

第1次福知山市交通安全計画 (令和3年度～7年度)

福知山市交通安全対策会議

まえがき

福知山市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、「交通安全対策基本法」（昭和45年法律第110号）の施行以来、10回にわたり「福知山市交通安全計画」を策定し、市民の理解と協力を得ながら、国、府、市、警察、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。

その結果、第10次計画期間中（平成28年～令和2年）の交通事故死亡者数は16人で、第9次計画期間中（平成23年～27年）の25人から大幅に減少した。特に令和元年は交通事故死者数が1人であり、交通統計を開始した昭和23年以来最少を記録する等、着実な成果を上げてきたところである。

計画期間中の取組として、様々な機会を捉えた街頭啓発の実施、効果的な交通規制対策や取締りの実施、幼児から小中学・高校生、また高齢者を対象とした交通安全教室の継続的な開催、亀岡市、大津市での事故を教訓とした通学路及び子どもの移動経路の安全対策の推進、住宅街や通学路における安全対策として、区域を定めて時速30キロの速度規制等を行う「ゾーン30」を実施してきた。また近年は「暴走族を許さない社会環境づくり会議」を中心に暴走族追放に向けた夜間警戒・啓発活動等を継続的に展開してきた。

しかしながら、近年、福知山市内において、交通死亡事故があったほか、高齢者が関係する事故が多く発生している。また、自転車利用者の交通ルールやマナーの軽視が散見される等、今なお多くの課題が山積しており、日々発生する交通事故や次代を担うかけがえのない子ども達が被害を受ける痛ましい事故により多くの方が交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族）となる現実を深く受け止めなければならない。

交通事故の防止は、国、府、市、警察、関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら、全力をあげて取り組まなければならない重要な問題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない安心・安全な福知山市の実現に向けて、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要がある。

このような観点から、当会議では、京都府交通安全対策会議が策定した「第11次京都府交通安全計画」に基づき、福知山市が定める各種計画等を考慮しながら、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、令和3年度から7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱として、「福知山市交通安全計画」を定めるものである。

この「福知山市交通安全計画」に基づき、国、府、市、警察、関係機関・団体においては、交通の現状や地域の実情等を踏まえ、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本的考え方	7
第1章 道路交通の安全	12
第1節 道路交通事故のない福知山市を目指して	12
1 道路交通事故のない福知山市を目指して	12
2 歩行者の安全確保	13
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	13
4 役割分担と連携強化	13
5 交通事故被害者等の参加・協働	13
第2節 道路交通の安全についての目標	14
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	14
1 道路交通事故の現状	14
2 道路交通事故の見通し	15
II 交通安全計画における目標	16
第3節 道路交通の安全についての対策	16
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	16
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	16
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	17
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	18
(3) 生活道路における安全確保	19
(4) 先端技術の活用推進	19
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	19
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	20
II 講じようとする施策	20
1 道路交通環境の整備	20
(1) 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	21
(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進	23
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	25
(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	26
(5) 無電柱化の推進	27
(6) 効果的な交通規制の推進	27
(7) 自転車利用環境の総合的整備	27

(8) ITSの活用	28
(9) 交通需要マネジメントの推進	28
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	29
(11) 総合的な駐車対策の推進	30
(12) 道路交通情報の充実	31
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32
2 交通安全思想の普及徹底	33
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	34
(2) 効果的な交通安全教育の推進	39
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	40
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	45
(5) 住民における住民の交通安全活動への参加・協働の推進	46
3 安全運転の確保	46
(1) 運転者教育等の充実	47
(2) 運転免許業務の改善	49
(3) 安全運転管理の推進	50
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	50
(5) 交通労働災害の防止等	53
(6) 道路交通に関連する情報の充実	53
4 車両の安全性の確保	54
(1) 先進安全自動車の普及促進	55
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	55
(3) 自動車の検査及び点検整備の充実	55
(4) 自転車の安全性の確保	56
5 道路交通秩序の維持	56
(1) 交通の指導取締りの強化等	56
(2) 暴走族等対策の推進	57
6 救助・救急活動の充実	59
(1) 救助・救急体制の整備	59
(2) 救急医療体制の整備	61
(3) 救急関係機関の協力体制の確保等	62
7 被害者支援の充実と推進	62
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	63
(2) 損害賠償の請求についての援助等	63
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	63

8	調査研究の充実	64
(1)	道路交通の安全に関する調査研究の推進	64
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	65
第2章	鉄道交通の安全	67
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	67
第2節	講じようとする施策	67
1	鉄道交通環境の整備	67
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	67
(2)	運転保安設備等の整備	68
2	鉄道の安全に関する知識の普及	68
3	鉄道の安全な運行の確保	68
(1)	運転士の資質の保持	68
(2)	安全上のトラブル情報の共有・活用	69
(3)	気象情報等の充実	69
(4)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	69
(5)	運輸安全マネジメント評価の実施	69
(6)	計画運休への取組	69
4	鉄道車両の安全性の確保	69
5	救助・救急活動の充実	70
6	被害者支援の推進	70
第3章	踏切道における交通の安全	71
第1節	踏切事故のない社会を目指して	71
第2節	講じようとする施策	71
1	踏切道の構造改良の促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	71
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	72
3	踏切道の統廃合の促進	72
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	72
参考資料		75

計画の基本的考え方

「福知山市交通安全計画」は、人優先の交通安全思想のもと、これまでの10次にわたる取組において、交通事故死者数は令和元年に、交通事故発生件数は令和2年に交通統計を開始した昭和23年以来最少を記録する等着実に成果を上げてきたところである。

その一方で、交通死亡事故死者数に占める高齢者数の割合が増加傾向にあるほか、子どもが当事者となる交通事故も発生している。

このような現状において、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育て応援社会の実現が強く要請される中、時代に合った交通安全の取組が、より一層求められている。

このため、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、究極的には交通事故のない社会の実現を目指す。

1 交通事故のない社会を目指して

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである安心で安全に暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

今なお交通事故により、毎年多くの方が被害にあ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、安心で安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死者数は着実に減少傾向にあり、「第10次福知山市交通安全計画」に掲げた「年間の24時間死者数を2人以下とする。」目標について、平成28年から令和2年にかけてみると令和元年、令和2年と2年連続で達成することができた。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではないが、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誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

2 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、すべての交通について、高齢者、子ども、障害のある人等の安全をより一層確保する必要がある。

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る。このように「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

3 高齢化が進展して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ある。

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、すべての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じ得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となる。

今後、更なる高齢化の進展が見込まれる中、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心して安全に移動することができる社会を、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く。

4 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に、計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

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3つの要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、その成果も踏まえて、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民の理解のもと、強力で推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図る。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安心して安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての市民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう取組を徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

「人間はエラーを犯すもの」との前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、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、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図る等により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）、幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を積極的に実施する等、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

5 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) 人員不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人員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る。

(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る。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る。

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、人員不足の解決にも寄与することが期待されるが、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ある。

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

(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、治安等、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ある。

(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考えられることから、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ある。

6 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、すべての分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、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る。

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、高齢者をはじめとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。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る。

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る。

(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、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）を踏まえ、交通安全の分野においても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る。

(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もとにそれぞれの役割を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、本市が行う交通の安全に関する施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の施策を中心に展開し、交通安全活動を推進する必要がある。

(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

ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害に繋がる公共交通機関の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が組織一丸となって安全管理体制を構築・改善し、その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化することが重要である。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、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、防災マネジメントの取組を強化するとともに、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る。

(5) E B P M（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E B P M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うえで、より効果的な施策を目指すことが重要である。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない福知山市を目指して

1 道路交通事故のない福知山市を目指して

我々は、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べきである。

近年、本市においては、交通死亡事故における死亡者数は減少傾向にあり、令和元年には統計開始後最少を記録した。しかし、今後福知山市における高齢化の進展に伴い、高齢者の事故の増加が懸念される。

交通安全対策の推進に当たっては、すべての市民が交通安全に留意することが肝要であり、そのためには行政等が積極的に啓発活動を行う等により一層交通安全対策を充実させていくことが必要である。

