

第4次京丹後市交通安全計画（案）

（平成28年度～32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、3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、近年では、5年連続して事故発生件数、負傷者数が減少し、着実な成果を上げてきたところであるが、平成23年から平成27年の5年間に14の方が交通事故で亡くなられたことが、大変残念な結果となった。

また、山陰近畿自動車道・野田川大宮道路（京丹後大宮IC）の整備に伴い、市外からの流入自動車数は増加することが予想されるため、より一層「クルマ社会」となり、交通事故発生の増加が推測される。

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10次京都府交通安全計画」に基づき、市内における「第3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2次京丹後市総合計画」の実現のための長期ビジョンである「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、京都府、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28年度から32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4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
第1章 道路交通の安全	
第1節 道路交通事故のない京丹後市を目指して	
1 道路交通事故のない京丹後市を目指して	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	5
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	8
第3節 道路交通の安全について	
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	8
(1) 交通事故による被害者を減らすために重点的に対応すべき事項	8
ア 高齢者及び子どもの安全確保	8
イ 歩行者及び自転車の安全確保	9
ウ 生活道路における安全確保	10
(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	11
ア 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	11
イ 地域ぐるみの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・子どもの安心・安全な歩行空間の整備	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	13
オ 歩行者空間のバリアフリー化	13
カ 効果的な交通規制の推進	13
キ 自転車利用環境の総合的整備	14
ク 交通需要マネジメントの推進	14
ケ 災害に備えた道路交通環境の整備	14
コ 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	15
ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	19
イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
ウ 自転車の安全利用の推進	20
エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21
オ 住民の参加・協働の推進	21
(3) 安全運転の確保	21
ア 運転者教育等の充実	21
イ 二輪車安全運転対策の促進	22
ウ 高齢運転者対策の充実	22
エ 安全運転管理の推進	23
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	23
カ 交通労働災害の防止等	23
キ 道路交通に関連する情報の充実	23
(4) 車両の安全性の確保	23
(5) 道路交通秩序の維持	23
ア 交通の指導取締りの強化等	23
イ 暴走行為対策の推進	24
(6) 救助・救急活動の充実	25
ア 救助体制の整備・拡充	25
イ 救急医療体制の整備	27
ウ 救急関係機関の協力関係の確保等	27
(7) 被害者支援の充実と推進	28
ア 無保険(無共済)車両対策の徹底	29
イ 交通事故被害者対策の充実	29

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	30
(1) 鉄道事故の状況	30
(2) 近年の運転事故の特徴	31
2 交通安全計画における目標	31

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	31
2 講じようとする施策	31
(1) 鉄道交通環境の整備	31
ア 鉄道施設等の安全性の向上	31
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	32

(3) 鉄道の安全な運行の確保	32
(4) 被害者支援の推進	32
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	33
(1) 踏切事故の状況	33
(2) 近年の踏切事故の特徴	33
2 交通安全計画における目標	34
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	34
2 講じようとする施策	34
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進	34
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	34
(3) 踏切道の統廃合の促進	34
(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	35
参考資料	36

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
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
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
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致し、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を図るものとする。

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 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところであるが、今後、全ての分野において、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は、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術の積極的活用や情報の普及活動を促進する。

4 「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、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、強力で推進することとする。

(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、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、不断の技術開発により、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、車両の安全性等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（一般国道や主要地方道等）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。

5 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、安心して安全な交通社会を構築していくためには、情報の活用が重要である。

特に、ICTの活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それらによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）の取組等の充実を図ることが重要である。

6 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、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。

7 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施策を推進することはもとより、それぞれが責任を担いつつ、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。

8 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を相互に有機的に連携させ、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、自動車交通総量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組を行う。

9 公共交通機関等における一層の安全の確保

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。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない京丹後市を目指して

1 道路交通事故のない京丹後市を目指して

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指すため、市域においては、「第3次京丹後市交通安全計画」に基づき、「人優先」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・団体が連携し、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、交通事故防止等の各種の活動に取り組んだ。

しかし、第3次計画では「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」ことを目標としていたが、14人のかけがえのない命が交通事故で絶たれる結果となった。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、市民すべての願いである安全で安心な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を更にきめ細かくして着実に推進していくことが必要である。

2 歩行者の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、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を組合せた交通安全対策の推進が重要である。

