

第3次京丹後市交通安全計画（案）

（平成23年度～27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、合併した平成16年度に「第1次京丹後市交通安全計画」を策定、また、平成18年度には「第2次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、平成13年から平成17年の市内における交通事故発生件数は1,336件、負傷者数1,748人、死者数25人に対し、平成18年から平成22年までの交通事故発生件数1,157件、負傷者数1,467人、死者数35人と交通事故発生件数や負傷者数は減っているものの、死者数において10人が増加しており、大変残念な結果となった。

今後は道路環境整備に伴い、市外からの流入自動車数の増加等による「くるま社会」の一層の進展が予想されることや、京丹後市内では更に高齢化の進行に伴い、このままだと今後一層高齢者が当事者となる交通事故発生件数及び死傷者数は増えていくことが予想される。

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9次京都府交通安全計画」に基づき、市内における「第2次京丹後市交通安全計画」の総括を踏まえた計画とし、また、京丹後市が策定した「第1次京丹後市総合計画・後期基本計画」の実現のための長期ビジョンである「災害に強く、快適で暮らしやすいおい安全都市」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、府、市、京丹後警察署、関係機関・団体と連携し、交通の現状や地域の実情等を踏まえ、交通の安全に関する施策に対し、平成23年度から27年度までの5年間の陸上・海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3次京丹後市交通安全計画」を定めるものである。

目 次

計画の基本的な考え方	1
現行計画における取組みの成果と課題	3
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点	6
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
(1) 道路交通事故の現状	6
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び交通事故の見通し	7
2 道路交通安全対策を考える視点	7
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	7
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	8
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	8
3 本計画における目標	9
第2節 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進	10
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	11
(3) 効果的な交通規制の推進	12
(4) 自転車利用環境の総合的整備	13
(5) 総合的な駐車対策の推進	13
(6) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備	14
(7) 交通需要マネジメントの推進	14
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(9) その他の道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(3) 交通の安全に関する民間団体の主体的活動の推進等	21
(4) 住民の参加・協働の推進	21
3 安全運転の確保	21
(1) 運転者教育等の充実	21
(2) 安全運転管理の推進	22
(3) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実	22
(4) 交通労働災害の防止等	22
(5) 道路交通に関連する情報の充実	22
4 車両の安全性の確保	23
5 道路交通秩序の維持	23

(1) 交通の指導取締りの強化等	2 3
(2) 暴走族対策の強化	2 3
6 救助・救急体制等の整備	2 4
(1) 救助・救急体制の整備	2 4
(2) 救急医療体制の整備	2 5
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	2 5
7 交通事故被害者対策等の充実	2 6
(1) 無保険(無共済)車両対策の徹底	2 6
(2) 交通事故被害者対策の充実	2 6
第2章 鉄道交通の安全	2 7
第1節 鉄道事故の状況と交通安全対策の今後の方向	2 7
第2節 講じようとする施策	2 7
1 鉄道交通環境の整備	2 7
2 鉄道構造物の耐震性の強化	2 7
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	2 7
4 鉄道の安全な運行の確保	2 7
第3章 踏切道における交通の安全	2 9
第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向	2 9
第2節 講じようとする施策	2 9
1 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	2 9
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	2 9
3 踏切道の統廃合の促進	2 9
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	2 9
第4章 海上交通の安全	3 0
第1節 海難等のない社会を目指して	3 0
1 京丹後市の沿岸海域を巡る現状	3 0
2 第八管区海上保安部における船舶海難の発生状況	3 0
3 本計画における目標	3 1
第2節 講じようとする施策	3 1
1 海上交通の安全に関する知識の普及	3 1
2 小型船舶等の安全対策の促進	3 1
3 漁船の安全対策の促進	3 1
4 水上オートバイの安全対策の促進	3 1

計画の基本的な考え方

1 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心で安全に暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、安心で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。

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し、また、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶を図るとともに、死傷者根絶に向け最大限の尽力を行う。

2 「人優先」の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、子ども、障害者等に対して、配慮や思いやりの気持ちを持ち、安全を一層確保することが必要となる。

このように「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくことが重要である。

3 「人間」「交通機関」「交通環境」の3要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及び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、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や交通安全に関する効果・評価・予測等を充実させ、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、交通安全対策を強力に推進するものとする。

(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、指導取締りの強化、運転管理の改善、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、自ら安心で安全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いう前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の高い安全水準を確保

できる体制を充実させる。

(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、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、複雑化する交通状況に起因する接触の危険を排除するため、必要な方策を講じて、交通の流れを秩序付け、もって安全な運行を図ることが大切である。

4 救助・救急活動及び被害者支援に係る安全対策

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、その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を図るとともに、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）も対象とした犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

5 参加・協働型の安全対策

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施策を推進することはもとより、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。

6 効果的・効率的な安全対策

地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策相互を有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取り組みを行うほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う必要がある。

7 公共交通機関等に係る安全対策

市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

現行計画における取り組みの成果と課題

1. 第2次交通安全計画策定後の状況

平成19年3月、京丹後市では平成18年度から22年度までの5年間、安全で円滑かつ快適な交通社会の形成に向けて、陸上・海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、交通安全対策会議にて「第2次京丹後市交通安全計画」を定めた。

以後、市内における道路交通の現状や地域の実情等を踏まえ、自動車と比較し弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、身体障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、交通事故死者数を限りなくゼロに近づけることを目標に、種々の交通安全施策を進めてきたところである。