交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、関係機関・団体等が役割分担しながらその連携を強化し、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、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

【参考資料1】

年 (和暦)	交通事故死傷者数			歩行者死傷者数			交通事故死傷者数における歩行者の割合
	死者数	負傷者数	合計	死者数	負傷者数	合計	
平成28年	5	234	239	1	29	30	12.5%
29年	5	246	251	3	22	25	9.9%
30年	3	229	232	1	17	18	7.7%
令和元年	1	144	145	0	16	16	11.0%
2年	2	116	118	1	10	11	9.3%

2 歩行者の安全確保

本市では、交通事故死傷者数に占める歩行者の割合は10%前後で推移している。（参考資料1参照）人優先の交通安全思想のもと、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の理解を促すことが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情に即した、その地域に最も効果的な施策の組み合わせを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な行政機関の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災とあわせて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

国、府、市、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等のほか、学校、家庭、職場、企業等それぞれが役割分担しながら連携を強化し、また、地域住民が、交通安全に関する各種活動に対して、計画、実行、評価の各場面においてそれぞれの役割を担いつつ、主体的な形で積極的に参加し、交通安全総点検や地域の特性に応じて行う交通安全活動等に、参加・協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされる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や協働は重要である。

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の発生件数及び負傷者数は、若干の増減はあるものの、平成18年以来減少傾向にあり、特に令和2年においては発生件数が94件、負傷者数が116人で、交通統計を開始した昭和23年以来最少となった。また死者数については、令和元年に1人とこちらも交通統計開始以来最小を記録した。

「第10次福知山市交通安全計画」に掲げた「年間の24時間死者数を2人以下とする。」目標について、平成28年から令和2年にかけてみると令和元年、令和2年と2年連続で達成することができた。福知山市内の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- (1) 交通事故死傷者における高齢者（65歳以上）の割合が20%前後で推移しており、減少傾向が見られない。（参考資料2参照）
- (2) 自転車及び歩行者の交通事故に占める自転車の割合が増加傾向にあり、直近2年では60%を超えている。（参考資料3参照）
- (3) 国道9号や国道175号等の幹線道路上の事故が30%を超えている。（参考資料4参照）

等の現状が大きな特徴となっており、対策を講じていく必要がある。

【参考資料2】

年 (和暦)	交通事故死傷者数			高齢者死傷者数			交通事故死 傷者数にお ける高齢者 の割合
	死者数	負傷者数	合計	死者数	負傷者数	合計	
平成28年	5	234	239	5	39	44	18.4%
29年	5	246	251	3	51	54	21.5%
30年	3	229	232	1	47	48	20.6%
令和元年	1	144	145	1	28	29	20.0%
2年	2	116	118	1	22	23	19.4%

【参考資料3】

年 (和暦)	自転車及び歩行者事故状況			自転車事故死傷者数			自転車及び歩行者の交通事故に占める自転車の割合
	死者数	負傷者数	合計	死者数	負傷者数	合計	
平成28年	1	58	59	0	29	29	49.2%
29年	3	49	52	0	27	27	51.9%
30年	1	39	40	0	22	22	55.0%
令和元年	0	45	45	0	29	29	64.4%
2年	1	27	28	0	17	17	60.7%

【参考資料4】

年 (和暦)	路線別発生件数 (%)										合計
	国道 9号	国道 173号	国道 175号	国道 176号	国道 426号	国道 429号	府道8号 (福知山 綾部線)	府道55号 (舞鶴福 知山線)	その他		
									府道	市道等	
平成28年	55 (29.7%)	0 (0.0%)	6 (3.2%)	5 (2.7%)	1 (0.5%)	1 (0.5%)	17 (9.2%)	6 (3.2%)	15 (8.1%)	79 (42.7%)	185
29年	65 (32.0%)	1 (0.5%)	10 (4.9%)	3 (1.5%)	0 (0.0%)	3 (1.5%)	21 (10.3%)	5 (2.5%)	7 (3.4%)	88 (43.4%)	203
30年	56 (32.4%)	1 (0.6%)	9 (5.2%)	1 (0.6%)	1 (0.6%)	2 (1.2%)	8 (4.6%)	8 (4.6%)	11 (6.4%)	76 (43.9%)	173
令和元年	32 (25.6%)	1 (0.8%)	5 (4.0%)	3 (2.4%)	1 (0.8%)	0 (0.0%)	11 (8.8%)	7 (5.6%)	4 (3.2%)	61 (48.8%)	125
2年	27 (28.7%)	0 (0.0%)	7 (7.4%)	1 (1.1%)	2 (2.1%)	0 (0.0%)	6 (6.4%)	2 (2.1%)	9 (9.6%)	40 (42.5%)	94

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すると、高齢化の進展に伴い、高齢者の事故の増加が予想され、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

II 交通安全計画における目標

中央交通安全対策会議が策定した「交通安全基本計画」（令和3年度～令和7年度）では、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数2,000人以下、交通事故重傷者数2,200人以下」とする目標が設定されている。

また、「第11次京都府交通安全計画」では、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数40人以下、年間の交通事故重傷者数を700人以下」とする目標が設定されている。

これらの計画を受け、本市においては、交通事故による死者数をゼロとし、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であるが、第10次計画（平成28年度～令和2年度）期間中の交通事故発生状況を考慮し、第11次計画（令和3年度～7年度）期間中における24時間死者数を5年連続2人以下とすることを目指すものとする。

また、今後はさらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組むものとする。

そのため、国、府、市及び関係機関・団体は、より一層の連携を図り、それぞれの役割と責任において、この交通安全に関する施策の大綱に基づき、市民の理解と協力のもとに諸施策を総合的かつ強力に推進する。

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

近年、福知山市内における道路交通事故の発生件数及び死傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、本市においては、交通死亡事故や、若者による悲惨な事故が発生した。また、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る。

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、分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。また、対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進して、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究

の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

なお、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずる。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死傷者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、また、今後も高齢化の一層の進行が予想されること等から、高齢者が安心して外出したり安全に移動したりできる交通社会の形成が必要である。

高齢者については、主として歩行、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ある。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推進することが重要となる。

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ついては、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、見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用も重要となる。また、年齢にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、ユニバーサルデザインの考え方に基づく道路交通環境を形成する必要がある。

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。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、技術の進展状況について、幅広く情報提供していく必要がある。

他方、本市においては安心して子どもを生み育てる環境、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境づくりが期待される。

子どもの交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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等において、歩道の整備、横断歩道の設置や適切な管理等の安心・安全な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

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、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

第10次計画期間中、福知山市内においては、交通事故死傷者数における歩行者の割合が10%前後で推移しており、下げ止まりとなっている現状を踏まえ、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る。特に、障害のある人、高齢者や子どもにとって身近な道路における安全性を高めることがより一層求められている。

こうした現状を踏まえ、「人優先」の考えのもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等歩行空間の確保を一層積極的に進める等、歩行者が安心・安全に利用できる環境整備等の対策を推進する必要がある。

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等、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。

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あげる等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始め、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る。

次に、自転車については、幅広い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する必要がある。

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る。特に市街地では自転車の通行空間の確保を進めるに当たり、自転車交通の在り方や自転車以外の多様な移動手段との間における分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮するほか、駅前や繁華街の交通の支障となる放置自転車対策として、自転車駐輪場の整備等を進める必要がある。

さらに、自転車利用者の交通ルールに関する理解が不十分であることによるルールやマナーに違反した行動が多いため、交通安全教育及び街頭における指導啓発活動等を積極的に推進することで、自転車に

関する安全意識の醸成を図る必要がある。

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る。

(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に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らない。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定に加え、物理的デバイスのハンプ等の設置を検討する等、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等、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る。

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住民のかかわりが重要であり、その進め方も留意していく必要がある。

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浸透することを目指す。

(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はじめとした先進安全技術の活用・普及が考えられる。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等、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を注視し、安全の確保を実現していく。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

第10次計画での取組により、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る。

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ミ

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る。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