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り、その環境づくりが必要である。

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

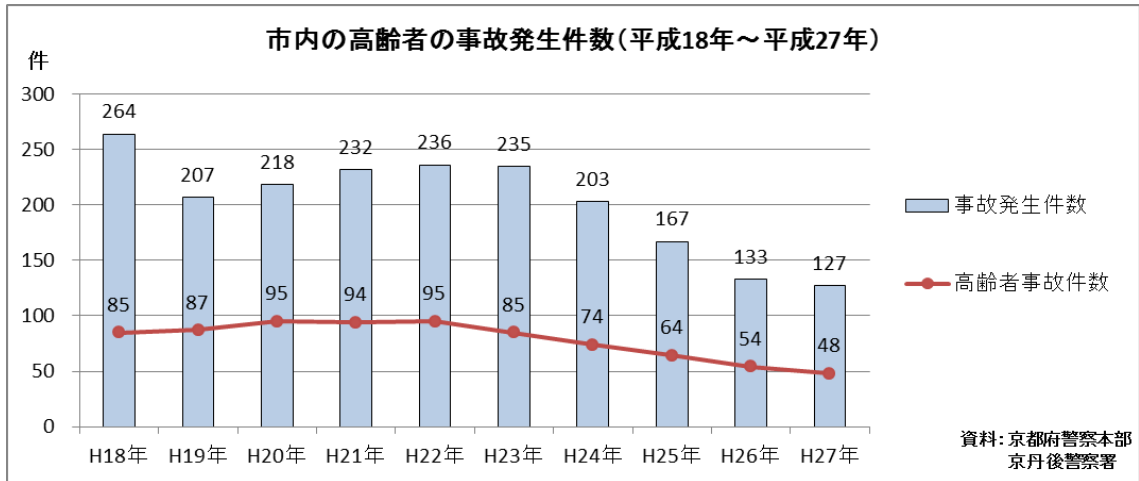
(1) 道路交通事故の現状

平成27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127件、負傷者数156人であり、平成22年をピークとして年々減少傾向にあり、様々な交通安全対策を行ったことによるものと推測される。

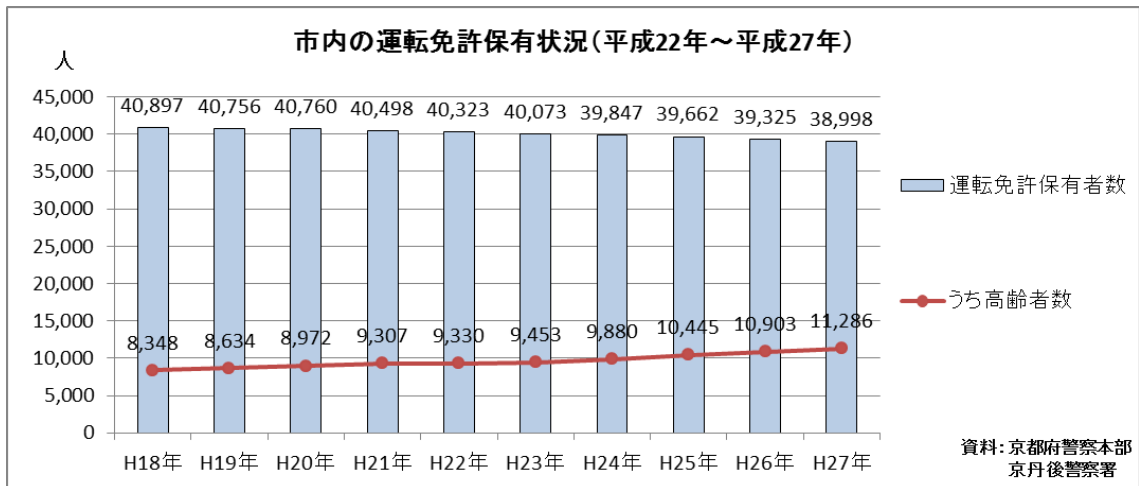
また、死者数においては、平成18年から平成22年の35人に比して、平成23年から平成27年では14人であり、21人減少した結果となっているが「限りなくゼロ」の目標を達成することができなかったことが、非常に残念な結果となった。



- ① 時間帯別は、16～18時(24件)、10～12時(21件)、18～20時(20件)。
- ② 週明けの月曜日に交通事故が多発(27件)。
- ③ 国道312号・国道178号・国道482号、府道網野峰山線が多発路線(61件)。
- ④ 町別では、峰山町域、大宮町域、網野町域の順に多発。
- ⑤ 事故の原因は、脇見運転による追突事故(46件)が最も多く、特に国道312号(峰山町新町～大宮町周積)の店舗等が密集している路線で多発。
- ⑥ 人身事故までは至っていないが、店舗駐車場内での物損事故が多発。



- ① 高齢者が関係する府内の平均事故率は約 15%に対して、本市の事故率は約 40%であり、高齢者が関係する事故率が非常に高い。
- ② 高齢者が加害者となっているケースも多くなっている。



- ① 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。
- (2) 道路交通事故の見通し

本市の高齢化率は、平成 32 年には 37.1%（推計値、平成 28 年：35.4%）まで上昇することが予想され、道路環境整備（山陰近畿自動車道・野田川大宮道路）等に伴う市外からの流入自動車の増加や、道路交通の量的拡大に加え、更に高齢者が当事者となる交通事故の発生が懸念される。

【道路の現況】

平成 28 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	192,429	175,591	178	5,121	17	11,697	2	20
	計	4	192,429	175,591	178	5,121	17	11,697	2	20
府道	主要地方道	12	163,868	161,704	146	2,096	0	0	7	68
	一般府道	51	255,535	252,333	208	2,670	3	492	5	40
	計	63	419,403	414,037	354	4,766	3	492	12	108
国・府道計 (府管理道路)		67	611,832	589,628	532	9,887	20	12,189	14	128
市道		2,801	1,208,457	1,200,598	869	7,566	2	293	32	229

資料：丹後土木事務所「丹後土木事務所管内」、市管理課

【主要道路の交通量の推移】

路線名	道路種別	観測位置	自動車交通量 (台/12 時間)				伸び率 (H27/H22)
			平成 11 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	
国道 178 号	一般国道	網野町網野	7,730	7,531	7,275	7,289	100.2%
国道 312 号	一般国道	大宮町河辺	12,133	13,699	13,206	13,410	101.5%
国道 482 号	一般国道	峰山町荒山	5,901	9,108	9,723	10,586	108.9%
網野峰山線	主要地方道	峰山町赤坂	7,300	6,423	6,977	6,970	99.9%
網野久美浜線	主要地方道	網野町郷	869	734	708	694	98.0%
香美久美浜線	主要地方道	久美浜町西浜	2,164	1,733	1,785	1,887	105.7%
久美浜湊宮浦明線	主要地方道	久美浜町湊宮	1,712	1,446	1,396	1,407	100.8%
網野岩滝線	主要地方道	網野町島津	4,106	4,463	4,327	4,758	110.0%
浜詰岩滝線	一般府道	網野町浅茂川	3,061	3,226	2,493	1,961	78.7%

