

# 木津川市交通安全計画

(平成23年度～平成27年度)

木津川市

## ま　え　が　き

木津川市では、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、京都府等の関係地方行政機関、関係民間団体等と一体となり、住民の理解と協力を得ながら、各般にわたる交通安全対策を講じてきた結果、交通安全対策は着実な進展を続けてきたところである。

また、平成19年10月3日には、木津川市として新たに「交通安全都市宣言のまち」を決議し、その内容に基づき交通安全の普及、啓発等に努めることとしている。

しかしながら、近年の道路交通の状況は、交通事故件数が増加傾向にあり、今後も運転免許取得者数や自動車保有台数の増加等による「クルマ社会」の進展が予想されることや、今後の開発による交通体系の変化や人口増加並びに、高齢化の進行に伴い、交通事故件数及び死傷者数が増加することが懸念され、交通安全対策を計画的、持続的に推進していく必要がある。

木津川市としては、府及び所轄警察署並びに相楽交通安全協会など関係機関の協力のもとに各種施策の推進を図っているところであるが、交通事故防止については、安全施設の充実はもとより、住民一人ひとりの交通安全意識の高揚と事故防止への積極的な協力を得なければ目的達成は困難である。

そのため、人命尊重の理念のもとに、交通安全教育の充実等、交通安全対策全般にわたり総合的、計画的かつ継続的な視野に立って施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を従来にも増して一層強力に推進していくこととする。

このような観点から、安全で円滑・快適な交通社会を実現し、「水・緑・歴史が薫る文化創造都市」のまちづくりを実現するため、平成23年度から平成27年度までの5年間に講すべき施策の大綱として、「木津川市交通安全計画」を定めるものである。

## 目 次

第1章 道路交通事故の現状とその抑止	1
第1節 道路交通事故の現状	1
第2節 道路交通安全対策の今後の方向	2
第3節 交通事故の抑止目標	2
第2章 講じようとする施策	3
第1節 道路交通の安全対策	3
1 道路交通環境の整備	3
(1)道路の新設・改築による交通安全対策の推進	3
(2)交通安全施設等整備事業の推進	3
(3)車両駐車対策の推進	5
(4)自転車等駐車対策の推進	5
(5)その他の道路交通環境の整備	5
2 交通安全思想の普及徹底	5
(1)交通安全教育の推進	5
(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進	7
(3)シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	7
(4)反射材の普及促進	8
3 安全運転の確保	8
(1)運転者教育等の充実	8
(2)自転車交通安全教育の推進	8
4 車両の安全性の確保	9
(1)自転車の安全性の確保	9
5 道路交通秩序の維持	9
(1)暴走族対策の強化	9
6 交通事故被害者等援護対策の充実	9
(1)交通事故被害者等に対する援助措置の周知	9
第2節 鉄道交通の安全対策	10
第3節 救助・救急体制の整備	10

# 第1章 道路交通事故の現状とその抑止

## 第1節 道路交通事故の現状

木津川市は、京都府の最南端に位置し、東は和束町・笠置町、西は精華町、南は奈良市、北は井手町に接している。

人口は、宅地開発等により増加しており、平成22年国勢調査による人口は69,761人と、前回の平成17年国勢調査に比べ6,112人(9.6%)が増加しており、今後さらに関西文化学術研究都市の進展及び木津中央地区の区画整理に伴い、人口の大幅な増加、又は交通体系そのものの変化が予測される。

道路は、本市の中心部を東西に国道163号、南北に国道24号及び西側に府道八幡木津線、南側には府道天理加茂木津線が通っている。これら主要道路を軸として東西南北に複数の府道及び市道が通り、大規模宅地開発地内の道路も順次整備・供用開始される予定である。

鉄道においては、本市内をJR関西本線・奈良線・片町線及び近鉄京都線が縦・横に網羅しており、これらの踏切における安全対策も重要な交通安全施策の課題である。

一方、交通事故の発生件数は、平成20年中に234件、平成21年中に218件、平成22年中に220件と、ほぼ横這いとなっている。しかしながら、今後はさらに人口増加や主要道路の供用開始が進むに伴い、事故発生件数の増加が危惧されるところである。

また、高齢化社会の進行に伴い高齢者の死亡事故が増加している。平成22年中には、交通事故により木津川市内で4人の尊い命が奪われたが、その内2人が65歳以上の高齢者であった。

高齢者の多くは、歩行中に事故に巻き込まれるケースが多く、これら高齢者を含む歩行者、自転車利用者などいわゆる交通弱者の事故が増加することが懸念されるところである。

これらは、近年の運転免許保有者数や車両保有台数の増加並びに生活スタイルや社会経済活動の24時間化に伴う道路交通量の変化に加え、車両及び運転者の

多様化や交通安全意識の低下などの要因が加わり、交通の過密化等が一層進行するなど、道路交通を取り巻く環境が全般的に悪化したことによるものと考えられる。

今後も、社会生活環境における自動車交通への依存度は、ますます高まると予想される中で、交通事故の実態に的確に対応した交通安全対策をこれまで以上に推進しなければ、交通事故の増勢に歯止めを掛けることはできない。

