

～ みんなの命を交通事故から守る～

丹波篠山市交通安全計画

令和5年度～令和9年度



令和5年6月



丹波篠山市

目次

第1章 交通安全についての目標等

1-1. 計画の位置づけ	1
1-2. 丹波篠山市の交通事故の現状	2
(1) 概況	2
(2) 近年の交通死亡事故の特徴	3
(3) 死傷者数に占める子どもと高齢者の構成比の推移	3
1-3. 交通環境を取り巻く状況	4
(1) 将来人口	4
(2) 自動車	4
(3) 自転車	5
1-4. 交通安全計画における目標	6

第2章 交通安全についての対策

(1) 交通安全思想の普及徹底	7
ア 交通安全に関する普及啓発活動の推進	7
イ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 交通環境の整備	14
ア 道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	14
イ 交通需要マネジメントの推進	16
ウ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
(3) 救助・救急活動の充実	17
ア 救助・救急体制の整備	17
イ 救急医療体制の整備	17

参考資料

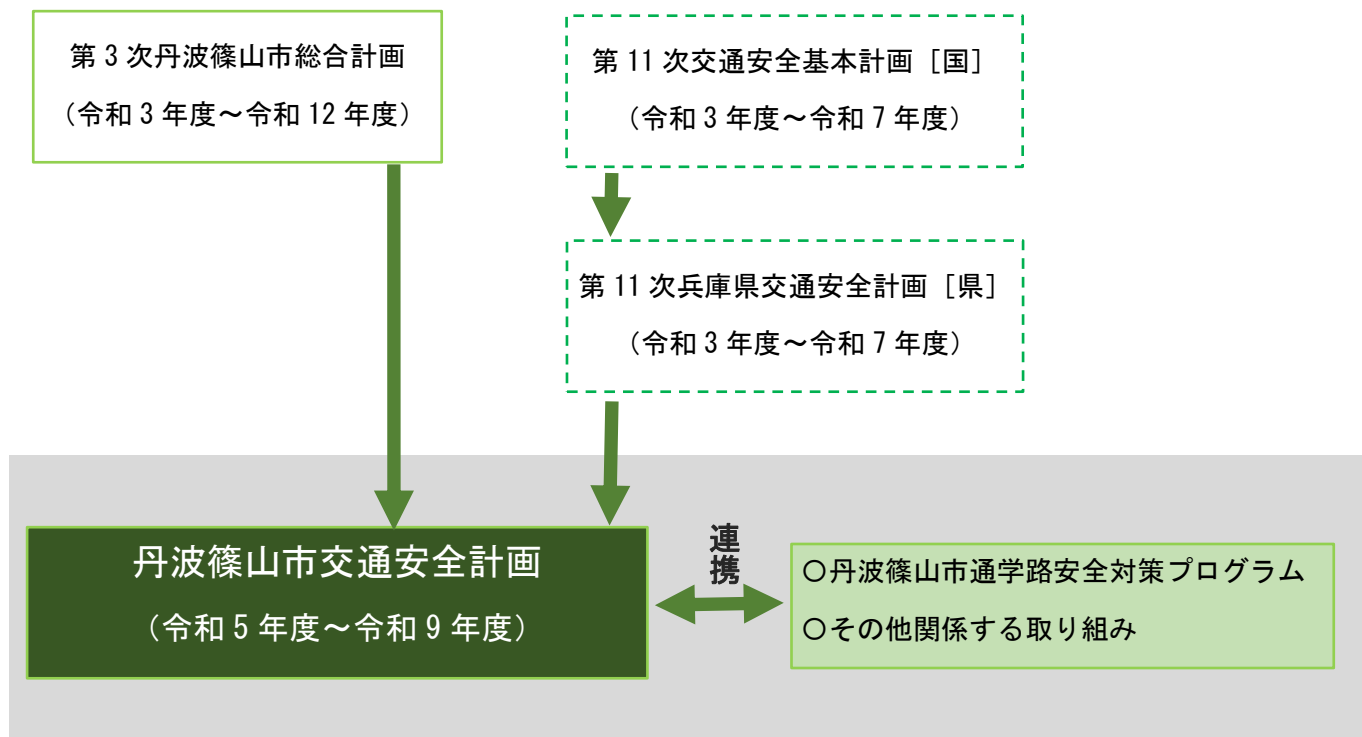
(1) 丹波篠山市交通安全計画 策定までの流れ	18
(2) 丹波篠山市交通安全対策会議委員	18
(3) 丹波篠山市交通安全計画とSDGsの関係	19