資料：丹後土木事務所

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（平成 28 年度～平成 32 年度）では、「平成 32 年までに年間の 24 時間交通事故死者数 2,500 人以下、交通事故死傷者数 50 万人以下」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 10 次京都府交通安全計画（平成 28 年度～平成 32 年度）では、「平成 32 年までに年間の 24 時間交通事故死者数 50 人以下、交通事故死傷者数 8,500 人以下」とする目標が設定されていることから、近年の交通事故死者数、死傷者数を基準として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 10 次交通安全計画」	府 「第 10 次交通安全計画」	市 「第 4 次交通安全計画」
死者数 (24h)	2,500 人以下	50 人以下	0 人
死傷者数	50 万人以下	8,500 人以下	前年以下 (H27 : 156 人)
事故発生件数	設定なし	設定なし	前年以下 (H27 : 127 件)

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

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

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、脇見運転、安全不確認、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する交通事故の割合は相対的に高くなっているとともに、携帯電話等の操作による自動車運転中や歩行中の危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、交通事故に関する情報の収集、分析を高度化し、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。

このような観点から、7つの柱からなる「(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」により、交通安全対策を実施する。

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評価を行い、次期の対策に反映させることが必要である。

ア 高齢者及び子どもの安全確保

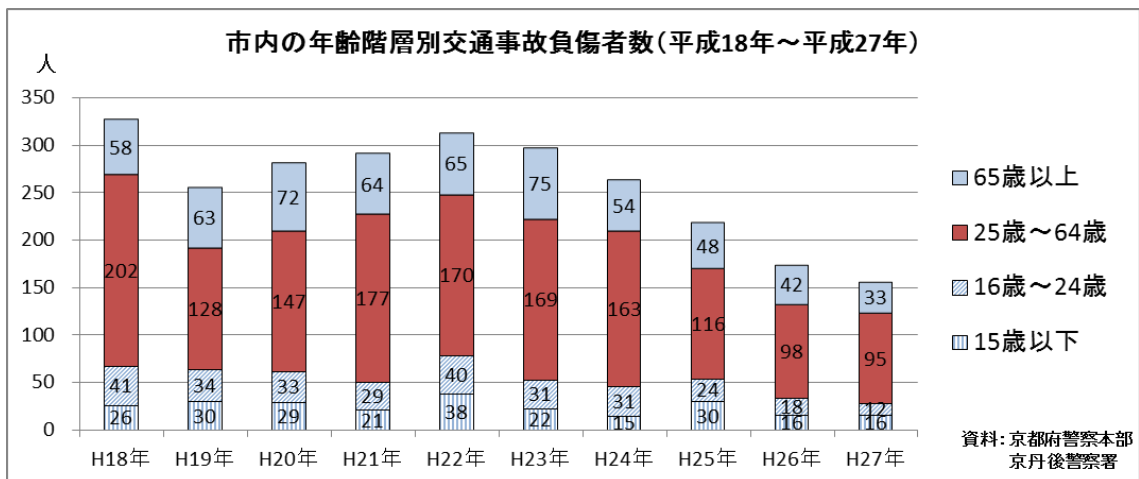
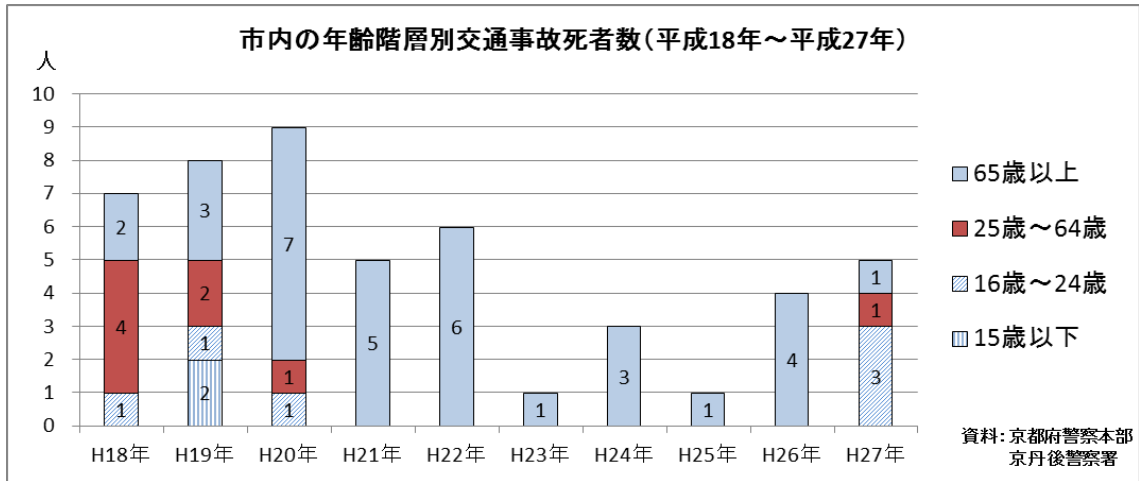
交通事故死者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、今後も一層の高齢化の進行が予想されること等から、高齢者が安心して外出し、安全に移動でき

