

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

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

今なお交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、交通安全の確保は、安全で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。

道路交通事故による死者数は着実に減少し、第10次計画の目標を達成することができましたが、未だに尊い命が奪われています。また、鉄道交通の運転事故件数も着実に減少したものの、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ります。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではありませんが、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとともに、交通事故被害者の存在に思いを向け、「交通事故を起こさない」という意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出す必要があります。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害のある人、子ども等の安全を一層確保する必要があります。交通事故のない社会は、交通社会において立場の弱い方が自立できる社会でもあります。

また、思いがけず交通事故の被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められています。このように「人優先」の交通安全を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

【高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題です。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要があります。全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠です。

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

1 交通社会を構成する三要素

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

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、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、強力に推進します。

(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・普及啓発の活動を充実します。

(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として、各交通機関が新技術の活用とともに、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高め、常に高い安全水準を維持させるための措置を講じ、さらに、車両等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ために必要な方策を講じ、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」の交通安全対策を推進します。

2 これからの5年間(計画期間)における特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

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

(2) 先進安全技術導入への対応

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

先進安全技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容

性の醸成を進めることが重要です。

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

(3) 高まる安全への要請と交通安全

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

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要があります。加えて、将来的には、Society5.0の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。また、自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

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

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づく、交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る必要があります。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に、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等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する必要があります。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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。

また、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図ることにより、感染症による影響を踏まえた安全対策を講じる必要があります。

(5) EBPM(証拠に基づく政策立案)の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指すことが重要です。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して(基本的考え方)

1 道路交通事故のない社会を目指して

本市における交通事故の発生件数は、平成28年の58件から令和2年には17件となり減少傾向にあります。高年齢者数及び高齢運転免許保有者が増加する中、高齢者が関係する交通事故が半数近い状況にあります。

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。

そのためには、関係機関・団体等が連携を強化し、また、市民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行等の各場面において様々な形で参加・協働していくことが必要です。

2 歩行者の安全確保

府内では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっていることから、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周知させることが重要です。

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併せて一体的に推進し、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、職場、企業等それぞれが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・協働

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、その後は着実に減少傾向で推移しており、令和2年には発生件数17件、負傷者数18人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24年、30年及び令和2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。

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29年が41人で、死者数全体の62.1%を占め過去最高の割合でした。その後、平成30年は、20人と大きく減少しましたが、令和元年及び令和2年は23人と再び増加しています。計画最終年の令和2年の死者数は、平成29年と比較すると半減したものの、死者数全体の46.9%を占め、高い割合となっています。
- ② 自転車事故の発生件数は、年々減少しているものの、依然として、交通事故全体の約2割を占めており、平成30年以降は、その割合が年々高くなっています。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、様々な課題や制約が生じ、市民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼしています。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところですが、高齢者人口の更なる増加と自転車利用者の増加が予想されることから、高齢者の交通事故や自転車乗車中の交通事故の増加が懸念されるところです。

Ⅱ 第11次計画における目標

交通事故による死者数及び重傷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、令和7年までに、年間の交通事故発生件数を10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10次	平成28年度～32年度	平成32年までに50件以下
第11次	令和3年度～7年度	令和7年までに10件以下

【参考】

交通事故発生件数及び死者数及び重傷者数（過去5年間）

	交通事故発生件数	交通事故死者数	交通事故重傷者数
平成28年	58件	1人	6人
平成29年	48件	1人	8人
平成30年	25件	0人	3人
令和元年	19件	2人	5人
令和2年	17件	0人	5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

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も、経済社会情勢、交通情勢、先進安全技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を講じる必要があることから、次の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。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数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。

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

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

- ・ 高齢者が歩行、自転車等を交通手段として利用する場合には、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育、見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策なども重要となります。また、年齢等にかかわらずバリアフリー化された道路交通環境を形成する必要があります。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え

等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による交通事故を防止するため、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

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

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

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

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

交通事故のない社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や障害のある人の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をはじめ、歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者が安全で安心に移動できる環境を整備していく必要があります。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、信号機のないところでは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を開始し、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進していく必要があります。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、すべての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険への加入促進等の対策を推進します。

また、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通行空間の確保を積極的に進める必要があります。

さらに、自転車利用者については、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に違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要があります。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等、多様なモビリティの普及に伴う交通事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

