

南丹市交通安全計画

(平成18年度～22年度)

南 丹 市

まえがき

平成18年1月1日に、京都府船井郡園部町、八木町、日吉町、北桑田郡美山町が合併して南丹市が誕生した。合併前は、それぞれの町において、各般にわたる交通安全対策を強力に講じてきたところであり、交通の安全対策は、着実な進展を続けてきたといえる。

しかしながら、交通事故発生件数及び死傷者数は依然として高い水準で推移しているなど厳しい状況にある。また、市街地の自転車利用者のマナーの悪化など新たな課題も生じている。

合併後は、面積616.31km²を有する広大な地域となったことから、京都府、関係機関・団体そして地域が一体となり、より総合的な交通安全対策を講じることが求められている。

交通事故の防止は、市民一人ひとりが、交通社会においてそれぞれが有する責務を自覚し、従来にも増して全力を挙げて取り組まなければならない緊急の課題であり、引き続き人命尊重の基本理念の下、総合的かつ長期的な交通安全対策を実施していかなければならない。

このような観点から、南丹市では、市内における交通を取り巻く環境の変化、交通状況や地域の実状を踏まえ、安全で円滑・安心な交通社会を実現するため、平成18年度から平成22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、「南丹市交通安全計画」を定めるものである。

この南丹市交通安全計画に基づき、京都府、南丹市、南丹警察署、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

第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点	1
1. 道路交通事故の現状と今後の見通し	1
2. 本計画における目標	4
3. 道路交通安全対策を考える視点	4
第2節 講じようとする施策	5
1. 道路交通環境の整備	5
（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備	5
（2）道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進	5
（3）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	5
（4）円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	6
（5）公共交通機関利用の促進	6
（6）駐車対策の推進	6
（7）災害に備えた道路交通環境の整備	6
2. 交通安全思想の普及徹底	7
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
（2）交通安全に関する啓発活動の普及推進	8
（3）交通安全に関する民間交通安全団体等の主体的活動の推進	9
3. 交通安全秩序の維持	9
（1）シートベルト及びヘルメットの着用の徹底	9
（2）交通弱者保護の推進	9
（3）飲酒運転の根絶	10
（4）暴走運転の根絶	10
4. 救助・救急活動の充実	10
（1）救助・救急体制の整備	10
（2）救助・救急に関する教育の充実	10
5. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	11
（1）無保険（無共済）車両対策の徹底	11
（2）交通事故相談所の活用等	11
（3）自動車事故被害者等に対する救助措置の充実	11
第2章 鉄道交通の安全	12
第1節 鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向	12
第2節 講じようとする施策	12
1. 鉄道の安全な運行の確保	12
2. 鉄道交通の安全に関する知識の普及	12
3. 救助・救急活動の充実	13
4. 踏切事故の防止対策	13

