

第 1 1 次舞鶴市交通安全計画

～交通事故のない舞鶴を目指して～

(令和3年度～7年度)

舞 鶴 市

まえがき

舞鶴市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、「京都府交通安全計画」に基づき、10回にわたり「舞鶴市交通安全計画」を策定し、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、国、京都府、京都府警察、関係機関・団体そして地域と一体となり、市民の理解と協力を得ながら、様々な交通安全対策を講じてきました。

こうした本市での交通安全対策、そして全国的な交通安全に対する気運の醸成等により、本市における交通事故の発生件数、負傷者数、死者数はここ数年若干の上下はありますが過去最少ペースで推移しています。

あらためて申すまでもなく、交通事故の防止は、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、人命尊重の理念の下に、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる社会の実現に向けて、総合的な交通安全対策を継続して推進する必要があります。

このような観点から、本市では、今般、京都府が策定した「第11次京都府交通安全計画」に基づき、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「第11次舞鶴市交通安全計画」を定めるものであり、この計画と、平成28年8月に京都府舞鶴警察署と締結した「国際港湾・交流都市 舞鶴 “住んでよし働いてよし訪れてよし”の安全・安心まちづくり協定」に基づき、交通情勢や地域の実情等を踏まえた安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、交通安全に関する施策を強力に実施するものとします。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通の安全についての目標	2
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通事故の見通し	3
第2節 道路交通の安全についての対策	4
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
<重視すべき視点>	4
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	5
(3) 生活道路における安全確保	5
II 講じようとする施策	6
1 道路交通環境の整備	6
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 通学路等における交通安全の確保	7
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	7
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	8
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	9
(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	9
(7) 自転車利用環境の総合的整備	9
(8) 安全なバス停留所の整備	9
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	9
(10) 総合的な駐車対策の促進	10
(11) 道路交通情報の充実	10
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	11
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	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	16
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	19
3 安全運転の確保	19
運転者教育等の充実	19
4 車両の安全性の確保	20
(1) 先進安全自動車の普及促進	21
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	21
(3) 自転車の安全性の確保	21

5	道路交通秩序の維持	21
6	救助・救急活動の充実	21
	(1) 救助・救急体制の整備	22
	(2) 救急医療体制の整備	22
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	22
7	被害者支援の充実と推進	22
第2章 鉄道交通の安全及び踏切道における交通安全		23
第1節 鉄道交通の安全についての対策		23
I	鉄道交通事故の現状と今後の鉄道交通安全対策を考える視点	23
1	鉄道交通事故の現状	23
2	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	23
II	講じようとする施策	23
1	鉄道交通環境の整備	23
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	23
第2節 踏切道における交通の安全についての対策		24
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	24
II	講じようとする施策	24
1	踏切道の立体交差化の促進	24
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
3	踏切道の統廃合の促進	24
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	24

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らせることができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要であり、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素であります。

