

改定案	現在
<p>第1章 道路交通の安全 (2ページ)</p> <p>2 目標</p> <p>① 令和7年までに</p> <p>② 令和7年までに</p>	<p>第1章 道路交通の安全 (2ページ)</p> <p>2 目標</p> <p>① 平成32年までに</p> <p>② 平成32年までに</p>
<p>3 対策を進める視点 (2ページ)</p> <p>(略)</p> <p>⑦ データ分析に基づくきめ細かな対策の推進</p>	<p>3 対策を進める視点 (2ページ)</p> <p>(略)</p> <p>⑦ 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進</p>
<p>第1節 基本的な考え方 (3ページ)</p> <p>2 自転車の安全確保</p> <p>(後半部分に追記)</p> <p>また、自転車の安全利用促進と生活道路・幹線道路等において歩行者との共存を図るという目的で、導入が進められている自転車レーン（自転車の走行区間）について、理解を深めるための周知に努めます。</p>	<p>第1節 基本的な考え方 (3ページ)</p> <p>2 自転車の安全確保</p> <p>記述なし</p>
<p>第1節 基本的な考え方 (3ページ)</p> <p>3 地域の実情を踏まえた施策の推進及び連携強化</p> <p>(後半部分に追記)</p> <p>特に生活道路における交通事故対策は、周辺地域での事故データ等を活用するなど、近隣住民の理解を得ながら取り組みを進めていくことが重要です。</p>	<p>第1節 基本的な考え方 (3ページ)</p> <p>3 地域の実情を踏まえた施策の推進及び連携強化</p> <p>記述なし</p>
<p>第2節 道路交通の安全についての目標 (3ページ)</p> <p>1 道路交通事故の現状等</p> <p>(1) 道路交通事故の現状</p> <p>市内の交通事故による24時間死者数は、平成28年から令和2年までの各年で、0人または1人の状況となっています。また、交通事故傷者数は、平成29年に402人を記録した以降は、300人台で推移しています。</p> <p>なお、令和2年の交通事故は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、例年と比較して発生件数が顕著に減少しました。</p>	<p>第2節 道路交通の安全についての目標 (3ページ)</p> <p>1 道路交通事故の現状等</p> <p>(1) 道路交通事故の現状</p> <p>市内の交通事故による24時間死者数は、平成23年から平成26年まで、毎年、死亡事故が発生していましたが、平成27年には、交通事故による死者は0人となり、第9次計画目標は達成できました。また、交通事故傷者数においても平成27年には、383人となり、400人以下とした第9次計画目標を達成しました。しかし、重傷事故の数は、平成26年まで減少傾向でしたが、平成27年に33件発生し、前年</p>

改定案	現在
	比で約3割増加しました。
<p>第3節 道路交通の安全についての対策（4ページ）</p> <p>1 道路交通事故の現状等</p> <p>(1) 道路交通事故の現状 芦屋市内交通事故死者・傷者数の推移（グラフ） 平成23年から令和2年分</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策（4ページ）</p> <p>1 道路交通事故の現状等</p> <p>(1) 道路交通事故の現状 芦屋市内交通事故死者・傷者数の推移（グラフ） 平成23年から平成27年分</p>
<p>第3節 道路交通の安全についての対策（4ページ）</p> <p>(2) 交通安全計画における目標 【目標数値】及び【目標設定の考え方】 令和7年までに（4カ所）</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策（4ページ）</p> <p>(2) 交通安全計画における目標 【目標数値】及び【目標設定の考え方】 平成32年までに（4カ所）</p>
<p>第3節 道路交通の安全についての対策（5ページ）</p> <p>1 今後の道路交通安全対策を考える視点</p> <p>(2) 自転車の安全確保</p> <p>(略)</p> <p>また、自転車の安全利用を促進するため、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の更なる普及と生活道路や幹線道路等において歩行者との共存を図るため、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車の走行環境の整備を進めます。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策（5ページ）</p> <p>1 今後の道路交通安全対策を考える視点</p> <p>(2) 自転車の安全確保</p> <p>(略)</p> <p>また、自転車の安全利用を促進するため、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の更なる普及と生活道路や幹線道路等において歩行者との共存を図るため、自転車の走行区間を確保することを検討します。</p>

