

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|--------------------------|-----------------------------|-----|----|----------------------|-----------------|---|------------------------|--|----------|---|---|---|-----------------------------|---|---|-------------------------|----|--|--|-----------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 |
| 直 | 1 | JR芦屋駅周辺での 違法・迷惑駐車追放運動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (3) | ⑥ | ・JR芦屋駅周辺の違法 駐車啓発 | ソフト | 違法・迷惑駐車 の防止を呼びかけ、道路交通 が円滑に進むよう促す。 一路上の迷惑駐車or違法駐車 の削減に繋がり、道路空間の 通行安全性を向上するため、 JR芦屋駅周辺の交通事故抑止 につながる。 | 可 | 緊急事態宣言等による外出機 会の減少が今 後も考えられ る。啓発の 効果との切 り分け方法 の考慮が必 要。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 可 | JR芦屋駅を中心に半径100mで発生した事故件数を調査。令和元年度より、5件、0件、2件、5件、4件と横ばいで推移。 上記の内容より「可」と評価する。 警察官による駐停車違反の取り締まりや、駐車監視員による放置車両確認活動を実施した。 | 対象事故件数が少ないため、定量的な評価が困難。 規制に関する取り組みのため、警察の協力がないと実施困難である。 | 警察と協議のうえ、対応を検討する。 |
| | | | | | | | | | | | 6 | 可 | JR芦屋駅を中心に半径100mで発生した事故件数は4件で横ばい状態。違法駐車防止啓発は3回実施し、パトカーでの警戒活動、街頭指導も実施した。 上記の内容により「可」と評価する。 | 令和3～5年度の課題から変更はなく、規制に関わる取り組みであり警察との連携・協力が必要となる。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | | | | |
| 直 | 2 | 違法・迷惑駐車 の追放運動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (1) | ⑦ | ・兵庫県の実施要領等 に基づき実施 | ソフト | 道路交通の障害を取り除くことで、道路上の自転車の通行安全性や歩道上の歩行者の通行安全性を向上させ、特に、対策実施路線での事故防止を図る。 | 可 | 事故件数自体は やや横ばいで あり、引き続 き追跡が必要。 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | | 3 ～ 5 | 良 | <u>検証が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。</u> なお、重点的に対策が必要な区域についてはNo.1、5で実施。警察官による駐停車違反の取り締まりや、駐車監視員による放置車両確認活動を実施。 上記の内容より「良」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力がないと実施困難である。 | 警察及び市が協議のうえ、対応を検討する。 |
| | | | | | | | | | | | 6 | 良 | <u>検証が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。</u> パトカーでの警戒活動、街頭指導を実施し、市も継続的に違法駐輪に対して啓発活動を実施した。 上記の内容により「良」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力がないと実施困難である。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | | | | |
| 直 | | | | (2) | ⑤ | | | | 可 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ◎ | | | 3 ～ 6 | 良 | <u>検証が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。</u> なお、重点的に対策が必要な区域についてはNo.1、5で実施。警察官による駐停車違反の取り締まりや、駐車監視員による放置車両確認活動を実施。 上記の内容より「良」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力がないと実施困難である。 | 警察及び市が協議のうえ、対応を検討する。 |
| | | | | | | | | | | | 6 | 良 | <u>検証が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。</u> パトカーでの警戒活動、街頭指導を実施し、市も継続的に違法駐輪に対して啓発活動を実施した。 上記の内容により「良」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力がないと実施困難である。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | | | | |
| 事後 | 3 | シートベルト・チャイルドシート 着用運動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (1) | ⑦ | ・兵庫県の実施要領等 に基づき実施 | ソフト | 事故発生時や回避時の損傷程度の軽減を図る。 | 良 | 「自転車」の対策扱いから外してはどうか。 (いずれも「自動車」の装備であったため) 一般道における後部座席のシートベルト着用率が全国的に4割前後。また、チャイルドシート の使用率は6～7割。上昇傾向にあるものの、引き続き国・県との連携が必要。 | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和5年、県下の一般道におけるシートベルト着用率は運転者が98.9%、助手席が約96.6%と高い状態にある。しかし、後部座席の着用率は約40.7%と低い状態にある。後部座席の着用率を全国と比較した場合、兵庫県は3ポイント低い。このため、継続した周知・啓発が必要。 令和6年、県下のチャイルドシート使用率は73%。平成30年より増加傾向にある。(全国との比較は対象の構成比が異なるため、行わない) このため、総合的には「良」だが、後部座席の着用率に対しては「可」と評価する。 | 信号待ちの車両に対して車道へ出て啓発するため危険が伴う。また、警察と一緒に実施しなければ車窓を開けてもらえない等の問題もある。 後部座席やチャイルドシートの着用率の向上に向けて、継続した周知・啓発は必要である。 | 今後も警察、芦屋交通安全協会と一緒に継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 県下の一般道におけるシートベルト着用率は運転者が98.8%、助手席が96.2%と高い状態にある。一方、県下のチャイルドシート着用率は73%、後部座席の着用率は、46.8%の状態にあるため、継続した周知・啓発が必要。四季の運動に合わせて啓発活動を4回実施。このため、総合的には「良」だが、後部座席の着用率に対しては「可」と評価する。 | 警察と一緒に実施しなければ車窓を開けてもらえない問題は依然として課題である。 昨年度から比較すると後部座席のチャイルドシート着用率は少し上昇したが、継続した周知・啓発は必要である。 | 今後も警察、芦屋交通安全協会と一緒に継続して実施する。 | | | | | | | |
| 事後 | | | | (4) | ④ | | ソフト | シートベルト・チャイルドシートの適切な着用を 促し、事故発生時or発生回避時の二次被害を 抑える。 | 良 | 一般道における後部座席のシートベルト着用 率が全国的に4割前後。また、チャイルドシート の使用率は6～7割。上昇傾向にあるものの、 引き続き国・県との連携が必要。 | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和5年、県下の一般道におけるシートベルト着用率は運転者が98.9%、助手席が約96.6%と高い状態にある。しかし、後部座席の着用率は約40.7%と低い状態にある。後部座席の着用率を全国と比較した場合、兵庫県は3ポイント低い。このため、継続した周知・啓発が必要。 令和6年、県下のチャイルドシート使用率は73%。平成30年より増加傾向にある。 (全国との比較は対象の構成比が異なるため、行わない) このため、総合的には「良」だが、後部座席の着用率に対しては「可」と評価する。 | 信号待ちの車両に対して車道へ出て啓発するため危険が伴う。また、警察と一緒に実施しなければ車窓を開けてもらえない等の問題もある。 後部座席やチャイルドシートの着用率の向上に向けて、継続した周知・啓発は必要である。 | 今後も警察、芦屋交通安全協会と一緒に継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 県下の一般道におけるシートベルト着用率は運転者が98.8%、助手席が96.2%と高い状態にある。一方、県下のチャイルドシート着用率は73%、後部座席の着用率は、46.8%の状態にあるため、継続した周知・啓発が必要。四季の運動に合わせて啓発活動を4回実施。このため、総合的には「良」だが、後部座席の着用率に対しては「可」と評価する。 | 警察と一緒に実施しなければ車窓を開けてもらえない問題は依然として課題である。 昨年度から比較すると後部座席のチャイルドシート着用率は少し上昇したが、継続した周知・啓発は必要である。 | 今後も警察、芦屋交通安全協会と一緒に継続して実施する。 | | | | | | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | | | |
|------------|----|--|-----------------------------|---|---|---|---|---|----------------------------------|--|---|---|---|---|---|---|-------------|-------------------------|--|--|-------------------------------------|---|--------------------|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 | |
| 直 | 4 | 夕暮れ時の早めのライト 点灯運動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (1) | ⑦ | ・兵庫県の実施要領等 に基づき実施 | ソフト | 早めのライト点灯を促し、車両の運転手や歩行者等がお互いの接近に気付く可能性を上げる。 →接触を回避できる確率を上げ、接触事故等の回避につなげる。 | 薄暮時間帯の車両関連事故 件数を追跡する (ODC) | 良 | 地形的特性上、本市単独では効果が薄い。 県の施策と連携しつつ進める必要あり。 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | 3 ～ 5 | 良 | 市内の時間別事故発生状況では、薄暮時間帯における 事故発生件数は減少傾向にある。 上記の内容より「良」と評価する。 (※薄暮時間帯において事故は減少しているが、13時台 から15時台の事故が増加していることは注意) 啓発回数は令和3年度より3回、2回、1回。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 目に触れる機会を増やし、ライト点灯への 理解を向上させることが重要であると考えて いるため、引き続き、街頭啓発を通じて 早めのライト点灯を呼びかける。また、反 射材の配布も継続する。 | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 良 | 市内の薄暮の時間帯(16-19時)の事故発生件数は、20 件で、令和5年の58件より減少している。 街頭啓発活動は、芦屋有料道路料金所で1回実施。 上記の内容により「良」と評価する。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 早めにライトを点灯することへの理解を促 すことが重要であり、引き続き講習会や啓 発を行い呼びかけをする。また、反射材の 配布も継続する。 | | |
| 直 | | | | (2) | ⑤ | | | | | | | | | | | | | | 良 | 3 ～ 5 | 良 | 市内の時間別事故発生状況では、薄暮時間帯における 上記の内容より「良」と評価する。 (※薄暮時間帯において事故は減少しているが、13時台 から15時台の事故が増加していることは注意) 啓発回数は令和3年度より3回、2回、1回。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 目に触れる機会を増やし、ライト点灯への 理解を向上させることが重要であると考えて いるため、引き続き、街頭啓発を通じて 早めのライト点灯を呼びかける。また、反 射材の配布も継続する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 市内の薄暮の時間帯(16-19時)の事故発生件数は、20 件で、令和5年の58件より減少している。 街頭啓発活動は、芦屋有料道路料金所で1回実施。 上記の内容により「良」と評価する。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 早めにライトを点灯することへの理解を促 すことが重要であり、引き続き講習会や啓 発を行い呼びかけをする。また、反射材の 配布も継続する。 |
| 直 | ◎ | 3 ～ 5 | 良 | 市内の時間別事故発生状況では、薄暮時間帯における 上記の内容より「良」と評価する。 (※薄暮時間帯において事故は減少しているが、13時台 から15時台の事故が増加していることは注意) 啓発回数は令和3年度より3回、2回、1回。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 目に触れる機会を増やし、ライト点灯への 理解を向上させることが重要であると考えて いるため、引き続き、街頭啓発を通じて 早めのライト点灯を呼びかける。また、反 射材の配布も継続する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 6 | 良 | 市内の薄暮の時間帯(16-19時)の事故発生件数は、20 件で、令和5年の58件より減少している。 街頭啓発は、芦屋有料道路料金所で1回実施。 小中学生や高齢者の交通安全教室でも、早めのライト点 灯と反射材の効果をイラストで示して講話を行い、啓発 品として配布した。 上記の内容により「良」と評価する。 | 自転車の無灯火への対策が課題である。 | 早めにライトを点灯することへの理解を促 すことが重要であり、引き続き講習会や啓 発を行い呼びかけをする。また、反射材の 配布も継続する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 直 | 5 | JR芦屋駅北側の交通規制 見直しに伴う啓発活動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (3) | ⑥ | ・JR芦屋駅周辺の違法 駐車啓発 | ハード | 対象地区での通行方法が安全性のより高い方 法に変更されるため、JR芦屋駅周辺の交通事 故抑止につながる。 | - | 変更年次が令和2につき、引き続き追跡する。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | 3 ～ 5 | 可 | 令和2年3月にJR芦屋駅北側の一部が駐停車禁止区域 となったため、その区域における事故をGISで抽出し件数 を追跡。 令和元年より3件、0件、3件、3件、2件。 事故件数は横ばい。 上記の内容より「可」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力 がないと実施困難である。 | 警察と協議のうえ、対応を検討する。 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 令和6年のJR芦屋駅北側の駐停車禁止区域における事 故件数は0件、駐停車禁止規制は継続実施しており、啓 発回数は、3回 上記の内容より「可」と評価する。 | 規制に関する取り組みのため、警察の協力 がないと実施困難である。 | 警察と協議のうえ、対応を検討する。 | | |
