

第 4 次 木 津 川 市 交 通 安 全 計 画

(令和 3 年度～令和 7 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、国、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、様々な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す。

また、平成 19 年 10 月 3 日には、木津川市として「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、啓発等に努めてきました。

その結果、市内における交通事故件数は減少していますが、近年においては各地で、高齢運転者による事故や、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、交通安全対策をさらに推進していく必要があります。

木津川市としては、国、京都府及び木津警察署並びに木津川市交通安全対策協議会や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を推進していますが、交通事故の防止は、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題です。

そのため、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指し、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強力に推進していく必要があります。

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、「子どもの笑顔が未来に続く 幸せ実感都市 木津川」のまちづくりを実現するため、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき施策の大綱として、「木津川市交通安全計画」を定めます。

目 次

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路等の整備状況	1
第 2 節 道路交通事故の現状	1
第 3 節 道路交通事故の今後の見通し	2
第 4 節 交通事故の抑止目標	2

第 2 章 道路交通の安全についての対策

第 1 節 今後の道路交通安全対策を考える視点	3
1 高齢者及び子どもの安全確保	3
2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	3
3 生活道路における安全確保	4
4 地域が一体となった交通安全対策の推進	4
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) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	6
(2) 通学路における交通安全の確保	6
(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	7
2 交通安全施設等の整備事業の推進	7
(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進	7
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	7
(3) 車両駐車対策の推進	9
(4) 自転車等駐輪対策の推進	10
(5) その他の道路交通環境の整備	10
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備	10

3	交通安全思想の普及徹底	10
	(1) 交通安全教育の推進	10
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
4	安全運転の確保	15
	(1) 高齢者支援施策の推進	15
	(2) 自転車の安全性の確保	15
5	道路交通秩序の維持	15
6	救助・救急活動の充実	16
7	被害者支援の推進	16

第3章 鉄道交通の安全

第1節	鉄道交通の安全についての対策	17
1	鉄道交通の安全に関する知識の普及	17
第2節	踏切道における交通の安全対策	17
1	踏切道における交通安全対策	17

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路等の整備状況

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、令和 2 年国勢調査では 77,907 人と、前回の平成 27 年国勢調査に比べ 5,067 人（7.0%）増加している。今後も増加が見込まれており、市内の交通量についても同様に増加することが予測される。

道路は、本市の西部に京奈和自動車道が整備され、中央部を東西に国道 163 号、南北に国道 24 号が通り、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っている。令和 2 年には木津中央地区と国道 163 号をつなぐ東中央線及び天神山線（木津東バイパス）が供用開始され、市内の交通状況は大きく変化している。

鉄道においては、本市内を J R 関西本線（大和路線）・奈良線・片町線（学研都市線）及び近鉄京都線が運行しており、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。

第 2 節 道路交通事故の現状

市内における交通事故の発生件数は、平成 28 年中に 138 件、平成 29 年中に 141 件、平成 30 年中に 98 件、令和元年中に 91 件、令和 2 年中に 79 件と、減少傾向にあるが、引き続き交通事故の発生抑制に努める必要がある。

全国的にも交通事故発生件数及び負傷者数は 16 年連続で減少し、交通事故の死者数については、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少を更新し続けている。

一方、依然として、各地で未就学児を始めとする子どもが犠牲となる交通事故が発生しているほか、全国的には交通事故死者数の約半数を高齢者が占め、また、高齢運転者及び自転車利用者が第1当事者となる交通事故の割合が増加傾向にある。

第3節 道路交通事故の今後の見通し

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直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、我々のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

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はあるが、高齢者人口の更なる増加と自転車通勤・通学、「茶いくるライン」や「京奈和自転車道」を利用するレジャー等の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。

第4節 交通事故の抑止目標

引き続き交通安全対策を推進し、交通事故の抑止を図り、特に妊産婦、幼児、児童・生徒、高齢者、障がい者等の事故防止及び死亡事故防止に格段の注意を注ぎ、本計画においても、交通事故発生件数については年間70件以下に抑制し、死者数については第2次木津川市総合計画の成果指数である年間ゼロを実現することを目標とする。