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

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

さらに、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市民の関わりが重要であり、宮津市交通対策協議会で取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

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

(4) 先端技術の活用推進

交通事故が減少している要因の一つとして、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術の活用・普及が考えられます。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されることから、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展や技術開発等の動向に留意し、安全の確保に向け関係機関と連携を図ります。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの取組により、交通事故の総量を減少させることはできましたが、今後は、ビッグデータや専門家の知見等を一層幅広く活用していくことも課題となります。

例えば、交通事故について、地理情報（GIS）に基づく交通事故分析システムの活用やETC 2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要があります。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

市民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故の特性に応じた対策を実施していくため、広報みやづや宮津市公式ホームページ、SNS等の広報媒体による交通事故情報の提供に一層努める必要があります。

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

II 購じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも国、京都府、京都府警察、宮津市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交通事故抑止効果が確認されているものの、交通事故の更なる抑止のため、子どもや高齢者をはじめとする歩行者や自転車が多くの利用する生活道路における安全対策をより一層推進します。

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を強化します。

(1) 生活道路等における「人優先」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についても今後も推進していく必要があります。また、生活道路への通過交通の流入等の問題もあるため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に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きめ細かな交通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を形成します。

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、関係機関・団体が連携し、交通事故が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、子ども等が安心して通行できる道路空間の確保を図

ります。

イ 高齢者や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自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進します。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「宮津市通学路等交通安全プログラム」等に基づき定期的な点検の実施や対策の改善・充実等の取組を行うとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校、宮津市教育委員会、京都府、京都府警察、保育所（園）等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、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、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地域においては、スクールゾーン（子どもの交通安全を図るために設定された交通安全対策の重点地域で、小学校等を中心に半径約500メートル程度の通学路に設定）の活用や路側帯の設置、カラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全で安心な歩行空間の創出に取り組み、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。

さらに、横断歩道の道路標識・標示や路側帯の道路標示など、通学路等に整備した交通安全施設について、その効用を損なうことなく、通行する児童等の安全を確保するため、適切な維持管理を推進します。

また、高校生が、自転車を利用して安全に通学できるよう関係機関が連携しながら、安全対策を推進します。

(3) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高速道路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は通過交通として生活道路を走行することを防止し、人優先の道路交通を形成します。

(4) 幹線道路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対策については、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、交通事故防

止対策を推進します。

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。

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箇所・区間を選定します。
- (イ) 市民に対し、事故危険区間の注意喚起を行うとともに、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、対策の効果を分析・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

交通事故危険箇所においては、京都府公安委員会と道路管理者が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な交通事故抑止対策を推進します。

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行い、その適正化を図ります。

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事故発生の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積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図ります。
- (イ) 道路の著しい混雑や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 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

- (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で快適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区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区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が高い場所等に信号機の設置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に、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進します。

(5) 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。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由により、その効用が損なわれないように効率的かつ適切に管理します。

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及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。また、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、交差点改良等の対策を実施します。

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、市民にも主体的に参加いただき、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します。

(6) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

令和2年11月に一部改正された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）等にに基づき高齢者をはじめとする地域住民の移動手手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実に努める取組を推進します。

併せて、運転免許証の自主返納等により、自動車を運転することができない高齢者等の移動手手段となる鉄道や路線バス、交通空白地有償運送などの公共交通について、関係機関と連携し、確保・維持を図ります。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、京都府をはじめ、関係事業者と連携して無電柱化事業を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るとともに、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況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かを点検し、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、生活道路における交通規制等の見直しに努めます。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の交通事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

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、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等誘導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、積極的に取締りを実施します。

さらに、自転車のルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の普及などのソフト

施策を積極的に推進します。

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

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、違法駐車の防止に関する広報啓発活動等に取り組めます。

(10) 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、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメントの定着・推進を図ります。

具体的には、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・パークアンドクルーズの推進、不要不急の自家用自動車利用の抑制や自動車相乗りの促進など道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化について、国、京都府、宮津市、交通事業者等、市民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

令和2年11月に一部改正された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）等に基つき高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通計画を策定し、公共交通サービスの改善を図り、公共交通機関の利用の促進を図ります。