(1) 施策の取り組み状況

① 道路交通の安全

「人優先」の視点に立った交通安全対策として、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、関係機関や市交通安全指導員等が連携し、市内各地で開催されるイベント、保育所、幼稚園、小・中学校における交通安全教室や地域での高齢者の集まりに積極的に出向き、児童生徒や高齢者に対する交通事故防止等の意識づけに取り組んだ。

道路交通環境においては、交通弱者に配慮した自動車利用の抑制と道路交通の円滑化を図るため、公共交通機関の利用促進と駅周辺に新たに2つの市営駐車場を増設する等、パークアンドライドを推進した。また、地域の交通安全意識の高まりを受け、地域密着型の道路環境の整備が行われるなど、安全かつ円滑な道路交通環境の整備が進んだ。

平成22年には、増加傾向にある高齢運転者の関係する事故を受け、身分証明書となる顔写真入りの住民基本台帳カードの無料交付及び公共交通機関の利用促進にもつながる北近畿タンゴ鉄道シルバー全線定期券（3ヶ月券）を交付する「高齢者運転免許証自主返納支援事業」に新たに取り組み、結果、年間51件の自主返納者数に対し、9月の制度開始以後に返納した高齢運転者が29人と運転免許証を返納されるかたへの支援を行った。

更に、災害時や緊急時の対応を迅速に行い、交通事故に起因する負傷者の救命率の向上を図るため、救急隊員の教育訓練を目的に関係機関へ積極的に派遣したほか、応急手当やAEDの取扱研修にも努めた。

② 鉄道交通の安全

鉄道交通の安全については、鉄道事故の状況と交通安全対策の今後の方向として鉄道事故の死者数ゼロの目標を掲げた。

平成20年11月に実施した鉄道事故対応合同訓練では、北近畿タンゴ鉄道株式会社、市消防本部、京丹後警察署における列車事故想定訓練を行うなど、有事における救助訓練や鉄道交通環境の整備、鉄道の安全な運行の確保を行っており、近年、他の鉄道で発生したような大規模な脱線やトンネル火災等の鉄道事故は無く、北近畿タンゴ鉄道宮津線における鉄道交通の目標を達成することが出来た。

今後も高い信頼性を保持し、鉄道事故の死者数ゼロを目指し引き続き鉄道交通の安全を促進する。

③ 踏切道における交通の安全

北近畿タンゴ鉄道宮津線における京丹後市内での踏切道（48箇所）での事故発生件数及び死者数は0件であり、目標を達成することが出来た。

これは、踏切における構造改良や踏切保安設備等の改良促進により、踏切道における安全性の確保が進んでものと考えられる。

しかしながら、幅員改良や遮断装置等の改良が必要な踏切道は残っており、特に交通量の多い踏切道における交通の安全について更なる整備を促進する。

④ 海上交通の安全

京丹後市は日本海に面しており、年間を通して海上や湾内でのマリレジャーが活発に行なわれており、海上交通における船舶海難発生件数は、第八管区海上保安本部管内で145件であるものの、京丹後市海域における船舶海難による死者数は0であり目標を達成できた。

しかしながら船舶海難は毎年発生しており、その原因の大半は、見張り不十分や機関取扱不良といった人為的要因によるものである。

これらの事故は、特にマリレジャー愛好家に多いことから、市内のマリーナにて実施される免許更新講習等の機会を通じ船舶海難防止に努めた。

また、漁業関係従事者に対しては、漁協等の関係機関と一緒に海上交通安全対策の啓発を行った。

2. 第2次交通安全計画策定の総括

第2次交通安全計画においては「交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守る」ことを究極の目標として掲げ、交通安全意識など「人間」に対する交通安全対策、車輛等の「交通機関」が原因となる事故防止対策、交通安全施設等の整備や交通規制など「交通環境」に関わる安全対策を総合的に行ってきたが、第2次計画の5年間で交通事故により35人の尊い命が奪われ、第1次計画期間（※）の25人に比べ10人も増加するという大変残念な結果となった。

近年の特徴として重篤なケースになることが多い高齢者の関わる交通事故が増加している

（※）第1次京丹後市交通安全計画は、平成16年度からの2年間ですが、第1次計画期間としては、旧町の期間を引き継いで、平成13年度から平成17年度までの5年間としています。

ことが挙げられ、平成22年においては全ての交通事故死者6人全員が高齢者であった。

他方、鉄道交通、踏切道交通、海上交通にあつては事故死者ゼロの目標を達成できた。

道路の交通安全においては、引き続き交通事故死者数ゼロを目標に市交通安全指導員や関係機関等と一緒に地域ぐるみの交通安全意識の向上や地域密着型の道路・交通安全施設整備などによる交通環境の整備推進を図り、交通事故死者全体の3分の2を占める高齢者の関わる交通事故、とりわけ薄暮時や夜間における交通事故発生件数が約半数を占めており、自転車利用者の交通事故、更には子どもへの交通安全対策を強化する必要がある。

更に、平成19年には幹線道路において通学中の生徒2人の尊い命が失われる決して起きてはならない事故が発生したことを鑑み、幹線道路や生活道路における安全を確保する道路整備を推進する必要がある。

