

第10次宮津市交通安全計画

(平成28年度～32年度)

～交通事故のない安全で安心な宮津市を目指して～

平成28年12月

宮 津 市

目 次

計画の基本的考え方	・・・ 1
第1章 道路交通の安全	・・・ 3
第1節 道路交通事故のない宮津市を目指して	・・・ 3
1 道路交通事故のない宮津市を目指して	
2 歩行者の安全確保	
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	
4 役割分担と連携強化	
5 交通事故被害者等の参加	
第2節 道路交通の安全についての目標	・・・ 4
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	・・・ 4
1 道路交通事故の現状	
2 道路交通事故の見通し	
II 本計画における目標	・・・ 4
第3節 道路交通の安全についての対策	・・・ 6
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	・・・ 6
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	・・・ 6
(1) 高齢者、障害のある人及び子どもの安全確保	
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	
(3) 生活道路における安全確保	
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	・・・ 7
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	
II 講じようとする施策	・・・ 8
1 道路交通環境の整備	・・・ 8
(1) 生活道路等における高齢者、障害のある人、子どもの安全 ・ 安心な歩行空間の整備	
(2) 高速道路等のさらなる活用促進による生活道路との機能分化	
(3) 幹線道路等における交通安全対策の推進	
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	
(5) 効果的な交通規制の推進	
(6) 自転車利用環境の総合的整備	
(7) 交通需要マネジメントの推進	
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(9) 総合的な駐車対策の推進	
(10) 道路交通情報の充実	
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	

2	交通安全教育の普及徹底	・・・13
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
	(4) 自転車の安全利用の推進	
	(5) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	
	(6) 住民の参加・協働の推進	
3	安全運転の確保	・・・19
	(1) 運転者教育等の充実	
	(2) 道路交通に関連する情報の充実	
4	車両の安全性の確保	・・・21
	(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	
	(2) 自転車の安全性の確保	
5	道路交通秩序の維持	・・・21
	(1) 交通の指導取締りの強化等	
	(2) 暴走族等対策の推進	
6	救助・救急活動の充実	・・・23
	(1) 救助・救急体制の整備	
	(2) 救急医療体制の整備	
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	
7	被害者支援の充実と推進	・・・23
	(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	
	(2) 損害賠償の請求についての援助等	
	(3) 交通事故被害者支援の充実強化	
第2章	鉄道交通の安全	・・・25
第1節	鉄道交通の安全についての対策	・・・25
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	・・・25
II	講じようとする施策	・・・25
1	鉄道交通環境の整備	・・・25
	(1) 鉄道施設等の安全性の向上	
	(2) 運転保安設備等の整備	
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	・・・25
3	鉄道の安全な運行の確保	・・・25
	(1) 運転士の資質の保持	
	(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用	
	(3) 気象情報等の情報収集等	
	(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	
4	鉄道車両の安全性の確保	・・・26
5	救助・救急活動の充実	・・・26

6 被害者支援の推進	・・・26
第3章 踏切道における交通の安全	・・・27
第1節 踏切事故のない社会を目指して	・・・27
Ⅰ 踏切事故の状況等	・・・27
Ⅱ 本計画における目標	・・・27
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	・・・27
Ⅰ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	・・・27
Ⅱ 講じようとする施策	・・・27
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	・・・27
2 踏切道の統廃合の促進	・・・28
3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	・・・28

計画の基本的考え方

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するためには、その前提として、市民すべての願いである安全・安心に暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

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、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保は、安全・安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

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、交通事故被害者のことを考え合わせ、「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ものです。

2 人優先の交通安全の取組

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、障害のある人及び子ども等に対して、配慮や思いやりを持ち、安全を一層確保することが必要となります。このように「人優先」の交通安全を基本とした施策を推進していくことが重要です。

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、交通事故は減少していますが、今後、すべての分野において、さら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の積極的活用や情報の普及活動を推進します。

4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

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、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、強力に推進することとしています。

(1) 「人間」に係る安全対策

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、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、歩行者自身の交通安全意識の徹底、指導の強化を図ります。

また、市民一人ひとりの交通安全意識の醸成を図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、普及啓発活動の充実に努めます。

(2) 「交通機関」に係る安全対策

交通機関が原因となる事故の防止対策として、各交通機関が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、常に高い安全水準を維持させるために必要な措置を講じ、さらに、車両の検査等が実施できる体制をなお一層充実させます。

