

第10次京都府交通安全計画（最終案）

（平成28年度～32年度）

～交通事故のない京都府を目指して～

京都府交通安全対策会議

目 次

計画の基本的考え方	-----	1
第1章 道路交通の安全	-----	3
第1節 道路交通事故のない京都府を目指して		
1 道路交通事故のない京都府を目指して		
2 歩行者の安全確保		
3 地域の実情を踏まえた施策の推進		
4 役割分担と連携強化		
5 交通事故被害者等の参加・協働		
第2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		
2 道路交通事故の見通し	-----	7
II 交通安全計画における目標		
第3節 道路交通の安全についての対策	-----	8
I 今後の道路交通安全対策を考える視点		
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項		
(1) 高齢者及び子供の安全確保		
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	-----	9
(3) 生活道路における安全確保		
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	---	10
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進		
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進		
(3) 先端技術の活用推進		
II 講じようとする施策		
1 道路交通環境の整備		
(1) 生活道路等における高齢者・子供等の安心・安全な歩行空間の整備		
(2) 高速道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化	-----	12
(3) 幹線道路等における交通安全対策の推進		
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	-----	14
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	-----	15
(6) 無電柱化の推進		
(7) 効果的な交通規制の推進		
(8) 自転車利用環境の総合的整備		
(9) 高度道路交通システムの活用	-----	16

(10) 交通需要マネジメントの推進	
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	17
(12) 総合的な駐車対策の推進	
(13) 道路交通情報の充実	18
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
(2) 効果的な交通安全教育の推進	23
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
(4) 自転車の安全利用の推進	26
(5) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	
(6) 住民の参加・協働の推進	27
3 安全運転の確保	
(1) 運転者教育等の充実	
(2) 運転免許更新手続き等の改善	29
(3) 安全運転管理の推進	
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	
(5) 交通労働災害の防止等	30
(6) 道路交通に関連する情報の充実	31
4 車両の安全性の確保	
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	32
(2) リコール制度の充実・強化	33
(3) 自転車の安全性の確保	
5 道路交通秩序の維持	
(1) 交通の指導取締りの強化等	
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	34
(3) 暴走族等対策の推進	
6 救助・救急活動の充実	35
(1) 救助・救急体制の整備	
(2) 救急医療体制の整備	37
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	
7 被害者支援の充実と推進	38
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	
(2) 損害賠償の請求についての援助等	
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	39
8 調査研究の充実	40
(1) 交通事故の長期的予測の充実	
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	

第2章 鉄道交通の安全	-----	41
第1節 鉄道事故のない社会を目指して		
I 鉄道事故の状況等		
1 鉄道事故の状況		
2 近年の運転事故の特徴		
II 交通安全計画における目標		
第2節 鉄道交通の安全についての対策	-----	42
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点		
II 講じようとする施策		
1 鉄道交通環境の整備		
(1) 鉄道施設等の安全性の向上		
(2) 運転保安設備等の整備		
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及		
3 鉄道の安全な運行の確保		
(1) 保安監査の実施	-----	43
(2) 運転士の資質の保持		
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用		
(4) 気象情報等の充実		
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応		
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施		
4 鉄道車両の安全性の確保		
5 救助・救急活動の充実		
6 被害者支援の推進		
第3章 踏切道における交通の安全	-----	45
第1節 踏切事故のない社会を目指して		
I 踏切事故の状況等		
1 踏切事故の状況		
2 近年の踏切事故の特徴		
II 交通安全計画における目標		
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		
II 講じようとする施策		
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設 の整備の促進		
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	-----	46
3 踏切道の統廃合の促進		
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		

まえがき

京都府交通安全対策会議では、府民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、9回にわたり「京都府交通安全計画」を策定し、府民の理解と協力を得ながら、国、府、市町村、警察、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。

その結果、交通事故の発生件数、死傷者数はピーク時の昭和44年と比べて、約3分の1以下となり、また、近年では、11年連続して発生件数、死傷者数が減少し、特に、平成26年は交通事故死者数が交通統計を開始した昭和23年以降最少を記録するなど、着実な成果を上げてきたところである。

しかしながら、近年、京都府内においては、京都市東山区祇園や亀岡市における悲惨な交通事故や悪質な飲酒運転によるひき逃げ事故などが続発し、都市部を中心とした自転車の交通事故の増加や自転車利用者のルールの無視やマナーの悪さなどが目に付くことに加え、今後ますます増加が懸念される高齢者の交通事故など、今なお多くの課題が見られるところである。

交通事故の防止は、国、府、市町村、警察、関係機関・団体のみならず、府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、全力を挙げて取り組まなければならない重要な問題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない安心・安全の京都の実現に向けて、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要がある。

このような観点から、当会議では、中央交通安全対策会議が策定した「交通安全基本計画」に基づき、「明日の京都」の長期ビジョン及び「京都府交通安全基本条例」などを考慮しながら、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、平成28年度から32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、「京都府交通安全計画」を定めるものである。

この京都府交通安全計画に基づき、国、府、市町村、警察、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。

計画の基本的考え方

京都府交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの9次にわたる取組において、交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて4分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、平成24年に京都市東山区祇園や亀岡市において悲惨な交通事故が発生したほか、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

1 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、府民すべての願いである安心で安全に暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安心で安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

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し、また、交通事故被害者の存在に思いを致し、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を図るものとする。

2 人優先の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、子供、障害者等に対して、配慮や思いやりの気持ちを持ち、安全を一層確保することが必要となる。このように「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくことが重要である。

3 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところであるが、今後、全ての分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術の積極的活用や情報の普及活動を推進する。

4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、その成果も踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを府民の理解と協力の下、強力で推進することとする。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。また、交通社会に参加する府民一人ひとりが、自ら安心で安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての府民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、不断の技術開発により、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるために必要な措置を講じ、さらに、車両の安全性等が確保できる体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。特に、道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）、市街地の幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

5 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、安心して安全な交通社会を構築していくためには、情報の活用が重要である。特に、ICTの活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それらによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）の取組等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎となる交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図る。

6 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図るとともに、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）も対象とした犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図る。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に施策を推進することはもとより、それぞれが責任を担いつつ、府民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、京都府が行う交通の安全に関する施策の計画段階から府民が参加できる仕組みづくり、府民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

8 効果的・効率的な対策の実施

地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策を相互に有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通総量の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取組を行う。

9 公共交通機関等における一層の安全の確保

府民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価^{*1}を充実・強化する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層に取り組む必要がある。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない京都府を目指して

1 道路交通事故のない京都府を目指して

我々は、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べきである。

一方で、近年、高齢者人口の増加並びに高齢運転免許保有者の増加や、交通事故総数に対する致死率の上昇により、平成27年中の交通事故死者数は3年ぶりの増加となった。また、高齢者や歩行者等が関係する死亡事故が依然として多く、中でも高齢歩行者による道路横断中の事故の割合は高くなっていることや、自転車の交通事故が全交通事故の約2割を占めている。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、府民すべての願いである安心で安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のない京都府への更なる飛躍のためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。また、自転車の安全な利用のため、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」（平成19年京都府条例第50号）に基づく京都府自転車安全利用促進計画に示す数値目標の達成を目指すとともにワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を構築することも重要である。

