

文化生活・教育常任委員会 議事次第

令和8年7月2日(木)  
午後1時30分～  
於：第4委員会室

1 開 会

2 報告事項

3 付託議案（質疑終結まで）

4 閉 会

# 令和8年6月府議会定例会 文化生活・教育常任委員会 報告事項

(文化生活部)

- 第12次京都府交通安全計画の策定について(中間案)
- 包括外部監査結果に基づく措置状況について
- 京都アリーナ(仮称)整備等事業に係る物価変動について

(教育委員会)

- 包括外部監査結果に基づく措置状況について
- 「京都府インクルーシブ教育推進指針～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～」の策定について

— 令和 8 年 6 月 京都府議会定例会 —

# 文化生活・教育常任委員会報告事項

文化生活部  
文化施設政策監

- 1 第 12 次京都府交通安全計画の策定について（中間案）……別紙 1
- 2 包括外部監査結果に基づく措置状況について……………別紙 2
- 3 京都アリーナ（仮称）整備等事業に係る物価変動について…別紙 3

## 第12次京都府交通安全計画の策定について（中間案）

令和 8 年 7 月  
文化 生活 部

## 1 趣旨

交通安全対策基本法（昭和42年法律第110号）に基づく「第11次京都府交通安全計画」（計画期間：令和3年度～令和7年度）の期間が満了することから、国（中央交通安全対策会議）の交通安全基本計画を踏まえ、「第12次京都府交通安全計画」を策定する。

## 2 計画期間

令和8年度～令和12年度（5箇年）

## 3 計画の策定主体

京都府交通安全対策会議

（会長は京都府知事。教育、警察のほか関係行政機関の長等で構成）

## 4 計画の概要

## (1) 計画の目標

○ 道路交通の安全

① 令和12年までに年間の24時間死者数を38人以下

② 令和12年までに年間の重傷者数を640人以下

（参考）第11次京都府交通安全計画

① 令和7年までに年間の24時間死者数を40人以下

② 令和7年までに年間の重傷者数を700人以下

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
死者数(人)	51	45	59	52	49
重傷者数(人)	818	748	819	806	836

## (2) 主な施策

○生活道路における交通安全対策の推進

・適正な交通規制を実施するほか、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進

○通学路等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、関係機関が連携し、ハード・ソフト両面から対策を推進

○歩行者の安全確保

・運転者に対する横断歩道における歩行者優先義務等の教育や指導取締り等を推進、歩行者への自らの安全を守るための交通行動を促す教育を実施

○新しい小型モビリティの安全対策

・特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクについて、関係事業者等と連携した交通ルールの周知徹底

○外国人運転者対策の強化

・免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語教材の活用等により外国人運転者に対する交通安全教育を充実

## 5 今後のスケジュール

令和8年6月府議会 中間案報告

7月上旬～ パブリックコメント実施

9月府議会 最終報告

# 第12次京都府交通安全計画（中間案）の概要

## 1 道路交通安全の安全

### 道路交通事故の現状

- ・発生件数及び負傷者数は、平成17年以降減少し、令和5年に一旦増加したが、令和6年から再び減少
- ・令和7年の発生件数及び負傷者数は、統計記録が残る昭和41年以降最少
- ・高齢者が全交通事故死者数の約5割を占め、歩行中の事故が多い
- ・二輪車（一般原付を含む）乗車中の死者が全交通事故死者数の4割を占める
- ・高齢運転者が第1当事者となる事故が全交通事故発生件数の2割以上を占める
- ・こどもの交通事故死者数は減少しているが、未だ死亡事故が発生
- ・自転車事故の割合が全交通事故発生件数の2割以上を占める

### 基本理念

- ・交通事故のない社会を目指して
- ・人優先の交通安全思想
- ・少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

### 道路交通安全対策を考える視点

高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせないための総合的な対策

歩行者の安全確保のための意識変容

自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

先進技術の活用推進

こどもの安全確保のための環境整備

二輪車の安全確保

外国人の交通安全対策の推進

生活道路における歩行者等の安全確保

交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

地域が一体となった交通安全対策の推進

### 講じようとする施策

#### 道路交通環境の整備

- ・生活道路等における交通安全対策の推進
- ・通学路等における交通安全の確保
- ・高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進 等

#### 安全運転の確保

- ・高齢運転者対策の充実
- ・外国人運転者対策の強化
- ・トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化 等

#### 道路交通秩序の維持

- ・交通事故防止に資する交通指導取締りの推進
- ・自転車利用者に対する交通指導取締りの推進
- ・特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの推進 等

#### 被害者支援の充実と推進

- ・交通事故相談活動の推進
- ・交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進 等

#### 交通安全思想の普及徹底

- ・外国人に対する交通安全教育の推進
- ・歩行者の安全確保
- ・自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進
- ・新しい小型モビリティの安全対策 等

#### 車両の安全性の確保

- ・安全性の高い自動車の普及促進
- ・自転車の安全性の確保 等

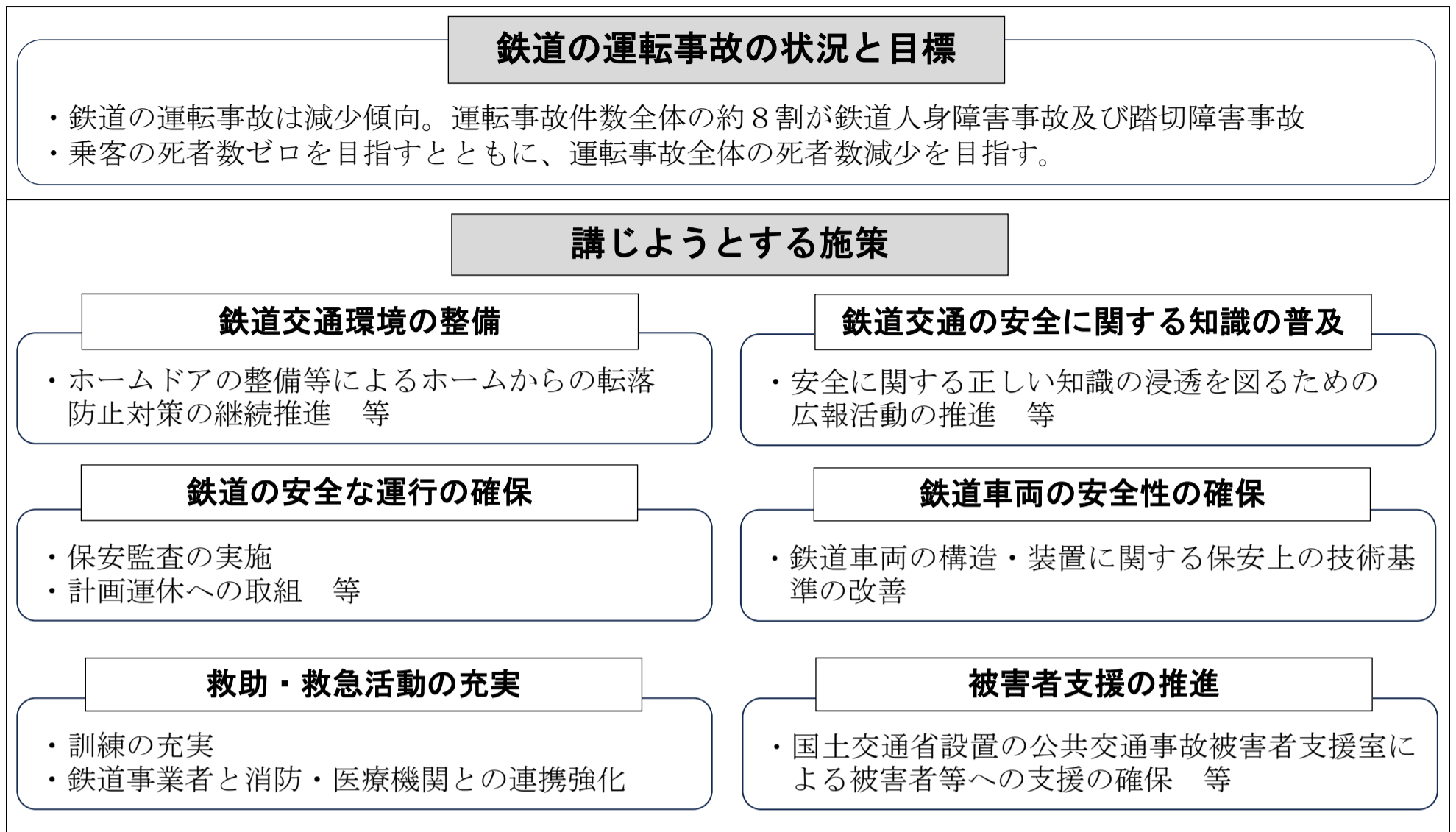
#### 救助・救急活動の充実

- ・多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
- ・緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大 等

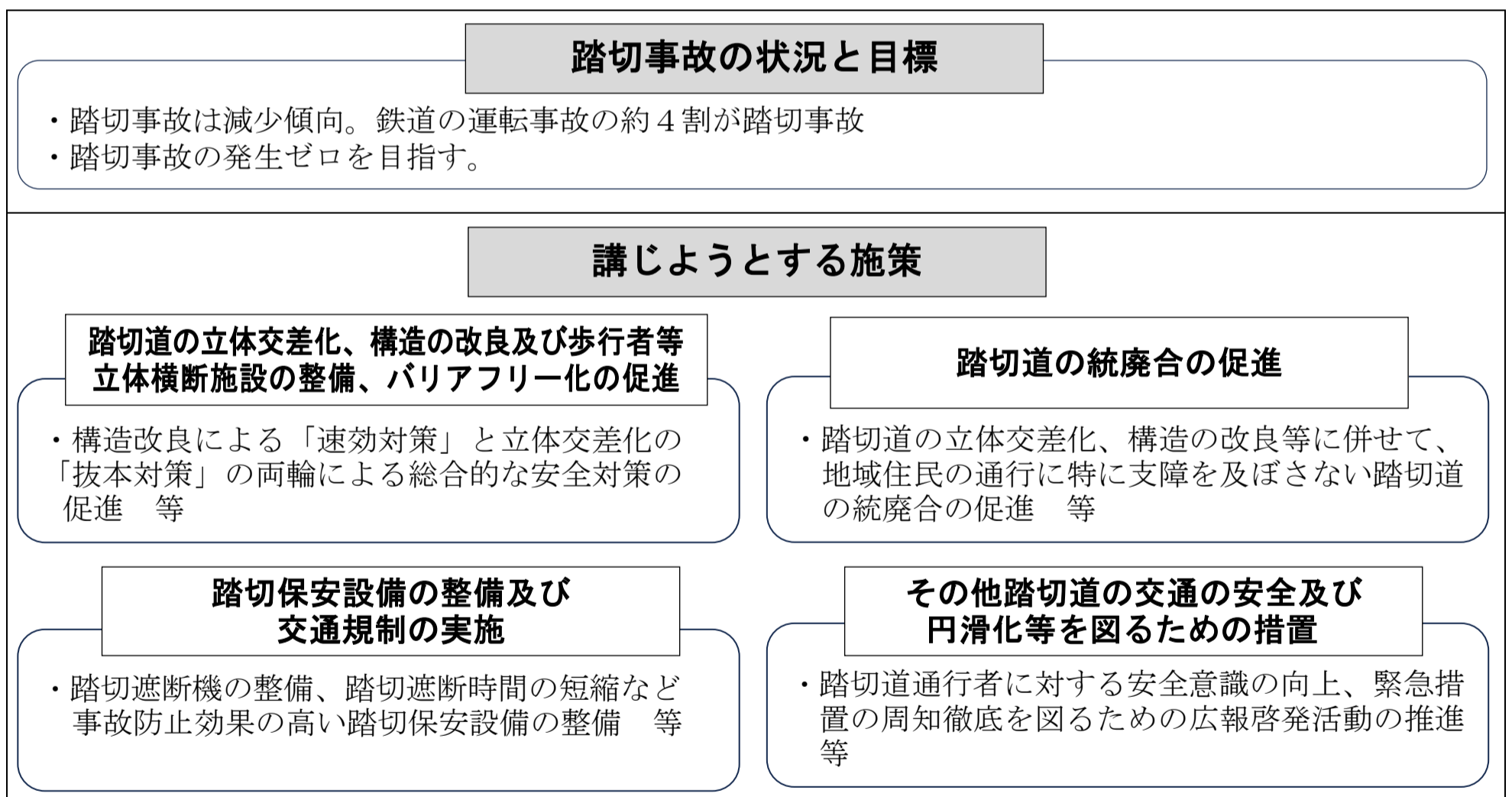
#### 調査研究の充実

- ・高齢者の交通事故防止に関する研究の推進
- ・交通事故の長期的予測の充実 等

## 2 鉄道交通の安全



## 3 踏切道における交通の安全



【案】

# 第 12 次京都府交通安全計画

(令和 8 年度～12 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

## 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、11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。

この結果、交通事故の発生件数は、ピーク時（昭和44年：25,771件）の7分の1以下、死者数は、ピーク時（昭和47・48年：360人）の8分の1以下（令和4年45人）、負傷者数も、ピーク時（昭和44年：35,504人）の8分の1以下になるなど、着実に成果を上げてきたところである。