(3) 「交通環境」に係る安全対策

機能分担された道路交通網の整備、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

等、混合交通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、交通の流れを秩序付け、安全な運行に資するものとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を実施する等、「人優先」の交通安全対策の推進が重要です。

5 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は、負傷者の救命を図り、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）に基づく被害者支援の一層の充実を図ります。

6 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が重要であり、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により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

7 効果的・効率的な対策の実施

地域の実情に応じて、効果的・効率的な対策に集中的に取り組み、交通安全に関する施策を相互に連携させ、総合的かつ効果的に実施するものとします。

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、自動車交通総量の増加に合わせ、これに配慮した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います。

8 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、ひとたび交通事故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、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図ります。

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から、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ります。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない宮津市を目指して

1 道路交通事故のない宮津市を目指して

近年、高齢者数の増加及びこれに伴う高齢運転免許保有者の増加や、道路網の整備による交通総量の増加等により、本市における交通事故の発生件数は、平成26年の46件からやや増加傾向にあり、この中でも、高齢者が関係する交通事故が多くなっています。

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、市民の願いである安全・安心な道路交通を実現していくためには、これまでの対策をより深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるとともに、今後、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要です。また、自転車の安全な利用のための「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）」に基づく施策や、生活面や環境面等あらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を構築することが重要です。

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、人優先の交通安全意識の下、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、安全な歩行方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を周知することが重要です。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全の各施策については、地域の実情に即した手法により、効果的に実施していくことが重要です。特に、生活道路における交通安全対策については、交通安全対策を防犯や防災と一体的に推進し、地域の安全性を総合的に高めていくことが重要です。

4 役割分担と連携強化

京都府、京都府警察、宮津市、関係機関・団体、交通ボランティア等のほか、学校、家庭、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、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、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す。

5 交通事故被害者等の参加

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失ったり、傷害を負わされたりする等、交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加・協働は重要です。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 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

本市における道路交通事故は、昭和46年に発生件数445件、負傷者数601人と過去最高を記録しましたが、その後は減少傾向で推移し、平成26年には発生件数46件、負傷者数53人と、ピーク時の約10分の1にまで減少しました。

また、死者数も昭和47年に過去最高の13人を数えましたが、その後は減少傾向に転じ、平成12年、16年、17年及び24年には死者数ゼロを記録し、「年間の交通事故死者数を限りなくゼロに近づける」とした本計画目標を達成することができました。

しかしながら、近年は、高齢者数の増加及びこれに伴う高齢運転免許保有者の増加や、道路網の整備による交通総量の増加等により、交通事故の発生件数は横ばいの状況となっています。

一方、近年の府内における交通死亡事故の発生状況を見ますと、その特徴は次のとおりとなっています。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数について、平成26年は全死者数の55.1%を占め過去最高の割合であり、平成27年においても50.6%と高水準で推移しています。

これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加していること、また、状態別発生状況で見ると、歩行中・自動車等の乗車中の事故が大半を占め、高齢者の交通行動の機会が増大していることによるものと考えられています。

- ② 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も特徴の一つとして挙げられ、自転車利用者の交通ルール無視（知識不足）や交通マナー、交通安全意識の欠如等によるものと考えられています。

2 道路交通事故の見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望しますと、高齢化の進行によりこれまで上昇を続けてきた高齢者人口がピークを迎えつつあり、その後しばらくは横ばいを続ける見通しとなっています。また、エコロジー意識の高まり等による自転車利用者の増加が予想されることから、引き続き、高齢者の事故や自転車乗車中の事故の発生が懸念されるところです。

II 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を究極の目標としています。

さらに、交通事故そのものや死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに、年間の交通事故発生件数を50件以下にすることを目標とします。

そのため、行政及び関係機関・団体等は、市民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進します。

交通事故発生件数の数値目標

計 画	計 画 期 間	数 値 目 標
第 9 次	平成23年度～27年度	平成27年までに60件以下
第10次	平成28年度～32年度	平成32年までに50件以下

【参考】

交通事故発生件数及び死者数（過去5年間）

	交通事故発生件数	交通事故死者数
平成23年	80件	3人
平成24年	59件	0人
平成25年	55件	1人
平成26年	46件	3人
平成27年	56件	1人