2 歩行者の安全確保

府では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図るとともに、歩行者に対しては、あらゆる機会を通じて、安全な歩行・横断方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を理解させることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、府、市区町村等それぞれの地域の実情に即した、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。

特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な行政機関の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

府、市町村、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等のほか、学校、家庭、職場、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、地域住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面においてそれぞれが責任を担いつつ、主体的な形で積極的に参加し、交通安全総点検や地域の特性に応じて行う交通安全活動等に、参加・協働していくことが有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第2節 道路交通の安全についての目標

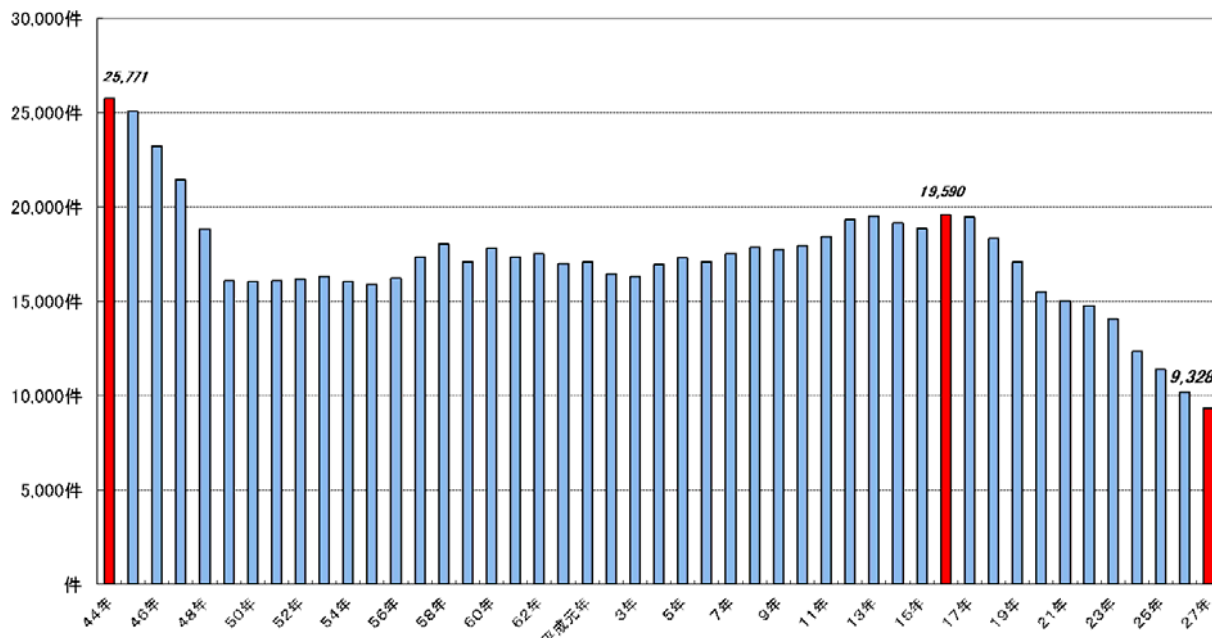
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

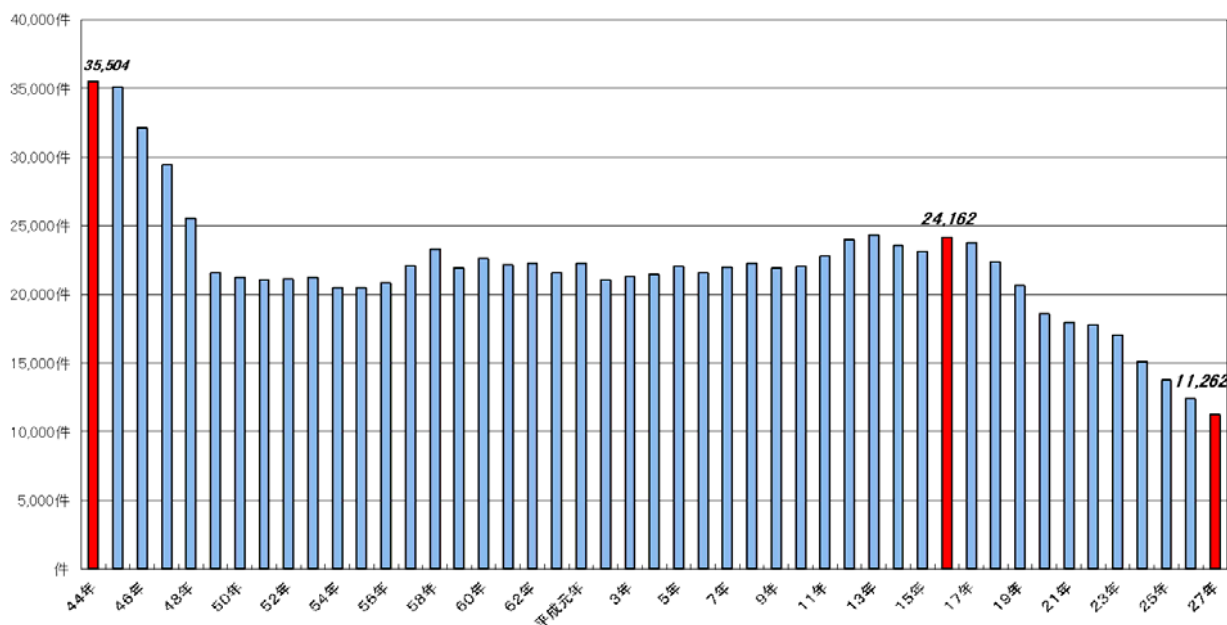
府内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成17年以降、減少傾向にあり、歩車道の分離、公共交通機関の整備充実等の各種施策を推進した結果、平成26年の発生件数は10,185件、死者数69人、負傷者数は12,387人で、特に、死者数69人は、交通統計を開始し

た昭和23年以降最少となり、死者数がピーク時の昭和47年、48年（各360人）の19.2%まで減少した。平成27年中は、発生件数及び負傷者数について、減少傾向を維持できたが、死者数は増加に転じ、87人となるなど第9次京都府交通安全計画に掲げた「年間の24時間死者数を平成27年までに61人以下とする。」目標を達成することは出来なかった。