第2章 道路交通安全の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

1 高齢者及び子どもの安全確保

全国的に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、また、高齢者人口の増加が見込まれることから、高齢者が安心して外出し、安全に移動できる交通社会の形成が必要である。

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などが重要となる。また、年齢に関わらず多様な人々が利用しやすい、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。

本市においては、子育て世代人口が増加しており、安心して子どもを生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求められている。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等において、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推進する。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

令和2年中、交通事故死者数に占める歩行中等の死者の割合が4割を占め、そのうち、高齢者が半数以上を占めていることから、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、高齢者や子ども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等により、歩行空間の確保を進め、歩行者が安全で安心に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、歩行者にも、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など交通ルールの周知を図るとともに、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、府条例で加入が義務付けられている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。

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、障がい者、子どもを含むすべ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、交通事故の発生を防止しなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の推進に加え、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必要がある。

4 地域が一体となった交通安全対策の推進

安心安全な交通社会の実現のためには、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

なお、本市においては、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要がある。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

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する。

また、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全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。

(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間を整備し、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整合性を図る。生活道路における歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 km/h の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を図る。

(2) 通学路における交通安全の確保

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交通安全を確保するために、「木津川市子どもの移動経路／通学路等の安全推進会議」による合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続し、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、放課後児童クラブ、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推進し、歩道等の整備が困難な場合は、路側帯の設置、グリーンベルトなどのカラー舗装等により安全で安心な歩行空間を創出し、横断歩道等の拡充を公安委員会に要請する。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め、すべての人が安心して参加し、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の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい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。

2 交通安全施設等の整備事業の推進

(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、幹線道路と生活道路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、所轄警察署等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、歩道及び待避所の設置、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十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、安全・円滑かつ快適な道路交通の確保を図るため、以下に挙げる各種施設等の整備を推進及び要望する。

ア. 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、道路改築の検討や、信号機、横断歩道の設置について要望するなど、関係機関と連携して整備を推進する。

イ. 道路標識の整備

宅地開発や市道等の新設・改築等により、道路環境が変化することが想定される場合は、既設の標識を含め計画的・効果的かつ整合性のある標識の整備について、関係機関等と調整する。

また、交通状況の変化により、既設の標識について再整備が必要な場合は、関係機関に改修を要望する。

特に通学路については、通学の安全性を確保できるよう重点的に調整または要望する。

ウ. 道路標示の整備

交通事故の要因となる速度超過や一時不停止等を防ぐため、所轄警察署等と連携し、道路形状等に合った道路標示の整備・改修を推進する。

また、住宅地や道路交通量の多い地域については、地域の総意としての要望によりゾーン 30 の導入を支援する等、積極的な安全対策に努める。

エ. 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。

オ. 道路反射鏡（カーブミラー）の整備

住宅の増加等による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道路屈曲部や交差点での危険性が増すことから、引き続き道路反射鏡（カーブミラー）の整備を推進する。

また、既設の道路反射鏡（カーブミラー）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修繕をし、安全性を確保する。

カ. 道路照明及び防犯灯の整備

夜間の交通事故を防止するため、学校周辺・住宅地域など、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において道路照明及び防犯灯の整備を推進する。

キ. 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がい者誘導用ブロック・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、道路除草等の計画的な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・啓発活動及び地域住民との連携強化により違法・迷惑駐車をしない・させない意識を定着させることにより駐車マナーの向上を図る。

なお、放置車両については、本市の条例に基づき適宜対処する。

(4) 自転車等駐輪対策の推進

放置自転車及び自転車駐輪場の管理についても、本市の条例に基づき適切に対処するとともに、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。

(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。

また、空地や空家において雑草等が繁茂し、交通安全施設の視認性を妨げたり、通行の障害となり、事故を誘発するおそれがある場合は、管理者に適切な管理を求める。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨等の災害が発生した場合において、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。地震等の災害発生時に避難場所となる地域防災拠点の整備を推進する。

3 交通安全思想の普及徹底

(1) 交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重の理念の下に、交通社会の一員として責任を自覚し、交通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、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。

