

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および所掌事務は、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。

参 考 资 料

平成23年度 京丹後市交通安全対策会議委員・幹事名簿

会 長 中 山 泰

他委員 8名

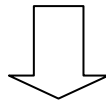
幹 事 8名

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	山 崎 隆	丹後土木事務所 道路計画室長	大 黒 澄 人
京丹後警察署	署 長	前 田 保 則	交 通 課 長	橋 本 昌 史
京丹後市	消防本部 消防長	坪 倉 護	消防本部 総務課長	河 野 矢 秀
	教育委員会教育次長	吉岡 喜代和	教育総務課長	藤 村 信 行
	企画総務部長	新 井 清 宏	総 務 課 長	小石原 利和
	健康長寿福祉部長	中 村 悦 雄	長寿福祉課長	大 久 保 亨
	建 設 部 長	大 村 隆	管 理 課 長	森 戸 毅
	市 民 部 長	石 嶋 政 博	市民協働課長	山 副 隆 司

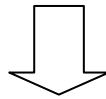
交通安全計画体系

《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	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
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

表1 交通事故発生状況の推移

区分 年	人口 (人)	発生件数			死者数		負傷者数		年齢階層別交通事故死者及び負傷者数								事故案件事由				夜間事故 発生率
		発生件数 (件)	前年 対比	うち夜 間発生 件数	(人)	前年 対比	(人)	前年 対比	こども(中学生以下)		若者(16歳~24歳)		25歳~64歳		高齢者(65歳以上)		歩行中		自転車乗車中		
									死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数	負傷者数	
平成13年	65,306	260	-10	50	4	-4	352	-4	0	42	0	42	1	201	3	67	2	32	1	47	19.23%
平成14年	64,791	217	-43	51	2	-2	293	-59	1	29	0	44	1	155	0	65	0	35	1	31	23.50%
平成15年	64,325	271	54	50	8	6	339	45	0	31	0	33	1	194	7	81	3	32	2	45	18.45%
平成16年	65,822	295	24	68	7	-1	382	43	0	29	0	41	2	230	5	82	2	40	1	44	23.05%
平成17年	64,289	293	-2	70	4	-3	382	0	0	31	0	67	2	214	2	70	2	30	0	34	23.89%
平成18年	63,521	264	-29	48	7	3	327	-55	0	26	1	41	4	202	2	58	2	28	0	36	18.18%
平成19年	62,828	207	-57	47	8	1	255	-72	2	30	1	34	2	128	3	63	0	25	3	27	22.71%
平成20年	62,172	218	11	47	9	1	281	26	0	29	1	33	1	147	7	72	6	33	1	27	21.56%
平成21年	61,592	232	14	44	5	-4	291	10	0	21	0	29	0	177	5	64	2	24	0	38	18.97%
平成22年	60,784	236	4	59	6	1	313	22	0	38	0	40	0	170	6	65	3	32	0	25	25.00%

資料: 京都府警察本部

表2 道路の現況

(平成23年4月1日現在)

道路種別	路線数	実延長(A)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	
一般 国道	国土交通 大臣管理	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	知事管理	4	182,521.6	172,006.8	171	4,253.7	15.0	6,240.9	2.0	20.2
	計	4	182,521.6	172,006.8	171	4,253.7	15.0	6,240.9	2.0	20.2
府 道	主要地方道	12	163,249.7	161,003.5	149	2,170.3	0.0	0.0	7.0	75.9
	一般府道	51	276,186.4	272,754.5	226	2,900.1	3.0	491.8	5.0	40.0
	計	63	439,436.1	433,758.0	373	5,070.4	3.0	491.8	14.0	115.9
国・府道計 (府管理道路)		67	621,957.7	605,764.8	544	9,324.1	18.0	6,732.7	14.0	136.1

資料：丹後広域振興局建設部丹後土木事務所「事業概要」
資料は、丹後土木事務所管内全てのもの

表3 主要道路の交通量の推移

(単位:台)