しかしながら、日々発生する交通事故により、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）の存在を忘れてはならず、また、次代を担うこどものかけがえのない命が犠牲となる痛ましい事故はなくなり、多くの高齢者が犠牲となる事故が後を絶たない現実を深く受け止めなければならない。

また、鉄道交通の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常に存在している。

言うまでもなく、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緊急かつ重要な課題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない安全・安心な京都の実現に向けて、交通安全の全般にわたる総合的かつ長期的な対策を強力に推進しなければならない。

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、「京都府総合計画」及び「京都府交通安全基本条例」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、令和8年度から12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対策の大綱として、「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、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。

## 目 次

計画の基本理念	1
1 交通社会を構成する三要素	2
(1) 人間に係る安全対策	2
(2) 交通機関に係る安全対策	2
(3) 交通環境に係る安全対策	2
2 これからの5年間（計画期間）における特に注視すべき事項	2
(1) 人手不足への対応	2
(2) 増加する外国人運転者等への対応	2
(3) 先進安全技術導入への対応	3
(4) 高まる安全への要請と交通安全	3
3 横断的に重要な事項	3
(1) 先進技術の積極的活用	3
(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	3
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進	3
(4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化	3
(5) E B P M（証拠に基づく政策立案）の推進	4
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）	5
1 道路交通事故のない社会を目指して	5
2 歩行者の安全確保	5
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	5
4 役割分担と連携強化	5
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	9
II 第12次計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	11
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
＜重視すべき視点＞	11
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	11
(2) こどもの安全確保のための環境整備	11
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	12
(4) 二輪車の安全確保	12
(5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	12
(6) 外国人の交通安全対策の推進	13
(7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	13
(8) 生活道路における歩行者等の安全確保	13
(9) 先進技術の活用推進	14
(10) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	14
(11) 地域が一体となった交通安全対策の推進	14

II	講じようとする施策	15
1	道路交通環境の整備	15
	(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	15
	(2) 通学路等における交通安全の確保	16
	(3) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	17
	(4) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
	(5) 交通安全施設等の整備事業の推進	19
	(6) 高齢者等の移動手手段の確保・充実	20
	(7) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	20
	(8) 無電柱化の推進	20
	(9) 効果的な交通規制の推進	20
	(10) 自転車利用環境の総合的整備	21
	(11) I T S の活用	21
	(12) 交通需要マネジメントの推進	22
	(13) 安全なバス停留所の整備	23
	(14) 災害に備えた道路交通環境の整備	23
	(15) 総合的な駐車対策の推進	23
	(16) 道路交通情報の充実	24
	(17) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	25
2	交通安全思想の普及徹底	26
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	27
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	30
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	30
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	35
	(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	35
3	安全運転の確保	36
	(1) 運転者教育等の充実	36
	(2) 運転免許業務の改善	37
	(3) 自動運転等の安全の確保と支援	38
	(4) 安全運転管理の推進	38
	(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	38
	(6) 交通労働災害の防止等	40
	(7) 道路交通に関連する情報の充実	40
4	車両の安全性の確保	41
	(1) 安全性の高い自動車の普及促進	41
	(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	41
	(3) 自動車の検査及び点検整備の充実	42
	(4) 自転車の安全性の確保	43
5	道路交通秩序の維持	43
	(1) 交通指導取締りの強化等	43
	(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	45
	(3) 暴走族等対策の推進	45
6	救助・救急活動の充実	46
	(1) 救助・救急体制の整備	46
	(2) 救急医療体制の整備	47
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	48
7	被害者支援の充実と推進	48
	(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	48
	(2) 損害賠償の請求についての援助等	48
	(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	49

8	調査研究の充実	49
(1)	道路交通の安全に関する調査研究の推進	50
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	50
第2章	鉄道交通の安全	51
第1節	鉄道事故のない社会を目指して	51
I	鉄道事故の状況等	51
1	鉄道の運転事故の状況	51
2	近年の鉄道運転事故の特徴	51
II	第12次計画における目標	51
第2節	鉄道交通の安全についての対策	51
I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	51
II	講じようとする施策	52
1	鉄道交通環境の整備	52
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	52
(2)	運転保安設備等の整備	52
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	52
3	鉄道の安全な運行の確保	52
(1)	保安監査の実施	52
(2)	運転士等の資質の保持	53
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	53
(4)	気象情報等の充実	53
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	53
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	53
(7)	計画運休への取組	53
4	鉄道車両の安全性の確保	53
5	救助・救急活動の充実	54
6	被害者支援の推進	54
第3章	踏切道における交通の安全	55
第1節	踏切事故のない社会を目指して	55
I	踏切事故の状況等	55
1	踏切事故の状況	55
2	近年の踏切事故の特徴	55
II	第12次計画における目標	55
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	55
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	55
II	講じようとする施策	56
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、バリアフリー化の促進	56
2	踏切道の統廃合の促進	56
3	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	56
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	56
用例集		58

## 計画の基本理念

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11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昭和47年及び48年の360人と比べて8分の1以下（令和4年45人）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、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、依然として、新たに交通事故被害者等となる方がいる。近年においては、未就学児を始めとするこどもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後をたたない。

次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

これまで実施してきた各種施策を深化させることはもちろんのこと、交通安全の確保に資する先進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、究極的には交通事故のない社会の実現を目指す。

### 【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、府民全ての願いである安全で安心して暮らせることができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお交通事故により、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、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

死者数、重傷者数ともに第11次計画の目標を達成することはできなかったが、道路交通事故による死者数は着実に減少し、昭和47年及び昭和48年の360人と比べて8分の1以下（令和4年45人）となった。しかし、未だ1年間に約50人の尊い命が奪われており、また、鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、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。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではないが、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとともに、改めて交通事故被害者の存在に思いを向け、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければならない。

### 【人優先の交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、こども等の安全を一層確保する必要がある。交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められている。このように「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

### 【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となっており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかなくてはならない。

少子高齢化が進展する本府において、こどもから高齢に至るまで安全に移動ができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係機関・団体等の連携によって構築することを引き続き目指していく。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、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、その成果も踏まえて、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、強力に推進する。

### (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、不断の制度の見直しを行う。また、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、指導の強化を図るものとする。

交通社会に参加する府民一人一人が、自ら安全で安心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。交通事故被害者等の声を府民が直接聞く機会を増やすことも安全意識の向上のために有効である。

さらに、府民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要である。

### (2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、車両等の構造、設備、装置等の安全性を高め、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の措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させる。

### (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、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。

特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として計画的に推進する必要がある。また、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こと等により、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）、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間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。

## 2 これからの5年間（計画期間）における特に注視すべき事項

### (1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育の徹底に取り組む必要がある。

また、人手不足に対応する上で、自動運転技術やMaaS<sup>\*1</sup>（Mobility as a Service）等による交通サービスの高度化やEBPM<sup>\*2</sup>等のデータ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXの推進は、効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

### (2) 増加する外国人運転者等への対応

本府においても、経済の維持・発展の為、外国人材の受け入れが進み、また、観光客も増加する中、在留外国人数及び訪日外国人数は、令和6年末で過去最高を記録している。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に道路交通の分野では、訪日

外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故が近年増加傾向となっている。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、府、市町村、関係機関・団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者等といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組の推進が必要である。

### (3) 先進安全技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故減少への貢献が見られる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進安全技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

### (4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全対策を進めるために、関係機関・団体はもとより、多様な専門分野間で一層柔軟に必要な連携を図っていくことが重要である。

## 3 横断的に重要な事項

### (1) 先進技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、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、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに各種データのオープン化、行政のDX、人工知能の活用を含めた取組を推進する必要がある。

加えて、ICT<sup>\*1</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る必要がある。

### (2) 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、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、「犯罪被害者等基本法<sup>\*2</sup>」（平成16年法律第161号）に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る必要がある。

### (3) 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、地域の関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれの役割を担いつつ、施策を推進するとともに、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、本府が行う交通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<sup>\*3</sup>、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必要がある。

### (4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

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<sup>\*4</sup>を充実・強化することが重要である。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する必要がある。

**(5) EBPM（証拠に基づく政策立案）の推進**

交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

EBPMの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット及びアウトカムとの関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。

# 第1章 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

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。

近年、高齢者人口及び高齢運転免許保有者が増加する中、交通事故死者数の約5割を高齢者が占め、高齢歩行者が犠牲となる交通事故の割合が高い。また、自転車事故の件数が交通事故全体の約2割以上を占め、自転車が第1当事者となる交通事故の割合が増加傾向にあるほか、子どもが被害に遭う交通事故が依然として発生している。次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処し、増加する外国人運転者等への対応や新しいモビリティの安全対策など、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

今後も、交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、府を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての府民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、関係機関・団体等が役割分担しながらその連携を強化し、府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様々な形で参加・協働していくことが有効である。

### 2 歩行者の安全確保

本府では、依然として歩行者が被害となる交通死亡事故が発生しており、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ところ、府、市町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、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、企業等それぞれが役割分担を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

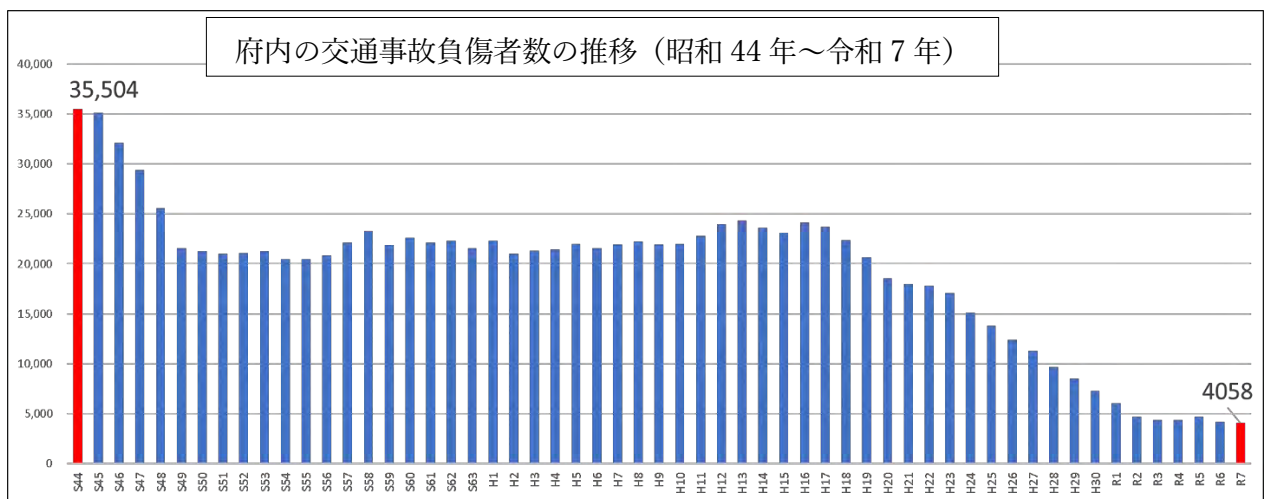
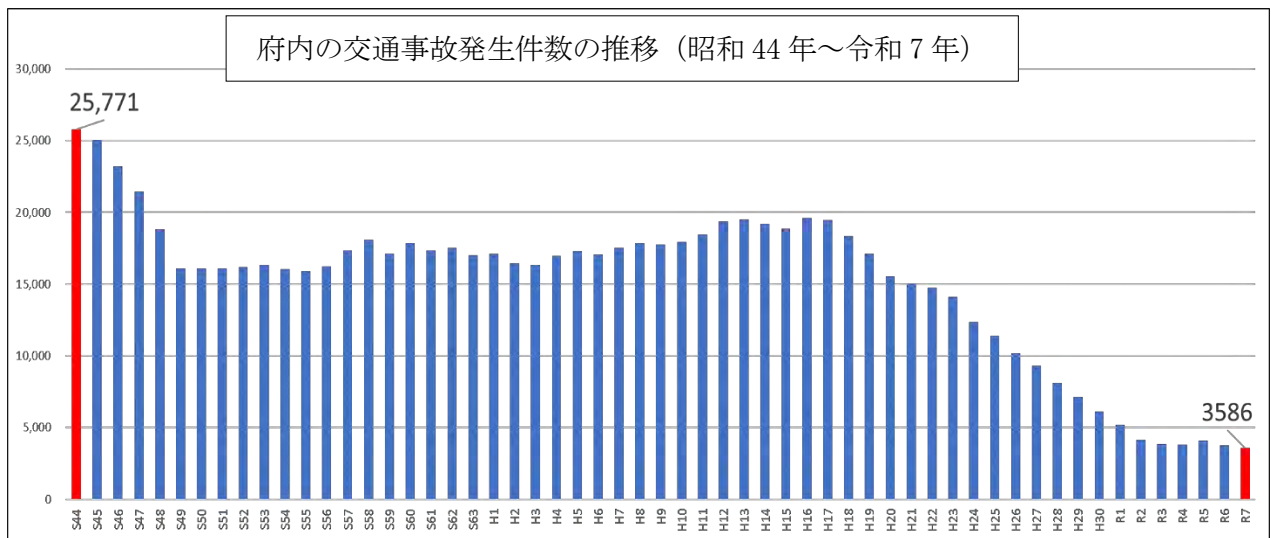
### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