| 事後 | 6 | 応急手当講習等受講 ・普通救命講習Ⅰ (市民、学校園) ・普通救命講習Ⅱ (トライやるウィーク生徒、 保育所、幼稚園職員) ・上級救命講習 (市民) ・応急手当講習 (市民、学校園) | | | ① | ・消防機関等が行う講 習会等の普及啓発活動 の推進 ・応急手当指導者の積 極的な養成等 ・教職員対象の心肺蘇 生法の実習及び各種講 習会の開催等 | ソフト | 事故遭遇時の看護方法を確認してもらう。 →事故被害者への応急措置が可能となり、交 通事故の被害軽減につながる。 | 可 | 実施内容が目的に合致して いるか否かを定性的に評価 する。 併せて、死亡事故の傾向を 追跡する。 (定量データなし) | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 可 | 普通救命講習Ⅰ 648人 普通救命講習Ⅱ 107人 上級救命講習 44人 応急手当講習 1,784人 合 計 2,583人 新型コロナウイルス感染症の影響で救急講習会等が中 止となり、市民が救命の知識を学ぶ機会が少なかった。 上記の内容より「可」と評価する。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 普通救命講習Ⅰ 273人 普通救命講習Ⅱ 64人 上級救命講習 14人 応急手当講習 1,050人 合 計 1,404人 新型コロナウイルス感染症の影響が解消されたため、救 急講習会等が開催回数が増えたため、市民が救命の知 識を学ぶ機会が多くなった。 上記の内容より「良」と評価する。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | |
| 事後 | 7 | 応急手当普及員講習 | | | ① | | | | 可 | 事故発生時の応急手当の必要性は明らかで あり、また交通事故の被害軽減につながるの で、継続が妥当。 コロナ禍のため、開催方法の模索が必要。 | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 良 | 応急手当普及員講習 15人 合 計 15人 迅速に傷病者に対しての救命処置ができるよう指導でき た。 上記の内容より「良」と評価する。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 応急手当普及員講習 0人 合 計 0人 応急手当普及員講習の対象者である消防団員が一定 数資格を有しているため、令和6年度は養成なしとなる。 上記の内容より「可」と評価する。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|----|-----------------------------|-----------------|-----|----|---|-----|---|--|------------------------|---------|---|--|-----|---|--|-----|---|--|---|---|--------------|--------------|---|---|--------------|---|---|--------------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | 実施型 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事後 | 8 | 救急医療機関との連携を図る | 消防本部 | (6) | ② | | ソフト | 速やかに被害者を治療できるよう体制を整え、 事故発生時の重症化を抑える。 | 救急隊の現場到着時間平均 を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間 平均) | 良 | 現状特になし。 | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ~ 5 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和5年が7.3分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和4年で比較すると全国が10.3分、本市が7.7分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和6年が7.0分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和5年で比較すると全国が10.0分、本市が7.3分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | | | | | | | | |
| 事後 | 9 | 救助体制の整備・拡充 | | | ② | ・救助体制の整備・拡充 ・救急関係機関の協力関係の確保 ・救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実 | | | | ソフト | | 速やかに被害者を治療できるよう体制を整え、 事故発生時の重症化を抑える。 | 救急隊の現場到着時間平均 を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間 平均) | 良 | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | | | 3 ~ 5 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和5年が7.3分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和4年で比較すると全国が10.3分、本市が7.7分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和6年が7.0分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和5年で比較すると全国が10.0分、本市が7.3分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | | | | | |
| 事後 | 10 | 救助隊員及び救急隊員の 教育訓練の充実 | | | ② | | | | | | | | | ソフト | 速やかに被害者を治療できるよう体制を整え、 事故発生時の重症化を抑える。 | 救急隊の現場到着時間平均 を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間 平均) | 良 | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | | | 3 ~ 5 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和5年が7.3分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和4年で比較すると全国が10.3分、本市が7.7分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和6年が7.0分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和5年で比較すると全国が10.0分、本市が7.3分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | | | | |
| 事後 | 11 | 消防防災ヘリコプターによる 救助・救急業務の推進 | | | ③ | ・消防防災ヘリコプター による救助・救急業務 の推進 | | | | | | | | | | | ソフト | 速やかに被害者を治療できるよう体制を整え、 事故発生時の重症化を抑える。 | 救急隊の現場到着時間平均 を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間 平均) | 良 | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | | | 3 ~ 5 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和5年が7.3分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和4年で比較すると全国が10.3分、本市が7.7分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 救急隊の現場到着所要時間平均は令和2年6.7分、令和6年が7.0分であり増加している。 全国的に増加傾向であり、最新の令和5年で比較すると全国が10.0分、本市が7.3分であり良好である。 上記の内容より「良」と評価する。 救助・救急体制の継続した整備等により、事故発生時の速やかな事案対応が実施でき、可能な限り重症化を抑えられた。 | 特になし | 今後も継続して実施する。 | | | | | |
| 直 | 12 | 転落防止柵及び横断防止柵の 改修工事の実施 | 基盤整備課 道路・公園課 | (3) | ① | ・事故の被害程度を軽減 させるための防護柵 の改良工事 | ハード | 転落防止柵の保守管理により、転落事故を防ぐ。 | 実施地域の事故発生傾向を GISにて追跡する。 (ODC及びGIS) | | 可 | | | | | | | | | 特になし。 (実施地点での事故は見られず) | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | | 3 ~ 5 | 良 | 検証が困難なため実施した工事に対する評価を以て代える。 令和5年度に奥池南町外にて転落防止柵の設置及び改修工事を実施(延長22m) 令和5年度に阪急バス開森橋のバス停に車両用防護柵を設置。また、同年度に令和3年度山手中学校区の通学路点検で要望のあった箇所に転落防止柵を設置。 上記の内容より「良」と評価する。 | 事業の実施にあたり、予算や人員の確保が課題となっている。 道路の幅員や現地の状況により防護柵等が設置できない箇所がある。 | 今後も継続して事業を実施していく。 通学路点検で要望のあった箇所については、現地確認し、必要であれば対策を引き続き実施する。 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証が困難なため実施した工事に対する評価を以て代える。 令和6年度に西蔵町にて転落防止柵の設置工事を実施(延長13m) | 事業の実施にあたり、予算や人員の確保が課題となっている。 道路の幅員や現地の状況により防護柵等が設置できない箇所がある。 | 今後も継続して事業を実施していく。 通学路点検で要望のあった箇所については、現地確認し、必要であれば対策を引き続き実施する。 | | |
| 直 | | | | | | | | | | | | ③ | | | | | | | | | | | | | 可 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | | 3 ~ 5 | 良 | 検証が困難なため実施した工事に対する評価を以て代える。 令和5年度に奥池南町外にて転落防止柵の設置及び改修工事を実施(延長22m) 令和5年度に阪急バス開森橋のバス停に車両用防護柵を設置。また、同年度に令和3年度山手中学校区の通学路点検で要望のあった箇所に転落防止柵を設置。 上記の内容より「良」と評価する。 | 事業の実施にあたり、予算や人員の確保が課題となっている。 道路の幅員や現地の状況により防護柵等が設置できない箇所がある。 | 今後も継続して事業を実施していく。 通学路点検で要望のあった箇所については、現地確認し、必要であれば対策を引き続き実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証が困難なため実施した工事に対する評価を以て代える。 令和6年度に西蔵町にて転落防止柵の設置工事を実施(延長13m) | 事業の実施にあたり、予算や人員の確保が課題となっている。 道路の幅員や現地の状況により防護柵等が設置できない箇所がある。 | 今後も継続して事業を実施していく。 通学路点検で要望のあった箇所については、現地確認し、必要であれば対策を引き続き実施する。 | | | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | |
|------------|----|-------------------------------|-----------------------------|-----|----|--|-----------------|---|--|----|--|---|---|---|---|---|-------------|-------------------------|---|--|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | | | | | | | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 |
| 直 | 13 | 無電柱化工事の実施 | 基盤整備課 | (3) | ④ | ・無電柱化工事の実施 | ハード | 電柱を撤去することで、見通しの悪さ等による事故を抑える。 | 実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS) | - | 実施した工事に対する評価を以て代える。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 芦屋川沿いの鳴尾御影線から鶴塚橋南部において、電線共同溝の整備を完了した。引き続き、電線管理者による入線・切替え・抜線・抜柱作業中。 六麓荘地区において、無電柱化のための詳細設計を実施した。 さくら参道においては、令和6年3月に無電柱化区域の抜線・抜柱を完了した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 無電柱化は、道路管理者や電線管理者、沿道住民、地下埋設管理者など関係機関が多く、十分な調整を行った上で事業を進めていく必要がある。 | 今後も継続して関係機関との調整を行っていく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度に六麓荘地区の無電柱化工事に着手した。 | 無電柱化は、道路管理者や電線管理者、沿道住民、地下埋設管理者など関係機関が多く、十分な調整を行った上で事業を進めていく必要がある。 | 今後も継続して関係機関との調整を行っていく。 |
| 直 | | | | | ⑦ | | | | | - | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 芦屋川沿いの鳴尾御影線から鶴塚橋南部において、電線共同溝の整備を完了した。引き続き、電線管理者による入線・切替え・抜線・抜柱作業中。 六麓荘地区において、無電柱化のための詳細設計を実施した。 さくら参道においては、令和6年3月に無電柱化区域の抜線・抜柱を完了した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 無電柱化は、道路管理者や電線管理者、沿道住民、地下埋設管理者など関係機関が多く、十分な調整を行った上で事業を進めていく必要がある。 | 今後も継続して関係機関との調整を行っていく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度に六麓荘地区の無電柱化工事に着手した。 | 無電柱化は、道路管理者や電線管理者、沿道住民、地下埋設管理者など関係機関が多く、十分な調整を行った上で事業を進めていく必要がある。 | 今後も継続して関係機関との調整を行っていく。 |
| 間 | 14 | 市内各中学校にて交通安全教室を開催 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ② | ・毎月行う自転車マナー啓発で交通ルールの周知を行う。 ・ルールを遵守しなかった場合の罰則やリスク等周知を行う。 | ソフト | 交通安全の規則を身に付けさせることで、事故発生に繋がる行為の自制を促し、交通事故防止を図る。 | GISにより事故発生傾向を追跡する。 (ODC及びGIS) | 可 | 若年層の事故件数はH28からR2まで横ばい状態である。 なお、H28以降に教室参加した者の年齢はR2時点で13から20歳まで。今後の若年層の事故件数の観測で大体の効果を把握する。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | 3 ～ 5 | 良 | 定量的評価については、No.17に記載。 上記の内容より「良」と評価する。 令和3年度から令和4年度までは各3回、令和5年度は4回実施。依頼があった場合は私立等でも実施している。DVDや資料も活用しつつ、警察官へ中学生の自転車利用者向け講話をお願いしている。 | 1回の交通安全教室を60分としているが、カリキュラムの都合により時間の確保が困難。30分から40分までの時間で実施するには最低限のルールしか伝えられず、危険予測まで伝えることが困難。 | 学校側と相談しながら、今後も継続して実施する |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度は3回実施。市と警察で協力して教室を実施。警察からは自転車のルールとマナーを、市からは事故発生場所MAPを活用し、事故防止のための講話を行った。 上記の内容より「良」と評価する。 | 1回の交通安全教室を60分としているが、カリキュラムの都合により時間の確保が困難。30分から40分までの時間で実施するには最低限のルールしか伝えられず、危険予測まで伝えることが困難。 | 学校と警察、市で連携し今後も継続して実施していく。 |
