

第5次京丹後市交通安全計画

(令和4年度～8年度)

～交通事故のない京丹後市を目指して～



京丹後市交通安全対策会議

ま え が き

京丹後市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、合併以来、4回にわたり「京丹後市交通安全計画」を策定し、市民の理解と協力を得ながら、京都府、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。

その結果、本市における交通事故発生件数は、平成28年の111件から、令和3年には27件と大きく減少し、着実な成果を上げてきたところである。

しかし、平成28年から令和3年の6年間に18人の方が交通事故で亡くなられ、多くの尊い命が犠牲となる事故が後を絶たない現実を深く受け止めなければならない。

特に近年は、道路環境整備に伴う市外からの流入自動車数の増加とともに、本市の高齢化率の高さ、それと比例した高齢運転者の割合の多さから、高齢者が当事者となる交通事故が増加していることが懸念される。

このような観点から、当会議では、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」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、今回、切れ目のない交通安全対策が講じられるよう、京都府交通安全計画の改定の翌年度からの計画とした。

本市の実情を踏まえ、歩行者、中でも高齢者、子ども及び障害者等に対して思いやりの気持ちを持つ「人優先」を基本とし、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、交通の安全に関する施策に対し、令和4年度から8年度までの5年間の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」を定めるものである。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）	
1 道路交通事故のない社会を目指して	4
2 歩行者の安全確保	4
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
5 交通事故被害者等の参加・協働	4
第2節 道路交通についての目標	
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
(1) 道路交通事故の現状	5
(2) 道路交通事故の見通し	6
2 交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
〈重視すべき視点〉	8
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	8
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
(3) 生活道路における安全確保	10
(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進	11
2 講じようとする施策	11
(1) 道路交通環境の整備	11
ア 生活道路等における高齢者・子どもの安全・安心な歩行空間の整備 ..	11
イ 高規格道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化	12
ウ 幹線道路等における交通安全対策の推進	12
エ 交通安全施設等の整備事業の推進	12
オ 高齢者等の移動手段の確保・充実	13
カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	13
キ 効果的な交通規制の推進	13
ク 自転車利用環境の総合的整備	13
ケ 交通需要マネジメントの推進	14
コ 災害に備えた道路交通環境の整備	14
サ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14

(2) 交通安全思想の普及徹底	14
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
ウ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	19
エ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	20
(3) 安全運転の確保	20
ア 運転者教育等の充実	20
イ 二輪車安全運転対策の促進	20
ウ 高齢運転者対策の充実	20
エ 安全運転管理の推進	21
オ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	21
カ 交通労働災害の防止等	21
キ 道路交通に関連する情報の充実	21
(4) 車両の安全性の確保	21
(5) 道路交通秩序の維持	22
ア 交通の指導取締りの強化等	22
イ 暴走行為対策の推進	22
(6) 救助・救急活動の充実	23
ア 救助・救急体制の整備	23
イ 救急医療体制の整備	24
ウ 救急関係機関の協力関係の確保等	25
(7) 被害者支援の充実と推進	25
ア 無保険(無共済)車両対策の徹底	26
イ 交通事故被害者対策の充実強化	26

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 鉄道事故の状況等	27
(1) 鉄道の運転事故の状況	27
(2) 近年の運転事故の特徴	27
2 交通安全計画における目標	28

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	28
2 講じようとする施策	28
(1) 鉄道交通環境の整備	28
ア 鉄道施設等の安全性の向上	28
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	28
(3) 鉄道の安全な運行の確保	29
(4) 被害者支援の推進	29

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	30
(1) 踏切事故の状況	30
(2) 近年の踏切事故の特徴	30
2 交通安全計画における目標	30

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	31
2 講じようとする施策	31
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	31
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	31
(3) 踏切道の統廃合の促進	31
(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	32

参考資料	33
第4次京丹後市交通安全計画の総括	34
京丹後市における交通事故発生状況の推移	38
令和3年京都府下市町村における交通事故発生状況	39
交通安全対策基本法	40
京丹後市交通安全対策会議条例	41
京丹後市交通安全対策会議委員・幹事名簿	42
用語集	43

交通安全計画体系

《 5 箇年計画 》

国	交通安全基本計画		
	根拠	交通安全対策基本法第 24 条第 1 項	
	作成	中央交通安全対策会議	
	内容	1	交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
2		交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	



都道府県	都道府県交通安全計画		
	根拠	交通安全対策基本法第 25 条第 1 項	
	作成	都道府県交通安全対策会議	
	内容	1	都道府県の区域における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
2		都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	



市町村	市町村交通安全計画		
	根拠	交通安全対策基本法第 26 条第 1 項 (平成 23 年 8 月 30 日法改正あり。必須策定から努力義務に変更)	
	作成	市町村交通安全対策会議又は市町村長	
	内容	1	市町村の区域における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
2		市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである安全で安心して暮らせることができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

今なお交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安心して安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではないが、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとともに、交通事故被害者の存在に思いを向け、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、子ども、障害者等の安全を一層確保する必要がある。

交通事故のない社会は、交通社会において立場の弱い方が自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故の被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められている。

このように「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要があり、すべての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

今後、更なる高齢化が見込まれる本市において、高齢になっても安全に移動ができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係機関・団体等の連携によって構築することを目指していく。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、その成果も踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての市民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう取組を徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるために必要な措置を講じ、さらに、車両等の安全性が確保できる体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。特に、道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員 5.5メートル未満の道路）、市街地の幹線道路等（一般国道や主要地方道等）において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

2 これからの5年間（計画期間）における特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう質の高い人材の確保と安全教育の徹底に取り組む必要がある。

(2) 先進安全技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、交通事故減少への貢献が見られる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進安全技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全対策を進めるため、関係機関・団体はもとより、多様な専門分野間で一層柔軟に必要な連携を図っていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通を始めそれぞれの交通にも及んでおり、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手することが重要である。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、すべての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。また、自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

さらに、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る必要がある。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る必要がある。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に、それぞれの役割を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、市が行う交通の安全に関する施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する必要がある。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

近年、高齢者人口及び高齢運転免許保有者が増加する中、とりわけ高齢歩行者が犠牲となる交通事故の割合が高くなっている。今後も交通事故による死者数をゼロにすることを目指し、道路交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げてさらに積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加するすべての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実することが必要である。

特に交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、「人優先」に立った交通安全対策として、関係機関・団体が連携し、各世代に応じた交通安全意識や交通マナーの向上などを図るため、市内各地で開催されるイベント、保育所、認定こども園、小・中学校における交通安全教室や高齢者の集まる各種講座などに積極的に出向き、交通事故防止の啓発活動等に取り組む。

2 歩行者の安全確保

本市では、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図るとともに、歩行者に対しては、あらゆる機会を通じて、安全な歩行・横断方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を理解させることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情に即した、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うことが重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

京都府、市、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等のほか、学校、家庭、職場、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、地域住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において、それぞれが責任を担いつつ、主体的な形で積極的に参加し、交通安全総点検や地域の特性に応じて行う交通安全活動等に、参加・協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

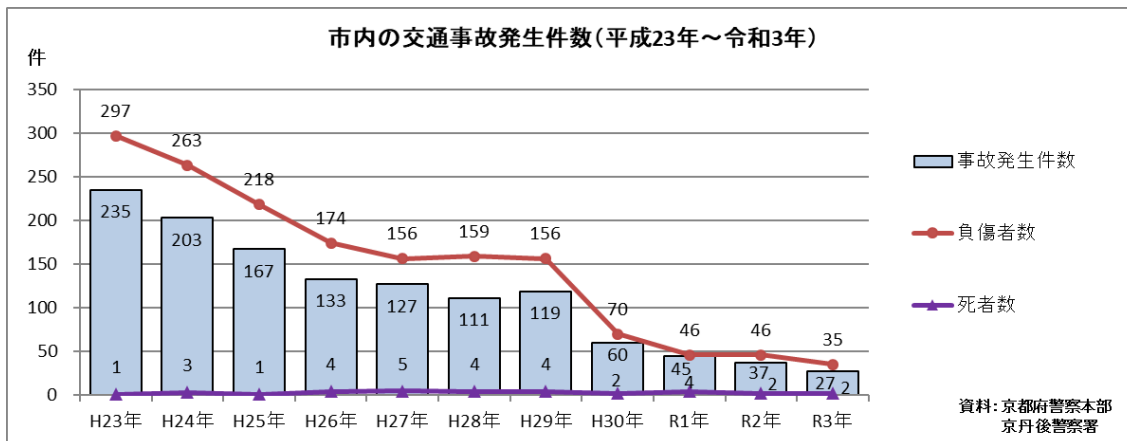
交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解されていることから、交通安全活動等への参加や協働は重要である。