第3節 道路交通の安全についての対策

I 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

これまでの交通安全対策の取組等により、道路交通事故の発生件数、死者数及び負傷者数は減少傾向にあります。

しかしながら、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が相対的に高くなっているとともに、スマートフォン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ます。

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、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講じる必要があります。7つの柱からなる交通安全対策を実施します。

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全教育の普及徹底
- 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

また、これらの施策の推進にあたっては、次の視点を重視して対策の推進を図ります。

(1) 高齢者、障害のある人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から、高齢者が安全に移動できる交通社会の形成が必要です。

このため、高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として移動する場合と、自動車を運転する場合の、それぞれの交通行動に応じた対策を構築する必要があります。

また、高齢者や障害のある人が利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した対策の実施や、高齢者の交通事故が居住地近くで発生することが多い実態を踏まえ、地域における見守り活動等を通じた交通安全活動を充実させること等、総合的な交通安全対策を推進することが重要です。高齢者や障害のある人が交通社会に参加することを可能にするため、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す。

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行うとともに、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るための交通安全教育を推進する必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な交通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、高齢者や障害のある人、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ます。

「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ける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等、歩行者が安全に移動できる環境を整備していく必要があります。

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、それぞれの対策を講じる必

があります。

また、自転車利用者は、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景としたルールやマナー違反行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者との共存を図ることができるよう、地域の特性に応じた自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

「人優先」の交通安全を基本とした施策を推進する上で、市民が日常生活において利用し、特に、高齢者の歩行中の死亡事故が多い生活圏での道路の交通安全を確保することは重要な課題です。

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必要があります。

また、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渋滞の緩和を推進する等、生活道路の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ります。

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

(1) 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、交通事故を減少させることができましたが、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ます。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、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必要があります。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

広報誌みやづや宮津市ホームページ等の広報媒体を通じて、交通事故の発生形態をタイムリーかつ正確に周知することにより、市民の交通安全対策に関する意識をこれまで以上に高めるとともに、地域における安全・安心な交通社会の形成を、自らの問題として捉え、交通安全意識の醸成を図ります。

Ⅱ 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は、これまでも国、京都府、京都府警察、宮津市、宮津市教育委員会等の関係機関が連携し、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す。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、さら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ります。

また、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害のある人が安全に、かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

(1) 生活道路等における高齢者、障害のある人、子どもの安全・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、今後も推進していかなければならず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

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等、「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ます。特に、歩行者の交通の安全を確保する必要がある道路においては、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等のきめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、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の形成を図ります。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

国、京都府、京都府警察、宮津市、宮津市教育委員会等の関係機関が連携し、交通事故の多い生活道路の徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、高齢者や障害のある人、子どもが安全に通行できる道路空間の確保を図ります。

イ 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、宮津市教育委員会や学校、PTAが定期的に通学路の点検を行い、道路管理者、京都府警察、宮津市教育委員会、学校等の関係機関が連携し策定する「宮津市通学路交通安全プログラム」に基づき、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園や保育所（園）等に通う児童・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場所においては、路側帯の設置やカラー舗装等、安全・安心な歩行空間を創出するとともに、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害のある人を含めたすべての人が、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注意啓発表示板等の設置等を推進します。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害のある人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バイク・自転車等の違法駐車について取締りを推進します。

(2) 高速道路等のさらなる活用促進による生活道路との機能分化

高速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します。特に、高速道路等の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や幹線道路を走行すべき自動車が行き交う交通として生活道路を走行することを防止し、歩行者、自転車を中心とした道路交通を形成します。

(3) 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、交通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、交通事故対策を推進します。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路等から生活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を体系的に整備するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。さらには、一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用促進を図ります。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

- (ア) 幹線道路における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を選定します。
- (イ) 市民に対し、交通事故危険区間の周知、注意喚起を行うとともに、交通事故要因に即した効果の高い対策を実施します。
- (ウ) 対策の実施後は、その効果を分析・評価し、必要に応じて、追加の対策を行います。

イ 交通事故危険箇所対策の推進

交通事故危険区間においては、京都府公安委員会と道路管理者等が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な事故抑止対策の実施を推進します。

