

議案第1号

---

# 第2次南丹市交通安全計画

(平成23年度～27年度)

---

(案)



京都府南丹市

## 《まえがき》

南丹市は、京都府船井郡園部町・八木町・日吉町・北桑田郡美山町の合併により、平成18年1月1日に誕生した。

616.31km<sup>2</sup>の広大な市域面積を有し、地域によって異なる課題を抱える中、平成18年度から22年度までの5年間を期間として、第1次となる「南丹市交通安全計画」を平成19年2月6日に策定し、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体等が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。

その結果、過去10年間の交通事故発生件数は、平成14年をピークとして減少傾向にあり、平成22年には交通事故負傷者数も「南丹市交通安全計画」の目標である150人を下回るなど、一定の成果が見られるところである。

しかしながら、平成19年以降、南丹市では交通事故死者数が年々増加しており、全国的にも交通事故死者数に占める高齢者の割合が高水準で推移していることから、高齢者や子どもといった交通弱者を事故から守るための施策は喫緊の課題となっている。

また、自転車利用者の交通マナー・安全意識の欠如により、歩行者に危険・迷惑を及ぼす事案も多発している。

交通事故の防止は、行政や関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりがそれぞれ有する責務を自覚し、交通安全の大切さを絶えず認識しながら取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念のもと、誰もが安心して暮らせるまちづくりに向け、総合的かつ長期的な交通安全対策を推進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、交通を取り巻く環境や地域の実情を踏まえ、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、平成23年度から27年度までの5年間を期間として、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として、「第2次南丹市交通安全計画」を定めるものである。

この「第2次南丹市交通安全計画」に基づき、国・京都府・南丹市・南丹警察署並びに関係機関・団体等においては、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

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	5
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	5
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	5
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	5
第2節 講じようとする施策	6
1. 道路交通環境の整備	6
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	6
(3) 道路交通環境整備への住民参加の促進等	6
(4) 効果的な交通規制の推進	7
(5) 公共交通機関利用の促進	7
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	7
(7) 総合的な駐車対策の推進	7
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	8
2. 交通安全思想の普及徹底	9
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(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	11
3. 交通安全秩序の維持	12
(1) シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底	12
(2) 交通弱者保護の推進	12
(3) 飲酒運転の根絶	12
(4) 暴走運転の根絶	13
4. 救助・救急活動の充実	14
(1) 救助・救急体制の整備	14
(2) 救助・救急に関する教育の充実	14
(3) 救急医療体制の整備	14

5. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	15
(1) 自動車損害賠償保障事業の周知	15
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	15
(3) 交通事故相談活動の推進	15
(4) 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知	15

## 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	16
第2節 講じようとする施策	17
1. 鉄道交通環境の整備	17
2. 鉄道の安全な運行の確保	17
3. 鉄道交通の安全に関する知識の普及	17
4. 救助・救急活動の充実	17
5. 踏切事故の防止対策	18