第2節 道路交通についての目標

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

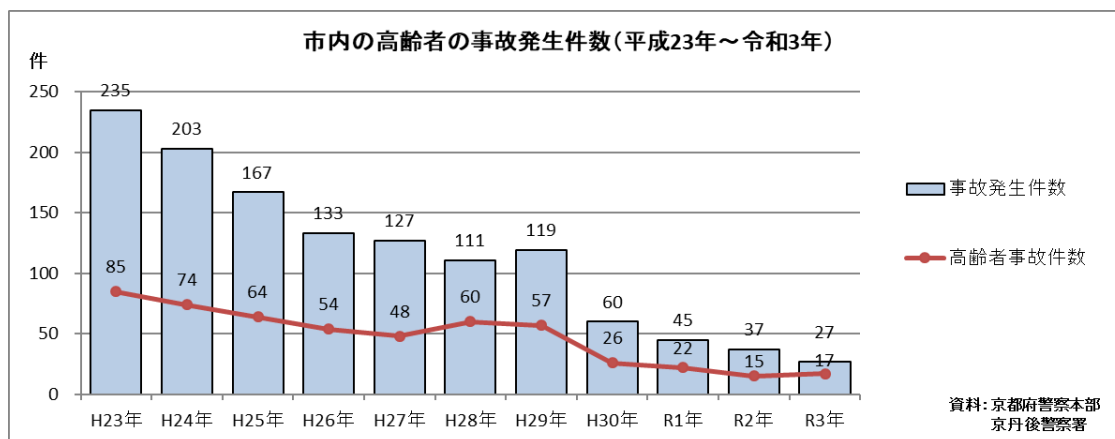
(1) 道路交通事故の現状

令和3年中における市内の道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、発生件数27件、負傷者数35人であり、平成29年に前年対比で微増したものの、全体的には平成23年以降減少傾向にあり、様々な交通安全対策の相乗効果によるものと推測される。また、交通事故死者数については、平成28年から令和3年の間、毎年2人又は4人で推移しており、目標である0人を達成することができなかったことが、非常に残念な結果となった。

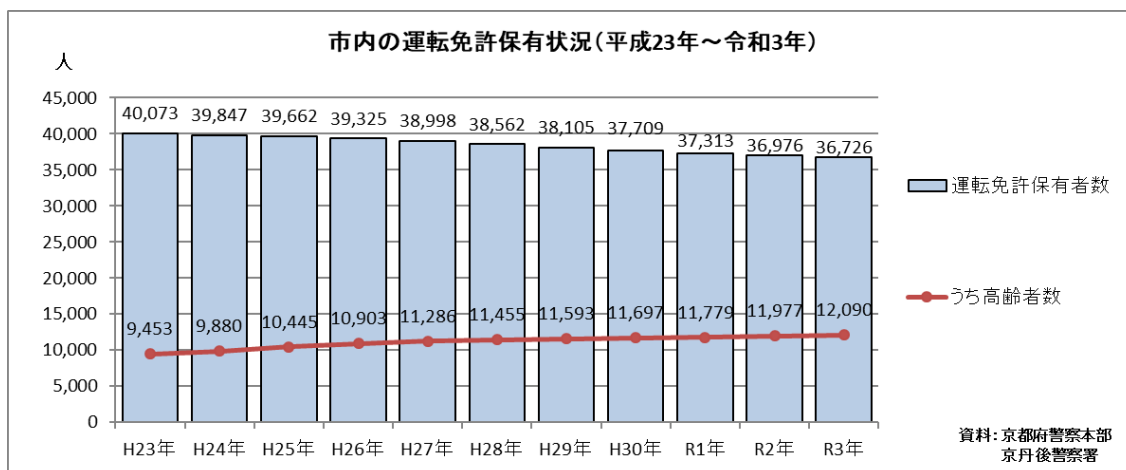


平成28年～令和3年の状況（発生件数399件）

- ① 時間帯別では、16～18時（75件）、8～10時（68件）、18～20時（60件）の順に多発。
- ② 曜日別では、週末の金曜日（76件）に多発。
- ③ 路線別では、市道（109件）、国道312号（99件）、国道178号（50件）の順に多発。
- ④ 町別では、峰山町（151件）、大宮町（88件）、網野町（77件）の順に多発。
- ⑤ 事故の原因は、脇見・漫然運転（107件）が多い。
- ⑥ 事故類型では、追突事故（126件）が最も多く、特に国道312号での発生が多い。



- ① 平成28年から令和3年で高齢者が当事者となる事故は、府内37.3%であるのに対して本市は49.4%である。



① 本市の高齢化率と比例し、高齢者の運転免許保有者数の割合も高いため、交通事故の当事者となりやすい。

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向や新型コロナウイルス感染症の影響等により今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極めがたいところであるが、道路環境整備等に伴う市外からの流入自動車の増加や高齢社会の更なる進展に伴い、高齢者が関係する交通事故の発生が懸念される。

【道路の現況】

令和3年4月1日現在

道路種別	路線数	実延長(m)	種 類 別 内 訳							
			道 路		橋りょう		トンネル		踏 切	
			延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)	箇所数
一般国道	国土交通大臣管理	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	知事管理	4	199,494	179,281	195	6,202	18	13,991	2	20
	計	4	199,494	179,281	195	6,202	18	13,991	2	20
府道	主要地方道	12	163,245	161,059	144	2,118	0	0	7	68
	一般府道	51	276,743	273,139	223	2,847	4	717	5	40
	計	63	439,988	434,198	367	4,965	4	717	12	108
国・府道計 (府管理道路)		67	639,482	613,479	562	11,167	22	14,708	14	128
市道		2,821	1,213,146	1,205,221	876	7,696	0	0	32	229

※与謝トンネル、河梨トンネル、たんたんトンネルの延長は市町界までを計上

資料: 丹後土木事務所「丹後土木事務所管内」、市管理課

2 交通安全計画における目標

中央交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度）では、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数2,000人以下、交通事故重傷者数22,000人以下」とする目標が設定されている。

また、京都府交通安全対策会議が策定する第11次京都府交通安全計画（令和3年度～令和7年度）では、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数40人以下、交通事故重傷者数700人以下」とする目標が設定されている。

本市では、近年の交通事故死者数、事故発生件数を基準として令和8年度までに下記の数値を目指すものとする。

【交通安全計画における目標】

	国 「第11次交通安全計画」	府 「第11次交通安全計画」	市 「第5次交通安全計画」
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

～ 交通事故死者数ゼロを目指して ～

交通事故死者数目標「0人」を目指しながら、京都府人口千人あたりの死者数の数値よりも京丹後市の数値が高いことを深刻に受け止めなければならない。(38ページ参照)

このため、交通事故の状況を分析し、特徴をつかんで対策を図ることが重要である。

<平成28年～令和3年 交通事故死者数(18人)の分析>

年齢別	人数
高齢者(65歳以上)	13人
60～64歳	4人
50代	1人

死亡者	人数	内訳
高齢者	13人	運転者6人、歩行者5人、自転車1人、同乗者1人
運転者	10人	高齢者6人、50～64歳4人
歩行者	6人	高齢者5人、50代1人
自転車	1人	高齢者1人

特徴

- 交通事故の死亡者はすべて50歳以上で、65歳以上の高齢者の割合は、72%
- 死亡事故の事故原因は、安全不確認、前方不注意によるもの45%
- 時間帯は、16時から18時の薄暮が28%、次に2時から4時の深夜が22%

左記の特徴（高齢者の死亡事故が多い、事故原因の多くは安全不確認・前方不注意、時間帯は薄暮が多いなど）も踏まえつつ、道路交通の安全確保について重点的な対応も含め全体的にしっかりと対策を講じていくものとする。

第3節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、市内における道路交通事故の発生件数並びに負傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられる。

しかし、令和3年中の交通事故件数27件のうち高齢者が関わる件数は17件(63.0%)を占めるなど、高齢者の交通安全対策が課題となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、先進安全技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を推進する。

このような観点から、「(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」といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

〈重視すべき視点〉

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、また、今後も高齢化の一層の進展が予想されることなどから、高齢者が安心して外出し、安全に移動できる交通社会の形成が必要である。

高齢者については、主として歩行、自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要である。

さらに、運転免許返納後における、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画に基づく対策のみに留まることなく、関連する様々な対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

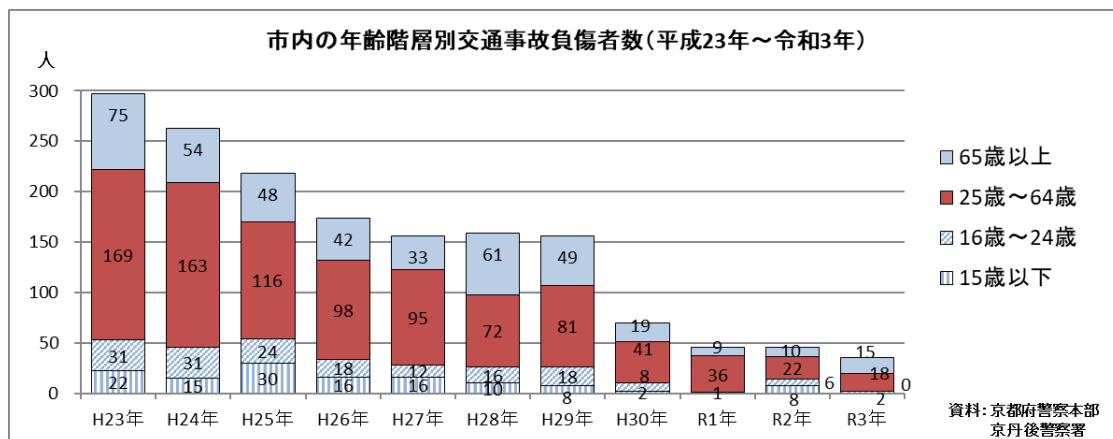
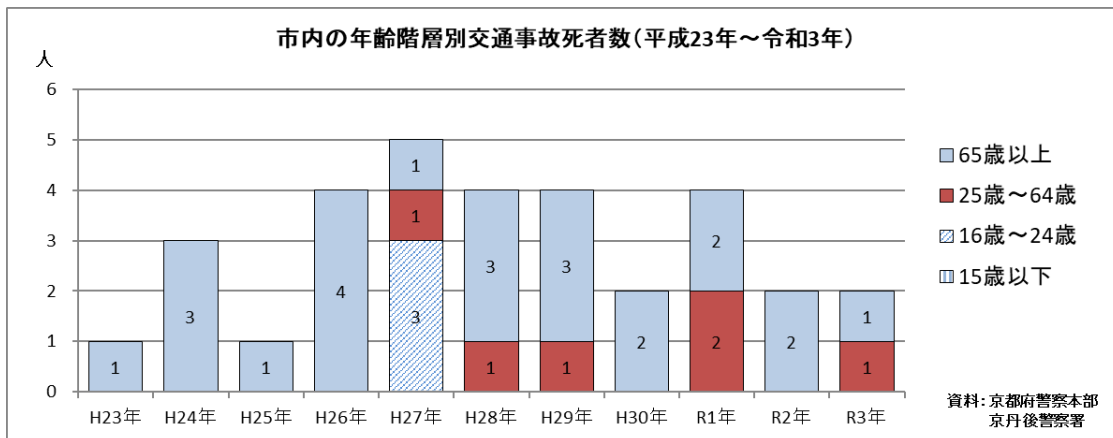
- ・ 高齢者が歩行、自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育、見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要がある。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による交通事故を防止するため、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