第1章 交通安全についての目標等

1-1. 計画の位置づけ

- 車社会の急速な進展に伴い、昭和 20 年代後半から昭和 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、社会問題となった。
- 昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定され、国においては第 11 次交通安全基本計画が策定され、兵庫県においても第 11 次交通安全計画が策定された。丹波篠山市においては、上記の計画を基本として、これまで道路及び鉄道の陸上交通について、国、県、市、関係民間団体等が一体となって道路交通安全対策に取り組んできた。
- 本市においても、ここ数年の高齢者に関わる事故が全体の約 25%を占め、死亡事故のほとんどが高齢者であることなど、高齢者に対する交通事故防止対策が喫緊の課題となってきている。そのため同法第 26 条に基づき、丹波篠山市交通安全対策会議において交通安全に関する市の基本的な方針となる「丹波篠山市交通安全計画」を策定し、交通の状況や地域の実態に即した交通安全対策を着実に実施していく。
- 本計画は「第 3 次丹波篠山市総合計画」との整合を図りながら、「丹波篠山市通学路安全対策プログラム」など他の施策と連携しながら進めていく。
- 具体的な安全対策の事業は、本計画の「交通安全についての対策」に記載する。

■図1 丹波篠山市交通安全計画（令和5年度～令和9年度）の位置づけ



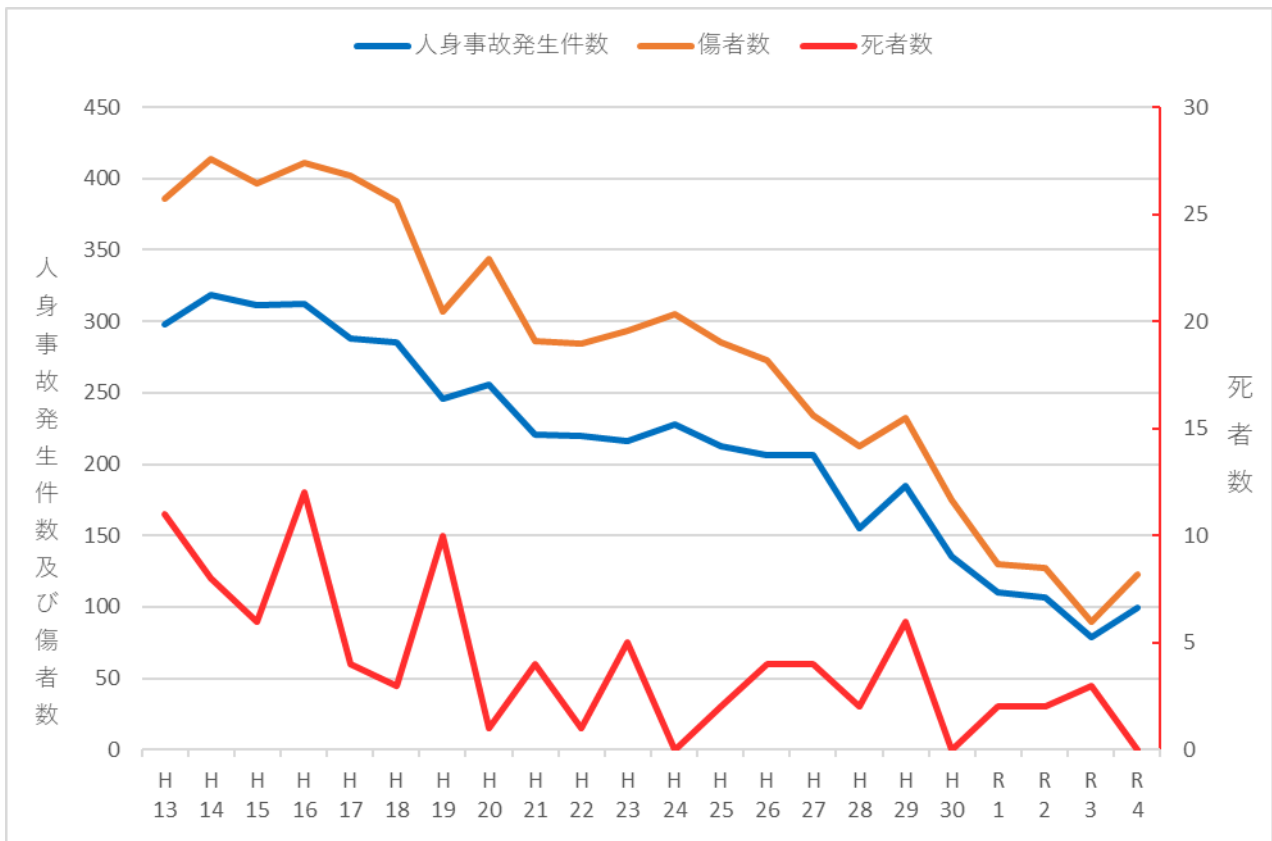
1-2. 丹波篠山市の交通事故の現状

(1) 概況

- 市政誕生以後、市内での人身事故件数は平成14年の319件をピークに、減少傾向に転じ、令和4年には99件（約69%減）となった。
- 傷者数も同様の傾向で推移しており、令和4年は123人である。
- 死者^{*1}数は、平成16年に最多の12人であったが、人身事故件数と同様に減少傾向である。平成19年に一度2桁の10人となるが、以後は多少の増減を繰り返しながらも徐々に減少し、令和4年は0人であった。