本市においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安心して安全な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根差した交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情に精通した専門家の知見を地域の取組に生かすとともに、地域住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等事故特性に応じた対策を実施していく必要がある。

さらに、地域住民の交通安全活動に対する理解を得て、地域住民が市及び関係団体との連携を強化し交通安全の一翼を担う存在となるよう協働した活動を推進する必要がある。なお、多様な課題に直面する中で、交通ボランティアをはじめ地域における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、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安心・安全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る。

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については、これまでも国、府、市、警察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あり、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、地域の子どもや高齢者をはじめとする歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

また、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められている社会資本整備重点計画に即して行われる防災・安全交付金事業を活用しつつ、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。さらに、少子高齢化が一層進展する中で、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観点から、安心・安全な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を強化する。

このほか、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、道路の利用方法に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上の実現と、交通渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の普及等を推進する。

(1)生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

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十分とはいえず、また、依然として、生活道路への通過交通の流入等の問題もある。

このため、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る。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、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整備を推進する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、府、市、警察、関係機関・団体、地域住民等が連携して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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者は、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、経路対策、生活道路、コミュニティ道路等の整備、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との整合性を図り、歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的としてゾーンを形成するゾーン対策、住宅地域への進入部におけるハンプや狭さくの設置等による住宅地域への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化（以下「道路標識の高輝度化等」という）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

このほか、ETC 2.0等のビッグデータを活用し、各地域の交通の特性と変化の状況を分析することにより潜在的な危険箇所の解消を

進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、府、市、警察、関係機関・団体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

イ 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、「福知山市子どもの移動経路/通学路交通安全プログラム」に基づき、学校及び未就学児施設関係者から通学路等における危険箇所について見解を求め、定期的に学校及び未就学児施設関係者や各道路管理者等と危険箇所を合同で点検するとともに危険箇所の安全対策の充実等の継続的な取組を行う。対策された危険箇所については学校及び未就学児施設関係者関係者がある効果について検証し、期待される効果があったか検討する。効果がないと判断すれば、どの点が危険解消には必要であるかを各学校及び未就学児施設関係者が各施設の責任で検討し、各道路管理者等のみならず、各学校及び未就学児施設関係者を含め、福知山全体で、継続して安全に通行できる歩行空間の実現を目指す。

また、道路交通実態に応じて、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、歩道整備等のハード及び交通規制等のソフトの両面から必要な対策を推進する。今後は、教育委員会が主体となり、より一層効果のある通学路危険箇所における安全対策の実施や通学路ルート設定の妥当性の検討等を行う。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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、安心・安全な歩行空間の創出を推進し、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する。

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。

このほか、交通量の多い路線等の乱横断防止のための柵等を設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、

エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害のある人用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害のある人等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。)に基づく重点整備地区に定められた地区においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、点字ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (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点字ブロック上等の自動二輪車等の違法駐輪について撤去を行う等、警察等と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進

国道9号、国道175号等幹線道路における交通事故が多い現状を踏まえ、幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、基本的な交通の安全を確保するため、高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の体系的整備を推進するとともに他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

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、効果を科学的に検証しつつ、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

推進する。

(ア) 本市の幹線道路における死傷事故は国道9号や国道175号等に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データを分析し、事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行う等、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所として指定されている事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用による潜在的な危険区間等において、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、集中的な事故抑止対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、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、その適正化を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 of 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じることにより、同様の重大事故の再発防止を図る。

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る。

(イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(ウ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、生活環境を向上させるため、地域の実情に応じた生活道路等の安全対策を行うとともに、公安委員会により実

施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さくの設定や車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せるため道路にカラーラインを引く等車両速度及び通過交通の抑制の整備を総合的に実施する。

(エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑からくる事故防止を抑制するための良好な交通環境の形成に努める。

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防止対策を推進する。

(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、幹線道路の整備とあわせた生活道路におけるハンプや狭さくの設定等による生活道路への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。

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、右折感应化等の高度化を推進する。

(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するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画に即して、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・分析を行いつつ、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整備事業を推進することにより、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る。

ア 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」の考えのもと、「ゾーン30」等の整備による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路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心・安全な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故防止対策を実施する。この場合において、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、信号機の改良、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化等を推進することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行う機会を積極的に設けるよう努めるとともに、道路利用者等が日常から抱えている意見の道路交通環境の整備への反映を図る。

オ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が参画している「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や学識者で構成する「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ対策の立案、調査、企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害のある人等を含め、すべての人が安心して安全に参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、点字ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化をはじめとする安心・安全な歩行空間を整備する。

(5) 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、関係事業者と連携して、無電柱化を一層推進する。また、幅員が著しく狭い歩道等や緊急輸送道路上の新設電柱の占用禁止及び既設電柱の占用制限等を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性の確保等の取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(6) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図るとともに、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。そのため、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を点検し、交通事故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を積極的に推進する。

また、公安委員会が行う交通規制等の情報について、データベース化を推進し、効果的な交通規制等を実施する。

(7) 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

自転車は車両であるとの原則のもと、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、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。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐ等悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるようにし、ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐輪対策の推進

自転車等の駐輪対策については、自転車等の駐輪需要の高い地域及び今後駐輪需要が著しく高くなることが予想される地域を中心に利用状況に応じた路外・路上の自転車駐輪場等の整備を推進する。また、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点字ブロック上等の自動二輪車等の違法駐輪や放置自転車等の撤去を行うとともに関係機関・団体と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

ウ 駅周辺等における放置自転車対策等

鉄道の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、府、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持するものとする。

また、市営福知山駅駐輪場の利用促進を図るとともに、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

さらに、「福知山市交通バリアフリー基本構想」に定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、バリアフリー法の高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、違法駐輪行為に係る自転車の取締りの強化、広報・啓発活動等の違法駐輪を防止する取組及び自転車駐輪場の整備を重点的に推進する。

(8) ITSの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、交通渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSの導入を検討する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

イ ETC 2.0の展開

多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、道路を賢く使う取組を推進する。

ウ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。

(9) 交通需要マネジメントの推進

厳しい道路交通渋滞を緩和し、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等交通需要マネジメント(TDM)の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状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、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、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・空間的平準化を推進する。

また、交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に即して、国、府、市、交通関連事業者、交通施設管理者、地域住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

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推進する。

また、鉄道網の着実な整備や駅舎のユニバーサルデザイン化を支援する等、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る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性を向上させるとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

このほか、関係機関が連携して安全なバス停の整備を推進する。

イ 自動車利用の効率化

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等に取り組むほか、京都府地球温暖化対策条例（平成17年京都府条例第51号）に基づく事業者排出量削減計画書制度等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

(10) 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、豪雪等の災害が発生した場合においても安心して安全な生活を支える道路交通の確保を図る。

また、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。また、豪雨・豪雪等においても同様の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恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

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。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪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をはじめ、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の更新・整備、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

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し、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うとともに、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。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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する。

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、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、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、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(11) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要及び地域住民の意見要望を十分に踏まえつつ、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する。

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指向して、地域の実情に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

また運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進とあわせ、駐車場の整備及び有効利用を推進する。

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、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(12) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用した道路交通情報提供体制の充実を図ることが肝要である。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・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の推進を検討する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

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・拡充により、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し交通の安全と円滑化を推進す

る。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点内において、ルート番号等を用いた案内標識の設置、案内標識の英語表記改善及び英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(13) 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障をきたす不法占用物件等については、実態把握、指導取締りによりその排除を行う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、8月の「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(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、特に、観光シーズンや年末、年始、年度末の事故・渋滞を防止するため、自主的な休止期間の設定等の施工時期の調整を行う。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う交通事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応できる休憩施設等の整備に努める。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、市街地における良好な生活環境づくり等を図る

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 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予防的・計画的な通行規制、適時適切な除雪の実施、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等にお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する。

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、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS等様々な手段を活用して幅広く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する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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もとに、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、重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせた、生涯にわたる学習により市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想のもと、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育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）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う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を利用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、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る。