## 第2節 道路交通安全対策の今後の方向

近年の自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加に見られるように、今や自動車の利用は日常生活において必要不可欠なものとなっており、量的・質的に日々変化していく道路交通を背景とした厳しい交通事故状況に対処していくためには、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故の実態を充分に把握する中で、交通事故のない安心・安全な道路交通社会を実現することを理想とし、歩行者や自転車利用者、幼児、児童・生徒、高齢者、障害者等の交通弱者に対する安全確保、並びに自動車交通の安全かつ円滑化を推進するための道路交通環境の確立、さらには交通道徳に基づいた交通安全意識の高揚等の各種対策を積極的に推進する必要がある。

そのため、交通安全施設の充実、年齢段階に応じた交通安全教育の推進、救助・救急体制等の整備、広報啓発活動の充実など各種の交通安全対策を総合的かつ継続的に展開するものとする。

## 第3節 交通事故の抑止目標

交通安全対策を通して交通事故の抑止を図り、特に幼児、児童・生徒、高齢者、障害者等の事故防止及び死亡事故防止に格段の注意を注ぎ、平成27年までに交通事故件数及び負傷者数を大幅に減少させるとともに、死者数については限りなくゼロに近づけることを目標とする。

## 第2章 講じようとする施策

### 第1節 道路交通の安全対策

#### 1 道路交通環境の整備

##### (1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

道路の新設については、基本的な交通安全確保の観点から、幹線道路<sup>1</sup>と生活道路<sup>2</sup>の機能が適切に分担されるよう道路の体系的な整備を図る必要がある。そのためには、生活道路への通過交通の流入を防ぐ必要があるため、所轄警察署と連携してこれらの交通安全対策を推進する。

道路の改築については、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、既存道路の拡幅、歩道及び待機所の設置、交差部の隅切り等、道路交通の安全に寄与する事業を計画的に推進する。

また、これらの新設・改築にあたっては、交通安全施設<sup>3</sup>の整備及び災害発生時の安全確保やバリアフリーへの配慮等、道路に求められる様々な役割を充分に備えた整備を一層推進する。

##### (2) 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設の整備については、交通事故発生の現状を分析し、交通事故多発地点、通学路、その他緊急に交通安全を確保する必要がある道路について、第9次京都府交通安全計画に基づき、安全・円滑かつ快適な道路交通の確保を図るため、総合的な計画のもとに、以下に挙げる各種の整備を推進する。

###### ①信号機及び横断歩道の整備

交通事故の多発している交差点及び交通事故が発生する危険性の高い箇所については、道路改築や信号機、横断歩道の設置を、所轄警察署をはじめとする関係機関と連携して整備を推進する。

###### ②道路標識の整備

<sup>1</sup> 幹線道路：市内主要地点を結ぶ重要路線のこと

<sup>2</sup> 生活道路：住宅などから幹線道路に出るまでの道のこと

<sup>3</sup> 交通安全施設：道路利用者が安全に道路を通行するために設置する施設のこと

宅地開発や市道等の新設・改築等により、道路機能等が変化する中で、既設の標識を含め計画的・効果的かつ整合性のある標識整備を、所轄警察署をはじめとする関係機関と連携して推進する。

特に通学路については、通学の安全性を確保することを重点的に整備を推進する。

#### ③道路標示の整備

交通事故の要因となる速度超過や一旦停止無視等を防ぐため、所轄警察署をはじめとする関係機関と連携し、道路形状等に合った道路標示の整備・改修を推進する。

#### ④防護柵の整備

路側高の高い箇所又はカーブ半径の小さい箇所については、車両の転落防止のため、また、道路幅員が狭く歩道整備等ができず歩行者用路側帯標示のみとなっている箇所については、歩行者等の安全性を確保するため、必要に応じてガードレール・ガードパイプ等の防護柵の整備を推進する。

#### ⑤道路反射鏡の整備

市道の新設や、住宅開発の増加により見通しの悪い屈曲部・交差点の増加や、通過交通量の増加により従来よりも危険性が増す道路屈曲部や交差点は今後とも増加する傾向にあるため当該箇所における道路反射鏡の整備を推進する。

また、既設の道路反射鏡については、風雨等により視認性の悪くなったもの、錆や腐食等により落下等の危険性を含むもの等について迅速な対応を行う。

#### ⑥道路照明の整備

夜間の交通事故を防止するため、学校周辺・住宅地域・商店街などの日常生活が営まれる地域及び交通事故が多発している箇所等、特に必要がある場合において道路照明の整備を推進する。