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

1. 道路交通事故の現状と今後の見通し

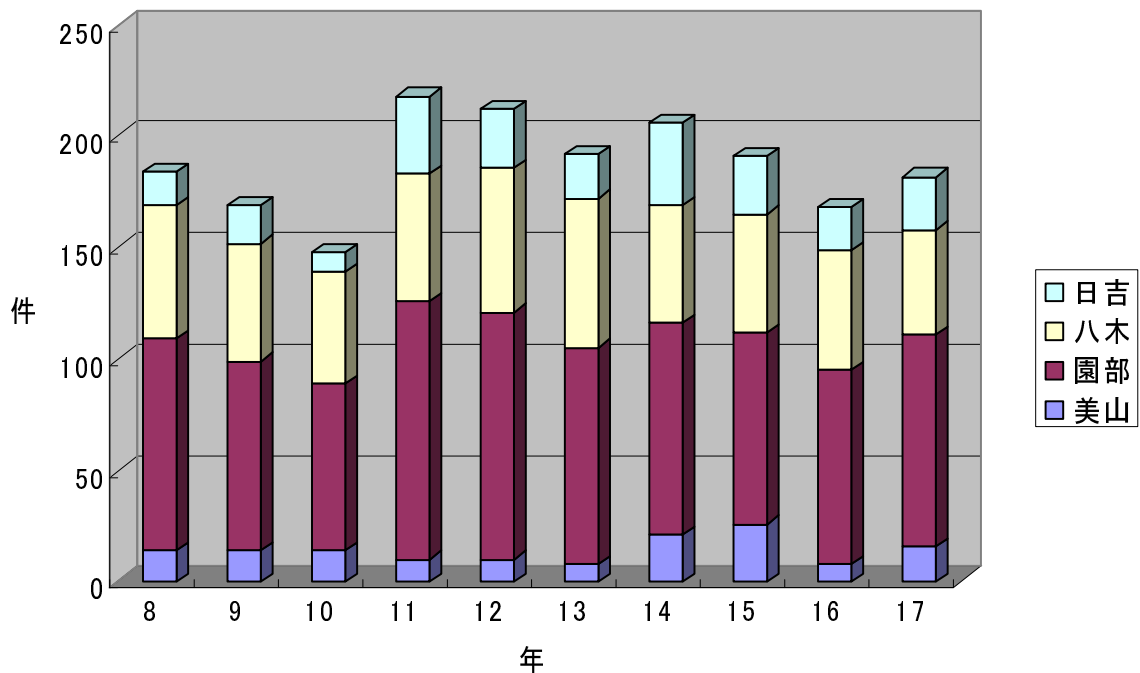
平成18年1月1日に誕生した南丹市は、京都府のほぼ中央に位置し、北は福井県と滋賀県、南は兵庫県と大阪府、西は綾部市と京丹波町、東は京都市及び亀岡市と境を接する面積616.31k㎡（京都府の13.4%）の広大な地域であり、淀川となって大阪湾へ注ぐ桂川と日本海へ注ぐ由良川及びそれらの支流を中心に、36,402人（平成18年1月1日現在）の住民が暮らしている。

府域幹線交通網として、JR山陰本線他、国道9号線、162号線、372号線、477号線や京都縦貫自動車道により、京阪神、山陰、若狭地方に連絡し、それらの整備とともに年々交通量が増加しており、特に行楽シーズンは、海水浴場やゴルフ場、スキー場等へ向かう車両の通行が激しい。

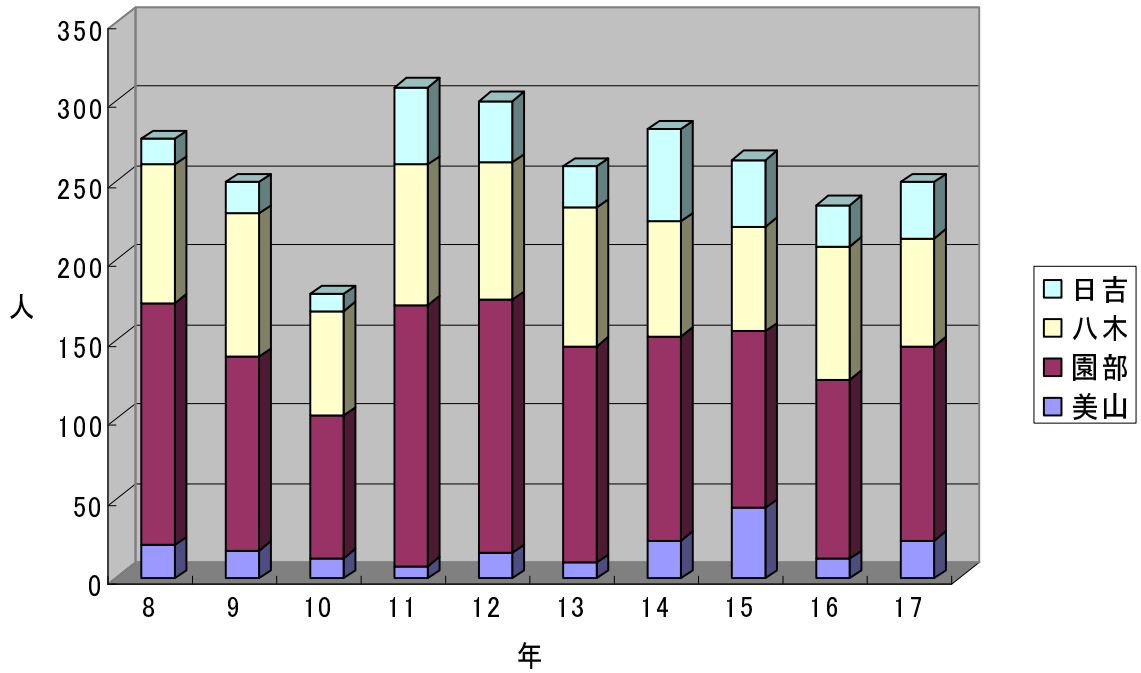
また、市内の大部分が市街地を形成しておらず、日常生活に自家用車が欠かせないことから自家用車保有率が高く、このことが市内における交通量を増加させている要因の一つと考えられる。