※1 死者：交通事故発生後、24時間以内に死亡した者をいう

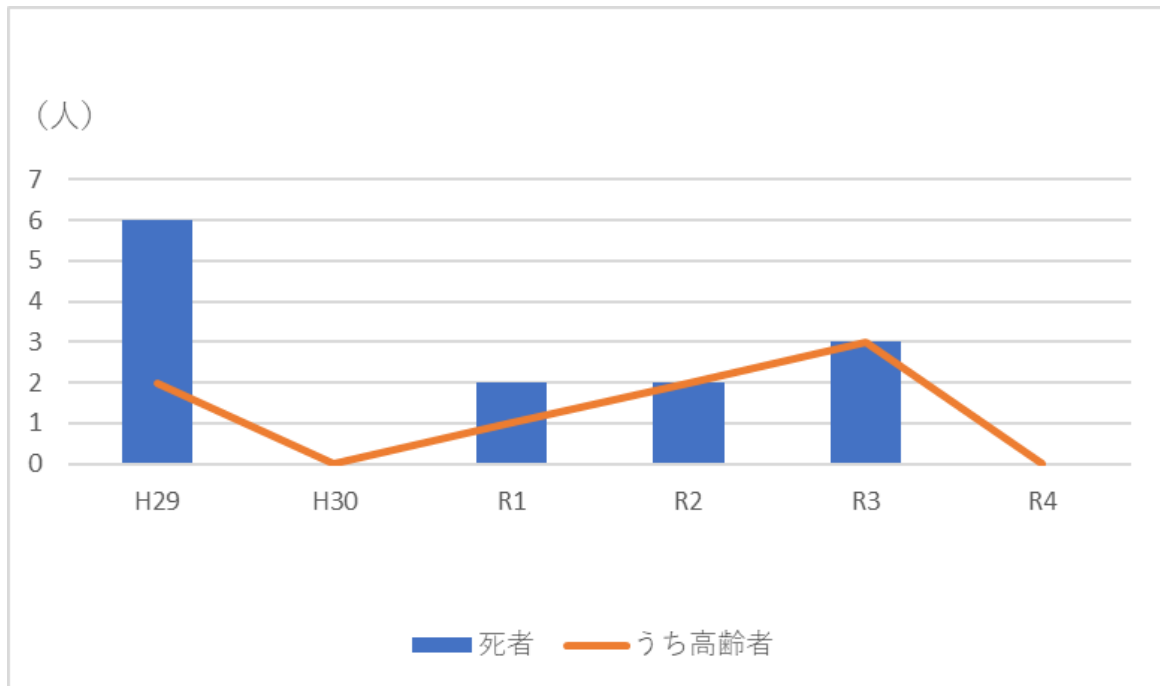
■ 図2 人身事故発生件数、傷者数、死者数の推移 出典：兵庫県警察本部資料



(2) 近年の交通死亡事故の特徴

- 過去6年間（H29～R4）の死者数は13人で、そのうち高齢者は全体の約6割（8人）を占めている。

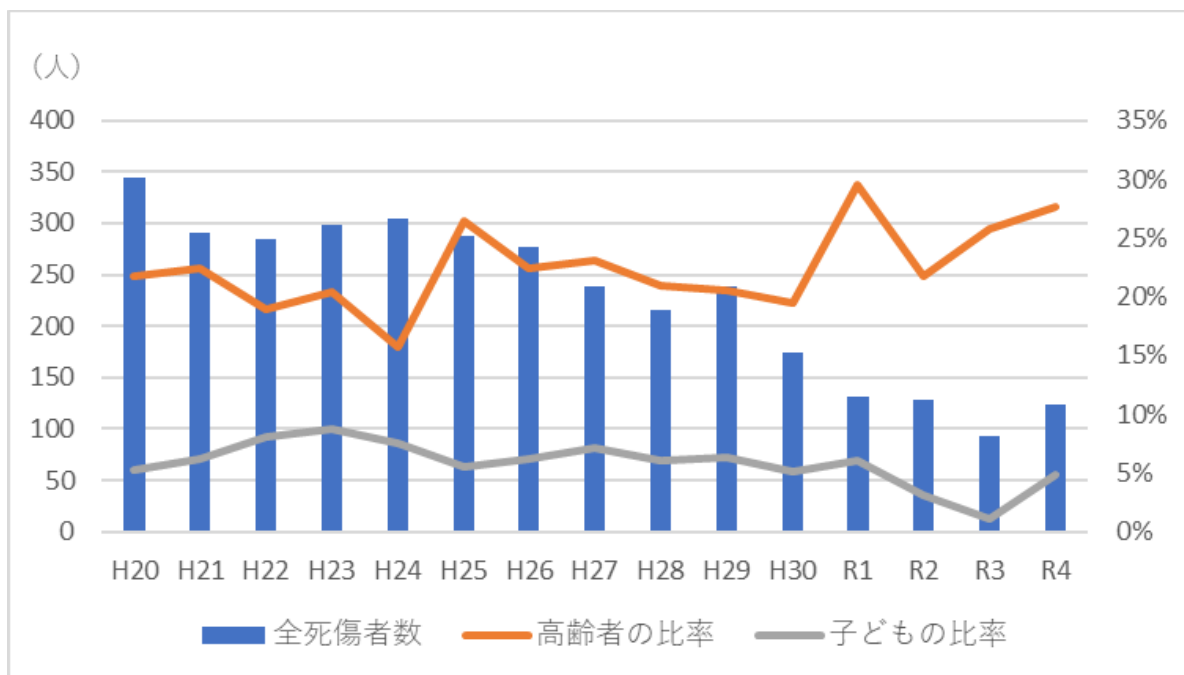
■ 図3 H29年～R4年 死者数のうち高齢者数 出典：兵庫県警察本部資料



(3) 死傷者数に占める子どもと高齢者の構成比の推移

- 死傷者数は減少傾向にあるが、高齢者が占める割合は増加傾向にある。

■ 図4 死傷者数に占める高齢者と子どもの構成比 出典：兵庫県警察本部資料



1-3. 交通環境を取り巻く状況

(1) 将来人口

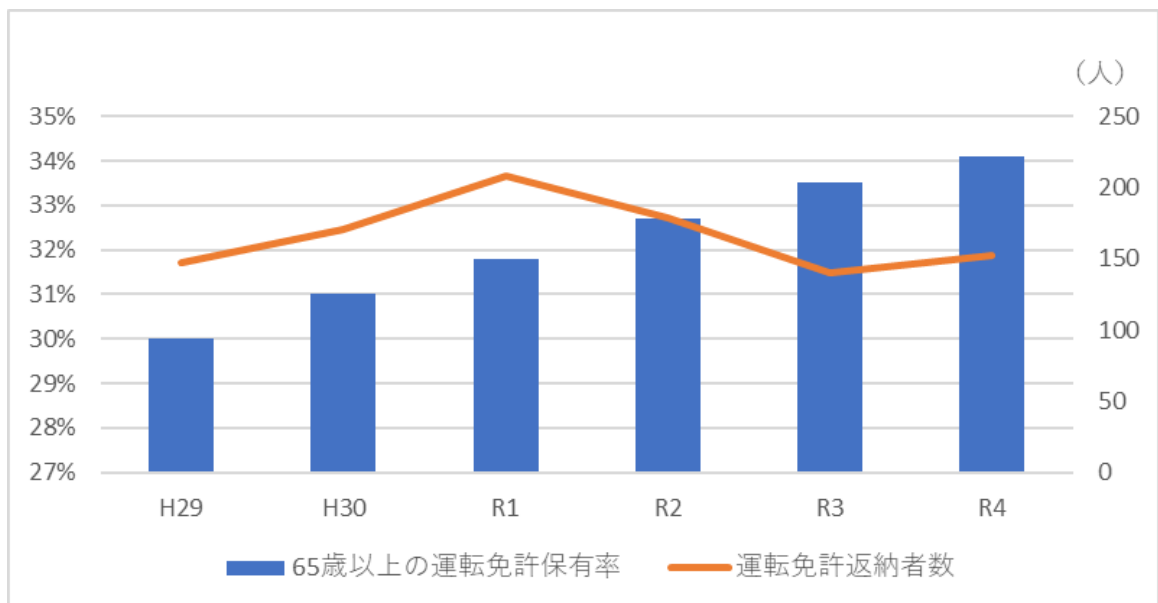
- 本市の令和4年末現在の人口は39,923人で、国立社会保障・人口問題研究所が発表した平成27年国勢調査を基にした将来人口推計によると令和12年で35,292人となっており、同研究所が5年前に発表した平成22年国勢調査を基にした推計値と比較すると、5年が経過して推計値の減少の傾斜は若干改善されているが、人口はなお減少し続ける見込みとなっている。
- 今後は、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）の割合が減少する一方、高齢者人口（65歳以上）の割合が増加していく推計となっている。

(2) 自動車

- 令和元年5月に滋賀県大津市で車の衝突事故に巻き込まれ園児2人が死亡、令和3年6月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突し5人が死傷するなど、園児や通学児童が被害者になる事故が発生しており、通学路等における子どもの安全確保が一層重要となっている。
- ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや運転者の高齢化が今後も進んでいくことを踏まえ、高齢運転者への安全対策に取り組む必要がある。
- 本市での65歳以上の運転免許保有率は9,606人（令和4年12月末）で34.1%となっており、県の保有率を11.4ポイント上回っている。また、市内における運転免許自主返納者は年間約170人（過去5年間の平均）となっている。