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、更なる一步を踏み出すものとします。

【人優先の交通安全思想】

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

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

【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ります。

また、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ります。

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

第1章 道路交通の安全

第1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

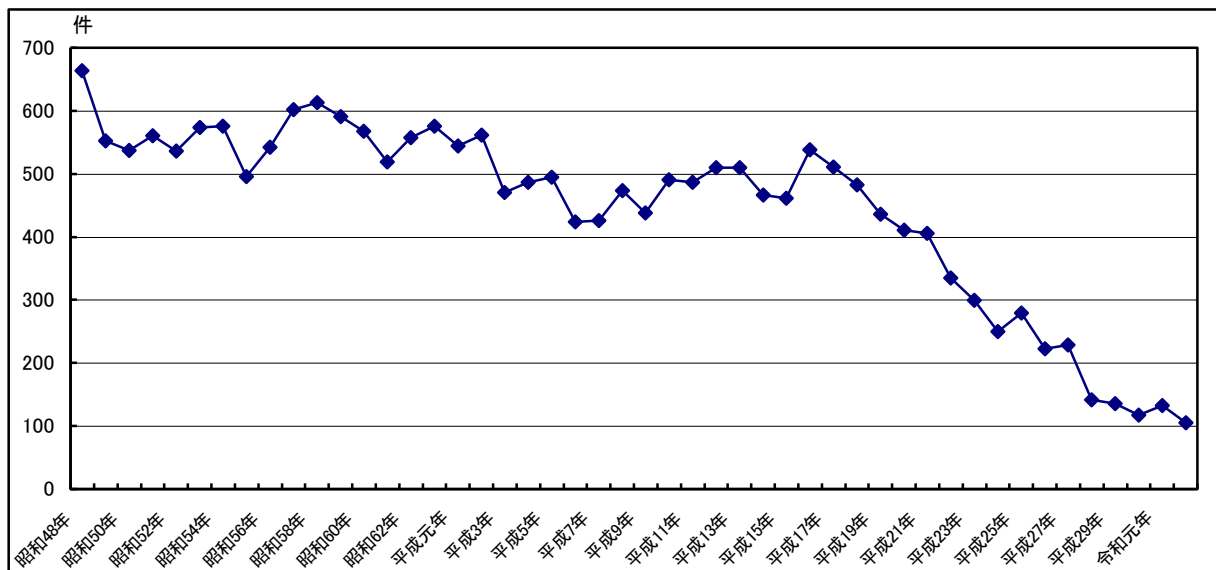
本市においては、昭和46年に第1次舞鶴市交通安全計画を策定して以来、これまでに10次にわたる計画を策定し、その計画に基づき、道路交通環境の整備をはじめとして、その時代に応じた交通安全対策に積極的に取り組み、着実な成果をあげてきました。

一方で、高齢者人口の増加並びに高齢運転免許保有者の増加に伴い、高齢者が関係する事故の割合が高くなっていることが懸念されています。

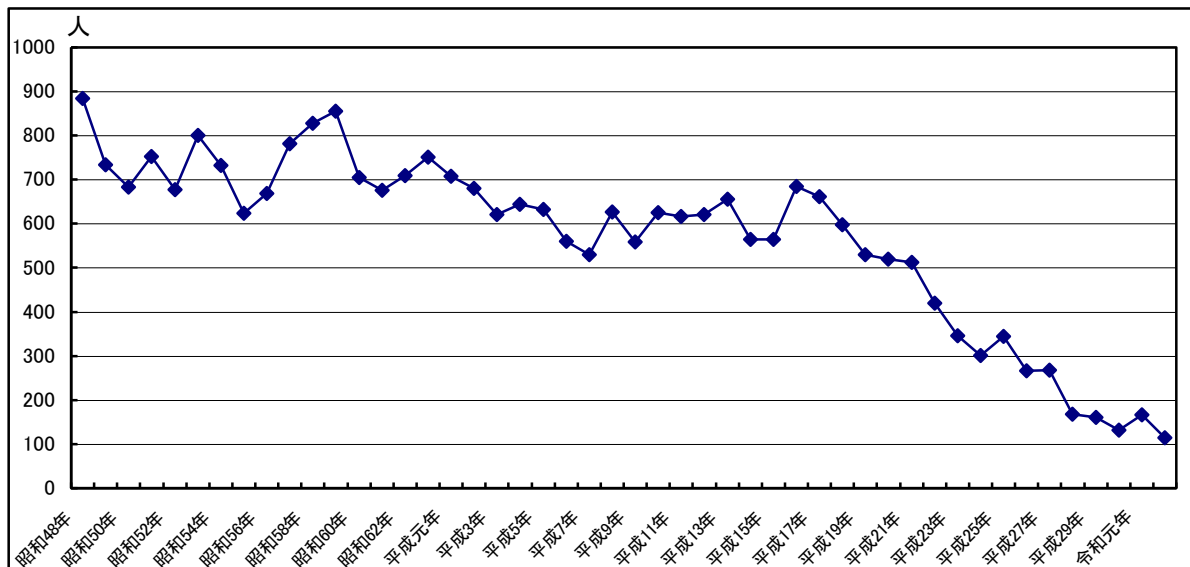
市内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は減少傾向にあり、令和2年の発生件数は105件、負傷者数は115人で過去最少を記録し、平成のピーク時と比較してもいずれも20%以下に減少しています。一方、交通事故死者数は、平成5年に過去最多の29人を記録して以降、近年は3人前後で推移し、平成30年には過去最少の1人となるなど全体としては減少傾向にあります。