市内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、過去10年間で、平成11年に最高を記録（発生件数218件、負傷者数309人）したが、その後減少傾向をたどり、平成17年には発生件数182件、負傷者数249人となった。

交通事故発生件数

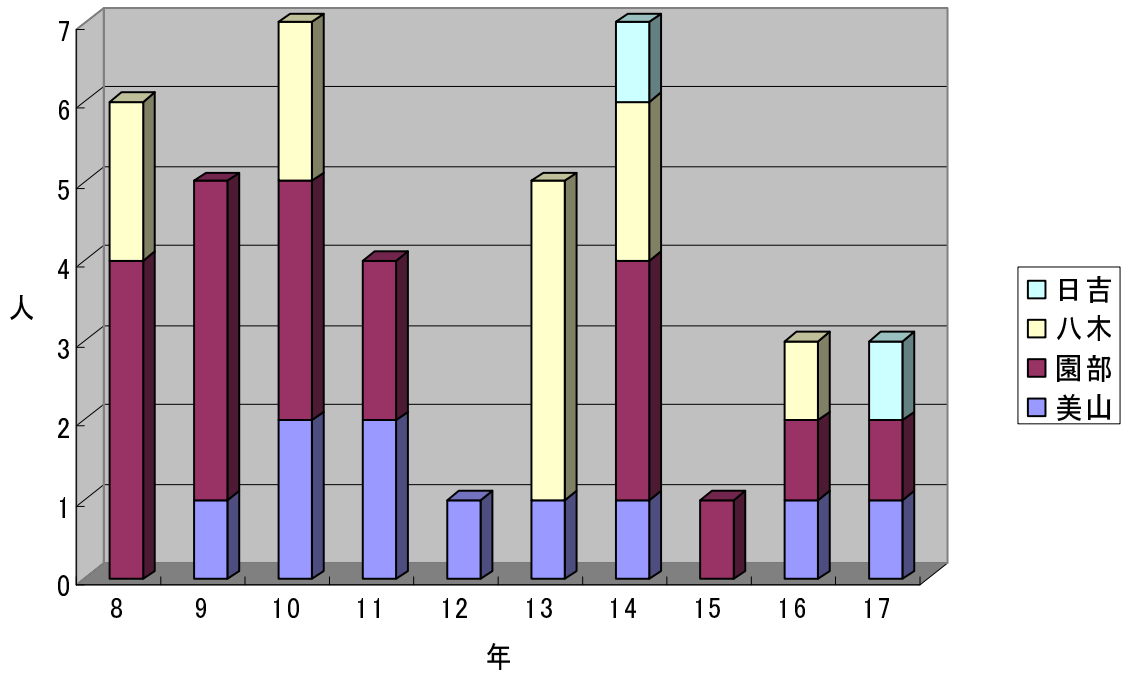


負傷者数



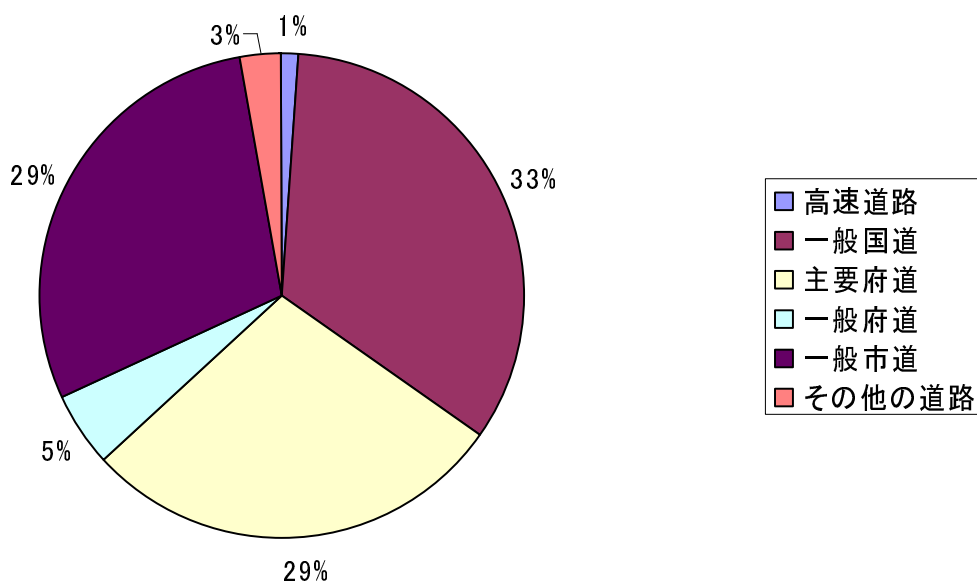
死亡事故については、過去10年間で一番多いのが、平成10年、平成14年の7人で、一番少ないのが、平成12年、平成15年の1名である。年平均、4.2人の死者数で、過去10年間でゼロを記録したことがないが、減少傾向にあるといえる。

死亡者数



平成17年の交通事故の発生場所をみると、高速道路、国道、府道での発生が68%を占めている。道路拡幅や改良の結果、路面の安全や見通しが確保できた反面、スピードを出しやすくなったことや市外からの車両の流入増加により、主要道路での交通事故が増加していると考えられる。

市内道路別発生件数(17年)



市内の自動車保有台数は、14,388台（平成18年3月末現在）であり、約2.5人に自動車1台という自動車保有率と併せ、運転免許保有者数は22,716人（平成17年）と市民に占める割合が62.4%であることから、自動車高依存地域といえる。

また、市内運転免許保有者数のうち高齢者は4,469人で19.7%（府内全域12.2%）に上ることから、高齢運転者の多い地域であり、今後の高齢化の加速を考えると、さらに高齢運転者が増えることが予想される。

以上から将来の交通事故の状況を予想すると、高齢化の急速な進行や運転免許保有者数及び車両保有台数の増加、また経済社会情勢の動向に伴い、歩行中及び自動車乗降中の事故や、高齢者の死者数が増加するものと見込まれ、現状より一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

2. 本計画における目標

交通事故による負傷者をなくし、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、年間の負傷者数を平成22年までに150人以下とすることを目指すものとする。

また、交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけることを目指すものとする。

そのため、国、府の関係機関、市内の関係機関・団体、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

3. 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等が減少傾向にあることは、これまでの交通安全計画に基づき実施してきた施策に一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応した施策を実施することとする。

このような観点から、当市の高い高齢化率を考慮し、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成を推進するとともに、道路拡幅や改良の結果、路面の安全や見通しが確保できた反面、スピードを出しやすくなったことや市外からの車両の流入増加により、主要道路での交通事故が増加していることを考慮した施策が必要である。