改定案	現在
<p>第3節 道路交通の安全についての対策（6ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(1) 交通弱者対策の充実</p> <p style="text-align: center;">令和7年までに（2箇所）</p> <p>（後半部分に追記）</p> <p>さらに歩行者に対する対策として、令和2年には県内で発生した死亡事故のうち、自動車と歩行者の事故が3割以上を占めているといった状況を踏まえ、兵庫県では「横断歩道合図（アイズ）運動」が提唱されています。この運動は、信号機のない横断歩道において、自動車運転者と歩行者の間で、手を挙げる、視線を合わせる等の合図を行うといったコンタクトを呼び掛け、横断歩道における交通事故の抑止を図る運動です。芦屋市でもこの「横断歩道合図（アイズ）運動」に賛同し、自動車と歩行者の事故をなくす取組を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 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 ○ 地域の特徴に応じた子どもの交通安全教育の実施 ○ 障がいの程度に応じた交通安全教育の実施 ○ 通学通園路等における歩行空間の確保 ○ 「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 ○ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進 ○ 横断歩道合図（アイズ）運動の推進 	<p>第3節 道路交通の安全についての対策（6ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(1) 交通弱者対策の充実</p> <p style="text-align: center;">平成32年までに（2箇所）</p> <p>記述なし</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 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 ○ 地域の特徴に応じた子どもの交通安全教育の実施 ○ 障がいの程度に応じた交通安全教育の実施 ○ 通学通園路等における歩行空間の確保 ○ 「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 ○ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進

改定案	現在
<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (7ページ)</p> <p>2 重点施策</p> <p>(2) 自転車対策の推進</p> <p>また、幼児用向けの教材を活用し、自転車の正しい乗り方について、発達に応じた教育を推進し、これまで実施している市内の小学生、中学生を対象とした自転車教室の効果を検証するとともに、必要に応じて内容の見直しや充実を進める等、地域の特徴にあわせて改善します。加えて、自転車運転免許証等を発行する自転車交通安全教室における学科講習及び実技講習を実施し、自転車利用者への交通ルールの周知と安全教育の推進を進め、市内の自転車に関わる事故件数を令和7年までに82件以下とすることを目標とします。</p> <p>近年、自転車事故の加害者に対して、高額な賠償請求がされていることから、自転車利用者が加害者となる自転車事故の被害者救済対策として、兵庫県において、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、全国に先駆けて損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。この条例に基づき、交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図るとともに、自転車小売業者など関係事業者の協力を得つつ、賠償責任保険への加入促進に取り組み、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%にすることを目標とします。</p> <p>(略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 自転車利用者への交通ルールの周知と安全教育の推進 ○ 自転車賠償責任保険の加入促進 ○ 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 ○ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進 ○ 夕暮れ時の早めのライト点灯・反射材の普及 ○ 自転車賠償責任保険の加入促進 	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (7ページ)</p> <p>2 重点施策</p> <p>(2) 自転車対策の推進</p> <p>また、幼児用向けの教材を活用し、自転車の正しい乗り方について、発達に応じた教育を推進し、これまで実施している市内の小学生、中学生を対象とした自転車教室の内容を見直し、地域の特徴にあわせて改善します。加えて、自転車運転免許証等を発行する自転車交通安全教室における学科講習及び実技講習を実施し、自転車利用者への交通ルールの周知と安全教育の推進を進め、市内の自転車に関わる事故件数を平成32年までに188件以下とすることを目標とします。</p> <p>近年、自転車事故の加害者に対して、高額な賠償請求がされていることから、自転車利用者が加害者となる自転車事故の被害者救済対策として、兵庫県において、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、全国に先駆けて損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことから、賠償責任保険への加入促進に取り組み、平成32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%にすることを目標とします。</p> <p>(略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 自転車利用者への交通ルールの周知と安全教育の推進 ○ 自転車賠償責任保険の加入促進 ○ 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 ○ 「ストップ・ザ・交通事故」県民運動の推進 ○ 夕暮れ時の早めのライト点灯・反射材の普及