# 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

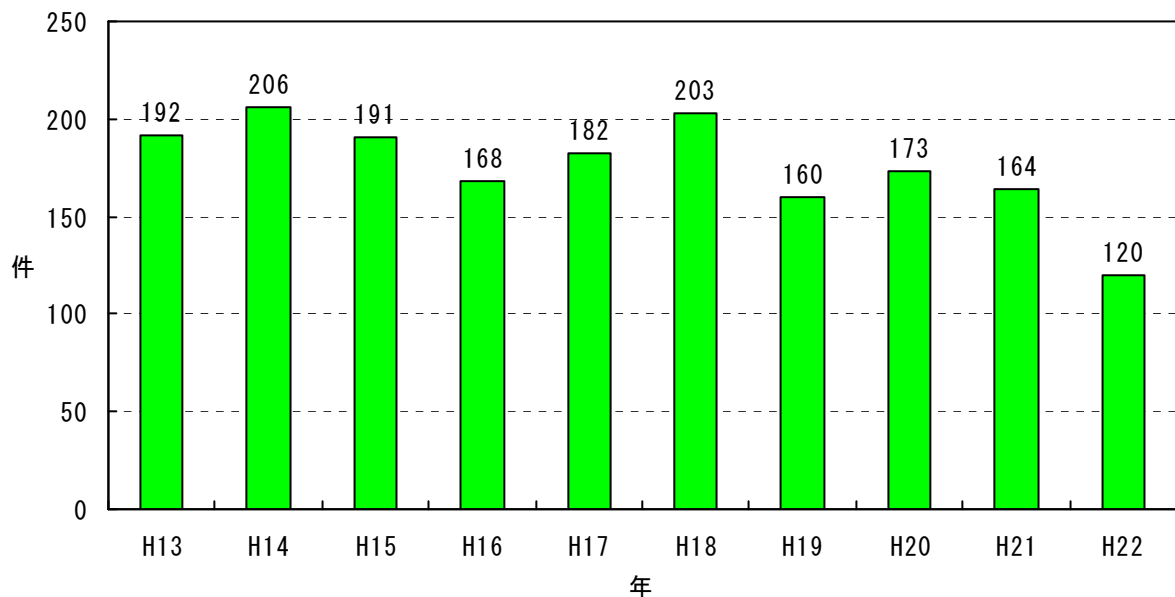
南丹市は、京都府のほぼ中央に位置し、北は福井県と滋賀県、南は兵庫県と大阪府、西は綾部市と京丹波町、東は京都市及び亀岡市と隣接しており、淀川となって大阪湾へ注ぐ桂川と日本海へ注ぐ由良川及びその支流沿いを中心に、34,398人（平成23年3月31日現在）の住民が暮らしている。

府域幹線交通網として、JR山陰本線のほか、国道9号・162号・372号・477号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、それらの整備の進展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、市内外の観光地等へ向かう車両の通行がさらに多くなる。

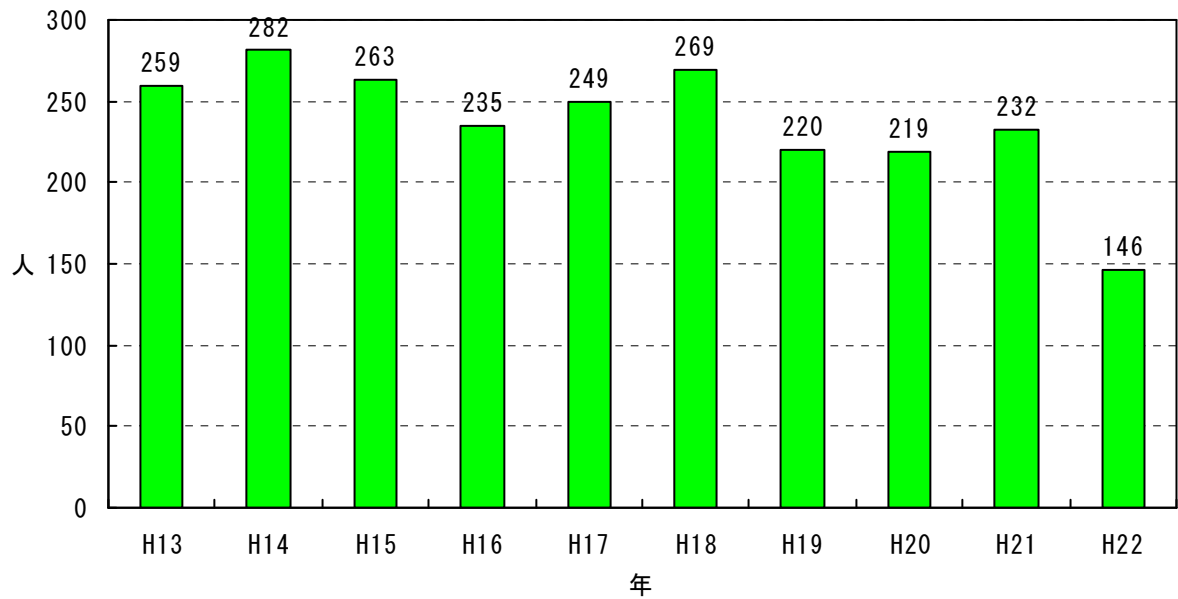
また、市内の大部分が市街地を形成しておらず、日常生活に自家用車が欠かせないことから自家用車保有率が高く、このことが市内における交通量を増加させている要因のひとつと考えられる。

