

第4次 与謝野町交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)



与謝野町

ま え が き

与謝野町は、町民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、「与謝野町交通安全計画」を策定し、町民の理解と協力を得ながら、国、府、市町村、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、交通事故発生件数及び負傷者数は年々減少傾向にあり、平成29年以降「与謝野町交通安全計画」の目標40人を下回るなど、施策に対し着実に成果を上げてきたところである。

しかしながら、全国的な道路交通状況を見ると、交通事故発生件数及び負傷者数は依然として高い水準で推移しており、また、京都府内においても京都市東山区祇園や亀岡市における悲惨な交通事故、悪質な飲酒運転、今後ますます増加が懸念される高齢者の交通事故など、今なお多くの課題が見られるところである。

交通事故の防止は、国、府、市町村、警察、関係機関・団体のみならず、町民ひとり一人が交通安全の大切さを絶えず認識しながら、全力を挙げて取り組まなければならない重要な問題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない安心・安全の与謝野町の実現に向けて、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むことが必要であり、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、与謝野町では、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、令和3年度から令和7年度までの5年間の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等として、「与謝野町交通安全計画」を定めるものである。

この与謝野町交通安全計画に基づき、国、府、市町村、警察、与謝野町交通安全対策委員会等の関係機関・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

計画の基本理念	1
1 交通社会を構成する三要素	2
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	3
3 横断的に重要な事項	3
第1章 道路交通の安全	
第1節 道路交通事故のない与謝野町を目指して（基本的考え方）	4
1 道路交通事故のない与謝野町を目指して	4
2 歩行者の安全確保	4
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第2節 道路交通の安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	6
II 交通安全計画における目標	7
第3節 道路交通の安全についての対策	7
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
＜重視すべき視点＞	8
(1) 高齢者及び子供の安全確保	8
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
II 講じようとする施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(1) 生活道路等における高齢者・子供等の安心・安全な歩行空間の整備	10
(2) 通学路における交通安全の推進	11
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	11
(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	11
(5) 効果的な交通規制の推進	11
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	13
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(3) 交通の安全に関する各種団体の主体的活動の推進等	18

3	安全運転の確保	18
(1)	運転者教育等の充実	19
4	救助・救急活動の充実	19
5	被害者支援の充実強化と推進	19
第2章 鉄道交通の安全		20
第1節	鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して	20
第2節	講じようとする施策	20
1	鉄道交通環境の整備	20
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	20
3	鉄道交通の安全に関する知識の普及	20
4	救助・救急活動の充実	20

計画の基本理念

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、町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遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安心で安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通事故のない社会は、一朝一夕の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、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の安全を一層確保する必要がある。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、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となる。

今後、更なる高齢化が見込まれる本町において、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く。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、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、計画期間内に達成すべき数値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三つの要素について、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、これを町民の理解と協力の下、強力に推進する。

(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とともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。

また、交通社会に参加する町民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、全ての町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措置を講じ、さらに、車両等の安全性が確保できる体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

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

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

進を図る。

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る。

（2）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、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ある。

（3）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、道路交通を始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、町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ある。

3 横断的に重要な事項

（1）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。

（2）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、それぞれの役割を担いつつ、施策を推進するとともに、町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、与謝野町が行う交通の安全に関する施策の計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町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る。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない与謝野町を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない与謝野町を目指して

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、高齢者人口及び高齢運転免許保有者が増加する中、とりわけ高齢歩行者が犠牲となる交通事故の割合が高くなっている。今後も、交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、道路交通事故のない社会の実現に向けて、町を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての町民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に交通安全は、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、また、町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。

2 歩行者の安全確保

京都府内では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、与謝野町においても同様である。人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図るとともに、歩行者に対しては、あらゆる機会を通じて、安全な歩行・横断方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を理解させることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、京都府、与謝野町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合せを、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併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