また、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、教材の充実を図りホームページに掲載する等により、地域や学校等で行われる交通安全教育の場における活用を促進するほか、市民が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る。特に若年層に関しては、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る。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、府、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市職員及び教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者の育成等により、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、交通安全について話し合い、注意を呼びかけることが必要となる。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。あわせて、定住外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す日本の交通ルールを的確に伝えるように努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する習慣を身につけさせるとともに、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する。とりわ

け、信号機の意味や横断歩道を横断する際の明確な意思表示、確実な安全確認の方法等、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する。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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行う。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を活用した教材を利用したり、親子で実習したりする等、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・教具の整備を推進する。児童館においては、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する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所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、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行する等、家庭において適切な指導ができるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

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について、重点的に交通安全教育を実施する。このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、高学年や教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールやマナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。さらに、交通

ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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ようにすることを目標とする。

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重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、生徒や教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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、地域において、保護者対象の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る。

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する。

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、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、さらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、運転免許取得前の教育としての性

格を重視した交通安全教育を行う。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る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、生徒や教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等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、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図る等して高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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る。

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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が行う運転者教育及び事業所の安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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する。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の交通事故、利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行

動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者と同世代の交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実による、より効果的な交通安全指導に努めるとともに、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する。具体的には、横断違反等の歩行中の交通事故に直結する違反等がないよう、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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を実施する。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た助言等により、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る。この場合、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こととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、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、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・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る。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の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る。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者を対象とした参加・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る。

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る。さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安心して、かつ、安全に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る。

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、手話通訳を行う者の配置、字幕入り映像記録媒体の活用等に努めるとともに、地域における福祉活動の場等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等、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る。

さらに、介護者、交通ボランティア等の障害のある人に付き添う者を対象とした講習会等を開催するよう努める必要がある。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いが理解できるよう、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用する等日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

(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し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に
応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュ
レーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用するほ
か、ドライブレコーダーによって得られた交通事故等の情報を活用す
る等の効果的な教育手法の開発・導入に努め、着実に教育を推進する
ように努める。

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、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

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等、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する。

(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、京都府及び福知山市交通対策協議会等の構成機関・団体が相
互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、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、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る。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、
運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民
参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体
が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、交
通事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努
める。

また、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、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全
活動を促進する。

さらに、交通安全に対する市民の意識向上を図り、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とするため、春

及び秋の「交通事故死ゼロを目指す日」の街頭キャンペーンやホームページを活用した広報活動、交通関係団体による広報・啓発活動を積極的に展開する。

なお、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

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ため、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、市域一斉交通安全街頭啓発日を設ける等、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、交通指導取締り等を推進する。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る。

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付けること等、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・啓発活動を推進する。

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る。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用する等により、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る。

自転車は、配達や通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分であることによるルールやマナーに違反した行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

また、自転車利用者が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、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促進に関する条例（平成19年京都府条例第50号）に基づき定められる京都府自転車安全利用促進計画に即して、損害賠償責任保険等への加入促進対策を推進する。

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する。

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る。

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する。

未就学児・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、幅広い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する。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

エ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

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、府、市、警察、関係機関・団体等との協力のもと、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた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、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

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る。特に比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

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・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・指導を推進する。また、福知山市が実施している支援制度の活用を通じて、

チャイルドシートを利用しやすい環境づくりに努める。

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 - S i z e）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、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、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、例えば、産婦人科医院や市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

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す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・啓発に努める。

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、各種広報媒体を活用して積極的な広報・啓発を推進するとともに、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関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、かばん等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

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する。

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

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪行為である。この悲惨な交通事故の要因となる飲酒運転の根絶を図るため、飲酒運転の危険性や違法性、飲酒事故を起こした時の社会的責任や代償の大きさ等の実態を周知するための交通安全教育や広報・啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努める等、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る。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する。

また、飲酒運転を犯した者について、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・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、市で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

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、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等のあらゆる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、実効のあがる広報を次の方針により行う。

- (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着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。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る。
- (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、家庭向け広報媒体の積極的な活用、市広報紙、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的交通安全気運の盛り上がりを図る。

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、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う。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、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (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、夜間の重大事故の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る。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等して自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促し、対向車や先行車がいる場合を除き、原則ハイビームを使用することを周知するとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- (ウ) 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・啓発活動を推進する等、頭部、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (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う。
- (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啓発等を図ることができるよう、地理情報に基づく交通事故分析システムを活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて交通事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進安全技術について、ユーザーが過信、誤解することなく使用できる情報をはじめ、自動車アセスメント情報、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製造事業者等の受け手に応じ、それらの情報を適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (キ) 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による研究発表や成果発表、討議等を通じて交通事故防止について考える機会を設ける等して、市民の交通安全に関する意識を高めるように努める。

(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、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実する等、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

こうした取組の推進に向けて交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行う等、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。加えて、地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

さらに、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繋いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における住民の交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、市民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等を含め、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。そのため交通安全思想の普及徹底に当たっては、府、市、民間団体、企業等と市民を中心とする地域住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

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、交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、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に努める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。

また、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る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

(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、運転免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、運転免許取得時及び運転免許取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行う等により交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

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・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許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る。

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・設備の充実を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化、講習内容及び講習方法の充実に努める。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る。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育を実施する等、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

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、受講者の運転特性を診断した上で、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る。

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
進に努める。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る。

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やかな講習
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る。

(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
がある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、
安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政
処分を行う。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、体制の強化に努める。

(ロ) 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
定する等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
に施行される見込みであり、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて
準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進
する。

(ハ) 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
使用の促進を図る。

(ニ) 高齢者支援施策の推進

「福知山市高齢者運転免許証自主返納支援事業」により、運転免
許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援
措置の充実、特典又はサービスを提供し、高齢者による運転免許の
返納をサポートするとともに、企業・事業所等に対し、「福知山市
運転免許証自主返納応援協賛事業」への参入を促進し特典制度を拡
充する等、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。

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、公共交通の整備等の施策を推進するとともに、持続可能な移動手段の確保・充実に努める。

カ シートベルト等及び乗車用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指導取締りを推進する。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為に対する厳正な取締りを実施する。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、国土交通省により適性診断実施の認定基準が明確化されたことから、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により行政処分長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努める。

(2) 運転免許業務の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、運転免許更新の事前予約システムを導入する等、運転免許業務のデジタル化を推進して、市民の利便性向上及び更新負担の軽減を図る。加えて交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに運転免許更新受付場所及び講習実施場所における高齢者、障害のある人、子育て中の市民等にやさしい環境づくりを進めるととも

に、適切な安全運転相談活動を推進する。

(3)安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4)事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり次の取組を推進する。

ア 安全運転マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

事業者の安全意識の向上を図るため、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援する等、社内での安全教育の充実を図る。

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者に対し指導を行う。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑・妨害運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

ウ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

府と連携して、事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的なデータを活用したシステムの普及を図り、交通事故の更なる削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

エ 超高齢社会のユニバーサルサービス連携強化による事故防止策

事業用自動車の運転者の高齢化及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施するとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定やより効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、安心・安全な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策に基づき、乗客の死亡事故防止を図るためのフォローアップを行いながら対策を推進する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転が継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。

多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、駅等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を図る。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性の向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称Gマーク制度）」を促進する。

また、市及び民間団体において、貨物自動車運送を伴う業務を発注

する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進すると
の観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状
況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択
されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バ
ス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公
表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切
バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」
を推進し、貸切バス事業者の安全性確保に向けた意識の向上や取組の
促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことに
より、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適
正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に
対する意識の高揚等を促進する。また、これらの対策が効果的に実施
されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に
関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づ
く同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業
場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件
の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労
働時間等の改善のための基準（通称改正基準告示）」の履行を確保す
るための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監査
結果相互通報制度の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監
査・監督を実施する。

(6) 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
を強化する。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震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る。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。これらの技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待される。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として日々発生し、また、高齢運転者による交通事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識のもと、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進を図る。また、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者とその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要であることから、こうした取組の推進に努める。

また、不幸にも発生してしまった交通事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、交通事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製造事業者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる。

さらに、先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化する中、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要であり、特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は交通事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備、自動車整備事業及び自動車検査の制度における適切な対応を図る。