また、鉄軌道施設の整備支援や駅舎の待合環境向上など、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、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ります。

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、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図ります。

(11) 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を推進するとともに、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高いネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のお

そのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

さらに、災害時による人的被害を最小化するため、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を推進する等、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、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、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）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、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や分析を行い、宮津市公式ホームページ、みやづ情報メールや宮津市公式LINE等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、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、駐車需要及び市民の意見要望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。

(13) 道路交通情報の充実

安全かつ円滑な道路交通の確保とニーズに応えるため、道路情報提供装置等を整備し、情報収集・提供体制の充実を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進します。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC 2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

(14) 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、適正な運用を図るとともに、許可条件の遵守、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広報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交通事故・交通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、凍結防止剤散布の実施、交差点等に置ける消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

また、大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、迂回や出控への呼び掛けなど、宮津市公式ホームページ、みやづ情報メールや宮津市公式LINE等により情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供します。

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、交通安全のルールを守る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、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害のある人等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を醸成することが重要です。

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）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。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に努めます。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

これら、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材を充実し、地域や学校等において行われる交通安全教育の場で活用するほか、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。特に、若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

(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習慣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。とりわけ、信号機の意味や横断歩道を横断する際の運転者に対して手を上げるなどの明確な意思表示、確実な安全確認の方法など、横断歩道を安全に横断するための方法についての教育を推進します。

(イ) 幼稚園、保育所（園）及び認定こども園においては、家庭や関係機関・団体と連携・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、ICTを活用した教材の利用、親子での実習等、ポイ

ントを絞った分かりやすい内容の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) 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、また、保護者自身がチャイルドシートの使用効果と正しい使用方法や自転車に取り付けられた幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合のヘルメット着用の必要性について理解を深められるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等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、家庭や関係機関・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、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について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、教員等を対象とした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を開催します。

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、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、家庭や関係機関・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、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車や自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、交通事故によって生じる被害の大きさや責任、応急手当等について、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、教員等を対象とした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、情報の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、責任を持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、家庭や関係機関・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、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの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、交通事故のリスクと事故を起こしたときにとるべき措置、交通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、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、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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、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。

このほか、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

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、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

(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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。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が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た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全体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の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努めます。

(ウ) 電動車椅子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。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を増加させます。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるとともに、地

域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

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、**手話通訳者等**の配置、字幕入りビデオの活用等、地域における社会福祉活動の場などの身近な教育の機会を活用して、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、効果的な教材の開発等に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得、かつ、その必要性を理解できるようにするため、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、他の機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与や講師の派遣、情報の提供等、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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、効果的な交通安全教育に努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(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、宮津市交通対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて重点事項を定めます。

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・自主的に活動できるよう努めます。

また、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促進を図り、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。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に、街頭啓発や広報みやづ、宮津市公式ホームページ、SNS等において、広報啓発活動を行います。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全街頭啓発日を設けるなど、広報啓発活動を積極的に展開するとともに、交通安全教育等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、横断歩道を横断する際には、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための広報啓発活動を推進します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、自転車乗用中の交通事故防止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、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、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。

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されていますが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図ります。

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき定められる「京都府自転車安全利用促進計画」（令和3年3月）に即して、自転車損害保険等への加入促進等を推進します。

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

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

自転車に同乗する未就学児の安全を確保するため、保護者に対して未就学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、未就学児を同乗させる場合において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未就学児

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、幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合におけるヘルメット着用の徹底に加え、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

エ 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ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、行政及び関係機関・団体等との協力の下、着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所（園）・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及を促進するとともに、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、正しい使用方法の周知徹底を図ります。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもには、チャイルドシートを使用させることについて広報啓発に努めます。

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通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、全年齢層に対する反射材用品等の普及を図るため、幼少期から反射材用品等の着用の習慣を身に付ける体系的な交通安全教育を推進するとともに、歩行中の交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及を促進します。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育、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、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発や、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層をはじめ、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進します。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携して取組の推進に努めます。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報みやづや宮津市公式ホームページ、SNS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等、実効性の高い広報の推進に努めます。

(7) 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官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めたすべての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

(4) 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、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、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

(6) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、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協力を求め、すべての市民の交通安全気運の盛り上がりを図ります。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(7) 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の交通事故実態の広報を積極的に行います。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性への理解を促し、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ります。