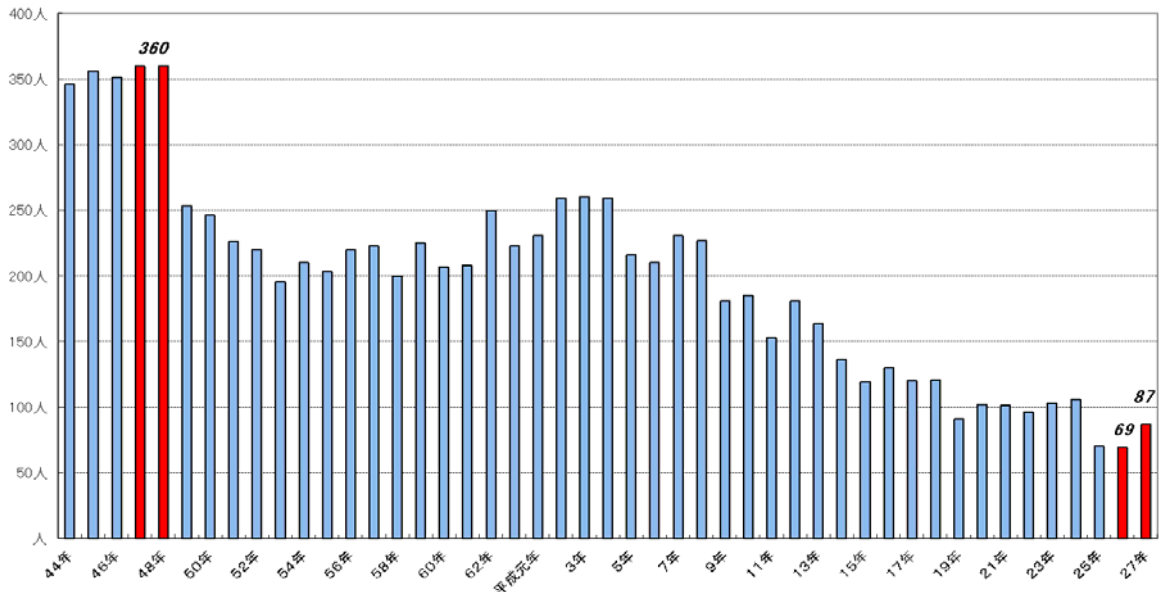
府内の交通事故発生件数の推移(昭和44年～平成27年)



府内の交通事故負傷者数の推移(昭和44年～平成27年)



府内の交通事故死者数の推移(昭和44年～平成27年)



近年の交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっている。その背景として、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち

等を挙げることができる。特に、今後さらに高齢化の進行が予想される中、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

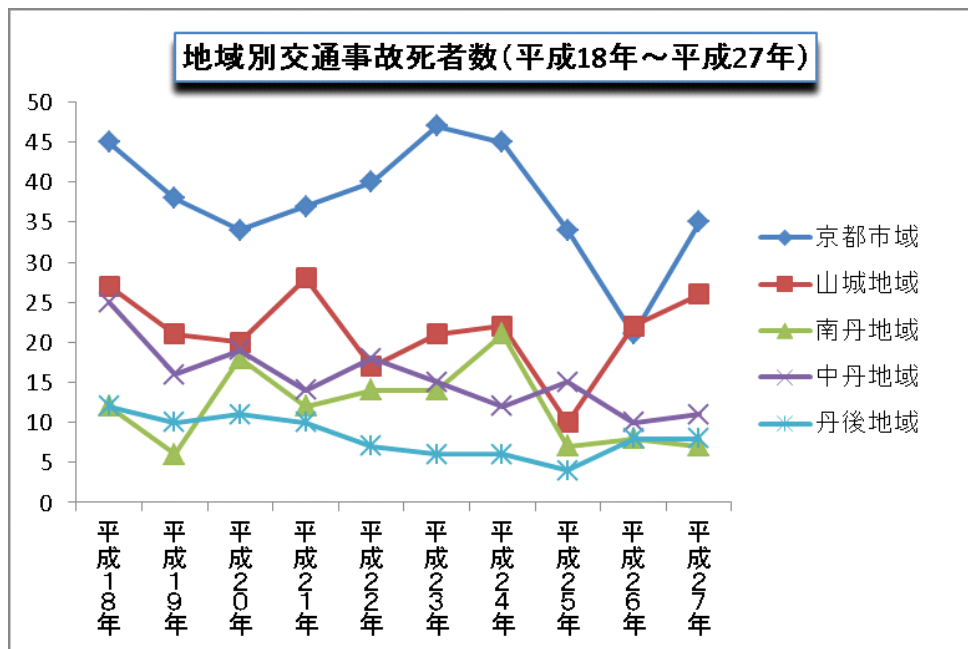
- ① 65歳以上の高齢者の死者数が、平成26年は38人で全死者数の55.1%を占め過去最高の割合であり、計画最終年の平成27年についても死者数は44人で、全死者数の50.6%を占めており前年に次ぐ高水準で推移している。

府内の高齢者の交通事故死者数(平成18年～27年)



これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加していること、また、状態別発生状況でみると、歩行中・自動車等乗車中の事故が大半を占め、高齢者の交通行動の機会が増大していることに起因するものと考えられる。

- ② 地域別の交通事故死者数は、京都市域、山城地域が多く、京都市域では、平成26年の21人から平成27年は35人と大幅に増加している。南丹地域、中丹地域、丹後地域においては、概ね横ばいとなっている。



また、近年では、全交通事故に占める自転車事故の割合が約2割を占めていることもその特徴の一つとして挙げられ、これは、自転車利用者の交通ルール無視（知識不足）や交通マナー、安全意识の欠如等によるものと考えられる。

府内の自転車事故件数と構成比の推移(平成18年～27年)



2 道路交通事故の見通し

本府の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、平成27年には高齢化率が27.5%（推計値）まで上昇し、高齢者人口の増加とともに、自転車交通環境の整備やエコロジー意識の高まり等による自転車利用者の増加が予想されるため、高齢者の事故や自転車乗車中の事故の発生が懸念される。

II 交通安全計画における目標

中央交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（平成28年度～平成32年度）では、「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数2,500人以下、交通事故死傷者数50万人以下」とする目標が設定されている。

京都府交通安全対策会議では、平成27年の府内の交通事故死者数87人、死傷者数11,349人の数値を基準とした減少率や致死率を参考として、

① 「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を50人以下」

② 「平成32年までに年間の交通事故死傷者数を8,500人以下」

とすることを旨とする。

【参考】過去の計画における数値目標（24時間交通事故死者数）

計画	計画期間	数値目標
第1次	昭和46年度～50年度	設定せず
第2次	昭和51年度～55年度	設定せず
第3次	昭和56年度～60年度	設定せず
第4次	昭和61年度～平成2年度	180人以下
第5次	平成3年度～7年度	設定せず
第6次	平成8年度～12年度	平成12年までに180人以下
第7次	平成13年度～17年度	平成14年までに170人以下 平成17年までに153人以下
第8次	平成18年度～22年度	平成22年までに100人以下
第9次	平成23年度～27年度	平成27年までに61人以下

交通事故死傷者数

計画	計画期間	数値目標
第8次	平成18年度～22年度	平成22年までに2万人以下
第9次	平成23年度～27年度	平成27年までに14,000人以下

また、自転車の安全な利用を促進するため、京都府自転車安全利用促進計画に示す、
「平成32年までに年間の自転車事故発生件数を1,500件以下」
「平成32年までに自転車利用者の損害賠償責任等の保険加入率を80%以上」
とすることを目指すものとする。

第3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

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

近年、京都府内における道路交通事故の発生件数並びに負傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、京都市東山区祇園や亀岡市における悲惨な交通事故が発生したほか、事故による致死率が非常に高い高齢者の人口そのものが年々増加し、結果的に交通事故死者数を押し上げる要因となるなど、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合は相対的に高くなっているとともに、スマートフォン等の操作による自動車運転中や歩行中の危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、交通事故に関する情報の収集、分析を高度化し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

このような観点から、8つの柱からなる①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の充実により、交通安全対策を実施する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、次期の対策に反映させることが必要である。