また、近年の自動車保有台数及び運転免許保有者の増加にみられるように、今や自動車の利用は、日常生活や経済活動にとって不可欠なものとなっており、今後の経済活動、余暇活動の増大等により道路交通環境は益々厳しくなることが予想される。これに対応するためには、円滑かつ快適な交通社会を実現し、歩行者、自転車利用者、幼児、高齢者及び身体障害者の安全通行を確保し、かつ、自動車交通の安全、円滑化の推進のための道路交通環境の確立、交通道德に基づいた交通安全意識の高揚が必要である。

そのため、利便性を考慮した交通安全施設の整備充実、生涯を通じた交通安全教育の推進、広報活動の充実等、各種の交通安全対策を総合的かつ強力に推進していくべきである。

第2節 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、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

また、道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合っただけで構成される発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。

このため、道路交通環境の整備については、適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することとする。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、身近な生活道路等において、「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。

①住宅地区について公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故防止対策を推進する。

②高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、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整備する。

(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地内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。

(3) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や関係団体、道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

る。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

(4) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。このため、信号機の高度化等により交通の円滑化を図るとともに、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

また、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、幅の広い自転車歩行者道、縁石の設置等自転車走行空間を整備する。

(5) 公共交通機関利用の促進

過度な自動車利用の抑制と道路交通の円滑化を図るため、鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進する。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継ぎ目のない公共交通の実現を図ること等により利用者の利便性の向上を図るとともに、駅・バスターミナルまでのアクセス確保のために、駐車場・駐輪場・駅前広場等の整備を促進する。

(6) 駐車対策の推進

自動車の保有台数の増加と利用の多様化により、幹線道路、商店街等における違法駐車車両が道路交通の安全を阻害している。これに対し、駐停車禁止等の交通規制を適切に推進するとともに、商店街組織等による来客用駐車場の整備等を要請する。

また、違法駐車排除、自動車保管場所の確保を徹底するため関係機関とより密接な連携を図り、迷惑駐車をしない・させない気運を醸成し、駐車マナーの向上を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

豪雨・豪雪、地震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を確保することとし、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、橋梁の耐震補強等を推進する。

また、平成16年の豪雨災害等を踏まえ、異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

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、被災地への車両の流入抑制等の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

市民一人ひとりが安全で快適な交通社会を築く一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する心豊かな社会人を育成するため、人命尊重の理念を基に幼児から高齢者にいたるまでの年齢段階に応じた体系的な交通安全教育の普及に努める。

(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

交通マナーの習得は、幼児期から交通安全教育を実施することが効果的であると考えられるので、家庭や地域において関係機関・団体等との連携を図りながら、日常の教育や保育活動のあらゆる場面をとらえ、映画等の視聴覚教材や実地訓練による分かりやすい交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

また、地域の特性に応じた保護者ぐるみの交通安全教育も併せて推進する。

② 児童、生徒に対する交通安全教育

児童及び生徒の心身の発達や地域の交通実態に応じて、日常生活における交通安全に必要な事項を理解し、身近な交通環境における様々な危険に気付き、常に的確な判断の下に安全に行動できる実践的な態度や能力を養う。

1) 小学校における交通安全教育

小学生に対しては、交通安全のために必要な知識を理解させ、交通環境の中に潜む様々な危険に対し、常に正しい判断をし、安全に行動できるよう歩行者としての安全、自転車の利用、乗り物の安全な利用、身近な交通ルール等について指導する。

2) 中学校における交通安全教育

中学生に対しては、小学校での指導を発展させ交通安全についての実践的な理解を深めさせる。特に登下校時の安全な歩行、自転車の安全な乗り方等、常に的確な判断の下に安全に行動できるよう指導する。

3) 高等学校に対しての交通安全教育

高校生については、自転車の安全で正しい利用、二輪車及び自動車の特性、交通事故の防止、応急処置等について更に理解を深めさせるとともに、交通社

会における責任ある社会人として必要なマナーが身につくように指導する。

特に二輪車の安全指導については、安全運転に関する意識の高揚と交通マナーの向上を重視し、不必要な免許取得を抑制するとともに、二輪車に乗車する生徒に対しては、関係機関・団体等と連携しながら実技を含む安全指導の充実に努める。