ウ 幹線道路における交通規制

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、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追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図ります。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大な交通事故が発生した場合は、速やかに当該箇所における道路交通環境等の交通事故発生要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様の重大事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高速道路等から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに歩道や自転車道等の整備を推進し、歩行者、自転車、自動車等の交通の分離を図ります。
- (イ) 道路の著しい混雑、交通事故の防止を図るため、通過交通の排除と効果的に交通の分散を行うための道路等を整備します。
- (ウ) 居住地域内や歩行者等の通行の多い地域においては、生活環境の向上のため、通過交通をできる限り幹線道路に転換させる等、地域の実情に応じた生活道路等

の安全対策を行います。また、京都府公安委員会が行う交通規制や交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制、カラー舗装により車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せる等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

- (エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等の複数の交通機関の連携を図ります。

カ 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します。

- (ア) 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等の改築事業を推進します。
- (イ) 歩行者及び自転車利用者の安全な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即した歩道、自転車道等の整備を推進します。
- (ウ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地域においては、地域内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地域内の生活道路や周辺の幹線道路等を機能的に整備します。

キ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造及び交通実態に応じて、交通事故が発生する危険性の高い場所等に信号機の設置等を検討するとともに、既存の信号機について、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、系統化等の高度化を推進します。
- (イ) 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、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線等の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

京都府公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いながら、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等を整備することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

京都府公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

イ 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、歩行空間のバリアフリー化、通学路における安全・安心な歩行空間の確保及び自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 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、交通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、必要に応じて、交差点改良の対策等、重点的に交通事故防止対策を実施します。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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、市民の主體的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進します。

(5) 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・量の状況等地域の実態等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交通実態に合った合理的なものとなっているかどうか等について、交通事故発生状況等を勘案し、生活道路における交通規制等の見直しに努めます。

(6) 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、乗用車から自転車への転換を促進するとともに、歩行者と自転車の交通事故を減らすために、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道等の自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、自転車の駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施するほか、高齢者、障害のある人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への悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、積極的に取締りを行います。

さらには、自転車利用のルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、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、利用方法に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を検討するとともに、自転車の駐車マナーの啓発活動を推進します。

ウ 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、京都府、京都府警察、宮津市、鉄道事業者、学校等が適切な協力関係を保持し、必要に応じた自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。また、関係機関・団体が連携して、違法駐車等の防止に関する広報啓発活動等に取り組みます。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞の緩和等、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、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、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドやパークアンドクルーズの推進によるモビリティ・マネジメントを組み合わせた交通需要マネジメント（TDM）について、国の関係機関、京都府、交通事業者、市民等が相互に連携を図りながら、総合的かつ計画的に推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく「地域公共交通網形成計画」及び「丹後地域路線バス利便向上推進事業計画」を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進める等、公共交通機関利用を促進し、公共交通機関への転換を図ります。

具体的には、鉄道、バス等の公共交通機関の整備と合わせ、利用転換を呼びかける資料の配付をはじめとするモビリティ・マネジメント等のソフト施策を実施するとともに、旅客施設のバリアフリー化を推進することにより、利用を促進します。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直しや交通系ICカード、バスロケーションシステムの導入、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通を実現し、利用者の利便性の向上を図ります。

イ 自動車利用の効率化

不要不急の自動車利用の抑制や、自動車相乗りの促進等に取り組むほか、第2期宮津市地球温暖化防止計画「みやづ環の地域づくり行動計画」に基づき、自家用車通勤の抑制に努めます。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策や、人的被害を最小化するための道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備の推進等、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するため、老朽化した信号柱や大型標識柱等、交通安全施設の更新・整備及び停電による信号機の機能停止を防止するための信号機電源付加装置の整備を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、必要に応じて緊急交通路を確保するとともに、これに伴う混乱を最小限に抑えるために、被災地域への車両の流入抑制を行います。また、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供します。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時においては、被災道路の復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保、道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するために、道路の被災状況や道路交通状況について、迅速かつ的確に情報収集・分析を行い、情報通信技術を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

ア きめ細かな駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要、市民等の意見・要望等を十分に踏まえながら、より良好な駐車秩序を確立するため、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、個々の時間や場所、地域の交通実態等に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車対策の推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて、地域の実態に応じた取締りを推進します。

ウ 駐車場等の整備

交通の実態に見合った駐車場の整備拡充を検討し、計画的かつ総合的な駐車対策を推進します。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、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、宮津・与謝地域交通安全活動推進委員の積極的な活動等により、市民の理解と協力を得ながら、違法駐車排除気運の醸成・高揚を図ります。