路線名	道路種別	観測位置	自動車交通量(台/12h)				伸び率(%)		
			A平成9年	B平成11年	C平成17年	D平成22年	B/A	C/B	D/C
国道178号	一般国道	網野町網野	8,060	7,730	7,531	7,275	95.9%	97.4%	96.6%
国道312号	一般国道	大宮町河辺	13,058	12,133	13,699	13,206	92.9%	112.9%	96.4%
国道482号	一般国道	峰山町荒山 (平成9年までは杉谷)	5,698	5,901	9,108	9,723	103.6%	154.3%	106.8%
網野峰山線	主要地方道	峰山町赤坂 (平成9年までは網野町生野内)	7,807	7,300	6,423	6,977	93.5%	88.0%	108.6%
網野久美浜線	主要地方道	網野町郷	880	869	734	708	98.8%	84.5%	96.5%
香住久美浜線	主要地方道	久美浜町西浜	2,077	2,164	1,733	1,785	104.2%	80.1%	103.0%
久美浜湊宮浦明線	主要地方道	久美浜町湊宮	1,734	1,712	1,446	1,396	98.7%	84.5%	96.5%
網野岩滝線	主要地方道	網野町島津	4,478	4,106	4,463	4,327	91.7%	108.7%	97.0%
浜詰網野線	一般府道	網野町浅茂川	2,781	3,061	3,226	2,493	110.1%	105.4%	77.3%

資料:丹後広域振興局建設部丹後土木事務所「事業概要」

表4 交通事故現場到着所要時間別出動状況

(覚知時刻から)

年 \ 到着時間	3分未満	3分以上 5分未満	5分以上 10分未満	10分以上 20分未満	20分以上
平成13年	7	54	161	86	5
平成14年	4	34	162	73	10
平成15年	3	39	184	79	10
平成16年	4	40	147	91	13
平成17年	4	41	137	73	17
平成18年	5	42	165	86	10
平成19年	5	33	144	66	15
平成20年	3	31	134	73	25
平成21年	2	38	152	60	6
平成22年	3	38	172	67	9

資料：京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表5 交通事故収容所要時間別搬送状況

(覚知時刻から)

年 \ 到着時間	10分未満	10分以上 20分未満	20分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上
平成13年	1	49	147	155	9
平成14年	0	34	138	162	5
平成15年	0	26	140	179	18
平成16年	1	31	133	179	23
平成17年	0	34	150	125	16
平成18年	0	44	140	154	16
平成19年	1	31	108	147	17
平成20年	0	20	97	162	17
平成21年	0	17	122	144	20
平成22年	0	27	122	146	16

資料：京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表6 救急出動件数・救急車台数・救急救命士数

年	区分	救急出動 件数合計	交通事故 出動件数	交通事故 出動割合	救急車等年度別 整備台数	救急救命士 年度別資格 取得者数
昭和62年		266	72	27.07%	3	
昭和63年		1,162	302	25.99%	1	
平成元年		1,265	357	28.22%		
平成2年		1,330	355	26.69%	1	
平成3年		1,370	373	27.23%		
平成4年		1,359	346	25.46%		
平成5年		1,365	337	24.69%	1(更新)	
平成6年		1,414	347	24.54%		1
平成7年		1,445	328	22.70%	1(更新)	1
平成8年		1,487	317	21.32%		1
平成9年		1,528	295	19.31%		2
平成10年		1,607	318	19.79%		
平成11年		1,778	290	16.31%	1(高規格救急車)	1
平成12年		1,816	321	17.68%	1(更新)	1
平成13年		1,939	313	16.14%	1(更新)	1
平成14年		1,761	283	16.07%		1
平成15年		1,903	315	16.55%	1(救助工作車)	1
平成16年		2,066	295	14.28%		2
平成17年		2,375	272	11.45%	1(高規格救急車)	1
平成18年		2,331	308	13.21%		1
平成19年		2,296	263	11.45%		4
平成20年		2,173	266	12.24%		1
平成21年		2,187	258	11.80%		1
平成22年		2,450	289	11.80%	2(更新・高規格)	1

資料：京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表7-1 平成21年救急車医療機関別搬送状況

署所別 病院区分	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	
市立弥栄病院	122	112	106	77	0	5	83	79	311	273	584
丹後中央病院	228	254	89	70	2	3	32	18	351	345	696
市立久美浜病院	46	34	79	57	184	129	10	6	319	226	545
与謝の海病院	43	36	6	4	2	1	10	4	61	45	106
豊岡病院	21	26	11	3	23	20	3	4	58	53	111
丹後ふるさと病院	0	0	4	4	0	0	1	1	5	5	10
大井病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の病院等	15	10	2	0	3	2	2	0	22	12	34
病院外	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小 計	475	472	297	215	214	160	141	112	1,127	959	2,086
合 計	947		512		374		253		2,086		