改定案	現在
<p>第3節 道路交通の安全についての対策 （8ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(3) 道路交通環境の整備</p> <p>道路交通環境の整備については、（略）自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行環境の整備を推進することにより、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備に向けた交通安全対策を実施していきます。</p> <p>（略）</p> <p>○ 自転車ネットワーク計画に基づく安全で快適な自転車走行環境整備の推進</p> <p>（略）</p> <p>ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>生活道路において、すべての人にやさしい歩行空間の確保に努めるとともに、バリアフリー化を進めるため、市内鉄道4駅を中心とした半径500mにおいて、歩道の切下げ部のバリアフリー化を図ります。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 （8ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(3) 道路交通環境の整備</p> <p>道路交通環境の整備については、（略）自転車ネットワーク計画の検討を行い、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備に向けた交通安全対策を実施していきます。</p> <p>（略）</p> <p>○ 自転車ネットワーク計画策定等の安全で快適な自転車利用環境の検討</p> <p>（略）</p> <p>ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>生活道路において、すべての人にやさしい歩行空間の確保に努めるとともに、バリアフリー化を進めるため、市内鉄道4駅を中心とした半径500mにおいて、歩道の切下げ部のバリアフリー化を図り、平成32年度までに歩道切下げ部のバリアフリー化率を46.7%にすることを目標とします。</p>
<p>第3節 道路交通の安全についての対策 （9ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(3) 道路交通環境の整備</p> <p>イ 交通安全施設等整備事業の推進</p> <p>令和3年度から令和7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）に即して、～</p> <p>（略）</p> <p>また、道路を安全に通行できるよう、防護柵の改修を実施し、併せて芦屋川沿いの防護柵の改修計画を策定するなど歩行者の安全対策を行います。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 （9ページ）</p> <p>2 重点施策</p> <p>(3) 道路交通環境の整備</p> <p>イ 交通安全施設等整備事業の推進</p> <p>平成27年度から平成32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即して、～</p> <p>（略）</p> <p>また、道路を安全に通行できるよう、防護柵の改修を実施し、併せて芦屋川沿いの防護柵の改修計画を策定するなど歩行者の安全対策を行い、平成32年度までに防護柵の改修率を89.7%にすることを目標とします。</p>

改定案	現在
<p>ウ 電線類の地中化の推進 (9ページ) 安全で快適な歩行空間を確保するため、「第7次電線類地中化計画」に基づき、さくら参道などの電線類の地中化の整備を行います。</p>	<p>ウ 電線類の地中化の推進 (9ページ) 安全で快適な歩行空間を確保するため、「第7次電線類地中化計画」に基づき、さくら参道などの電線類の地中化の整備を行い、平成32年度までに市道部分の無電柱化率14.1%を目指します。</p>
<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (10ページ) 2 重点施策 (3) 道路交通環境の整備 エ 自転車利用環境の総合的整備 (ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備 ～自転車ネットワーク整備計画に基づく自転車走行環境の整備を推進することにより、自転車利用環境の総合的な整備を図ります。</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (10ページ) 2 重点施策 (3) 道路交通環境の整備 エ 自転車利用環境の総合的整備 (ア) 安全で快適な自転車利用環境の整備 ～自転車ネットワーク整備計画の検討を行い、自転車利用環境の総合的な整備に向けた検討を行います。</p>
<p>エ 自転車利用環境の総合的整備 (イ) 自転車等の駐車対策の推進 自転車等の駐車をもたらす障害を除去するとともに、自転車利用を促進するため、各市営自転車駐車場において利用状況に即した改修や改良を行うとともに、JR芦屋駅南側において、分散された既存の駐輪場を集約、整備します。</p>	<p>エ 自転車利用環境の総合的整備 (イ) 自転車等の駐車対策の推進 自転車等の駐車をもたらす障害を除去するとともに、自転車利用を促進するため、阪神芦屋駅西自転車駐車場、阪神芦屋駅南自転車駐車場及びJR芦屋駅北自転車駐車場の改修を行うとともに、JR芦屋駅南側において、分散された既存の駐輪場を集約、整備します。</p>
<p>イ 効果的な交通安全教育の推進 (17ページ) (イ) 体験・体感型手法の活用 シミュレーター等の活用、スタントマンによる体感型教育（スケアード・ストレイト）の活用を検討します。</p>	<p>イ 効果的な交通安全教育の推進 (17ページ) (イ) 体験・体感型手法の活用 シミュレーター等の活用、スタントマンによる体感型教育（スケアード・ストレイト）の導入を検討します。</p>
<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (25ページ) 2 重点施策 (7) データ分析に基づくきめ細かな対策の推進 兵庫県では、第10次計画期間中を通じて、交通事故の発生地</p>	<p>第3節 道路交通の安全についての対策 (25ページ) 2 重点施策 (7) 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進 (略)</p>

改定案	現在
<p>域、場所、形態、原因等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められました。芦屋市においては、今後ビッグデータ等や専門家の知見を基に、様々なリスク行動を分析し、対策に活用する方策として、GISに基づく交通事故発生地点マップを使った分析や地域での活用及びETC2.0を用いた施策の推進を図ります。</p>	