他方、全国と同様に、本市においても少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子どもの交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充

実らせていく必要がある。

さらに、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じるほか、高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされており、施行後の取組を充実させていく必要がある。



(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

過去6年間で発生した交通事故死者数に占める約3割が歩行中の事故であり、その殆どが高齢者となっていることから、交通事故のない社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路における安全性を高めることがより一層求められている。

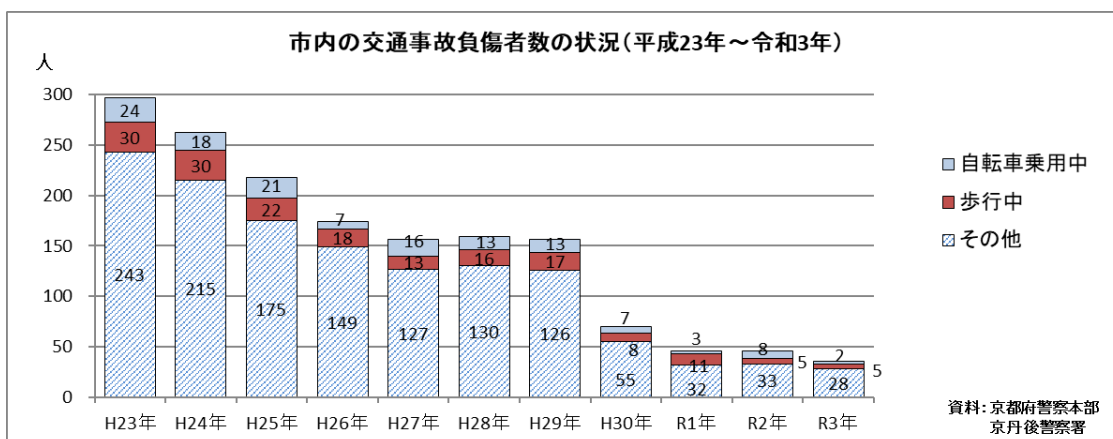
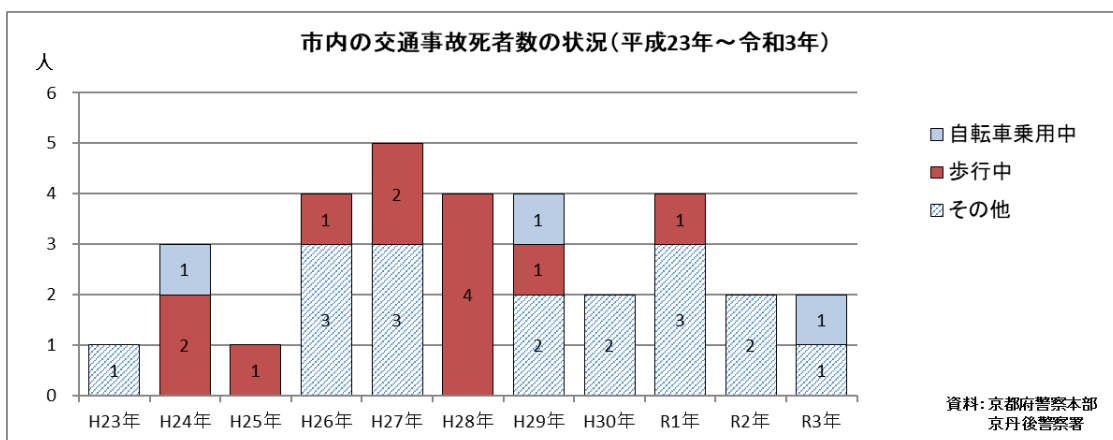
こうした現状等を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備を始め、歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者が安全で安心して利用できる環境整備等の対策を推進していく必要がある。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。

一方、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こと、信号機のないところでは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を

促すための交通安全教育等を推進していく必要がある。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、ヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険への加入促進、ルールやマナー等の交通安全教育の充実を図る必要がある。



(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含むすべての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンパ等の設置を検討するなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるとともに、可搬式速度違反自動監視装置の整備を推進するなど、生活道路における交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため、幹線道路における交通流の円滑化及び交通安全対策を推進していく必要がある。

さらに、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策により、交通事故の総量を減少させることができた

が、今後は、ビッグデータや専門家の知見等を一層幅広く活用していくことを検討する。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

本市においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全で安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、ホームページ、防災行政無線、ケーブルテレビや広報誌等といった各種媒体を通じた交通事故情報の提供に一層努める必要がある。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要がある。

2 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されているものの、更なる事故防止を図るため、地域の子どもや高齢者を始めとする歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する。

今後、道路交通環境の整備を考えるに当たっては、事故要因や有効な対策について十分な調査分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地域住民が計画や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを活かすなど、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

さらに、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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を強化する。

ア 生活道路等における高齢者・子ども等の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえない。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進など、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

(ア) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、市通学路安全推進会議にて、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、道路交通実態に応じ、ハード・

ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、認定こども園や保育所に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、スクールゾーン（子どもの交通安全を図るために設定された交通安全対策の重点地域で、小学校等を中心に半径約 500 メートル程度の通学路に設定）の活用や歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の設置やカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

(イ) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めすべての人が、安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとともに、横断禁止場所における横断防止のための柵等を設置するほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を推進する。

イ 高規格道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格道路等から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車を中心とした道路交通を形成する。

ウ 幹線道路等における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格道路等から生活道路に至る道路ネットワークによって、適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進する。

(ア) 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- a 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等による生活道路への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- b 一般道路の新設（バイパス等）・改築、山陰近畿自動車道の延伸に当たっては、地域性・交通状況等を勘案し、必要がある場合においては、排水性能、すべり抵抗性能等路面に必要な性能を有する舗装構造とし、道路環境の改善に努めるとともに、車両停車帯、道路照明、防護さく、啓発看板等の整備を図る。
- c 生活道路と観光交通、通過交通を適切に分離するための整備を推進するとともに、景観保全にも配慮した整備を推進する。

エ 交通安全施設等の整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、次の方針により、整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図るため、総合的かつ計画的な交通安全施設整備事業の推進を図る。

(ア) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において「人優先」の考えの下、「ゾーン 30」等の整備による車両速度

の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(イ) 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故防止対策を実施する。この場合において、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

(ウ) 連絡会議等の活用

警察、道路管理者、関係団体等が参画する「京丹後市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会」を活用し、交通安全対策の立案、調査、企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、安全な道路交通環境の実現を図る。

オ 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通等による移動の利便性を向上させるMaaS等の新たなモビリティサービスの導入や地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

カ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含め、すべての人が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安全で安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。

キ 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るとともに、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況、地域の実態に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等が実態に合った合理的なものかを点検し、交通事故発生状況を勘案しつつ、生活道路における交通規制等の見直しを促進する。

ク 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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故を減らすため、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間を整備するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、関係機関と連携し、自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、関係機関と連携を

図り取締りを推進する。

ケ 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・幹線道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

また、公共交通機関の利用を促進するため、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等により、利用者の利便性の向上を図る。

コ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波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を確保し、生命線となる道路の整備や緊急輸送道路等における橋梁の耐震補強、道路斜面等の防災対策を推進する。

また、災害発生時においても、被災地の救助活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、「災害時における道路障害物除去等応急対策活動に関する協定」に基づき、民間と連携した災害対策を行う。

サ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(ア) 道路の使用及び占用の適正化等

a 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び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。

b 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るため啓発活動を行う。

c 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、観光シーズンや年末年始、年度末の事故や渋滞を防止するため、施工時期の調整を行う。

(イ) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により、交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(ウ) 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として、予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、凍結防止剤散布の実施、主要幹線道路や峠付近における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、積雪期間における歩道や通学路の安全確保については、行政だけの取り組みには限界があるため、地域住民の協力を得ながら歩行者空間の確保などに努める。

(2) 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地

域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しており、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みと思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、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。

また、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、学校、警察、市交通安全指導委員、関係機関・団体等の交通ボランティアの協力も得ながら、ホームページ、市防災行政無線、ケーブルテレビや広報誌等に掲載するなどにより、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進するほか、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会を始め関係機関、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、情報を共有し、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる関係機関の交通安全に対する意識の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