資料：京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表7-2 平成22年救急車医療機関別搬送状況

署所別 病院区分	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	
市立弥栄病院	98	90	76	87	7	2	92	76	273	255	528
丹後中央病院	293	288	124	77	11	10	32	20	460	395	855
市立久美浜病院	32	25	66	44	195	153	5	6	298	228	526
与謝の海病院	45	27	24	9	4	0	8	10	81	46	127
豊岡病院	48	42	28	28	43	14	4	6	123	90	213
丹後ふるさと病院	0	1	11	10	1	1	1	1	13	13	26
大井病院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の病院等	12	12	1	0	2	1	0	0	15	13	28
小 計	528	485	330	255	263	181	142	119	1,263	1,040	2,303
合 計	1,013		585		444		261		2,303		

資料：京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表7-3 ドクターヘリ要請状況

区分		年別及び比較	平成22年 (4月～12月)		比較(△減)
		要 請 件 数	59		
搬 送 人 員	ドクターヘリで		47		
	救急車で		11		
事 故 種 別 出 場 件 数	火 災				
	自 然 災 害				
	水 難		1		
	交 通		20		
	労 働 災 害		1		
	運 動 競 技		1		
	一 般 負 傷		4		
	加 害				
	自 損 行 為				
	急 病		32		
	転 院				
不 搬 送 件 数			1		
施設間搬送に伴うヘリ支援出場件数			20		

資料:京丹後市消防本部「火災・救急・救助統計」

表8 運転免許保有状況

(単位:人)

年	区分	運転免許保有状況			
		京都府 保有者数	京丹後市 保有者数	京丹後市 高齢者保有者数	京丹後市 高齢者保有比率
平成13年		1,520,803	40,663	7,192	17.7%
平成14年		1,536,273	40,835	7,502	18.4%
平成15年		1,549,436	41,044	7,763	18.9%
平成16年		1,560,701	41,221	7,928	19.2%
平成17年		1,566,480	41,023	8,067	19.7%
平成18年		1,571,953	40,897	8,348	20.4%
平成19年		1,577,661	40,756	8,634	21.2%
平成20年		1,585,528	40,760	8,972	22.0%
平成21年		1,587,640	40,498	9,307	23.0%
平成22年		1,585,565	40,323	9,330	23.1%

資料:京都府警察本部

表8-1 自動車等保有台数

	全国	京都府	京丹後市
乗用車	58,575,200	985,558	36,961
貨物車	15,439,769	250,910	1,265
特殊車	1,502,861	27,124	589
小型二輪・軽二輪	3,573,706	71,640	390
自動車合計	79,091,536	1,335,232	39,205
一種原付	7,448,862	279,244	5,112
二種原付	1,511,440	61,864	636
小型特殊	2,235,700	31,880	4,241

資料:京都府警察本部

表8-2 観光入込客数の推移

(単位:人)

年	区分	観光入込客数	
		合計	(外国人宿泊者数)
平成16年		2,037,753	299
平成17年		1,930,593	1,029
平成18年		1,848,881	710
平成19年		1,926,625	564
平成20年		1,824,721	1,382
平成21年		1,721,685	614
平成22年		1,797,496	1,317

資料:市観光振興課

表8-3 高齢者運転免許証自主返納件数

(単位:人)

平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
7	3	20	51

資料:京都府京丹後警察署

表9 踏切の現況

平成23年4月1日現在

路線	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	2.3m ~ 3.5m	3.5m ~ 6.5m	6.5m以上	A	B	C	D
宮津線	48	30	5	13	13	9	16	10	3	18	2	0

京丹後市管内鉄軌道距離 38.269km

資料:北近畿タンゴ鉄道(株)

- 踏切種別
 一種踏切: 遮断機と警報機の設置されている一種自動踏切
 保安係が手動で遮断機を操作する一種手動踏切
 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