3. 第3次交通安全計画策定への課題

第3次京丹後市交通安全計画の策定に当たっては、第9次京都府交通安全計画を基本とし、第2次交通安全計画の総括を踏まえた計画とするため、道路交通の安全については、交通事故死亡者の3分の2を占める高齢者が関わる交通事故の防止のための対策と自転車走行時における交通安全指導などの更なる取り組みが必要となっていることから、各種の交通安全啓発事業の実施に当たっては、特に高齢者や子どもの安全対策に主眼を置き関係機関や市交通安全指導員による事業だけではなく、市民を巻き込んだ交通安全啓発活動に取り組む必要がある。

具体的には、保育所・幼稚園・小中学校での交通安全教室の定期的な開催、高齢者交通安全教室のこれまでも増しての開催や市内各地で開催されるイベントや地域行事の中で、高齢運転者への運転免許証自主返納制度の周知、子どもの自転車利用時におけるヘルメットの着用義務の徹底を推進する。

加えて国・府道において高齢者や子どもが安心して道路を利用できる交通環境の整備について、引き続き地域密着型の整備などの要請と地域からの提案支援を行うとともに、市道においても安心・安全な交通環境の整備を図る必要がある。

交通安全意識づくりと交通環境の整備の推進を効果的に実施し、かつ実効性を持たせるために、市民自らが交通安全の大切さを再認識する「市民交通安全の日（仮称）」を定めることとする。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

市域においては、合併前は旧町ごとの「交通安全計画」、合併後は平成16年度策定の「第1次京丹後市交通安全計画」、平成18年度策定の「第2次京丹後市交通安全計画」に基づき、道路交通環境の整備をはじめとする、交通安全対策等が実施されてきたところである。

平成20年に交通事故死者数は、9人という状況の中、市は、「交通死亡事故多発非常事態宣言」を行い、交通安全に取り組み、円滑かつ快適な交通環境の実現と死亡事故の減少に向けて、交通安全啓発及び施設整備を進めてきたところである。

特に、幹線道路の整備により交通量が大幅に増加するなど、交通環境が大きく変化しており、こうした道路施設整備は、市民生活の利便性向上に大きく寄与している。

これらの交通環境の変化を背景に市民の交通利用頻度が活発化・多様化する中、道路整備をはじめとする交通環境の充実と交通安全意識の高揚を図るため、市民参加型の活動を展開する必要がある。

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（資料：表1）

平成22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236件、負傷者数313人と、近年では減少傾向にある。

死者数においては、平成13年から17年の5年間の25人に比して、平成18年から平成22年までは35人と、10人が増加しており、様々な交通安全対策を行ったにもかかわらず、薄暮時や夜間の歩行時・自転車走行時における死亡事故が約4割発生しており、死者数を限りなくゼロに近づける目標を達成することができなかった以上に、大変残念な結果となった。

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、過去3年間では、全死者数の9割を占めている。
- ② 歩行中の死者数が約5割を占めている。
- ③ 夜間における死者数が約2割で推移している。
- ④ 平成22年における道路別発生状況は、一般国道2人、主要地方道（府道）2人、一般府道1人の計5人と国道・府道での発生死者数は全死者数6人の約83%を占めている。

⑤ 近年の月別発生状況は2月、4月、6月、7月、9月、11月に発生している。

これは、

ア 高齢化の一層の進行により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口及び高齢者運転免許保有者数が増加しているとともに、高齢者の交通行動の機会が増大していること

イ 道路交通法（昭和35年法律第105号）遵守の意識が低いこと

ウ 夜間の交通量が、近年においても増加傾向で推移していること等によるものと考えられる。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び交通事故の見通し（資料：表2、表3、表8、表8-1、表8-2、表8-3）

本市の高齢化率は、平成27年には34.6%（推計値、平成23年：29.91%）まで上昇することが予想され、高齢者における歩行時や自転車走行時の交通事故の増加も更に予想される。

道路環境整備に伴う市外からの流入自動車の増加や高齢化が進む中、道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加は、今後も道路交通に大きな影響を与えるものと考えられる。

2 道路交通安全対策を考える視点

第1次計画期間と第2次計画期間との比較で、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による負傷者数が減少していることは、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策に一定の効果があつたものと考えられるが、一方で死者数は増加しており、このことを真剣に受け止めることが必要である。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、道路交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、また、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新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果の検証・評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

本計画においては、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交通事故被害者対策等の充実といった7つの柱により、国、府、関係機関・団体等の緊密な連携の下に交通安全対策を実施することとし、次の3つの視点を重視して今後の対策の推進を図っていくものとする。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死に占める高齢者の割合が高いこと、今後も一層の高齢化が進行することを

踏まえると、高齢者が安心して安全に外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。また、高齢者が交通社会に参加しやすくすることを可能にするため、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の形成を図ることも重要である。

また、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させること等多様な高齢者の交通安全行動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することが重要である。さらに、安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するためには、通学路の歩道整備を推進する等子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

京丹後市では、近年、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約5割を占めており、特に、高齢者では交通事故死者数に占める歩行者の割合が約半数を占めている。安心して安全な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある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の安全性を高めることがより一層求められている。このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転などが跡を絶たず、全交通事故に占める自転車事故の割合が約2割を占めていることから、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」(平成19年京都府条例第50号)により、自転車事故対策の推進に努めるとともに、自転車利用者の交通規範意識の更なる向上を目指し、自転車事故抑止に向けて取り組んでいくこととする。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する上で、生活道路における安全確保は、重要な要素である。今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには、地域住民の