第10次計画期間(平成28～令和2年)中の発生件数、死者数、負傷者数の平均は127.6人、3.2人、150人で、前第9次計画期間中(平成23～27年)の258.2人、4.8人、308.6人と比較すると、この5年間で発生件数・負傷者数はほぼ半減、死者数は約3割減と大きな成果を示しています。

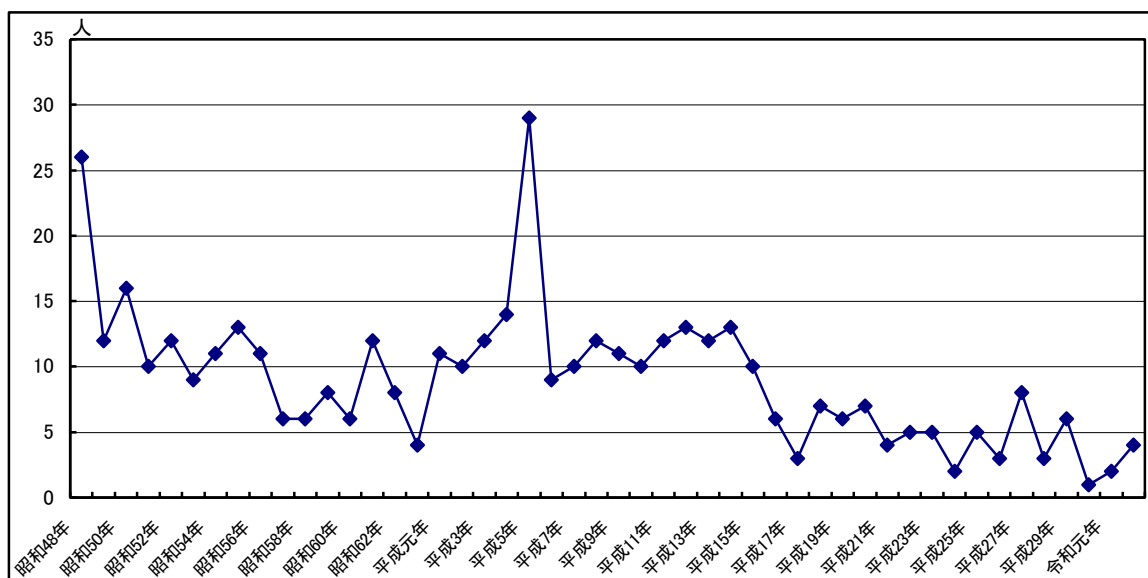
① 交通事故発生件数



② 交通事故負傷者数



③ 交通事故死者数



前計画期間である平成28年～令和2年の死者数の約7割を65歳以上の高齢者が占め、令和2年に至っては、亡くなられた4人全員が80歳代と高齢者対策が喫緊の課題となっています。

2 道路交通事故の見通し

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

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところではありますが、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見込まれると予想されることから、高齢者による運転中または歩行中の事故や自転車利用中の事故の増加が懸念されます。

第2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

令和2年中の本市の交通事故発生件数及び負傷者数が昭和50年以降のデータで最少を記録したことは、第10次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ます。

しかしながら、交通事故死者16人のうち高齢者が11人（68.8%）を占めるなど、高齢者の交通安全対策が課題となっています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、先進安全技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進します。