京都府、与謝野町、宮津警察、関係機関・団体等のほか、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、地域住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面においてそれぞれの役割を担いつつ、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、傷害を負わされるなど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 交通事故の現状と今後の見通し

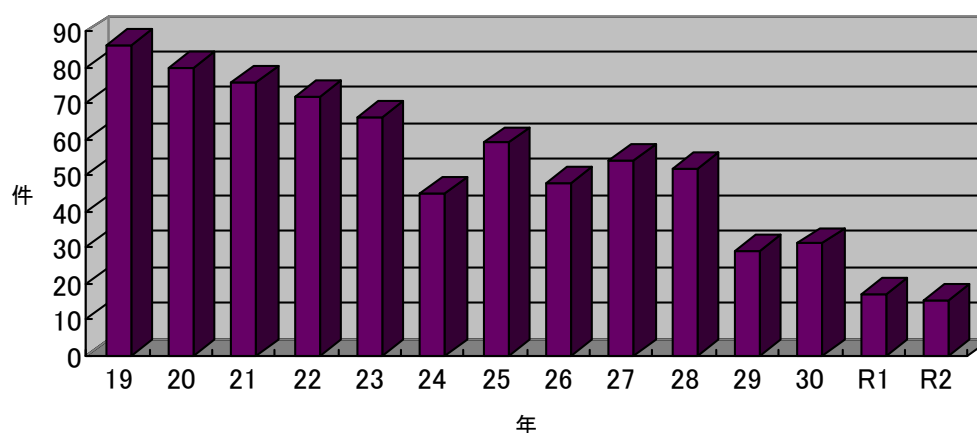
1 道路交通事故の現状

与謝野町は、京都府北部、日本海に面した丹後半島の尾根を背景として、南は福知山市、東は宮津市、北は京丹后市などに接している。総面積108平方キロメートルの範囲に約2万1千人が暮らしており、南北約20キロメートルの間に町並みや集落が連なるまとまりの良い地域である。

幹線道路は、国道176号、178号、312号の主要3線が通り、それを軸に東西南北に複数の府道、町道が延び、丹後の玄関口として交通の要所となっている。

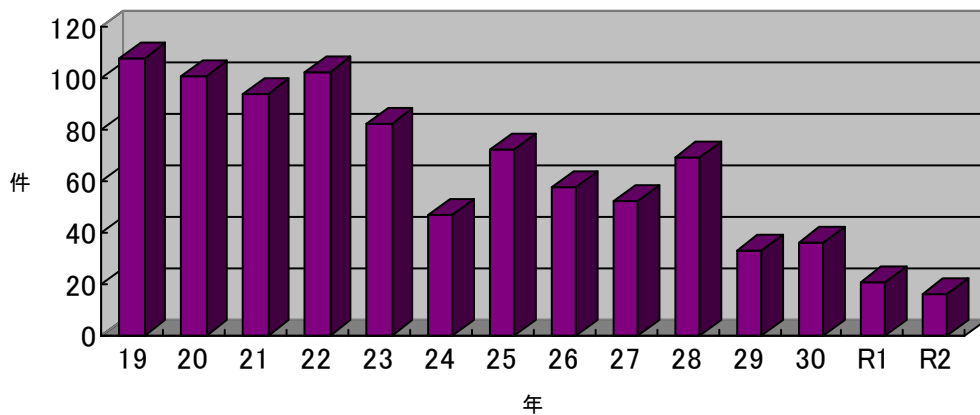
町内における交通事故の発生件数は、年々減少傾向にあり、令和2年には最も少ない15件となった。また、負傷者数においても、令和2年には過去において最も少ない16人となっている。いずれも、前年と比較すると増加している年はあるものの、減少傾向を保っている。