③成人等に対する交通安全教育

青年、成人等は、「くるま社会」が進展する中で、その中核的構成員としての重要な位置を占めているため、地域や職場における各種講習会や安全運転を具体的に教える実践的・体験的な講習会を積極的に開催する。

また、民間交通安全団体と連携して、歩行者及び自転車利用者の保護、運転中の携帯電話等の禁止、シートベルト及びヘルメットの正しい着用の徹底、スピード違反や飲酒運転等死亡事故に直結するおそれの高い悪質で危険な運転や違法駐車防止等を重点に啓発を行い、運転者としての交通マナーの実践を習慣付け、社会的責任を自覚させる。

④高齢者に対する交通安全教育

高齢化社会の進行に伴い、増加する高齢者の事故を防止するため、高齢者に対する交通安全指導者の養成、指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、関係機関と連携して、高齢者交通安全教室の開催、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施、特に老人クラブ未加入者をはじめ独居老人への訪問指導、家庭における交通安全についての話し合いの促進等を図る。

(2) 交通安全に関する啓発活動の普及推進

市民一人ひとりの交通安全に対する関心と意識を高め、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ため、関係団体と緊密な連携の下に、家庭、学校、職場、地域に対し、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容の広報活動を計画的かつ積極的に行う。

特に社会の基本単位となる家庭は、交通安全に果たす役割が極めて大きいことから、市広報紙やCATVによる広報、学校・区単位の講習会等により、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め、交通弱者である子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転や飲酒運転等無謀運転を追放する。

(3) 交通安全に関する民間交通安全団体等の主体的活動の推進

①南丹船井交通安全協会南丹支部の活動強化

南丹船井交通安全協会南丹支部は、南丹船井交通安全協会の下部組織である。

この支部を中心として、街頭啓発活動等を積極的に行うとともに、関係行政機関及び各種団体を通じ、広く市民の理解と協力の下に、効果的な交通安全対策を推進する。

②南丹市交通指導員の活動強化

道路交通環境の悪化する中で、子供や高齢者等の交通弱者を交通事故から守るため積極的に研修会に参加し、交通安全指導のための知識及び技術の修得に努めるとともに、関係団体との連携を密にして効果的な活動を行う。

3. 交通安全秩序の維持

現下の厳しい交通環境の中で、交通の安全秩序は住民の安全意識により支えられることから、全ての住民に交通安全思想の徹底を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付け、安全で住みよいコミュニティの形成を図るため、次の事項を市民総ぐるみで推進する。

(1) シートベルト及びヘルメットの着用の徹底

シートベルト及びヘルメット着用の重要性について、市民に一層の理解を得るため正しい着用の徹底を図る。

特にシートベルトについては、自動車乗車中の死亡事故者中、シートベルト非着用者が高い割合を占めていることから、あらゆる機会をとらえた普及啓発活動や各種広報手段を通じた積極的な広報活動を推進し、シートベルトの着用と子供の乗車時におけるチャイルドシートの着用徹底を図るとともに、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び着用方法について正しい理解を求め、正しい着用の徹底を図る。

(2) 交通弱者保護の推進

①歩行者、特に子供と高齢者の保護と交通安全意識の高揚

毎月1日と15日に児童・生徒の交通安全指導を行うとともに、春、夏、秋、年末の交通安全運動を市民総ぐるみの運動として展開し、交通安全意識の高揚と交通弱者の保護を図る。

②正しい自転車の乗り方指導と自転車利用者の保護

交通ルールを守った正しい自転車の利用について、小、中、高校生及び高齢者を対象に交通安全教育を反復して実施するとともに、車の運転者に対して自転車運転者を保護するよう徹底する。