今後の交通安全対策については、次のような視点を重視しつつ、対策の推進を図っていくものとします。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市においては、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高いこと、また、今後も高齢化の一層の進展が予想されることから、高齢者が安心して安全に外出したり、移動したりできる交通社会の形成が必要であります。

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ります。

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

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

子どもの交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。また、子どもを保育所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どもを見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

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

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

交通事故のない社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や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ます。

「人優先」の考えの下、通学路、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ります。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、信号機のないところでは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、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ります。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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ります。

また、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者との共存を図ることができるよう、地域の特性に応じた自転車の通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、都市部で自転車の通行区間の確保を進めるに当たっては、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、都市部の駅前や繁華街の歩道上などの交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める必要があります。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、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ります。

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

(3) 生活道路における安全確保

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

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハ

ンプ等の設置を検討するなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるとともに、生活道路における可搬式速度違反自動監視装置を活用した交通指導取締りの促進、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため、幹線道路における交通流の円滑化及び交通安全対策を推進していく必要があります。

さらに、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。

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

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します。

また、事故要因や有効な対策について十分な調査分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進します。

さらに、少子高齢化が一層進展する中で、子供を交通事故から守り、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の強化を図っていきます。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

通学路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、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します。

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、関係機関、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ります。

イ 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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備など、連続的・面的なバリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備を推進するとともに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適

切に案内します。

- ◎ 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、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを促進します。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児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、関係機関等が連携し、ハード、ソフトの両面から必要な対策を推進します。

また、生徒、児童及び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（子供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）の活用やラバーポール・車止めの設置、カラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全で安心な歩行空間の創出に取り組み、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

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

また、高校生が自転車を利用して安全に通学できるよう、高校生に対する京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例※4（平成19年京都府条例第50号）に基づく自転車安全利用推進員の委嘱拡大や自転車の安全利用に積極的に取り組む自転車安全利用取組優良モデル校の普及促進を図るなど、地域の実情に応じて関係機関が連携しながら、安全対策を推進します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、関係機関と連携し、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など、きめ細かく効率的な交通事故防止対策を促進します。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路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促進します。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、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るため、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）」を促進します。

- ◎ 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、交通事故の危険性が高い特定の箇所・区間を関係機関等の意見を参考にしながら選定します。

- ◎ 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、関係機関と連携し、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- ◎ 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など、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 事故危険箇所対策の促進

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、京都府公安委員会と道路管理者等が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、交通事故抑止対策を促進します。

ウ 幹線道路における交通規制

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京都府公安委員会と道路管理者等が連携して見直しを行い、その適正化を図ります。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、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ずることにより、同様の事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- ◎ 高速道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図ります。
- ◎ 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、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、地域の実情に応じた生活道路等の交通安全対策を行うとともに、京都府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、車両速度及び通過交通の抑制の整備を推進します。

カ 道路の改築等による交通事故対策の推進

商業系地区等における交通事故の多発等を防止し、歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即した歩道、自転車道等の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

京都府公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、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ります。

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」の考えの下、「ゾーン30」等の整備による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、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どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空

間の確保を図ります。

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、事故危険箇所等の交通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促進します。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

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

(6) 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、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推進します。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を図ります。

(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

歩行者と自転車の交通事故等への対策のため、交通状況に応じて、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間を整備するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

イ 自転車の駐車対策の推進

自転車の駐車対策については、自転車等の駐車需要の多い地域等を中心に利用状況に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

ウ 駅周辺等における放置自転車対策

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、関係機関等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じた自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

(8) 安全なバス停留所の整備

安全な歩行空間の確保等の観点から、関係機関等が連携し、安全上の優先度や地域の実情に応じて、バス停留所の移設の検討とともに、ハード、ソフトの両面から必要な安全対策を推進します。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

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

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とともに、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高いネットワークを確保するため、