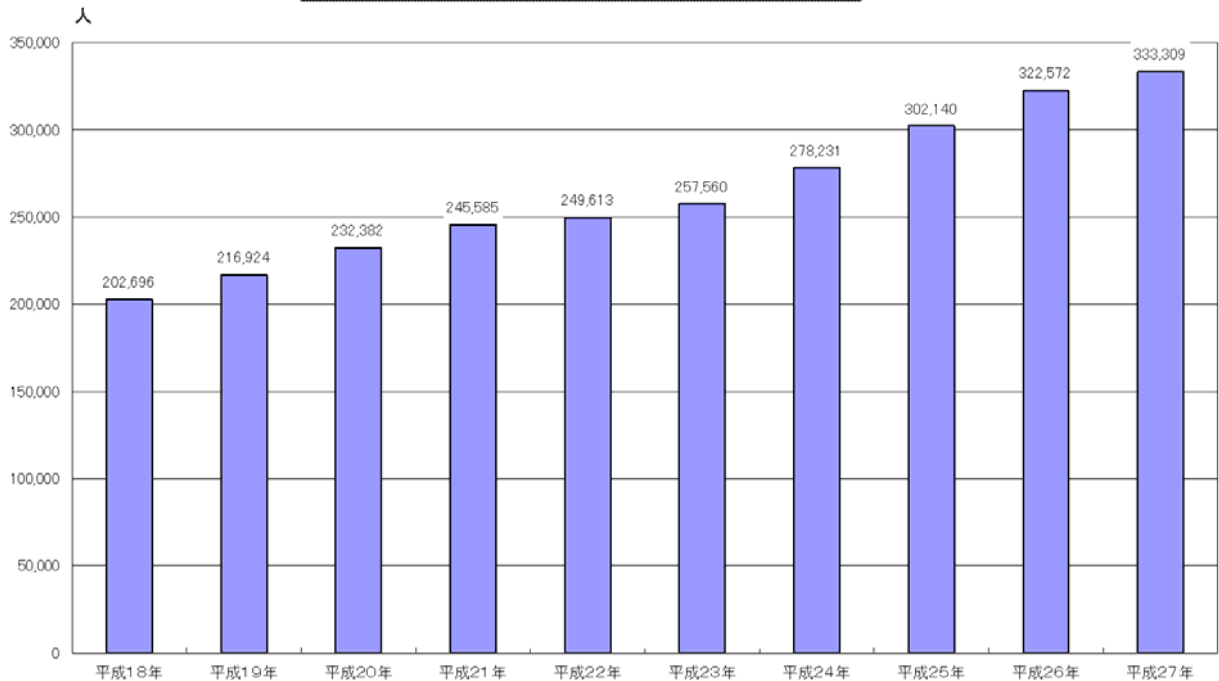
(1) 高齢者及び子供の安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、今後も一層の高齢化の進行が予想されること等から、高齢者が安心して外出したり安全に移動したりできる交通社会の形成が必要である。

このため、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの交通行動に応じた対策を構築すべきである。また、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した諸対策を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い実態を踏まえ、地域における見守り活動などを通じ生活に密着した交通安全活動を充実させること等総合的な交通安全対策を推進することが重要である。さらに、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすい都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、子供を交通事故から守るため、通学路等において、歩道等の歩行空間の確保を積極的に推進するとともに、子供が自ら安全行動と危険回避行動を取ることができる能力を身につけさせる交通安全教育を行う必要がある。

府内の高齢者の運転免許保有者数(平成18年～27年)



(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成27年中、交通事故死者数に占める歩行中の死者の割合が約4割を占めており、特に、高齢者では歩行中の死者の割合が約半数を占めている現状を踏まえ、安全で安心な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る。

このような情勢等を踏まえ、「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歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者が安心して安全に利用できる整備を推進していく必要がある。

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りやすい一方で、歩行者等に衝突した場合には加害者となりやすいため、それぞれの対策を講じる必要がある。

また、自転車利用者は、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、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走行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部で自転車の走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多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用され、特に、高齢者の歩行中の死亡事故が多い生活圏での道路において、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する上で、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえつつ、生活道路を対象とした自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が通過交通として生活道路を走行することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流

の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。また、本対策を一層推進するためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であるとともに、対策の検討や関係者間での合意形成における中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となることから、各関係機関との連携を図りつつ人材育成への環境作りにも取り組む必要がある。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策により、交通事故の総量を減少させることができたが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、近年、相対的にその割合が高くなっていることから、これまでの対策では抑止が困難であった交通事故については、発生地域、場所、形態等の情報に基づき多角的に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施し、交通事故減少の定着化を図っていく。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた対策を実施していくため、新聞やインターネット等の各種広報媒体を通じて、交通事故の実態をタイムリーかつ正確に周知することにより、これまで以上に地域住民の交通安全対策に関する意識をより一層高めるとともに、地域における安全・安心な交通社会の形成は、自らの問題として積極的な参加を求めるなど、地域住民の安全意識の醸成を図る必要がある。

このため、交通事故多発警報制度の効果的な周知に努め、地域住民が市町村、関係団体と連携を強化し、交通安全の一翼を担う存在となるよう協働した活動を推進する。

(3) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の変化に伴う交通事故防止対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、新たな技術の活用促進の取組を行う。

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、これまでも近畿地方整備局、京都府、京都府警察、市町村、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社等の関係機関が連携し、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事故抑止効果が確認されているものの、更なる事故防止を図るため、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

また、平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画^{*1}（平成27年9月18日閣議決定）に基づき、京都府公安委員会及び道路管理者が連携し、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地元住民が計画や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを活かすなど、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、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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くものとする。

(1) 生活道路等における高齢者・子供等の安心・安全な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、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、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

平成24年には京都市東山区祇園や亀岡市において悲惨な重大交通事故が発生していることから、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、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、

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事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

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、国、京都府、市町村、京都府警察、関係機関・団体、地域住民等が参画したワークショップなどを通じ、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、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、経路対策、歩車共存道路、コミュニティ道路^{*1}等の整備、公安委員会により実施される交通管制及び交通規制との整合性、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てのゾーンを形成するゾーン対策、住宅地域への進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、E T C 2.0 などのビッグデータを活用した交通特性分析により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

公安委員会は、道路管理者と連携し、交通管制、交通規制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどのほか、信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路での信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等バリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学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、道路管理者、警察、教育委員会、学校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、保育所や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積極的に推進するとともに、歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の設置やカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進し、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する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (7) 高齢者や障害者等を含めすべ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を積極的に整備するとともに、乱横断防止のための柵等を設置する他、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備

を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。また、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、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、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 高速道路等^{*1}の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高速道路等から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高速道路等の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車を中心とした道路交通を形成する。

(3) 幹線道路等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については、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事故対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路等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推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）^{*2}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、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、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）」を推進する。

- (ア) 当府の幹線道路における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、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、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

- (イ) 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、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

- (ウ) 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する。

イ 事故危険箇所対策の推進

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、公安委員会と道路管理者が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な事故抑止対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、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見直しを図る。

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は、速やかに当該箇所の道路交通環境等

事故発生の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、同様の重大事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高速道路等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、自動車等の交通の分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して安全性の高い高速道路等の整備やインターチェンジの増設等により渋滞の緩和を図り、利用しやすい環境を整備し、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 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、生活環境を向上させるため、地域の実情に応じた生活道路等の安全対策を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制や交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制、道路にカラーラインを引くことで車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せる等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (オ) 府民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図り、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速道路等における事故防止対策の推進