(10) 道路交通情報の充実

安全かつ円滑な道路交通の確保及び多様化する道路利用者のニーズに応えるため、新たな情報技術を活用した道路情報提供装置等を整備し情報収集・提供体制の充実に努めます。

(11) 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

(ア) 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を行います。

(イ) 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の広報啓発活動の実施に努めます。

(ウ) 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については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期の調整を行います。さらに、掘り返しを防止する抜本的な対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 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除雪優先区間の設定や適時適切な除雪の実施、凍結防止剤の散布、交差点等における消融雪施設等の整備、チェーン着脱場等の整備を推進します。

2 交通安全教育の普及徹底

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、重要な意義を持っています。

交通安全意識を高揚し、交通ルールの遵守、交通マナーの向上を図るためには、市民一人ひとりが、交通安全の確保を生涯にわたる学習として、また、自らの課題として捉えることが重要です。また、人優先の交通安全意識の下、高齢者や障害のある人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す。

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推進します。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の強化に努めます。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みます。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、車両としての交通ルールを遵守し、交通マナーの実践についての理解を徹底させるよう、自動車教習

所をはじめ民間企業や学校、警察、関係機関・団体、自転車安全利用推進員等の交通ボランティアの協力を得ながら、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の実施に努めます。

(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の推進

幼児に対する交通安全教育は、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身に付けさせるとともに、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習得させることを目標とします。

- (ア) 幼稚園、保育所（園）及び認定こども園においては、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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりする等、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。
- (イ) 児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。
- (ウ) 関係機関・団体は、幼稚園、保育所（園）及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

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、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します。

- (ア) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、自転車等の乗り物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の交通安全教育を重点的に実施します。また、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活用するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象に心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。
- (イ) 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とともに、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等、実際の交通の場面で、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者対象の交通安全講習会等の開催に努めます。また、交通ボランティアによる通学路における小学生の安全指導や保護者対象の交通安全講習会等を開催します。

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ことを目標とします。

- (ア) 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、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の交通安全教育を重点的に実施します。また、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活用するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象に心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。
- (イ) 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報提供等の支援を行うとともに、保護者を対象とした交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

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十分に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等、責任をもって行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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等に関する運転者の責任、応急手当等についてさら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の推進に努めます。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

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運転免許取得後の運転者の教育を中心に行うほか、社会人等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に、危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、京都府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を中心として行います。

また、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等、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、交通ボランティア等による活動を促進します。

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します。

- (ア) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、行政及び関係機関・団体は、教材・教具等の整備を図るとともに、対象となる高齢者と同世代の高齢者交通安全指導者の育成を図り、より効果的な交通安全指導を目指します。

また、関係団体、交通ボランティア、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の実施に努めます。

特に、運転免許を持たない等、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用して助言等が行われることによって、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努めます。その際、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材用品等の交通安全用品の普及にも努めます。

- (イ) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

- (ウ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

キ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人に対しては、交通安全のために必要な技能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等、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。また、手話通訳者の確保、字幕入りDVDの活用、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の充実等に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるような参加・体験・実践型の教育の推進に努めます。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて、資機材の貸与や講師の派遣、情報の提供等において相互の連携を図りながら、交通安全教育を推進します。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行う等、効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

(3) 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教育の普及・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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、本市交通対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、子どもと高齢者の交通事故防止、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、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めます。

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し、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努めます。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加を促進し、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動の促進を図ります。

イ 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の理解を求め、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ります。このため、行政及び関係機関・団体との協力の下、様々な機会を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

ウ 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（園）、認定こども園、病院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促進します。

エ 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等の普及を図るため、広報啓発に努めるとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や啓発活動の実施に努めます。

さらに、全年齢層に対して反射材の普及を図るため、幼少期から反射材着用の習慣を身に付けさせる体系的な交通安全教育を推進します。

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り、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、酒類提供飲食店等と連携し、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努める等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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ります。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携して取組の推進に努めます。

カ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで配架するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報誌みやづや宮津市ホームページ等の広報媒体を活用し、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、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等、実効性の高い広報の推進に努めます。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、行政と民間団体等が連携した各種の広報媒体による集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者、障害のある人及び子ども等の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等に努めます。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体や自治会の連絡網等を積極的に活用し、交通安全意識が家庭、地域に浸透するきめ細かな広報の充実に努めることにより、高齢者、障害のある人及び子ども等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放します。
- (ウ) 民間団体等による交通安全に関する広報啓発活動を支援するため、資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関との連携を密にして理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図ります。