主体的な参加と取り組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、幹線道路における交通事故死者数は、依然として、高い水準である。このような状況を踏まえ、幹線道路における対策については、事故危険箇所における集中的な事故防止対策や交通規制等を実施し、総合的な交通安全対策を推進する。

3 本計画における目標

「交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守る」ことが究極の目標である。

なお、「京丹後市総合計画・後期基本計画（平成22年3月）」においては、平成26年度までに人身事故発生件数を200件（平成22年件数：236件）とする目標があり、平成27年度では更なる減少を目標とする。

そのため、市及び関係機関・団体は、市民の理解と協力の下に、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第2節 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、生活道路と幹線道路の両面で対策を推進してきたところである。

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分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地元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。

また、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安心して安全に外出できる交通社会の形成を図る観点から、安心・安全な歩行空間が確保された「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていくこととする。

(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の整備、効果的な交通規制を推進するとともにコミュニティ道路の整備等による車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

交通事故を防止し、安全かつ快適な交通を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至る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な整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を促進する。

- ① 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス等の整備を推進する。
- ② 自動車と歩行者を分離するため道路の改良工事を積極的に推進する。
- ③ 駐駐輪場等を利用する自転車等が、近年顕著になっているため、駐輪場（原動機付自転車の駐車を含む。）の整備を図る。

イ 改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通環境を確保するため、次の方針により道路の改築事業を推進する。

- ① 道路空間の再配分・再構築により、自動車と独立した歩行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等、道路改築事業を積極

的に推進する。

- ② 一般道路の新設・改築に当たっては、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、駅周辺道路等におけるバリアフリー化を図りながら交通安全施設についても併せて整備することとし、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。
- ③ 生活道路と観光・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。

ウ 災害発生時に備えた安全の確保

豪雨・豪雪、地震・津波等による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、地域の孤立等を避けるための生命線となる道路の整備や道路の防災対策、緊急輸送道路を中心とした橋梁等の耐震補強、雪崩対策を推進する。

エ 地域に応じた安全の確保

地域の実情に応じた交通の安全を確保するため、沿道地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

車道における冬期の安全な交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪態勢の充実に努めるとともに、生活に密着した主要幹線道路や橋梁、峠付近については、消雪パイプの設置・消雪装置の整備を積極的に推進する。

また、冬季の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、当該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ていく。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

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 事故多発地点対策の推進

- ① 自動車交通の安全と円滑化を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、詳細な事故分析を行い、これに基づき交差点改良、付加車線等の整備を改築事業による整備と併せて重点的に実施する。
- ② 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い交差点等に信号機の設置を促進する。

また、既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感応化等の高度化を推進する。

- ③ 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の大

型化・灯火化・自発光化、設置場所の統合・改善や見やすい道路標示への改善等の交通安全施設等の整備に努める。

- ④ 依然として多発している夜間の死亡事故に対処するため、国道、府道等の道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故防止対策を推進する。

イ 高齢者、児童・幼児等の社会参加を支援するバリアフリー等に配慮した歩行空間等の整備

- ① 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備とあわせて歩道の整備を重点的に実施する。
- ② 高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、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、音響式信号機、視覚障害者誘導用ブロック、昇降装置付き立体横断施設、身体障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに改築事業等と併せた電線類の地中化を推進する。音響信号機については、視覚障害者の歩行安全確保のため、道路横断時の方向性がより明確で誘導性が高い擬音式の「異種鳴き交わし方式」への統一を要請する。

また、北近畿タンゴ鉄道宮津線の駅で上下線の分離された駅については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」に基づき、エレベーター等を設置し、身体障害者等の社会参加を積極的に推進する。

- ③ 高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の灯火化・大型化・自発光化・可変化、道路標示の高輝度化等、高齢運転者に見やすくわかりやすい道路標識・路面表示の整備を図る。
- ④ 児童・幼児の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押しボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道の拡充により、通学路、通園路の整備を図り、また、積雪時における除雪に努める。

（3）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化を図り、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・量の状況等地域の実態等に応じ、関係機関と連携の下に効果的な交通規制の実施を促進する。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を促進する。

イ 幹線道路における交通規制

- ① 幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等を勘案しつつ、速度規制、追い越しのための

右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

ウ 事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、事故原因の調査・分析結果を踏まえ、速度規制、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止、歩行者横断禁止等の効果的な交通規制を重点的に促進する。

エ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑える。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に行うため、被災地への車両流入を抑制するとともに、迂回・誘導、広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を促進する。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

人優先の安全・安心な歩行空間の整備に掲げた、自転車走行の安全な道路環境づくりに加えて次の整備を図る。

ア 自転車等の駐車対策については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）」に基づき、施策を推進する。

このため、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に自転車駐車場の整備を推進する。

イ 鉄道の駅周辺等における放置自転車等については、市、道路管理者、鉄道事業者等が適切な連携の下に、駅前広場や市営駐車場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

ウ 自転車利用者に対し、交通社会における責任の自覚を求めため、自転車の点検整備、自転車の安全な乗り方、「道路交通法（昭和35年法律第105号）」、その他の法令の遵守、正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を推進する。