道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

さらに、災害時による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進します。

(10) 総合的な駐車対策の促進

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駐車対策を促進します。

ア きめ細かな駐車規制の促進

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促進します。

イ 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の取締りの促進と併せ、駐車場の整備及び有効利用を促進します。

ウ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活動等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

エ 障害者等用駐車場の適正利用の促進

障害者、高齢者、妊産婦など歩行が困難な方が利用しやすい駐車場の整備を促進するとともに、障害者等用駐車場の利用に関する住民の理解とマナー向上に向けた取組を推進します。

(11) 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等を活用して道路交通情報の充実を図ります。

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交通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、情報収集・提供体制の充実を図ります。

イ 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促進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた

案内標識の設置の推進や、案内標識の英語表記改善の推進、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ます。

(12) 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

◎ 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、適正な運用を図るとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

◎ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行います。

さらに、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ります。

◎ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う交通事故・交通渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

イ 子供の遊び場等の確保

子供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、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園、ちびっこ広場等の整備を推進するとともに、小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設等の開放の促進を図ります。

ウ 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、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

エ 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、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、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、チェーン着脱場等の整備を促進します。

また、大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛けなど、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します。

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促進します。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しており、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す。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、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す。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組みます。

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

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るとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において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、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、舞鶴市交通対策協議会をはじめ関係機関・団体等、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携を図りながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる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します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、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します。とりわけ、信号機の意味や横断歩道を横断する際の運転者に対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します。

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います。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材、ICTを活用した教材を利用したり、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内容の指導に努めるとともに、指導資料の作成、職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

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など、家庭において適切な指導ができるよう、また、保護者自身がチャイルドシートの使用効果と正しい使用方法や自転車に取り付けられた幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合のヘルメット着用の必要性について理解を深めるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、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します。

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します。

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、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。

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や通学路の点検等の子ども見守り活動、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します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

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します。

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、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

高等学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの歩行者としての心得、自転車等の乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故のリスクと事故を起こしたときにとるべき措置、交通事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めます。また、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います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

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、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

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ります。また、小中学校等との交流を図るなど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します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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います。

また、社会人を対象とした学級・講座等において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

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

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的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します。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、交通安全指導體制の充実による、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します。法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。また、関係団体等と連携して、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します。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少ない高齢者を中心に、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ます。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ます。

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ます。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、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ます。

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

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるとともに、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障害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、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促進します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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を理解させるなど、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、講習会等への参加を促進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、関係機関等と連携し、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など我が国の交通ルール周知活動等を促進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、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します。

また、受講者の年齢や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、シミュレーター等の機器の活用など、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などの効果的な教育手法の導入に努め、着実に教育を推進するよう努めます。

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

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、舞鶴市交通対策協議会をはじめ関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう努めます。

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を促す交通安全活動を推進します。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭啓発活動や市ホームページ等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します。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、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します。また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

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

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させます。

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」を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

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

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、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とともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき定められる「京都府自転車安全利用促進計画」に即して、自転車損害保険等への加入促進等の対策を推進します。薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視性の向上を図ります。

自転車に同乗する未就学児の安全を確保するため、保護者に対して未就学児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を促進するほか、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に努めます。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合におけるヘルメット着用の徹底に加え、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、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します。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

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

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

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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を推進します。

さらに、全年齢層に対する反射材用品等の普及を図るため、幼少期から反射材用品等の着用の習慣を身に付ける体系的な交通安全教育を推進するとともに、歩行中の交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及を促進します。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育、広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体等と連携して、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」という市民の規範意識の確立を図ります。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、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します。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、あらゆる広報媒体を活用して、交通事故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など、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

◎ 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図ります。

◎ 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、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等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。

◎ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通の安全に関する資料、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、全ての市民の交通安全気運の盛り上がりを図ります。

ケ その他の普及啓発活動の推進

◎ 高齢者の交通事故防止に関する府民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の交通事故実態の広報を積極的に行います。

◎ 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、これらの違反の防止を図ります。

◎ 二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進します。

(4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、関係機関・団体等と市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します。