(1) 先進安全自動車の普及促進

ペダルの踏み間違い等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する。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

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する。また、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解等、自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

(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等、自動車検査の高度化を図る。

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する。

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」を関係者の協力のもとに推進する等、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理の確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす等社会的問題となっている暴走族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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力のもとに「不正改造車を排除する運動」を展開し、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る。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(4) 自転車の安全性の確保

京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例を踏まえ、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り、こうした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、関係事業者の協力を得つつ、本条例で義務付ける自転車損害保険等への加入を促進する。

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より、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があるため、市民からの危険運転者等に関する各種情報や交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進する。

交通マナーの遵守は自動車、自転車の運転手、歩行者も含めた市民一人ひとりが当事者意識をもって守らなければならないルールであり、その普及に向けた広報・啓発活動とともに適切な交通指導・交通取締りを積極的に推進するものとする。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、「暴走族を許さない社会環境づくり会議」を中心に関係機関・団体が連携し、地域一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通の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する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

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、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指導取締りを推進する。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、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底する等、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、子ども、高齢者、障害のある人の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理情報に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締り全般の実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締計画の見直しに反映させる、いわゆる「PDCAサイクル」をより一層機能させる。加えて、取締場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう可搬式速度違反自動監視装置の整備拡充を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進める。

イ 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

ウ 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する。

(2) 暴走族等対策の推進

- ア 暴走族追放気運の高揚や学校等における青少年の指導の充実
家庭、学校、職場、地域等において暴走族追放の気運を高揚させる

ため、「暴走族を許さない社会環境づくり会議」を中心に、自治会や関係団体の理解と協力を求めるとともに、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う。

具体的には、青少年に対し「暴走族加入阻止教室」を開催する等の指導を促進し、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、従来の取組にとられない効果的な施策を推進する。

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行う。また、事前の情報入手に努め、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ずる。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

暴走族の取締り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するとともに、複数の自治体にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係自治体相互の捜査協力を積極的に行う。

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、把握した情報を関係自治体間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

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う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グルー

プから構成員等を離脱させる等暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神の形成、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

オ 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、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、交通事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(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を期する。

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処するため、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る。

ウ 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する。

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、日本赤十字社、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する。また、応急手当普及員の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受診時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い事業用自動車運転者に対しても広く知識の普及に努める。

このほか、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、三角巾、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、小学校の教科「体育保健領域」、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進等

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急措置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるよう救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実地研修等教育訓練の充実を一層推進し、救急救命士の資質の向上を図る。また、医師の指示又は指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の整備の充実

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

交通事故等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、京都府広域消防相互応援協定に基づき、京都市消防局が保有するヘリコプターの応援要請を検討する。

関西広域連合によるドクターヘリについて、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、他の消防機関等との連携により、ドクター

へりの積極的な活用を図る。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急措置等を行う救助隊員及び救急隊員を養成するため、教育訓練の充実を一層推進する。

その際、救急隊員の実習受入機関である各医療機関及び福知山医師会との連携を密にし、教育訓練のより一層の充実を図る。

ク 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社と市が消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、相互協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。このため、市と西日本高速道路株式会社が連携を強化するとともに、市においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

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・普及・定着化の推進を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するための二次救急や、複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命・救急センターの整備等の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・充実を推進する。また、これらの基盤整備と併せて、救急医療情報システムの充実を進めることにより、救急患者の病態に応じた医療機関の確保や効率的な医療資源の活用を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、救急医療に携わる医師・看護師に対し、専門的な知識と技術の向上を目的とした教育・研修を実施し、救急医療従事者の確保と資質向上を図る。また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

市域の救急体制の充実を図るため、医師等が同乗し救急現場での治療を開始できるよう、関西広域連合によるドクターヘリの運行体制の更なる充実を求める。また、きめ細やかな運行体制を構築するために

は臨時離着陸場（ランデブーポイント）の拡充が必要であるところ、関係機関と連携し、ランデブーポイントの更なる拡充に努めるとともに、既に指定したランデブーポイントについても、定期的に確認を行う等、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力体制の確保等

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、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図るため、以下の項目を推進する。

ア 救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

救急医療施設への迅速、円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準」（令和2年10月）を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

イ 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

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

また、ドクターヘリの円滑な運航が図られるよう、府、市、消防機関、医療機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれる等、深い悲しみやつらい体験を有することから、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であり、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、京都府が設置する「犯罪被害者サポートチーム」や、交通事故相談所の活用の他、関係機関・団体との連携による交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、警察との連携による交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供する等、被害者支援を積極的に推進する。また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な

損害賠償を求められるケースもあり、誰もが自転車事故の加害者又は被害者となることを十分踏まえ、交通事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者との連携を強化して、協力を得つつ、自転車損害保険等への加入を促進する。

(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、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る。

ア 自動車損害賠償保障事業の積極的な活用の推進

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に対する救済制度である「自動車損害賠償保障事業」の活用を引き続き推進する。

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する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の加入の促進

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争のもと、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の更なる充実に資するよう、市民への加入啓発を促進する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。また、広報誌等の積極的な活用等により交通事故相談活動の充実を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適性かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

(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

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

学金等の制度や独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等、公益財団法人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周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

福知山市犯罪被害者等支援条例やその他支援施策に基づき、交通事故被害者等の支援の充実を図る。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、京都府交通事故相談所、京都府犯罪被害者サポートチーム、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、公益社団法人京都犯罪被害者支援センターをはじめとする民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた交通事故被害者の手引「力になりたい」を配布し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故発生時の被害者支援については、関係行政機関及び事業者が「公共交通事故被害者等支援運営計画」（平成27年2月、近畿運輸局）に基づき対応できるよう、情報提供等協力に努める。

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な調査研究の推進を図ることが必要である。

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因の複雑化・多様化、高齢人口・高齢運転者の増加、ICTの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、「人・車・道」それぞれの分野における調査研究を推進する。

ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安心して、かつ、安全に移動・運転ができるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

ウ 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

エ 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策研究の推進

交通事故被害者等や交通安全にかかわる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全対策の検討、立案等に資するため、「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用し、警察、道路管理者及び交通政策研究者が連携し、情報を共有するとともに、人、車両及び道路について事故分析を行い、総合的な交通安全対策を推進する。また、交通事故調査・分析に係る情報、各種統計等を可能な限り市民に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の向上を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車が高速で運行されている現在の鉄道においては、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させるおそれがあることから、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するよう重大な列車事故を未然に防止し、また、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数ゼロを目指すことが重要である。

近年の人口減少による輸送量の伸び悩み等から鉄道経営は厳しい状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした状況を踏まえ、市民の理解と協力のもと、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、上記目標を目指すものとする。

第2節 講じようとする施策

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させるおそれがあるため、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る。

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、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があるため、運転保安設備の整備等を促進し、安全対策の推進を図る。

(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・改良を進める。人口減少による輸送量の伸び悩み等から鉄道経営は厳しい状況ではあるが、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。とりわけ、上下分離を実施した京都丹後

鉄道については、再構築実施計画に基づき、府や他の沿線自治体と連携して、施設の維持管理等を支援していく。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっているため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化や駅をはじめとする鉄道施設への浸水対策の強化等を推進するほか、地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

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すべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するための設備の整備等、ホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置のうち、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了したが、これら以外の装置の整備については、引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転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であるため、学校、沿線住民、道路運送事業者等対象を幅広くし、関係機関等の協力のもと、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において、広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故の未然防止に努めることとし、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適切に対応することとする。

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る。

(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。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ずることが必要である。

(2) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議の開催を通じ、運転事故及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに他の鉄道事業者へ周知・共有することにより、事故等の再発防止に活用する。

(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、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の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る。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、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る。

また、防災関係機関等との間での情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図る。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(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、国及び府と連携して迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、情報提供に当たっては、訪日外国人に対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化を推進する。

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

(6) 計画運休への取組

大型の台風が接近・上陸する場合等、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等、安全の確保に努める。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る。

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、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の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、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・協力体制の強化を推進する。

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する。

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、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及び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る。