交通事故発生件数



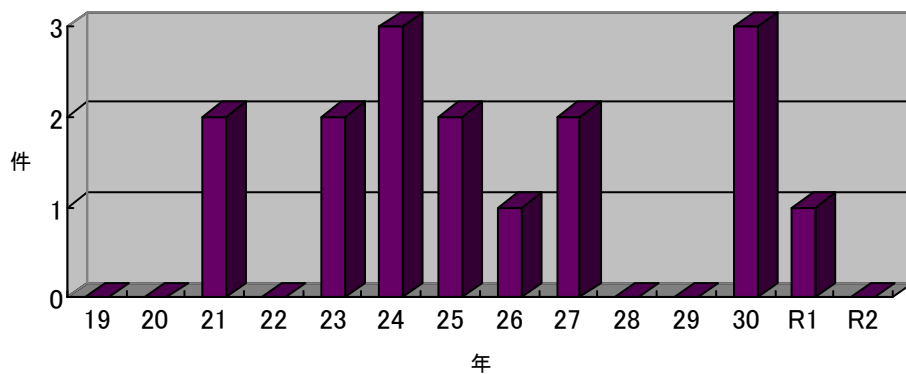
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
与謝野町	86	80	76	72	66	45	59	48	54	52	29	31	17	15

交通事故負傷者数



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
与謝野町	108	101	94	102	82	47	72	58	52	69	33	36	21	16

交通事故死亡者数



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
与謝野町	0	0	2	0	2	3	2	1	2	0	0	3	1	0

死者数は、毎年若干名の死亡者で推移をしており、中には死者数が0名を達成した年もある。死亡者の傾向として65歳以上の高齢者、歩行中における事故、時間帯は早朝または夜間における事故が比較的多い。

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、町民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼしている。

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あるが、高齢者人口の更なる増加と自転車通勤・通学等の促進に伴う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。

Ⅱ 交通安全計画における目標

交通事故による負傷者をなくし、町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、年間の負傷数を令和7年までに20人以下とすること及び交通事故による死者数をゼロに近づけることを目指すものとする。

そのため、国及び府の関係機関、町の関係機関・団体は、町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強力に推進する。

【参考】過去の計画における数値目標

計画	計画期間	交通事故死者数	交通事故負傷者数
第1次	平成21年度～22年度	限りなくゼロ	80人以下
第2次	平成23年度～27年度	ゼロ	80人以下
第3次	平成28年度～32年度	ゼロ	40人以下
第4次	令和3年度～7年度	ゼロ	20人以下

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

近年、道路交通事故の発生件数及び負傷者数が減少傾向にあることからすると、これまで交通安全計画に基づき推進してきた各種施策には、交通事故防止に一定の効果が認められる。

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、分析を充実し、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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

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

策を講ずるべきである。

＜重視すべき視点＞

（１）高齢者及び子供の安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、また、今後も高齢化の一層の進展が予想されることなどから、高齢者が安心して外出したり、安瀬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つつ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、見守り活動などを通じ生活に密着した交通安全活動を充実させること等総合的な交通安全対策を推進することが重要である。また、年齢等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に基づき、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必要がある。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、運転支援機能を始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る。

他方、全国と同様に、与謝野町においても少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子供の交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供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る。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組も充実させていく必要がある。さらに、高齢者や子供に対しては、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

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、高齢者や子供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。

こうした現状等を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備を始め、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して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など、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、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、全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。

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、自転車利用者を始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、これまでも京都府、宮津警察署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事故抑止効果が確認されているものの、更なる事故防止のため、地域の子供や高齢者を始めとする歩行者や自転車が多く利用する生活道路における安全対策をより一層推進する。

今後、道路交通環境の整備を考えるに当たっては、京都公安委員会及び道路管理者が連携し、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地元住民が計画や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを活かすなど、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を強化する。

交通安全施設等の整備に当たっては、交通事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所ごとに、事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を講じることとし、着実に事故削減を図ることとする。

(1) 生活道路等における高齢者・子供等の安心・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言えず、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など、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、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する。

① 生活道路における交通安全対策の推進

公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備等を進め、子供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。特に交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