| 間 | 15 | 芦屋特別支援学校にて交通安全教室を開催 | 芦屋警察署 道路・公園課 | (1) | ④ | ・芦屋特別支援学校にて交通安全教室 | ソフト | 交通安全の規則を再確認させる。 一交通規制に従った通行が促され、交通規制無視による事故抑止につながる。 | 実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS) | 可 | 事故件数自体は落ち着いている。 ※障がい者の事故のみを抽出不可であったため、0歳から24歳までの歩行者の事故件数の傾向より推定。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度から令和5年度までは小学部・中学部で各1回の交通安全教室を実施した。 事前に綿密な打ち合わせを行い、対象の児童に合わせた内容で実施した。 生徒の特性に応じ、きめ細やかな対応ができた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 対象者の事故のみを抽出することが困難。定量的評価が可能か改めて検討する必要がある。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。令和6年度は小学部・中学部で各1回の交通安全教室を警察と実施した。対象の児童・生徒にあわせた内容で実施し、歩行練習では、実際の生活で起こりうる場面を設置した。一人一人に対して特性に応じた、きめ細やかな対応ができた。 上記の内容により「良」と評価する。 | 対象者の事故のみを抽出することが困難。定量的評価が可能か改めて検討する必要がある。 | 学校と警察、市で連携し今後も継続して実施していく。 |
| 間 | 16 | 管内の高校におけるスクエアードストリート交通安全教室の実施 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ② | ・毎月行う自転車マナー啓発で交通ルールの周知を行う。 ・ルールを遵守しなかった場合の罰則やリスク等周知を行う。 | ソフト | 「交通事故は自分事」との認識を持ってもらう。 一安全な通行行動へ変容を促すことで、油断等による事故の発生抑止につなげる。 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 (定量データなし) | 可 | 参加者の共感を得られやすく、開催意義は大きい。 一方、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう割り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | 3 ～ 5 | 不 | 令和3年度から5年度まで実施なし。 上記の内容より「不」と評価する。 | 「スクエアードストリート(恐怖の直視)教育技法」に一定効果があるものの、恐怖の感じ方には個人差があるものである。同じく恐怖によるストレスの受け止め方にも個人差があるが、個別のフォローが困難である。 また、実施するには広い会場や学校側との日程調整、多額の資金が必要であり、費用対効果を考えると現実的ではない。 | 必要があれば実施を検討する。 各警察署で抽選があり、当選すると1回のみ無料で実施してくれる制度があるため、必要に応じて活用を試みる。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 不 | 令和6年度は実施なし。兵庫県立川西北校高校で行われたスクエアード・ストリート交通安全教室の視察を行った。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | 必要であれば実施を検討する。 |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | | |
|------------|----|-----------------|-------------------------------------|-----|--|--|--|-------------------------------------|---|---------|----------|---|---|---|---|---|-------------|-------------------------|--|--|--|---|---------------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 間 | | | 芦屋警察署 道路・公園課 保健安全・特別支援 教育課 | (1) | ③ | ・各小学校区における 下校指導(学期毎) ・校外、園外に出ての歩 行訓練 ・交通安全教室 | ソフト | 交通安全の規則を身に付けさせることで、自発 的な交通安全を促す。 | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | | | | 3 ～ 5 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は65回(4,564人)、令和4年度は60回(4,687 人)、令和5年度は61回(4,821人)の交通安全教室を小 学校、中学校、保育所園等で年齢に応じた内容で実施し た。 未就学児に対して、毎年実施することで早い成長段階から 交通安全に対する意識を高める取り組みを行っている。 また、5歳児に対しては小学校の登下校を意識した園 外での歩行訓練も行っている。 なお、小学校1年生に対しては歩行、4年生に対しては自 転車を中心に実施している。対象年齢に応じたきめ細か な対応ができており、就学前から交通安全意識を身ににつ けることは重要であると考ええる。 毎年、継続して実施する学校園等が増えている。 学校で実施する交通安全教室では、必要に応じて保護 者への協力を学校を通じて依頼している。また、自転車 免許教室では地域団体の方に実技のコースに立ってい ただき、指導をお願いしている。 地域に馴染みのある団体と協力できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | また、実施するには広い会場や学校側との日 程調整、多額の資金が必要であり、費用対効 果を考えると現実的ではない。 | 学校園の担当者への周知を積極的に行 い、すべての学校園等においての取組につ なげていく。 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。各小学校区 における下校指導は1年生を中心に24回実施。 5歳児の園外に出ての歩行訓練は、11回 248人、1年生 の校外に出ての歩行訓練は、4校 348人実施。 交通安全教室は、未就園児43回(1609人)、小学校16回 (1425人)、中学校3回(462人)実施。校外、園外における 歩行訓練は警察も従事した。 交通事故件数は、幼児2人、小学生10人、中学生12人 上記の内容より「良」と評価する。 | (警察からの提供データによる相関等のデー タ作成中) |
| 間 | 17 | 交通安全教室 | 芦屋警察署 道路・公園課 保健安全・特別支援 教育課 | ① | ・交通安全教室の開催 ・自転車免許教室の開 催 ・校外、園外における歩 行訓練 ・自転車の実技実施 | ソフト | 交通安全の規則を身に付けさせることで、事故 発生に繋がる行為の自制を促し、交通事故防 止を図る。 | 可 | 0から24歳の事故のうち、自転車および歩行 者関連事故数を追跡したところ、各小学校区と も事故発生傾向は横ばいであることを確認。 今期(第10次)に限らず、概ね第6次以降継続 して行っている活動の効果ができていると考 える。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は65回(4,564人)、令和4年度は60回(4,687 人)、令和5年度は61回(4,821人)の交通安全教室を小 学校、中学校、保育所園等で年齢に応じた内容で実施し た。 未就学児に対して、毎年実施することで早い成長段階から 交通安全に対する意識を高める取り組みを行ってい る。また、5歳児に対しては小学校の登下校を意識した園 外での歩行訓練も行っている。 なお、小学校1年生に対しては歩行、4年生に対しては自 転車を中心に実施している。対象年齢に応じたきめ細か な対応ができており、就学前から交通安全意識を身ににつ けることは重要であると考ええる。 毎年、継続して実施する学校園等が増えている。 学校で実施する交通安全教室では、必要に応じて保護 者への協力を学校を通じて依頼している。また、自転車 免許教室では地域団体の方に実技のコースに立ってい ただき、指導をお願いしている。 地域に馴染みのある団体と協力できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 交通安全教室の効果検証を行うにあたり、 ODCにおける年齢区分が25歳未満と一括り であるため、検証方法を検討する。校区別に 事故密度(事故件数/人口)を調査し、受講者 数との関係について検証を実施する。評価基 準については、市内全体の事故密度を基準 として評価を予定。また、ODC以外で活用で きるデータの収集を検討する。 | 学校園の担当者への周知を積極的に行 い、すべての学校園等においての取組につ なげていく。 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 11月に自転車免許教室を開催。参加者は子ども27人、 大人3人、見学の保護者15人 小学校4年生での自転車交通安全教室の実技実施は1 回(90人) 実技が実施できない学校では、ワークシートを使用し、グ ループで危険が予測される場所について自転車の安全 な通行方法を考えるプログラムを導入。 ワークシート学習の実施は、7回(659人) 実技を体験できない児童も、危険を予測し、安全な運転 と通行方法を考える機会となった。 上記の内容より「良」と評価する。 | (警察からの提供データによる相関等のデー タ作成中)ワークシートを用いての教室開催 が増加している。自転車を取り巻く交通事故 の情勢は厳しい状況にあることから、実技を 伴う教室開催を増やしていく必要がある。 | 学校園の担当者への周知を積極的に行 う。 |
| 間 | | 芦屋警察署 道路・公園課 | | ⑧ | ・交通安全教室及び啓 発へのボランティア等の 参加 | ソフト | 交通安全の規則を身に付けさせることで、事故 発生に繋がる行為の自制を促し、交通事故防 止を図る。 | 可 | 0から24歳の事故のうち、自転車および歩行 者関連事故数を追跡したところ、各小学校区と も事故発生傾向は横ばいであることを確認。 今期(第10次)に限らず、概ね第6次以降継続 して行っている活動の効果ができていると考 える。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は65回(4,564人)、令和4年度は60回(4,687 人)、令和5年度は61回(4,821人)の交通安全教室を小 学校、中学校、保育所園等で年齢に応じた内容で実施し た。 未就学児に対して、毎年実施することで早い成長段階から 交通安全に対する意識を高める取り組みを行ってい る。また、5歳児に対しては小学校の登下校を意識した園 外での歩行訓練も行っている。 なお、小学校1年生に対しては歩行、4年生に対しては自 転車を中心に実施している。対象年齢に応じたきめ細か な対応ができており、就学前から交通安全意識を身ににつ けることは重要であると考ええる。 毎年、継続して実施する学校園等が増えている。 学校で実施する交通安全教室では、必要に応じて保護 者への協力を学校を通じて依頼している。また、自転車 免許教室では地域団体の方に実技のコースに立ってい ただき、指導をお願いしている。 地域に馴染みのある団体と協力できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 年々ボランティアの人数や活動が少なくなっ ている。 | 今後も積極的に声を掛け、協力して実施 する。 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 交通安全教室の校外指導及び自転車の実技指導では、 指定管理者サイバーキング、警察と協力して、指導に 関わった。 自転車免許教室、自転車実技のある出前講座プログラ ムでは、地域ボランティアに交通安全の規則を再確認し てもらった上で、協力して子どもたちに指導を行った。 上記の内容より「良」と評価する。 | ボランティアの人数や活動が年々少なくなっ ている。 | 今後も積極的に関係者に声をかけ、協力 して実施していく。 |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 評価 | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | |
|------------|----|---|---|-----|----|---|-----------------|---|----|---|----|----------|---|---|---|---|-------------|-------------|--|--|--|--|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 |
| 間 | 18 | 交通安全協会と連携した、 地域ボランティアの交通安全 教室等への参加 | 芦屋警察署 道路・公園課 | (4) | ⑦ | ・交通安全教室及び啓 発へのボランティア等の 参加 | ソフト | ボランティア参加者等に交通安全への関心を 持ってもらうことで、自転車等の安全な通行行 動へ変容を促し、事故件数の抑止を図る。 | 可 | コロナ禍が継続中であるため、開催制約等を どう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 可 | 高齢者交通安全教室については、交通安全協会と芦屋 警察が連携して実施。令和5年度は、市も同行し、3者で2 回高齢者向けの交通安全教室を実施した。 また、春・秋の交通安全運動メインキャンペーンでは、芦 屋警察管轄の地域交通安全活動推進委員にも声を掛け 、一緒に啓発している。 上記の内容より「可」と評価する。 ※ただし、交通安全協会については現在学生を対象にした 交通安全教室からは撤退している。また、新型コロナ ウイルス感染症の流行以降、通常の街頭啓発や交通安 全教室にボランティアは招集していない。 | 年々ボランティアの人数や活動が少なくなっ ている。 | 必要であれば3者で協力して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 高齢者向け自転車交通安全教室を警察と実施。1回15 人映像で事故情勢を伝え、飲酒ゴーグルを使用した歩行体 験で、飲酒運転の危険さを体感してもらうことで、関心も もってもらえた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 実施を希望する地域団体が少なくなっており、 教室1回あたりの参加者が減っている。ま た、参加者の偏りも見受けられる。 | 体験することでもいい経験となるので、今後 も必要であれば3社で協力して実施してい く。 |
| 直 | 19 | 反射材の配布(交通安全教室、 保育所、幼稚園、小中学校、 特別支援学校、シルバー人材 センター) | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (4) | ⑤ | ・自転車マナー啓発及 び子どもの交通安全教 室における反射材の配 布 ・高齢者に対する啓発 時の反射材の配布 | ソフト | 交通規制を学習ないし再確認し、危険な事故を 防ぐ。 また、反射材を身に着けることで運転手に気付 かれる確率を上げ、事故を抑える。 | 可 | 現状特になし。 (H28からR2の5年で約8900個(人口の約9.4% 相当)配布) | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 交通安全教室(3歳児、小学校1年生、4年生、中学校、 特別支援学校)で反射シールや反射キーホルダー等を 配布している。 また、街頭啓発や出前講座(シルバー人材センター含 む)でも、参加者の年齢や教室の目的(歩行者向け教室 では靴用反射シール等)に合わせて反射グッズを選択 し、配布している。 (令和3年度より4,739個、4,941個、5,363個配布) 啓発や下校指導の際に、反射グッズを利用している方が 増えて来ていると感じており、参加者の特性に応じ、使い やすいグッズを選択できていると考えている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 反射シール等、物によっては使用しない人も いる。 反射グッズの単価が高くなってきているため、 今まで通りの数を確保するのが困難。使っ てもらえないグッズでは意味がないと考える。 | 引き続き、街頭啓発や出前講座も含め、 反射材の重要性を伝えていく。予算の面 では検討が必要。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 交通安全受講者に反射材を警察と配布。 未就園児(477人)、小学生(1425人)、中学生(506人)、高齢 者(144人)に反射材の効果を伝えることで、関心をもつ 人が増えた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 予算面では検討が必要 | 引き続き反射材の重要性を周知していく。 |