(3) 飲酒運転の根絶

飲酒・酒気帯び運転者による重大事故の発生が後を絶たず、死亡事故を多く引き起こしていることから、自動車、自転車等を運転するものの飲酒運転を防止するよう広報啓発を強力に推進し、家庭や職場、地域におけるあらゆる機会を通じて飲酒運転の根絶を図る。

(4) 暴走運転の根絶

運転者に対する交通安全教育を通じて、暴走（脇見、過労、居眠り、速度超過を含む）運転の危険度を認識させ、暴走運転の防止を図る。

特に暴走族に対しては、「しない」「させない」「見に行かない」の三原則を徹底させるとともに、家庭、職場、地域ぐるみで暴走族追放運動を展開する。

また、暴走族の集会場所として利用されやすい施設等の管理の徹底を図るとともに、関係機関・団体等の協力により車両の不正改造や暴走行為をさせないための環境づくりを図る。

4. 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に適切に対処し、交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に止めるため、救急体制の整備・拡充を図り、救助活動を適正かつ円滑に行うために関係機関に働きかける。

(2) 救助・救急に関する教育の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応し、負傷者の救命効果を向上させるためには、指導資料の作成及び配布、講習会等を開催するよう関係機関に働きかけるとともに、心肺そ生法等の応急手当の知識、実技の普及を図るため、広報啓発活動を積極的に推進する。

5. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者は、交通事故による多大な肉体的、精神的若しくは経済的打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故発生後における諸対策がますます重要になってきており、引き続き交通事故被害者の保護の充実を図るよう措置する。

また、交通事故被害者は、精神的にも大きなダメージを受けている上、交通事故に関する知識、情報が乏しいことが少なくないことから、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、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者対策を積極的に推進する。

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）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、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 交通事故相談所の活用等

交通事故による損害補償は、近年複雑化し、専門的な知識が要求されつつある中で、交通事故被害者相談等の救済対策のために、京都府交通事故相談所や市社会福祉協議会の心配ごと相談を交通事故当事者が活用できるよう、市広報紙やCATV等を利用し、交通事故相談活動の周知徹底と相談機会の確保に努める。

(3) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

京都府が行う交通遺児奨学金制度をはじめとする各種奨学金制度、自動車事故対策センターの行う交通遺児に対する生活資金の貸付けや、重度後遺障害者に対する介護料の支給、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等について周知徹底を図る。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向

鉄道における運転事故は、長期的には減少傾向にあるがJR西日本福知山線列車脱線事故といった重大な運転事故が発生し、社会的に大きな衝撃を与えた。列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となることを示す結果となった。これにより、鉄道システムそのものへの信頼が揺るぎかねない状況である。

一方で、近年は輸送量の伸び悩み等から、経営の合理化の要請が強まっており、さらには沿線の過疎化、高齢化等により厳しい経営を強いられている状況である。

こうした状況を踏まえ、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、運転事故の根絶を目指すものとする。

第2節 講じようとする施策

1. 鉄道の安全な運行の確保

経営トップから現場まで一丸となった安全管理の体制の構築を推進するとともに、鉄道の安全な運行を確保するため、乗務員及び保安要員の資質の維持・向上を図るよう指導するとともに、保安監査の強化・充実を図る。

また、幹線交通の輸送障害等による被害や社会的影響を軽減するため、運行管理体制の充実を図ることにより、ダイヤの乱れ、事故の発生等の際、列車の運行状況を的確に把握し、乗客への適切な情報提供、迅速な応急復旧による運行の確保、応急輸送体制の充実等、迅速かつ適切な措置を講じるよう指導する。

2. 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故及び置石、投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要がある。

このため、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を行う。

3. 救助・救急活動の充実

鉄軌道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、市内の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、駅職員等鉄道交通機関関係の職員に対し、心肺そ生法等の応急手当講習の受講を一層推進する。

4. 踏切事故の防止対策

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、関係機関・関係団体等との連携により踏切事故防止の呼びかけを行うとともに、広報活動等の一層の強化により、自動車運転者や歩行者の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における安全対策等、教育の普及徹底を図る。

また、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化等により、踏切道の除却を促進する。