■図5 市内における65歳以上の運転免許保有率と運転免許返納者数

出典：兵庫県警察本部資料



※運転免許返納者数は、篠山警察署で受付したもの（すべての免許を自主返納したもので、丹波篠山市以外の県下住民及び高齢者以外も含む）

(3) 自転車

- 今後の自転車事故の状況などに注視しながら、安全対策に取り組む必要がある。
 - ①電動アシスト自転車の普及
 - ②コロナ禍で自転車利用のニーズの高まり
 - ③人身事故までに至らない「ヒヤリハット」の増加
 - ④自転車が道路交通法に定められた「車両」であることの認識不足
 - ⑤利用者の交通ルールに関する理解が不十分なことによるルールやマナー違反
 - ⑥自転車が加害者になる事故による高額な損害賠償事例の発生
 - ⑦運転免許証返納者の自転車利用へ転換
- 市内における自転車が絡む交通事故割合は全体の約 10%となっている。



1-4. 交通安全計画における目標

【目標数値】

計画期間 5 年間の交通事故死者数を毎年ゼロにする。

計画期間 5 年間の交通事故傷者数を毎年 100 人以下にする。

計画期間 5 年間の交通事故発生件数を毎年 1,000 件以下にする。

- 本計画の計画期間中において、年間の交通事故による死者数ゼロを目指すとともに、傷者数を 100 人以下、交通事故件数 1,000 件以下とすることを目標とする。

■表 1 国、兵庫県の目標値（国、兵庫県の計画期間：R3～R7）

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

■表 2 過去 5 年間の死者数と傷者数、交通事故発生件数（丹波篠山市）

	H30	R1	R2	R3	R4	平均実績値
死者数 (人)	0	2	2	3	0	1.4 人
傷者数 (人)	175	130	127	90	123	129.0 人
交通事故発生 件数(件)	1,453	1,335	1,148	1,167	1,215	1,263.6 件

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

■表 3 交通安全計画における目標 重点 2 項目

重点項目	理由
信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内における信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率が低い ● 交通ルールを理解が不十分である ● 歩行者が安全に活動できる社会の実現が必要である ● 自動車の運転手がゆとりをもって運転する必要がある
子ども、高齢者、障がい者等の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 全国的に通学路等で子どもが被害にあう事故が発生している ● 幼少期から遵法意識を醸成する交通安全教育が重要である ● 死亡事故の当事者となる比率が高い高齢者の人口が増加している ● 障がい者等を含め、全ての人が安全に活動できる社会の実現が必要である

第2章 交通安全についての対策

(1) 交通安全思想の普及徹底

ア 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア-① 横断歩道での歩行者優先ルールの定着をすすめる

重点項目

- 道路横断中の事故を防止するため、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。
- 信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、横断歩道合図（アイズ）運動プラス^{※2}を推進し、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させる。
- 歩行者に対しては、運転者に対して手と目で合図するなど、横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す。

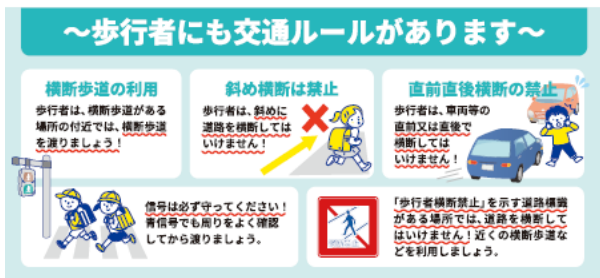
※2 横断歩道合図（アイズ）運動プラス：信号機のない横断歩道では、歩行者・ドライバーの両方が手を挙げるとともに、目で合図（アイコンタクト）などを行うことによって、交通事故の防止を図る横断歩道合図（アイズ）運動に「横断歩道手前のダイヤモンドマークで減速する運動」をプラスするもの



【マグネットシート】



【公用車に貼り付け啓発】



【横断歩道合図（アイズ）運動プラス 啓発チラシ】



市内にのぼりや横断幕を掲出して横断歩道での停止率向上を目指します

【啓発：のぼり横断幕設置の様子】



【横断幕】



【啓発ポスター】

ア - ② 自転車の安全利用の推進

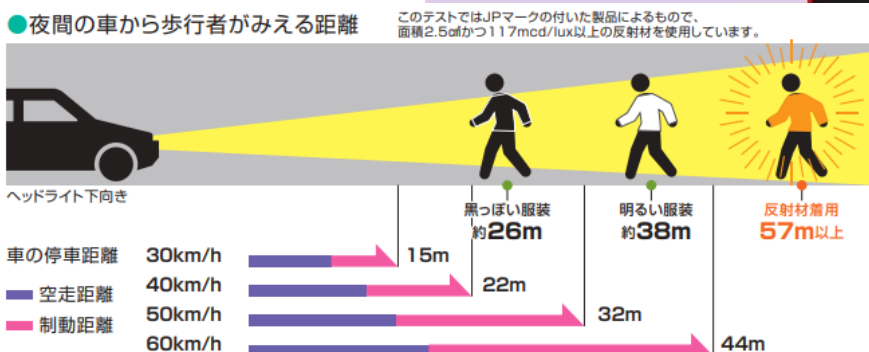
- 自転車乗用中の死傷者のうち、約9割に何らかの交通違反が認められることから、自転車が道路交通法に定められた「車両」であることを認識させ、歩行者や他の車両に配慮した通行等、