引き続き、関係者からの助言を受けながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進める。

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るが、今なお改良をすべき踏切道が残されているのが現状であり、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、踏切事故ゼロの社会を目指す。踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生をなくす。

第2節 講じようとする施策

踏切事故がひとたび発生すれば、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすため、立体交差化、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る。

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、更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る。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、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ていくことが重要である。

1 踏切道の構造改良の促進及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

今後は、各踏切道の状況を踏まえ、歩道の拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置、カラー舗装等の対策を促進する。

加えて、歩道が狭隘な踏切等において、踏切道内で歩行者と自動車が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、交通事故防止効果の高い構造の改良を促進する。さらに、平成27年10月の「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

自動車交通量の多い踏切道については、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くするほか、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。さらに、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する。

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、交通量に応じ、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る。

3 踏切道の統廃合の促進

構造改良等の事業の実施にあわせて、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、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する。

なお、構造改良のうち、踏切道に歩道がない又は歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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する。

なお、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する。

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交通取締りを適切に積極的に行う。

さらに、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者における交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進するとともに、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、鉄道事業者による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパン

フレット等の配布を促進する。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、適切に対応していく。

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、更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する。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、踏切道の遮断による救急・救命活動や緊急支援物資輸送に支障を来す等の課題が発生しないよう、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する。

参 考 资 料

交通安全対策基本法（抄）

昭和45・6・1・法律110号
改正平成27・9・1・法律66号

（目的）

第一条 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）

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条 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。
一 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

二 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つてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一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、第四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、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五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実施計画の変更について準用する。

福知山市交通安全対策の推進に関する条例

平成13年12月21日

条例第16号

(目的)

第1条 この条例は、交通事故の防止に関する施策の基本を定めることにより、交通安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図り、もって本市における交通安全の保持に資することを目的とする。

(市の役割)

第2条 市長は、前条の目的を達成するため、交通安全教育、交通安全施設の整備その他交通安全に関する必要な施策を策定し、これを実施するものとする。

(市民の役割)

第3条 市民は、交通事故の防止に努めるとともに、市長が実施する交通事故防止に関する施策に協力しなければならない。

(事業者の役割)

第4条 事業を営む者は、従業員に対し、交通安全教育の充実に努めるとともに、市長が実施する交通事故防止に関する施策に協力しなければならない。

(交通事故非常事態宣言)

第5条 市長は、本市の区域内において交通死亡事故が発生した場合であって、交通事故の防止のための特別な対策を推進する必要があると認めるときは、交通事故非常事態宣言（以下「宣言」という。）を発することができる。

2 前項の宣言を発した場合は、次に掲げる措置を実施するものとする。

(1) 宣言を発した旨、市民に周知徹底を図るための措置

(2) 交通事故防止のための街頭における広報啓発活動

(3) 前2号に掲げるもののほか、交通事故を防止するため必要と認める措置

3 市長は、第1項に規定する宣言を発するとき及び前項に規定する措置を実施する場合は、本市の区域を管轄する警察署長、関係行政機関の長その他関係団体の長（以下「警察署長等」という。）と協議するものとする。

4 市長は、宣言の必要がなくなつたと認める場合は、警察署長等と協議の上、当該宣言を廃止するものとする。

(警察署長等に対する協力要請)

第6条 市長は、宣言を発した場合は、警察署長等に対し、交通事故防止を図るため必要な応急の措置を講ずるよう要請することができる。

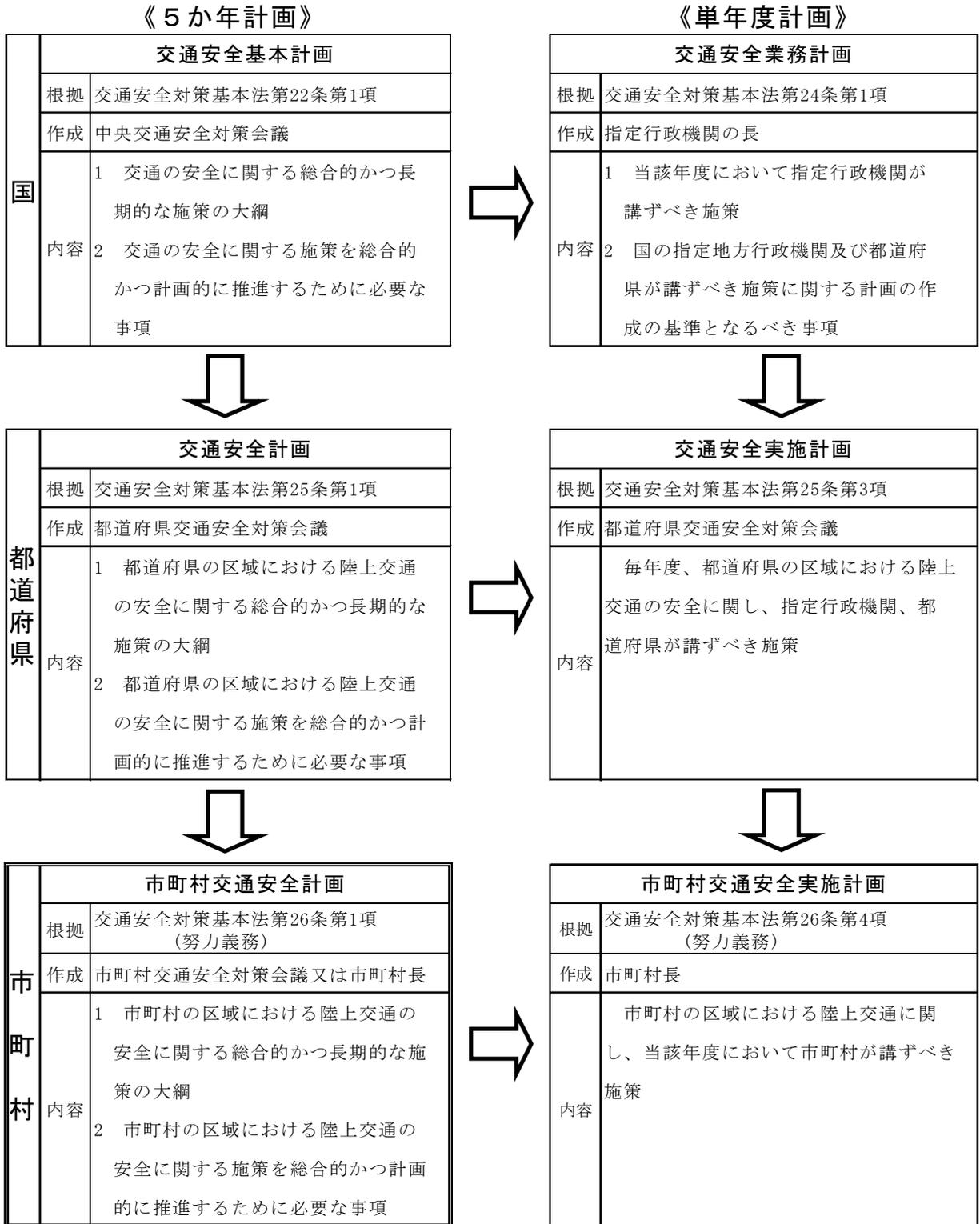
(委任)