(4) 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、歩行者の横断違反等による交通事故実態・危険性等を広く周知し、これら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、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

- (ウ) 二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を行うなど、頭部、胸部等保護の重要性について理解が深まるように努めます。
- (エ) 乗用型トラクターの交通事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行います。
- (オ) 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等を図るため、広報みやづや宮津市公式ホームページ、SNS等を通じて情報の提供・発信に努めます。

(4) 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活動を充実する等、その主体的な活動を促進します。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。

こうした取組の推進に向けて、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画の促進に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努めます。

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向上を図ります。

(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・設備の拡充を図ります。特に、飲酒運転を根絶する観点から、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 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ 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。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

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

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、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など、体制の強化に努めます。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が、令和

4年6月までに施行されることとされています。改正法施行後のこれらの制度の適切な運用を推進します。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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

(オ) 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の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図ります。

また、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの充実を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めたすべての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪車乗車時における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、着用推進キャンペーン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ヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通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の充実等を図るため、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、大雪、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行うことで交通事故の防止・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間の情報の共有や講習会等を通じた気象知識の普及に努めます。

4 車両の安全性の確保

(1) 先進安全自動車の普及促進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による交通事故が発生していることや、今後も高齢運転者が増加していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及を促進します。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる一方で、自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進します。また、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進します。

(3) 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

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の検査機器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。

さらに、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、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。

加えて、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図ります。

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全国的に展開する等、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など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、依然として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。

(4) 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、高額な賠償額となるケースもある

ことから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、自転車損害保険等への加入を促進します。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進に努め、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) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通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交通事故防止並びに交通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、交通指導取締りを効果的に推進します。その際には、交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

(ア) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通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、妨害運転、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、危険性の高い違反及び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交通指導取締りを推進します。

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、早期に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交通指導取締りを推進します。

(イ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

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する検挙措置を推進します。

イ 高速道路における交通指導取締りの強化等

高速道路においては、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、取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的なパトロール活動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、交通指導取締りは、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、妨害運転の要因となる車間距離不保持や通行帯違反等の取締りを強化するとともに、交通事故発生時の被害軽減を図るため、後部座席を含めたすべての座席を対象としたシートベルト装着義務違反や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。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り、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（暴走族及び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））及びこれに伴う群衆の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。

さらに、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などの措置を講じるものとします。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

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適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、暴走族に対する交通指導取締りを推進します。

また、違法行為を敢行する旧車会員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推進します。

さらに、「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）措置を働き掛けるなど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。

エ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進します。

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。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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

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

推進

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

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技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。

エ 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が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、ドクターヘリの積極的な活用を図ります。

(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、二次救急や三次救急医療体制の向上を図るなど、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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係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 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自賠責保険（自賠責共済）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への救済の観点から、引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図ります。

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、掛け忘れに注意が必要であることを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）車両の運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実施するとともに、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

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、広報みやづや宮津市公式ホームページ、SNS等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) 交通事故被害者等支援の充実強化

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、（公財）交通遺児等育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の支援制度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、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ほか、依然として鉄道の運転事故における死亡事故が発生していることから、重大な列車事故の未然防止を図るとともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる必要があります。

【鉄道の運転事故件数】（省令基準）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年	令和 2 年
鉄道運転事故件数	1 件	1 件	0 件	1 件	1 件
輸送障害件数	42 件	47 件	81 件	41 件	44 件
(内訳)					
災害原因	35 件	35 件	71 件	19 件	21 件
部内設備関連	7 件	9 件	10 件	17 件	6 件
鉄道外の原因	0 件	3 件	0 件	5 件	16 件
インシデント件数	1 件	0 件	0 件	0 件	1 件

※件数について、宮豊線、宮舞線、宮福線の合計件数

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るため、**鉄道事業再構築実施計画**に基づき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。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障害者をはじめとする旅客の**危険防止対策を講ずることができるよう努めます。**

(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

係するものであり、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要となります。

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します。

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します。また、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、維持管理に努めます。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

ドライブレコーダー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の指導に努めます。

(3) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、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

大規模な事故等が発生した場合は、国及び鉄道事業者と連携して迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化に取り組めます。

