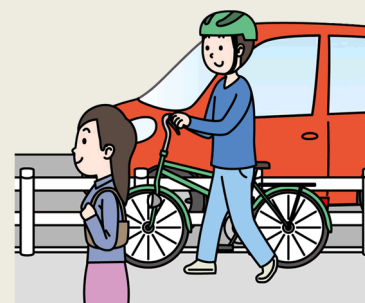
1
自転車は、車道が原則、
歩道は例外

2
車道は左側を通行

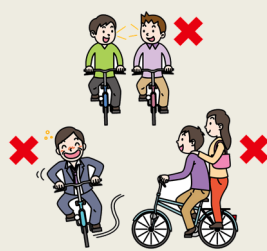
4
安全ルールを守る

- 交差点での一時停止と安全確認
- 信号を守る
- 夜間はライトを点灯
- 飲酒運転・二人乗り・並進は禁止
- （ながら運転（携帯電話・イヤホン・傘差し等の運転）は禁止）

3
歩道は
歩行者優先で、
車道寄りを徐行



5
子供はヘルメットを着用



● 自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底

- 自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、自転車安全教室やキャンペーン等を通じ、県条例で義務化されている自転車損害賠償責任保険等への加入を徹底する。

● 自転車の安全適正利用

- 自転車の安全性の確保のため、自転車の点検整備を推進するほか、夜間のライト点灯の徹底や自転車の側面等への反射材用品等の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。
- 幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図る。

イー② 「ストップ・ザ・交通事故」市民運動の推進

- 交通事故のない安全で安心なまちを目指し、市民一人一人に交通安全思想及び交通モラルの高揚を図るとともに、西宮市交通安全推進協議会において年間運動方針を決定し、関係機関へ周知するなど交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進する。
- 年4回の交通安全運動では、思いやりのある交通行動の実践を習慣付けるために、重点項目等を記載した実施要綱やチラシを作成し、高齢者交通安全啓発推進員の協力を得て、各地域による啓発活動を行う。
- 新型コロナウイルス感染症の影響も注視しつつ、子供から高齢者等の全世代が楽しみながら交通安全意識の高揚を図る交通安全フェスティバルなどのイベントを開催する。

イー③ 横断歩行者の安全確保

重点

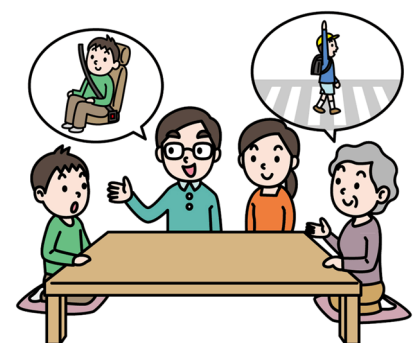
- 横断歩道を渡ること、信号機の指示に従うことなど、交通规则の基本を周知する。
- 信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車が十分に減速しないケースが多いため、横断歩道合図（アイズ）運動を推進し、運転者に対して横断歩道における歩行者優先義務を再認識させる。
- 歩行者に対しては、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつける等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す。



横断歩道合図（アイズ）運動

イー④ 効果的な広報の実施

- 交通安全に関する広報は、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、広報車両等、あらゆる広報媒体を活用して、実効が上がる広報を行う。
- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市政ニュース、コミュニティ誌、コミュニティFM等、家庭向け広報媒体の活用や地域の自治会等を通じた広報等により家庭に浸透する広報の充実に努める。
- 交通事故の多い箇所などで警察と連携して、街頭キャンペーンを積極的に推進する。



イ-⑤ 「人身事故マップ」等による情報提供

- 本市では、市民が交通事故の発生状況を把握することで、交通事故の防止に役立ててもらえるよう、兵庫県のオープンデータ [交通事故統計情報] を基に、3年間（2018～2020年）の「人身事故マップ」を市ホームページに掲載している。
- 事故マップは、全41小学校区ごとに作成し、事故発生地点を類型別（車両相互、人対車両、車両単独）に地図上に表示している。
- 街頭キャンペーン、交通安全教室等で事故マップを配付し注意喚起するなど、地域の実情に即した効果的な啓発を推進する。
- 人身事故のうち自転車が関係した事故のみを地図上に表示した「自転車事故マップ」を公表するなど、自転車の安全対策に活用する。
- 「人身事故マップ」や「自転車事故マップ」を定期的に更新するとともに、各種の交通安全対策を実施するうえでの基礎資料として活用する。