市内における過去10年間の交通事故発生件数及び負傷者数は、平成14年に最高を記録（発生件数206件、負傷者数282人）したが、その後減少傾向をたどり、平成22年には発生件数120件、負傷者数146人となった。

南丹市内の交通事故発生件数



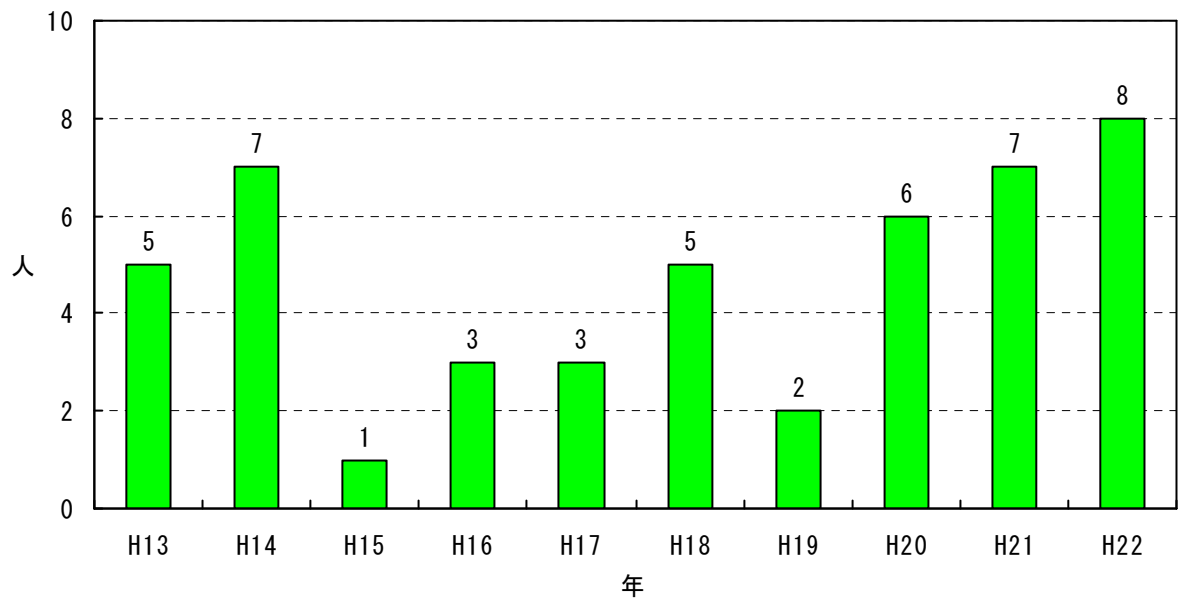
南丹市内の交通事故負傷者数



市内における過去10年間の交通事故死者数をみると、最多は平成22年の8名、最少は平成15年の1名である。

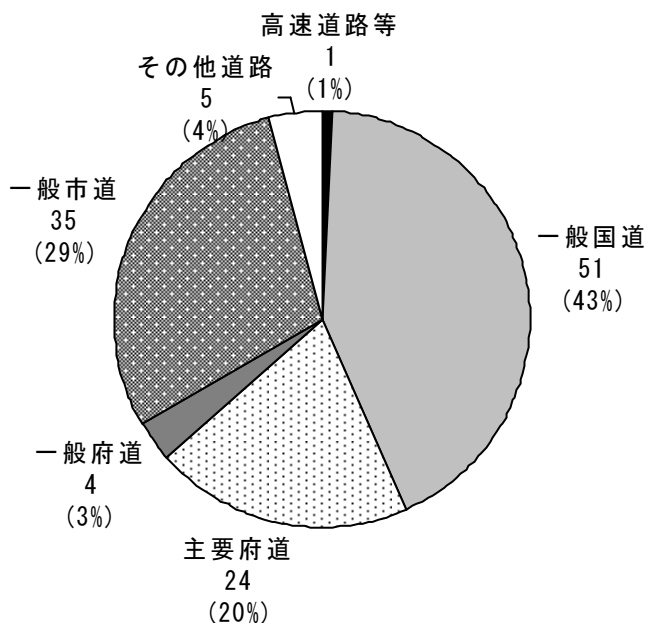
年平均で4.7人の尊い人命が失われており、過去10年間でゼロを記録したことはなく、平成19年以降は増加傾向にある。

南丹市内の交通事故死者数



平成22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67%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。

南丹市内の道路別交通事故発生件数（平成22年）



市内の自動車保有台数は19,412台（平成22年3月末）で、約1.8人に自動車1台という保有率であり、運転免許保有者数は22,348人（平成22年12月末）と市民に占める割合が65%であることから、自動車高依存地域といえる。

また、市内の運転免許保有者数のうち高齢者（65歳以上）は5,054人（平成23年3月31日現在）で、全体の23%（府内全域16%）を占めることから、高齢運転者の多い地域であり、この傾向は高齢化の進行に伴い、今後もさらに加速することが予測される。

以上のことから、本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、高齢者の交通事故がますます増加する恐れがあり、高齢者等交通弱者の道路交通安全対策を最重要課題として取り組む必要がある。

## 2. 本計画における目標

京都府交通安全対策協議会が策定した「第9次京都府交通安全計画（平成23～27年度）」では、下表1のとおり目標が示されている。

《表1》京都府交通安全計画における目標

計画	計画期間	年間の交通事故死者数	年間の交通事故死傷者数
8次	平成18～22年度	平成22年までに100人以下	平成22年までに20,000人以下
9次	平成23～27年度	平成27年までに61人以下	平成27年までに14,000人以下

※交通事故死者数は、当該事故発生から24時間以内の死者数を示す。