このため、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する。

ア. 未就学児童に対する交通安全教育の推進

未就学児童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つけさせるとともに、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。

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う。

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。

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安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用、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。

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する。

オ．成人に対する交通安全教育の推進

運転免許取得時や更新時には、交通安全教育を受ける機会があるが、免許を取得しない若者が増えていることから、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ため、広報等による啓発を行う。

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、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解し、自ら安全な交通行動を実践することができるようになることを目的とする。

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、関係団体、交通ボランティア、医療・福祉関係者と連携し、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。

キ. 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識を普及し、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ため、外国人を雇用する使用者等と協力し、効果的な交通安全教育を推進する。

(2) 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、府民交通安全運動を京都府・警察署・交通安全対策協議会等と連携し、組織的・継続的に展開する。

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ため、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、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。

ウ. 自転車の安全利用の推進

自転車は、通勤や通学を始め、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、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充実を図る。

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を有しており、交通に参加するものとしての十分な自覚・責任が求められることから、意識啓発を図るとともに京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例により自転車損害保険等への加入が義務付けられていることから、自転車損害保険等への加入を促進する。

幼児・児童の保護者に対し、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理解促進に努め、幼児用乗車装置に未就学児等を乗車させる場合におけるヘルメット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。

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周知を図り、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。

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を推進し、正しい使用の徹底を図る。

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。

キ. 飲酒運転根絶に向けた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広報啓発を引き続き推進し、「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る。

4. 安全運転の確保

(1) 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、高齢者運転免許自主返納支援事業を継続して実施する。

また、「第2次木津川市地域公共交通網形成計画」に基づき、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、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(2) 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機運の醸成を図るとともに、近年、自転車が加害者となる事故において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、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に義務付けられる自転車損害保険等への加入を促進する。

5. 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、暴走行為対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

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、地域ぐるみでの暴走行為追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」や、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑・妨害運転を許さない環境づくりを推進する。

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防関係機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

また、自動体外式除細動器（AED）も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動に努める。

7 被害者支援の推進

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、深い悲しみや辛い体験を有する交通事故被害者等のための支援を実施する。

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、交通事故被害者の心情に配慮した相談業務が受けられるよう京都府交通事故相談所等の交通事故相談窓口の周知を図る。

第3章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道交通の安全についての対策

1 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傷害事故と踏切事故の多くは、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、広報等により鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

また、駅ホーム及び踏切道における非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知を図る。

第2節 踏切道における交通の安全対策

1 踏切道における交通安全対策

踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなどの重大な結果をもたらすことがあるため、踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を鉄道事業者等と協議し推進する。

また、自動車運転者及び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押しボタン操作等の緊急措置の周知を図る。

参 考 资 料

用語解説

幹線道路

市内主要地点を結ぶ重要路線のこと。

京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例

平成 19 年、京都府が都道府県として全国で初めて制定。自転車の安全利用やマナーの向上を図るとともに、万一事故が起こった場合の被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るための条例。平成 29 年 7 月に保険加入「義務」化と規制対象の拡大及び保険加入促進のための事業者等の努力義務の新設等、条例の一部が改正された。

京奈和自転車道

京都市西京区嵐山から奈良県内を経て、和歌山市和歌山港までを結ぶ、全長約 180 km のサイクリングルート。

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される施設で、道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋）、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等が含まれる。

高齢者運転免許証自主返納支援事業

市内在住で満 65 歳以上の方で、全ての運転免許証を自主返納された方を対象に木津川市コミュニティバス 1 日フリー乗車券（10 枚）または ICOCA（4,000 円分）を交付するもの。

自動体外式除細動器（AED）

けいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、除細動（電気ショック）を与え、正常なリズムに戻すための医療機器。

生活道路

住宅などから幹線道路に出るまでの道のこと。

ゾーン 30

ゾーン 30 は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つで、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制する。