| 間 | 20 | 各小学校区にて通学路合同 点検。要望箇所について安全 対策を講じる。 (複数の学校区ごとに実施) | 芦屋警察署 道路・公園課 ほいく課 保健安全・特別支援 教育課 | (1) | ⑤ | ・通学路交通安全プロ グラムに基づき、合同点 検を行い改善、要望の あった箇所について関 係機関と連携を図り安 全対策を講じる。 | ソフト | 交通事故が起こりやすい地点を事前に見つけ 出す。 →洗い出された問題点に対応することで、交通 事故の防止や被害の軽減につなげる。 | 可 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は山手中学校区と、千葉県交通事故を受け て全小学校区(8校)での通学路緊急点検を実施した。 令和4年度は潮見中学校区、令和5年度は精道中学校 区で実施した。 教育委員会へ事前に提出された各小学校やその関係団 体(愛護委員等)からの要望を基に、関係機関が協議し たうえで現地を確認し、対応策を講じる。 転落防止柵の設置、路側のカラー化、啓発看板の設置 等を実施 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」と評価する。 | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 合同点検を実施した学区における事故件数 の推移ではなく、実際に安全対策を講じた箇 所周辺について、整備前後の事故件数の推 移等を使った検証方法を検討する。 要望事項の中には、歩道上の電柱の移設や 信号機の設置など、対応が困難な事例もある。 「要望通りの対策」を講じることは困難。特 に、道路利用者のマナーの問題に関わる要 望も多々あるため、児童生徒への啓発だけ では限界を感じる。 予算の関係から、年度内に対応策を講じるこ とが困難な事例もある。 | ハード面、ソフト面、双方からの対応が必要 である。ハード面では対策を講じると同 時に、道路利用者(子どもだけでなく、保 護者)のマナー向上を図る取組を進めて いく。 | | |
| | | | 道路・公園課 | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度は山手中学校区で実施した。 警察や教育委員会等と合同で実施。 教育委員会へ事前に提出された各小学校やその関係団 体(愛護委員等)からの要望を基に、関係機関が協議し たうえで現地を確認し、対応策を講じる。 転落防止柵の設置、路側のカラー化、啓発看板の設置 等を実施。 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」とする。 | 要望事項の中には、歩道上の電柱の移設や 信号機の設置など、対応が困難な事例もある。 「要望通りの対策」を講じることは困難であ る。特に、道路利用者のマナーの問題に関わ る要望も多々あるため、児童生徒への啓発だ けでは限界を感じる。 予算の関係から、年度内に対応策を講じるこ とが困難な事例もある。 | ハード面、ソフト面、双方からの対応が必要 である。ハード面では対策を講じると同 時に、道路利用者(子どもだけでなく、保 護者)のマナー向上を図る取組を進めて いく。 | |
| 間 | 21 | 未就学児が集団で移動する 経路に関する安全点検の実施 | 芦屋警察署 道路・公園課 ほいく課 保健安全・特別支援 教育課 | (1) | ⑤ | ・通学路交通安全プロ グラムに基づき、合同点 検を行い改善、要望の あった箇所について関 係機関と連携を図り安 全対策を講じる。 | ソフト | 交通事故が起こりやすい地点を事前に見つけ 出す。 →洗い出された問題点に対応することで、交通 事故の防止や被害の軽減につなげる。 | 可 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は山手中学校区と、千葉県交通事故を受け て全小学校区(8校)での通学路緊急点検を実施した。 令和4年度は潮見中学校区、令和5年度は精道中学校 区で実施した。 教育委員会へ事前に提出された各小学校やその関係団 体(愛護委員等)からの要望を基に、関係機関が協議し たうえで現地を確認し、対応策を講じる。 転落防止柵の設置、路側のカラー化、啓発看板の設置 等を実施 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」と評価する。 | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 合同点検を実施した学区における事故件数 の推移ではなく、実際に安全対策を講じた箇 所周辺について、整備前後の事故件数の推 移等を使った検証方法を検討する。 要望事項の中には、歩道上の電柱の移設や 信号機の設置など、対応が困難な事例もある。 「要望通りの対策」を講じることは困難。特 に、道路利用者のマナーの問題に関わる要 望も多々あるため、児童生徒への啓発だけ では限界を感じる。 予算の関係から、年度内に対応策を講じるこ とが困難な事例もある。 | 未就学児が集団で移動する経路のみを特定 することが困難。また、未就学児が関係する 事故を特定することが困難であるため、No.20 と同様の課題とする。 | 個別の実施内容とせず、必要に応じて通 学路交通安全点検時に実施する。 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度は山手中学校区で実施した。 警察や教育委員会等と合同で実施。 教育委員会へ事前に提出された各小学校やその関係団 体(愛護委員等)からの要望を基に、関係機関が協議し たうえで現地を確認し、対応策を講じる。 転落防止柵の設置、路側のカラー化、啓発看板の設置 等を実施。 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」とする。 | 市が抽出困難な検証データは包括協定を結 んでいる「あいおいニッセイ同和」のデータ を活用し、危険地点を予測できるのか検証す る。 | 関係各所と協議の上、対応を検討する。 個別の実施内容とせず、必要に応じて通 学路合同点検時に実施する。 | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 （検証用データ） | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|---|---|-----|----|---|-----------------|---|------------------------|--|----------|---|---|---|---|---|---|-------------------------|----|---|---|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | 実施型 | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| 間 | 22 | 愛護委員、PTA等と連携した 登下校指導等 | 芦屋警察署 道路・公園課 | (4) | ⑧ | ・交通安全教室及び啓 発へのボランティア等の 参加 | ソフト | 交通安全の規則を再確認させる。 一交通規制に従った通行が促され、交通規制 無視による事故抑止につながる。 | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 可 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 愛護通信や現地でのやり取りから地域の情報を受け取 り、登下校指導に活かしている。 上記の内容より「可」と評価する。 | 登下校指導の場所、回数についてデータの 収集が間に合わず、効果検証が実施できな かった。次回の評価では、定量的評価が可能 であるかを含めて、改めて検討する必要がある。 | 今後も積極的に声を掛け、協力して実施 する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 （定性的） 愛護通信や現地でのやり取りから地域の情報を受け取 り、登下校指導に活かしている。警察では通学路におい て登下校時の保護誘導を実施。 上記の内容より「可」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 一定の効果はあると見込まれるため、引 き続き声をかけ協力して実施していく。 |
| 間 | 23 | 下校指導 | 道路・公園課 保健安全・特別支援 教育課 | (1) | ③ | ・各小学校区における 下校指導（学期毎） ・校外、園外に出ての歩 行訓練 ・交通安全教室 | ソフト | 交通安全の規則を再確認させる。 一交通規制に従った通行が促され、交通規制 無視による事故抑止につながる。 | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 可 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 令和3年度は10回、令和4年度は15回、令和5年度は21 回の下校指導を市内の8小学校で実施した。 主に1年生を対象に、交通安全教室で学習した内容を理 解して実践しているか、また、交通ルールが定着してい るかを現地で確認し、合わせて声掛けをしている。 実施回数が限定的ではあるが、交通安全教室のフォ ローアップとしては必要である。 上記の内容より「可」と評価する。 | 下校指導の実施回数が少ないため、効果検 証が困難。次回の評価では、定量的評価が 可能であるかを含めて、改めて検討する必要 がある。 習慣化するには定期的な指導・啓発が必要 であるが、各小学校において、学期ごとの限 定した実施であり、ルールの定着が困難。 | 安全教室で学んだ内容の実践という側面 があるため、安全教室の一環として今後 も継続して実施していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 （定性的） 令和6年度は24回の下校指導を市内の8小学校で実施し た。主に1年生を対象に、交通安全教室で学習した内容 を理解して実践しているか、また、交通ルールが定着し ているかを現地で確認し、合わせて声掛けをしている。 実施回数が限定的ではあるが、交通安全教室のフォ ローアップとしては必要である。 上記の内容より「良」と評価する | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |
| 間 | 24 | 登下校時の児童生徒の集合 場所等の点検の実施 | 芦屋警察署 道路・公園課 ほいく課 保健安全・特別支援 教育課 | (1) | ⑤ | ・通学路交通安全プロ グラムに基づき、合同点 検を行い改善、要望の あった箇所について関 係機関と連携を図り安 全対策を講じる。 | ソフト | 交通事故が起こりやすい地点を事前に見つけ 出す。 一洗い出された問題点に対応することで、交通 事故の防止や被害の軽減につなげる。 | 可 | 事故件数自体は横ばいである。一方、危険予 測は感覚的なものに頼っている。現状では定量的 な危険地点の予測をしづらい。 | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 （定性的） No.20の通学路合同点検の取り組みと同様に実施。 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 要望事項の中には、歩道上の電柱の移設や 信号機の設置など、対応が困難な事例もあ る。 「要望通りの対策」を講じることは困難。特 に、道路利用者のマナーの問題に関わる要 望も多々あるため、児童生徒への啓発だけ では限界を感じる。 予算の関係から、年度内に対応策を講じるこ とが困難な事例もある。 | 個別の実施内容とせず、必要に応じて通 学路交通安全点検時に実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 検証用データの抽出が困難なため、実施内容が目的に 合致しているか否かを定性的に評価する。 （定性的） No.20の通学路合同点検の取り組みと同様に実施。 要望のあった箇所については対策ができている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 要望事項の中には、歩道上の電柱の移設や 信号機の設置など、対応が困難な事例もあ る。 「要望通りの対策」を講じることは困難であ る。特に、道路利用者のマナーの問題に関わ る要望も多々あるため、児童生徒への啓発だ けでは限界を感じる。 予算の関係から、年度内に対応策を講じるこ とが困難な事例もある。 | 必要に応じて通学路交通安全点検時に 実施。個別の実施内容とせず、必要に応 じて通学路合同点検時に実施する。 （※集団登校を実施している学校が減っ ているため、登下校時に児童生徒が特定 の場所に集合することも減っている。） |
| 間 | 25 | 芦屋さくらまつり、オータム フェスタ、校区合同防災訓練 での自転車安全利用推進運動、 園遊会、秋まつり等での啓発 | 道路・公園課 | (1) | ① | ・高齢者が集まりやすい イベント、会議（地域の まつり、集会所等）で交 通安全啓発を行う。 | ソフト | 交通安全の規則を再確認してもらう。 一交通規制に従った通行が促され、交通規制 無視による事故抑止につながる。 | 可 | コロナ禍のため「密」を避ける必要がある。開 催内容をどうすべきか。 | ○ | ○ | ◎ | ○ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度から令和4年度までについては、新型コロナウ イルス感染症の流行により参加予定のイベントが中止と なり、街頭啓発においても対面での啓発を実施すること が困難な状況であった。 令和5年度については、芦屋さくらまつり、園遊会や地域 のイベント等に15回参加し、周知・啓発を実施した。 新型コロナウイルス感染症の流行もあり、実施回数が減 少したが、様々な場所で目に触れる機会を増やし、交通 安全意識を醸成していくことが重要であると考えているた め、今後も継続して実施する。 上記内容より「可」と評価する。 | 交通ルールの認知度及び交通安全意識の向 上の把握が困難である。また、交通ルールを 守ってもらいたい人たちへのアプローチ方法 が課題である。 | 交通ルールの認知度を高めることが重要 なので継続して実施していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定性的）令和6年度については、芦屋さくらまつり、園遊 会や地域のイベント等に4回参加し、周知・啓発を実施し た。 様々な場所で目に触れる機会を増やし、交通安全意識 を醸成していくことが重要であると考えているため、今後 も継続して実施する。 上記の内容より「可」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 （検証用データ） | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | | | |
|------------|----|---------------------------------|-----------------------------|-----|----|--|-----|--|------------------|---|---------|--|---|---|---|---|---|------------------|-------------------------|---|-------------------------|--|--|---|--|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | 実施型 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 | | |