また、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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させるとともに、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警察、市交通安全指導員等が中心となり交通教室等を通して修得させることを目標とする。

a 認定こども園、保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を通して交通安全教育を計画

的かつ継続的に行う。

- b 家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めるとともに、チャイルドシートの正しい着用の徹底を始め、幼児に対する交通安全教育活動の積極的な推進を図る。

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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。

- a 小学校においては、警察、市交通安全指導員等や家庭と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。
- b 自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努める。
- c 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行う。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

- a 中学校においては、警察、市交通安全指導員等や家庭と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車や自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、交通事故によって生じる被害の大きさや責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。
- b 自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努める。
- c 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育の支援を行う。

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とする。

学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車等の乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償などに関する運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、運転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。

(オ) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

- a 公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育の充実に呼びかける。
- b 社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体等による活動を促進する。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、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、加齢に伴う身体機能の変化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るとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

- a 関係団体、交通ボランティア団体、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。
- b 高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及に努める。
- c 高齢者が安全に安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるとともに、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

(キ) 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りDVDの活用等に努めるとともに、地域における福祉活動の場などの身近な教育の機会を活用して、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、効果的な教材の開発等に努める。

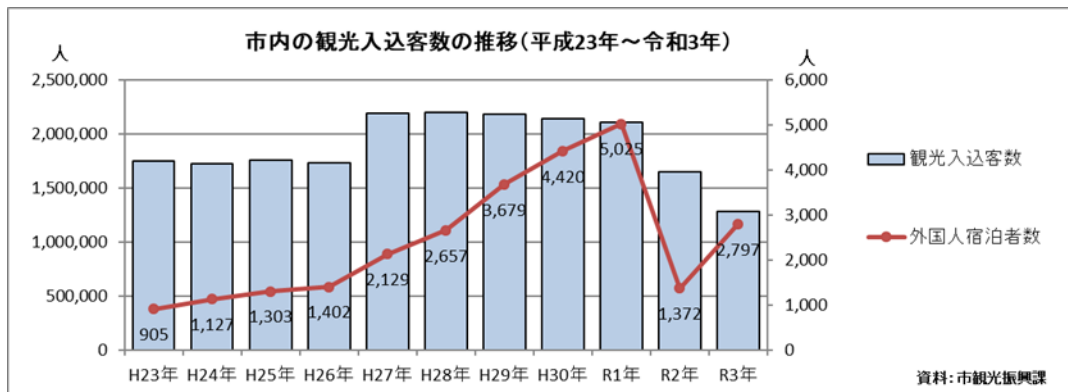
さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(ク) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解していただくなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、今後回復が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。



イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(ア) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自らが交通安全の大切さを再認識する「京丹後市・交通安全の日（仮称）」を定め、市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会を中心とし、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(イ) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、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、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ため、広報啓発活動を積極的に展開するとともに、交通安全教育、交通指導取締り等を推進する。

また、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。

さらに、横断歩道を横断する際には、運転者に対して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ための広報啓発活動を推進する。

(ウ) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないこと理解してもらうよう推進する。

自転車は、配達や通勤・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。

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者にな

った場合への備えとして、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき定められる京都府自転車安全利用促進計画に即して、自転車損害保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視性の向上を図る。

(エ) 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、認定こども園、保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。

(カ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

(キ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の徹底に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進する。

(ク) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、広報誌、携帯端末、ホームページ、市防災行政無線、ケーブルテレビ、ラジオ放送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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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行う。

(ケ) 前照灯（ハイビーム）運転の推奨

夕暮れ時から夜間における歩行者や自転車、また道路横断者等を早期に発見し、交通事故を未然に防ぐため、夜間の運転時には、速度の抑制を図るとともに、ハイビーム・ロービームの切り替えを活用し、前照灯（ハイビーム）運転を推奨する。

ウ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸

行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。こうした取組の推進に向けて、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

エ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、京都府、市、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に促進する。

(3) 安全運転の確保

ア 運転者教育等の充実

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転免許の更新者、新規取得者を含めた運転者教育等の充実を促進する。

イ 二輪車安全運転対策の推進

二輪車運転者に対する安全教育を推進するため、危険予測と安全運転、危険個所の模擬走行体験など、現実の交通に即した自動二輪安全運転講習及び原動機付自転車等安全技能講習の充実に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適正検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

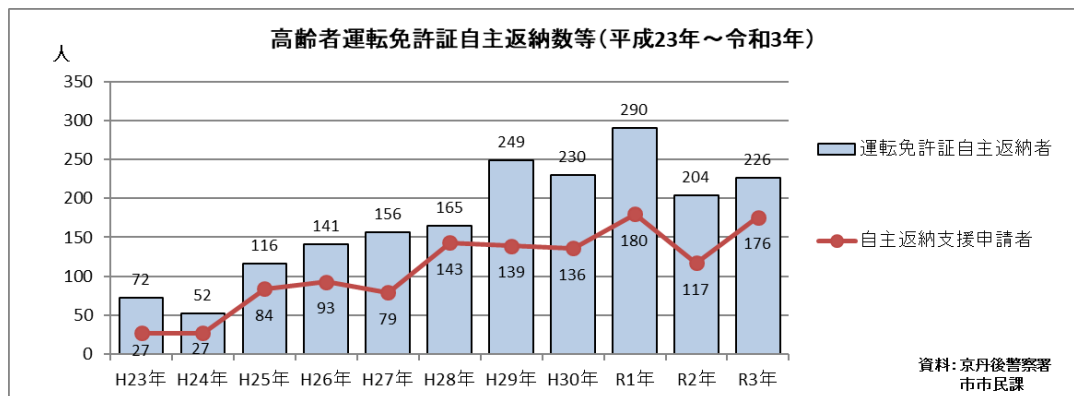
高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(エ) 安全運転継続への支援

高齢者が加害者となる事故を未然に防ぐため、関係機関と協力して高齢運転者を対象とした交通安全講習を実施する。

(オ) 高齢者等運転免許証自主返納制度の普及促進

運転免許証を自主返納した高齢者等への支援を行うため、市内の公共交通乗車チケット「安心おでかけ定期券」「丹海バス運転免許証返納支援乗車証」「丹海バス回数券」「市営バス回数券」「市内タクシークーポン券」「ささえ合い交通クーポン券」の無料交付を行い運転免許証返納による不安解消策の施策を推進する。（※平成 22 年 4 月 1 日以降に自主返納した方が対象）



エ 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等への指導や安全運転管理者等がすべての事業所で選任できるよう、企業内の安全運転管理体制の充実強化、安全運転管理業務の徹底を図る。

オ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

カ 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等の啓発に努める。

キ 道路交通に関連する情報の充実

(ア) 道路交通情報の充実

高度化・多様化する道路利用者のニーズに応え、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、ホームページやケーブルテレビを活用し、道路標識・道路交通情報板等の既存の情報収集・提供体制の一層の充実を図る。

(イ) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、大雪等の自然現象を把握し、警報等の情報を即時発表及び迅速な伝達に努める。

(4) 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に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にあるものの、高齢運転者による交通事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進を図る。

(5) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があるため、市民からの危険運転車等に関する各種情報や交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを要請する。

ア 交通の指導取締りの強化等

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑化の確保など道路交通の秩序を維持するため、交通の指導取締り体制の充実を要請する。

特に、本市における交通事故は、国道 178 号・国道 312 号・国道 482 号や府道網野峰山線を始め、市内幹線道路で多く発生しているため、これら交通事故を誘発したり、円滑な交通を阻害する要因となる飲酒運転、無免許運転、速度超過等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを要請する。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、並走、一時不停止、携帯電話・イヤホン等の使用のほか歩行者に危険を及ぼす違反等に対して、積極的に指導警告を促す。

イ 暴走行為対策の推進

(ア) 暴走行為追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走行為追放の気運を高揚させるため、暴走行為の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

暴走行為問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会の活動の中で地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