第 1 当事者

最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

茶いくるライン

日本遺産『「日本茶 800 年の歴史散歩」～京都・山城～』の構成遺産をめぐる京都府南部山城地域のサイクリングルート。

ユニバーサルデザイン

あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようとしや生活閑居をデザインする考え方。

木津川市における交通事故発生状況等

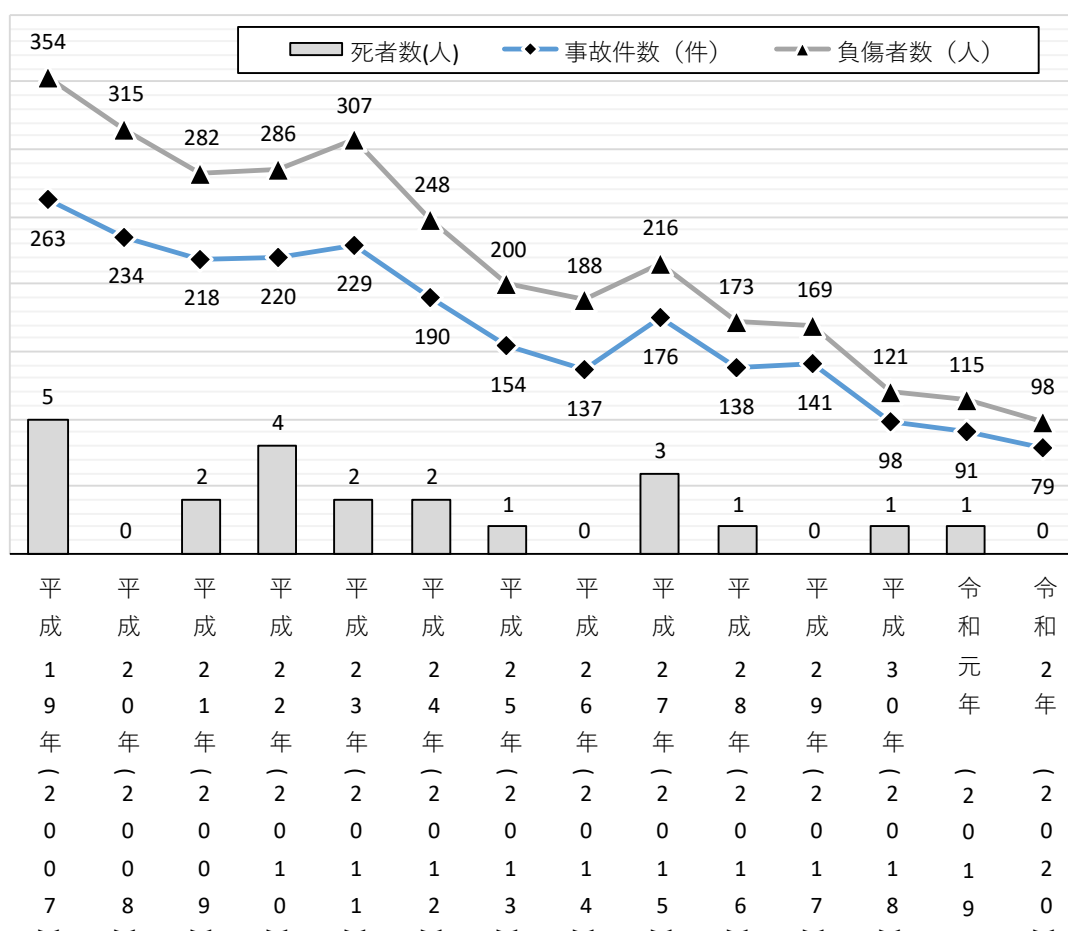
表 1 交通事故発生状況

	人口 (人)	事故件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)
平成19年(2007)	67,487	263	5	354
平成20年(2008)	68,530	234	0	315
平成21年(2009)	69,611	218	2	282
平成22年(2010)	70,634	220	4	286
平成23年(2011)	71,523	229	2	307
平成24年(2012)	72,027	190	2	248
平成25年(2013)	72,283	154	1	200
平成26年(2014)	73,088	137	0	188
平成27年(2015)	74,232	176	3	216
平成28年(2016)	75,162	138	1	173
平成29年(2017)	76,300	141	0	169
平成30年(2018)	77,188	98	1	121
令和元年(2019)	78,223	91	1	115
令和2年(2020)	79,038	79	0	98