(5) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を図ります。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、国との協議を踏まえ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備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため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、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室では、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されています。

万一、事故により被害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3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。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、踏切事故ゼロが継続できるよう努めます。

【踏切事故件数】

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 元年	令和 2 年
踏切障害事故	0 件	1 件	0 件	2 件	1 件

※件数について、宮豊線、宮舞線、宮福線の合計件数

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）が最も多くなっています。
- ② 衝撃物別では、京都府においては、自動車と衝撃したものが約1割強、歩行者と衝撃したものが約5割を占めています。
- ③ 自動車の原因別でみると直前横断によるものが約6割を占めています。
- ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が5割を占めています。

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 第11次計画における目標

踏切事故の発生ゼロを目指します。

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

踏切事故は、概ね減少傾向にあることから、推進してきた施策には、踏切事故の防止に一定の効果が認められます。しかしながら、踏切事故が一たび発生すれば、重大な結果をもたらすため、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る必要があります。

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するとともに、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、さらなる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する必要があります。

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に努めます。

このほか、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、道路改良や自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化等による視認性の向上を図ります。

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のみ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）など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は、統廃合を進めることが基本と考えますが、そうした踏切道の沿線住民の合意と統廃合に向けた財政確保について協議できるよう努めて行きます。これら近接踏切道以外の踏切道についても、同様に統廃合に向けて努めて行きます。

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

踏切道の改良に当たっては、関係機関が連携し、接続道路の安全確保のため、道路改良等の安全対策を推進します。

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が図れるよう、踏切道の改良時には対応を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に積極的に行います。

学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するほか、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。

なお、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。

このほか、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、さらなる踏切道の安全性向上を目指し、関係機関が連携して対策を検討します。また、平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

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)	うち高齢者 (人)
	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	重傷者数 (人)			
昭和 45 年	3 7 1	9	4 7 3	……	6, 2 5 1	……	……
46 年	4 4 5	1 0	6 0 1	……	7, 1 5 9	……	……
47 年	3 8 5	1 3	5 1 9	……	7, 8 7 9	……	……
48 年	3 1 1	1 0	4 0 8	……	8, 2 3 4	……	……
49 年	2 6 2	4	3 4 6	……	8, 3 1 3	……	……
50 年	2 4 8	3	3 4 1	……	8, 4 9 6	……	……
51 年	2 6 3	6	3 5 7	……	8, 9 8 9	……	……
52 年	2 5 8	7	3 4 2	……	9, 1 7 8	……	……
53 年	2 2 7	3	3 0 8	……	9, 6 6 0	……	……
54 年	1 9 4	3	2 5 5	……	1 0, 5 8 4	……	……
55 年	1 9 1	6	2 4 8	……	1 0, 9 4 2	……	……
56 年	1 5 4	3	1 9 6	……	1 1, 3 0 7	……	……
57 年	1 3 8	3	1 8 2	……	1 1, 6 5 0	……	……
58 年	1 4 8	4	1 9 0	……	1 1, 9 2 4	……	……
59 年	1 3 7	7	1 8 5	……	1 2, 2 1 5	1 2, 2 6 6	……
60 年	1 3 5	5	1 8 4	……	1 2, 5 6 3	1 2, 4 6 6	……
61 年	1 2 2	4	1 7 8	……	1 3, 0 0 1	1 2, 7 5 0	……
62 年	1 3 0	5	1 6 0	……	1 3, 5 4 2	1 2, 9 3 8	……
63 年	1 4 0	2	1 6 7	……	1 3, 9 7 0	1 3, 0 7 8	……
平成元年	1 5 1	8	2 0 7	……	1 4, 2 6 4	1 3, 2 8 8	……
2 年	1 2 1	5	1 6 9	……	1 4, 4 1 3	1 3, 3 2 8	……
3 年	1 3 8	3	1 9 6	……	1 4, 6 7 1	1 3, 4 5 8	……
4 年	1 7 5	4	2 1 8	……	1 4, 8 9 1	1 3, 5 6 2	……
5 年	1 5 9	1 1	2 2 7	……	1 5, 1 2 9	1 3, 6 4 0	……
6 年	1 3 2	1	1 8 8	……	1 5, 5 4 8	1 3, 7 5 1	……
7 年	1 3 7	6	1 9 4	……	1 5, 9 5 4	1 3, 8 6 4	……
8 年	1 2 4	5	1 5 6	2 3	1 6, 3 1 1	1 3, 9 6 7	……
9 年	1 2 2	5	1 5 5	2 9	1 6, 4 4 7	1 4, 0 5 0	……
10 年	1 2 1	4	1 6 7	2 2	1 6, 4 5 7	1 4, 1 1 1	……
11 年	1 3 7	5	1 7 7	1 9	1 6, 4 6 5	1 4, 0 5 5	……