る交通社会の形成が必要である。

このため、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、それぞれの交通行動に応じた対策を構築すべきである。また、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携した諸対策を実施していくことや、地域における見守り活動などを通じ生活に密着した交通安全活動を充実させることなど、総合的な交通安全対策を推進することが重要である。

また、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすい生活環境を設計する考え方にに基づき、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。

さらに、子どもを交通事故から守るため、通学路等において、歩道等の歩行空間の確保を積極的に推進するとともに、子どもが自ら安全行動と危険回避行動を取ることができる能力を身につけさせる交通安全教育を行う必要がある。



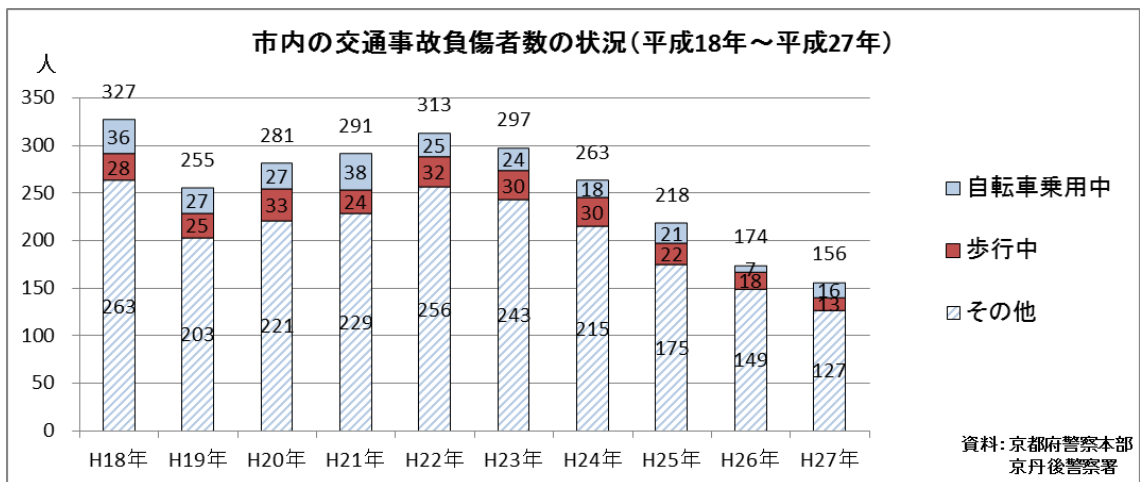
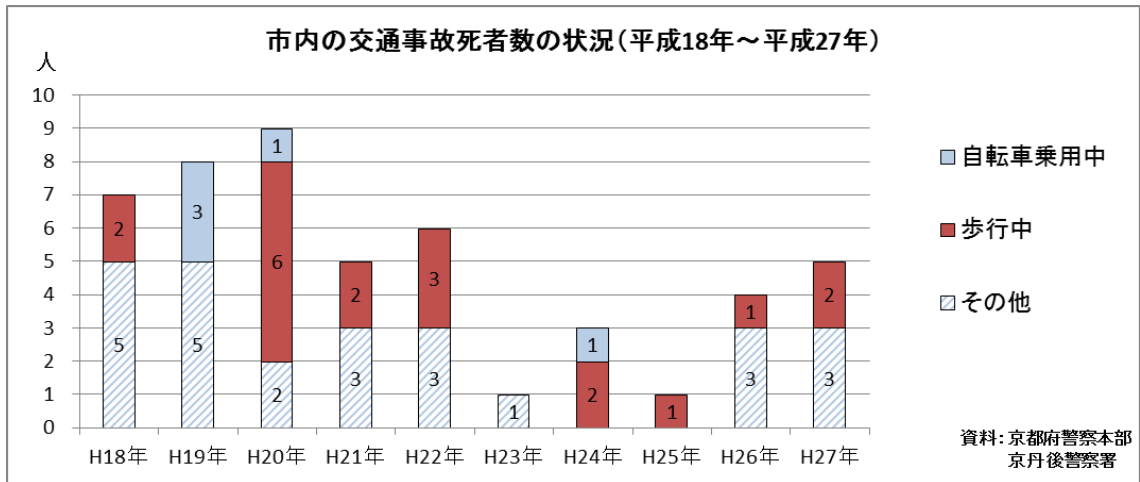
イ 歩行者及び自転車の安全確保

過去5年間で発生した交通事故死者数に占める約4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。その現状を踏まえ、安全で安心な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、市街地の幹線道路等において歩道の整備等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整備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りやすい一方で、歩行者等に衝突した場合には加害者となりやすいため、自転車運転時の速度制限(MAX20)を推進し、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。



ウ 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用し、特に、高齢者の歩行中の死亡事故が多い生活圏での道路において、「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、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえつつ、生活道路を対象とした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、安全な走行方法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通過交通として生活道路を走行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。

また、本対策を一層推進するためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であるとともに、対策の検討や関係者間での合意形成における中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となることから、関係機関との連携を図りつつ人材育成への環境作りにも取り組む必要がある。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

ア 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、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、近年、相対的にその割合が高くなっていることから、これまでの対策では抑止が困難であった交通事故については、発生地域、場所、形態等の情報に基づき多角的に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施し、交通事故減少の定着化を図っていく。

イ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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、ケーブルテレビや広報誌等の各種媒体を通じて、交通事故の実態を正確に周知することにより、これまで以上に地域住民の交通安全対策に関する意識をより一層高めるとともに、地域における安全で安心な交通社会の形成は、自らの問題として積極的な参加を求めるなど、地域住民の安全意識の醸成を図る必要がある。