※人口は当該年 12 月末

出所：京都府警察本部 交通統計、木津川市市民課

グラフ 1 交通事故発生状況



グラフ2 市の人口と事故発生件数の動向

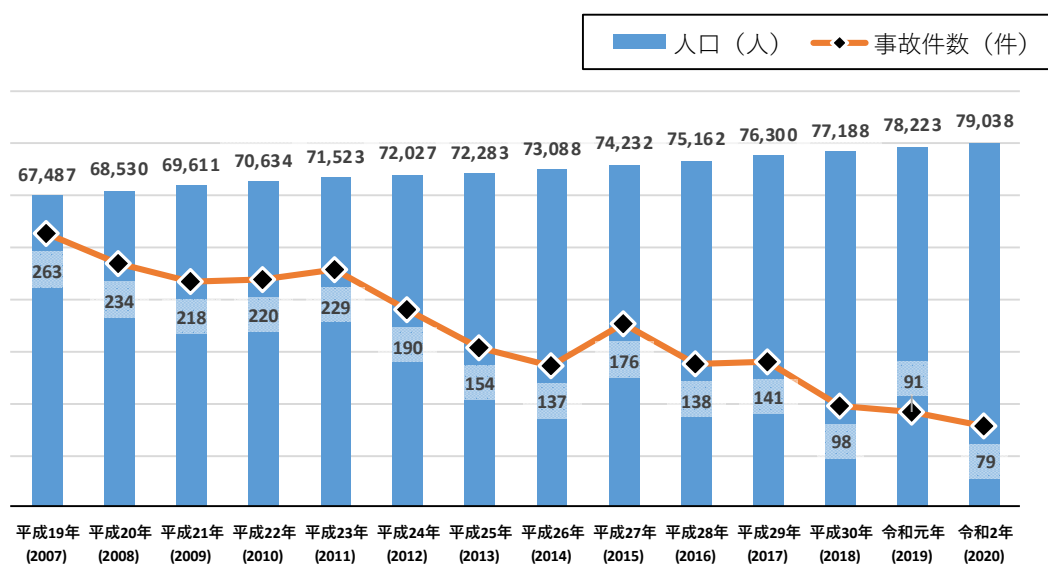


表2 道路別発生状況

<人>

		平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
高速道路等	件数	1	1	0	0	0
	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	1	1	0	0	0
一般国道	件数	40	48	40	29	34
	死者	0	0	1	0	0
	負傷者	60	65	54	38	47
主要地方道府道	件数	21	14	9	14	10
	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	23	19	9	18	12
一般府道	件数	10	5	7	8	4
	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	13	5	8	9	4
一般市道	件数	57	65	34	30	26
	死者	1	0	0	1	0
	負傷者	63	71	37	39	29
その他道路	件数	9	8	8	10	5
	死者	0	0	0	0	0
	負傷者	13	8	13	11	6
合計	件数	138	141	98	91	79
	死者	1	0	1	1	0
	負傷者	173	169	121	115	98