高速道路等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、暫定二車線区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な道路交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、簡易型の分離構造を実施するとともに、道路構造上、上下方向に道路が分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン等の設置、高輝度標示の設置、分離対策の強化を図る。また、逆走や歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。
- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去、休憩施設への適切な誘導などの適宜適切な交通情報の提供による渋滞対策を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）^{*1}等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故防止対策を推進する。

- (ア) 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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、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や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化^{*1}や立体交差化等を推進する。
- (ウ) 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する。また、交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ^{*2}、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (エ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区内の生活道路、地区周辺の幹線道路等の整備を機能的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造及び交通実態に応じて、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を検討するとともに、既存の信号機について、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、右折感応化等の高度化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）^{*3}の整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、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る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」^{*4}において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 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における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 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実施する。その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ I T S^{*5}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段

系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコン^{※1}の整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）^{※2}を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が参画している「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や学識者で構成する「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ対策の立案、調査、企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めてすべての人が安全に、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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・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積極的に推進する。

(6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、歩行者の安全確保などの取組、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、効率的な無電柱化を推進する。

(7) 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、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうか等、交通事故発生状況等を勘案しつつ、生活道路における交通規制等を見直すなど、積極的に推進する。また、公安委員会が行う交通規制等の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制等を行う。

(8) 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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」^{※3}（平成28年7月、国土交通省、警察庁）を踏まえて策定された「京都府自転車道等設計基準及び参考設計図集」（平成26年3月、京都府道路交通環境安全推進連絡会議）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、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、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

ウ 駅周辺等における放置自転車対策等

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、京都府、市町村、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、民間事業者等と連携しながら、地域の状況に応じた自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(9) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICISの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン等のインフラの整備を推進する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して新交通管理システム(UTMS)の整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム(DSSS)^{*1}の導入・整備を推進する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム(TSPS)^{*2}の整備を推進する。

エ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。

(10) 交通需要マネジメントの推進

厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・幹線道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド^{*3}の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等によって、交通行動を自発的により環境負荷の小さなものへと誘導するモビリティ・マネジメント施策などを有機的に組み合わせた交通需

要マネジメント（TDM）を推進する。

また、交通の円滑化等に係る施策については、平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び平成27年2月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国の関係機関、京都府、市町村、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用を促進し、公共交通機関への転換を図る。

具体的には、鉄道、バス等の公共交通機関の整備と合わせ、利用転換を呼びかける資料の配付をはじめとするモビリティ・マネジメント等のソフト施策を実施するとともに、旅客施設のバリアフリー化を推進することにより、利用を促進する。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、交通系ICカードやバスロケーションシステムの導入、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通を実現し、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

不要不急の車利用の抑制や、自動車相乗りの促進等に取り組むほか、京都府地球温暖化対策条例に基づく「事業者排出量削減計画書制度」等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

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る。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。また、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する。

さらに、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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円滑な道路交通を確保するため、老朽化した信号柱や大型標識柱を始め、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の更新・整備、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保、道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、情報通信技術を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

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総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要、地域住民等の意見要望等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推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン^{*1}による取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者^{*2}に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任^{*3}を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 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取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 市町村は、駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

(イ) 郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、既存駐車場の有効利用を図るほか、市街地周辺部等での駐車場整備やパークアンドライドの普及のための環境整備を推進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、府民への広報・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用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(13) 道路交通情報の充実

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、新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ 適正な道路交通情報提供事業の促進

道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

ウ 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

内標識の整備を推進する。

(14) 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

(ア) 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に適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

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

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するため、不法占有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る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、特に、観光シーズンや年末、年始、年度末の事故・渋滞を防止するため、自主的な休止期間の設定等の施工時期の調整を行う。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 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（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる適時適切な除雪の実施、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、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

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、道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

〈 近畿地方整備局、近畿総合通信局、京都府警察、京都府府民生活部・環境部・健康福祉部・建設交通部・京都府教育委員会、京都市文化市民局・建設局・都市計画局・交通局、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株) 〉

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いる。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府民一人一人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。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等と同じ目線に立って、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ある。

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）に沿って、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う。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、他の世代が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する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、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の理解を徹底させるよう、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業や、学校、警察、関係機関・団体や自転車安全利用推進員等の交通ボランティアの協力も得ながら、各年齢層の発達段階や利用実態に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。特に、自転車を利用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。その際には、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」、「京都市自転車安心安全条例」（平成22年京都市条例第32号）及び「宇治市自転車の安全な利用を促進する条例（平成25年宇治市条例第17号）」に基づき、京都府、市町村、京都府警察、学校、関係機関・団体と連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努めるとともに、各市町村の交通安全計画等の周知に努め、自転車を安全に利用する気運の高揚を図る。

交通安全教育・普及啓発活動については、府、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、情報を共有し、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特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する。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価を行い必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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態度を習得させるとともに、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、家庭及び関係機関・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。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等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。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

きるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時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する。

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、家庭及び関係機関・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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自転車等の乗り物の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。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する。

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る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。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、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、家庭及び関係機関・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、歩行者としての心得、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、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。

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、スケアード・ストレイト^{*1}方式などによる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する。

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。

高等学校においては、家庭及び関係機関・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、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、事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、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るとともに、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う。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

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る。

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する。

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る。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、運転免許取得時及び運転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る。

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る。

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、安全運転に必要な技能及び技術、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う。

自動車の使用者は、安全運転管理者^{*1}、運行管理者等^{*2}を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。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する。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故、利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、学生向けの情報誌等を活用するなど、交通安全教育の充実や交通ルール・マナーの向上を図る。

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、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必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、京都府及び各市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、対象となる高齢者と同世代の高齢者交通安全指導者の育成を図り、より効果的な交通安全指導を目指す。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、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。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なかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と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ぐるみで確保されるように努める。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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、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。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、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DVD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害者に対しては、介護者、ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 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に関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、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に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導の更なる充実に努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神の醸成に重点を置いた非行態様別指導（交通問題指導プログラム）等の交通安全教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(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技能及び知識を習得し、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する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機

関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣や情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

府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、府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府民運動として、京都府及び市町村の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及び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、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

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府民に周知することにより、府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、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、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させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 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る。

このため、京都府、市町村、京都府警察、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する。

ウ 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、幼稚園、保育所、認定こども園、病院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、正しい使用の徹底を図る。また、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

エ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト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や関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、

適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

さらに、全年齢層に対する反射材普及を図るため、幼少期から反射材着用の習慣を身に付けさせる体系的な交通安全教育を推進する。

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪行為である。この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違法性、飲酒事故を起こした時の社会的責任や代償の大きさ等の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動^{*1}の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という府民の規範意識の確立を図る。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

カ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで市町村等へ配布するとともに、「京都府薬物の濫用の防止に関する条例」（平成26年京都府条例第52号）の効果的な運用や、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

キ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等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う。

- (ア) 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、行政と民間団体等が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- (イ) 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、市町村、町内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、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、京都府及び市町村は、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、全府民的気運の盛り上がりを図る。

ク 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）^{*2}を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 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、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化、地域の実態

等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 府民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (オ) 自動車アセスメント情報^{*1}や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(4) 自転車の安全利用の推進