このため、特に交通死亡事故等が多発した場合においては、「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発令し、広く市民への周知に努め、地域住民が、関係機関と連携を強化し、交通安全の一翼を担う存在となるよう協働した活動を推進する。

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、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必要がある。

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、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、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の強化を図っていくものとする。

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。

平成 24 年には、京都市東山区祇園や亀岡市において悲惨な重大交通事故が発生していることから、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。

(7) 通学路等における交通安全の確保

通学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、幼稚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、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。

(4) 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、乱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。

(7) 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防止対策を推進する。

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、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・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、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。
- 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。

(7) 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。

(4) 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。その際、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。

(5) 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、進捗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 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的な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。

カ 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、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となっているかどうか等、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。

キ 自転車利用環境の総合的整備

(7) 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、乗用車から自転車への転換を促進する。また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、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等の自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

(イ) 自転車等の駐車対策の推進

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。

(ロ) 駅周辺等における放置自転車対策等

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。

ク 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って、交通行動を自発的に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。

また、公共交通機関利用の促進するため、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。

ケ 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪及び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、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。

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、「京丹後建設業協会」「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。

コ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(7) 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、冬期積雪・凍結路面对策として除雪優先区間の設定、早めの通行止めによる適時適切な除雪の実施や、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・凍結防止剤散布、チェーン着脱場等の整備を推進する。

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、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いる。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、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、交通事故被害者等と同じ目線に立って、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）に沿って、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、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、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や、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、各年齢層の発達段階や利用実態に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。

特に、自転車を利用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、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。

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ぐるみの活動が推進されるよう促す。特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、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、親子3世代が交通安全をテーマに交流する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・評価を行い必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(7) 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 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、学校の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や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び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。

(ロ) 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、歩行者としての心得、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、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、スケアード・ストレイト方式などによる交通安全教室を実施するほか、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。

(ハ) 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自転車の安全な利用、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、運転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、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。
- c 地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア団体等による啓発活動や、家庭で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。

(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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、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、身近な場所における教育機会の提供、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、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交通安全教育を推進する。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、増加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。



イ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(7) 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) 後部座席を含めた全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、後部座席を含めた全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。

(ロ) 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、幼稚園、保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

(イ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や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、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。

(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・危険な犯罪行為である。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違法性、飲酒事故を起こした時の社会的責任や代償の大きさ等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。

(カ) 危険ドラッグ対策の推進

近年、危険ドラッグ使用が原因と思われる事故が発生し、大きな社会問題となっているため、危険ドラッグの危険性・有害性に関し普及啓発を図る。

(キ) 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、ケーブルテレビ、ラジオ放送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、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。

(ク) 前照灯（ハイビーム）運転の推進

夕暮れ時から夜間時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）運転を推進する。

ウ 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）及び京都府自転車安全利用促進計画に基づき、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ことや交通マナーを実践しなければならないことを理解させるとともに、自転車運転者講習制度について、積極的な広報啓発等を実施して自転車の交通ルール・マナーを広く浸透させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五

則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用するなど、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のほか、携帯電話等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用した場合の周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、そ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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を促進する。

その他、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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促す。また、幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車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に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

エ 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。そのため、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。

オ 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市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、交通安全思想の普及徹底に当たっては、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、行政、関係団体、地域等が一体となって交通安全活動への市民参加・協働を積極的に進める。

(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促進に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

(7) 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や、認知機能検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、合理化・高度化を図り、より効果的な高齢者講習の実施に努める。

(4) 臨時適正検査等の確実な実施

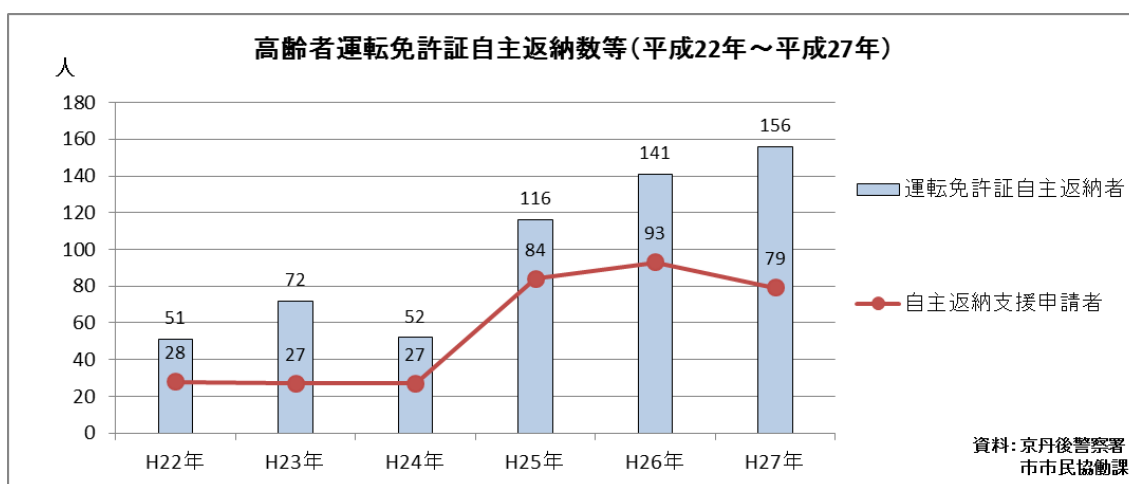
認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

(7) 高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の活用

高齢者に対して、加齢に伴い生ずる身体機能の変化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、高齢運転者マークの積極的な使用の促進を図る。

(1) 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」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において、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全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