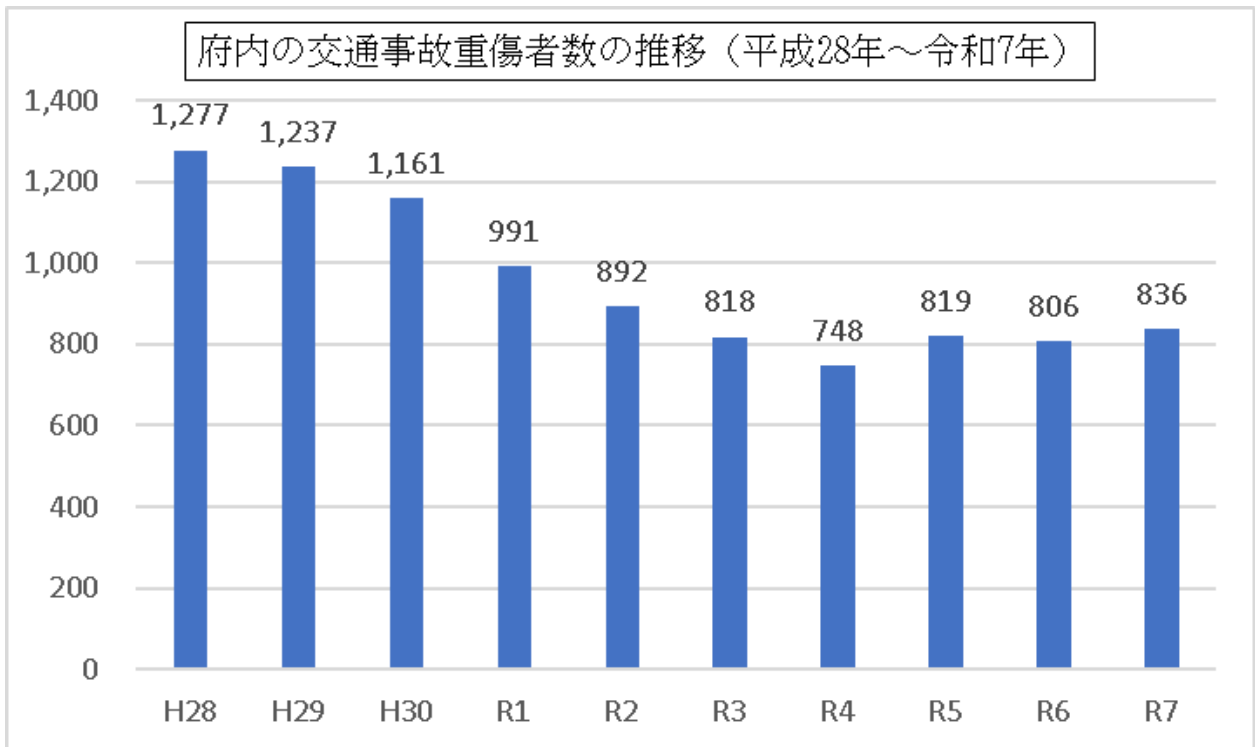
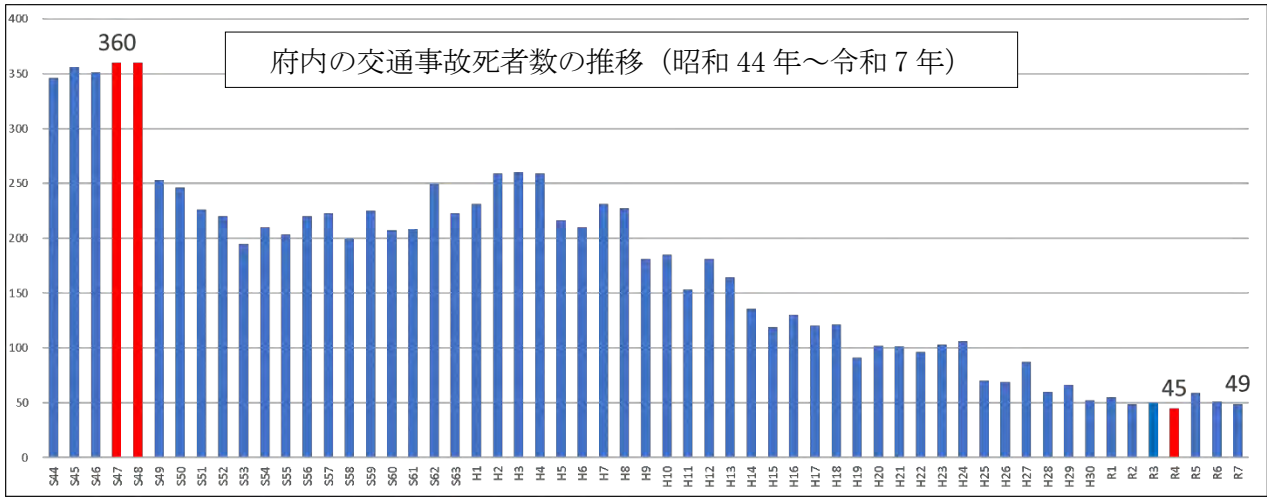
#### 1 道路交通事故の現状

本府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年以降減少し、令和5年に一旦増加したものの令和6年から再び減少に転じ、令和7年の発生件数は3,586件、負傷者数は4,058人と統計記録が残る昭和41年以降最少となった。また、死者数については、令和2年と同じ49人と令和4年の45人に次いで過去2番目に少なくなり、死者数がピーク時の昭和47年及び48年（各360人）の13.6%まで減少した。しかしながら、重傷者数については、836人と令和5年以降増加傾向となっており、第11次計画に掲げた