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ます。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ります。

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、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、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と自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を促進します。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に図ります。

運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に実際の交通の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します。

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などにより、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ります。

(高齢運転者対策の充実)

◎ 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が、令和4年6月までに施行されることとされている。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促進します。

◎ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

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

◎ 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図ります。

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

(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、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います。

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ます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。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供の安全確保も喫緊の課題であることから、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ります。

このような認識の下、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ります。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、運転者が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ます。

(1) 先進安全自動車の普及促進

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

(2) 自動運転車の安全対策・活用の促進

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

(3) 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します。

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

5 道路交通秩序の維持

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、警察当局による交通指導取締りを効果的に促進します。

◎ 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反及び市民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを促進します。

◎ 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います。

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ります。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、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

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します。

バイスタンダーによ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実施により、救命効果の向上が期待できることから、消防機関等が行う講習会等での普及啓発活動を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

体系的な救急医療体制の整備・充実を促進します。また、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とともに、救急医療に携わる医師の確保を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容体制を確保するため、医師会、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・協力体制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ります。

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）及び舞鶴市犯罪被害者等支援条例（平成23年舞鶴市条例第13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します。

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、関係機関や民間支援団体、交通事故相談所の活用等により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など、被害者支援を積極的に推進します。また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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協力により、自転車損害保険等への加入を促進します。

第2章 鉄道交通の安全及び踏切道における交通安全

第1節 鉄道交通の安全についての対策

I 鉄道交通事故の現状と今後の鉄道交通安全対策を考える視点

1 鉄道交通事故の現状

本市における鉄道交通は、昭和62年4月まで国鉄が、その後、小浜線（松尾寺駅～東舞鶴駅）と舞鶴線（真倉駅～東舞鶴駅）の区間を西日本旅客鉄道（株）（JR西日本）が、また、平成2年4月から西舞鶴駅～丹後神崎駅までの区間を北近畿タンゴ鉄道（株）が鉄道事業者として運行しています。

平成27年4月からは西舞鶴駅～丹後神崎駅までの京都丹後鉄道の区間を鉄道事業再構築実施計画により WILLER TRAINS（株）が運行会社として運行しています。

昭和62年度以降の西日本旅客鉄道（株）における鉄道運転事故は当初214件でありましたが減少傾向にあり、令和2年度は30件となっています。

平成27年4月から令和2年度までの京都丹後鉄道における鉄道運転事故は年間0～2件で推移しています。

2 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

前述のとおり鉄道の運転事故は減少傾向にあります。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあるほか、依然として鉄道の運転事故における死亡事故が発生していることから、重大な列車事故の未然防止を図るとともに、利用者等の関係する事故を防止するため、鉄道事業者と連携して各種の安全対策を総合的に促進するものとします。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があるため、鉄道事業者による運転保安設備の整備等の安全対策の促進を図ります。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の8割以上を占め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、鉄道事業者・関係機関等の協力の下、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促進します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、鉄道運転事故の約3割を占め、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。本市においても令和2年に高齢運転者による自動車と列車との踏切事故が発生し、運転者である男性が亡くなっています。

踏切事故が一たび発生すれば、重大な結果をもたらすことから、それぞれの踏切の状況等に応じた、より効果的な対策を鉄道事業者と連携して総合的かつ積極的に促進することにより、更なる踏切道の安全性向上を目指します。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化の促進

道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を促進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（京都丹後鉄道・宮舞線）

踏切遮断機の整備された踏切道は、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、鉄道事業者による踏切遮断機の整備を継続的に促進します。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合を進めるとともに、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します。

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します。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標等の設置を促進するとともに、警察当局による車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に積極的に行います。併せていわゆる勝手踏切の問題についても踏切がない線路を勝手に横断する行為は非常に危険なため、関係機関が連携し啓発等を推進します。

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ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

このほか、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、関係機関と連携して対策を検討します。