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「京都府自転車安全利用促進計画」^{*2}に基づき、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ことや交通マナーを実践しなければならないことを理解させるとともに、「自転車運転者講習制度」^{*3}について、積極的な広報啓発等を実施して自転車の交通ルール・マナーを広く浸透させる。

自転車乗用中の交通事故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」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなど、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る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールのほか、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用した場合の周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼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を実施するほか、幼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幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

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・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

(5) 交通安全に関する民間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については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、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掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行

い、交通安全に関する府民挙げての活動の展開を図る。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(6) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、府民の安全意識により支えられることから、府民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、府民が関係機関・団体と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、府民の参加・協働を積極的に進める。

〈 近畿運輸局、京都府警察、京都府知事直轄組織・府民生活部・健康福祉部、京都市文化市民局・建設局、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株) 〉

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を図る。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を図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、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及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

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、IT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を図る。

(1) 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、運転免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、運転免許取得時及び運転免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。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、個々の心理的・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る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。また、教習水準に関する情報の府民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許（平成29年6月までに施行）、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

地域の交通実態に応じた講習内容の充実に努めるなど、より効果的な高齢者講習の実施に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ロ) 高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の活用

高齢者に対して、加齢に伴い生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあることを認識させ、運転時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る。

(ハ) 高齢者支援施策の推進

民間企業や地方団体等に対し、「高齢者運転免許証自主返納サポート協議会」^{*1}への参入を促進するとともに、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づくりとして、中山間地域をはじめとする府内での公共交通の充実等を図るとともに、関係機関が連携し、運転経歴証明書^{*2}制度の周知及び運転経歴証明書の提示により、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引支援や商品購入時の割引等の特典の充実等の施策を推進する。

オ 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

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を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実に努める。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償

措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許更新手続等の改善

府民の立場に立った運転免許業務を行うため、七条警察署跡地に整備する「京都駅前運転免許更新センター」の効率的かつ円滑な運用により、運転免許更新手続等における府民の利便性の向上を図る。さらに、運転免許試験場等における高齢者、障害者、子育て中の府民等にやさしい環境づくりを進めるとともに、適切な運転適性相談を推進する。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者^{*1}（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習において、交通事故発生状況や特異傾向等の具体的な情報を提供するなど、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付ける。また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者による事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業

者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

ウ 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置^{*1}や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。また、自動車のICT化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術^{*2}により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会^{*3}が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」^{*4}の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）^{*5}を促進する。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、安全管理者・運行管理者・安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るた

め、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」*1を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとることで事故の防止・軽減に資するよう、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTの活用等に留意し、各種情報の提供、気象知識等の普及を行うほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

〈 近畿地方整備局、近畿運輸局、近畿総合通信局、京都府警察、京都府府民生活部、京都地方気象台、京都労働局、京都市文化市民局・交通局、西日本高速道路（株）、阪神高速道路（株） 〉

4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

特に、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わな

ければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度^{*1}の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。また、整備主任者^{*2}等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検^{*3}等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、

近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(2) **リコール制度の充実・強化**

自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(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に基づく自転車の安全利用の促進等により、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、高額な損害賠償を求められるケースもあり、自転車事故による被害者の救済に資するため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

〈 [近畿運輸局](#)、[京都府警察](#)、[京都府府民生活部](#)・[教育委員会](#)、[京都市文化市民局](#)・[建設局](#) 〉

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、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、府民からの危険運転者等に関する各種情報や交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成26年5月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) **交通の指導取締りの強化等**

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに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、地域特性等を十分考慮した交通指導取締りを効果的に推進する。

(7) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、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、府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指導取締りの推進を図る。特に、常習的に飲酒運転や無免許運転を行う悪質・危険運転者については、府民から広く情報を求め、道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締り全般の実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる「PDCAサイクル」をより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図ると

ともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

(イ) 背後責任の追及と啓発活動

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の利用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。また、過積載違反に対する認識が薄いことから、違反防止に向けた啓発活動を積極的に推進する。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

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うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速道路等における指導取締りの強化等

高速道路等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。また、高速道路等における速度違反の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、指導取締りは、悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締り、事故時の被害軽減を図るため、シートベルト装着・チャイルドシート使用義務違反についても取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転致死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。

共同危険行為等に使用されないように、自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や自動車類の分解整備を業とする者に対し、「青少年の健全な育成に関する条例」（昭和56年京都府条例第2号）及び同条例に基づく「青少年を取り巻く社会環境整備のための自主的努力に関する基準」^{*1}の周知を図り、青少年に対して、自動車類の販売の際に運転免許証等の提示を求める、集団暴走行為に使用されるおそれのある部品の販売をしない、燃料の販売を断る、車両改造又は修理に応じない等の営業上の自主的努力を求める。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体

等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進する。また、複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進する。また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

〈 近畿運輸局、京都府警察、京都府府民生活部・教育委員会、京都市文化市民局 〉

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、高速道路等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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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る。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（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

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び交通事故の種類・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する。また、大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、関係機関の連絡体制の整備及び多数救護・救急訓練の実施等による救助・救急体制の充実を図る。

イ 自動体外式除細動器（AED）^{*1}の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、できるだけ早期に心臓マッサージを含む心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた人により、AEDの使用も含めた応急手当等が一般に行われるようにする必要がある。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技AEDの使用も含めた応急手当の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、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、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、小学校の教科「体育保健領域」、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）について指導の充実を図る。

また、住民を対象とした普通救命講習会や企業等で応急手当を普及させる資格である応急手当普及員講習会の開催、応急手当普及員を通じての応急手当の普及啓発を推進するなど、日本赤十字社、医療機関と消防機関の相互連携を図り、応急手当の普及啓発活動を推進する。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備とともに、各消防本部において救急救命士を計画的に配置することができるよう救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実地訓練など、教育訓練の充実を一層促進し、救急救命士の資質の向上を図る。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール^{*1}体制の充実を図る。

エ 救助・救急用資機材の整備の推進

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

オ 消防ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

交通事故等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、京都府広域消防相互応援協定^{*2}に基づく京都市消防局が保有するヘリコプターの広域的運用を推進する。

関西広域連合^{*3}によるドクターヘリについて、医師等の同乗による早期医療介入により交通事故による負傷者の救命効果の向上を図ることが期待できることから、消防機関等との連携により、ドクターヘリの積極的な活用を図る。また、夜間の重症患者の搬送に迅速に対応するため、京都市の消防ヘリコプターを活用し、24時間体制で緊急事態に対応できるよう、運航体制の更なる充実を図る。

カ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応し、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急手当を行う救助隊員及び救急隊員を養成するため、教育訓練の充実を一層推進する。

(7) 救急隊員の資質の向上を図るため、救急隊員の実習受入機関である各医療機関及び地元医師会との連携を密にするとともに、京都府立消防学校、京都市消防学校及び京都市救急教育訓練センターにおける教育訓練の整備充実を図る。

(イ) 一般財団法人救急振興財団における教育訓練に救急隊員を積極的に派遣する。

キ 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路等における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村と、西日本高速道路株式会社が連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、関係者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ク 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間救急センターや在宅当番医制の拡充や普及定着化の推進を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するための二次救急や複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備などの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・充実を推進する。また、これらの基盤整備と併せて、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。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、救急医療に携わる医師・看護師に対し、専門的な知識と技術の向上を目的とした教育・研修を実施し、救急医療従事者の確保と資質の向上を図る。また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

