

## 第10次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

令和7年度 第1回交通安全対策委員会 資料3

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			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	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。 →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。	GISにより事故発生傾向を追跡する。(ODC及びGIS)	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。
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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。(ODC及びGIS)	可	事故件数自体はやや横ばいであり、引き続き追跡が必要。	○	○	○	○	○	○	3～5	良	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。 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。	警察及び市が協議のうえ、対応を検討する。
直				(2)	(5)					可							3～6	良	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。 バトカードでの警戒活動、街頭指導を実施し、市も継続的に違法駐輪に対する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										可							6	良	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。 バトカードでの警戒活動、街頭指導を実施し、市も継続的に違法駐輪に対する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。	警察及び市が協議のうえ、対応を検討する。	
事後				(1)	(7)	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。	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	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	県下でのシートベルト・チャイルドシート着用率の推移を追跡する。(兵庫県発表の着用率推移)	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。	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)	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							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問題がある。	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						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%。助手席が約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10次芦屋市交通安全計画（改定）の重点施策整理表

第10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 (検証用データ)	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
事後	8	救急医療機関との連携を図る	消防本部	(6)	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。	良	救急隊の現場到着所要時間平均を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間平均)	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業対応が実施でき、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	消防本部	(6)	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。	良	救急隊の現場到着所要時間平均を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間平均)	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4年で比較すると全国が10.0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業対応が実施でき、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	消防本部	(6)	②  ・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。	良	救急隊の現場到着所要時間平均を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間平均)	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業対応が実施でき、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	消防本部	(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。	良	救急隊の現場到着所要時間平均を追跡する。 (救急隊の現場到着所要時間平均)	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業対応が実施でき、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等を設置。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。 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。	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	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)	③  ・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等を設置。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。 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。	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10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			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	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。
直					⑦													6	良	令和6年度に六麓荘地区的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
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。 →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 자체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年度までは小学校部・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。	
間	16	管内の高校におけるスケアードストレイ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」との認識を持つもらう。 →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。	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、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。	-	○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○	○ ○ ○ ○ ○	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。	「スクアードストレイト(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。	必要な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。	

第10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	16	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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS)	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で実施している。対象年齢に応じたきめ細かな対応ができるており、就学前から交通安全意識を身につけることは重要であると考える。 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して依頼している。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。
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	(4)	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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS)	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いることを確認。 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出ていると考える。	○	○	○	○	○	○	○	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で実施している。対象年齢に応じたきめ細かな対応ができるおり、就学前から交通安全意識を身につけることは重要であると考える。 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して依頼している。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。	(警察からの提供データによる相関等のデータ作成中)	関係各所への周知徹底により、全ての学校園等においての取り組みにつなげていく。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)	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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS)	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いることを確認。 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出ていると考える。	○	○	○	○	○	○	○	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で実施している。対象年齢に応じたきめ細かな対応ができるおり、就学前から交通安全意識を身につけることは重要であると考える。 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して依頼している。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。	(警察からの提供データによる相関等のデータ作成中)	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。
		芦屋警察署 道路・公園課																				

第10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	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关心を持つてもらうこと、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。	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	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現在は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。
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	交通規制を学習しない再確認し、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。	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	現状特にない。 (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4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。 反反射グッズの単価が高くなっているため、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
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、要望のあつ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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS)	可	各小学校区内での事故件数自体は横ばいで推移している一方、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。 令和3年度は山手中学校区と、千葉県の交通事故を受けて金小学校区(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。 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。 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る。 上記の内容より「良」と評価する。	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。 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る。 上記の内容より「良」と評価する。	ハード面、ソフト面、双方からの対応が必要である。ハード面で対応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、要望のあつ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。	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。 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る。 上記の内容より「良」と評価する。	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。

第10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			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。 →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	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、登下校指導に活かせている。 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つた。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。
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。 →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	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。
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 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。	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點の予測をしづらい。	○	○	◎				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。 「要通りの対策」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。	
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。 →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。 上記の内容より「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ことで継続して実施していく。
																				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10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	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			「交通事故は自分事」「自転車はルールにのつ とり適切な道路空間の利用が重要」との認識を 持つもらう。 →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	道路交通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)		○	○	○	○	○	○	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29回実施。) 令和4年2月に市内の一帯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。周知が上手くで きていない。	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。また、より分かりやすい啓発方法 を検討していく。
								（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							6	良	(定性的)令和4年度は50回実施。(自転車に限定した場 合は23回実施。) 矢羽根型路面表示に特化した街頭啓発は実施なし。 兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議と連携して2種 類(自転車向け、自動車向け)のチラシ及びポスターを作 成し市内の公共施設、学校園、駐輪場、スーパーマー ケット及び近隣の運転免許センター等で配布及び掲示を行 った。警察は自転車マナーアップに向けた啓発活動や 街頭指導を行った。 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)	
								(6)	・四季の交通安全運動 キッズ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	実施内容が目的に合致して いるか否かを定性的に評価 (定量データなし)	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、 反射材の効果を伝えていく。
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つ 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つ とり適切な道路空間の利用が重要」との認識を 持つもらう。 →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。	実施内容が目的に合致して いるか否かを定性的に評価 (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。	
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 持つもらうことで、自発的な交通安全を促す。	実施内容が目的に合致して いるか否かを定性的に評価 (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つ 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。	