#### ⑦その他の交通安全施設の整備

その他必要に応じて視覚障害者誘導用ブロック・区画線・視線誘導標、センターブロック、車止め等の設置及び歩道段差の切り下げ等の整備を進めるとともに、道路除草等の維持管理についても推進する。

また、見通しが悪く狭隘な道路においては、通行者・車両の安全確保のため、

関西電力柱・NTT柱等の占用物移設を占有者に要請する。

### (3) 車両駐車対策の推進

幹線道路や市街地における無秩序な違法駐車車両及び迷惑駐車車両を排除し、道路交通の安全と円滑な流れを確保するため、駐停車禁止等の交通規制を適切に推進するとともに、違法駐車車両及び迷惑駐車車両に対する指導・取締りの強化について所轄警察署との連携を強化する。

また、広報・啓発活動並びに地域住民との連携強化により違法・迷惑駐車をしない・させない気運を醸成することにより駐車マナーの向上を図る。

放置車両については、本市の条例に基づき適宜対処するものとする。

### (4) 自転車等駐車対策の推進

放置自転車及び自転車駐車場の管理についても、本市の条例に基づき対処するとともに、自転車等による迷惑駐輪が後を絶たず、歩行者や通行車両、特に車椅子の安全確保が困難な箇所については、自転車等放置禁止区域指定等の駐車禁止対策を推進するとともに、駅周辺等の自転車過密地帯については、関係機関と連携して、自転車駐車場の整備を推進する。

### (5) その他の道路交通環境の整備

道路使用の適正化を図るため、道路占用物件の適正な許可を行うとともに、不法占用物件等については、指導等によりその排除を行う。

## 2 交通安全思想の普及徹底

### (1) 交通安全教育の推進

自他の生命尊重の理念を基本に、交通社会の一員として責任を自覚し、交通ルールの遵守はもとより、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重できる心豊かな交通社会人を育成するため、幼児・児童・生徒・高齢者に対して心身の発達段階や地域の実情等も踏まえ、年齢段階に応じた体系的な交通安全教育の推進を図るとともに指導者の育成・確保に努める。

## 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、幼児が安全教室等を通じ、身近な生活における交通安全のきまりを理解するとともに、自らが進んできまりを守り、安全に行動できる習慣や態度を身につけることを目的として、全ての幼児が理解しやすい交通安全教育を計画的かつ継続的に行うとともに、保育園や幼稚園の職員の研修を充実させ、幼児の情操教育において重要な立場を担う保護者・家族に対しても正しい知識を再認識することができるための施策を進める。

また、相楽幼児交通事故防止対策連絡会を中心として家庭及び所轄警察署・自治体・幼稚園・保育園等の関係機関と連携して、交通安全教育を効果的に実施し、幼児の交通事故の減少と人格育成を推進する。

## ②児童・生徒に対する交通安全教育

児童・生徒に対する交通安全教育は、児童・生徒が日常生活における交通安全に必要な事柄を理解するとともに、安全に道路を通行する意識や危険予測並びに危険回避の能力を高め、交通環境の中に潜む様々な危険に気付いて常に正しい判断のもとに安全に行動できる実践的な態度や能力を培うことを目的とし、交通安全教育等を通じ、安全な歩行と横断、自転車の安全な乗り方と点検、身近な交通安全施設や交通規制等について、家庭及び関係機関等と連携・協力を図りながら重点的に指導する。

## ③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、高齢化社会の進行に伴い、増加する高齢者の交通事故を防止するため、高齢者が加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者として交通行動に及ぼす影響を理解し、さらなる交通安全意識を高めるとともに、自己の運転技能・運転適性を再認識することを目的として実施するものである。

このため、所轄警察署や関係機関と連携・協力を図りながら、交通安全教室や自動車・自転車の安全な利用を促進するための運転技能講習会等を開催することにより、講習会受講者が地域や高齢者組織において交通安全指導者として交通安全意識の向上に向けた活動を進めていただくことにより交通事故防止を推進する。

また、運転が困難になった高齢者の、自主的な運転免許証返納を促進する。<sup>4</sup>

## (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

市民一人ひとりに対し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づけるため、自動車及び二輪車の運転者としての社会的責任の自覚の徹底・自転車の安全利用の促進・交通弱者である歩行者特に子ども、高齢者、障害者等の事故防止、シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底・違法駐車の排除等を目的に、関係機関・団体と連携して交通安全運動を推進する。

### ②交通の安全に関する広報の推進

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づけるため、京都府をはじめ関係団体等の緊密な連携の下に家庭・学校・職場・地域等に対し、交通事故等の実態を踏まえた中で特に日常生活に密着した内容の広報を浸透するよう組織的・継続的に展開させる。