ク 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進によって、安全運転推進事業の実施に努めます。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、他の年齢層に高齢者の特性への理解を促すとともに、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）を取り付けた自動車への保護意識の高揚を図ります。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態、危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図ります。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして、自動車及び自転車の前照灯の早めの点灯を促進します。
- (ウ) 二輪車運転者の被害の軽減を図るため、プロテクターの着用について関係機関・団体と連携して広報啓発活動を行う等、胸部等保護の重要性について理解が深まるよう努めます。
- (エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の高揚を図るため、広報誌みやづや宮津市ホームページ等を通じて情報の提供・発信に努めます。

(4) 自転車の安全利用の推進

自転車は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への理解を促すとともに、「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ます。また、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）を活用する等、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ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールのほか、スマートフォン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・徹底を図ります。

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します。

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推進します。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の事故が発生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を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

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、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進します。

(5) 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、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を充実する等、その主体的な活動を推進します。また、地域団体、自動車関係団体等については、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その推進を図ります。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の緊密な連携・協力を図り、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

(6) 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自らの意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全教育の普及徹底に当たっては、市民が関係機関・団体と連携を密にした上で、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します。

3 安全運転の確保

運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害のある人、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めます。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進める等、教習内容及び技法の充実に図ります。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、普通免許等を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の充実に図ります。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 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等、より効果的な高齢者講習の実施に努めます。

(イ) 臨時適性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います。また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図る等、体制の強化に努めます。

(ウ) 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、加齢に伴い生じ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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

(エ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境づくりとして、市内公共交通の充実に努めます。また、関係機関が連携し、運転免許自主返納者に対する公共交通機関の運賃割引支援等の支援施策の充実に努めます。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進します。

(2) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供等の充実に努めるため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導の強化を図ります。

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、津波等の自然現象を的確に把握し、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するよう、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有やICTの活用に留意し、各種情報の提供、気象知識等の普及を行うほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図り、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化に努めます。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開する等、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす等の社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

(ウ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられていますが、近年、ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関して高額な損害賠償を求められるケースもあることから、事故被害者の救済に資するため、損害賠償責任保険等への加入を促進します。さらに、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進に努め、自転車の被視認性の向上を図ります。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、地域特性等を十分考慮した交通指導取締りを効果的に

推進します。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの推進を図ります。特に、常習的に飲酒運転や無免許運転を行う悪質・危険運転者については、市民から広く情報を求め、道路交通の場から排除するとともに、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。また、引き続き、高齢者、障害のある人及び子どもの保護の観点に立った指導取締りを推進します。

(イ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用のほか、歩道を通行する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行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙措置を推進します。

イ 高速道路等における指導取締りの強化等

高速道路等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。さらに、指導取締りは、悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締り、事故時の被害軽減を図るため、シートベルト装着・チャイルドシート使用義務違反についても取締りを強化します。

(2) 暴走族等対策の推進

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の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努める等、広報活動を積極的に行います。

共同危険行為等に使用されないように、青少年に対し、自動車類の販売の際に運転免許証等の提示を求める、集団暴走行為に使用されるおそれのある部品の販売をしない、燃料の販売を断る、車両改造又は修理に応じない等、自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や自動車類の分解整備を業とする者による営業上の自主的努力を求めます。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図る等、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に推進します。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離する等の措置を講じるものとします。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為、その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を運用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行う等、暴走族に対する指導取締りを推進します。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）に対する実態把握を徹底し、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを強化する等

の的確な対応を推進します。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかける等、暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

6 救助・救急活動の充実

(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ます。また、多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、関係機関の連絡体制の整備及び多数救護・救急訓練の実施等による救助・救急体制の充実を図ります。

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

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ります。このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技及びAEDの使用も含めた応急手当の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、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します。

ウ ドクターヘリによる救急業務の推進

時間を要する現場や地理的制約のある現場においては、医師等の同乗による早期医療介入により交通事故による負傷者の救命効果の向上を図ることが期待できることから、消防機関等との連携により、ドクターヘリを積極的に活用します。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間救急センターや在宅当番医制の拡充や普及定着化の推進を図るとともに、二次救急、三次救急医療体制の向上を図る等、体系的な救急医療体制の整備・充実を推進します。