第7条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

交通安全計画体系



第11次 福知山市交通安全計画の概要

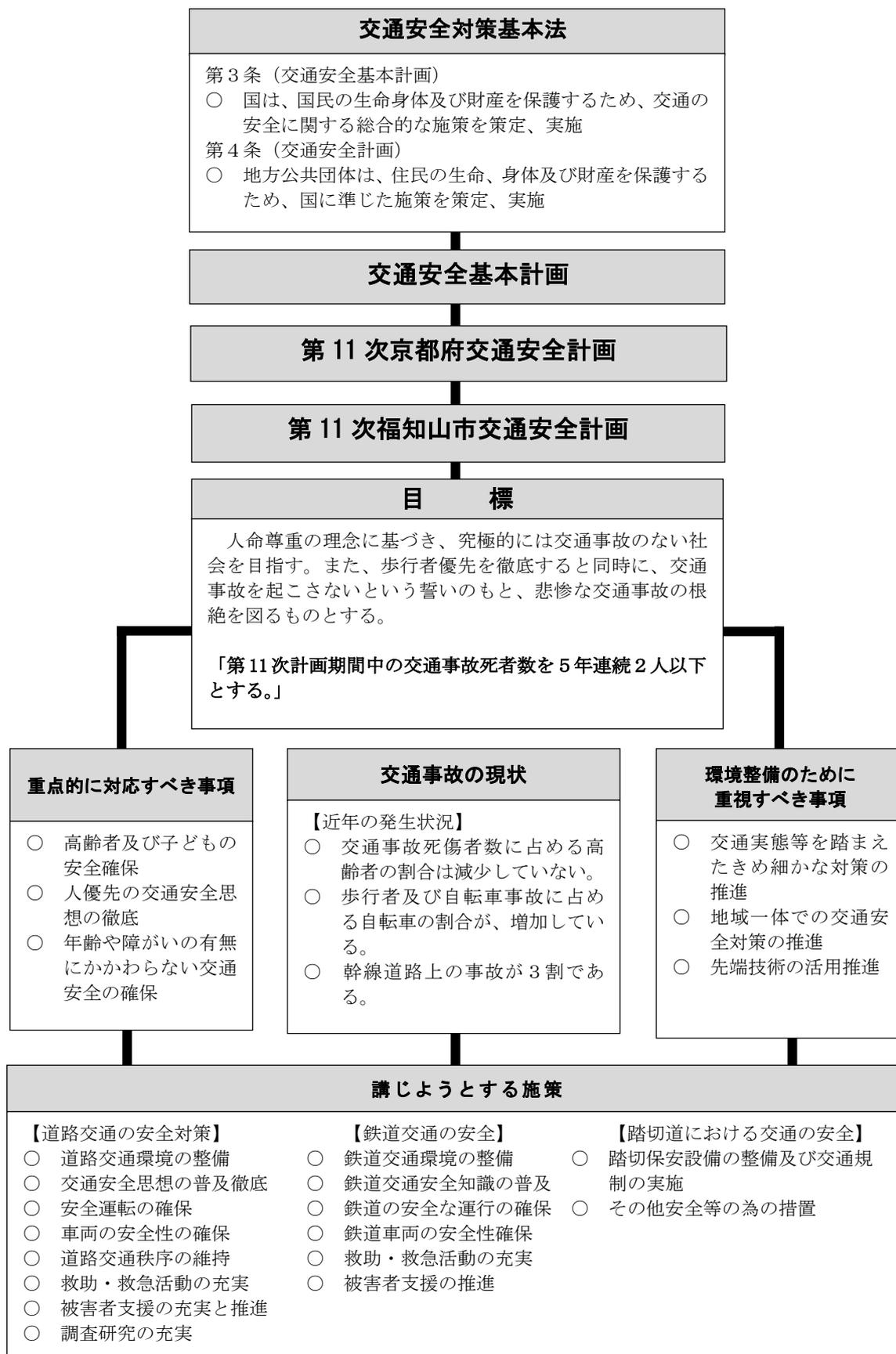


表1 福知山市の交通事故発生状況の推移

	交通事故発生状況			人口 (人)	自動車 保有台数 (台)
	件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)		
平成23年	310	7	405	81,769	57,777
24	336	7	403	81,616	60,727
25	281	6	345	81,205	66,374
26	232	3	304	80,781	66,750
27	212	2	269	80,076	66,146
28	185	5	234	79,602	67,162
29	203	5	246	79,144	67,566
30	173	3	229	78,532	67,670
令和元年	125	1	144	77,741	67,390
2	94	2	116	75,986	67,266

資料: 福知山市統計書(人口、自動車保有台数)
福知山市交通対策協議会総会資料(交通事故発生状況)

表2 子ども・高齢者交通事故状況

(単位:人)

	子ども		高齢者		合計
	死者	負傷者	死者	負傷者	
平成23年	0	26	2	70	98
24	0	13	4	62	79
25	1	21	0	61	83
26	0	13	2	59	74
27	0	13	1	55	69
28	0	16	5	39	60
29	0	15	3	51	69
30	1	8	1	47	57
令和元年	0	11	1	28	40
2	0	8	1	22	31

資料: 福知山市交通対策協議会総会資料

表3 歩行者・自転車の交通事故状況

(単位:人)

	歩行者		自転車		合計
	死者	負傷者	死者	負傷者	
平成23年	4	32	0	38	74
24	5	34	0	34	73
25	0	28	1	44	73
26	1	25	0	35	61
27	1	29	0	29	59
28	1	29	0	29	59
29	3	22	0	27	52
30	1	17	0	22	40
令和元年	0	16	0	29	45
2	1	10	0	17	28

資料: 福知山市交通対策協議会総会資料

表4 交通安全施設の設置状況(道路管理者設置)

	歩道 (自転車・ 歩道を含 む)	防護柵	道路標識	区画線	反射鏡	道路照明灯
平成23年	12件	18件	67基	34件	30基	16基
24	11	29	8	43	24	65
25	2	28	1	45	25	16
26	5	7	0	28	18	12
27	3	22	1	66	8	11
28	3	22	1	66	8	2
29	4	19	2	63	0	4
30	12	20	2	62	8	15
令和 元年	10	45	7	87	18	22
2	4	19	0	80	15	3

資料: 福知山市交通対策協議会総会資料(道路照明灯以外)

国土交通省福知山河川国道事務所(道路照明灯。以下同じ。)

京都府中丹西土木事務所

福知山市建設交通部道路河川課

表5 交通安全施設の設置状況(公安委員会設置)

	信号機	駐車禁止	速度制限	一時停止	横断歩道
平成23年	2基	0路線	1路線	9箇所	18箇所
24	3	0	0	14	20
25	1	0	0	4	16
26	1	0	5	10	12
27	1	0	0	5	8
28	1	0	0	1	3
29	1	0	0	12	7
30	2	0	0	1	0
令和元年	5	0	2	10	5
2	1	0	1	2	5

資料: 福知山市交通対策協議会総会資料

表6 路線事故防止対策の状況

(単位:箇所)

	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23年	0	0	0	0	0	0
24	0	0	0	0	0	0
25	0	0	1	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0
27	0	0	0	0	0	1
28	0	0	0	0	0	0
29	0	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	0
令和元年	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0

資料:西日本旅客鉄道株式会社福知山支社
北近畿タンゴ鉄道株式会社

表7 踏切の現状

【令和2年12月31日時点】

(単位:箇所)

	踏切数	踏切種類			踏切幅員				交通規制別			
		1種 踏切	3種 踏切	4種 踏切	2.3m 未満	2.3m ~3.5m	3.5m ~6.5m	6.5m 以上	A	B	C	D
山陰本線	18	17	0	1	5	3	9	1	1	4	4	0
福知山線	6	6	0	0	1	1	3	1	2	1	1	0
宮福線	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0

A:車両通行禁止

B:軽・二輪また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

資料:西日本旅客鉄道株式会社福知山支社
北近畿タンゴ鉄道株式会社

表8-1 交通安全教室実施状況

(単位:回数・回、対象者・人)

		幼稚園 保育園	小学校	中学校	老人会等	その他	計
平成23年	回数	49	4	0	26	2	81
	対象者	1,803	430	0	717	72	3,022
24	回数	47	2	0	27	4	80
	対象者	1,843	48	0	767	146	2,804
25	回数	40	2	0	18	1	61
	対象者	1,591	51	0	522	36	2,200
26	回数	42	2	0	17	3	64
	対象者	1,861	33	0	368	202	2,464
27	回数	39	1	0	8	4	52
	対象者	1,717	11	0	226	285	2,239
28	回数	35	0	0	39	6	80
	対象者	1,537	0	0	1,134	426	3,097
29	回数	34	0	0	25	2	61
	対象者	1,478	0	0	829	45	2,352
30	回数	44	0	0	16	3	63
	対象者	1,678	0	0	303	82	2,063
令和元年	回数	41	0	0	15	4	60
	対象者	1,371	0	0	267	213	1,851
2	回数	新型コロナウイルス感染拡大防止のため実施不可					
	対象者						