自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

- 保護者、学校、事業者がそれぞれの立場で自転車の交通安全教育を行うことができるよう、啓発資料や教材を作成・配布する。
- 自転車が加害者になる事故により高額な損害賠償事例が発生している状況などから、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減させるため、県では条例で、自転車利用者、保護者及び自転車を利用する事業者に損害賠償責任保険等への加入を義務付けている。このため、自転車交通安全教室やキャンペーン等を通じた普及啓発を図り、損害賠償責任保険等への加入を徹底する。なお、市内中学生は登下校等に自転車を使用する生徒が大多数であるため、保険等の掛金の一部（一律1,000円）を助成し、中学校を通じて加入しやすくする取り組みを行っていく。
- 自転車の安全性の確保のため、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備を推進するほか、夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の側面等への反射材用品等の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。
- 幼児・児童の保護者に対して、自転車乗用時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進と、幼児・児童の着用の徹底を図る。また、自転車乗用中の高齢者が頭部損傷で死亡することが多いこと、ヘルメットの着用が努力義務化されたことを受け、高齢者に対するヘルメット着用啓発を推進するほか、全ての年齢層に対して啓発活動を図る。

ア - ③ 反射材用品等の普及促進

- 夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した啓発活動における反射材用品等の配布を推進する。



【反射材効果の実証実験】

- 交通安全に関する広報については、市広報紙、新聞、携帯端末、インターネット等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

① キャンペーン等の積極的な実施

年4回の交通安全運動・交通事故防止運動の期間を中心として、交通安全協会、警察署、市が連携したキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、信号機のない横断歩道での車の一時停止率の向上、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。



【街頭啓発活動】

丹波篠山市で、おもいやり横断歩道^{※3}に指定された「三の丸広場北側の交差点」。篠山警察署と丹波篠山交通安全協会が連携して、街頭キャンペーンを積極的に推進します

※3 おもいやり横断歩道：信号機のない横断歩道における交通事故防止対策の一環として、交通事故発生状況や住民の要望等の情報を基に、原則、通学路として利用する横断歩道を「おもいやり横断歩道」として警察署長が指定し、各種活動を継続的に行うことにより歩行者優先意識の向上を図り、安全に横断できる横断歩道を確立するもの

② 地域における交通安全啓発活動

思いやりのある交通行動の実践を習慣付けるために、自治会交通委員の協力を得て、各地域における啓発活動を行う。

年間4回の交通安全運動期間において、各自治会の交通委員が自治会内で交通安全ののぼり旗を設置して、地域住民への啓発活動を行う。

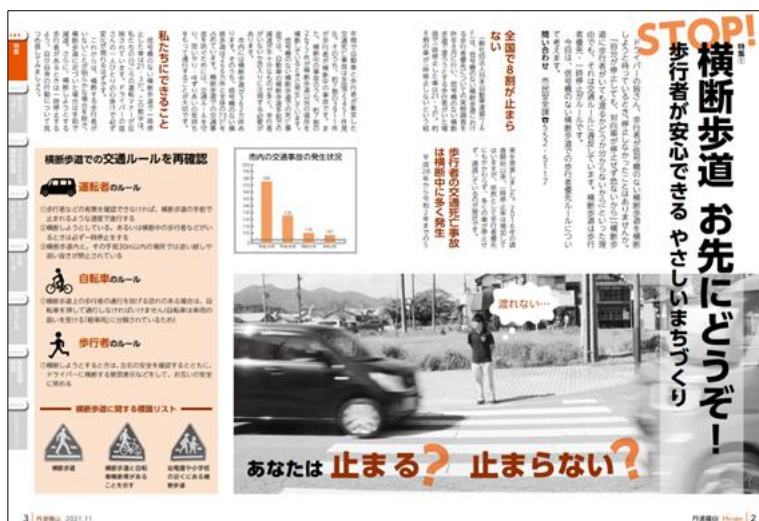
秋の観光シーズンの交通渋滞が発生し、それに伴い交通事故も増加傾向にあるため、迂回路の掲示や公共交通機関の利用促進など関係機関が連携して対策を行う。



【のぼり掲出による啓発】

③家庭向け広報の充実

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県、市、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、交通安全の気運の高揚を図る。



令和3年11月市広報紙において、横断歩道歩行者優先の取り組みを掲載した特集記事。今後も定期的に交通安全啓発の記事を掲載していきます

- 市民の交通安全意識の向上のため、丹波篠山交通安全協会を中心とした広報活動を積極的に展開する。主に年4回の交通安全運動・交通事故防止運動の期間で、市内の商業施設や信号機のない横断歩道でのチラシやグッズ配布による啓発活動を行う。また、同協会と警察署と市で構成する横断歩道歩行者優先連絡会を定期的に開催し、対応策等を協議する。市の作成したマグネットシートを同協会役員自らが自家用車へ掲示し、実践することで啓発活動を推進する。