出所：京都府警察本部 交通統計

グラフ3 道路別発生状況

<件>

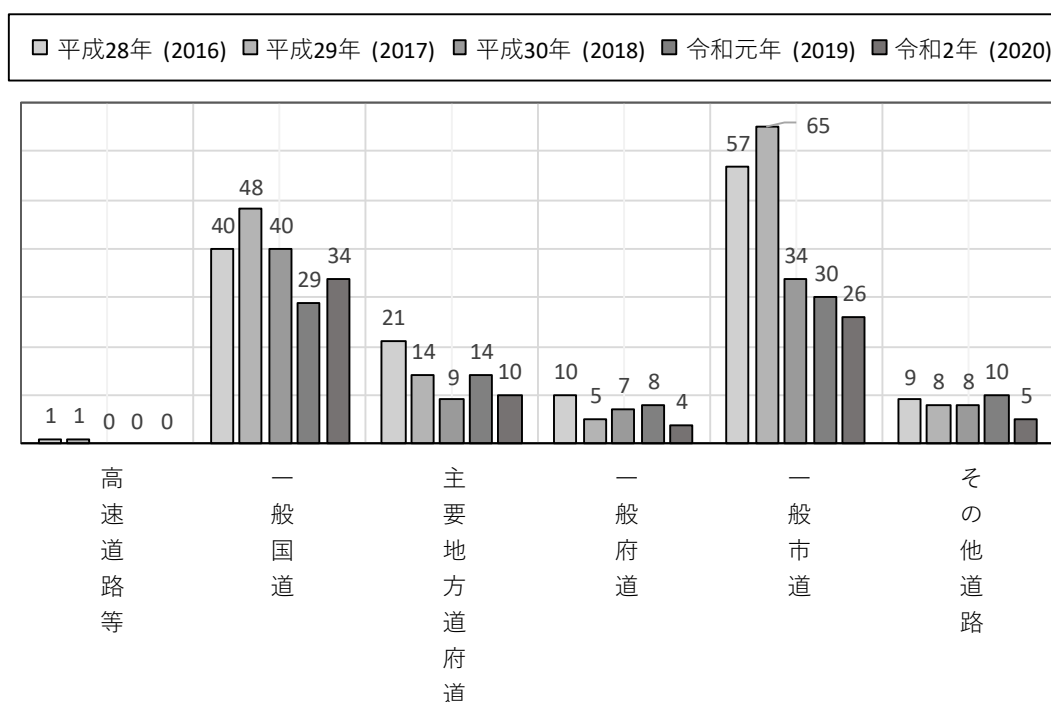


表3 歩行者・自転車・二輪車・自動車事故発生状況

		平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
総数	発生件数 (件)	138	141	98	91	79
	死者数 (人)	1	0	1	1	0
	負傷者数 (人)	173	169	121	115	98
歩行者の事故	発生件数 (件)	19	14	8	14	6
	死者数 (人)	1	0	0	0	0
	負傷者数 (人)	19	14	8	15	7
自転車の事故	発生件数 (件)	18	21	9	18	11
	死者数 (人)	0	0	0	0	0
	負傷者数 (人)	18	21	9	18	11
原付車の事故	発生件数 (件)	12	16	12	11	5
	死者数 (人)	0	0	0	1	0
	負傷者数 (人)	11	15	11	8	5
自動二輪車の事故	発生件数 (件)	15	20	9	10	9
	死者数 (人)	0	0	0	0	0
	負傷者数 (人)	16	19	8	8	7
自動車の事故	発生件数 (件)	133	140	95	84	76
	死者数 (人)	0	0	1	0	0
	負傷者数 (人)	109	100	83	66	66