本市としても、究極の目標は、一切の交通事故を根絶することにあるが、「京都府交通安全計画」における第8次から第9次の目標削減率を参考とし、市内における過去3年間平均の交通事故負傷者数199人を基準として、下表2のとおり目標を設定する。

《表2》南丹市交通安全計画における目標

計画	計画期間	年間の交通事故死者数	年間の交通事故負傷者数
1次	平成18～22年度	限りなくゼロに近づける	平成22年までに150人以下
2次	平成23～27年度	限りなくゼロに近づける	平成27年までに130人以下

※交通事故死者数は、当該事故発生から24時間以内の死者数を示す。

この目標を達成し、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指して、国・京都府・南丹市・南丹警察署並びに関係機関・団体等は、市民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進する。



### **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、交通事故に関する情報を分析し、交通を取り巻く環境や地域社会の情勢変化に即した効果的な対策を推進する。

本計画では、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③交通安全秩序の維持、④救助・救急活動の充実、⑤損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進の5つを柱として、次に示す視点を重視した交通安全対策を推進する。

#### **(1) 高齢者及び子どもの安全確保**

交通事故死者に占める高齢者の割合の高さや、今後の高齢化の進行を踏まえると、高齢者が安心して安全に外出・移動できるような交通社会の形成が必要である。

そのためには、高齢者が歩行や自転車等を利用する場合と自動車を運転する場合の相違に着目した対策を構築し、高齢者や障がい者等が交通社会に参加しやすいバリアフリー化された道路交通環境を整備することが重要である。

また、高齢者の生活行動を踏まえ、日常的に利用する機会の多い医療機関・福祉施設等や地域と連携して、交通安全活動を実施することも必要である。

さらに、安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するため、通学路の歩道整備を推進するなど、子どもを交通事故から守る観点からの対策が求められている。