(イ) 暴走行為阻止のための環境整備

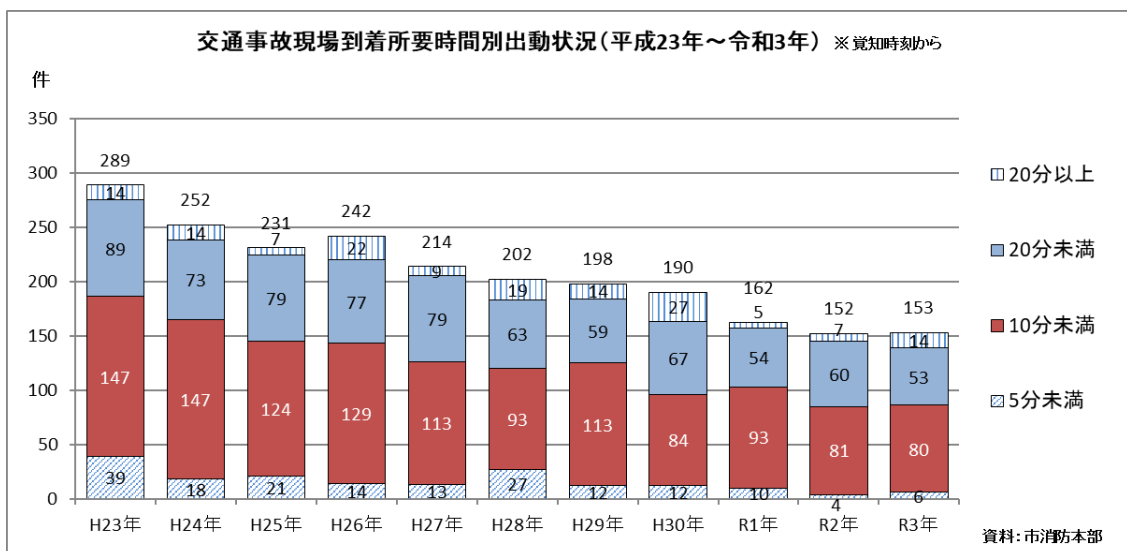
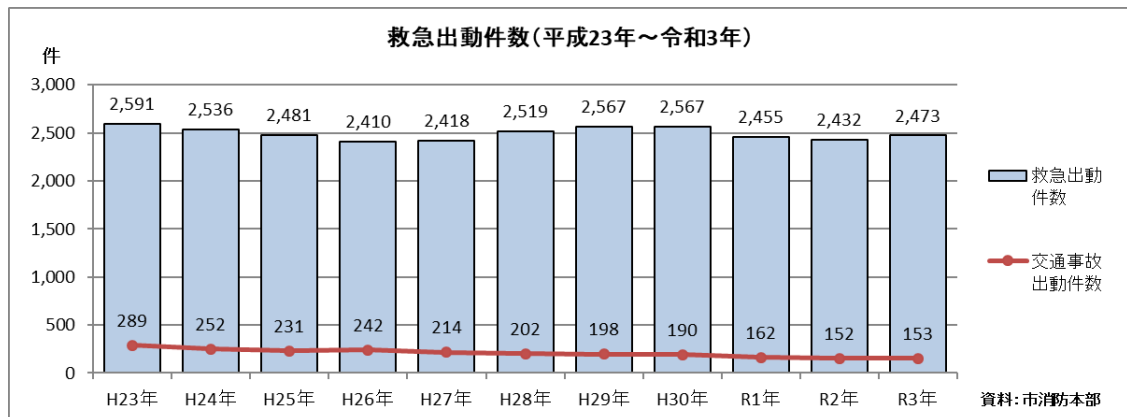
暴走集団等の集結場所として利用されやすい駐車場等の管理者に協力を求め、地域における関係機関・団体が連携を強化し、集結や暴走行為ができない環境づくりを推進する。

(ウ) 暴走行為等に対する交通指導取締りの推進

集団暴走行為を助長する車両の不正な改造を防止するため、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

(6) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高規格道路等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。



ア 救助・救急体制の整備

(ア) 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施に努める。

(イ) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模な道路交通事故等の多数の負傷者が発生する交通事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(ウ) 自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

- a 消防機関、保健所、医療機関その他関係機関団体等においては、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて、広報啓発活動を積極的に推進する。
- b 自動車教習所における教習や、運転免許の更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努める。
- c 学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AED含む）について指導の充実を図る。

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、市消防本部において救急救命士を計画的に配置することができるよう救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実地研修など、教育訓練の充実を一層推進し、救急救命士の資質の向上を図る。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

【救急救命士有資格者数】

4月1日現在

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
22人	24人	26人	28人	28人	27人

資料：市消防本部

(オ) 救助・救急用資機材等の整備の充実

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

(カ) ドクターヘリによる救急業務の推進

交通事故等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、関西広域連合が運行しているドクターヘリの運用により救急患者の搬送を積極的に推進する。

【ドクターヘリ救急出場状況(令和3年)】

出動件数				事故種別出場件数											
ドクターヘリ搬送	救急車搬送	不搬送	その他	火災	自然災害	水難	交通	労働災害	運動競技	一般負傷	加害	自損行為	急病	転院	
98	26	6	-	-	-	3	13	9	-	19	-	2	84	-	

(キ) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急手当を行う救助隊員及び救急隊員の資質向上を図るため、各医療機関及び医師会との連携を密にするとともに、京都府立消防学校等における教育訓練に積極的に派遣するなど、教育訓練の充実を図る。

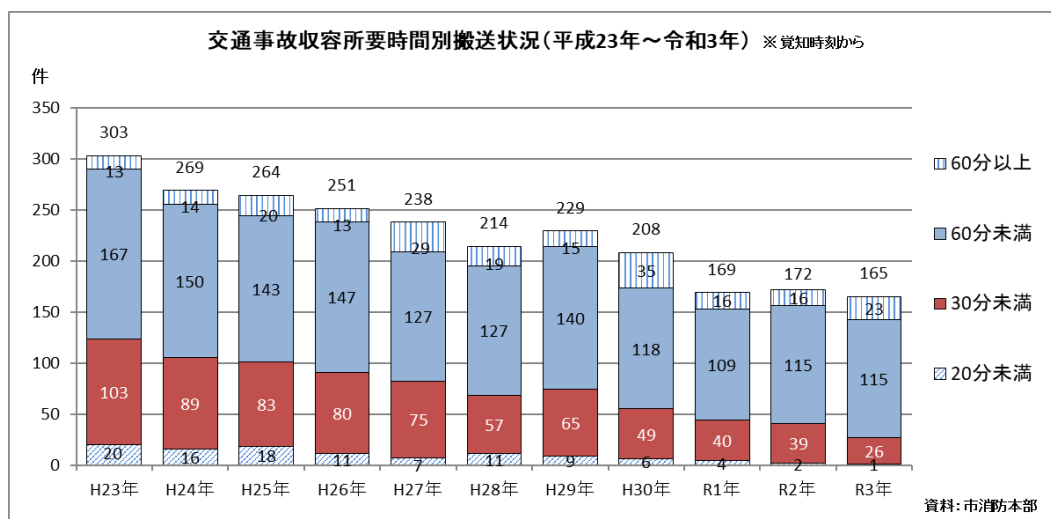
イ 救急医療体制の整備

京都府が主体となって推進する「京都府保健医療計画」に基づく体系的な救急医療体制の整備・充実に協力するとともに、救急告示医療機関に対して、救急医療についての積極的な受入れ協力を求め、一体となって救急医療体制の向上を図る。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、救急現場・搬送途上における救急医療を充実するため、ドクターヘリの円滑な運航が図られるよう、情報の共有について、基地病院の公立豊岡病院を中心に関係機関相互の連絡協力体制を強化する。



【救急車医療機関別搬送状況(令和3年)】

	本署		網野分署		久美浜分署		竹野川分遣所		小計		合計
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	
丹後中央病院	252	222	77	83	9	16	24	31	362	352	714
市立弥栄病院	104	117	88	98		1	93	82	285	298	583
市立久美浜病院	22	23	34	24	152	160	1	5	209	212	421
府立医科大学付属 北部医療センター	99	113	26	16	3	3	17	4	145	136	281
豊岡病院	63	47	30	20	63	48	16	8	172	123	295
丹後ふるさと病院	1		6	1			2		9	1	10
その他の病院等	12	8	1		3				16	8	24
病院外									0	0	0
小計	553	530	262	242	230	228	153	130	1,198	1,130	2,328
合計	1,083		504		458		283		2,328		

資料:市消防本部

(7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験を有することから、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であり、犯罪被害者等基本法(平成16年法律第161号)等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的か

つ計画的に推進する。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、京都府が設置する犯罪被害者サポートチーム、民間支援団体や交通事故相談所等を活用し、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な損害賠償を求められるケースもあり、誰もが自転車事故の加害者又は被害者となることを十分踏まえ、事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者との連携を強化して、協力を得つつ、自転車損害保険等への加入を促進する。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意することを広報活動等にて広く市民に周知し、無保険（無共済）車両の運行防止の徹底を図る。

イ 交通事故被害者対策の充実強化

京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」を始めとする各種奨学金制度や独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等、(公財)交通遺児等育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の支援制度などの周知を図る。

また、市民相談の一環として、交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、関係援護機関と連携し、交通事故相談及び援助の充実を図る。

【交通遺児奨学金及び入学支度金支給者数】 (京丹後市人数)

	幼 児	小学生	中学生	高校生	合 計	入学支度金
平成23年度		1	1	1	3	1
平成24年度		1	1	1	3	
平成25年度			2	1	3	
平成26年度			1	1	2	1
平成27年度				2	2	
平成28年度				1	1	1
平成29年度				1	1	
平成30年度				1	1	
令和元年度						
令和2年度						
令和3年度						

資料：京都府府民環境部安心・安全まちづくり推進課

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

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、京都府内で発生しているホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の8割以上を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

1 鉄道事故の状況等

(1) 鉄道の運転事故の状況

京都府内における鉄道の運転事故は、減少傾向にあるが、令和2年中には、15件の運転事故が発生している。

市内における鉄道の運転事故は、令和3年中に1件発生している。

【市内における鉄道運転事故件数】

	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)
平成28年	0		
平成29年	0		
平成30年	0		
令和元年	0		
令和2年	1		1
令和3年	1		1

資料:WILLER TRAINS(株)

(2) 近年の運転事故の特徴

京都府内における平成28年から令和2年の運転事故（104件）の特徴としては、人身障害事故は約5割、踏切障害事故は約3割であり、両者の合計が全運転事故件数全体の約8割以上を占め、死者数（55人）については、そのほとんどが人身障害事故と踏切障害事故によるものであった。

市内における令和3年中の運転事故は踏切事故で、負傷者は1名となっている。

また、運転事故ではないが、令和2年に京都丹後鉄道宮舞線において、鉄道重大インシデントが発生していることについては、重く受け止めなければならない。

2 交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要であることから、運行事業者である WILLER TRAINS 株式会社と一緒に、市民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロ、運転事故全体の死者数ゼロを継続するものとする。