出所：京都府警察本部 交通統計

グラフ4 歩行者・自転車・二輪車・自動車事故発生状況

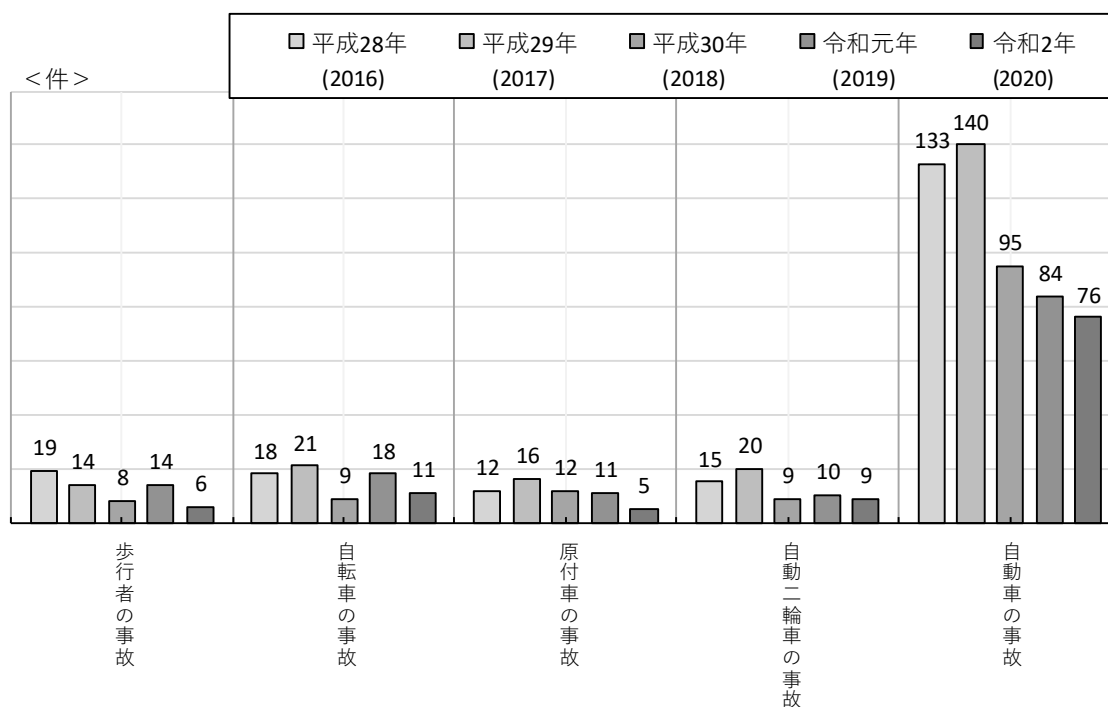


表4 年齢階層別死傷者数

<人>

		平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
総数	死者数	1	0	1	1	0
	負傷者数	173	169	121	115	98
	うち重傷	25	19	12	18	15
15歳以下	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	12	20	8	13	10
	うち重傷	2	2	1	2	1
16～19歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	12	15	7	9	3
	うち重傷	2	3	1	3	1
20～24歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	17	13	14	8	5
	うち重傷	2	1	1	1	1
25～29歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	11	13	11	9	7
	うち重傷	1	0	1	0	1
30～39歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	31	34	25	18	21
	うち重傷	1	1	5	0	1
40～49歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	32	41	23	23	23
	うち重傷	6	5	0	1	4
50～59歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	20	11	15	13	15
	うち重傷	2	1	0	1	1
60～64歳	死者数	0	0	0	1	0
	負傷者数	6	4	3	8	4
	うち重傷	0	1	0	3	0
65～69歳	死者数	0	0	0	0	0
	負傷者数	15	8	10	4	1
	うち重傷	1	2	2	2	0
70歳以上	死者数	1	0	1	0	0
	負傷者数	17	10	5	10	9
	うち重傷	8	3	1	5	5