表12 市内13漁港の状況

平成21年12月31日現在

漁港名	組合員数			登録漁船数(隻)	漁業経営体数	属地陸揚量(t)	備考
	総数	正	准				
袖志	65	26	39	48	20	21	
中浜	76	13	63	66	13	64	
竹野	40	7	33	46	12	59	
小間	14	3	11	11	6	1	
砂方	17	6	11	24	9	27	
間人	56	19	37	45	32	297	
三津	20	13	7	16	6	457	
遊	12	7	5	17	5	2	
磯	18	10	8	20	8	13	
浜詰	57	23	34	59	22	635	
浅茂川	69	28	41	52	30	111	
蒲井	8	4	4	11	6	1	
旭	15	10	5	22	10	9	

資料:市海業水産課

表10 踏切事故防止対策の状況

区分 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13年	箇所	箇所	箇所	箇所	箇所	箇所
平成14年					1	
平成15年						1
平成16年						
平成17年						
平成18年					2	4
平成19年					1	1
平成20年					1	3
平成21年					0	1
平成22年					0	0

資料：北近畿タンゴ鉄道(株)

表11 交通遺児奨学金及び入学支度金支給者数

(単位：人)

区分 年度	幼 児	小 学 生	中 学 生	高 校 生	合 計	入学支度金
平成13年	1	2	3	3	9	0
平成14年	0	4	3	4	11	1
平成15年	0	2	4	1	7	1
平成16年	0	2	3	2	7	1
平成17年	0	1	1	3	5	1
平成18年	0	1	1	3	5	1
平成19年	0	3	1	2	6	0
平成20年	0	2	1	2	5	1
平成21年	0	2	1	1	4	0
平成22年	0	2	1	1	4	0

資料：京都府府民生活部安心・安全まちづくり推進課

【用語集】

～あ行～

AED

AEDとは、自動体外式除細動器（Automated External Defibrillator）の略称である。心臓突然死の原因の一つである心臓の心室細動が発生した場合に、心臓に電気ショックを与えて心臓が本来持っている機能を回復させる装置である。

SGマーク

一定の日用品の安全性を保証するための制度。対象となる日用品は、乳幼児用製品、福祉用具、家具、家庭用品、厨房用品、スポーツ用品、レジャー用品など。対象製品ごとに基準が定められており、財団法人製品安全協会が行う審査基準に合格した製品にSG（Safety Goods）マークを表示。SGマークを表示した製品の欠陥により人身被害を受けた場合は、補償等を行う。

音響信号機

歩行者用信用の青時間帯に音を出して横断歩行者に知らせる「視覚障害者用付加装置」と、歩行者用青信号の開始をチャイム等で横断歩行者に知らせる「音響式歩行者誘導付加装置」があり、「メロディ式」と「擬音式」の2種類がある。

平成15年10月の警察庁の通達「視覚障害者用付加装置に関する設置・運用指針の制定について」により、今後は、道路横断時の方向性がより明確で、誘導性も高い「擬音式」の「異種鳴き交わし方式（※）」に順次整備されていく。

※ 視覚障害者など目の不自由な方をより安全に誘導するために、交差点に四つの横断歩道がある場合、東西方向の一方は「ピヨ」反対側を「ピヨピヨ」という音響を出力し、南北方向のもう一方を「カッコウ」、反対側を「カカッコウ」という音響を、それぞれ一定の間隔で交互に出力する方式。

～か行～

カーナビゲーション

カーナビゲーションとは、GPS衛星からの電波をGPSアンテナが受信し、その情報をもとにCPUが現在位置を計算し、DVDから地図データを読み出して、現在位置周辺地図をディスプレイに表示したり目的地へのルートを検索したりする装置である。

海難

船が航行中に起こる海上における事故。海上保安庁では、船が航行中に沈没・転覆・座礁・漂流・衝突・火災など、船に何らかの影響がある事故を船舶海難といい、航行中の船に影響はないが人身への影響がある事故を人身海難という。

京都府自転車安全推進員

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」第10条に規定する、自転車に関する交通安全教室、広報啓発活動などを行うボランティア。知事が委嘱を行う。平成23年3月末現在、京丹後市内では、自動車教習所の教習指導員など、35人が委嘱されている。

交差点改良

交差点は道路の重要な部分であり、交通流が互いに横断し、交差し、方向を転じて分流合流する複雑な運動を行う場所である。交差点は、立体交差化を図ることが理想的であるが、これは道路整備事業に期待せざるを得ない。交通安全事業で実施する交差点改良は、右左折車線を確保するための車道の拡幅、隅切り等による交通島の設置等を対象とする