(5) 総合的な駐車対策の推進

ア 秩序ある駐車場の推進

市街地における違法な路上駐車を抑制するため、市内道路及び交通の状況等を把握し、適切な駐車禁止規制を促進する。

イ バリアフリー化のための駐車対策の推進

交通バリアフリー法に基づき、高齢者、身体障害者等の移動が見込まれる道路では、横断歩道上等の違法駐車車両に対する取締りを促進する。

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等について、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員や交

通安全指導員また交通安全協会等との積極的な協力の下に、地域ぐるみで違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(6) 地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、小学校、自治会、地域住民や道路利用者などの主体的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「ヒヤリ地図」を作成するなど、道路利用者が日常感じている意見を広く取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

特に、山間部等においては、沿道の樹木による視界阻害の除去に努め、交通安全に配慮した道路交通環境の整備を図る。

(7) 交通需要マネジメントの推進

過度な自動車利用の抑制と道路交通の円滑化を図るため、バイパス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等に加えて、一人ひとりの交通行動を自発的より環境負荷の小さなものへと誘導するモビリティ・マネジメント施策を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

鉄道、バス等の公共交通機関の整備を支援し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、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る継ぎ目のない公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道・バスの通勤利用を促進する。また、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・豪雪、地震・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することとする。

また、大規模地震の発生時においても、被災地の救援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、市が「京丹後建設業協会」と「京丹后市建設業協栄会」の2団体と締結した「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。

(9) その他の道路交通環境の整備

ア 重大交通事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに警察と連携を密にし、当該箇所の道路交通環境等事故発生の原因について調査し、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図る。

イ 道路使用及び占用の適正化等

① 道路使用及び占用の抑制

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、原則として抑制する方針の下に適正な運用を行う。

また、道路使用及び占用許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導を強化するとともに、歩道上、道路上の電柱等の既設許可物件については、実態調査を行い、必要に応じては占有者に対し厳重な是正と撤去を求める。

② 不法占拠物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占有物件については、強力な取締りによりその排除を行うとともに、不法占有等の防止を図るための啓発活動の実施に努める。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを行う占有工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するため、極力これを抑制するとともに、計画的な占有工事等の施行について合理的な調整を図る。

ウ 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、交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険と認められる場合及び道路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とともに、道路パトロール等により交通の危険となる状況等の早期発見に努める。

エ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、児童の安全な遊び場を確保するため、児童遊園の整備を推進する。

オ 電線類の地中化等の推進

景観の整備、安全で円滑な道路交通や良好な歩行空間の確保等を図るため、従来の地中化方式よりもコンパクトで低コストな電線共同溝等による電線類の地中化を推進する。

また、市民の理解を得た上で、道路地内の電柱の民地移転を促進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、「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、幼児から高齢者に至るまで、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、高齢者に対しては、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても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、自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、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の理解を徹底させるよう、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業・事業所や市交通安全指導員・自転車安全利用推進員の協力も得ながら、各年齢層の特性に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。

特に、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。その際には、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」(平成19年京都府条例第50号)に基づき、関係機関と連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努めるとともに、京丹後市交通安全計画等の周知に努め、自転車を安全に利用する気運の高揚を図る。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定された学校安全計画を踏まえ、児童生徒等に対する登下校を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動については、京丹後市交通安全対策協議会をはじめ関係機関、団体等、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの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教職員や行政機関の職員の指導力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、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とともに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努める。

(1) 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

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、日常生活において交通安全のきまりを理解し、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交通安全指導員が交通教室等を通して修得させることを目標とする。

- ① 幼稚園・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・保育活動を通して交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。
- ② 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

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。

- ① 小学校においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科や道徳、総合的な学習の時間、学級活動・児童会活動・学校行事等の学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、交通ルールの意味及び必要性等について交通安全教育の推進に努める。
- ② 小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、児童に対して自転車運転免許証を交付する自転車教室の実施等による参加・体験・実践型の交通安全教育の実施、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等の実施に努める。
- ③ 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

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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科、道徳、総合的な学習の時間、学級活動・生徒会活動・学校行事等の学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、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、応急手当等の交通安全教育の推進に努める。

エ 高校生に対する交通安全教育

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。

高等学校においては、関係機関・団体等と連携、協力を図りながら、各教科、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、自動車等の特性、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、生徒の多くが近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、学校、家庭、地域社会等と連携を図りながら、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の充実を図る。

オ 成人に対する交通安全教育

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促進し、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

- ① 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。
- ② 社会人を対象とした学級・講座などにおける交通安全教育の実施など、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推進するとともに、関係機関・団体における実践活動を促進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解させるとともに、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必要な実践的技能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。

- ① 高齢者に対する交通安全教育を効果的なものとするため、教材・教具等の充実に努めるとともに、歩行シミュレーター等の活用等による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に促進する。
- ② 関係機関、ボランティア団体、福祉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促進する。
- ③ 高齢者の事故実態に応じた具体的な指導と併せて、反射材の活用等交通安全用品の普及に努める。
- ④ 家庭において適切な助言等が行われるよう、家庭の交通安全意識の高揚や家庭の中での話し合いによる交通安全普及啓発の促進に努める。
- ⑤ 高齢運転者の交通事故の状況を詳細に分析するなどして、適正検査の充実方策の見直し、検討を行う。

(2) 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づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みにより市民自らの交通安全に対する意識改革を推進するため、市民交通安全の日（仮称）を定めることを検討するなど、本市交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、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、重点目標を広く住