府域の救急医療体制の充実を図るため、医師等が同乗し救急現場での治療を開始できるよう、関西広域連合によるドクターヘリの運航体制の更なる充実を図る。また、きめ細かな運航体制を構築するためには臨時離着陸場（ランデブーポイント）の拡充が重要であり、各市町村や消防本部など関係機関と連携し、ランデブーポイントの更なる拡充に努めるとともに、既に指定したランデブーポイントについても、定期的確認を行うなど、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、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るため、以下の項目を推進する。

ア 救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

救急医療施設への迅速、円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する

基準」を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

イ 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

救急現場・搬送途上における救急医療の充実を図るため、救急自動車に医師、看護師等が同乗して搬送途上等で高度の応急処置を行う体制の整備等について検討を進める。

ドクターヘリについては、円滑な運航が図られるよう、京都府、市町村、消防機関、医療機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。京都府広域消防相互応援協定に基づいて、京都市消防局が保有するヘリコプターを活用し、大規模な災害、事故等に迅速に対応できる体制の充実を図る。また、京都府医師会や各医療機関と連携して、地域の医療協力を進め、救急医療体制の充実強化を図る。

〈 京都府警察、京都府府民生活部・健康福祉部、京都市消防局、各消防本部、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株) 〉

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たり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、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ることから、犯罪被害者等基本法等の下、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する。

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、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、府では、犯罪被害者サポートチーム設置し、関係機関や民間支援団体、交通事故相談所の活用その他、市町村との連携による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し、被害者支援を積極的に推進する。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となり、また被害者となることを十分踏まえ、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を強化して、協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を促進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度^{*1}の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償保障事業の充実

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する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図る。

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（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府民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしていることから、更なる充実に努める。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の

犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。
- (ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、京都府のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」を始めとする各種奨学金制度や独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等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の支援制度などの周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、京都府交通事故相談所、京都府犯罪被害者サポートチーム、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、(社)京都犯罪被害者支援センターをはじめとする民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた交通事故被害者の手引「力になりたい」を配布し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

ウ 公共交通事故被害者への支援

平成27年2月近畿運輸局において作成された「公共交通事故被害者等支援運営計画」に基づき、公共交通事故発生時の被害者支援について初動対応を推進する。

〈 近畿運輸局、京都府警察、京都府府民生活部、京都市文化市民局 〉

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

(1) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全対策の検討、立案等に資するため、「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用し、警察、道路管理者及び交通政策研究者が連携し、情報を共有し、人、道路及び車両について事故分析を行い、総合的な交通安全対策を推進する。また、交通事故調査・分析に係る情報、各種統計等を可能な限り、府民に提供することにより、交通安全に対する府民の意識高揚を図る。

〈 近畿地方整備局、京都府警察、京都府建設交通部、京都市建設局 〉

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、府民生活に欠くことのできない交通手段である。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、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。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約87%を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、府民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

京都府内における鉄道の運転事故は、減少傾向にあり、平成27年は12件の運転事故が発生した。また、平成27年の京都府下において発生した運転事故の死者数は5人であり、負傷者数は3人であった。

なお、全国では平成17年に乗客106人が死亡したJ R 西日本福知山列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJ R 東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から平成27年までの間は乗客の死亡事故の発生はなかった。

※京都府下における鉄道運転事故数

年	発生件数	死者数	負傷者数
平成23年	32	15	12
24年	23	13	8
25年	28	15	12
26年	17	4	8
27年	12	5	3
計	112	52	43

2 近年の運転事故の特徴

京都府内における平成27年までの5箇年の運転事故（112件）の特徴は、人身傷害事故が約48%、踏切障害事故が約38%であり、両者の合計が全運転事故件数全体の約9割を占め、死者数については、全て人身傷害事故と踏切障害事故によるものであった。また、ホームでの接触事故（13件）の約6割は、酔客の関係するものであった。

II 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年の人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現況を踏まえ、府民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの京都府交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。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ことから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。また、京都府内においては、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約87%を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

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。このため、運転保安設備の整備等、安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。とりわけ、上下分離を実施した京都丹後鉄道については、再構築実施計画に基づき、府と沿線自治体が連携して施設の維持管理等を支援していく。また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

さらに、南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要の鉄道路線の耐震化率を平成29年度までに概ね100%とすることを目指す。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS^{*1}等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置^{*2}等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については、平成28年6月までに完了するが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約87%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ることから、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。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において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を浸透させる。また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。また、主要幹線における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者による安全最優先の原則及びコンプライアンスに対する意識付けの取組について、評価・助言を行う。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄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、主要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・協力体制の強化を図る。また、鉄道職員に対する、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普及啓発活動を推進する。

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成 24 年 4 月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

〈 近畿運輸局、京都地方気象台、京都府府民生活部・建設交通部・健康福祉部、京都市交通局・消防局、各消防本部 〉

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約38%を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

平成27年までの5箇年の京都府内における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、減少傾向にあるが、鉄道の運転事故全体の約38%を占めている状況にあり、改良すべき踏切道が今なお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、発生率で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約33%、歩行者と衝撃したものが37%を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約50%を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上が約38%を占めている、ことなどが挙げられる。

II 交通安全計画における目標

踏切事故の発生ゼロを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、府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積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

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

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次京都府交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであるが、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にある。これらの対策を講じることで、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与し、開かずの踏切対策や高齢歩行者対策等にもつながる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総合的かつ積極的に推進することとする。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」^{*1}を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化^{*2}等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図る

ため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて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、着実に踏切遮断機の整備を行う。

列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

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、第3、4種踏切など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、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する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、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する。

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

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

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、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