#### **(2) 歩行者及び自転車の安全確保**

「人優先」の交通安全思想のもと、通学路・生活道路・幹線道路等における歩道の整備等、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保、とりわけ高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

また、歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転が後を絶たないことから、自転車利用者の交通規範意識の向上を図り、自転車事故防止に向けて取り組む必要がある。

#### **(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保**

主要道路での交通事故が増加していることを念頭においた施策が必要であり、利便性に配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及び広報活動の充実等、総合的な交通安全対策が求められている。

生活道路では、自動車の速度抑制を図り、安全走行の啓発等を推進することとし、幹線道路では、事故多発地点での集中的な事故防止対策や、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入抑止対策と交通流の円滑化を推進する必要がある。

## 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る。

今後は、事故要因や有効な対策に関する十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、市民が計画や事業の実施に積極的に参画する体制を構築し、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、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者等が参加しやすい交通社会を形成するため、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図る。

#### (1) 人優先の安心・安全な歩行空間の整備

通学路・生活道路・市街地等における歩道の整備等、歩行者・自転車・自動車等の交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

また、高齢者や障がい者等を含め全ての人が安心・安全に暮らせるよう、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とともに、駅周辺や道路等に放置されている自転車等の整理・撤去を推進する。

#### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

道路整備にあたっては、事故防止対策への投資効率を高めるため、事故の危険性が高い区間を選定し、事故要因に即した対策を実施するとともに、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって、居住地域内等への通過交通を幹線道路に転換させるなど、適切に機能や交通量が分担されるように努め、効率的な輸送体系を確立して交通流を円滑化するため、他の交通機関との連携強化を推進する。

さらに、道路改良等にあたっては、歩行者や自転車利用者の安全確保と居住地域内等の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、バイパスの整備と併せた交通の適切な分散を図るための道路空間の再配分、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の設置等、道路交通の安全に寄与する方策を推進する。

#### (3) 道路交通環境整備への住民参加の促進等

道路交通の安全確保については、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や関係団体、道路利用者の意見を取り入れ、地域の実情を踏まえた上で、道路交通環境の整備に反映する仕組みを構築する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗よく状況や効果等について、積極的に公表する。

#### **(4) 効果的な交通規制の推進**

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能や道路の構造、交通安全施設の整備状況や交通流・量の状況など、地域の実態に応じて既存の交通規制を見直すなど、規制内容の合理化を図る。

#### **(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。

このため、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、駐車場・駐輪場・駅前広場等の整備を促進する。

特に、公共機関・金融機関・医療機関や日用品店等が不足している周辺部では、移動手段として自動車を利用する比重が極めて高いのが現状だが、高齢化の進行により、自動車に乗れなくなった高齢者や、自動車の運転に不安を感じたり、自動車に乗れなくなることなどを心配する高齢者が増加している。

こうした高齢者等の生活手段を確保するとともに、高齢者等の自動車運転による交通事故を減少させるため、周辺地など公共交通機関の利便が不十分な地域も含めて、誰もが利用しやすい交通体系を構築する。

#### **(6) 災害に備えた道路交通環境の整備**

地震・豪雨・豪雪等の災害が発生した場合でも、安心・安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、橋梁の耐震対策や道路斜面等の防災対策と併せ、災害の恐れのある区間を回避・代替し、地域の孤立を解消するための道路整備を推進する。

また、災害時の混乱を最小限に抑えるため、必要に応じて緊急交通路を確保し、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。

さらに、災害状況・交通規制・復旧状況等に関する情報を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路・緊急輸送道路の確保等に役立てるとともに、CATVや防災行政無線等を活用し、道路利用者等への情報提供を推進する。

#### **(7) 総合的な駐車対策の推進**

幹線道路や商店街等での違法駐車が交通安全を阻害しているため、駐停車禁止等の交通規制を推進するとともに、商店街組織等による来客用駐車場の整備等を促進する。

また、違法駐車の排除や自動車保管場所の確保を徹底するため、関係機関との連携を図り、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。