民に周知し、住民が参加できる交通安全運動の充実・発展に努める。

特に、交通死亡事故の多発時等の緊急時においては、「交通死亡事故多発警報、交通死亡事故多発非常事態宣言」を発令し、市、警察及び関係機関・団体が連携、協力し、総合的かつ集中的な取り組みを実施する。

イ 自転車の安全利用の推進

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」(平成19年京都府条例第50号)に基づき、自転車に関する事故の防止、自転車の秩序ある利用の推進及び自転車を安全かつ快適に利用できる環境の形成に努める。

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を周知するとともに、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車も、加害者となる側面を有しており、自転車利用者には、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、そうした意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の前照灯等の早めの点灯の推奨、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するほか、携帯電話やイヤホン、ヘッドホンを使用しながらの運転をしないなどの遵守事項が徹底されるよう広報・啓発等を実施する。

① 自転車の点検整備の促進

交通安全教育、街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける気運を醸成する。

② 自転車損害保険等の普及の促進

自転車事故による被害者の救済に資するため、TSマーク付帯保険(運営:財団法人日本交通管理技術協会)、自動車保険及び一般の傷害保険並びに火災保険等に付帯される保険など自転車損害保険等の普及に努める。

③ 乗車用ヘルメットの着用促進

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」(平成19年京都府条例第50号)及び「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、自転車に同乗する幼児すべてに乗車用ヘルメットの着用がなされるよう、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について幼稚園等と連携した保護者向け広報・啓発を推進するとともに、街頭においては幼児向け自転車用ヘルメットの着用指導を徹底する。

自転車に乗車する児童についても、積極的に乗車用ヘルメットの着用促進を図るとともに、SGマーク(運営:財団法人製品安全協会)の表示のある乗車用ヘルメットの普及を促進する。

ウ 全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底等

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用者が高い比率を占めていることから、シートベルト及びチャイルドシートの効果及び正しい着用方法についての理解を求め、全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底を図る。

このため、「府域一斉シートベルト・チャイルドシート着用推進街頭啓発活動」等を通じて、関係機関・団体等と連携して普及啓発活動を展開し、シートベルト・チャイルドシートの着用推進を図り、正しい着用の普及啓発に努める。

エ 反射材用品の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト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、歩行中の交通事故死者数の中で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。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である。この悲惨な交通事故の要因となる飲酒運転の根絶を図るため、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に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「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。

カ 走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性に関する広報啓発

交通安全運動等の機会を捉え、走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性について、具体的な事故事例等を紹介するなどして周知徹底を図る。

キ 交通の安全に関する広報の推進

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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ため、交通の安全に関する広報について、関係機関、団体等との緊密な連携の下、広報紙、ケーブルテレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の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等実効の上がる広報活動を推進する。

ク その他の普及啓発活動の推進

① 高齢者の交通事故を防止するため、他の年齢層に高齢者の特性についての理解を求めるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識の

高揚を図る。

(3) 交通の安全に関する民間団体の主体的活動の推進等

民間団体における指導者養成や啓発行事等の交通安全活動に対し、支援並びに交通安全活動に必要な資料、情報の提供を行い、交通安全運動に自主的に取り組む体制の整備を促す。

また、地域団体、事業所については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動や交通事故防止府民運動等の機会を利用して協力を依頼する。

さらに、交通の安全は、市民一人ひとりの安全意識に支えられていることから、行政と市民の協力・連携による交通安全対策を推進する。

(4) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、地域の安心・安全に関わる様々な団体が、交番や駐在所を核に、警察・行政と連携を取りながら地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む「府民協働防犯ステーション」等を活用して、警察署、保護者、教師、地域等が一体となって交通安全活動に取り組むよう住民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

(1) 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、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育の充実に図る。

ア 二輪車安全運転対策の促進

二輪車運転者に対する安全教育を充実・強化するため、危険予測と安全運転、危険箇所の模擬走行体験など、現実の交通に即した自動二輪車安全運転講習及び原動機付自転車等安全技能講習の促進に努める。

イ 高齢運転者対策の充実

① 高齢者に対する教育の充実

地域の交通実態に応じた講習内容の充実に努めるなど、より効果的な高齢者講習の実施に努める。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果

に基づくきめ細かな教育に努めるとともに、その実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

② 運転免許証自主返納制度等の普及促進（表：8-3）

運転免許証を自主返納した者の支援のため、身分証明書となる住民基本台帳カード及び北近畿タンゴ鉄道シルバー全線定期券の無料交付を行う「高齢者運転免許証自主返納支援事業」の普及を図ることで、高齢者の公共交通機関利用の促進を図る。

③ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢者に対して、加齢に伴い生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあることを認識させ、運転時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。

（2）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を充実し、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の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制の充実、安全運転管理業務の徹底を図る。

（3）自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

自動車運送事業者等に対して、運行管理の徹底を図るため、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を関係機関に要請する。

（4）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とともに、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、運転者に対する健康管理、交通労働災害防止と安全意識の高揚等の啓発に努める。

（5）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、CATV網ケーブルネットワーク整備等新たな情報通信技術の活用を図りつつ、道路標識・道路交通情報版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、大雪等の自然現象に関する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

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策を呼びかけることで、できる限り交通事故の未然防止を図る。

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、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、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、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 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図る。