第10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			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 キッズ保安官へのキッズ 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制を促し、飲酒運転に関わる事故防止を図る。	飲酒運転の事故件数や全事故に対する割合を交通年鑑等にて追跡する。	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。
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」との認識を持つてもらう。 →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。	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。 上記の内容により「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軽減された。	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。
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	「交通事故は自分事」の認識を持つてもらう。 →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。	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	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。 上記の内容により「可」と評価する。	○	○	○			3～5	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	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つとり適切な道路空間の利用が重要」との認識を持つてもらう。 →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。	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	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	不	実施なし。 上記の内容より「不」と評価する。 出前講座等で希望があれば対応。	警察備品のため安易に利用できない。また、1台しかいため、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しか出来ない等の制限もある。	必要に応じて出前講座等で対応していく。
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。	実施地域の事故発生傾向をGISにて追跡する。 (ODC及びGIS)	・	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ない。 上記の内容より評価不可。	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。
																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10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			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	(1) (2) (3) (4)	① ② ③ ④	・小学4年生を対象に自転車教室(警察主催・その他小学生)  ・小学4年生を対象に自転車教室(市立小学校・4年生)  ・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。  ・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。 →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							3～5	良	(定性的) 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く。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設営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)	
								○ ○	◎ ◎							3～5	良	(定性的) 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く。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設営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	(定性的) 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く。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設営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															3～5	良	(定性的) 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く。 基本的には、DVDや講話で交通ルールの確認と、実際に運動場に設営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10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。
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)				可							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。 特に安全に配慮がい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。	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	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	(4)	① ・交通安全教室の開催 ・自転車免許教室の開催 ・校外、国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」を学ぶ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、開催制約等をどう潜り抜けるかが課題。	○	○	○	○	○	○	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。
間			芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課	(3)	③ ・自転車ネットワーク計画の具体化				可							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。	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									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。	
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。
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。
直									可							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。	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10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 (検証用データ)	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
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。	可	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)	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では、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。
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	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では、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)	同上(令和3年度～5年度と同様)
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。	良	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	良	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。
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	芦屋交通安全協会 道路・公園課	(7)	① ・駐輪場で自転車保険の案内等の配布 ・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。	良	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	良	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
間	41	芦屋交通安全協会 道路・公園課	芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課	(7)	① ・駐輪場で自転車保険の案内等の配布 ・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。	良	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	良	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
間	41	芦屋交通安全協会 道路・公園課	芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課	(7)	① ・駐輪場で自転車保険の案内等の配布 ・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。	良	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	良	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
間	41	芦屋交通安全協会 道路・公園課	芦屋警察署 芦屋交通安全協会 道路・公園課	(7)	① ・駐輪場で自転車保険の案内等の配布 ・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。	良	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	良	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	今後も継続して実施する。

第10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	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。	可	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)	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。	
直	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	(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	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。	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)	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。
間	43	生活安全推進連絡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)	①・高齢者交通安全教室の実施 ②・出前講座の実施 ③・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	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。	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)	取組は良好であり、計画の趣旨に適っている。	○	○	○	○	○	○	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絡会・分科会ともに開催なし。 令和5年度の生活安全推進連絡会分科会では、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。	生活安全推進連絡会では、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。
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)	①・高齢者交通安全教室の実施 ②・出前講座の実施 ③・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	オーブンデータカタログのデータより高齢者の自動車運転事故件数推移を追跡する。(ODC及びGIS)	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。	同じような内容、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。	
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	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)	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つ。	今後も維持管理は継続する。	

第10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	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。  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	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。	○	○	◎	○	○	○	○	3～5	良	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。
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	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。	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。	○	○	◎	○	○	○	○	3～5	可	特になし	同上(令和3年度～5年度と同様)
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。	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	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。	○	◎	○	○	○	○	3～5	良	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。
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。	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	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。	○	◎	○	○	○	○	3～5	可	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。

【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救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(車の同乗者を除く)14人以下にする。

⑤ 市内の自転車が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踏切事故件数を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)

「一」：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