【交通安全計画における目標】

国 「第11次交通安全計画」	府 「第11次交通安全計画」	市 「第5次交通安全計画」
乗客の死者数ゼロを目指す。	乗客の死者数ゼロを目指す。	乗客の死者数ゼロを継続。
運転事故全体の 死者数減少を目指す。	運転事故全体の 死者数減少を目指す。	運転事故全体の 死者数ゼロを継続。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は発生していないが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、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する。

2 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があるため、運転保安設備の整備等、安全対策の促進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を促進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を促進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障害者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備など、転落防止対策を引き続き促進する。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

京都府内で発生した人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであり、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要であるため、学校、沿線住民、道路運送事業者等、対象を幅広くし、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

列車事故又は災害が発生した場合に、鉄道事業者に対し、ダイヤの乱れ、事故発生等の際、列車の運行状況を的確に把握し緊急連絡、迅速な応急復旧による運行の確保、応急輸送体制の充実等、迅速かつ適切な措置を講じるよう運行管理の改善を促進するとともに、駅員等に対しては、乗客への親切な情報提供、適切な対応に努めることができるよう資質の向上と指導を促進する。

(4) 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたる支援を行い、引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を進めていく。

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

京都府内での踏切事故は、長期的には減少傾向にある。また、市内における京都丹後鉄道宮豊線の踏切道での人身事故は、令和2年から3年は1件ずつ発生している。踏切事故は重大な事故となるものであり、施設面の整備と併せて、踏切道通行者の安全意識の向上を図るため、安全教育、広報啓発活動についても積極的に推進する。

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

市内における令和3年中の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）の発生件数は1件、負傷者数は1人となっている。

【市内における踏切事故発生件数】

区分	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	事故の内容(件)			
				人身事故	車両事故	歩行者事故	その他
平成28年	0						
平成29年	0						
平成30年	0						
令和元年	0						
令和2年	1		1		1		
令和3年	1		1		1		

資料:WILLER TRAINS(株)

(2) 近年の踏切事故の特徴

近年の京都府下で発生している踏切事故の特徴としては、①第一種踏切道が最も多い、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約1割強、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている、③自動車の原因別でみると直前横断によるものが約6割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が約5割強を占めている、ことなどが挙げられる。

市内における踏切事故は、自動車の無謀横断が原因となっている。

2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生ゼロを目指すものとする。

【交通安全計画における目標】

国 「第11次交通安全計画」	府 「第11次交通安全計画」	市 「第5次交通安全計画」
令和7年度までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。	踏切事故の発生ゼロを目指す。	踏切事故の発生ゼロを目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすため、踏切道の構造改良等の対策を講じることで、渋滞の軽減による交通の円滑化や高齢歩行者対策等にもつながることから、それぞれの踏切の状況等に応じた、より効果的な対策を総合的かつ積極的に促進する。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

バイパス等道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を促進する。また、自動車が行き交う踏切道で、幅員が接続する道路の幅員よりも狭い箇所や踏切道の舗装が悪い箇所等については、構造改良を促進する。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を促進するとともに、自動車通行禁止等の交通規制の実施・見直しを促進する。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道の統廃合を進めるとともに、これら以外の踏切道についても、その利用状況、迂回路の状況を勘案し、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を促進する。

【踏切の現況】

(令和3年4月1日現在)

	踏切数	踏切種別			踏切幅員別				交通規制別			
		一種踏切	三種踏切	四種踏切	2.3m未満	3.5m未満	6.5m未満	6.5m以上	A	B	C	D
宮豊線	48	30	5	13	13	9	16	10	2	18	2	0

資料:WILLER TRAINS(株)

京丹後市管内鉄軌道距離(38.269km)

踏切種別

- 一種踏切:遮断機と警報機の設置されている、若しくは保安係が手で遮断機を操作する踏切
- 三種踏切:警報機が設置されている踏切
- 四種踏切:遮断機も警報機もない踏切

交通規制別

- A:車両通行禁止
- B:軽、二輪又は小型特殊車を除く車両通行禁止
- C:大型車両通行禁止
- D:一方通行等、通行禁止以外の規制

【踏切事故防止対策の状況】

(単位:箇所)

年	統 廃 合		保 安 設 備		構造改良舗装	その他舗装修繕
	整理統合	立体交差化	一種化	三種化		
平成23年度	—	—	—	—	0	0
平成24年度	—	—	—	—	1	0
平成25年度	—	—	—	—	0	1
平成26年度	—	—	—	—	2	1
平成27年度	—	—	—	—	1	0
平成28年度	—	—	—	—	0	1
平成29年度	—	—	—	—	1	0
平成30年度	—	—	—	—	0	1
令和元年度	—	—	—	—	1	0
令和2年度	—	—	—	—	1	0
令和3年度	—	—	—	—	0	1

資料:WILLER TRAINS(株)

(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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標等の踏切保安設備の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導・指導取締りを促進する。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者における、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、関係機関・団体等の連携により「踏切事故防止キャンペーン」の広報活動を推進する。

参 考 资 料

第4次京丹後市交通安全計画の総括

第1章 道路交通の安全

【目標達成の状況】

目標 平成32年度（令和2年度）までに下記の数値を目指す。

- ①年間の交通事故死者数を0人にする。
- ②年間の交通事故死傷者数を前年以下にする。（H27：161人）
- ③年間の交通事故発生件数を前年以下にする。（H27：127件）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
①死者数（人）	4	4	2	4	2	2
目標達成	×	×	×	×	×	×
②死傷者数（人）	163	160	72	50	48	37
目標達成	×	○	○	○	○	○
③交通事故発生件数（件）	111	119	60	45	37	27
目標達成	○	×	○	○	○	○

- ・死者数については、毎年2人ないし4人が犠牲となられ、大変残念な結果となった。
- ・死傷者数については平成29年から目標を達成することができた。
- ・交通事故発生件数は、平成29年を除き目標を達成することができた。
- ・死傷者数及び交通事故発生件数が減少傾向にある要因としては、安全意識の向上、道路の整備改良、車両の安全性の向上、反射材の普及、運転免許証自主返納制度の浸透、各機関による啓発活動の取組、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出自粛の影響などが考えられる。

【主な取組実績・総括】

(1) 道路交通環境の整備

通学路・歩道を整備し、車両と歩行者の分離を図り安全を確保した。引き続き、地域の実情に即して、特に交通の安全を確保する必要がある道路において歩道等の交通安全施設の整備など安全対策を推進する。

■「ゾーン30」の整備 H28：網野町網野地内 H30：峰山町荒山地内

■通学路安全推進会議、合同点検の実施

路肩カラー舗装、路面標示、グリーンラインの設置、防護柵の設置など

■自転車等駐車対策の推進 放置自転車の整理（各駅）、放置自転車の撤去（峰山駅）

■パークアンドライドの推進 H28：久美浜駅駐車場舗装工事の実施

■消雪設備工事の実施（事業実施中も含む）

国道178号（引原峠）、国道312号（野中バイパス）、府道大宮岩滝線（大宮町森本）

■事故原因の検証に基づく交差点改良等の対策 H28：国道482号（丹後弥栄道路・弥栄工区）

■歩道の整備・改善、自動車・歩行者等の交通が分離された安全な道路の改築事業を行った主な路線（事業実施中も含む）

国道 312 号（橋爪）	国道 312 号（栃谷）	国道 312 号（野中バイパス）
国道 178 号（小浜）	国道 178 号（木津バイパス）	
主要地方道浜丹後線（上野平バイパス）	主要地方道網野岩滝線（外村バイパス）	
主要地方道網野久美浜線（網野町郷）		
一般府道大宮岩滝線（I C アクセス）	一般府道間人大宮線（丹後弥栄道路・丹後工区）	
一般府道掛津峰山線（丹波バイパス）	一般府道間人大宮線（峰山町内記～荒山）	
市道田井垣線（大宮町周枳）	市道長田妹線（網野町網野）	

(2)交通安全思想の普及徹底

幼児から高齢者、障害者、外国人への交通安全講習、また、反射材普及や飲酒運転根絶など、様々な媒体を使い、啓発活動を実施した。令和2年度から新型コロナウイルス感染症の影響により、交通安全教室や街頭啓発の機会が減少したが、関係機関と連携して防災行政無線や市ホームページ等での効果的な広報に努めた。今後も、交通安全教室、広報を通じて市民への意識啓発を図る。

■主な取組

幼 児 対 策	交通安全教室、保護者への講習
小 学 生 対 策	交通安全教室、各校へ足形マーク（とまる・みる等）の設置 ランドセル用反射材の作成と配布、ちりめん登校旗の作成と活用
中 学 生 対 策	自転車教室、啓発パレードの実施、安全利用推進委員の任命
高 校 生 対 策	安全利用推進委員の任命
管 理 者 等 対 策	啓発プレート、ステッカーの作成設置
高 齢 者 対 策	反射材直接貼付、啓発
障 害 者 対 策	聴覚障害者交通安全講習
外 国 人 対 策	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
シートベルト着用推進	模擬衝突体験車の活用
反 射 材 普 及 推 進	普及動画作成、買物ポイント制度、反射材着用宣言
飲 酒 運 転 根 絶	飲食店、宿泊施設への訪問指導
ハ イ ビ ー ム の 推 奨	普及動画の作成、交通安全講習
広 報	市ホームページ、ケーブルテレビ、FM、有線放送 府警 Facebook、レッドブルー作戦、リトルポリス作戦

■市交通安全指導員による交通安全教室の実施

H28	H29	H30	R1	R2	R3	計
24 回	25 回	25 回	21 回	1 回	5 回	101 回
146 人	141 人	131 人	113 人	10 人	30 人	571 人