特に、本市における交通事故は、国道178号・国道312号・国道482号や府道をはじめ、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促進する。

また、自転車利用者による飲酒、無灯火、二人乗り、信号無視、並走、一時不停違反に対し、積極的に指導警告を行う。

(2) 暴走族対策の強化

暴走行為等による道路交通の危険や騒音等、市民の安全かつ平穏な日常生活に重大な影響を与えている暴走族等に対し、「京都府暴走族等の追放の促進に関する条例」に沿って「暴走族等を許さない社会環境づくり会」の関係機関・団体等が連携し、効果的な暴走族対策を促進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年への指導の充実を図るため、京丹後市交通安全対策協議会の活動を中心に、自治会や関係団体、車両販売店等の理解と協力を求め、積極的な広報活動を行うとともに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に鑑み、教育委員会、青少年育成団体等と連携し、家庭、学校、職場、地

域等において、青少年が暴走族に加入しないよう適切な指導活動を推進する。

イ 暴走族等を許さない社会環境づくり

暴走族等の集結場所として利用されやすい駐車場等の管理の徹底を図るとともに、自治会・関係機関・団体等の協力により、集結や暴走行為をさせないための環境づくりを推進する。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの強化

集団暴走行為、爆音・暴走行為等の悪質事犯の検挙・補導、解散に向けた指導、不正改造車の取締り等の強化を関係機関に強く要請する。

エ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長する車両部品の販売自粛を促進するとともに、整備事業者等に対する指導を強化する。

また、警察等関係機関と連携して不正改造車両の取締りの強化と併せて、改造を行った者及び改造車両を使用した者に対する責任追及を徹底する。

6 救助・救急体制等の整備（資料：表4、表5、表6、表7-1、表7-2）

（1）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助・救急活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に止めるため、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 救急事故現場及び搬送途上における応急措置等の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の養成・配置等の促進、高規格救急自動車の整備・拡充、一般の救急隊員の行う応急処置等の充実、救急現場及び搬送途上における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措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。

ウ 集団救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関の連絡体制の整備及び集団救助・救急訓練の実施等、集団救助・救急体制の整備を促進する。

また、土砂崩れ等による負傷者の救助体制については、一刻も早い救急処置を実施するため、事故現場における救出活動に即応できるよう、重機等を所有する事業所等の協力を得て救出活動を実施し、負傷者の救命を図るとともに被害を最小限に止める救助体制の整備を図る。

エ 救助・救急設備等の整備及びドクターヘリ運用の推進

救助工作車、救助用資機材、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。

また、交通事情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、関西広域連合で運航実施しているドクターヘリの運用により、緊急により専門的で高度な治療を要する患者の搬送を積極的に推進する。また、京都府広域消防相互応援協定に基づいて、24時間運用が始まった京都市消防ヘリコプターでの救助活動や緊急に高度な治療を要する患者の遠隔病院への搬送にも活用していく。

オ 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ける応急措置の高度化に対応する救助・救急隊員の養成と資質の向上を図るため、救急隊員の実習受入機関である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。

カ 救急業務の高度化

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措置）の向上のため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備に努め、救急医療施設における救急救命士の実地訓練など、教育訓練の充実を一層促進して、救急救命士の資質の向上を図る。

キ 応急手当の普及

- ① 消防機関、保健所、医療機関その他関係機関団体等が連携して、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて市民に対する応急手当の知識及び技術の普及啓発を推進する。
- ② 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手当に関する知識・技術の普及に努める。
- ③ 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について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習やAEDの知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。
- ④ 救命講習会を開催し、AEDを活用した心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発を行うなど、AEDの市内公共施設の設置促進と使用方法の研修充実に努める。

(2) 救急医療体制の整備

京都府が主体となって推進する「健やか長寿の京都ビジョン（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。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保と協力関係の確保等

救急医療機関への迅速、円滑な収容を確保するため、消防法（昭和23年7月24日法律第186号）に基づき平成22年12月に京都府によって「傷病者の搬送及び受け入れ

に関する実施基準」が策定され、救命救急の観点から医療圏単位による適切な救急病院の選定が図れることとなった。これによって一層の救急医療機関と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。

また、ドクターヘリについては、関西広域連合による円滑な共同運航が図られるよう、情報の共有等について、基地病院の公立豊岡病院を中心に関係機関相互の協力連絡体制を強化する。

7 交通事故被害者対策等の充実

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ等に注意するよう市民に広報し、無保険（無共済）車両の運行防止の徹底を図る。

(2) 交通事故被害者対策の充実（資料：表11）

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が行う交通遺児等に対する生活資金貸し付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等、交通遺児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について広報する。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故の状況と交通安全対策の今後の方向

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。

こうした状況を踏まえ、運航事業者である北近畿タンゴ鉄道と一体となって、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強力に促進することにより、乗客・乗員の死者数ゼロの継続及び運転事故全体の減少を目指すものとする。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

ア 鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設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の基礎を構築する必要があるため、鉄道事業者による安全対策の促進を図る。鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。

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推進する。

イ 駅施設等については、高齢者、身体障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

2 鉄道構造物の耐震性の強化

耐震対策が必要な橋梁やトンネルについては、鉄道構造物の耐震性の強化を促進する。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道事故の約80%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、鉄道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ることから、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。このため、鉄道事業者との連携の下、安全に関する知識を利用者等に的確に提供するため、鉄道の安全に関する正しい知識の普及を促進する。