(3) 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、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ります。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

ア 自動車損害賠償保障事業の充実

自動車損害賠償責任保険（共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図ります。

イ 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よう広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の通行の防止を徹底します。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

行政相談、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、交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図ります。

また、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、広報誌みやづや宮津市ホームページの積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」をはじ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等の広報に努めます。

イ 宮津市交通遺児激励金支給事業の周知

交通事故により保護者を失った交通遺児を激励することを目的として本市が実施する「宮津市交通遺児激励金支給事業」について、その周知に努めます。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道交通の安全についての対策

I 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、長期的には減少傾向にありますが、ひと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します。また、京都府内においては、ホームでの接触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ます。このため、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するよう努めます。

II 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ります。このため、運転保安設備の整備等、安全対策の推進を図ります。

(1) 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・改良を進めます。

上下分離を実施した北近畿タンゴ鉄道については、再構築実施計画に基づき、京都府と本市を含む沿線自治体が連携して維持施設の維持管理等を支援していきます。

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、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推進します。

(2) 運転保安設備等の整備

自動列車停止装置（ATS）、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、引き続き整備・更新を推進し、保安度向上を図ります。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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不可欠となります。このため、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、利用者等への安全に関する知識の普及に努めます。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、国の指示、指導に従った運行、施設管理を行い、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応に努めます。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

(1) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施するとともに、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講じるよう指導に努めます。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導に努めます。

(3) 気象情報等の情報収集等

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確かつ早期に把握し、これらの気象情報等を運行管理へ反映させることで安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

(4) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や技術の進歩を踏まえながら、適時、適切に鉄道車両の構造・装置の改修等を行い、安全性の確保を図ります。

5 救助・救急活動の充実

重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。また、鉄道職員に対する、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を推進します。

6 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、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置されました。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②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コーディネーション機能等を担うこととしています。万一、事故により被害者等が発生した場合には、同支援室とも連携しながら、支援の取組を着実に推進します。

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

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、一方では、京都府内においては、鉄道運転事故の約38%を占めており、改良をすべき踏切道が今もなお残されているのが現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、本市では踏切事故ゼロが継続できるよう努めます。

I 踏切事故の状況等

- ①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いですが、発生率で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっています。
- ②衝撃物別では、京都府内において、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%を占めています。
- ③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約50%を占めています。
- 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%を占めています。

近年の踏切事故の特徴としては、以上の4点が挙げられます。

II 本計画における目標

踏切事故の発生ゼロを目指します。

また、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、踏切事故の発生を極力防止します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、全国的に踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることから、推進してきた施策には一定の効果が認められます。踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる等の重大な結果をもたらすものですが、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあります。これらの対策を講じることで、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与し、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推進します。

II 講じようとする施策

1 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、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて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、着実に踏切遮断機の整備に努めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3種踏切道（踏切警報機と踏切警標が設置されている踏切道）及び第4種踏切道（踏切警標のみ設置されている踏切道）等、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進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

また、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、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを実施します。

学校、自動車教習所等においては、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。

参 考 资 料

交 通 事 故 発 生 状 況

(1) 交通事故発生状況及び自動車保有台数・運転免許保有者数の推移

区分 年	交通事故発生状況			自動車保有 台数(台)	運転免許 保有者数(人)
	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)		
昭和45年	371	9	473	6,251	……
46年	445	10	601	7,159	……
47年	385	13	519	7,879	……
48年	311	10	408	8,234	……
49年	262	4	346	8,313	……
50年	248	3	341	8,496	……
51年	263	6	357	8,989	……
52年	258	7	342	9,178	……
53年	227	3	308	9,660	……
54年	194	3	255	10,584	……
55年	191	6	248	10,942	……
56年	154	3	196	11,307	……
57年	138	3	182	11,650	……
58年	148	4	190	11,924	……
59年	137	7	185	12,215	12,266
60年	135	5	184	12,563	12,466
61年	122	4	178	13,001	12,750
62年	130	5	160	13,542	12,938
63年	140	2	167	13,970	13,078
平成元年	151	8	207	14,264	13,288
2年	121	5	169	14,413	13,328
3年	138	3	196	14,671	13,458
4年	175	4	218	14,891	13,562
5年	159	11	227	15,129	13,640
6年	132	1	188	15,548	13,751
7年	137	6	194	15,954	13,864
8年	124	5	156	16,311	13,967
9年	122	5	155	16,447	14,050
10年	121	4	167	16,457	14,111
11年	137	5	177	16,465	14,055
12年	101	—	129	16,433	14,038
13年	114	5	153	16,433	13,975
14年	111	2	131	16,337	13,952
15年	109	1	156	16,259	13,858
16年	129	—	168	16,274	13,780
17年	109	—	148	16,218	13,640
18年	85	4	106	16,090	13,489