(3)安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、運転免許証の更新者、新規取得者を含めた運転者教育等を実施した。また、平成 23 年度から実施している運転免許証自主返納制度の支援品にタクシークーポン券を追加し、制度の充実を図った。

引き続き、高齢者が関係する事故を減少させるため、運転免許証を自主返納した方を支援するとともに、市域が広く、公共交通が都市部と比べ十分とはいえない状況において、運転に不安を感じる高齢者であっても容易に返納に踏み切れない場合もあることから安全な運転が継続できるよう運転者教育の充実を図る。

■主な取組

各種交通安全講習・実技講習の実施、ディーラーと連携したサポカー推進、認知機能検査時のサポカー体験

■高齢者等運転免許証自主返納事業利用者数

H28	H29	H30	R1	R2	R3	計
143 人	138 人	137 人	180 人	117 人	176 人	891 人

(4)車両の安全性の確保

高齢者によるアクセルとブレーキの踏み間違いによる交通事故を未然に防ぐため、京丹後市高齢者安全運転支援装置取付費補助金制度を令和元年度に創設し、高齢運転者の交通事故の防止および事故時の被害軽減を図った。今後も先進安全技術の活用・普及促進により交通安全を確保していくことが必要である。

■補助金の交付を受けた者：38 人（令和 2 年度以降は国による制度実施）

(5)道路交通秩序の維持

警察署による交通指導取締りを実施のほか、市笑顔あふれる安全安心まちづくり推進委員会を開催し、交通安全と防犯・暴力追放活動について地域の関連団体との連携を図った。

引き続き、交通指導の取締りを要請するとともに、地域における関係機関・団体が連携し、暴走行為対策を推進する。

(6)救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、市消防本部を中心として、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図った。

引き続き、市民を対象とした応急手当の普及啓発活動への取組の強化をはじめ、消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図る。

■市消防本部による各種救命講習の実施回数

H28	H29	H30	R1	R2	R3	計
112 回	63 回	78 回	81 回	41 回	41 回	416 回
3,350 人	1,716 人	2,132 人	2,551 人	592 人	842 人	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：消防ポンプ自動車
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において、交通事故無料相談を実施した。今後も関係機関と連携し、交通事故相談及び援助の充実を図る。

■丹後法律相談センター大宮相談所における交通事故相談件数 H28～R3：34件

第2章 鉄道交通の安全

【目標達成の状況】

第4次計画での目標は、乗客の死者数ゼロ、運転事故全体の死者数ゼロを目指すとしており、達成することができた。

【主な取組実績・総括】

鉄道施設の安全性の向上のため、鉄道事業者による設備の新設・更新を実施した。引き続き、運転保安設備の整備、安全対策の促進を図る。

■主な取組

- ・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
- ・毎年、全国交通安全運動を実施し、鉄道交通の安全に関する知識の普及に努めた。

第3章 踏切道における交通の安全

【目標達成の状況】

目標 踏切事故の発生ゼロを目指す。

	H28	H29	H30	R1	R2	R3
踏切事故発生件数（件）	0	0	0	0	1	1
目標達成	○	○	○	○	×	×

令和2年と3年に市内における踏切事故が発生し、目標達成には至らなかった。

【主な取組実績・総括】

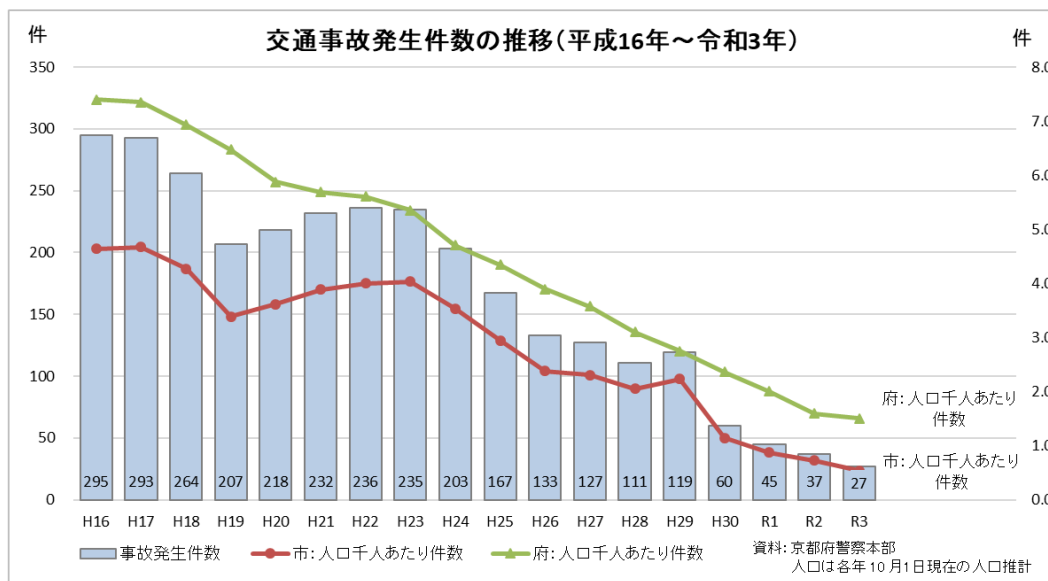
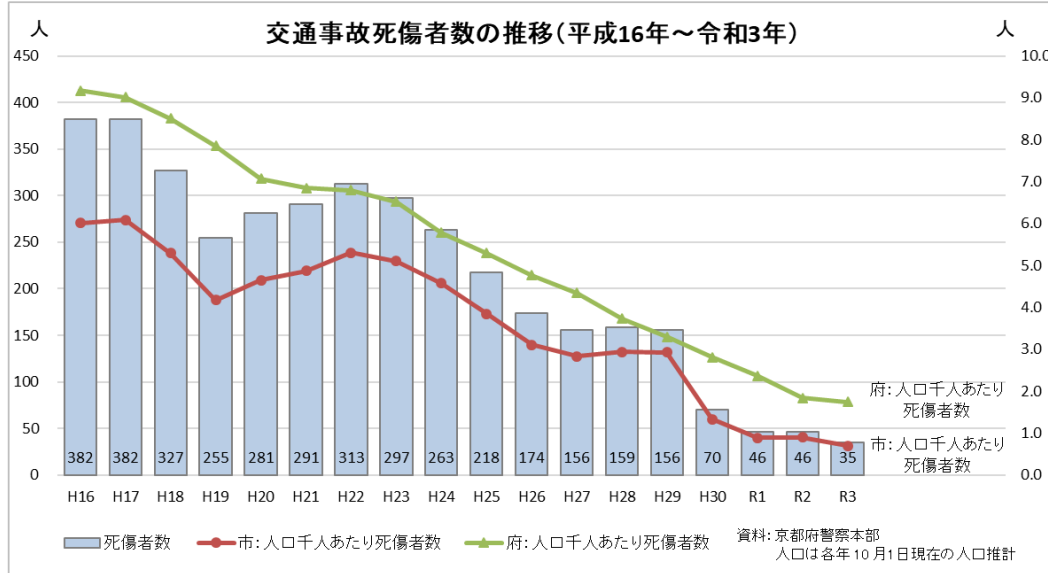
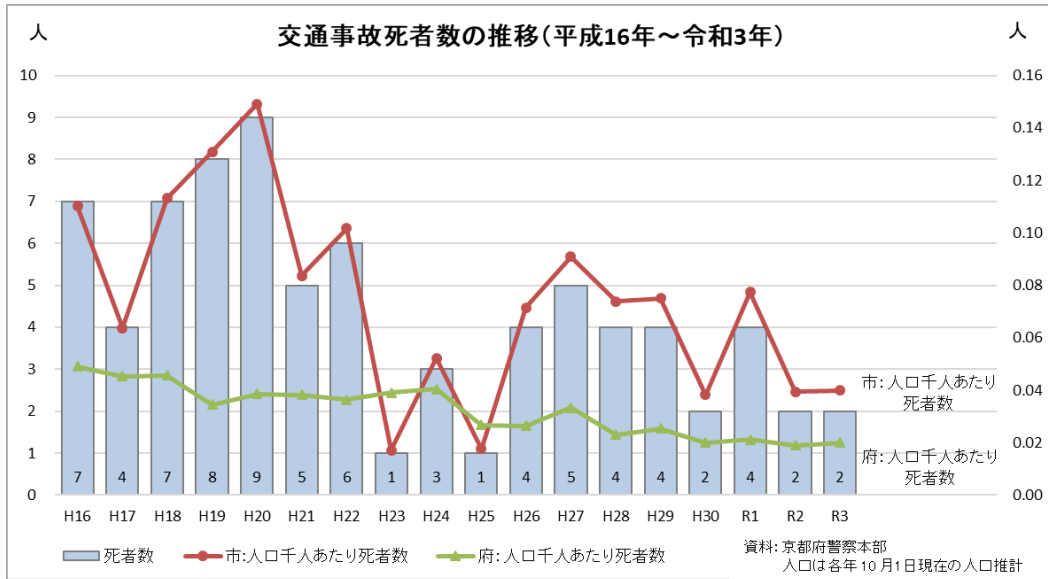
警察署による交通指導や取締りの実施、鉄道事業者等による広報活動を実施した。