## **(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

安全な道路交通環境の実現にあたっては、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、工作物設置や工事等における道路の使用及び占用許可にあたっては、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用及び指導を行う。

また、積雪寒冷特別地域においては、適時適切な除雪や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。

さらに、気象・路面状況等の情報を収集し、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**

一人ひとりが安全で快適な交通社会を築く一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する心豊かな社会を形成するため、人命尊重を基本理念に、幼児から高齢者まで、心身の発達段階や年齢段階、地域の実情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の推進**

基本的な交通ルールやマナーを守る態度と、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技能・知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所及び家庭・地域は、関係機関・団体等と連携し、紙芝居等、視聴覚教材を利用して親子で実習するなど、わかりやすい交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

関係機関・団体は、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など、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

#### **② 児童に対する交通安全教育の推進**

歩行者又は自転車利用者として必要な技能・知識を習得させ、道路・交通状況に応じて危険を予測・回避し、安全に通行する意識・能力を高めることを目標とする。

小学校及び家庭・地域は、関係機関・団体等と連携し、歩行者としての心得や自転車・乗り物の安全な利用、危険の予測・回避、交通ルールの意味や必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、交通安全教育の支援を行うとともに、児童の保護者が日常生活の中で模範行動をとり、児童に対して基本的な交通ルールやマナーを教えられるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

さらに、保護者や交通ボランティアによる通学路での指導・点検等を推進する。

#### **③ 中学生に対する交通安全教育の推進**

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車の安全利用のために必要な技能・知識を習得させ、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。

中学校及び家庭・地域は、関係機関・団体等と連携し、歩行者としての心得や自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測・回避、標識等の意味、応急手当等について、重点的に交通安全教育を実施する。

関係機関・団体は、交通安全教育の支援を行うとともに、保護者に対する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を推進する。

#### ④高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車及び自転車の安全利用のために必要な技能・知識を習得させ、交通社会の一員として、交通ルールの遵守や自他の生命尊重等、責任を持って行動できる健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校及び家庭・地域は、関係機関・団体等と連携し、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測・回避、運転者の責任、応急手当等について、さらに理解を深めさせるとともに、生徒の多くが近い将来に普通免許等を取得すると予想されるため、免許取得前の教育としての参加・体験・実践型の交通安全教育を行う。特に二輪車を運転する生徒に対しては、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、実技を含む安全指導の充実に努める。

関係機関・団体は、交通安全教育の支援を行うとともに、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進し、交通安全活動への積極的な参加を促す。

#### ⑤成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の運転者には、社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能・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する。

地域・事業者や関係機関・団体等は、安全運転に関する各種講習会等を実施するとともに、歩行者・自転車利用者の安全確保、運転中の携帯電話等の使用禁止、シートベルト・ヘルメットの正しい着用、スピード違反・飲酒運転や違法駐車防止等について、重点的な啓発活動を行う。

大学生等には、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めるとともに、京都府警察を中心に府内の大学等で構成する京都府大学等交通事故防止対策連絡会を通じて、大学関係者による自主的な交通安全教育の促進を図る。

#### ⑥高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を理解させ、交通安全に必要な技能や交通ルール等を習得させることを目標とする。

行政及び関係機関・団体等は、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、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、地域・医療機関・福祉施設等と連携して、各種催し等の機会を活用した交通安全教育の実施に努めるとともに、老人クラブ未加入者や独居世帯など交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者への訪問指導や、高齢者と日常的に接する機会の多い家庭・地域・福祉関係者等においても、適切な指導助言等が行われるよう努める。

さらに、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、安全運転講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

## ⑦障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全に必要な技能・知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、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、身近な場所における教育機会の提供、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がい者に対しては、介護者や交通ボランティア等の障がい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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、関係団体と緊密な連携のもと、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・地域等での講習会等により、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努める。

なお、交通安全運動の重点項目として、交通弱者である子ども・高齢者等の交通事故防止、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、暴走運転や飲酒運転の根絶等を設定する。