12年	101	—	129	15	16,433	14,038	……
13年	114	5	153	13	16,433	13,975	……
14年	111	2	131	15	16,337	13,952	……
15年	109	1	156	15	16,259	13,858	……
16年	129	—	168	24	16,274	13,780	……
17年	109	—	148	15	16,218	13,640	2,909
18年	85	4	106	18	16,090	13,489	3,005
19年	78	1	99	13	15,777	13,393	3,077
20年	100	2	124	14	15,563	13,279	3,189
21年	71	2	84	11	15,341	13,206	3,293
22年	81	1	114	11	15,269	13,130	3,329
23年	80	3	95	7	15,247	13,012	3,350
24年	59	—	75	6	15,160	12,911	3,543
25年	55	1	70	9	15,169	12,850	3,753
26年	46	3	53	4	15,064	12,688	3,978
27年	56	1	72	8	15,005	12,533	4,060
28年	58	1	79	6	14,889	12,348	4,155
29年	48	1	64	8	14,857	12,111	4,161
30年	25	—	31	3	14,778	11,931	4,182
令和元年	19	2	17	5	14,587	11,745	4,241
2年	17	—	18	5	14,438	11,579	4,251

(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				
		28年	29年	30年	元年	2年
高速道路等	発生件数	—	1	1	—	—
	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	—	1	2	—	—
一般国道	発生件数	42	29	17	10	12
	死者数	1	—	—	—	—
	負傷者数	56	40	21	10	13
主要 府道	発生件数	1	7	1	4	3
	死者数	—	—	—	—	—

地 方 道	市 道	負傷者数	1	13	1	4	3
		発生件数	—	—	—	—	—
		死者数	—	—	—	—	—
		負傷者数	—	—	—	—	—
一般府道	発生件数	2	4	1	3	—	
	死者数	—	1	—	—	—	
	負傷者数	2	3	1	3	—	
一般市道	発生件数	11	5	4	2	1	
	死者数	—	—	—	2	—	
	負傷者数	18	5	5	—	1	
その他の道路	発生件数	2	2	1	—	1	
	死者数	—	—	—	—	—	
	負傷者数	2	2	1	—	1	
合 計	発生件数	58	48	25	19	17	
	死者数	1	1	—	2	—	
	負傷者数	79	64	31	17	18	

(3) 歩行者、自転車、二輪車、自動車事故状況の推移

(単位：件・人)

年 区分		28年	29年	30年	元年	2年
歩行者の事故	発生件数	8	4	5	9	3
	死者数	1	1	—	2	—
	負傷者数	7	3	5	7	3
自転車の事故	発生件数	4	6	1	3	6
	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	4	6	1	3	6
原付車・自動 二輪車の事故	発生件数	5	6	—	1	—
	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	4	6	—	1	—
自動車の事故	発生件数	56	47	25	18	17
	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	64	49	25	6	9
総数	発生件数	73	63	25	19	17
	死者数	1	1	—	2	—
	負傷者数	75	64	31	17	18

注1) 発生件数は、第1当事者又は第2当事者の合計

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)

年 区分	28年	29年	30年	元年	2年
人対車両	8	4	5	8	3
車両相互	49	42	20	10	13
車両単独	1	2	—	—	1
列車	—	—	—	1	—

(5) 幼児、小・中学生の事故発生状況の推移

(単位：人)

年 区分		28年	29年	30年	元年	2年
未就学児童	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	5	—	—	—	—
小学生	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	3	3	1	—	1
中学生	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	—	2	—	1	—
合計	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	8	5	1	1	1

(6) 高齢者の事故発生状況の推移

(単位：件・人)