- ・ 令和7年までに年間の24時間死者数を40人以下
- ・ 令和7年までに年間の重傷数を700人以下

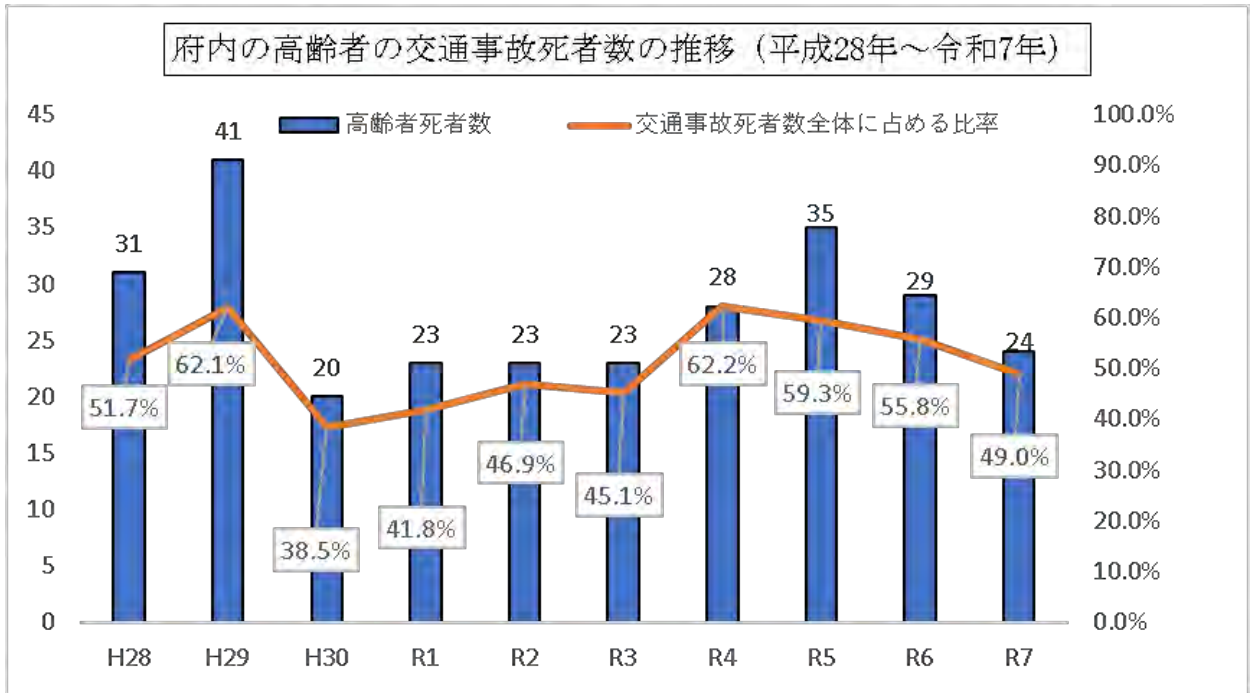
とする目標を達成することはできなかった。



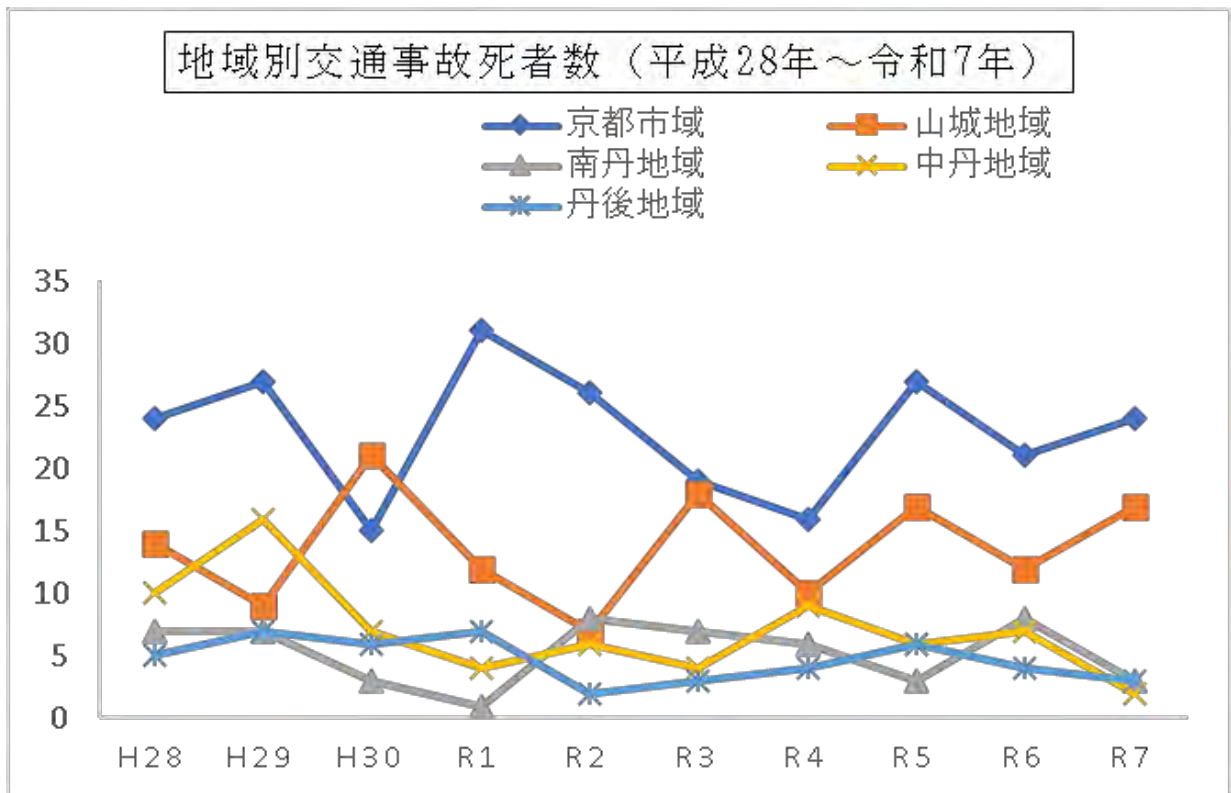


交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

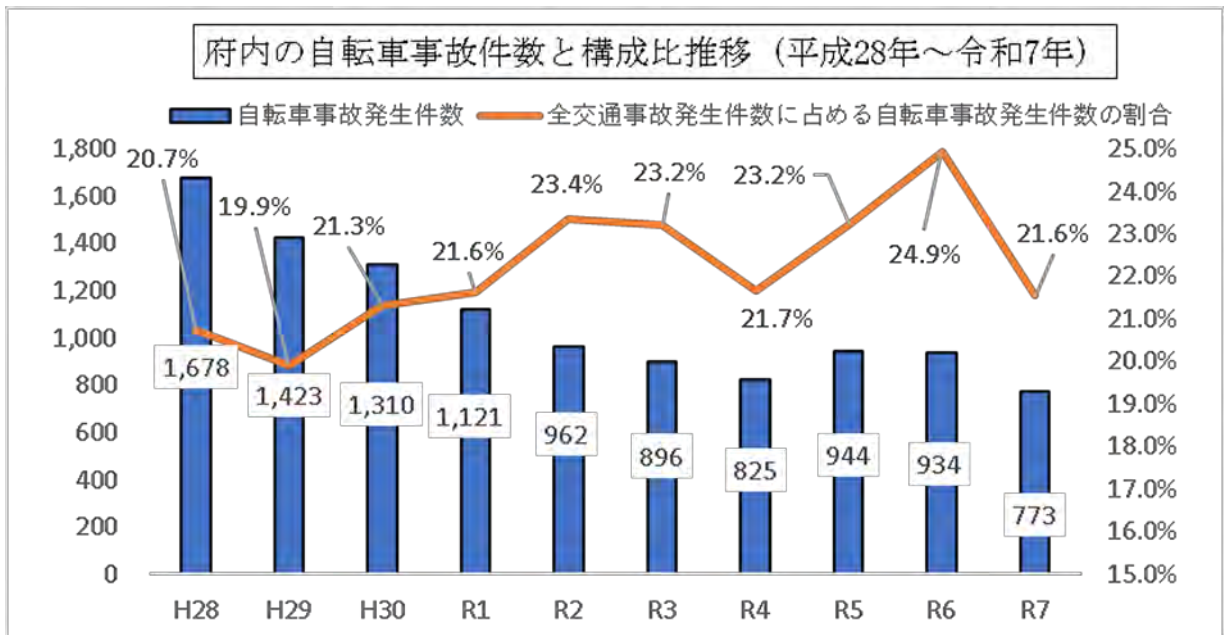
①65歳以上の高齢者の死者数は、平成29年が41人で、死者数全体の62.1%を占める割合であった。その後、平成30年は20人と大きく減少したが、令和5年をピークとして増加に転じている。計画最終年の令和7年の死者数は、令和3年と比較すると1人増加し、死者数全体では49.0%を占めている。



②地域別の交通事故死者数は、京都市域が最も多く、次いで山城地域となっている。また、令和3年と令和7年を比較すると、南丹地域及び中丹地域は半減しているが、京都市域は増加している。山城地域は微減、丹後地域は横ばいの状態である。



③自転車事故の発生件数は、減少傾向で推移しているものの、依然として、交通事故全体の約2割以上を占めている。



## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれる。令和3年から7年にかけては、交通事故死者数等が横ばいで推移している。

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あるが、高齢者人口の更なる増加と全交通事故に占める自転車事故の割合が高いことから、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。

## II 第12次計画における目標

中央交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（令和8年度～令和12年度）では、令和12年までに年間の24時間死者数1,900人以下、重傷者数については20,000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、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、この目標は将来にわたっても変わることはないが、この究極の目標の実現に向けて、まずは、死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、本計画の計画期間における目標の指標として、以下のとおり目標設定することとする。

- ① 令和12年までに年間の24時間死者数を38人以下
- ② 令和12年までに年間の重傷者数を640人以下

【参考】過去の計画における数値目標

○ 24時間死者数

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
第10次	平成28年度～令和2年度	令和2年までに50人以下
第11次	令和3年度～令和7年度	令和7年までに40人以下

○ 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
第10次	平成28年度～令和2年度	令和2年までに8,500人以下

○ 重傷者数

計画	計画期間	数値目標
第11次	令和3年度～令和7年度	令和7年までに700人以下

※ 第11次交通安全基本計画から重傷者数の数値目標に変更されたもの。

### 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

令和7年中の交通事故死者数は49人と、統計開始後の昭和23年以降最少であった令和4年の45人に次いで過去2番目に少なく、発生件数及び負傷者数は、過去最少となったことからすると、第11次計画に基づき推進してきた各種施策には、交通事故防止に一定の効果が認められる。

しかしながら、交通事故死者49人のうち高齢者が24人（49.0%）、歩行中等の死者14人のうち高齢者が9人（64.3%）を占めるなど、依然として高齢者の交通安全対策が課題である。

また、死者数全体に占める二輪車（一般原付を含む）乗車中の交通事故死者は20人（40.8%）と割合が非常に高く、令和5年から増加傾向である。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進し、対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していく。

このような観点から、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被害者等支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

なお、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずる。

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

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、今後も高齢化の一層の進展が予想されることなどから、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。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進し、その推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、本計画の対象となる対策にとどまらないが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間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や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう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を形成する。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。一方で、運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要がある。

また、全国的に高速道路の逆走事案の多くが高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を適切に実施するなどの対策を推進する必要がある。

##### (2) こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生き育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

こどもの交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担うこどもの安全を確保する観点

から、未就学児を中心に、こどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、学校を中心としたスクールゾーン（こどもの交通安全を図るために設定された交通安全対策の重点地域で、小学校等を中心に半径約500メートル程度の通学路に設定）の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。また、こどもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域でこどもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

このほか、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合には、チャイルドシートを使用することを重点的に広報しているところであり、引き続き、こどもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着させる。

### (3) 歩行者の安全確保のための意識変容

令和7年中、交通事故死者数に占める歩行中等の死者の割合が約3割を占めている。また、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとは言えない。特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要である。

人優先の考えの下、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない横断歩道を横断するときは、「止まる、見る、待つ」に加え、運転手に手のひらと顔を向ける「合図」により、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すため、学校・家庭・企業等を通じた交通安全教育等を推進する。

### (4) 二輪車の安全確保

二輪車（一般原付を含む）は、自動車と異なり、わずかな接触でも転倒等により重傷や死亡につながる可能性が高く、交通事故防止府民運動等を通じて、二輪車の安全な運転に関する意識の高揚を図る実践的な交通安全教育を推進する。また、関係機関・団体が連携し、二輪車の事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動や二輪車の事故が多発する路線における取締り等を効果的に推進していく必要がある。

### (5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

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ほか、自転車事故の件数が、交通事故全体の2割以上を占めているほか、自転車が関係する事故において自転車当事者の約8割に交通違反があり、自転車利用者による自転車の交通安全ルールが未だ十分に浸透していないといった実態が認められる。

令和6年には「道路交通法」（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度の適用が開始された。

これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、全ての年齢層へのヘルメット着用の促進、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。さらに通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

加えて、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車

及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用の自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上等交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

#### (6) 外国人の交通安全対策の推進

本府における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加する中、外国人運転者による交通事故も発生している。全国的には、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係府省庁、地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

#### (7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携し安全対策を推進する。

#### (8) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、子ども、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識が府民に深く浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンブプ<sup>※1</sup>の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせ推し進める。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道<sup>\*1</sup>といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を一層強力に推進する。

また、引き続き、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ほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

令和8年9月から生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることから、関係機関・団体が連携して施行に向けた準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車取締り等を推進する。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

#### (9) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通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の更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車のインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転であるが、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

#### (10) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第11次計画での取組により、交通事故の総量を減少させることはできたが、引き続き、ビッグデータや専門家の知見等を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、交通事故について、犯罪防御システムの交通事故分析システムの活用やETC2.0<sup>\*2</sup>から得られたビッグデータ等の詳細な分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

#### (11) 地域が一体となった交通安全対策の推進

本府においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における行政、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。

このため、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態等の事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める必要がある。

さらに、「年間交通安全府民運動京都府実施要綱」（京都府交通対策協議会）の基本方針等の効果的な周知に努め、地域住民の交通安全活動に対する理解を得て、地域住民が市町村、関係機関・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。

なお、府及び市町村は、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、また、交通ボランティアを始め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。そこで、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、当該地域における安全・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。

## 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、府、警察、市町村、西日本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交通事故抑止効果が確認されているものの、交通事故の更なる抑止のため、地域の子どもや高齢者を始めとする歩行者や自転車が多く利用する生活道路における安全対策をより一層推進する。

また、「社会資本整備重点計画法<sup>\*1</sup>」（平成15年法律第20号）に基づき定められる「社会資本整備重点計画<sup>\*2</sup>」（令和8年1月、国土交通省）に即して、警察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調査分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地域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いかすなど、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。

さらに、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を強化する。

このほか、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、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）<sup>\*3</sup>施策を総合的に推進するとともに、ICT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し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、交通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とした高度道路交通システム（ITS）<sup>\*4</sup>の普及等を推進する。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、依然として、生活道路への通過交通の流入等の問題もある。

このため、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、自転車通行空間等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成する。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

車両通行止め等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったが、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

公安委員会は、道路管理者と連携し、交通規制、交通管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。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、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信号機、高度化PICS<sup>\*5</sup>を含めた歩行者等支援情報通信システム、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

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、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を実施する。

また、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン30プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化する。

さらに、交通事故データやE T C 2.0プローブデータ<sup>\*1</sup>等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施する。

また、府・市町村での交通安全対策におけるデータ活用を促進するため、データ活用のマニュアル整備や好事例の周知等を実施する。

このほか、道路標識の必要に応じた大型化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、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。

加えて、ビッグデータの活用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・効率的に対策を実施する。

#### イ 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全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、横断禁止場所における横断防止のための柵等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機、高度化P I C Sや歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン<sup>\*2</sup>、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、障害者用の駐車マス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。

さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。

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<sup>\*3</sup>等の整備を推進し、歩きたくなるような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。

さらに、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。

(4) 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) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心にこ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、「通学路交通安全プログラム<sup>\*4</sup>」等に基づく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、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、保育所等に通う児童・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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード<sup>\*5</sup>等の設置、自転車道、普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、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。

歩道等の整備が困難な地域においては、スクールゾーンの活用や路側帯の設置、カラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全で安心な歩行空間の創出に取り組み、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

さらに、横断歩道の道路標識・標示や路側帯の道路標示など、通学路等に整備した交通安全

施設について、その効用を損なうことなく、通行する児童等の安全を確保するため、適切な維持管理を推進する。

また、高校生が自転車を利用して安全に通学できるよう、高校生に対する京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例<sup>\*1</sup>（平成19年京都府条例第50号）に基づく自転車安全利用推進員の委嘱拡大など、地域の実情に応じて関係機関が連携しながら、安全対策を推進する。

### (3) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）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、一般道路に比べて事故率の低い高規格幹線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、人優先の道路交通を形成する。

### (4) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含めた交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的な交通事故防止対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって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規格幹線道路の利用促進を図る。

#### ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）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）<sup>\*2</sup>」を推進する。

(ア) 本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、交通事故の危険性が高い特定の箇所・区間を学識者等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、事故データを分析し、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交通事故の発生割合の大きい区間やビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、警察と道路管理者が連携して集中的な交通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行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等について、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、最高速度等の交通規制の見直しとともに必要な安全対策を推進するほか、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制等を迅速かつ的確に実施し、交通事故の防止を図る。

#### 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、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通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) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の分離を図る。
- (イ) 一般道路と比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等により交通渋滞の緩和を図り、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、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交通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及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制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と連携を図るマルチモーダル施策<sup>※1</sup>を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、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 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞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) 安全で円滑な自動車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、高機能舗装など必要な対策を実施するとともに、道路構造上、上下方向に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、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を加速する。

逆走や歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等によるこれまでの対策に加え、産学官が連携した新しい技術として、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等を実施するとともに、高速自動車国道等に設置されている道路管理用カメラの画像からAI技術により逆走車両を検知し、カーナビやスマートフォンを通じて、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の開発等を推進する。

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を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

- (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、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消を推進する。
- (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)<sup>※2</sup>及びETC2.0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等の提供を行う等、利用者サービスの向上を推進する。

## キ 道路の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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等による生活道路への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間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<sup>※3</sup>、立体交差化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

- (ウ) 商業系地区等における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、これらの者の交通量や通行の状況に即して幅の広い歩道、自転車道、普通自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (エ) 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<sup>※1</sup>、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (オ) 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、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等、地区内の生活道路の整備を体系的に推進する。

#### ク 交通安全施設等の高度化

- (ク) 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、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推進する。
- (カ) 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）<sup>※2</sup>の整備を推進する。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

### (5) 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法」に基づき、「社会資本整備重点計画」に即して、警察及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と警察が連携して、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進する。

#### 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」・「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、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、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故防止対策を実施する。この

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、信号機の改良、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、信号機の改良、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、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 ITS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等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム（UTMS）<sup>\*1</sup>を推進し、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、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<sup>\*\*2</sup>」、「信号機BOX<sup>\*\*3</sup>」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

「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、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市区町村の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

### (6) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、府・市町村が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。また、令和7年5月に策定された「「交通空白」解消に向けた取組方針2025<sup>\*\*4</sup>」（国土交通省「交通空白」解消本部）に基づき、まずは、集中対策期間（2025年度～2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局等による伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築等、国による総合的な後押しを通じて、府内の「交通空白」の一つ一つの解消に取り組む。