イ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針等に基づき、特に「子ども、高齢者、障がい者等」の交通安全教室等に警察と協力しながら注力していく。

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

- 学校園での交通安全教室では、教職員や保護者の参加も促して指導力の向上を図る。
- 幼児においては、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得するとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得することを目標とする。
- 小学生においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得するとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。
- 中学生においては、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。
- 高校生においては、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、普通免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。
- 市において交通安全指導員を委嘱し、交通安全教室にて警察の協力支援、通学路での登校の見守り、また交差点での交通立番を実施するなど、市民の交通安全意識の向上を図る。

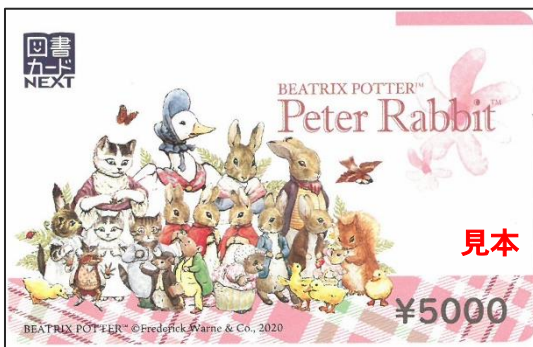


高等学校で行われたスケアード・ストレイト交通方式^{※4}による交通安全教室

【スケアード・ストレイト】

※4 スケアード・ストレイト：スタントマンが実際に交通事故の再現をするなど交通手段の危険性の疑似体験を通じ達成行為の危険性を説明するもの

- 加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させながら、交通の状況に応じて安全に道路を通行するための知識・技能について安全教育を実施する。
- 高齢者の運転免許証の自主返納率を向上させるため、運転免許証自主返納制度等のさらなるPR活動を実施する。
- 高齢者の運転免許返納者数を、年間250人を目標とする。
- サポートカー限定免許が令和4年に創設されている。衝突軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の付いた車のみ運転できる免許であり、運転免許証自主返納制度と合わせてPR活動を展開する。



【図書カード】



【ニコパカード】

65歳以上の高齢者が運転免許証を自主返納された場合に、5,000円相当の記念品（図書カードやNicoPa（ニコパ）カード※5等）を交付しています

※5 NicoPa（ニコパ）カード：神姫バスが発行する交通ICカードです。市内のウイング神姫の路線バスや市コミュニティバス「ハートラン」で利用できるほか、市外での神姫バスが運行する路線バスで利用できます。このカードを用いると、現在、市内の路線バス、コミュニティバスの運賃が上限200円となります

- 障がいの種別や程度により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、実践的スキル及びルール等の知識を習得することを目標とする。

- 農機具の安全走行や安全確認について、農機具の操作研修等、各種農業講座での説明やチラシの配布などにより啓発を実施する。

(2) 交通環境の整備

ア 道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア - ① 道路における交通安全対策の推進

- 歩道の整備等により歩行者、自転車、自動車等の分離に努め、子ども、高齢者、障がい者等が安心して移動できる歩行空間を確保する。
- 幹線道路の交通を円滑にするための右折レーン設置など、主要交差点の改良を検討する。
- 警察と連携した路側帯の設置や最高時速 30 キロメートルの区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備等により、車両と歩行者の通行区分の明確化を図る。
- 集落内及び集落間を結ぶ市道でも、実質的には農道として利用されている場合、通り抜け車両による交通事故を防止し、農耕者や通学者、歩行者の安全を図るため、注意喚起看板や交差点部のカラー舗装、段差舗装を整備するとともに、通過交通の抑止を図る「集落くらしの道」事業の推進及び広報を行う。
- 事故が発生した箇所などにおいて、既存道路の改良や交通安全施設の整備などにより、歩行者等の安全の確保を図る。

集落内の生活道路の安全を確保するため、物理的デバイスであるハンプ※6などを設置し、通り抜け車両を抑制して地域住民の安全確保を行います



【ハンプによるスピード抑制】

※6 ハンプ：道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称




【ゾーン 30】

警察署による設定された「ゾーン 30」市内では 6 箇所設定されており、速度規制などによる安全対策を行っています

**「集落くらしの道」につき
農耕車両以外は通行ご遠慮ください**

〔目的〕
道路を利用する地域住民の安全を確保するため、
農耕車両及び農作業従事者を中心とした安心・
安全で快適な地域環境を創造を図ることを目的に
「集落くらしの道」に指定する。

農耕車両以外
通らないでほしいの！



丹波篠山市



ア - ② 通学路等における交通安全の確保

重点項目

- 子どもが日常的に集団で移動する通学路等における交通安全を確保するため、「丹波篠山市通学路安全対策プログラム」を踏まえ、警察署、道路管理者、学校園、保護者が密に連携し、定期的な合同点検や以下の対策について継続的に取り組む。