② 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めすべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとともに、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者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。

また、視覚障害者誘導用ブロック、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。

(2) 通学路等における交通安全の推進

通学路や未就学児を中心に子供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、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、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、ハード、ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、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、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む。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

交通安全施設の整備については、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。

① 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・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供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る。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

高齢者や障害者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、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、視覚障害者誘導用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、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(5) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るとともに、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を積極的に推進する。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・豪雪、地震、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

また、災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、そ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うえで、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、重要な意義を有しており、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して町民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害者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る。

交通安全教育・普及啓発活動については、府、市町村、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活かし、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府及び市町村の職員や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を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域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、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全に

ついて話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育

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する。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する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する。

保育所（園）及び認定こども園においては、家庭及や関係機関・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、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、ポイントを絞った分かりやすい指導に努めるとともに、教職員、保育士の指導力向上に努める。

② 小学生に対する交通安全教育

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重点的に交通安全教育を実施する。

③ 中学生・高校生に対する交通安全教育

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重点的に交通安全教育を実施する。

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作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

④ 成人に対する交通安全教育

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、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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、京都府公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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う。

⑤ 高齢者に対する交通安全教育

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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、京都府及び与謝野町は、高齢者と同年代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。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など、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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。

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。

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、町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。

⑥ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、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る。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

町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、町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運動として、京都府交通対策協議会の構成機関、与謝野町交通安全対策委員会等が相互に

連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

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町民に周知することにより、町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。

② 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、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する。

③ 自転車の安全利用の促進

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る。

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、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、こうした意識の啓発を図る。

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。

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する。

④ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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

⑤ 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。

⑥ 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及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の啓発活動の実施を推進する。

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、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する。

⑦ 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、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など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町民の規範意識の確立を図る。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、若年運転者層を始め、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。

⑧ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、与謝野町有線テレビ、広報誌、インターネットをはじめ防災行政無線、CATV文字放送等の広報媒体を活用して、実効の挙がる広報を行う。

⑨ 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町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発生する傾向にあることから、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期点灯、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する。

(3) 交通の安全に関する各種団体の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

① 与謝野町交通安全対策委員会の強化

与謝野町交通安全対策委員会は、交通安全運動の推進母体として広く町民の意思を行政に反映させるとともに、町民の理解と協力の下に、与謝野町交通指導員を中心に効果的な交通安全対策を推進する。

② 地域の交通安全団体との連携

宮津交通安全協会の地域各支部や、各種交通安全推進団体との連携をより一層図り、交通安全対策を推進する。

③ 交通安全団体の確立

交通安全運動を幅広く推進するため、各種団体の中に交通安全を推進する組織づくりを促進する。

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努める。

(1) 運転者教育等の充実

運転者を育成するため、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、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促進する。

① 高齢運転者対策の充実

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促進に努める。また、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、関係機関が連携し、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を推進する。

② 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

後部座席を含めた全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、着用効果の啓発等を積極的に行う。

4 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、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。

5 被害者支援の充実強化と推進

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など、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）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

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また被害者となることを十分踏まえ、事故発生時における被害者の救済を図るため、自転車損害賠償保険等への加入を促進するほか、京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」を始めとする各種奨学金制度などの周知を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

鉄道は町民生活に欠くことのできない交通手段であり、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、全国的には、ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触する事故等の人身障害事故と踏切傷害事故を合わせると運転事故全体の約8割以上を占めていることから、このような事故を防止する必要性が高まっている。

また、踏切事故は長期的には減少傾向にあるが、一方では、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にある。

このため、町民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 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ため、運転保安設備の整備等、安全対策の推進を図る。特に京都丹後鉄道について、京都府と沿線自治体が連携して施設の維持管理費等を支援していく。

また、駅施設等について、高齢者、視覚障害者を始めとする全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対策を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、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を行う。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故における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であるため、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

4 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、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る。