| 間 | 26 | 街頭啓発 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (4) | ③ | ・自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | 「交通事故は自分事」「自転車はルールにのっとり適切な道路空間の利用が重要」との認識を持ってもらう。 →安全な通行行動へ変容を促すことで、事故件数の抑止につなげる。 | 可 | 交通量等に照らして自転車ネットワーク路線の設定が目的に即すか否かを定性的に評価する。 （定量データなし） | 可 | 道路幅や交通量、事故発生傾向等を踏まえると、自転車ネットワーク路線の設定地点は適切と考えられる。定性的） 令和6年度については、芦屋さくらまつり、園遊会や地域のイベント等に●回参加し、周知・啓発を実施した。 様々な場所で見え触れる機会を増やし、交通安全意識を醸成していくことが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。 上記の内容より「●」と評価する。 | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度は32回、令和4年度は38回、令和5年度は58回実施。（自転車に限定した場合、令和3年度は19回、令和4年度は24回、令和5年度は25回実施。） 令和4年2月に市内の一部路線に矢羽根型路面標示を設置。通行方法を記載したチラシを作成し、関係機関と協力して街頭啓発も実施した。 令和5年4月からは全年齢ヘルメット着用努力義務化に変更。それに伴い、令和5年1月から街頭啓発や交通安全教室等でヘルメットの購入を検討するよう呼び掛けた。 上記の内容より「良」と評価する。 | 矢羽根型路面標示について短時間では交通ルールを詳しく伝えられない。周知が上手できていない。 | 様々な場所で見え触れる機会を増やし、交通安全意識を醸成していくことが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。また、より分かりやすい啓発方法を検討していく。 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | | | 良 |
| 間 | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (4) | ⑤ | ・自転車マナー啓発及び子どもの交通安全教室における反射材の配布 ・高齢者に対する啓発時の反射材の配布 | ソフト | 「交通事故は自分事」との認識を持ってもらう。 →安全な通行行動へ変容を促すことで、油断等による事故の発生抑止につなげる。 | 可 | 啓発活動の効果測定は困難。 | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | No.19と同様 | 反射シール等、物によっては使用しない人もいる。 | 引き続き、街頭啓発や出前講座も含め、反射材の効果伝えていく。 | | | |
| 6 | | | | | 良 | No.19と同様 | | | | | | | | | | | | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） | | | | | | |
| 間 | | | | | ⑥ | ・四季の交通安全運動キャンペーンへのキッズ保安官による啓発 ・街頭啓発（飲酒運転根絶運動）の実施 | | 「交通事故は自分事」「自動車・自転車はルールにのっとり適切な道路空間の利用が重要」との認識を持ってもらう。 →安全な通行行動へ変容を促すことで、事故件数の抑止につなげる。 | 良 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 （定量データなし） | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 可 | キッズ保安官については、令和3年度から令和5年度まで参加なし。 必要に応じて警察や芦屋交通安全協会と協力して実施しているが、主に四季の交通安全運動期間中に、警察と芦屋交通安全協会が実施している。 事故の加害者にならないよう、運転者に対して声を掛けることは有効であると考えている。 上記の内容より「可」と評価する。 | 自転車利用者の徹底はされていない。 | 今後も継続して実施する。必要であれば3者で協力して実施する。 自転車に向けての啓発も積極的にしていく。 令和6年11月に自転車の飲酒運転罰則が強化された。 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定性的）令和6年度の春の全国交通安全運動に2名が参加。 街頭啓発については、主に四季の交通安全運動期間中に、警察と芦屋交通安全協会が実施している。 上記の内容より「可」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） | | | |
| 間 | 27 | 管内の高校生と協働した自転車マナーアップ街頭キャンペーンの実施 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ② | ・毎月行う自転車マナー啓発で交通ルールの周知を行う。 ・ルールを遵守しなかった場合の罰則やリスク等周知を行う。 | ソフト | 「交通事故は自分事」「自転車はルールにのっとり適切な道路空間の利用が重要」との認識を持ってもらう。 →安全な通行行動へ変容を促すことで、事故件数の抑止につなげる。 | 可 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 （定量データなし） | 可 | コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | | ○ | ◎ | | | 3 ～ 5 | 不 | 実施なし。 上記の内容より「不」と評価する。 | 自転車利用の多い朝・夕方での学生との実施は困難。 授業の一環なら良いが、授業時間を削って時間を取ることは困難と考える。また、休日となると、学校側のスタッフの調整等もあるため、現実的ではない。 | 基本的には警察、芦屋交通安全協会と協力して街頭啓発に取り組みつつ、学校側から依頼があった際はその都度対応していく。 | |
| | | | | (2) | ② | | | | | | | | | | | | | 6 | 不 | （定性的）実施なし。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 間 | 28 | 啓発へのボランティア等の参加 | 芦屋警察署 道路・公園課 | (4) | ⑧ | ・交通安全教室及び啓発へのボランティア等の参加 | ソフト | ボランティア参加者等に交通安全への関心を持ってもらうことで、自発的な交通安全を促す。 | 可 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 （定量データなし） | 可 | コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | | | | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度から令和5年度までの自転車教室を、自転車駐車場の指定管理者と協力して実施した。主に実技で人員が必要な際に依頼しており、実際に実技コースに立って指導をお願いしている。 キッズ保安官は、令和3年度から令和5年度まで参加なし。新型コロナウイルス感染症の影響や平日開催等、参加してもらえない状況が多かった。 上記の内容より「可」と評価する | 街頭啓発については、平日開催等で参加してもらえない状況があった。 | 今後も積極的に声を掛け、協力して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定性的）令和6年度の自転車教室と歩行指導を、自転車駐車場の指定管理者と協力して実施した。主に実技で人員が必要な際に依頼しており、実際に実技コースに立って指導をお願いしている。 キッズ保安官は令和6年度の春の全国交通安全運動のキャンペーンに2名参加。 上記の内容より「可」と評価する。 |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|--------------------------------|--|-----|----|--|-----------------|--|------------------------|--|----------|---|---|---|---|---|---|-------------------------|----|---|---|---------------------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| 間 | 29 | 全国交通安全運動キャンペーンへのキッズ保安官の参加（春・秋） | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (4) | ⑥ | ・四季の交通安全運動キャンペーンへのキッズ保安官による啓発 ・街頭啓発（飲酒運転根絶運動）の実施 | ソフト | 飲酒運転は悪質な犯罪行為であると周知することで飲酒運転の自戒を促し、飲酒運転に関わる事故防止を図る。 | 良 | 現状特になし。 | ○ | ○ | | | | ○ | | 3 ～ 5 | 不 | 市内事故の中で主な違反が飲酒運転である事故件数を抽出。令和3年より2件、0件、0件と減少傾向。キッズ保安官は、新型コロナウイルス感染症の影響や平日開催等、小学生の参加が困難な状況が多かったため、令和3年度から令和5年度までは招集していない。上記の内容より、事故件数は減少しているが、キッズ保安官の招集を行っていないため、「不」と評価する。 | 土日にキャンペーンを開催しなければ参加が困難。また、声は掛けているが参加がない。 | 今後も引き続き案内を送って参加をお願いする。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定量的）令和6年、市内の主な違反が飲酒運転である事故件数は0件。 （定性的）キッズ保安官は、令和6年度は春の全国交通安全運動のキャンペーンに2名が参加。上記の内容より「可」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |
| 間 | 30 | 高齢者交通安全教育隊（スタウス）による安全教育 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 | (1) | ① | ・高齢者の交通安全指導 ・独居等高齢者宅を訪問し、出前型交通安全教室を実施する。 | ソフト | 「交通事故は自分事」との認識を持ってもらう。→安全な通行行動へ変容を促すことで、油断等による事故の発生抑止につなげる。 | 可 | 参加者の共感を得られやすく、開催意義は大きい。 一方、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度から令和5年度まで、新型コロナウイルス感染症の流行により開催なし。 警察署独自で、歩行者シミュレーターによる交通安全教室を開催した。 上記の内容より「可」と評価する。 | スタウス隊の活動が縮小され、要請が困難。署員による交通安全教育に方針が転換された。 | 要請を受けて活動を行うが、待ち受け型と合わせて実施することを検討していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 警察署独自で高齢者世帯に戸別訪問して交通安全を呼び掛けた。 上記の内容により「可」と評価する。 | 関係機関との連携と協力が必要 | 協議の上、対応を検討 |
| 間 | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 国際文化推進課 道路・公園課 | (4) | ② | ・高齢者交通安全教室の実施 ・出前講座の実施 | ソフト | | 可 | | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度から令和5年度まで、新型コロナウイルス感染症の流行により開催なし。 警察署独自で、歩行者シミュレーターによる交通安全教室を開催した。 上記の内容より「可」と評価する。 | スタウス隊の活動が縮小され、要請が困難。署員による交通安全教育に方針が転換された。 | 要請を受けて活動を行うが、待ち受け型と合わせて実施することを検討していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 警察署独自で歩行シミュレーターの体験による交通安全教室を実施した。 上記の内容により「可」と評価する。 | 関係機関との連携と協力や、継続した周知・啓発を実施する必要がある。 | 協議の上、対応を検討。出前講座を通じて、継続して周知・啓発を実施していく。 |
| 間 | 31 | 自転車シミュレーターを利用した啓発活動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ② | ・毎月行う自転車マナー啓発で交通ルールの周知を行う。 ・ルールを遵守しなかった場合の罰則やリスク等周知を行う。 | ソフト | 「交通事故は自分事」「自転車はルールにのっとり適切な道路空間の利用が重要」との認識を持ってもらう。 →安全な通行行動へ変容を促すことで、事故件数の抑止につなげる。 | 可 | 子どもがシミュレーターを体験し、親族が傍で見守る・アドバイスする例が見られるため、家族で交通ルールを考えるきっかけ作りに有効と考えられる。 第1当事者となるケースを疑似的に再現できないが、また、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | | ◎ | | | | 3 ～ 5 | 不 | 実施なし。 上記の内容より「不」と評価する。 上記の内容より「不」と評価する。 | 警察備品のため安易に利用できない。また、1台しかないため、大人数の交通安全教室だと体験できない参加者が出てくる。電源と屋根のある場所ではか出来ない等の制限もある。 | 必要に応じて出前講座等に対応していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定性的）警察署独自で交通安全運動のキャンペーンにおいて自転車シミュレーターを実施。上記の内容により「可」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |
| 間 | 32 | 自転車ネットワーク計画に基づいた整備に関する関係機関との協議 | 基盤整備課 道路・公園課 | (3) | ⑤ | 自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | 自転車ネットワーク計画に基づき自転車走行環境を整備することで、歩行者と自転車の交通安全性を保ち、事故防止を図る。 | ・ | 具体的な施策の実施後に改めて評価予定。 | ○ | ○ | | ◎ | | | | 3 ～ 5 | - | 設置前後の数年間及び、設置年の事故件数を比較し評価を行うが、現時点では検証用データが揃っていない。また、矢羽根周辺で発生した事故について精査ができていない。 上記の内容より評価不可。 令和4年2月に芦屋中央線（0.3km）、稲荷山線（0.1km）にて矢羽根型路面標示を設置。 矢羽根型路面標示を設置することにより、国道2号（0.7km）と市道のネットワークを形成することができた。 | 矢羽根周辺の道路について、事故の発生個所を交差点、交差点付近、単路と分けて詳細を確認する。また、歩道、車道についてもGISを活用し切り分けを行い、個別の事故について精査する。 自転車利用者への周知が困難。 | 自転車利用者への周知を関係機関と連携して実施していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | - | 設置前後の数年間及び、設置年の事故件数を比較し評価を行うが、現時点では検証用データが揃っていない。また、矢羽根周辺で発生した事故について精査ができていない。 上記の内容より評価不可。 令和3年度に設置した矢羽根型路面表示について、自転車の車道通行に関する理解と認知が十分でない現状を踏まえ、令和6年度は自転車の通行ルールの周知・啓発を実施した。 | 自転車利用者への周知が課題。 | 自転車利用者への周知を関係機関と連携して実施していく。 |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | | | | | | | |
|------------|----|-------|-----------------------------|-----|----|--|-----|---|--|------------------------|---|--|------------------|-----|---|-------------|---|---|---|--|---|---|---|------------------|---|------------------|--|---|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | 実施型 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 間 | 33 | 自転車教室 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ① | ・小学4年生を対象に自転車教室(警察主催・その他小学生) | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を学習させる。 一危険行為の自制を促し、乗車中の事故防止につなげる。 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 (定量データなし) | 可 | 見落としがちな自転車ルールを体験しながら見直す良い機会。 第1当事者となるケースを疑似的に再現できないか。 また、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | | ◎ | ◎ | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度は15回(令和2年度で実施できなかった5年生3回含む)、令和4年度は8回、令和5年度は8回実施。令和3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響もありクラスごとに実施することが多く回数が増えている。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設置したコースを走る実技を合わせて行っているが、ワークシートのみ実施する学校もある。 上記の内容より「良」と評価する。 | 年々実技を実施せずワークシートで対応している学校が増えている。実技をした方が理解が深まり、交通ルールも定着すると思われるため、積極的に実技を取り入れてほしい。また、保護者のニーズは自転車に乗り始めの子どもへの教育だが、学校側とは少し違っている印象がある。実施時期については学校側との調整が必要。 | 今後も継続して実施する。 実技を取り入れるよう、年度初めの説明会(安全・防災教育担当者会)でお願いする。 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年度は8回実施。 小学校4年生での自転車交通安全教室の実技プログラム実施は1回(90人) 実技が実施できない学校では、ワークシートを使用し、グループで危険が予測される場所について自転車の安全な通行方法を考えるプログラムを導入。 ワークシート学習の実施は、7回(659人) 両プログラムともDVDや講話で自転車の交通ルールを学習する。 ワークシートの学習では、実技を体験できない児童も、危険を予測し、安全な運転と通行方法を考える機会となっている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | | | | | | |
| 間 | | | | | | | | | | | | | | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度は15回(令和2年度で実施できなかった5年生3回含む)、令和4年度は8回、令和5年度は8回実施。令和3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響もありクラスごとに実施することが多く回数が増えている。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設置したコースを走る実技を合わせて行っているが、ワークシートのみ実施する学校もある。 上記の内容より「良」と評価する。 | 年々実技を実施せずワークシートで対応している学校が増えている。実技をした方が理解が深まり、交通ルールも定着すると思われるため、積極的に実技を取り入れてほしい。また、保護者のニーズは自転車に乗り始めの子どもへの教育だが、学校側とは少し違っている印象がある。実施時期については学校側との調整が必要。 | 今後も継続して実施する。 実技を取り入れるよう、年度初めの説明会(安全・防災教育担当者会)でお願いする。 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年度は8回実施。 小学校4年生での自転車交通安全教室の実技プログラム実施は1回(90人) 実技が実施できない学校では、ワークシートを使用し、グループで危険が予測される場所について自転車の安全な通行方法を考えるプログラムを導入。 ワークシート学習の実施は、7回(659人) 両プログラムともDVDや講話で自転車の交通ルールを学習する。 ワークシートの学習では、実技を体験できない児童も、危険を予測し、安全な運転と通行方法を考える機会となっている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | | | | | | |
| 間 | | | | | | | | | | ② | | ・毎月行う自転車マナー啓発で交通ルールの周知を行う。 ・ルールを遵守しなかった場合の罰則やリスク等周知を行う。 | | | | 可 | ○ | ○ | | | ◎ | | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度は15回(令和2年度で実施できなかった5年生3回含む)、令和4年度は8回、令和5年度は8回実施。令和3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響もありクラスごとに実施することが多く回数が増えている。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設置したコースを走る実技を合わせて行っているが、ワークシートのみ実施する学校もある。 上記の内容より「良」と評価する。 | 年々実技を実施せずワークシートで対応している学校が増えている。実技をした方が理解が深まり、交通ルールも定着すると思われるため、積極的に実技を取り入れてほしい。また、保護者のニーズは自転車に乗り始めの子どもへの教育だが、学校側とは少し違っている印象がある。実施時期については学校側との調整が必要。 | 今後も継続して実施する。 実技を取り入れるよう、年度初めの説明会(安全・防災教育担当者会)でお願いする。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 交通安全教室を通して、自転車の交通ルールやマナー、罰則について視覚に訴える形式で指導を行っている。 自転車マナー啓発時に、歩行者優先などルールやマナーを意識して運転している児童の割合は増加傾向にある。 上記の内容より「良」と評価する。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | | | |
| 間 | | | | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 国際文化推進課 道路・公園課 | | | | (4) | | ③ | ・自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を学習させる。 一危険行為の自制を促し、乗車中の事故防止につなげる。 | | 可 | ○ | ○ | | | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度は15回(令和2年度で実施できなかった5年生3回含む)、令和4年度は8回、令和5年度は8回実施。令和3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響もありクラスごとに実施することが多く回数が増えている。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設置したコースを走る実技を合わせて行っているが、ワークシートのみ実施する学校もある。 上記の内容より「良」と評価する。 | 年々実技を実施せずワークシートで対応している学校が増えている。実技をした方が理解が深まり、交通ルールも定着すると思われるため、積極的に実技を取り入れてほしい。また、保護者のニーズは自転車に乗り始めの子どもへの教育だが、学校側とは少し違っている印象がある。実施時期については学校側との調整が必要。 | 今後も継続して実施する。 実技を取り入れるよう、年度初めの説明会(安全・防災教育担当者会)でお願いする。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年度は8回実施。 小学校4年生での自転車交通安全教室の実技プログラム実施は1回(90人) 実技が実施できない学校では、ワークシートを使用し、グループで危険が予測される場所について自転車の安全な通行方法を考えるプログラムを導入。 ワークシート学習の実施は、7回(659人) 両プログラムともDVDや講話で自転車の交通ルールを学習する。 ワークシートの学習では、実技を体験できない児童も、危険を予測し、安全な運転と通行方法を考える機会となっている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 同上(令和3年度～5年度と同様) | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 （検証用データ） | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|-------------------------|---|-----|-----|--|-----------------|---|--|---------|---|---|---|---|---|---|---|-------------------------|----|---|--|---------------------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| 間 | 34 | 自転車駐車場指定管理者の交通安全教室等への参加 | 芦屋警察署 道路・公園課 | (4) | ⑦ | ・交通安全教室及び啓発へのボランティア等の参加 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を学習させる。 →危険行為の自制を促し、乗車中の事故防止につなげる。 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 (定量データなし) | 可 | 指定管理者の参加はスタッフ側への応援としての側面が強く、ここで挙げる必要はないのではないか。 | ○ | ○ | | | ◎ | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3から5年度までの自転車教室を、自転車駐車場の指定管理者と協力して実施した。主に実技で人員が必要な際に依頼しており、実際に実技コースに立って指導をお願いしている。 上記の内容より「良」と評価する。 | 通常業務との兼ね合いがあり、大人数の協力は見込めない。 | どうしても人数が必要な際は相談しつつ、引き続き協力して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 未就園児の園外歩行指導(3回)、1年生の校外歩行指導(3回)、4年生の自転車教室(1回)を指定管理者と協力して実施した。また警察とも協働して行った。特に安全に配慮がある指導の際に依頼しており、ポイントに立って声かけをお願いしている。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 間 | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 保健安全・特別支援 教育課 道路・公園課 | (2) | ④ | ・小学校4年生以上を対象に実施。 (低学年の参加も可) | ソフト | | | 可 | | ○ | ○ | | ◎ | ◎ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 年1回実施。小学校3年生以上を対象に参加者を募集。座学と実技で自転車の交通ルールを学び、最後に自転車免許証(大人は修了証)を発行した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 参加者が年々減少している。大人に関しては参加がほぼない。また、保護者のニーズは自転車を乗り始める低学年での実施。 | 保護者のニーズに合わせて対象の年齢を引下げを検討。今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年12月に警察も参加し開催。 対象年齢を1年生からに拡大したこともあり、子ども27人、大人3人、見学の保護者15人が参加。 DVDやクイズで自転車のルールを学習した後、実技で確認を行った。 参観した保護者も自転車ルールに対する関心が高く、ニーズに沿った形で開催できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 間 | 35 | 自転車免許教室 | 芦屋警察署 保健安全・特別支援 教育課 道路・公園課 | ① | (4) | ・交通安全教室の開催 ・自転車免許教室の開催 ・校外、園外における歩行訓練 ・自転車の実技実施 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を学習ないし再確認してもらう。 →危険行為の自制を促し、乗車中の事故防止につなげる。 | 実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 (定量データなし) | 可 | 見落としがちな自転車ルールを体験しながら見直す良い機会。 第1当事者となるケースを疑似的に再現できないか。 また、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう盛り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | | ◎ | ◎ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 年1回実施。小学校3年生以上を対象に参加者を募集。座学と実技で自転車の交通ルールを学び、最後に自転車免許証(大人は修了証)を発行した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 参加者が年々減少している。大人に関しては参加がほぼない。また、保護者のニーズは自転車を乗り始める低学年での実施。 | 保護者のニーズに合わせて対象の年齢を引下げを検討。今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年12月に警察も参加し開催。 対象年齢を1年生からに拡大したこともあり、子ども27人、大人3人、見学の保護者15人が参加。 DVDやクイズで自転車のルールを学習した後、実技で確認を行った。 参観した保護者も自転車ルールに対する関心が高く、ニーズに沿った形で開催できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 間 | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | ③ | (4) | ・自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | | | 可 | | ○ | ○ | | ◎ | ◎ | ○ | 3 ～ 5 | 良 | 年1回実施。小学校3年生以上を対象に参加者を募集。座学と実技で自転車の交通ルールを学び、最後に自転車免許証(大人は修了証)を発行した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 参加者が年々減少している。大人に関しては参加がほぼない。また、保護者のニーズは自転車を乗り始める低学年での実施。 | 保護者のニーズに合わせて対象の年齢を引下げを検討。今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定性的) 令和6年12月に警察も参加し開催。 対象年齢を1年生からに拡大したこともあり、子ども27人、大人3人、見学の保護者15人が参加。 DVDやクイズで自転車のルールを学習した後、実技で確認を行った。 参観した保護者も自転車ルールに対する関心が高く、ニーズに沿った形で開催できた。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 直 | 36 | 自転車利用者の交通違反に対する指導取締り | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 | (5) | ② | ・自転車利用者の交通違反に対する指導取締り ・自転車利用者マナーアップ指導啓発活動 | ソフト | 交通規制の遵守を促すことで、危険行為の減少・道路の交通安全性向上につなげ、交通事故防止を図る。 | GISにより事故発生傾向を追跡する。 (ODC及びGIS) | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 自転車に対する指導取締りを行った地点の周辺における事故の抽出が評価時点で間に合わなかったため、一時的に実施内容が目的に合致しているか否かを定性的に評価する。 自転車利用者に対して、啓発及び指導取締りを行い、交通安全の意識の向上を図った。 街頭での指導啓発により、他の通行人にも意識してもらえた。 上記の内容より「良」と評価する。。 | 指導取締りを行った地点の周辺における事故を抽出し、事故発生傾向の追跡を進める。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 自転車利用者に対して、自転車の交通違反について指導取締り活動を実施し、交通安全意識の向上を図った。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 直 | 37 | 自転車利用者マナーアップ指導啓発活動 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 | (5) | ② | ・自転車利用者の交通違反に対する指導取締り ・自転車利用者マナーアップ指導啓発活動 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を周知し、危険な事故を防ぐ。 | GISにより事故発生傾向を追跡する。 (ODC及びGIS) | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | No.36と同様 | No.36と同様 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 駅周辺での啓発や駐輪場でのチラシ配布ポスター掲示し、自転車利用者へマナーアップに向けた啓発活動を実施した。 上記の内容により「良」と評価する。 | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 (検証用データ) | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画(改定) 令和3年度から6年度まで | | | | | | |