- ① 路側帯・交差点のカラー舗装
- ② 注意喚起看板等の設置
- ③ 各学校園における適切な安全指導の推進
- ④ 警察に歩行者用信号灯器等の整備や横断歩道拡充等を要望



【路側帯のカラー舗装・通学路通行抑止の看板】



【通学路に設置した注意喚起の看板】

- 公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、障がい者等に配慮した誰もが歩きやすい歩道などの整備に努める。
- 歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、障がい者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備する。
- 視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ 交通需要マネジメントの推進

重点項目

- 路線バスやコミュニティバス、タクシーや乗合タクシー、市町村運営有償運送などの公共交通に対し支援し、生活交通の確保・維持・改善に取り組むことで、個別交通と公共交通の適切な役割分担を推進し、円滑な道路交通の実現を図る。
- 市民へのモビリティ・マネジメント※7を実施し、個別交通から公共交通への移行をしやすいことで、高齢者が免許返納を行う場合でも移行がスムーズになる環境づくりに努める。
- 高齢者や障がい者等の移動手段について、公共交通事業者等と移動手段のあり方を協議・検討し、利用しやすい交通体系への見直しや各種助成事業などの実施に努める。

① 既存の公共交通の一覧

- ・ 路線バス、コミュニティバス
- ・ タクシー、乗合タクシー
- ・ 市町村運営有償運送事業(交通空白輸送・福祉輸送)
- ・ 福祉タクシー

② 高齢者・障がい者への料金助成

- ・ 高齢者・障がい者タクシー料金助成
- ・ 高齢者・障がい者外出支援サービス



【市町村運営有償運送事業・交通空白輸送】



【コミュニティバス「ハートラン」】

※7 モビリティ・マネジメント：地域での公共交通に関する周知や学習等をおとして、過度に個別交通を利用する状況から、公共交通を適切に利用することを促進し、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す取り組み

ウ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- 工作物の設置や工事等のための道路占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- 道路交通に支障を与える不法占用物件等は、実態把握、指導取締りにより排除を行い、その是正を実施する。
- 自治会長等の要望により、街路灯やカーブミラー等を設置することによって、交通安全施設の充実を図る。
- 豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通環境の確保を図る。

(3) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制の整備

- 複雑多様化する交通事故に対応するため、救助体制の充実を図り、円滑な救助活動を実施する。
- 救急現場及び搬送途上における応急処置の充実のため、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与、輸液などの講習及び実習を行う。
- 救急隊員が行う応急処置等の質を確保するため、医師が医学的観点から検証を行う体制の充実を図る。
- 多種多様な救助現場での活動に適した救助工作車や救助資器材の整備及び救命率の向上につながる高規格救急自動車や高度救命処置用資器材の整備を図る。
- 救急現場において、より早い医師による救急医療を実施するため、兵庫県立加古川医療センター等と連携した医師同乗型救急ヘリコプターを積極的に活用する。

イ 救急医療体制の整備

- 休日夜間の救急医療体制を確保するため、丹波篠山市内及び丹波医療圏内の医療機関による輪番制度を導入するとともに、入院を要する救急患者や重篤な救急患者への救急医療が行える医療機関の確保に努める。
- 救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関と消防機関相互の緊密な連携協力及び救急医療機関への受入れ連絡体制の明確化を図る。

参考資料

(1) 丹波篠山市交通安全計画 策定までの流れ

令和4年10月1日	条例に基づく丹波篠山市交通安全対策会議の設置
10月21日	公募委員募集（～11月18日）
令和5年1月26日	令和4年度丹波篠山市交通安全対策会議の開催（計画案検討）
3月20日	計画案のパブリックコメント募集（～4月19日）
6月15日	令和5年度丹波篠山市交通安全対策会議の開催（計画策定）

(2) 丹波篠山市交通安全対策会議委員

令和4年度：14人

【委員内訳】	
・公募委員	2人
・関係団体	2人（丹波篠山交通安全協会会長、丹波篠山市PTA協議会会長）
・県行政関係	4人（丹波県民局たんば暮らし参事、丹波土木事務所副所長、篠山警察署長、篠山警察署交通課長）
・市行政関係	6人（市長、教育長、消防長、地域整備課長、学事課長、市民安全課長）

令和5年度：13人

【委員内訳】	
・市民委員	2人
・関係団体	2人（丹波篠山交通安全協会会長、丹波篠山市PTA協議会副会長）
・県行政関係	3人（丹波県民局たんば共創参事、丹波土木事務所副所長、篠山警察署交通課長）
・市行政関係	6人（市長、教育長、消防長、地域整備課長、学事課長、市民安全課長）

(3) 丹波篠山市交通安全計画と SDGs の関係

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

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

本計画は、主に以下に挙げる SDGs の目標達成に寄与することが期待される。