■図9 人身事故マップ



(3) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

- 交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保して、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。
- 大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、「警防活動マニュアル」(局地的集団災害編)に基づき、集団救助・救急への体制強化を図るとともに、各交通機関等関係者との協力体制を推進する。
- プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の充実のため、ドクターカー(医師等が同乗する救急用自動車)の活用の促進を図るとともに、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為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。
- メディカルコントロール(医学的観点から救急隊員が行う応急処置等の質を確保すること)体制の充実を図る。
- 多種多様な救助現場での活動に適した救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救命率の向上につながる高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。
- 消防緊急通信指令施設を更新整備する際には、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を備えた施設の整備を推進する。

イ 救急医療体制の整備

- 救急医療は、医療、消防、行政機関等が協力して、救急告示制度及び第1次救急(比較的軽症な患者を対象とする在宅当番医制)、第2次救急(主に第1次救急医療機関から転送される入院手術などが必要な重症患者を対象とする病院群輪番制病院)、第3次救急(重篤な救急患者を担当する救命救急センター)の救急医療体制により対応している。
- 本市の救急医療制度は、交通事故などによる外科系疾患に対応するため昭和37年に在宅当番医制度が発足した。
- 交通事故などによる重症患者に適切な医療を行うことを目的に、昭和45年に兵庫県立西宮病院救急医療センター(救急告示病院)が設置され、平成23年に救命救急センターの指定を受けた。また、昭和55年には兵庫医科大学病院にも救命救急センターが開所している。
- 国、県の救急医療対策事業実施要綱に基づき、救急医療体制の更なる充実と適切な運営に努める。
- 医療機関、消防本部等をオンラインシステムで結び、救急患者の受け入れなどに関する情報を表示できる兵庫県広域災害・救急医療情報システムにより、適切な医療機関の選定及び搬送の迅速化に役立っている。引き続き入力情報の信頼性の向上、入力情報の活用など救急医療情報システムの適切な運用に努める。

第 11 次西宮市交通安全計画

参考資料

(1) 「西宮市の交通安全」のアンケート調査

交通安全計画を策定するにあたり、市民や市内在勤・在学者の方々にご意見やお考えをお聞きするため、「西宮市の交通安全」のアンケートを実施した。

■表 6 アンケート調査実施概要

調査期間 令和 3 年 9 月～10 月

調査対象			
若者	西宮市立西宮東高等学校	1 年生	39 人
子育て	西宮市立深津小学校	3 年生保護者	42 人
中高年	警察署による事業所の交通安全講習受講者		57 人
高齢者	警察署による高齢者の交通安全講習受講者		59 人
合計			197 人

備考

- ・問 4, 5, 6, 7, 8 では重複回答があり、合計人数が 197 人を超えている
- ・構成率は小数点以下を四捨五入しているため合計が 100%にならない場合がある

問 1 あなたの性別	回答数	構成率
男性	77	39%
女性	120	61%
未回答	0	0%
合計	197	100%

問 2 あなたの年齢	回答数	構成率
1 15-19歳	39	20%
2 20-29歳	7	4%
3 30-39歳	31	16%
4 40-49歳	38	19%
5 50-59歳	14	7%
6 60-64歳	8	4%
7 65-69歳	9	5%
8 70-79歳	28	14%
9 80歳以上	23	12%
未回答	0	0%
合計	197	100%

問 3 一般的な交通マナーについてどう思いますか	回答数	構成率
1 とても良いと思う	9	5%
2 良いと思う	42	21%
3 普通	103	52%
4 悪いと思う	35	18%
5 とても悪いと思う	6	3%
未回答	2	1%
合計	197	100%

問4 最もマナーが良くないと思う移動手段は何ですか	回答数	構成率
1 自動車	18	9%
2 自転車	138	67%
3 バイク	29	14%
4 徒歩	14	7%
未回答	6	3%
合計	205	100%

問5 最も危険だと思う道路の場所はどこですか	回答数	構成率
1 自動車の交通量の多い車道	26	13%
2 自転車の交通量の多い歩道	65	32%
3 歩道のない生活道路	55	27%
4 信号機のない見通しの悪い交差点	57	28%
5 その他	2	1%
未回答	0	0%
合計	205	100%