|------------|----|---|------------------------------------|-----|----|--|-----------------|---|-------------------------------------|----|--|---|---|---|---|---|---|-------------------------|-------------|-------------|---|--|--------------|-----------------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 実施型 | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 | |
| 間 | 38 | 職員向け自転車講習会 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 人事課 道路・公園課 | (4) | ③ | ・自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を復習することで、公務中の事故を防ぐ。 | 公務中の交通事故件数を追跡する。 (職員の公務中事故の事故件数) | 可 | 元来市職員の事故件数が少ない。取組としては良好だが、項目として挙げる必要は無いのではないか。 | ○ | ○ | | | | ◎ | | 3 ～ 5 | 良 | 平成28年以降、共用自転車の公務中の事故なし。 上記の内容より「良」と評価する 令和3年度から令和5年度に関しては、毎年1回実施。 DVDや資料を活用しつつ、警察官に市内の事故発生状況等を交えながら自転車の交通ルールについて講話いただいている。また、特に交通ルール違反が起こりやすい場所については、ピックアップして伝えている。 | 全職員の受講が完了していない。 | 今後も継続して実施する。 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | (定量的) 平成28年以降、共用自転車の公務中の事故なし。 (定性的) 令和6年5月に職員向け自転車講習会を実施。 DVDや資料を活用しつつ、警察官に市内の事故発生状況等を交えながら自転車の交通ルールについて講話いただいている。また、特に交通ルール違反が起こりやすい場所については、ピックアップして伝えている。 上記の内容より「良」と評価する。 | | | 同上(令和3年度～5年度と同様) |
| 間 | 39 | イベント等で自転車保険加入の啓発 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ③ | ・駐輪場で自転車保険の案内等を配布 ・イベント等で自転車保険加入の啓発 | ソフト | 事故発生時の賠償を容易とし、発生後の社会復帰を資金面から援助する。 | 兵庫県下の自転車保険加入率を追跡する。 (自転車保険加入率) | － | 現状特になし。 | | | | | | | ◎ | | 3 ～ 5 | － | 詳細な調査が困難であることと、加入率が高止まりを続けていることから、令和3年を最後に、県がアンケート調査を廃止。 上記の内容より、評価不可。 市内駐輪場でポスターを掲示、交通安全教室でも啓発を行っている。 街頭啓発で配布しているチラシにも記載あり。 令和5年度については、市内自転車駐輪場の定期利用者に対し、チラシを配布した。 目に触れる機会を増やし、保険加入への理解を向上させることが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。 | 個別で伝えることが困難。 | 今後も継続して街頭啓発や交通安全教室、出前講座等で呼び掛けていく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | － | 詳細な調査が困難であることと、加入率が高止まりを続けていることから、令和3年を最後に、県がアンケート調査を廃止。 上記の内容より、評価不可。 駅周辺や駐輪場でのチラシ配布を実施し自転車保険加入の啓発を行った。 | | |
| 間 | 40 | 加入状況アンケート (交通安全協会) | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ③ | ・駐輪場で自転車保険の案内等を配布 ・イベント等で自転車保険加入の啓発 | ソフト | 事故発生時の賠償を容易とし、発生後の社会復帰を資金面から援助する。 | 兵庫県下の自転車保険加入率を追跡する。 (自転車保険加入率) | 良 | 現状特になし。 | | | | | | | ◎ | | 3 ～ 5 | － | 詳細な調査が困難であることと、加入率が高止まりを続けていることから、令和3年を最後に、県がアンケート調査を廃止。 上記の内容より、評価不可。 市内駐輪場でポスターを掲示、交通安全教室でも啓発を行っている。 街頭啓発で配布しているチラシにも記載あり。 令和5年度については、市内自転車駐輪場の定期利用者に対し、チラシを配布した。 目に触れる機会を増やし、保険加入への理解を向上させることが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。 | 実施なし | 実施しない |
| | | | 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | － | 実施なし | | |
| 間 | 41 | 市役所庁舎内、市営駐輪場内に自転車保険の案内パンフレット設置、イベント等で自転車保険加入の啓発 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (2) | ③ | ・駐輪場で自転車保険の案内等を配布 ・イベント等で自転車保険加入の啓発 | ソフト | 事故発生時の賠償を容易とし、発生後の社会復帰を資金面から援助する。 | 兵庫県下の自転車保険加入率を追跡する。 (自転車保険加入率) | 良 | 現状特になし。 | | | | | | | ◎ | | 3 ～ 5 | － | 詳細な調査が困難であることと、加入率が高止まりを続けていることから、令和3年を最後に、県がアンケート調査を廃止。 上記の内容より、評価不可。 市内駐輪場でポスターを掲示、交通安全教室でも啓発を行っている。 街頭啓発で配布しているチラシにも記載あり。 令和5年度については、市内自転車駐輪場の定期利用者に対し、チラシを配布した。 目に触れる機会を増やし、保険加入への理解を向上させることが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。 | 個別で伝えることが困難。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | － | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | |
| 間 | | | | (7) | ① | ・駐輪場で自転車保険の案内等を配布 ・イベント等で自転車保険加入の啓発 | | 事故発生時の賠償を容易とし、発生後の社会復帰を資金面から援助する。 | | 良 | 現状特になし。 | | | | | | | ◎ | | 3 ～ 5 | － | 詳細な調査が困難であることと、加入率が高止まりを続けていることから、令和3年を最後に、県がアンケート調査を廃止。 上記の内容より、評価不可。 市内駐輪場でポスターを掲示、交通安全教室でも啓発を行っている。 街頭啓発で配布しているチラシにも記載あり。 令和5年度については、市内自転車駐輪場の定期利用者に対し、チラシを配布した。 目に触れる機会を増やし、保険加入への理解を向上させることが重要であると考えているため、今後も継続して実施する。 | 個別で伝えることが困難。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | － | 同上(令和3年度～5年度と同様) | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 （検証用データ） | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|----------------------------|--|-----|----|---|-----------------|---|------------------------|--|----------|---|---|---|---|---|---|-------------------------|----|---|--|---|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| 間 | 42 | 出前講座 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 国際文化推進課 道路・公園課 | (4) | ③ | ・自転車ネットワーク計画の具体化 | ソフト | 自転車の交通規制や「車両としての危険性」を学習ないし再確認してもらう。 一危険行為の自制を促し、乗車中の事故防止につなげる。 | 可 | 見落としがちな交通ルールを見直す良い機会。 また、コロナ禍が継続中であるため、開催制約等があることが課題。 | ○ | ○ | | | ◎ | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度から令和4年度までは新型コロナウイルス感染症の影響もあり実施なし、令和5年度は1回実施。内容については依頼者と相談のうえ決定。主に自転車の講座を希望される方が多く、令和5年度に実施した出前講座についても、依頼者の希望に合わせて自転車の座学と実技を実施した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 依頼がないと実施できない。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | （定性的） 令和6年度は2回実施。（97人） 依頼者の希望に合わせて自転車の座学と実技を警察と実施した。 参加者だけでなく、協力したスタッフにも交通ルールを確認してもらう機会となった。 参加者の大人には反射材シール、子どもには反射キーホルダーを配布。活用を促した。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 直 | | | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | | ⑤ | ・自転車マナー啓発及び子どもの交通安全教室における反射材の配布 ・高齢者に対する啓発時の反射材の配布 | ソフト | 交通規制や「歩行者の事故要因」を学習ないし復習することで、乗車中の事故を防ぐ。 | 可 | | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | | | 3 ～ 5 | 良 | 令和3年度から令和4年度までは新型コロナウイルス感染症の影響もあり実施なし、令和5年度は1回実施。内容については依頼者と相談のうえ決定。主に自転車の講座を希望される方が多く、令和5年度に実施した出前講座についても、依頼者の希望に合わせて自転車の座学と実技を実施した。 上記の内容より「良」と評価する。 | 依頼がないと実施できない。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | （定性的） 令和6年度は2回実施。（97人） 依頼者の希望に合わせて自転車の座学と実技を警察実施した。 参加者だけでなく、協力したスタッフにも交通ルールを確認してもらう機会となった。 参加者の大人には反射材シール、子どもには反射キーホルダーを配布。活用を促した。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 間 | 43 | 生活安全推進連合会高齢者分科会にて交通安全指導の実施 | 芦屋警察署 国際文化推進課 道路・公園課 | (1) | ② | ・高齢者交通安全教室の実施 ・出前講座の実施 ・高齢者ドライビングスクールの開催 | ソフト | 自動車の交通規制や「車両としての危険性」を再確認し、危険な事故を防ぐ。 | 良 | 取組は良好であり、計画の趣旨に通っている。 | ○ | ○ | ◎ | ○ | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度から令和4年度までは、新型コロナウイルス感染症の影響により生活安全推進連合会・分科会ともに開催なし。 令和5年度の生活安全推進連合会分科会では、特殊詐欺等の課題を優先して取り組んだため、実施していない。周知したい内容についてはチラシ等を配布し啓発を行った。 上記の内容より「可」と評価する。 | 生活安全推進連合会では、周知・啓発を実施しているが、分科会での実施は現時点では困難。 | シルバー人材センターでの講話や出前講座等を通じて、高齢者への周知・啓発を実施していく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | （定性的） 令和6年度は令和7年2月に高齢者分科会、こども分科会を「世代をつなぐコミュニケーションを考えよう」をテーマに合同で開催。交通安全に関しては取り扱わなかった。警察は交通情勢を主とした講話を実施。 周知したい内容についてはチラシ等を配布し啓発を行った。 上記の内容より「可」と評価する。 | | |
| 間 | 44 | シルバー人材センターでの講話 | 芦屋警察署 国際文化推進課 道路・公園課 | (1) | ② | ・高齢者交通安全教室の実施 ・出前講座の実施 ・高齢者ドライビングスクールの開催 | ソフト | 交通安全の規則を再確認することで、自発的な交通安全を促す。 | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | ◎ | | | | | 3 ～ 5 | 良 | 高齢者が関係する自動車事故は令和元年から5年まで、92件、64件、60件、77件、70件で推移している。 令和2年と3年は新型コロナウイルスの影響で大きく減少した。また、コロナ禍を除くと長期的に減少傾向である。 上記の内容より「良」と評価する。 令和3年度から令和4年度までは、新型コロナウイルス感染症の影響により実施なし。令和5年度については自動車運転者向けのシミュレーターを使用し、1回実施した。 | 同ような内容、出席者に偏りがあるため、参加者のニーズに合わせた内容にする必要がある。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | （定量的） 高齢者が関係する自動車事故は令和6年は72件。 新型コロナウイルスの影響で大きく減少した令和2年と3年を除くと長期的には減少傾向である。 （定性的） 令和6年度は令和7年3月に「自転車」をテーマとして講習会を警察と連携して実施。飲酒運転の罰則強化に併せ、飲酒ゴーグルを使用した歩行体験を実施した。 自転車事故発生MAPや事故データを示すことで、交通安全に対する関心を高め、意識の向上を図った。 上記の内容より「良」と評価する。 | | |
| 直 | 45 | 設置看板の維持管理 | 道路・公園課 | (1) | ⑥ | ・関係機関（国道管理者、県道管理者、警察、鉄道管理者）と調整を図り注意喚起看板を設置 | ハード | 設置看板の維持管理により、あんしん歩行エリアでの歩行者関連事故を抑える。 | 可 | 現状特になし。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 可 | 「あんしん歩行エリア」に関する看板設置はないが、車両を運転する人に対する啓発看板を設置。 上記の内容より「可」と評価する。 | 他にも交通規制の看板等が乱立しており、街の美観とのバランスも課題である。 新規の設置時には一定効果があるものの、時間の経過とともに、風景の一部になってしまふ。 | 今後も維持管理は継続する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 可 | 車両を運転する人に対する啓発看板を設置。 上記の内容より「可」と評価する。 | | |