(注)福知山市交通対策協議会交通指導員によるもの

資料:福知山市交通対策協議会

表8-2 交通安全教室実施状況

(単位:回数・回、対象者・人)

		幼稚園 保育園	小学校	中学校	老人会等	その他	計
平成23年	回数	23	98	13	79	166	379
	対象者	1,322	5,346	1,459	4,298	8,377	20,802
24	回数	20	83	7	77	298	485
	対象者	935	4,978	644	3,627	13,786	23,970
25	回数	17	132	32	85	455	721
	対象者	872	7,609	3,964	3,901	21,601	37,947
26	回数	22	84	14	67	316	503
	対象者	1,136	5,208	1,680	2,663	13,790	24,477
27	回数	13	75	8	61	246	403
	対象者	1,045	3,719	1,223	3,281	11,766	21,034
28	回数	16	85	6	69	178	354
	対象者	1,393	4,912	347	2,747	7,960	17,359
29	回数	20	82	9	97	145	353
	対象者	1,338	5,054	601	3,959	6,546	17,498
30	回数	17	86	7	92	190	392
	対象者	671	4,179	431	3,305	8,613	17,199
令和元年	回数	11	61	4	81	108	265
	対象者	480	3,072	235	2,361	5,591	11,739
2	回数	8	34	1	18	108	169
	対象者	214	1,476	5	333	1,208	3,236

(注)福知山警察署及び地域交通安全活動推進委員によるもの

資料:福知山警察署

表9 救急出動件数・救急車台数・救急救命士数

	救急出動件数			交通事故 出動件数 (件)	救急車台数(台) [内高規格救急車]	救急 救命士数 (人)
	市内(件)	市外(件)	計(件)			
平成23年	3,554	5	3,559	443	6[6]	25
24	3,682	1	3,683	387	6[6]	27
25	3,614	0	3,614	395	6[6]	26
26	3,824	1	3,825	402	6[6]	26
27	3,587	7	3,594	358	6[6]	26
28	3,611	0	3,611	356	6[6]	19
29	3,699	0	3,699	263	6[6]	20
30	3,674	0	3,674	271	6[6]	22
令和元年	3,632	0	3,632	271	6[6]	23
2	3,137	0	3,137	232	6[6]	25

資料: 福知山消防署

表10 運転免許保有者数

(単位:人)

	福知山市			京都府	全国
	男	女	計		
平成23年	29,561	24,108	53,669	1,585,943	81,215,266
24	29,441	24,266	53,707	1,587,219	81,487,846
25	29,251	24,312	53,563	1,591,400	81,860,012
26	29,192	24,289	53,481	1,591,696	82,076,223
27	29,041	24,293	53,334	1,588,488	82,150,008
28	28,883	24,310	53,193	1,585,993	82,205,911
29	28,658	24,288	52,946	1,583,374	82,255,195
30	28,355	24,271	52,626	1,581,529	82,314,914
令和元年	28,100	24,151	52,251	1,573,392	82,158,428
2	27,987	24,020	52,007	1,565,177	81,989,887

資料: 福知山警察署

表11 京都府・全国の交通事故発生状況の推移

	京都府			全国		
	発生件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)	発生件数 (件)	死者 (人)	負傷者 (人)
平成23年	14,087	103	17,065	692,084	4,663	854,610
24	12,371	106	15,088	665,157	4,411	825,396
25	11,387	70	13,801	629,033	4,373	781,494
26	10,185	69	12,387	573,842	4,113	573,842
27	9,328	87	11,262	536,899	4,117	666,023
28	8,087	60	9,678	499,201	3,904	618,853
29	7,145	66	8,530	471,665	3,694	580,850
30	6,142	52	7,258	430,601	3,532	525,846
令和元年	5,183	55	6,071	381,237	3,215	461,776
2	4,118	49	4,699	309,178	2,839	369,476

資料：京都府警察本部「交通統計」

(令和2年のみ福知山市交通対策協議会総会資料)

表12 令和2年京都府下市町村における交通事故発生状況

	人口 (人)	京 都 府								人口千人 あたりの 死傷者数 (人)	
		発生件数		死者		負傷者		うち重傷者数			
		(件)	前年 対比	(人)	前年 対比	(人)	前年 対比	(人)	前年 対比		
合計	2,579,921	4,118	△1065	49	△6	4,699	△1372	892	△99	1.8	
京都市	北区	117,252	158	△58	1	△3	172	△52	34	△8	1.5
	上京区	83,949	112	△43	0	0	116	△64	28	△4	1.4
	左京区	166,254	187	△77	1	△2	210	△77	53	0	1.3
	中京区	110,557	249	△12	1	0	265	△30	49	19	2.4
	東山区	36,651	97	△79	1	0	105	△103	23	△16	2.9
	山科区	135,194	211	△44	3	△1	240	△68	33	△26	1.8
	下京区	82,811	179	△92	3	2	201	△126	46	△10	2.5
	南区	102,034	263	△2017	3	△1	296	△258	61	△39	2.9
	右京区	202,193	347	25	2	△5	385	36	66	2	1.9
	西京区	149,864	315	21	4	2	349	2	68	18	2.4
	伏見区	278,131	489	△106	7	3	574	△120	105	△12	2.1
小計	1,464,890	2,607	△672	26	△5	2,913	△860	566	△76	2.0	
山城地域	宇治市	179,783	283	△74	1	0	329	△86	56	△1	1.8
	城陽市	74,643	197	△19	0	△2	242	△18	36	△6	3.2
	向日市	56,882	71	△48	2	2	72	△73	18	△11	1.3
	長岡京市	80,649	58	△50	0	△2	63	△60	17	0	0.8
	八幡市	70,479	74	3	0	△2	93	12	18	△1	1.3
	京田辺市	73,773	61	△22	0	0	69	△41	17	4	0.9
	木津川市	77,960	79	△12	0	△1	98	△17	15	△3	1.3
	大山崎町	15,970	27	△15	1	0	31	△30	3	△11	2.0
	久御山市	15,280	120	△1	2	1	149	0	27	2	9.9
	井手町	7,411	9	2	0	△1	12	6	1	1	1.6
	宇治田原町	8,923	6	△7	0	0	7	△8	0	△2	0.8
	笠置町	1,142	4	3	0	0	6	5	3	3	5.3
	和束町	3,483	3	1	0	△1	5	4	1	0	1.4
	精華町	36,220	31	△27	0	0	33	△34	5	△3	0.9
	南山城村	2,390	1	0	1	1	0	△1	0	0	0.4
小計	704,988	1,024	△266	7	△5	1,209	△341	217	△28	1.7	
南丹地域	亀岡市	86,197	118	△21	2	2	142	△23	21	10	1.7
	南丹市	31,650	41	△10	4	3	46	△21	10	0	1.6
	京丹波町	12,913	18	△13	2	2	24	△23	5	2	2.0
	小計	130,760	177	△44	8	7	212	△67	36	12	1.7
中丹地域	福知山市	77,349	94	△33	2	1	116	△30	20	△3	1.5
	舞鶴市	80,383	105	△30	4	2	115	△55	28	△3	1.5
	綾部市	31,878	41	△8	0	△1	53	△15	7	△2	1.7
	小計	189,610	240	△71	6	2	284	△100	55	△8	1.5
丹後地域	宮津市	16,769	17	△2	0	△2	18	1	5	0	1.1
	京丹後市	50,867	37	△8	2	△2	46	0	8	1	0.9
	与謝野町	20,107	15	△2	0	△1	16	△5	5	1	0.8
	伊根町	1,930	1	0	0	0	1	0	0	△1	0.5
	小計	89,673	70	△12	2	△5	81	△41	18	1	0.9

資料: 京都府警察署本部「交通統計」(人口以外)

京都府政策企画部企画統計課「令和2年国勢調査人口速報値」(人口)