その他：狭い歩道

問6 最もよく見かける自転車の違反行為はどれですか	回答数	構成率
1 歩道等でスピードを出すなど歩行者の妨害	44	19%
2 車道の右側通行(逆走)	28	12%
3 スマホ・イヤホン・傘を使用しながらの運転	85	36%
4 交差点で安全確認をせず急に飛び出してくる	42	18%
5 夜間のライト無灯火	10	4%
6 信号無視	19	8%
7 その他	8	3%
未回答	0	0%
合計	236	100%

その他：並進。斜め横断。

問7 交通安全対策を考える視点で、最も重要だと思うことは何ですか	回答数	構成率
1 高齢者、子供、障害者等の交通弱者の安全確保	96	47%
2 歩行者の安全確保	42	20%
3 自転車の安全確保	14	7%
4 生活道路における安全確保	50	24%
5 その他	2	1%
未回答	1	0%
合計	205	100%

その他：みんなの命。自転車は車という意識を持ってもらう。

問8 西宮市が交通安全に取り組むにあたり、最も効果が高いと思うことは何ですか	回答数	構成率
1 道路等の整備	92	45%
2 学校等における交通安全教育の強化	34	17%
3 交通ルールに関する広報	35	17%
4 運転者教育等の充実	39	19%
5 その他	3	1%
未回答	2	1%
合計	205	100%

その他：警察官が立つ等抑止力になる取組

問9 横断歩道合図（アイズ）運動を知っていますか	回答数	構成率
1 聞いたことがあり、内容も知っている	58	29%
2 聞いたことはあるが、内容は知らない	45	23%
3 聞いたことが無い	93	47%
未回答	1	1%
合計	197	100%

■ご意見など、自由記述（主なもの）

自転車

- 自転車のマナーが悪い。自転車による宅配業者のマナーが悪い。朝の高校生の自転車はひどい。
- 自転車の無灯火が多い。朝の登校時間は通勤通学者の自転車が猛スピードで飛び出してくるため危険。
- 曲がり角で突然飛び出してくる自転車が怖い。自転車専用道での自動車の一時駐車が迷惑。
- 自転車用の道路を整備してほしい。歩道で歩行者用と自転車用に色を付けているのが良い。
- 舗装が割れている所など改善してほしい。取締りやルールの周知を徹底してほしい。
- 自転車の逆走は知らなかったので知ってもらおう工夫をするべき。

その他全般

- 歩道が狭くガタガタしている場所が多い。交通量が多いのに歩道が整備されていない道が多い。
- 曲がり角は見通しをよくしてほしい。狭い道もカーブミラーをつけてほしい。歩道橋の整備をしてほしい。
- 照明灯が少ない。道路の道幅に広がって通行する集団を見かける。
- 中津浜線の路上駐車が酷い。最近ながらスマホが増えてきた。
- 横断歩道前に歩行者がいても停まらない車が多い。
- 黄から赤信号にかわる時に猛スピードで走る車に驚く。
- スピードを守る標識の掲示が必要。自動車運転者の指導を強化するべき。信号無視をよくみかける。
- 生活道路でスピードを出している車が多い。取締の強化を特に願う。
- 全体的に意識向上につながる取組をお願いする。

(2) パブリックコメントの概要

募集期間	令和4年1月25日～令和4年2月24日
公表方法	交通安全対策課窓口、市役所本庁舎1階総合案内所横、各支所・市民サービスセンター、アクタ西宮ステーションで配布・市ホームページに掲載
提出方法	郵送、FAX、持参、兵庫県電子申請共同運営システム、LINE
意見提出者数	11名
意見数	29件

(3) 西宮市交通安全計画とSDGsの関係

平成27年(2015年)の「国連持続可能な開発サミット」において、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」とその17の「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択された。

SDGs(Sustainable Development Goals)では、経済・社会・環境の3つの側面のバランスがとれた持続可能な開発に際して、複数目標の統合的な解決を図ることが掲げられている。

本計画は、主に以下に挙げるSDGsの目標達成に寄与することが期待される。

出典：国際連合広報センター

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



西宮市交通安全計画とSDGsの関係