年 区分		28年	29年	30年	元年	2年
65歳～69歳	死者数	—	1	—	—	—
	負傷者数	3	5	6	1	3
70歳～79歳	死者数	—	—	—	—	—
	負傷者数	5	3	1	12	2
80歳以上	死者数	1	—	—	1	—
	負傷者数	3	1	1	2	2
合計	発生件数	17	17	13	8	9
	死者数	1	1	—	1	—
	負傷者数	11	9	8	4	7

Society5.0

仮想空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより、経済成長と社会的課題の解決を両立していく新たな社会のこと。第5期科学技術基本計画において提唱された。

ICT

情報通信技術。Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）の略。

犯罪被害者等基本法

犯罪被害者等（犯罪やこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為の被害者及びその家族又は遺族）のための施策を総合的かつ計画的に推進することによって、犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とした法律。基本理念として、犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有することなどを定めている。

E B P M

証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。 (Evidence-Based Policy Making)

E T C 2.0

料金決済だけでなく、道路情報と連動してさまざまなサービスが受けられるようになる、次世代型 E T C。具体的には、それまでできなかった高速道路からの一時退出やより広い範囲の渋滞情報や迂回情報、自己情報の取得などが可能となる。

高度道路交通システム（I T S）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワーク化することにより、交通事故、交通渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。(Intelligent Transport Systems)

コミュニティ道路

歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路

高速道路

高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路であり、自動車の高速交通を図るために全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路と、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路

事故ゼロプラン

事故が多発する幹線道路を対象に、事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に対策を進めていくもの(事故危険区間重点解消作戦)

道路交通情報通信システム(VICS)

光ビーコン等を用いて交通渋滞、交通事故、交通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。(Vehicle Information and Communication System)

交差点コンパクト化

横断歩道の交差点中央側への移設や交差点四隅の鋭角化を行い、ドライバーからの視認性を高め、自動車速度の抑制を図るための交差点改良

ハンドルキーパー運動

自動車で飲食店に行って飲酒する場合、あらかじめ仲間間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安全に自宅まで送り届け、飲酒運転の根絶を図る運動

車検自転車運転者講習制度

危険な行為を繰り返した自転車運転者に対し、将来危険な運転繰り返さないようルール遵守の必要性や運転行動を気づかせることを目的に義務づけた公安委員会の講習

高齢運転者標識(高齢者マーク)

自動車運転免許を取得している70歳以上の人は、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、自動車の前面と後面の両方に高齢運転者標識(高齢者マーク)を付けて運転するように努めなければならないとされています。

運転経歴証明書

高齢等の理由により運転免許証を自主返納した人に対し、本人の申請により運転免許証に代わる本人確認書類として、自動車安全運転センターが交付する証明書

指定自動車整備事業制度

信頼に足る自動車分解整備事業者が自ら整備した自動車を自らの責任において、国の行う検査の一部を代行させる制度

ペーパー車検

点検・整備を行わず、実際の状態を確認していない自動車に対する不正車検

自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）

電源を入れると音声で操作が指示され、救助者がそれに従って除細動（=傷病者の心臓に電気ショックを与えること）を行う装置

京都府広域消防相互応援協定

消防組織法の規定に基づき、大規模災害及び特殊災害等が発生した場合における京都府内の市町村及び消防一部事務組合が行う消防の相互応援に関し、必要な事項を定めたもの

関西広域連合

日本の行政機構の一つであり、救急医療の連携や防災等の府県域を越えた行政課題に取り組むこと、及び国の出先機関の受け皿となって地方分権を推進させることを目的として、8府県が地方自治法の規定に基づいて設立した特別地方公共団体（広域連合）である。平成24年8月以降、域内の4政令指定都市も参加している。

（構成府県）滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県

（構成指定都市）京都市、大阪市、堺市、神戸市

A T S（A T S：Automatic Train Stop）

自動的にブレーキを作動させ、列車の速度を低下させるよう列車の速度を制御又は列車を停止させる電気等の自動列車停止装置

運転状況記録装置

運転中の映像を記録しておき、万が一、事故が発生した場合にその状況を映像で確認することができる映像記録装置

踏切安全通行カルテ

国土交通省が、踏切における過去の事故状況や効果的な対策をカルテとしてとりまとめたもの。