市内における踏切事故の発生原因は、自動車の横断によるものであり自動車運転者の意識の向上に努めていく必要がある。

■主な取組

- ・車両等踏切通行時の違反行為に対する交通指導、取締りの実施
- ・鉄道事業者等を中心とした踏切事故防止キャンペーンの実施

京丹後市における交通事故発生状況の推移



令和3年京都府下市町村における交通事故発生状況

	人 口 (人)	京 都 府						人口千人あたり		
		発生件数		死者数		負傷者		発生件数 (件)	死傷者数 (数)	
		(件)	前年 対比	(人)	前年 対比	(人)	前年 対比			
合 計	2,561,358	3,859	△ 259	51	2	4,408	△ 291	1.5	1.7	
京 都 市	北 区	116,495	146	△ 12	3	2	159	△ 13	1.3	1.4
	上 京 区	83,114	83	△ 29	0	0	89	△ 27	1.0	1.1
	左 京 区	164,963	144	△ 43	1	0	162	△ 48	0.9	1.0
	中 京 区	109,629	199	△ 50	0	△ 1	216	△ 49	1.8	2.0
	東 山 区	35,948	87	△ 10	0	△ 1	103	△ 2	2.4	2.9
	山 科 区	134,253	182	△ 29	0	△ 3	217	△ 23	1.4	1.6
	下 京 区	82,391	147	△ 32	0	△ 3	160	△ 41	1.8	1.9
	南 区	101,708	320	57	6	3	358	62	3.1	3.6
	右 京 区	201,230	303	△ 44	2	0	331	△ 54	1.5	1.7
	西 京 区	148,370	265	△ 50	1	△ 3	322	△ 27	1.8	2.2
	伏 見 区	275,855	547	58	6	△ 1	609	35	2.0	2.2
小 計	1,453,956	2,423	△ 184	19	△ 7	2,726	△ 187	1.7	1.9	
山 城 地 域	宇 治 市	178,292	279	△ 4	3	2	333	4	1.6	1.9
	城 陽 市	74,098	143	△ 54	2	2	161	△ 81	1.9	2.2
	向 日 市	56,593	66	△ 5	0	△ 2	81	9	1.2	1.4
	長 岡 京 市	80,776	67	9	1	1	74	11	0.8	0.9
	八 幡 市	69,977	109	35	3	3	125	32	1.6	1.8
	京 田 辺 市	73,946	82	21	4	4	91	22	1.1	1.3
	木 津 川 市	78,743	86	7	3	3	98	0	1.1	1.3
	大 山 崎 町	16,054	22	△ 5	0	△ 1	32	1	1.4	2.0
	久 御 山 町	15,037	88	△ 32	1	△ 1	109	△ 40	5.9	7.3
	井 手 町	7,291	4	△ 5	0	0	6	△ 6	0.5	0.8
	宇 治 田 原 町	8,765	6	0	0	0	8	1	0.7	0.9
	笠 置 町	1,093	3	△ 1	0	0	5	△ 1	2.7	4.6
	和 束 町	3,405	4	1	0	0	4	△ 1	1.2	1.2
	精 華 町	36,019	31	0	1	1	37	4	0.9	1.1
	南 山 城 村	2,343	3	2	0	△ 1	3	3	1.3	1.3
小 計	702,432	993	△ 31	18	11	1,167	△ 42	1.4	1.7	
南 丹 地 域	亀 岡 市	85,841	120	2	4	2	140	△ 2	1.4	1.7
	南 丹 市	31,321	43	2	3	△ 1	50	4	1.4	1.7
	京 丹 波 町	12,595	14	△ 4	0	△ 2	16	△ 8	1.1	1.3
	小 計	129,757	177	0	7	△ 1	206	△ 6	1.4	1.6
中 丹 地 域	福 知 山 市	76,761	86	△ 8	2	0	104	△ 12	1.1	1.4
	舞 鶴 市	79,020	96	△ 9	2	△ 2	99	△ 16	1.2	1.3
	綾 部 市	31,456	18	△ 23	0	0	20	△ 33	0.6	0.6
	小 計	187,237	200	△ 40	4	△ 2	223	△ 61	1.1	1.2
丹 後 地 域	宮 津 市	16,357	16	△ 1	0	0	18	0	1.0	1.1
	京 丹 後 市	50,068	27	△ 10	2	0	35	△ 11	0.5	0.7
	与 謝 野 町	19,675	22	7	1	1	32	16	1.1	1.7
	伊 根 町	1,876	1	0	0	0	1	0	0.5	0.5
小 計	87,976	66	△ 4	3	1	86	5	0.8	1.0	

資料：京丹後警察署（人口以外）

人口は京都府推計人口調査（令和3年10月1日現在）

交通安全対策基本法（抄）

昭和45年6月1日

法律第110号

（目的）

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第26条 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努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 市町村の区域における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

(2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに都道府県知事に報告しなければならない。

7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全計画の変更について準用する。

京丹後市交通安全対策会議条例

平成16年7月7日

条例第245号

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、京丹後市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を置く。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 京丹後市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 会議は、会長及び委員10人以内をもって組織する。

(会長)

第4条 会長は、市長をもって充てる。

2 会長は、会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理する。

(委員)

第5条 委員は、次の各号に掲げるもののうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 京都府の職員
- (2) 京都府警察の警察官
- (3) 市職員

(意見の聴取)

第6条 会長は、調査研究又は審議のため必要があるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聞き又は資料の提出を求めることができる。

(幹事)

第7条 会議に幹事を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長及び委員を補佐する。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

令和4年度京丹後市交通安全対策会議委員・幹事名簿

会 長 市 長 中 山 泰

他 委 員 9 名

幹 事 9 名

機 関 名	委 員		幹 事	
	所 属 ・ 職 名 等	氏 名	所 属 ・ 職 名 等	氏 名
京 都 府	建設部長 兼丹後土木事務所長	春名 靖弘	丹後土木事務所 企画調整課長	辻野 竜志
京都府警察	京丹後警察署長	滝波 利博	交通課長	子富呂 誠一
京 丹 後 市	市長公室長	川口 誠彦	政策企画課長	松本 晃治
	総務部長	中西 俊彦	危機管理監 兼総務課長	中西 陽一
	健康長寿福祉部長	小谷 要子	長寿福祉課長	服部 智昭
	建設部長	安田 悦雄	管理課長	堀江 幹也
	教育委員会教育次長	引野 雅文	学校教育課長	川村 義輝
	消防本部消防長	廣野 克巳	消防本部総務課長	山添 勝弘
	市民環境部長	柳内 研一	市民課長	平林 智子

用 語 集

	用 語	解 説
か 行	関西広域連合	<p>救急医療の連携や防災等の府県域を越えた行政課題に取り組むこと及び国の出先機関の受け皿となって地方分権を推進させることを目的として、8府県が地方自治法の規定に基づいて設立した特別地方公共団体（広域連合）。平成24年8月以降、域内の4政令指定都市も参加している。</p> <p>（構成府県）滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県</p> <p>（構成指定都市）京都市、大阪市、堺市、神戸市</p>
	京丹後市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会	「笑顔あふれる安全・安心なまち」を目指して、市民、関係機関、関係団体、事業所等との緊密な連携により、市域全体で交通安全対策・防犯対策活動を展開する組織。
	高齢運転者標識 （高齢者マーク）	自動車免許を受けている人で70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の全面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされた標識。
	高齢者等運転免許証自主返納制度	加齢等による身体機能の低下などが原因となる交通事故を未然に防止するため、運転免許証の自主返納を促し、返納者に支援（公共交通乗車チケット）を行う制度。
さ 行	市交通安全指導員	交通の安全を保持し交通事故の防止を図るため、交通安全教室や交通安全啓発活動等を行う指導員。
	事業用自動車総合安全プラン	世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の「安全トライアングル」により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、国土交通省が策定する事業用自動車の安全プラン。交通事故死者数など交通事故削減目標を定めている。
	自転車運転者講習制度	危険な違反行為を繰り返した自転車運転者に対し、将来危険な運転を繰り返さないようルール遵守の必要性や運転行動を気づかせることを目的に義務付けた都道府県公安委員会の講習制度。
	自動体外式除細動器 （AED）	電源を入れると音声で操作が指示され、救助者がそれに従って除細動（傷病者の心臓に電気ショックを与えること）を行う装置。 （Automated External Defibrillator）
	ゾーン30	自動車事故抑止のため、市街地の住宅街など生活道路が密集する区域を指定し、その区域での車の最高速度を時速30キロに制限する交通規制。

さ 行	Society5.0	仮想空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより、経済成長と社会的課題の解決を両立していく新たな社会のこと。
は 行	パークアンドライド	都心部や観光地に乗り入れる自家用自動車による交通混雑を緩和するため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道・バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム。
	ハイビーム	走行用前照灯(上向きライト)。
	バイスタンダー	救急の現場に居合わせた人
	ハンドルキーパー運動	全日本交通安全協会が中心となって推進している運動で、自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。
	ハンプ	自動車の速度や区域内への進入を抑制する構造(物理的デバイス)の一つであり、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（ハンプ）。
ま 行	M a a S	地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、自動運転やAI、ICTを活用し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。（Mobility as a Service）
	メディカルコントロール	医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を保証する仕組み。具体的には、消防機関と医療機関との連携によって、①医学的根拠に基づく地域の特性に応じた各種手順を作成し、②救急隊が救急現場等から常時、迅速に医師に指示・指導・助言を要請することができ、③実施した救急活動について医師により医学的・客観的な事後検証が行われるとともに、その結果がフィードバックされ、④再教育等が行われる体制をいう。
や 行	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
ら 行	ロービーム	すれ違い用前照灯(下向きライト)。

第5次京丹後市交通安全計画
令和4～8年度

編集・発行

京丹後市 市民環境部 市民課

〒627-8567 京丹後市峰山町杉谷 889 番地

電話 0772-69-0210