## (3) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト・チャイルドシートの非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、運転席・助手席はもとより後部座席におけるシートベルトの着用や乳幼児・児童を同乗させる場合におけるチャイルドシート等の着用推進を図るとともに、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果や着用方法、特にチャイルドシートについては使用者の年齢や体型に応じた正しい選択について理解を求め、着用徹底を図る。

また、あらゆる機会を通じて、シートベルト・チャイルドシート着用の啓発広報活動を継続して実施する。

---

<sup>4</sup> 運転免許証返納者の優遇措置：65歳以上の運転免許証を自主返納された方で、「申請による運転免許の取消通知書」を持参いただくと、住民基本台帳カードの手数料を免除し、無料で交付しているもの

#### (4) 反射材の普及促進

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の普及を図るため、各種啓発活動を通じて積極的な広報啓発を推進する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材の貼付を推進するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

### 3 安全運転の確保

#### (1) 運転者教育等の充実

現在の厳しい交通環境の中で、「クルマ社会」に対応した知識及び技能を身に付け、安全運転を実践できる運転者を養成するためには、運転者のみならず、運転免許を取得しようとする者に対しての安全意識の醸成を図ることが必要である。

これらに対しては、幼児・児童といった幼い頃からの交通安全教育の充実を図るとともに、これらの教育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、個々の適性を踏まえた教育や交通事故がもたらす悲惨さの理解を深める教育等、教育内容そのものについても関係機関と連携・協力して充実を図ることとする。

#### (2) 自転車交通安全教育の推進

京都府内における、平成22年中の自転車事故発生件数は3, 172件となっており、その内中学生以下が関係する自転車事故発生件数は432件(13. 6%)となっている。また、平成22年中の中学生以下の交通事故による死傷者数は1, 056人で、なかでも自転車乗用中は395人(37. 4%)と割合が高く、幼年期からの交通安全教育の充実が求められている。

このようなことから、市内の児童を対象として自転車の安全な利用とマナーの向上に関する交通安全教育を積極的に推進し、児童のみでなく家庭における交通安全意識の高揚を図っていくための取組みを推進する。

## 4 車両の安全性の確保

### (1) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を徹底し、自転車事故の防止を図るため、関係団体の活動や交通安全に関する教育及び広報活動等を通じ、自転車利用者に対して規格・基準に適合した自転車の利用や、定期的に点検整備を受けるよう呼びかけるなど安全意識及び点検整備意識の徹底を図るとともに、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするTSマークの普及に努める。

また、夜間交通量の増大により夜間における交通事故が増加傾向にあることから、灯火器具の取り付けの徹底と反射器材の普及・促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

## 5 道路交通秩序の維持

### (1) 暴走族対策の強化

凶暴化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、市民の平穏な生活及び交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成を図るため、関係機関・団体等と連携し、総合的な暴走族対策を強力に推進する。

また、交通教育を通じて、暴走運転の危険性を認識させ、暴走運転の防止を図る。

特に、暴走族問題に関しては、青少年の非行等問題行動との関連性に鑑み、青少年育成団体や学校等関係機関と連携し、青少年指導の充実を図るとともに、所轄警察署や陸運支局等の関係機関と連携しながら不正改造車両の根絶を目指し、社会全体において、暴走族追放気運の高揚並びに暴走族を許さない社会環境づくりを推進する。

## 6 交通事故被害者等援護対策の充実

### (1) 交通事故被害者等に対する援助措置の周知

京都府や関係団体において実施されている交通遺児等に対する各種奨学金制度や生活資金貸付制度等の各種支援制度や援助措置の周知を図る。

また、交通事故被害者は、精神的にも大きな打撃を受けている上、複雑・多様

化し専門的な知識が必要とされる交通事故に係る損害賠償等についても、交通事故被害者等の救済対策として、京都府交通事故相談所をはじめとする関係援護機関・団体等を交通事故当事者が活用できるよう、市広報等を利用し、周知徹底を図る。

## 第2節 鉄道交通の安全対策

鉄道交通の事故は、列車運行の高速化・高密度化が一層進展しているものの、鉄道運行に係る各種安全対策の技術向上により、長期的な視点で見ると減少傾向を示している。しかしながら、ひとたび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をきたすばかりでなく、被害が甚大となることが明らかであり、さらなる安全対策の推進を図る必要がある。

こうした状況を踏まえ、関係機関と連携し、鉄道交通の安全と円滑化を図るため、必要な交通規制を実施するなど、踏切事故の防止を推進する。

また、踏切道通行者の安全意識の向上を図るため、広報啓発活動についても積極的に推進する。

## 第3節 救助・救急体制の整備

交通事故による救助・救急活動の増大及び種類、内容の複雑多様化に対処し、負傷者の救命を図るとともに被害を最小限に食い止めるため、関係機関との連携を密にし、救助・救急体制の整備を推進する。