なお、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

このほか、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生じないことが望ましい。

〈 近畿地方整備局、近畿運輸局、京都府警察、京都府建設交通部、京都市建設局 〉

用 例 集

頁	※番号	用 例	解 説
2	1	運輸安全マネジメント評価	道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づき、運輸事業者に安全管理規定、安全統括管理者の選任等を義務付け、安全管理体制の構築・改善の取り組み
10	1	社会資本整備重点計画	内閣総理大臣、農林水産大臣及び国土交通大臣が作成し、社会資本整備事業を重点的、効果的に実施することにより、経済社会の活力の向上及び持続的発展、豊かな国民生活の実現及びその安全の確保等を図るための計画
11	1	コミュニティ道路	歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路
12	1	高速道路等	高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路であり、自動車の高速交通を図るために全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路と、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路
	2	事故ゼロプラン	事故が多発する幹線道路を対象に、事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に対策を進めていくもの（事故危険区間重点解消作戦）
13	1	道路交通情報通信システム（VICS）	光ビーコン等を用いて渋滞、事故、規制等の道路交通情報を車載のナビゲーション装置に直接リアルタイムに提供し、運転者に適正なルート選択を促すシステム（Vehicle Information and Communication System）
14	1	交差点コンパクト化	横断歩道の交差点中央側への移設や交差点四隅の鋭角化
	2	ベデストリアンデッキ	歩行者を保護するために車道と分離し、立体的に設置した歩行者道
	3	キロポスト	路線の位置の表示を行い、路線上の地点の把握を正確にすることを目的として設置されたもの
	4	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議	インフラの老朽化対策のため、関係府省庁が情報交換及び意見交換を行い、連携を図るとともに必要な施策を検討・推進するため平成25年10月に設置された連絡会議
	5	I T S	最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワーク化することにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム（Intelligent Transport Systems）
15	1	光ビーコン	通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間の情報のやり方を媒介する路上設置型の赤外線通信装置
	2	新交通管理システム（UTMS）	光ビーコンを用いた個々の車両との双方向通信により、運転者に対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、交通の流れの積極的な管理によって、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム（Universal Traffic Management Systems）
	3	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	自転車の利用環境について検討する「安全で快適な自転車利用環境創出に向けた検討委員会」の提言を受けて自転車通行空間の計画・設計、利用ルールの徹底などを示したガイドライン
16	1	安全運転支援システム（DSSS）	運転者からは見えにくい場所の交通状況を路側センサーにより把握し、車載器により運転者に通知して脇見運転などうっかり見落としによる交通事故を防止するシステム（Driving Safety Support Systems）
	2	信号情報活用運転支援システム（TSPS）	信号灯色情報に基づいて、信号通過支援や赤信号減速支援など走行支援情報を提供し、安全運転とエコドライブを促すシステム（Traffic Signal Prediction Systems）
	3	パークアンドライド	都市部や観光地などの交通渋滞緩和のため、自動車を郊外の駅やバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地まで行く方法
18	1	地域の実情に応じた取締り活動ガイドライン	放置車両確認事務の民間委託に伴い、違反実態等に即した公平かつメリハリをつけた取締りを行うため、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたもの
	2	使用者	車両を使用する権原を有し、車両の運行を支配・管理する「車両の使用者」のことをいい、法人・自然人の別は問わない。通常、自動車検査証に記載されている使用者がこれに当たる
	3	使用者責任	ある業務のために他人を使用する者（使用者）が、その事業の執行について、被用者が第三者に損害を加えた場合にそれを賠償する責任
21	1	スケアード・ストレイト	恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法。事故現場を再現して見せ、交通ルールの大切さを学習させたりする方法がある

頁	※番号	用 例	解 説
22	1	安全運転管理者	乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台に換算）以上の使用者が、自動車の安全運転に必要な業務を行わせるため、事業所ごとに専任する
	2	運行管理者	事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を行う者
25	1	ハンドルキーパー運動	自動車で飲食店に行つて飲酒する場合、あらかじめ仲間どうしや飲食店の協力を得て飲酒しない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は仲間を安全に自宅まで送り届け、飲酒運転を防止する運動
	2	高齢運転者標識 （高齢運転者マーク）	運転免許を受けている70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の全面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされている。
26	1	自動車アセスメント情報	自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する制度
	2	京都府自転車安全利用促進計画	「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成19年京都府条例第50号）」に基づき、自転車の安全な利用に関する広報、啓発、自転車に係る利用環境の整備等を定めた促進計画
	3	自転車運転者講習制度	危険な行為を繰り返した自転車運転者に対し、将来危険な運転繰り返さないようルール遵守の必要性や運転行動を気づかせることを目的に義務づけた公安委員会の講習
28	1	高齢者運転免許証自主返納サポート協議会	平成24年3月に設置された、65歳以上の高齢者の自主的な運転免許証返納の促進について検討・協議を行うため、京都府、京都市、京都府警察等から構成された任意団体
	2	運転経歴証明書	高齢等の理由により運転免許証を自主返納した人に対し、本人の申請により運転免許証に代わる本人確認書類として、自動車安全運転センターが交付する証明書
29	1	副安全運転管理者	自動車の安全運転に必要な業務について、安全運転管理者を補佐するため、自動車定員数に問わず20台以上の自動車を保有する場合に1名選任する
30	1	ASV装置	衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援装置など先進技術を利用して安全運転を支援するシステムやその装置（Advanced Safety Vehicle）
	2	テレマティクス技術	自動車に搭載するインターネット接続可能な端末を使って様々な情報を活用する自動車のIT化技術
	3	事業用自動車事故調査委員会	社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、事故の背景にある組織的、構造的課題の解明や客観的な事故防止のため、平成26年6月、各分野の専門家から構成され設置された委員会
	4	事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル	自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会によって作成された、事業者、運行管理者、運転者が運転者の健康管理を良好に保持し、健康起因事故防止の防止に資するマニュアル
	5	貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称Gマーク事業）	利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表するもの
31	1	国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン	平成25年6月、国土交通省等が国際海上コンテナの安全な運行管理のため策定したガイドライン
32	1	指定自動車整備事業制度	信頼に足る自動車分解整備事業者が自ら整備した自動車を自らの責任において、国の行う検査の一部を代行させる制度
	2	整備主任者	一級又は二級自動車整備士資格を有し、自動車整備業者から自動車整備主任者として選任され、地方運輸局に届出し受理された者
	3	ペーパー車検	点検・整備を行わず、実際の状態を確認していない自動車に対する不正車検
34	1	青少年を取り巻く社会環境整備のための自主的努力に関する基準	青少年の健全な育成に関する条例第13～17条、第18条の2及び第18条の3の規定により定められた自主的努力を求められている業者及びその団体、保護者並びに青少年育成関係者の意見を聴いて、自主的努力に関する基準として公表されたもの（第17条～自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や自動車類の分解整備を業とする者）

頁	※番号	用 例	解 説
35	1	自動体外式除細動器 (AED)	電源を入れると音声で操作が指示され、救助者がそれに従って除細動 (= 傷病者の心臓に電気ショックを与えること) を行う装置 (Automated External Defibrillator)
36	1	メディカルコントロール	救急患者を現場から医療機関へ搬送する間に医師以外の者(救命救急士を含む救急隊員)が医療行為を実施する場合、医師が必要な処置を指示あるいは指導して、それらの医療行為の質を保障することである。
	2	京都府広域消防相互 応援協定	消防組織法の規定に基づき、大規模災害及び特殊災害等が発生した場合における京都府内の市町村及び消防一部事務組合が行う消防の相互応援に関し、必要な事項を定めたもの
	3	関西広域連合	日本の行政機構の一つであり、救急医療の連携や防災等の府県域を越えた行政課題に取り組むこと、及び国の出先機関の受け皿となって地方分権を推進させることを目的として、8府県が地方自治法の規定に基づいて設立した特別地方公共団体(広域連合)である。平成24年8月以降、域内の4政令指定都市も参加している。 (構成府県) 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県 (構成指定都市) 京都市、大阪市、堺市、神戸市
38	1	自動車損害賠償保障制度	ひき逃げ事故や加害車両が無保険車両の場合には、被害者が自賠責保険による損害賠償を加害者から受けられないため、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という、自賠責保険を補完する国の事業
42	1	A T S	自動的にブレーキを作動させ、列車の速度を低下させるよう列車の速度を制御又は列車を停止させる電気等の自動列車停止装置 (Automatic Train Stop)
	2	運転状況記録装置	運転中の映像を記録しておき、万が一、事故が発生した場合にその状況を映像で確認することができる映像記録装置
45	1	踏切安全通行カルテ	国土交通省が、踏切における過去の事故状況や効果的な対策をカルテとしてとりまとめたもの。
	2	連続立体交差化	市街地において連続して道路と平面交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、その区間内にある複数の踏切道を同時に除去する事業