4 鉄道の安全な運行の確保

列車の運行管理の改善及び駅員等の資質の向上

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、事故の発生等の

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。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の状況と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は、長期的には減少傾向にある一方で、市内における北近畿タンゴ鉄道宮津線の踏切事故は、平成22年度こそ0件であったが、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。

第2節 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、自動車が通行する踏切道で、幅員が接続する道路の幅員よりも狭いものや踏切道の舗装が悪いもの等については、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（資料：表10）

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、迂回路の状況等を勘案し、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。

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、踏切道予告標の設置を進めるとともに、関係機関との連携の下に車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導・取締り等を促進する。

また、踏切事故の原因は、自動車等の直前横断、無謀運行、運転操作の誤りなど道路通行側に起因するものが多いことに鑑み、関係機関・団体等の連携による「踏切事故防止キャンペーン」を実施するなどして、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対して、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作や発炎筒の操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を促進する。

第4章 海上交通の安全

第1節 海難等のない社会を目指して

1 京丹後市の沿岸海域を巡る現状（資料：表12）

日本海に面する本市の沿岸海域には、京都府の管轄する1港湾及び1漁港と本市が管轄する12の漁港があり、住民の暮らしを支える漁業活動が活発に行われ、加えて、マリレジャーも活発である。

また、近年では、漁船を遊覧船として使用する観光的事業も実施されており、本市の沿岸海域には多数の船が海上を航行している状況にある。

このような中、海上における船舶の事故である船舶海難が発生すれば、尊い人命を失う危険性が高いことはもちろん、本市の産業活動に影響を及ぼす可能性もあることから、船舶海難の発生を未然に防止することを第一とし、船舶海難が発生した場合には、第八管区海上保安本部をはじめ、漁業協同組合、日本水難救済会マリレスキー網野救難所等の協力も得ながら、乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を行うなど、船舶海難等のない社会を目指した海上交通の安全対策を推進する必要がある。

2 第八管区海上保安本部における船舶海難の発生状況

第八管区海上保安本部における平成22年の船舶海難の特徴は、次のとおりとなっている。

(1) 用途別船舶海難隻数

本市沿岸海域を管轄する第八管区海上保安部における平成22年の海上事故の発生状況は、船舶隻数145隻で、前年より3隻増加している。

用途別に見ると、プレジャーボート71隻、漁船48隻、遊漁船15隻、貨物船6隻、タンカー2隻、旅客船1隻、その他2隻となった。

ア プレジャーボート海難の特徴

プレジャーボート海難71隻について見ると、機関故障21隻とバッテリー過放電や燃料欠乏等による運航障害は10隻で約4割を占めており、その内の約5割が機関の「整備不良」や「取扱不注意」による。

イ 漁船海難の特徴

漁船海難48隻について見ると、衝突11隻と乗揚げ4隻で約4割を占めており、その内の約8割が「見張り不十分」や「居眠り」による。

(2) 船舶海難に伴う死亡・行方不明者数

船舶海難に伴う死亡・行方不明者数は1人で、前年に比べ7人減少した。なお、京丹後市海域においては0人であった。(※)用途は漁船によるものであり、気象海象不注意によ

(※)京丹後市海域における船舶海難の死亡・行方不明者数については、特別に舞鶴海上保安本部に協力いただき、本市海域内における当該人数を記載したものです。

り転覆したものが1隻1人となった。

3 交通安全計画における目標

【数値目標】船舶海難発生数ゼロ 死者・行方不明者ゼロ（京丹後市海域）

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強力に促進することにより、平成27年度までの年間の船舶海難による死者・行方不明者数をゼロ人とすることを目指す。

第2節 講じようとする施策

1 海上交通の安全に関する知識の普及

海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、旅客、マリレジャー愛好者一人ひとりの海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、関係機関と協力してあらゆる機会を通じて海難防止の意識啓発や知識の普及に努める。

2 小型船舶等の安全対策の促進

小型船舶等による海難は、船舶海難全体の大半を占め、その防止を図るためには、マリレジャー愛好者、漁業関係者の安全意識を高めることに加え、安全に運航できる環境の整備及び救助体制の強化が必要不可欠である。

また、小型船だまり、マリーナ等の整備を促進するとともに、救命胴衣の着用の推進、ヘリコプターの活用等による救助体制の強化を促進する。

更に、プレジャーボート等小型船舶が本市内の河川・港湾等の公共の水域に放置や無許可で係留されており、漁船の航行や災害時の安全面等で問題が生じる恐れがあることから、河川や港湾の管理者である京都府等の関係機関と協力し、取り締まり強化などの不法係留の対策強化を促進する。

3 漁船の安全対策の促進

漁船による海難は、見張り不十分等の運航の過誤や機関取扱不良といった人為的要因によるものが大半を占めていることから、漁業協同組合等に対し出漁前の整備点検、見張りの励行、気象情報の的確な把握など漁船の安全対策の履行を要請する。

4 水上オートバイの安全対策の促進

水上オートバイの事故を防止するためには、マリレジャー愛好者自らが安全意識を持つことが重要であるため、水上オートバイの安全対策の強化を促進する。また、港湾や海水浴場における水上オートバイの暴走行為等の禁止などを規定した条例制定について検討する。

参 考 资 料