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた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

(7) 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。

(4) 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

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、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、迷惑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

(7) 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、市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会の活動を中心に、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、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、青少年が暴走集団等に参加しないよう適切な指導活動を推進する。

(4) 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。

(7) 暴走行為等に対する指導取締りの推進

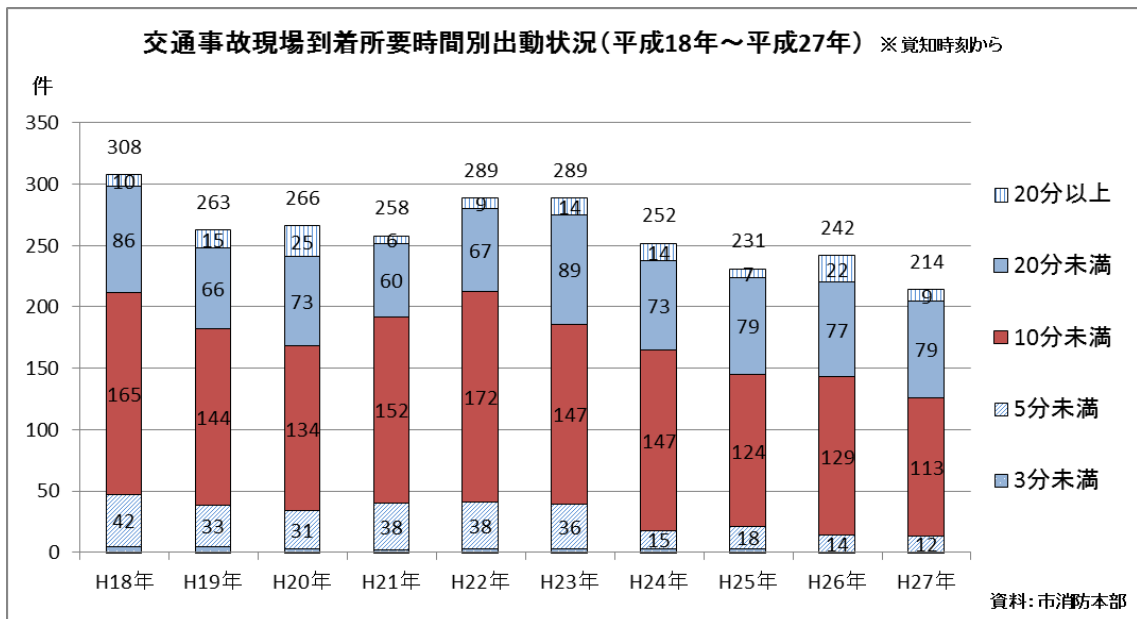
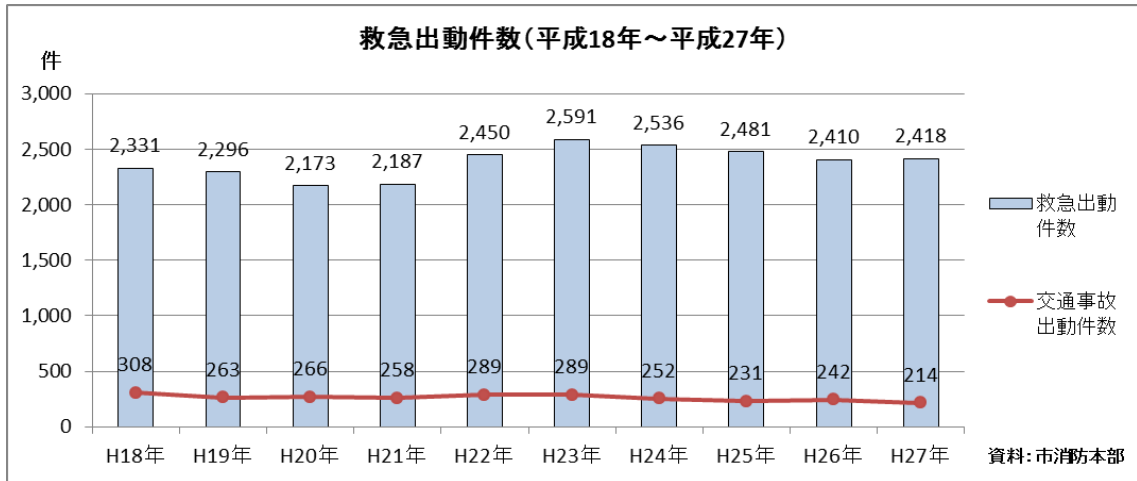
集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯の検挙・補導、解散に向けた指導、不正改造車の取締り等の強化を関係機関に強く要請する。

(1) 車両の不正改造の防止

集団暴走行為に使用されるおそれのある車両改造や修理に応じない等の営業上の自主的努力を求める。

(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、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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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

(7) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び交通事故の種類・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) 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

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、できるだけ早期に心臓マッサージを含む心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた人により、AEDの使用も含めた応急手当等が一般に行われるよ

うにする必要がある。

- a 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。
- 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・技術の普及に努める。
- 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。
- d 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。

(ウ) 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、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備とともに、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訓練など、教育訓練の充実を一層促進し、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。

【救急救命士資格取得者数】

～平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	合計
21 人	1 人	3 人	0 人	2 人	1 人	28 人

資料：市消防本部

(イ) 救助・救急用資機材の整備の推進

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。

(オ) 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動状況（平成27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
110	26	5	3	—	—	3	27	5	1	24	—	2	81	1

資料：市消防本部

(カ) 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「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。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