出所：京都府警察本部 交通統計

グラフ5 年齢階層別死傷者数構成割合

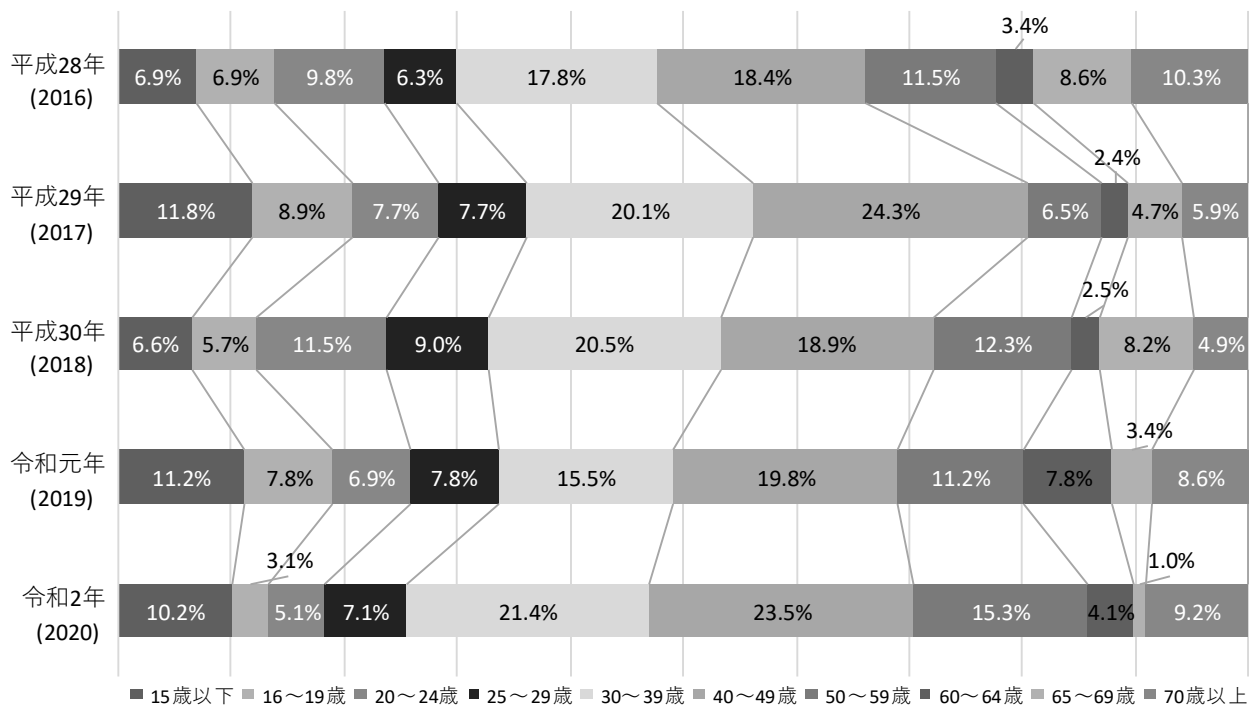


表5 運転免許保有者数

<人>

	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
保有者数	49,480	50,192	50,914	51,430	51,897
うち65歳以上	10,578	11,065	11,415	11,649	11,921

出所：京都府警察本部 交通統計、木津警察署

グラフ6 運転免許保有者数

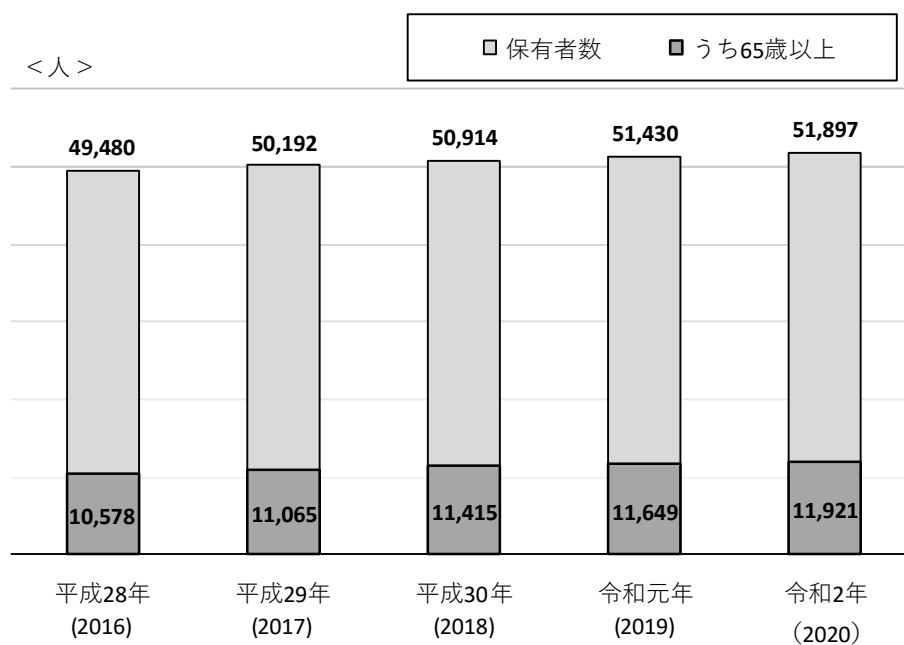


表 6 運転免許証自主返納者数

<人>

	平成28年 (2018)	平成29年 (2017)	平成29年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)
免許自主返納者数	146	190	188	295	340
自主返納支援事業 利用者数	119	144	154	262	280

出所：木津警察署、木津川市危機管理課

グラフ7 運転免許証自主返納者数

