

第5次 京丹後市交通安全計画

～交通事故のない京丹後市を目指して～

交通安全計画 概要

交通安全対策基本法第26条第1項に「市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するように努めるもの」とされ、市町村の作成は努力義務。

京丹後市交通安全対策会議では、合併以来4回の計画を策定。

| | |
|-------|---------|
| 第1次計画 | H16～H18 |
| 第2次計画 | H18～H22 |
| 第3次計画 | H23～H27 |
| 第4次計画 | H28～R2 |

■方針

京都府交通安全対策会議が策定した第11次京都府交通安全計画に基づき、第2次京丹後市総合計画の実現のための基本方針である「災害に強く、安心して暮らせるまちをつくります」を目指し、安全で円滑かつ快適な交通社会を実現するため、陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、第5次京丹後市交通安全計画を定める。

道路交通 目標達成の状況

■ 第4次交通安全計画の目標

| | | |
|--------|------|-------------|
| 死者数 | 0人 | |
| 死傷者数 | 前年以下 | (H27: 161人) |
| 事故発生件数 | 前年以下 | (H27: 127件) |

■ 目標達成状況

| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|------------|-----|-----|-----|----|----|----|
| 死者数 (人) | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 2 |
| 目標達成 (0人) | × | × | × | × | × | × |
| 死傷者数 (人) | 163 | 160 | 72 | 50 | 48 | 37 |
| 目標達成 | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 事故発生件数 (件) | 111 | 119 | 60 | 45 | 37 | 27 |
| 目標達成 | ○ | × | ○ | ○ | ○ | ○ |

■ 交通事故の現状

- ・全国的に減少傾向
- ・平成28年→令和3年 4分の1以下に減少
- ・死亡事故に占める高齢者の割合 72%

■ 交通事故が減った要因

- ・交通安全の啓発活動、取組の効果
 - ・市民の安全意識の向上
 - ・道路の整備改良
 - ・運転免許の自主返納
 - ・反射材の普及
 - ・安全運転サポート車の普及
- などが複合的に功を奏したものと考えられる

第4次計画期間の総括

主な取組実績

(1) 道路交通環境の整備

- 通学路安全推進会議合同点検の実施
- 幹線道路等における交通安全対策の推進
 - ・ 大宮岩滝線（ICアクセス）
 - ・ 間人大宮線（丹後弥栄道路・丹後工区）
 - ・ 網野岩滝線（外村バイパス）
 - ・ 浜丹後線（上野平バイパス）
 - ・ 国道312号（橋爪、栃谷、野中バイパス）
 - ・ 網野久美浜線（郷）
 - ・ 国道178号（木津バイパス、小浜）
 - ・ 掛津峰山線（丹波バイパス）
 - ・ 市道田伊垣線（大宮町周枳）
 - ・ 市道長田妹線（網野町網野）
 - ・ 府道間人大宮線（峰山町内記～荒山）

- ゾーン30の整備
 - H28：網野町網野地内
 - H30：峰山町荒山地内
- 事故原因の検証に基づく交差点等改良
 - H28：国道482号
（丹後弥栄道路・弥栄工区）
- 自転車等駐車対策の推進
 - 毎年：各駅で放置自転車の整理
 - H28 R2 R3：峰山駅で放置自転車撤去
- パークアンドライドの推進
 - H28：久美浜駅駐車場舗装工事実施
- 消雪パイプの設置等
 - H29：府道大宮岩滝線（大宮町森本）
 - R3：国道178号（引原峠）
 - 事業中：国道312号（野中バイパス）

第4次計画期間の総括

(2)交通安全思想の普及徹底

- 幼 児
交通安全教室、保護者講習
- 小学生
交通安全教室、足形マークの各校設置
ランドセル用反射材の作成配布
ちりめん登校旗の作成
- 中学生
自転車教室、啓発パレード等の実施
- 高校生
安全利用推進員の任命
- 成人
安全運転管理者等へ啓発ステッカー設置
- 高齢者
交通安全教室