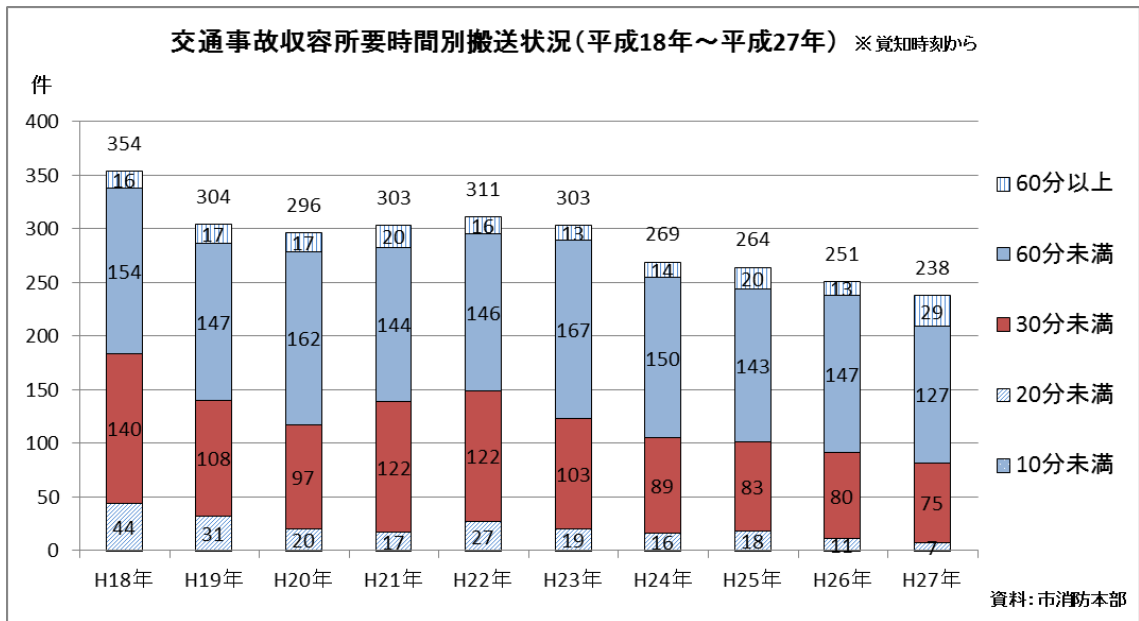
(ア) 救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

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。

(イ) 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

救急現場・搬送途上における救急医療の充実を図るため、救急自動車に医師、看護師等が同乗して搬送途上等で高度の応急処置を行う体制の整備等について検討を進める。

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(平成27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	263	100	80	17	9	24	11	393	363	756
市立弥栄病院	79	92	92	75	4	3	114	69	289	239	528
市立久美浜病院	21	13	34	26	169	155	3	2	227	196	423
府立医科大学付属 北部医療センター	149	84	26	24	15	7	19	22	209	137	346
豊岡病院	48	25	30	24	43	25	16	6	137	80	217
丹後ふるさと病院	0	0	2	3	0	1	0	1	2	5	7
その他の病院等	6	9	2	0	1	1	0	0	9	10	19
病院外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小 計	555	486	286	232	249	201	176	111	1,266	1,030	2,296
合 計	1,041		518		450		287		2,296		

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たり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、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ることから、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、精神的にも大きな打撃をうけている上、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となり、また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、損害賠償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（自賠責共済）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、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】

	乳幼児	小学生	中学生	高校生	合計	入学支度金
平成 18 年度		1	1	3	5	1
平成 19 年度		3	1	2	6	
平成 20 年度		2	1	2	5	1
平成 21 年度		2	1	1	4	
平成 22 年度		2	1	1	4	
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	

資料：京都府府民生活部安心・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る。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約87%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、平成27年中には12件の運転事故が発生している。また、市内における鉄道の運転事故は、平成27年中に2件発生している。

【市内における鉄道運転事故数】

	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	運転事故の内容 (件)			
				車内転倒	線路内立入	ホーム転落	ドア関係
平成18年	1		1	1			
平成19年	1	1			1		
平成20年	1		1				1
平成21年	0						
平成22年	1		1		1		
平成23年	0						
平成24年	1	1			1		
平成25年	2	1	1		1	1	
平成26年	0						
平成27年	2		2	1		1	

資料：北近畿タンゴ鉄道(株)

(2) 近年の運転事故の特徴

京都府内における過去 5 箇年の運転事故（112 件）の特徴としては、人身障害事故は約 48%、踏切障害事故は約 38%であり、両者の合計が全運転事故件数全体の約 9 割を占め、死者数については、全て人身障害事故と踏切障害事故によるものであった。

なお、市内における平成 27 年中に重大な運転事故は発生していないが、負傷者 2 名については、いずれも車内・ホーム内での転倒事故である。

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目指すものとする。

【交通安全計画における目標】

国	府	市
「第 10 次交通安全計画」	「第 10 次交通安全計画」	「第 4 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減少を目指す。	運転事故全体の死者数ゼロを目指す。

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

鉄道の運転事故が多発しているわけではないが、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。このため、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、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、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等によるバリアフリー化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、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、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を浸透させる。

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、事故発生時の際、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簡易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、近年では発生していないが、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。

1 踏切事故の状況等

(1) 踏切事故の状況

市内における平成27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0件、死傷者数は0人となっている。

【市内における踏切事故発生件数】

	発生件数 (件)	事故の内容			死者数 (人)	負傷者数 (人)
		人身事故	車両事故	歩行者事故		
平成18年	3	1	2		1	2
平成19年	0					
平成20年	2	1	1		1	
平成21年	3		2	1		
平成22年	1		1			
平成23年	3		3			1
平成24年	0					
平成25年	0					
平成26年	2			2		1
平成27年	0					