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に交通安全教室など交通安全活動や指導を行う。京丹後市では、市の非常勤特別職として12人を委嘱している。

高齢化率

総人口に占める65歳以上人口の割合である。

高齢運転者標識（高齢者マーク）

自動車免許を受けている70歳以上の方は、加齢に伴って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ときには、普通自動車の前面と後面の両方にマークを付けて運転するように努めなければならない（道路交通法第71条の5第2項等）とされている。

高齢運転者標識を付けた普通自動車に危険防止のためやむを得ない場合を除き、幅寄せや割込みをした自動車運転者は処罰の対象となる。（道路交通法第71条第5の4号等）

京丹後市高齢者運転免許証自主返納支援事業

高齢者ドライバーは、加齢による身体機能の低下などにより、運転に自信がなくなったり、「家族が心配するので」と不安を感じたりしていても、運転免許証が身分証明書となるため、返納を迷うケースも見受けられる。市では平成22年9月から、このような方が自主返納できるように、身分証明（本人確認）として利用可能な「住民基本台帳カード」（写真つき）の無料交付と、北近畿タンゴ鉄道シルバー全線定期券（3カ月分）の無料進呈を行っている。

共同溝

共同溝（きょうどうこう）とは、電気・電話・水道・ガスなどのライフラインをまとめて道路などの地下に埋設するための施設。

コミュニティ道路

コミュニティ道路は、市街部の裏通り等において、地域や沿道の状況等に応じ、歩車道分離を図るだけでなく、自動車の走行速度を低く抑えうる道路構造とし、人と車との調和により歩行者の安全確保を図るとともに、植栽等にも配慮した潤いのある快適な歩行区間の形成を図る道路である。

～さ行～

事故多発地点

交通事故は通常いくつかの地点に集中して発生していて、特に交差点、曲り角、Sカーブ、横断歩道、トンネルなどの得意な地点であることが多い。

～た行～

T Sマーク付帯保険

自転車安全整備士による点検、整備を受けた安全な普通自転車であることを示す「T Sマーク」に付帯した財団法人日本交通管理技術協会が運営する保険。

道路交通情報通信システム

光ビーコン等を用いて渋滞、事故、規制等の道路交通情報を車載のナビゲーション装置に直接リアルタイムに提供し、運転者に適正なルート選択を促すシステムである。

～な行～

ナビゲーションシステム

ディスプレイ装置の画面上に、現在位置を表示しながら目的地までの経路を誘導する自動車の運行誘導システムである。

～は行～

パークアンドライド

パークアンドライドとは、自宅から最寄り駅まで自動車アクセスし、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り継いで（ライド）目的地へ至る方法である。車を使う時間が減るので環境にやさしく、郊外で鉄道やバスに乗り換えるため、渋滞のイライラを感じることなく、時間通りに目的地に行くことができることから道路混雑の緩和と公共交通機関の利用促進を目的としている。

バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、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である。

ハンドルキーパー運動

自動車で飲食店へ行って飲酒する場合、あらかじめ仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は飲酒せずに、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。

ハンプ

車道の路面に施された凸型断面の舗装である。

府民協働防犯ステーション

府民とともに、地域の安心・安全に関わる様々な団体が、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。京丹後市においては、弥栄町ふるさと安全安心ステーション、豊栄防犯ステーション、久美浜一区自治振興会、神野地区防犯ステーション、たちばな防犯ステーション、島津防犯ステーションの6ヶ所が設置されている。（平成23年3月末現在）

プレジャーボート

プレジャーボートとは、一般的にモーターボート、ヨット等、海洋レクリエーションに使用される小型船舶の総称である。また、舟艇と呼ばれることもある。

防護さく

防護さくは、車両の路外逸脱を未然に防止することを主たる目的として設置するものであるが、副次的には視線誘導等の機能を備えている。このほか、歩行者がみだりに車道を横断するのを防止するため、又は歩行者等が歩道等から転落するのを防止する等の目的にも用いられる。

歩行シミュレーター

道路横断の疑似体験を行うための交通安全教育機材。車道を横断する体験を擬似的に行うことで、安全確認と危険予測の学習に用いられる。

～ま行～

メディカルコントロール

交通事故死者数を減少させるためには「適切に選別された患者を、適切な時間内に適切な外傷診療施設へ搬送する」外傷システムの構築が鍵である。メディカルコントロールとは、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である。

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。