高齢者等の交通事故防止や移動手手段の確保等に資する、自動運転の実現を支援するため、これまでの自動運転サービス等の取組で得られた知見や車両側の開発状況・ニーズを踏まえ、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上等に資するインフラ連携（合流支援・先読み情報等の路車協調システムの基準の策定、走行空間整備に関するガイドラインの策定等）を推進する。

また、地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、Ma a S等による交通サービスの高度化やEBPM等データ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXを推進する。

### (7) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行者空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン<sup>\*\*5</sup>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・安心な歩行者空間を整備する。

### (8) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「京都府無電柱化推進計画<sup>\*\*6</sup>」（令和元年12月）に基づき、関係事業者と連携して無電柱化事業を一層推進する。また、幅員が著しく狭い歩道等や緊急輸送道路上の新設電柱の占用禁止及び既設電柱の占用制限等を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性の確保等の取組により無電柱化を推進する。

### (9) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

一般道路の速度規制については、最高速度規制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の観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を適切に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、警察が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を実施する環境を整備する。

## (10) 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

「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)により定められる「自転車活用推進計画<sup>※1</sup>」(令和8年5月、国土交通省)に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン<sup>※2</sup>」(令和6年6月、国土交通省、警察庁)を踏まえて策定された「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉<sup>※3</sup>」(平成29年3月、京都府道路交通環境安全推進連絡会議)の周知を図るとともに、技術的助言等により、「京都府自転車活用推進計画<sup>※4</sup>」(令和5年12月)に基づく歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の計画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、普通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、沿道状況に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、普通自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施する。

中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進する。

### 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、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(昭和55年法律第87号)に基づく各市町村における自転車等の駐車対策に関する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、利用状況に応じた路外・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 駅周辺等における駐車対策の推進

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、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。

## (11) ITS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、交通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、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VICS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、ETC2.0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

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、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

交通の安全を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ITSの構築を推進する。

具体的には、先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種センサー等を活用し、歩行者や車両へ注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能なシステム等の実現や普及に向けて推進する。

#### エ ETC2.0等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データ等多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

#### オ 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。

### (12) 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、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状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<sup>\*1</sup>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り、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

また、交通の円滑化等に係る施策については、「交通政策基本法<sup>\*2</sup>」(平成25年法律第92号)同法に基づき定められる「交通政策基本計画<sup>\*3</sup>」(令和8年1月、国土交通省)に即して、国、府、市町村、警察、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 公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、府、市町村が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で令和2年11月に施行された「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)等の一部改正により、地域における移動ニーズに対し、市町村等による地域のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげる。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、路線バス等専用通行帯等の設定、ハイグレードバス停<sup>\*4</sup>の整備や、PTPS<sup>\*5</sup>の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、Maasによる交通サービスの高度化やEBPM等データの活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通DXを推進することで利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進する。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道

駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

#### イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

### (13) 安全なバス停留所の整備

安全な歩行空間の確保等の観点から、運輸支局やバス事業者、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、安全上の優先度や地域の実情に応じて、バス停留所の移設の検討とともに、ハード、ソフトの両面から必要な安全対策を推進する。

### (14) 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円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。

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。豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高いネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

さらに災害時による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

#### 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、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保するため、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整備を推進する。

あわせて、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や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

#### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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<sup>※1</sup>」（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、信号機が不要で、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

#### 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及び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、府・市町村管理道路を含めて、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災DXを推進する。

### (15) 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、駐車需要及び地域住民の意見要望を十分に踏まえつつ、より良好な駐車秩序を確立するため、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、個々の時間や場所に配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。

## イ 違法駐車対策の推進

(7) 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<sup>\*1</sup>」によるメリハリを付けた取締りを推進する。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を見直すなど適切に対応する。

(4) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者<sup>\*2</sup>に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。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また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、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、配置適正化と有効利用を推進する。

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。

## エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、府民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

## 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などの自主的な取組の促進、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・啓発活動など、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。

## (16) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する府民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して道路交通情報の充実に図る。

### ア 情報収集・提供態勢の充実

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、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・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、信号情報提供等の路車協調技術を適切に活用できる環境整備を推進する。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

加えて、「ゾーン30プラス」の区域内に進入する通過交通を幹線道路等へ適切に誘導し、生活道路における安全性の向上を図るため、カーナビ事業者等と連携し、カーナビゲーションシステムに「ゾーン30プラス」等の区域の明示や、経路探索で区域内を通り抜ける経路を選定しない仕組みの導入を促進する。

### イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

### 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等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。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備等により、国際化の進展への対応に努める。

#### (17) 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、適正な運用を図るとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

###### (イ) 不法占用物件の排除等

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

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的にを行い、8月の「道路ふれあい月間<sup>\*1</sup>」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用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う交通事故・交通渋滞を防止するため、特に、観光シーズンや年末、年始、年度末の交通事故・交通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

過労運転に伴う交通事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

##### ウ こどもの遊び場等の確保

こどもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園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、こども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、安全・安心確保のための体制を整備しつつ、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、高さ、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・凍結路面対策として、都道府県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には、道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控への呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供する。

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、道路利用者に対して提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

## 2 交通安全思想の普及徹底

我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は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通じ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、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう「交通安全教育指針<sup>\*1</sup>」（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実させる。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化する。

学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、「学校保健安全法」（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行う。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、府民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

また、交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、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いかし、互いに連携をとりながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動が推進されるよう促す。情報発信に当たってはテレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる媒体を活用して常時正確な情報を発信することが重要であり、特にインターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、情報提供者は適切な更新や管理に努める。あわせて、交通安全教育・普及啓発活動に当たる府及び市町村の職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成すること等により、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

このほか、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭においては、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば、正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時のヘルメット着用等について率先して実践するなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深ま

るよう努める。あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図る。

### (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習慣を身に付けさせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。とりわけ、信号機の意味や横断歩道を横断する際の運転者に対する手を上げるなどの明確な意思表示、確実な安全確認の方法など、横断歩道を安全に横断するための方法についての教育を推進する。

保育所等においては、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。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材、ICTを活用した教材を利用したり、親子で実習したりするなど、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、保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、また、保護者自身がチャイルドシートの使用効果と正しい使用方法や自転車に取り付けられた幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合のヘルメット着用の必要性について理解を深めるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

#### 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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等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。

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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等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、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の

予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、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、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、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの歩行者としての心得、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、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、普通免許等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、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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。

このほか、令和8年4月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17歳6箇月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となる。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行う。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもSNS等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

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、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者<sup>\*1</sup>、運行管理者<sup>\*2</sup>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、運行管理者等を法定講習、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、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付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、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・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

#### 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、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的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、府及び市町村は、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、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、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る。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の場面、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全体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、反射材用品等の普及にも努める。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進する。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子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、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、地域の高齢者に影響力のある者を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

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

#### 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スキル及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者につ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

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

### (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知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方方法にとらわれず、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、講師の派遣及び情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー<sup>\*1</sup>、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、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR<sup>\*2</sup>等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育ができるよう努める。このほか、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

### (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

府民一人一人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、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は、時節や交通情勢を反映した事項を重点として具体的に設定するとともに、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、交通事故実態、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。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

さらに、交通安全に対する府民の意識の向上を図り、府民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設

定し、街頭キャンペーンや府及び市町村のホームページ等を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、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 歩行者の安全確保

### (ア) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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るため、広報啓発活動、交通安全教育、交通指導取締り等を推進する。

歩行者に対しては、交通死亡事故の原因として横断歩行者の法令違反（車両直前・直後の横断、信号無視など）の割合が高いことも踏まえ、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遵守及び信号機のない場所で横断するときには「止まる、見る、待つ」に加え、運転者に手のひらと顔を向ける「合図」により、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底する。また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

### (イ) 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、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。

## ウ 自転車の安全利用の推進

### (ア) 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化する。

- 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。
- 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、自転車利用者には歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして自転車損害保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。
- 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。

- 学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、府・市町村によるヘルメットの着用の支援を推進する。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。
- 自転車をういた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。
- 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視性の向上を図る。
- 電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進する。
- 電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進する。
- 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。
- 交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。

#### (イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン<sup>\*1</sup>」を踏まえ、民間事業者や団体、府・市町村、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体(供給側)と、交通安全教育を受けようとする者(需要側)とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る。

#### エ 自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進

##### (ア) 妨害運転(あおり運転)防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転(あおり運転)を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

##### (イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という府民の規範意識の更なる向上を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。

さらに、府・市町村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。

##### (ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故の全国的な増加に鑑み、スマー

トフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。

また、シミュレーターを用いた「ながらスマホ」の体験等を通じた、その危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。

さらに、据置き型のスマートフォンやカーナビゲーションを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図る。

(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ための広報啓発を推進する。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することやバス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、府、市町村、警察、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全ての座席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進する。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、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。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、保育所等、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、効果的な取組を行うため、チャイルドシート使用率の的確な調査を実施するとともに、チャイルドシートの使用を促す好事例を周知する取組を実施する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準(i-Size)に対応したチャイルドシートの普及、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・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、妊婦向けアプリ等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らず幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかりと締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部、胸

部等保護の重要性について理解増進に努める。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図る。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能（DCAS）<sup>\*1</sup>や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信、誤解することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報<sup>\*2</sup>や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る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、自動車製造事業者等の情報の受け手に応じ、適時適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、6キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車がある一定の要件を満たす場合のみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、交差点では信号と一時停止を守り安全確認の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し交通安全教育を強化する。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン<sup>\*3</sup>」に基づく安全対策を推進するとともに、交通事故、交通違反の状況等を踏まえ、ガイドラインの見直しを行う。

さらに、シェアリング事業者に対して、車体に搭載したGPS機能等による歩道走行・逆走等の危険走行の検知等、新たな技術を活用した追加的な対策を講じるよう働き掛けを強化するなど、交通事故・交通違反の状況等を踏まえた更なる実効的な対策について検討を進める。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶるなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配達業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配達業務に使用しようとする場合に 正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン<sup>\*4</sup>」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

カ その他

(ア) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる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。

- 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、府、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、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の

悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

- 通学で自転車を利用する機会が多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。
- 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、府及び市町村は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全ての府民の交通安全気運の高揚を図る。

(イ) その他の啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する府民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の交通事故実態の広報を積極的に行う。
- 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、その主原因となっている交差点関連違反・最高速度違反、飲酒運転等による交通事故実態・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めの点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を意識付ける。

- 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、犯罪防御システムの交通事故分析機能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。
- 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、府民の交通安全に関する意識を高める。

(4) 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うなど、交通安全に関する府民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。加えて、交通指導員及び交通ボランティア等に対する講習等の機会において、地域の見守り活動に関する各地域の実情及び課題を共有するとともに、スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア等、交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

このほか、地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、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。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代に繋いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していく。このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、府、市町村、民間団体、企業等と府民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進するとともに、地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図<sup>※1</sup>」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

### 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、高齢運転者に対しては、運転免許証の更新時における高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査を適切に実施するとともに、受講者等の交通事故を分析し、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく。

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、こどもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

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と自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、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、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

#### (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、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に実際の交通の場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

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、教育内容の充実に努める。

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に努め、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、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、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における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 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 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。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速自動車国道等における逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、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。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

令和4年5月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(オ) 高齢者支援施策の推進

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市町村等が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。

また、関係行政機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、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。

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用するとともに、更なる外国人運転手に対する適正な運転の確保のための取組を進める。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

このほか、今後増加が見込まれる特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

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に対する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<sup>※1</sup>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、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。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

(2) 運転免許業務の改善

府民の立場に立った運転免許業務を行うため、免許更新、学科試験の事前予約システムの活用による運転免許業務のデジタル化を推進し、府民の利便性向上等負担の軽減を図る。さらに、増加する高齢者の免許保有者に対応するため、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。

このほか、運転免許試験場及び京都駅前運転免許更新センターを障害者等が利用する際の設備・資機材の整備に努めるとともに安全運転相談活動の充実を図る。

令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス<sup>\*1</sup>、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図る。

### (3) 自動運転等の安全の確保と支援

#### ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

#### イ 自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進する。

#### ウ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車<sup>\*2</sup>の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

### (4) 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<sup>\*3</sup>（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、令和5年12月から実施されている安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、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、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行う。

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、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映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す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。

### (5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする「事業用自動車総合安全プラン<sup>\*4</sup>」に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

#### 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引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図り、運輸防災マネジメント<sup>\*5</sup>の取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に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 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成28年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、国及び運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を継続的に取り組む。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないように、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、悪質事業者に対する監査を強力に実施していく。

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、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の絶無に向け啓発を続ける。

さらに、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「ながらスマホ」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる妨害運転（あおり運転）といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進する。

#### ウ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の調査研究・普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV）<sup>※1</sup>装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、交通事故の更なる削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、調査研究・普及を促進する。

#### エ 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等、今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

#### オ 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた交通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、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、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、事業用自動車事故調査委員会<sup>※2</sup>における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い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、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

#### キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因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<sup>※3</sup>」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検

査の普及を促進する。

#### ク 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」(昭和22年法律第49号)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厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

多様な輸送ニーズに対応し、安全性の確保を図るため、駅等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である適正化事業実施機関<sup>\*1</sup>を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を図る。

#### ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、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<sup>\*2</sup>」(通称Gマーク制度)を促進する。

また、府、市町村及び民間団体において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所(通称Gマーク認定事業所)の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関<sup>\*3</sup>において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度<sup>\*4</sup>」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

#### コ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメン<sup>\*5</sup>による荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

### (6) 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<sup>\*6</sup>」の周知徹底を図ることにより、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、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転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<sup>\*7</sup>」(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。

### (7) 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

危険物の輸送時の交通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、交通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えい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<sup>\*1</sup>の充実を図る。

#### イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納されたコンテナ貨物の品目、重量、梱包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<sup>\*2</sup>」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者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、大雪、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。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

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情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

## 4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として日々発生し、また高齢運転者による交通事故やこどもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった交通事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、交通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。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、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や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、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、先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

### (1) 安全性の高い自動車の普及促進

運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等が搭載された安全性の高い自動車の普及を促進する。

### (2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。自動運転技術は実装が進んでいる一方で、開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の安全対策及び活用の両方を推進する。また、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解等、自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

### (3) 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

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の検査機器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に実行されるよう努める。

さらに、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<sup>\*1</sup>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も、その実施機関である軽自動車検査協会における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<sup>\*2</sup>」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、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<sup>\*3</sup>、整備管理者研修<sup>\*4</sup>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、車両不具合による交通事故については、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<sup>\*5</sup>」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<sup>\*6</sup>について、その的確な運用に努める。

##### (ウ) 自動車特定整備事業<sup>\*7</sup>の適正化及び生産性向上

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、自動車特定整備事業者に対し、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、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上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、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、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、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者<sup>\*8</sup>を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、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、全国では依然としてペーパー車検<sup>\*1</sup>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。

#### (4) 自転車の安全性の確保

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られ、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度<sup>\*\*2</sup>を周知し、適切に運用することが、より重要となっている。また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAAマーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク等）の普及に努め、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。また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、薄暮時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

### 5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策を通じ、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・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、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ほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって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。

#### (1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、こども、高齢者、障害者の保護の観点から歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、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交通指導取締りを推進する。

また、全国的に「ながらスマホ」による死亡・重傷事故の発生が増加傾向であることから実態に即した交通指導取締りを推進する。

特に常習的に無免許運転や飲酒運転を行う悪質・危険運転者については、府民から広く情報を求め、早期に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、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

犯罪防御システムの交通事故分析機能の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その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、取締場所の確保が困難な生活道路や相当数の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、可搬式速度違反自動監視装置の整備拡充を図るなどし、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進する。

また、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備、

交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ<sup>\*1</sup>等のカメラ映像の活用やドローンによる捜査資料の作成を進めるとともに、交通反則切符のデータ端末での作成や反則金納付の電子化の導入を図るなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の調査研究及び整備に努める。

交通事故抑止対策について府民の理解を深めるため、交通事故等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS等を活用して府民に説明し、PDCAサイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、過積載、過労運転等の違反については、自動車の使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うほか、運送事業者やその他の事業者について、その背後責任が明らかとなった場合は、関係省庁との連携の下、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図る。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。

さらに、全国的には外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底する。

#### (ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ<sup>\*2</sup>行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図る。

また、国内外の旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図る。

#### (エ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導啓発を行うとともに、令和8年4月1日から施行された自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行い、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った自転車の利用者に対しては、自転車運転者講習を実施し、自転車の運転による危険を防止する。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する府民の理解の確保に努める。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図る。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ危険性帯有者<sup>\*3</sup>として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処する。

#### (オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化する。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、特定小型原動機付き自転車の運転による危険を防止する。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰

り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働き掛ける。

#### (カ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進する。

#### イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、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、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の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、高速自動車国道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、速度違反自動監視装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

交通指導取締りについては、悪質性・危険性・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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りを強化するとともに、交通事故発生時の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席を対象とした座席ベルト装着義務違反や幼児用補助装置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）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、適正かつ緻密な捜査を推進する。

#### 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

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や3Dレーザースキャナや、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、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。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（暴走族及び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））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。

#### ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

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、暴走族に対する交通指導取締りを推進する。

また、違法行為を敢行する旧車会員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推進し、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を通じ、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。

暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、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。

#### オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

## 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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。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）による応急手当の普及等を推進する。

### (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。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 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の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技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、安全運転管理者及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い事業用自動車運転者に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの使用を含む。）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の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。）等の応急手当について指

導の充実を図る。

#### エ 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、各消防本部において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。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体制<sup>※1</sup>の充実を図る。

#### オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車<sup>※2</sup>、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

#### カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、交通事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

#### キ 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・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

#### ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道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（以下「高速道路株式会社」と総称する。）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、沿線市町村等においても「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、処理すべきものとして、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、関係市町村等と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、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、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、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

#### ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

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交通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、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・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等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）<sup>※3</sup> や先進型事故自動緊急通報装置（AACN）<sup>※4</sup>の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。

### (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体制を確保するための二次救急や複数科にまたがる診察機能を有する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険士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

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制整備を図る。

### (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。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

## 7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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。

また、近年、自転車が加害者になる交通事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、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、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者等支援を積極的に推進する。

また近年、自転車加害者になる事故に関し、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被害者又は加害者となることを十分踏まえ、交通事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者との連携を強化して、協力を得つつ、自転車損害保険等への加入を促進する。

### (1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

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 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

自動車損害賠償責任保険（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）車両による交通事故の被害者への救済の観点から、引き続き政府の自動車損害賠償保障事業<sup>\*1</sup>の適正な運用を図る。

#### 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）の重要性等について、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。

また、ペダル付き電動バイクや特定小型原動機付自転車など新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のために周知徹底を図る。

#### ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（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が、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

### (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。

(7) 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、相談員の能力向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、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) 交通事故被害者等支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

本府が実施する「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（ナスバ）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、（公財）交通遺児等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支援の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通事故被害者等に対して必要な支援や課題等を発信するシンポジウムの開催や交通事故被害者等の自助グループの活動の促進に資する施策を推進する。

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、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらには、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、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き等を配布し、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、交通死亡事故等の被害者等から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、重大・悪質な交通事故事件等については、警察本部の交通捜査担当課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進する。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官等が、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。

#### ウ 公共交通事故被害者等への支援

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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、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（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

#### エ 交通事故被害者等支援に関する情報発信

関係機関は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、あらゆる機会を通じて、積極的に当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する府民の理解の増進に努める。

## 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療法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調査研究の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の三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、三要素それぞれの関連分野における協力の下、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。

このため、道路交通の安全に関する調査研究の推進を図るとともに、交通死亡事故のみならず交通重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

### (1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化・多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ICTの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における調査研究を推進する。特に、以下の事項について調査研究を行う。

#### ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移や変化する交通事情に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進する。

#### イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

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、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

#### ウ その他の研究の推進

##### (ア) 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。あわせて、交通事故に係る各種統計・データについて、EBPMの更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

##### (イ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

交通事故被害者等を始め、地方公共団体や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

### (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、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細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の上、情報を共有するとともに、人、車両及び道路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、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報や成果を広く一般に提供することにより、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献する。

## 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する事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約8割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 鉄道の運転事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和7年は17件（速報値）であった。

※京都府内における鉄道の運転事故の状況図（過去5年）

年	発生件数	死者数	負傷者数
令和3年	17	6	6
令和4年	18	8	1
令和5年	30	11	11
令和6年	20	7	5
令和7年（速報値）	17	7	7
計	102	39	30

##### 2 近年の鉄道運転事故の特徴

令和3年から7年の鉄道運転事故の特徴としては、鉄道人身障害事故は約4割、踏切障害事故は約4割を占めており、両方で鉄道運転事故件数全体の約8割を占めている。

また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故が全てを占めている。鉄道人身障害事故のうち、ホーム等における鉄道人身障害事故については、令和7年は4件（速報値）である。

#### II 第12次計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道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、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は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。

こうした状況を踏まえ、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に推進することにより、列車の運転による乗客の死者数ゼロを継続すること、及び鉄道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

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、第11次までの交通安全計画に基づく施策には、鉄道の運転事故の防止に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、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約8割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

## 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の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などして技術力の向上についても推進する。

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。切迫する首都直下地震・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、視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図る。

#### (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自動列車停止装置(A T S)<sup>\*1</sup>等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置<sup>\*2</sup>等について、法令により整備の期限が定められたもの<sup>\*3</sup>の整備については完了したが、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

鉄道運転事故の約8割を占める鉄道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の実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0(ゼロ)運動、訪日外国人向けの多言語ポスター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、運転士等の資質の保持、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

鉄道事業者に対して、計画的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、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で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などして、保安監査の充実を図る。

#### (2) 運転士等の資質の保持

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、乗務員の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。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより、事故等の再発防止に活用する。

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、大雪、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利活用促進に努める。

#### (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、大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者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。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

#### (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引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

#### (7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生じるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

### 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備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保険所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していく。

## 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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、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（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。

引き続き、関係者からの助言を受けながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

# 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4割を占め、また、改良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

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）は、長期的には減少傾向にあり、令和7年の発生件数は6件（速報値）、死傷者数は5人（速報値）となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状にある。

#### 2 近年の踏切事故の特徴

令和3年から7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、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている。
- ②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている。
- ③原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。
- ④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6割を占めている。

こと等が挙げられる。

### II 第12次計画における目標

#### ○ 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11次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。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがある。そのため、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、これらの対策が、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することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策バリアフリー化等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、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、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、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、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」<sup>\*1</sup>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、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、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<sup>※1</sup>等より、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、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化に資する場合には踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係省庁が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。

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とが錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、交通事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

さらに、平成27年10月の「高齢者等による踏切事故防止対策検討会」の取りまとめ及び令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

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。

### 2 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、迂回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道等、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。

### 3 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とともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

また、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。

さらに、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や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

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

### 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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ<sup>※2</sup>」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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

号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

さらに、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。また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

## 用 例 集

頁	※番号	用 例	解 説
2	1	M a a S	スマホアプリ又はWeb サービスにより、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AI オンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療、福祉等）も組み合わせることが可能なサービス。Mobility as a Service の略
	2	E B P M	証拠に基づく政策立案。Evidence-Based Policy Making の略
3	1	I C T	情報通信技術。Information and Communication Technology の略
	2	犯罪被害者等基本法	犯罪被害者等（犯罪やこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為の被害者及びその家族又は遺族）のための施策を総合的かつ計画的に推進することによって、犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とした法律。基本理念として、犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有することなどを定めている。
	3	交通安全総点検	第6次交通安全基本計画以降、交通の安全に関する地域住民等の主体的活動の一つとして明記されており、警察、道路管理者、地域住民や小学生など様々な道路利用者の参画を得て、実際に道路を歩き、通行の障害となっている歩道の段差や不法駐輪の状況などを点検し、必要に応じて改善措置を行っていく事業。
	4	運輸安全マネジメント評価	国土交通省が運輸事業者の安全管理体制の実施状況を確認するために行う評価のこと。運輸事業者には、自主的かつ積極的に輸送の安全の仕組みを推進し、構築した安全管理体制をP D C Aサイクルにより継続的に改善し、安全性の向上が求められているが、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に資するため、取組状況の評価と改善に向けた助言を行うもの。
13	1	ハンプ	車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）をいう。
14	1	スムーズ横断歩道	車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物をいう。
	2	E T C 2.0	これまでの E T C（高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪車に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、② I Cの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、I T S 推進に大きく寄与するシステム。 ※ I T Sについては、後記 15 の 4 参照
15	1	社会資本整備重点計画法	社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画の策定等の措置を講ずることにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発を図り、もって国民経済の健全な発展及び国民生活の安定と向上に寄与するための法律。
	2	社会資本整備重点計画	道路、交通安全施設等の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。
	3	交通需要マネジメント（TDM）	道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法。Transportation Demand Management の略
	4	高度道路交通システム（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、交通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 の略
	5	高度化P I C S	歩行者等支援情報通信システムのことで、従来のシステムを高度化し、Bluetooth を活用して、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの。 Pedestrian Information and Communication Systems の略