19年	78	1	99	15,777	13,393
20年	100	2	124	15,563	13,279
21年	71	2	84	15,341	13,206
22年	81	1	114	15,269	13,130
23年	80	3	95	15,247	13,012
24年	59	0	75	15,160	12,911
25年	55	1	70	15,169	12,850
26年	46	3	53	15,064	12,688
27年	56	1	72	15,005	12,533

(資料：京都府警察本部「交通統計」)

注) 自動車保有台数は、原付自転車及び小型特殊車を除く。

(2) 道路別事故発生状況の推移

(単位：件・人)

区分		年	23年	24年	25年	26年	27年
高速道路等	発生件数	—	—	1	1	1	—
	死者数	—	—	—	—	—	—
	負傷者数	—	—	4	1	5	—
一般国道	発生件数	40	44	28	28	31	—
	死者数	2	—	—	1	1	—
	負傷者数	51	58	32	36	39	—
主要地方道	府道	発生件数	16	6	6	4	10
		死者数	1	—	—	1	—
		負傷者数	18	8	10	4	11
	市道	発生件数	—	—	—	—	—
		死者数	—	—	—	—	—
		負傷者数	—	—	—	—	—
一般府道	発生件数	—	1	6	1	—	
	死者数	—	—	—	1	—	
	負傷者数	—	1	9	—	—	
一般市道	発生件数	20	8	13	11	11	
	死者数	—	—	1	—	—	
	負傷者数	21	8	14	11	14	
その他の道路	発生件数	4	—	1	1	3	
	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	5	—	1	1	3	
合計	発生件数	80	59	55	46	56	
	死者数	3	—	1	3	1	
	負傷者数	95	75	70	53	72	

(3) 歩行者、自転車、二輪車、自動車事故状況の推移

(単位：件・人)

区分		年	23年	24年	25年	26年	27年
歩行者の事故	発生件数	15	8	6	6	7	
	死者数	—	—	—	1	—	
	負傷者数	15	8	6	5	7	
自転車の事故	発生件数	9	7	8	10	5	
	死者数	—	—	1	1	—	
	負傷者数	9	7	7	9	5	
原付車・自動二輪車の事故	発生件数	9	3	4	4	8	
	死者数	1	—	—	—	—	
	負傷者数	7	3	4	3	6	
自動車の事故	発生件数	77	58	55	45	54	
	死者数	2	—	—	1	1	
	負傷者数	64	57	53	36	54	
総数	発生件数	80	59	55	46	56	
	死者数	3	—	1	3	1	
	負傷者数	95	75	70	53	72	

注1) 発生件数は、第1当事者又は第2当事者の合計件数で表示する。(相互事故は1件として計上。例：自動車×自動車の事故は1件として計上。)

注2) 負傷者数は、道路外の事故による負傷者を含む。

(4) 事故類型別発生状況の推移

(単位：件)

区分		年	23年	24年	25年	26年	27年
人対車両		5	8	6	6	7	
車両相互		63	50	49	38	46	
車両単独		2	1	—	1	3	
列車		—	—	—	1	—	

(5) 幼児、小・中学生の事故発生状況の推移

(単位：人)

区分		年	23年	24年	25年	26年	27年
未就学児童	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	3	1	2	3	—	
小学生	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	2	1	—	1	2	
中学生	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	1	2	—	2	3	
合計	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	6	4	2	6	5	

(6) 高齢者の事故発生状況の推移

(単位：件・人)

区分		年				
		23年	24年	25年	26年	27年
65歳～69歳	死者数	—	—	1	—	—
	負傷者数	13	6	4	—	6
70歳～79歳	死者数	1	—	—	—	1
	負傷者数	10	7	6	2	8
80歳以上	死者数	—	—	—	2	—
	負傷者数	2	4	2	4	4
合計	発生件数	33	22	15	15	29
	死者数	1	—	1	2	1
	負傷者数	25	17	12	6	18