第 1 0 次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

| 施策の タイプ | No | 概要 | | 特徴 | | | 想定する交通安全に寄与する道筋 | 検証内容 （検証用データ） | 第10次計画 平成28年度から令和2年度まで | | 数値目標との関係 | | | | | | | 第10次計画（改定） 令和3年度から6年度まで | | | | |
|------------|----|------------------|--|-----|----|---|-----------------|---------------------------------------|------------------------|----------------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|-------------------------|----|--|---|------------------------------------|
| | | 実施内容 | 所管及び 関係機関 | 柱 | 施策 | 施策に応じた対策 | 実施型 | | 評価 | 見出された課題 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 年度 | 評価 | 評価理由 | 課題 | 取組方針 |
| 間 | 46 | 待ち受け型安全教育 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 | (1) | ① | ・高齢者の交通安全指導 ・独居等高齢者宅を訪問し、出前型交通安全教室を実施する。 | ソフト | 交通安全の規則を再確認することで、自発的な交通安全を促す。 | 可 | コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | ◎ | ○ | | | | 3 ～ 5 | 良 | 高齢者施設における交通安全教室の開催や、高齢者宅を訪問して交通安全を啓発した。高齢者世帯への戸別訪問活動により対話が行えた。上記の内容より「良」と評価する。 | 特になし | 啓発グッズを直接配布して、交通安全意識を高めるよう継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 高齢者の多い居住区で地域の高齢者を待ち受け交通安全を呼びかけた。上記の内容より「良」と評価する。 | 特になし | 同上（令和3年度～5年度と同様） |
| 間 | 46 | 待ち受け型安全教育 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 国際文化推進課 道路・公園課 | (4) | ② | ・高齢者交通安全教室の実施 ・出前講座の実施 | ソフト | 交通安全の規則を再確認することで、自発的な交通安全を促す。 | 可 | コロナ禍が継続中であるため、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。 | ○ | ○ | ◎ | ○ | | | | 3 ～ 5 | 可 | 令和3年度、4年度は1回、5年度は3回、高齢者安全教室を実施した。シミュレーターを利用する等、充実した安全教室を実施できた。上記の内容より「可」と評価する。 | より多くの高齢者へアプローチできる方法を考える必要がある。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | 令和6年度は高齢者安全教室を1回実施した。内容はシミュレーターを活用した待ち受け型交通安全教室を実施。参加者の属性に合わせた統計資料を作成し、事故マップと現場写真を合わせて説明することで、興味をもって話を聞いていただけた。上記の内容により「良」と評価する。 | 継続した周知・啓発の実施。 | 出前講座を通じて、継続して周知・啓発を実施していく。 |
| 間 | 47 | 横断歩道合図（アイズ）運動の推進 | 芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課 | (1) | ⑧ | ・交通安全教室や交通安全啓発活動において、横断歩道合図（アイズ）運動の周知を図る。 | ソフト | 交通規制の遵守を促し、交通安全につなげる。 | | | ○ | ◎ | ○ | ○ | | | | 3 ～ 5 | 良 | 街頭啓発や歩行者向けの交通安全教室（未就学児、小学校1年生、出前講座等）に取り入れている。事故に巻き込まれないよう、運転者に対し手をあげるなど横断の意思を示すことは効果的であるので、交通安全教室で覚えてもらうことは効果的であると考えている。上記の内容より「良」と評価する。 | 横断歩道合図（アイズ）運動が認識されていない。 | 今後も継続して実施する。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | （定性的）街頭啓発や歩行者向けの交通安全教室（未就学児、小学校1年生、出前講座等）に取り入れている。横断歩道の安全利用について呼びかけた。事故に巻き込まれないよう、運転者に対し手をあげるなど横断の意思を示すことは効果的であるので、交通安全教室で覚えてもらうことは効果的であると考えている。上記の内容より「良」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |
| 間 | 48 | データ等を活用した分析の具体化 | 道路・公園課 | (7) | ① | ・GISとETC2.0を活用した事故分析や対策の検討・評価、事故マップ等の情報提供を行う。 | ソフト | 地域の実情に応じた効果的な対策を考えることにより、交通事故抑止につなげる。 | | | ○ | ◎ | ○ | ○ | ○ | | | 3 ～ 5 | 可 | 警察や県から提供されるデータを、必要に応じて安全教育や啓発時に参加者へ伝えた。ETC2.0を活用した分析や対策は行えなかった。上記の内容より「可」と評価する。 | 警察や県から提供されるデータを分析したり、安全教育や啓発で活用したりすることができていない。職員のスキルアップが必要。 | 必要なデータの収集、取りまとめ、分析をしていく。 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 良 | （定性的）県道奥山精道線の路面表示や看板設置の効果を検証するため、コネクティッドカーのビッグデータを活用し、エンジンの回転数、急ブレーキの数、ブレーキを踏む量などの分析を行った。オープンデータより、自転車事故発生場所MAPや事故類型をグラフ化し、啓発時に指導する内容の分析を行った。上記の内容より「良」と評価する。 | 同上（令和3年度～5年度と同様） | 同上（令和3年度～5年度と同様） |

【7つの柱と柱ごとの施策について】

① 交通弱者対策の充実

- ① 地域における見守りを通じた生活に密着した交通安全活動の推進
② 高齢者の事故発生状況に応じた交通安全教育・啓発の実施
③ 地域の特徴に応じた子どもの交通安全教育の実施
④ 障がいの程度に応じた交通安全教育の実施
⑤ 通学通園路等における歩行空間の確保
⑥ 「あんしん歩行エリア」の形成等による交通安全対策の推進
⑦ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進
⑧ 横断歩道合図（アイズ）運動の推進

② 自転車対策の推進

- ① 子どもの発達段階に応じた自転車マナー啓発活動の推進
② 自転車利用者への交通ルールの周知と安全教育の推進
③ 自転車賠償責任保険の加入促進
④ 自転車運転免許証等を発行する自転車交通安全教室の推進
⑤ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進
⑥ 夕暮れ時の早めのライト点灯・反射材の普及

③ 道路交通環境の整備

- ① 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
② 通学通園路などの歩行空間の整備の推進
③ 交通安全施設等の整備事業の推進
④ 電線類の地中化の推進で快適な自転車利用環境の整備
⑤ 安全で快適な自転車利用環境の整備
⑥ 違法駐車対策の推進
⑦ 災害に備えた道路交通環境の整備

④ 交通安全思想の普及徹底

- ① 参加・体験・実践型の交通安全教育、普及啓発活動の推進
② 高齢者に対する交通安全教育の推進
③ 自転車の安全利用の推進
④ 後部座席などにおけるシートベルト着用の推進
⑤ 反射材用品等の普及促進
⑥ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
⑦ 交通の安全に関する民間団体などの主体的活動の推進
⑧ 市民の参画・協働の推進

⑤ 道路交通秩序の維持

- ① 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など
② 自転車利用者に対する指導取締りの推進
③ 暴走族対策の強化

⑥ 救助・救急活動の充実

- ① 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生などの応急手当の普及啓発活動の推進
② 救急医療体制の整備
③ 県消防防災ヘリコプター活用による救助・救急業務の推進

⑦ データ分析に基づくきめ細かな対策の推進

- ① データ等を活用した分析の具体化

【数値目標について】

- ① 令和7年までに年間の交通事故死者数を0人にする。
② 令和7年までに年間の交通事故死傷者数を300人以下にする。
③ 令和7年までに市内の高齢者の交通事故死傷者数（車の同乗者を除く）を15人以下にする。
④ 令和7年までに市内の子どもの交通事故死傷者数を（車の同乗者を除く）14人以下にする。
⑤ 市内の自転車に関わる事故件数を令和7年までに82件以下とする。
⑥ 令和7年度までに市内の自転車利用者賠償責任保険加入者割合を100%にする。
⑦ 交通安全計画期間の路切事故件数を0件とする。

【評価について】

- 「良」：交通安全がやや改善
「可」：過去傾向を（良い意味で）維持
「不」：過去傾向から（悪い意味で）変化なく不十分（実施なしを含む）
「－」：評価不可

【施策の交通事故防止（衝突防止）への関与タイミングについて】

- 「直」：交通事故発生直前のタイミングで関与する施策
「間」：上記以前のタイミングで関与する施策
「事後」：交通事故発生後の被害軽減のための施策