また、交通死亡事故が多発した場合等の緊急時においては、行政及び関係機関・団体等が連携して、総合的かつ集中的な交通死亡事故抑止対策を実施する。

## (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

交通安全を目的とする民間団体等については、交通安全指導者の養成や諸事業に対する支援並びに交通安全活動に必要な資料の提供等、その主体的な活動を促進し、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かけを行う。

### 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を中心として、街頭啓発活動や交通安全パレード等を積極的に行うとともに、関係機関・団体と連携して、市民の理解と協力のもと、地域の実情に即した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

子どもや高齢者等の交通弱者を交通事故から守るため、研修会への参加等により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、関係機関・団体と連携して、通学路における交通指導など、その主体的な活動を促進する。

### **3. 交通安全秩序の維持**

交通安全秩序は、市民の安全意識により支えられることから、全ての市民に交通安全思想の徹底を図り、正しい交通ルール・マナーの実践を習慣づけ、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) シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底**

シートベルト及びチャイルドシートの着用効果・正しい着用方法について、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する。

シートベルトについては、自動車乗車中の死亡事故者において、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、全ての座席における正しい着用の徹底を図る。

チャイルドシートについては、幼稚園・保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努める。特に、比較的年齢の高い幼児のチャイルドシート使用率が低下する傾向にあるため、その保護者に対しての交通安全指導を強化する。

#### **(2) 交通弱者保護の推進**

##### **① 歩行者、特に子どもと高齢者の保護と交通安全意識の高揚**

毎月1日・15日に児童・生徒等へ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・高校生及び高齢者等を対象に、交通安全教育を反復して実施するとともに、自動車運転者に対して、自転車利用者の安全確保を啓発する。

また、自転車に同乗する幼児全てに乗車用ヘルメットの着用がなされるよう、幼稚園・保育所等と連携し、保護者に対する広報啓発・指導に努めるとともに、夜間における視認性を高めるため、反射材用品等の普及に努める。

#### **(3) 飲酒運転の根絶**

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飲酒運転による交通事故の実態に関する交通安全教育・広報啓発を、家庭・職場・地域等におけるあらゆる機会を通じて強力に推進する。

また、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店や駐車場関係者、関係機関・団体等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識を確立する。



#### **(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・速度超過等）運転の危険性を認識させ、暴走運転の防止を図る。

特に暴走族対策として、青少年層に「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を徹底するとともに、関係機関・団体等と連携し、車両の不正改造や暴走行為をさせない環境づくりを図る。

## **4. 救助・救急活動の充実**

交通事故による救助活動の増加や事故種別の多様化に対処し、傷病者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

また、事故現場からの緊急通報体制の整備や、救急現場に居合わせた人により適切な応急手当が実施されるよう、応急手当の普及啓発を推進する。

### **(1) 救助・救急体制の整備**

救急医療機関・消防機関等の相互連携・協力体制を確保するとともに、救助・救急体制の整備・拡充を図る。

特に、傷病者の救命率・救命効果の向上を図るため、救急現場や搬送途上において、医師・看護師・救急救命士・救急隊員等による迅速かつ的確な救急医療や応急処置等を実施するための体制整備を図る。

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

### **(2) 救助・救急に関する教育の充実**

傷病者が心肺停止状態に陥った時、ただちに心肺蘇生法が実施されなければ、回復の機会は著しく減少するため、救命効果を向上させるには、早期の胸骨圧迫を含む心肺蘇生法等の応急手当が効果的である。

このため、事故現場に居合わせた人により、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めて応急手当が一般に行われるよう、地域や職場等において、AEDの使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及を図ることとし、消防・医療機関等においては、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、広報啓発活動を積極的に推進する。

### **(3) 救急医療体制の整備**

救急告示医療機関の拡充とともに、二次救急・三次救急医療体制の向上を図るなど、体系的な救急医療体制の整備を推進する。

また、これら基盤整備と併せて、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。

さらに、平成22年4月から運航を開始したドクターヘリについては、情報の共有等に関して、行政機関・消防機関・医療機関等の相互の連携体制を強化する。

## **5. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進**

交通事故被害者等は、多大な肉体的・精神的及び経済的打撃を受けるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故発生後における支援対策を総合的に推進する必要がある。