主な取組実績

- 障害者
聴覚障害のある方へ交通安全講習
- 外国人
米軍人等に対する交通安全講習
技能実習生に対する自転車教室
- 模擬衝突体験車の活用
- 反射材普及動画の作成
- 反射材着用者へ買物ポイント制度創設
- 反射材着用宣言等各種啓発・広報
- 飲酒運転根絶へ飲食店、宿泊施設訪問指導
- 市ホームページ・ケーブルテレビでの広報
- 府警Facebookでの広報
- ハイビーム運転普及動画の作成
- 自転車運転者講習制度、損害賠償責任保険制度のラジオ等での広報
- 反射材の作成・啓発など地域団体との連携

第4次計画期間の総括 主な取組実績

(3)安全運転の確保

- 各種交通安全講習、実技講習の実施
- 認知機能検査時のサポートカー乗車体験
- ディーラーと連携したサポートカーの推進
- 高齢者等運転免許証自主返納制度の充実
R3 タクシークーポン券等を追加。

(4)車両の安全性の確保

- 高齢者安全運転支援装置取付費補助金制度
R1実績：38人（R2以降は国による実施）

(5)道路交通秩序の維持

- 交通指導の取締りの実施

(6)救助・救急活動の充実

- 市消防本部による各種救命講習
H28～R3：416回、11,183人
- 救助、救急用資機材の整備
H28：救助工作車
H29：高規格救急自動車 消防ポンプ自動車
H30：消防ポンプ車
R2：高規格救急自動車
R3：消防ポンプ自動車

(7)被害者支援の充実と推進

- 丹後法律相談センター交通事故相談の実施
大宮相談所相談件数 H28～R3：34件

鉄道交通 目標達成状況と主な取組実績

■ 第4次交通安全計画の目標

| | | |
|------------|----|------------|
| 乗客の死者数 | 0人 | (H27 : 0人) |
| 運転事故全体の死者数 | 0人 | (H27 : 0人) |

■ 目標達成状況

| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|------------|-----|-----|-----|----|----|----|
| 乗客の死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 目標達成 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 運転事故全体の死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 目標達成 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

■ 鉄道事故の状況

- ・ 運転事故の死者数は0人
- ・ R2、R3：踏切事故2件発生

■ 取組実績

- ・ 鉄道施設等の安全性の向上
R3：電気転てつ器更新
保安設備更新
トンネル改良
車両更新
橋梁のペイント塗替え など
- ・ 鉄道交通の安全に関する知識の普及
毎年：全国交通安全運動の実施、広報

踏切道の交通 目標達成状況と主な取組実績

■ 第4次交通安全計画の目標

| | | |
|---------|----|-----------|
| 踏切事故発生数 | 0件 | (H27: 0件) |
|---------|----|-----------|

■ 目標達成状況

| | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 |
|---------|-----|-----|-----|----|----|----|
| 踏切事故発生数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 目標達成 | ○ | ○ | ○ | ○ | × | × |

■ 踏切事故の状況

- ・ R2、R3の事故は自動車の無謀横断
- ・ 負傷者が2人発生

■ 取組実績

- ・ 車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導、取締りの実施
- ・ 踏切事故防止キャンペーンの実施、広報
近畿運輸局、鉄道事業者等を中心に毎年実施

第5次計画 概要

■経過

市民の理解と協力を得ながら、京都府、関係機関・団体、地域が一体となり様々な交通安全対策を講じてきた。

■現状

- ・交通事故件数 H28 111件 → R3 27件
- ・交通事故死者数 H28～R3 18人 うち、65歳以上の高齢者は72%
- ・市外からの流入自動車数の増加
- ・高齢化に伴う、高齢運転者の増加

■骨子

歩行者、中でも高齢者や子ども、障害者等に対して配慮や思いやりの気持ちを持つ「人優先」の交通安全思想を計画の基本としている。

■計画期間

- ・R4年度～R8年度の5年間

第5次計画 基本理念

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築（新）

- 1 交通社会を構成する三要素
「人間」「交通機関」「交通環境」の3要素
- 2 計画期間における特に注視すべき事項
人手不足への対応（新）
先進安全技術導入への対応
高まる安全への要請と交通安全（新）
新型コロナウイルス感染症の影響（新）
- 3 横断的に重要な事項
先端技術の積極的活用
救助・救急活動及び被害者支援の充実
参加・協働型の交通安全活動の推進