資料：北近畿タンゴ鉄道㈱

(2) 近年の踏切事故の特徴

近年の京都府内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33%、歩行者と衝撃したものが37%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50%を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が約38%を占めている、ことなどが挙げられる。

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10次交通安全計画」	府 「第10次交通安全計画」	市 「第4次交通安全計画」
平成32年までに踏切事故件数を平成27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ものであるが、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】

(平成 28 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	三種	四種	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

京丹後市管内鉄軌道距離 (38.269 km)

資料：北近畿タンゴ鉄道株

踏切種別

一種：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：警報機が設置されている踏切

四種：遮断機も警報機も設置されていない踏切

交通規制

A：車両通行禁止

B：軽自動車、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】

	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 18 年度	—	—	—	—	2	4
平成 19 年度	—	—	—	—	1	1
平成 20 年度	—	—	—	—	1	3
平成 21 年度	—	—	—	—	0	1
平成 22 年度	—	—	—	—	0	0
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

資料：北近畿タンゴ鉄道株

(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対し、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」の広報活動を実施する。

参 考 资 料

交通安全対策基本法（抄）

昭和46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、船舶及び航空機の使用者、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つては、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。

平成 28 年度 京丹後市交通安全対策会議委員・幹事名簿

会 長 市長 三 崎 政 直

他委員 8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
丹後広域振興局	建設部長 兼丹後土木事務所長	小出 美次	丹後土木事務所 企画調整室長	西村 之宏
京丹後警察署	署長	南畝 宏昭	交通課長	岡川 達也
京丹後市	消防本部消防長	河野矢 秀	消防本部総務課長	上田 一朗
	教育委員会教育次長	横島 勝則	教育総務課長	岡野 勲
	企画総務部長	木村 嘉充	総務課長 企画政策課長	荻野 正樹 川口 誠彦
	健康長寿福祉部長	岸本 繁之	長寿福祉課長	西山 茂門
	建設部長	中西 和義	管理課長	戸根 浩一
	市民部長	藤村 信行	市民協働課長	月岡 良子

【用語集】

	用語	解説
あ 行	運輸安全マネジメント評価	道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき、運輸事業者安全管理規定、安全総括管理者の選任等を義務付け、安全管理体制の構築・改善の取組み。
	エレクトロニクス技術	科学およびテクノロジーの一分野であり、様々な媒体や真空における電子の動きを制御して利用する技術
か 行	関西広域連合	関西 2 府 5 県が結集し構成する広域連合
	危険ドラッグ	麻薬や覚醒剤の化学構造を少しだけ変えた物質が含まれたドラッグで、麻薬や覚醒剤と同等に危険なもの
	高齢運転者標識 (高齢運転者マーク)	運転免許を受けている 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標識
	高齢化率	総人口に占める 65 歳以上人口の割合
	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
	京丹後市笑顔あふれる安全・安心まちづくり推進委員会	本推進委員会は、「京丹後市交通安全対策協議会」と「京丹後市防犯・暴力追放推進協議会」を一本化し、更に関係する団体に参画いただき、市域全体で交通安全対策・防犯対策を統一的な活動を展開する組織
	コンプライアンス	法律や社会的な通念を守ること。
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（非常勤特別職として 12 人を委嘱）
	自転車運転者講習制度	平成 27 年 6 月より自転車の道路交通法が改正され、危険な違反行為をして 3 年以内に 2 回以上摘発された自転車運転者は「安全講習」を受けなければならない制度
	事業用自動車総合安全プラン	事業用自動車に対する安全対策をソフト・ハード両面から振り返り、事業用自動車に係る事故の削減に取り組む
	自動体外式除細動器（AED）	心停止の際に機器が自動的に心電図の解析を行い、心室細動を検出した際は除細動を行う医療機器
	スケアード・ストレイト	事故現場を再現し、交通事故の恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ手法。

さ 行	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
	速度制限 (MAX20)	自転車走行時の最高速度を時速 20 キロと定め、自転車に関係する交通事故を未然に防ぐ
は 行	ハンドルキーパー運動	自動車で飲食店に行って飲酒をする場合、あらかじめ仲間同士や飲食店の協力を得て飲酒しない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は仲間を安全に自宅まで送り届け、飲酒運転を防止する運動
	ハイビーム	走行用前照灯（上向きライト）
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活していく上で物理的、社会的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	パークアンドライド	都市部や観光地などの交通渋滞緩和のため、自動車を郊外の駅やバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地まで行く方法
	フレックスタイム	1 日の労働時間は一定とするが、入社・退社時間を各自の裁量にゆだねる勤務制度
	府民協働防犯ステーション	地域住民と共に、地域の安全・安心に関わる各種団体が、交番・駐在所等を核に警察・行政と連携し、地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む協働拠点。
ま 行	メディカルコントロール体制	救急救命士が救急現場において実施する医療行為の内容を医学的に担保し、かつ責任の所在を明確にするための制度的枠組み
	モビリティ・マネジメント	交通の移動性・流動性を管理すること
ら 行	ロービーム	すれ違い用前照灯（下向きライト）

第4次京丹後市交通安全計画

平成28～32年度

編集・発行

京丹後市 市民部 市民協働課

〒627-8567 京丹後市峰山町杉谷 889 番地

電話 0772-69-0240