また、交通事故被害者等は、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や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) 自動車損害賠償保障事業の周知**

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し、政府が自賠責保険の支払基準に準じた損害額を被害者に支払う制度である「自動車損害賠償保障事業」について、関係機関・団体等と連携して、その周知を図る。

### **(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底**

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れや掛け忘れに対する注意喚起について、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）車両の運行防止を徹底する。

### **(3) 交通事故相談活動の推進**

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る中で、交通事故被害者やその家族の救済対策として、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利用できるよう、市広報紙やCATV等を活用し、交通事故相談活動の周知と相談機会の確保に努める。

### **(4) 自動車事故被害者等に対する援助措置の周知**

京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」をはじめとする各種奨学金制度や、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸し付け、重度後遺障がい者に対する介護料の支給等交通遺児育成基金が行う交通遺児育成のための基金事業など、各種支援制度の周知を図る。

## 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

鉄道の運転事故については、長期的には減少しているが、近年は下げ止まりの傾向にある。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便性に重大な支障をもたらすばかりでなく、多数の死傷者を生じる恐れがある。

また、ホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、このような事故を防止する必要性が高まっている。

こうした状況を踏まえ、市民の理解と協力のもと、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、運転事故全体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. 鉄道交通環境の整備**

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、総合的な安全対策を推進する。

また、多発する自然災害に対応するため、軌道・路盤等の集中豪雨等への対策や駅部等の耐震性の強化等を推進するとともに、老朽化している橋梁等について、より安全性に優れたものへと計画的に更新し、鉄道事業者が定めた保全整備計画に基づき、施設や車両等の適切な維持・補修等を促進する。

さらに、駅施設等について、高齢者や障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消や転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

### **2. 鉄道の安全な運行の確保**

乗務員及び保安要員の資質の維持・向上、事故情報やリスク情報の分析・活用、気象や自然災害に関する情報の充実及び迅速かつ的確な対応など、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進する。

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、事故発生時等における運行状況を的確に把握し、乗客や関係機関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、迅速かつ的確な措置を講じることとする。

### **3. 鉄道交通の安全に関する知識の普及**

鉄道事業者による安全対策に加えて、踏切事故や置石・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、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示やチラシ類の配布等により、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く普及させるよう努める。

### **4. 救助・救急活動の充実**

重大事故等に対して、避難誘導や救助・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・消防機関・医療機関等の連携を強化する。

また、駅職員等に対し、心肺そ生法等の応急手当講習の受講を推進する。

## **5. 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・団体等と連携し、歩行者や自転車利用者・自動車運転者等の踏切道通行者に対して、交通安全意識の向上を呼びかけるとともに、踏切の通過方法や踏切支障時の非常ボタン操作等緊急措置について、安全教育・広報啓発活動を推進する。

また、主要道路と交差するものや、道路の新設・改良及び鉄道の新線建設等に関するものについては、抜本的な交通安全対策である立体交差化等を図ることにより、踏切道の除却を促進するとともに、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努める。

平成23年9月 日

南丹市長 佐々木 稔 納 様

南丹市交通安全対策審議会長

### 第2次南丹市交通安全計画について（答申）（案）

平成23年9月2日付け、3南企交第32号で諮問のあった南丹市交通安全計画について審議した結果、下記のとおり答申します。

#### 記

本審議会では、第2次南丹市交通安全計画の原案を慎重に審議した結果、交通を取り巻く環境や地域の実情を踏まえ、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、その内容が妥当であると認めました。

なお、計画推進にあたっては、市民との協働や国・京都府及び関係機関・団体等との緊密な連携を図りつつ、交通を取り巻く環境の変化や地域の実情を的確に捉え、安心・安全な交通社会の実現を図っていただくようお願いします。