頁	※番号	用 例	解 説
16	1	E T C 2.0 プローブデータ	E T C 2.0 車載器から取得される車両の位置・速度・走行履歴・挙動などの詳細な走行データを、I T S スポット通過時などに道路管理者側へ送信・蓄積したデータであり、渋滞把握や事故対策等に活用されている。
	2	エスコートゾーン	視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を横断できるように、横断歩道の中央部に点状の突起をつけたラインを設置したもの。
	3	交通広場	主に歩行者やバス、タクシーなどの交通を円滑に処理するために、道路と鉄道、港湾、空港などを接続して設けられる広場。
	4	通学路交通安全プログラム	平成 24 年 4 月に、登下校中の児童等が死傷する交通事故が連続して発生したことを受け、通学路の緊急合同点検及び点検結果に基づく対策が実施されたが、この対策の実施後も、地方自治体が各地域において定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進し、通学路の安全対策を着実かつ効果的に実施するために策定されたプログラム。
	5	ライジングボラード	車の進入を抑止し、特定のグループの車のみの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路中央に設置されたポールを下降させることにより通行が可能となる仕組み。
17	1	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は全国で初めて制定。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で、自転車同乗未就学児のヘルメット着用義務化している。また、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。
	2	事故ゼロプラン (事故危険区間重点解消作戦)	国土交通省が進める取り組みで、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、重点的に対策を行うもの
18	1	マルチモーダル施策	良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策。
	2	道路交通情報通信システム (V I C S)	光ビーコン等を用いて交通渋滞、交通事故、交通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 の略
	3	交差点のコンパクト化	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などにより、交差点の面積を小さくするもの。
19	1	ペDESTリアンデッキ	歩行者を保護するために車道と分離し、高架で設置された歩行者用通路
	2	キロポスト (地点標)	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
20	1	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のこと。 Universal Traffic Management Systems の略
	2	標識BOX	警察庁、都道府県警察、道路管理者 (国土交通省、都道府県等) が、はがきやインターネット等により、道路利用者から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。
	3	信号機BOX	警察庁、都道府県警察、道路管理者 (国土交通省、都道府県等) が、はがきやインターネット等により、道路利用者から信号機に関する意見を受け付けるもの。
	4	「交通空白」解消に向けた取組方針 2025	国土交通省が 2025 年度から 3 年間で「交通空白解消・集中対策期間」と位置づけ、全国で約 2,500 箇所を超える交通空白地域の解消を目指すための総合的な計画。
	5	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都市や生活環境をデザインする考え方。
	6	京都府無電柱化推進計画	平成 28 年に、無電柱化の推進に関する法律が公布・施行されたことに伴い、京都府が京都府管理道路において、無電柱化を総合的・計画的に推進することを目的に、優先的に無電柱化する道路や無電柱化推進に向けた施策等を定めた計画。

頁	※番号	用 例	解 説
21	1	自転車活用推進計画	自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの課題に対応するため、交通の安全を確保しつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資する「自転車活用推進法」の基本理念に加え、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るために国が策定した自転車活用の推進に関して基本となる計画。
	2	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	道路空間における自転車の安全で快適な利用環境を促進するために、国土交通省が策定した指針。
	3	京都府自転車道等整備ガイドライン<案>	国土交通省と警察庁が、自転車ネットワーク形成の進め方、自転車通行空間の設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組について示した、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じることを基本としつつ、このガイドラインを補足するために、京都府独自で定めた事項が示されたガイドライン。
	4	京都府自転車活用推進計画	行政、事業者、府民等の関係者が連携・協力して、ソフト・ハード両面から、自転車の活用による地域活性化等に向けた取組みを総合的・計画的に推進するための指針となることを目的に、自転車活用推進法第10条に基づき策定された計画。
22	1	パークアンドライド	都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑を緩和するため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道・バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム。
	2	交通政策基本法	豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通に関する課題に対し、政府が一丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進するための法律。
	3	交通政策基本計画	国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と国の発展を支えることができる交通体系を構築していくことを目的に、交通政策基本法第15条第1項に基づき策定された計画。
	4	ハイグレードバス停	バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器（バスロケーションシステム）や上屋、ベンチ等を整備したもの。
	5	PTPS	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。Public Transportation Priority Systems の略
23	1	災害対策基本法	災害時に国土と国民の生命、身体、財産を保護するため、防災に関する基本理念を定め、国、地方公共団体、その他の公共機関、住民それぞれの役割と責任を明確にする法律で災害の予防から応急対策、復旧に至るまで、総合的かつ計画的な防災行政の整備・推進を目的としている。
24	1	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、従来以上に違反実態等に即し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	車両の使用者	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。
25	1	道路ふれあい月間	国土交通省が、毎年8月を「道路ふれあい月間」としており、道路を利用する人々に、道路とふれあい、道路の役割や重要性を改めて認識してもらい、道路を常に広く、美しく、安全に利用してもらうため、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等の各種活動を特に推進するための活動期間。
26	1	交通安全教育指針	道路交通法第108条の28に基づき、国家公安委員会が作成する交通安全教育に関する指針。
28	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、事業所ごとに選任される者。

頁	※番号	用 例	解 説
28	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。
30	1	情報リテラシー	情報（information）と識字（literacy）を合わせた言葉で、情報を自己の目的に適合するように使用できる能力のこと。
	2	VR	「人工現実感」や「仮想現実」のこと。Virtual Reality の略
32	1	自転車の交通安全教育ガイドライン	ライフステージに応じた自転車の交通安全教育の充実を図るため、ライフステージごとの教育目標や教育内容、各教育主体の教育内容や教育方法の例等を取りまとめたガイドライン。
34	1	縦・横方向の運行補助機能（DCAS）	レベル2 運転支援機能に相当する縦方向及び横方向を持続的に制御する機能。一般道における車線変更や交差点の右左折の支援機能、システムからの提案を承認することで作動する車線変更の支援機能等に対応する。 Driver Control Assistance System の略
	2	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、国土交通省、有識者、自動車事故対策機構からなる自動車アセスメント評価検討会が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、自動車使用者に定期的に提供する情報のこと。
	3	特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン	特定小型原動機付自転車の適正かつ安全な利用のために、関係事業者が最低限遵守すべき事項、可能な限り実施することが望ましい事項等を示すガイドライン。 （令和5年3月 パーソナルモビリティ安全利用官民協議会策定）
	4	自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン	ペダル付き電動バイク等の電動モビリティに関連する交通事故抑止のために、各事業者が最低限遵守すべき事項、可能な限り実施することが望ましい事項等を示すものであり、各事業者は、ガイドラインに準拠した自主ルールを策定し、可及的速やかにそれぞれ必要な交通安全対策を講ずるものと示すガイドライン。 （令和6年11月 パーソナルモビリティ安全利用官民協議会策定）
35	1	ヒヤリ地図	国、地方自治体等が実施しており、交通事故には至らないまでも、「ヒヤリ」、「ハッ」とした危険事象を地図上に表現したもの。ヒヤリ地図作成の経過の中で交通安全意識を高め、もって交通事故防止を図る施策。
37	1	自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断	運転者の運転特性を科学的に測定し、交通事故防止に役立つアドバイスを提供するもの。
38	1	住所変更ワンストップサービス	マイナ免許証を保有している方が、市区町村に住所や氏名、生年月日などの変更を届け出た際に、運転免許証の情報を自動的に更新するサービス。
	2	遠隔操作型小型車	宅配ロボットや警備ロボットなど、遠隔操作（自動運転技術を含む）によって歩道や車道の一部を自律走行する低速小型車両のこと。
	3	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者。自動車定員数に関わらず20台以上の自動車を保有する場合に20台ごとに1名選任される。
	4	事業用自動車総合安全プラン	世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の「安全トライアングル」により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、国土交通省が策定する事業用自動車の安全プラン。交通事故死者数など交通事故削減目標を定めている。
	5	運輸防災マネジメント	運輸事業者の自然災害への状況に応じた的確で柔軟な対応力の向上を図り、自然災害時における輸送の安全確保を推進するための取組。国土交通省が評価を行う。
39	1	先進安全自動車（ASV）	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を搭載した自動車のこと。Advanced Safety Vehicle の略
	2	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、構造的問題の解明や客観的な事故防止のため、平成26年6月、大学教授、弁護士等の各分野の専門家から構成され設置された委員会。

頁	※番号	用 例	解 説
39	3	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、健康起因事故の防止に資するマニュアル。
40	1	適正化事業実施機関	民法第34条に基づき法人で、国土交通大臣が指定する。違法行為を行っている事業者への指導などの適正化事業を適正かつ確実に行える法人として公益社団法人全日本トラック協会が指定されている。
	2	貨物自動車運送事業安全性評価事業	国土交通省が推進する「安全性優良事業所」の認定制度で、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當に評価・認定し、公表する事業。 (通称：Gマーク制度)
	3	貸切バス事業者安全性評価認定実施機関	公益社団法人日本バス協会。平成20年9月に設置された国土交通省、学識経験者等をメンバーとする「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」がまとめた貸し切りバス事業者の安全性や安全に対する取組状況を評価、公表する機関。
	4	貸切バス事業者安全性評価認定制度	日本バス協会が貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的とする制度。 実施主体である日本バス協会に平成21年11月「貸切バス事業者の安全性評価・認定制度における詳細設計検討委員会」が設置され、制度の詳細設計が行われた。
	5	トラック・物流Gメン	国土交通省が設置した、物流業界の取引適正化を目指す専門監視部隊のことで、貨物自動車運送事業法付則に基づき、荷主等への働きかけ等を実施する。
	6	交通労働災害防止のためのガイドライン	労働安全衛生関係法令、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準等とあいまって、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ることを目的とした厚生労働省が示すガイドライン。
	7	自動車運転者の労働時間等の改善のための基準	自動車運転者であって、主として四輪以上の自動車の運転の業務に従事する者の労働時間等の改善や労働条件の向上を図ることを目的として厚生労働省が定めた基準。労働時間、時間外・休日労働、拘束時間、運転時間等の基準が定められている。
41	1	危険物災害等情報支援システム	危険物等に係る災害が発生した際に、災害現場で消防隊が必要とする情報を迅速かつ効果的に提供するため、消防庁が運用している防災情報システムの上にデータベースを構築したシステム。
	2	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に策定したガイドライン。
42	1	指定自動車整備事業制度	指定自動車整備事業者とは、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行った結果、保安基準の適合性を証明し、保安基準適合証の交付ができる事業者をいい、この保安基準適合証の提出がある場合には、継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できることとなっている。 指定自動車整備事業の指定は、自動車分解整備事業の認証を受けており、また、優良自動車整備事業者認定規則で定める設備、技術及び管理組織を有するほか、指定自動車整備事業規則で定める自動車の検査の設備を有し、かつ、自動車検査員を選任している事業場について指定を受けることができる。指定自動車整備事業者になるためには、地方運輸局長の指定を受けることが必要である。
	2	自動車点検整備推進運動	国土交通省、自動車関係31団体で構成する「自動車点検整備推進協議会」及び自動車関係15団体で構成する「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」が中心となって、内閣府、警察庁、環境省の後援並びに独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会、独立行政法人自動車事故対策機構の協力の下に、点検・整備の重要性を自動車ユーザーに対して周知を図るため、9月、10月（沖縄は8月、9月）を強化月間として、全国的に展開する運動。

頁	※番号	用 例	解 説
42	3	自動車運送事業者監査	自動車運送事業者の法令遵守を徹底させる観点から、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づき、全国9運輸局及び52運輸支局が事業者へ立ち入り、統一の方針により実施される監査。
	4	整備管理者研修	地方運輸局長が行う選任前研修（実務経験をもとに整備管理者になるための研修）と選任後研修（運送事業者で選任されている整備管理者が2年度ごとに受講する研修）の総称。
	5	不正改造車を排除する運動	国土交通省及び自動車関係33団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省及び環境省の後援並びに独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会の協力の下、自動車の安全確保、公害防止を図るための対策の一環として、毎年強化月間を設定して全国的に展開している運動。
	6	不正改造車両に対する整備命令制度	道路運送車両法第54条により、地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを命ずる制度。
	7	自動車特定整備事業	国土交通省が定める自動車特定整備制度により、これまでの自動車整備制度に加え、エンジンやブレーキなどを取り外して行う「分解整備」から、その範囲を取り外しを伴わなくとも装置の作動に影響を及ぼす整備又は改造等（電子制御装置整備）に拡大するとともに、対象装置として、自動運転レベル3以上の自動運転を行う自動車に搭載される「自動運行装置」を追加し、令和2年4月からその名称を「特定整備」に改められた事業。
	8	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、自動車分解整備事業において分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理する者であり、地方運輸局に届出し受理された者。
43	1	ペーパー車検	自動車検査証の有効期間更新のための点検・整備及び検査を全く実施していない自動車に保安基準適合証を交付する行為。
	2	電動アシスト自転車及び普通自転車の型式認定制度	道路交通法令の基準に適合した「電動アシスト自転車」であることを国家公安委員会（警察庁）が認定する制度。
44	1	ウェアラブルカメラ	身体などに装着してハンズフリーで撮影できる小型カメラの総称。
	2	白タク・白トラ	自家用の白ナンバーで、有償の運送行為を行うこと。
	3	危険性帯有者	運転免許を保有しているものの、車の運転によって道路交通に著しい危険を生じさせる恐れがある者のこと。（道路交通法第103条第1項第8号に規定）
47	1	メディカルコントロール体制	医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を保証する仕組み。具体的には、消防機関と医療機関との連携によって、①医学的根拠に基づく地域の特性に応じた各種プロトコルを作成し、②救急隊が救急現場等から常時、迅速に医師に指示・指導・助言を要請することができ、③実施した救急活動について医師により医学的・客観的な事後検証が行われるとともに、その結果がフィードバックされ、④再教育等が行われる体制をいう。
	2	高規格救急自動車	救急救命士の資格を有する救急隊員が乗車し、傷病者に対して、救急業務を実施するための車両。救急救命士等が救急現場から医療機関に引き継ぐまでの間に必要な救急救命処置を始め、様々な応急処置を実施するための救急器材が積載されている。
	3	緊急通報システム（HELP）	自動車乗車中の交通事故や緊急事態の発生時に自動又は手動により自動車（携帯）電話等のネットワークを通じて専用の受付センターに状況が伝送され、パトカー等の手配を行うシステムのこと。 Help system for Emergency Lifesaving and Public safety の略