計画の構成

| | 交通安全対策を考える視点 | 講じようとする施策（すべて第4次からの継続） |
|-----------------------------|--|---|
| 第1章 道路交通 の安全 | (1)高齢者及び子どもの安全確保 (2)歩行者及び自転車の安全確保と <u>遵法意識の向上（新）</u> (3)生活道路における安全確保 (4)交通実態を踏まえたきめ細かな 対策の推進 (5)地域が一体となった交通安全対 策の推進 | (1)道路交通環境の整備 (2)交通安全思想の普及徹底 (3)安全運転の確保 (4)車両の安全性の確保 (5)道路交通秩序の維持 (6)救助・救急活動の充実 (7)被害者支援の充実と推進 |
| 第2章 鉄道交通 の安全 | 重大な列車事故の未然防止を図る ため、総合的な視点から施策を推 進 | (1)鉄道交通環境の整備 (2)鉄道交通の安全に関する知識の普及 (3)鉄道の安全な運行の確保 (4)被害者支援の推進 |
| 第3章 踏切道に おける交 通の安全 | 踏切の状況等に応じた、効果的な 対策を総合的に促進 | (1)踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進 (2)踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (3)踏切道の統廃合の促進 (4)その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 |

第5次計画 目標

▶ 道路交通の安全

| | 国「第11次計画」 | 府「第11次計画」 | 市「第5次計画」 |
|----------|-----------|-----------|----------|
| 死者数（24h） | 2,000人以下 | 40人以下 | 0人 |
| 事故発生件数 | 設定なし | 設定なし | 35件以下 |

※市総合計画 R6：35件

▶ 鉄道交通の安全

| | 国「第11次計画」 | 府「第11次計画」 | 市「第5次計画」 |
|------------|-----------|-----------|----------|
| 乗客の死者数 | ゼロを目指す | ゼロを目指す | ゼロを継続 |
| 運転事故全体の死者数 | 減少を目指す | 減少を目指す | ゼロを継続 |

▶ 踏切道における交通の安全

| | 国「第11次計画」 | 府「第11次計画」 | 市「第5次計画」 |
|------|-----------------------------------|-----------|----------|
| 事故件数 | 令和7年度までに 令和2年比1割削減 することを目指す | 発生ゼロを目指す | 発生ゼロを目指す |

第4次計画からの主な変更点

(2) 交通安全思想の普及徹底

P29-30 交通弱者に「子ども」を追加

交通安全教育に必要な情報をわかりやすく提供する

若年層が主体的に啓発活動に取り組むための環境の整備

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

P31-32 小・中校生へ「歩きスマホ等危険な行為を慎む」ことを追加

P34 市民全体が高齢者を見守ることにより、高齢者の安全確保に取り組むことを追加

P34 外国人運転者に対する運転免許学科試験等の多言語化の推進

イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

P36 横断歩行者の安全確保の追加

P38 アルコール検知器を活用した運行前検査の徹底

第4次計画からの主な変更点

(3) 安全運転の確保

ウ 高齢運転者対策の充実

P41 (工) 安全運転継続への支援

市独自の事業として、高齢運転者を対象とした交通安全講習の実施を追加

(4) 車両の安全性の確保

P43 衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向
高齢運転者による交通事故や子どもの安全確保のため、先進安全技術の更なる活用

(6) 救助・救急活動の充実

ア 救助・救急体制等の整備

P47 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実の追加

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

P49 府北部ではドクターヘリの運用強化を図っているため、救急自動車の検討の予定がないことから、整備についての記載を削除

第4次計画からの主な変更点

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

1 鉄道事故の状況

(2) 近年の運転事故の状況

P54 鉄道重大インシデントの発生

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

P58 市内における踏切事故→自動車の無謀横断が原因