頁	※番号	用 例	解 説
47	4	先進型事故自動緊急通報装置（AACN）	エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際に、自動的にコールセンターへ通報するシステムであるACNを発展させたもので、自動的に通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害の状況を予測することができる情報が含まれる。 Advanced Automatic Collision Notification の略
48	1	政府の自動車損害賠償保障事業	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政府の事業。
52	1	速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）	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のこと。Automatic Train Stop の略
	2	運転状況記録装置	運転中の映像を記録しておき、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や、列車の速度、時間及び制御設備の操作状況を記録する装置。
	3	法令により整備の期限が定められたもの	1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100キロメートル毎時を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について、平成18年から10年以内に整備するよう義務付けられたもの
56	1	連続立体交差化	鉄道の一定区間を高架化または地下化し、多数の踏切道の除却及び道路の立体交差化を一挙に実現する。
	2	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今後の対策、方針等をカルテとしてとりまとめ、公表しているもの。

## 包括外部監査結果に基づく措置状況について

令和 8 年 7 月 2 日

知事直轄組織（職員長）  
 危機管理部  
 総務部  
 総合政策環境部  
 文化生活部  
 健康福祉部  
 商工労働観光部  
 農林水産部  
 建設交通部  
 教育庁（指導部）  
 警察本部（総務部・交通部）

包括外部監査結果に基づき、既に講じた措置の概要について、下記のとおり御報告いたします。（詳細については、別紙のとおり）

なお、本件につきましては、地方自治法の規定により、監査委員から公表されることとなります。

記

## ■ 包括外部監査結果に基づく措置状況（主なものを抜粋）

年度	監査テーマ及び指摘事項	措置の内容
R6	<p><b>【府有財産（不動産）の最適配置と有効活用について】</b></p> <p>○地方職員共済組合所有地を京都府が取得することの検討（旧平安会館職員宿舎用地）</p> <p>旧平安会館職員宿舎用地は、京都府が所有する 1,024.17 m<sup>2</sup>の土地であり、地方職員共済組合に対して無償貸与されている。地方職員共済組合は、無償貸与された本件土地に職員宿舎を、所有する 5,100.06 m<sup>2</sup>の土地に平安ホテルを建設し、両者を一体的に運営してきたが、令和 5 年 3 月に平安ホテルが閉鎖となった。</p> <p>こうした中で、京都府において本件土地の今後の利活用について検討を続けてきたところだが、隣接する平安ホテルの土地と建物の所有者が地方職員共済組合であるため、本件土地の活用方法を考えるに際しては、平安ホテルの土地と一体的に検討するか否かで方向性が変わってくる。</p> <p>平安ホテルに関しては、令和 3 年度に地方職員共済組合京都府支部が平安ホテル経営継続の可否を主旨とした「あり方検討会」を開催しており、その中で「売却での資金確保は簡単であるが、京都市内でこれだけの土地の物件が出ることは極めてまれである。公的団体しか維持管理ができない土地であり、地方職員共済組合として求められる売主責任を意識し、所有権を留保し周囲の環境を含め資産価値の向上に繋がるような方策を検討されたい」との発言が記録されている。</p> <p>また、文化的な面から見て、世界的に有名な日本庭園の存在を維持・存続することは大きな意味を持つものであり、経済的な価値と法的な制約から見ても、本件土地と平安ホテルの土地の一体的な活用を考える方が有益であると考えます。</p> <p>以上のことから、京都府が地方職員共済組合の所有地を取得し、将来的な行政需要に備えることが重要と考えられることから、可能な限り早期に京都府が地方職員共済組合の所有地取得の可否を検討すべきである。</p>	<p>（職員総務課）</p> <p>地方職員共済組合の所有地の取得の可否にあたっては、隣接する府有地との一体的な活用に向け、将来的な行政需要への備えに加え、敷地内の日本庭園を維持・保全した上でのニーズを把握するなど、検討を進めてきた結果、京都府として令和 8 年 3 月に地方職員共済組合に対して取得の意向を表明した。</p>

年度	監査テーマ及び指摘事項	措置の内容
R5	<p><b>【府民サービスの向上・職員の働き方改革に向けた事務事業のデジタル化推進の現状と課題について】</b></p> <p>○ペーパーレス化普及促進のための環境整備  京都府は、モバイル端末の配付や Office365 の導入等によりテレワーク環境が整備されている。</p> <p>一方で、Web 開催が可能な状況にもかかわらず集合形式で開催する会議や、資料のデータ共有で対応可能な状況で紙資料を配付する会議が全庁的に散見され、電子決裁ではなく、紙決裁が中心となっている部署も認められる。ペーパーレス化の取組が浸透していない状況であると考えられることから、テレワークの推進を図るためにも、打合せスペースへのモニター配備、データ保管フォルダ（共有フォルダ）の容量拡大（上限撤廃）といった ICT 環境の更なる整備を図るとともに、各職員が日々の業務の事務処理フローの見直しを行い、ペーパーレス会議や電子決裁を徹底するよう促す取組が必要である。</p>	<p>（人事課、情報政策課）  令和7年度に、データ保管フォルダ（共有フォルダ）の容量を大幅に拡大し、利便性の向上を図るとともに、幹部職員による会議のペーパーレス化や、行財政改善プロジェクトチームから各部局へのデジタルツールの活用を促す通知の発出など、ペーパーレス化や電子決裁を促進する取組を実施した。</p>
R4	<p><b>【府税事務所等のあり方について】</b></p> <p>○自動車税（種別割）の徴収率向上  京都府の自動車税（種別割）の徴収率は、近年上昇傾向にはあるものの、全国最下位の水準から脱却できていない。具体的な原因分析はなされておらず、例えば、車検証の有効期間を過ぎてなお滞納しているのか等の傾向と原因を京都地方税機構との協力によって調査し、徴収率改善に向けた原因別の対応が必要である。</p>	<p>（税務課）  京都府における自動車税の滞納者は、車検証の更新時に納付する例と、様々な事情により有効期限を過ぎてなお滞納している例の、大きく二つに分類される。</p> <p>前者については、納期限が毎年5月末であり、車検証の更新時ではない旨の啓発活動を従前より実施しており、今後も継続的に実施していくこととしている。</p> <p>後者については、滞納者ごとに様々な事情があるが、経済的事情等がある場合には、滞納者の状況に応じて分納の申し出を認めるなどの対応を行ってきた。</p> <p>他方、令和5年度に徴収率の高い府県に対してヒアリングを実施したところ、分納について期間や回数などに関し、京都府よりも厳格な運用がなされていることが確認された。このため、京都府においても早期の完納となるよう見直しを行った。</p> <p>加えて、監査指摘を踏まえ、京都地方税機構に自動車税の滞納整理のみを所管する課を新設し、重点的に原因分析とその対応に取組める体制を構築した。</p> <p>こうした取組を京都地方税機構と連携して実施した結果、令和6年度の徴収率は、前年度から0.1ポイント上昇した。</p>

## 令和6年度包括外部監査の結果に基づき講じた措置状況

- 第1 包括外部監査テーマ  
府有財産（不動産）の最適配置と有効活用について
- 第2 包括外部監査の結果に基づく措置  
次のとおり

## (2) 意見

監 査 の 結 果	対 応 の 内 容
<p>13 事業の必要性と施設の有効活用の検討（京都府動物愛護センター支所）</p> <p>京都府動物愛護センター支所は、前面が国道9号線、周囲は府立大学演習林用地に囲まれ、近隣にその他施設が存在しない場所に立地している。JR京都駅から京阪京都交通バス JR 亀岡駅行・「老ノ坂峠」まで約50分、下車後徒歩10分かかる場所にあり、交通の便は悪い。</p> <p>京都府域において、犬猫の殺処分施設は京都府動物愛護センター支所しかなく、犬猫の殺処分場所の確保は、動物を殺処分するという点で地域住民の理解が必要な施設であるため、代替場所の地元調整は難しいと考えられる。</p> <p>京都府動物愛護センター支所は昭和63年4月に建築され、築36年となった現在は老朽化が進んでいる状況であることから、今後、更なる施設の老朽化を迎えるまでに、将来的に京都府としての事業の必要性を含めた議論を踏まえ、施設全体の有効活用という観点で、未利用となっているスペース（機械室、操作室）の活用方法について、特殊施設であることを勘案のうえで検討していただきたい。</p> <p>（報告書 122～123 ページ）</p>	<p>（生活衛生課）</p> <p>疾病等の動物を苦痛から解放するなど動物福祉の観点等から、同施設における殺処分の必要性は今後も継続するとともに、本所に動物を搬入するための検疫施設としての一時収容及び多頭飼育崩壊時の収容施設としての必要性が高いと認識しているところ。</p> <p>未利用となっているスペースについては、ケージやペットシート等、災害時のペット用備蓄資材の保管場所として活用しているほか、多頭飼育崩壊などで多量の動物を受け入れる必要がある場合のスペースとして確保しているところであり、引き続き、施設全体の有効活用を図ってまいりたい。</p>

## 京都アリーナ（仮称）整備等事業に係る物価変動について

令和 8 年 7 月  
文化施設政策監

京都アリーナ（仮称）整備等事業に関しまして、建設工事に係る物価変動について御報告いたします。

### 建設工事に係る物価変動

建設工事に係る労務単価や建設資材単価等の上昇に伴うスライド条項の適用により、物価変動による増額が生じたもの。

○物価変動増額

2,086,121,950 円（参考：28,840,240,000 円 → 30,926,361,950 円）

令和8年6月京都府議会定例会

# 文化生活・教育常任委員会報告事項

教育委員会

- 1 包括外部監査結果に基づく措置状況について
- 2 「京都府インクルーシブ教育推進指針～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～」の策定について

# 包括外部監査結果に基づく措置状況について

令和 8 年 7 月 2 日

知事直轄組織（職員長）  
 危機管理部  
 総務部  
 総合政策環境部  
 文化生活部  
 健康福祉部  
 商工労働観光部  
 農林水産部  
 建設交通部  
 教育庁（指導部）  
 警察本部（総務部・交通部）

包括外部監査結果に基づき、既に講じた措置の概要について、下記のとおり御報告いたします。（詳細については、別紙のとおり）

なお、本件につきましては、地方自治法の規定により、監査委員から公表されることとなります。

記

## ■ 包括外部監査結果に基づく措置状況（主なものを抜粋）

年度	監査テーマ及び指摘事項	措置の内容
R6	<p><b>【府有財産（不動産）の最適配置と有効活用について】</b></p> <p>○地方職員共済組合所有地を京都府が取得することの検討（旧平安会館職員宿舎用地）</p> <p>旧平安会館職員宿舎用地は、京都府が所有する 1,024.17 m<sup>2</sup>の土地であり、地方職員共済組合に対して無償貸与されている。地方職員共済組合は、無償貸与された本件土地に職員宿舎を、所有する 5,100.06 m<sup>2</sup>の土地に平安ホテルを建設し、両者を一体的に運営してきたが、令和 5 年 3 月に平安ホテルが閉鎖となった。</p> <p>こうした中で、京都府において本件土地の今後の利活用について検討を続けてきたところだが、隣接する平安ホテルの土地と建物の所有者が地方職員共済組合であるため、本件土地の活用方法を考えるに際しては、平安ホテルの土地と一体的に検討するか否かで方向性が変わってくる。</p> <p>平安ホテルに関しては、令和 3 年度に地方職員共済組合京都府支部が平安ホテル経営継続の可否を主旨とした「あり方検討会」を開催しており、その中で「売却での資金確保は簡単であるが、京都市内でこれだけの土地の物件が出ることは極めてまれである。公的団体しか維持管理ができない土地であり、地方職員共済組合として求められる売主責任を意識し、所有権を留保し周囲の環境を含め資産価値の向上に繋がるような方策を検討されたい」との発言が記録されている。</p> <p>また、文化的な面から見て、世界的に有名な日本庭園の存在を維持・存続することは大きな意味を持つものであり、経済的な価値と法的な制約から見ても、本件土地と平安ホテルの土地の一体的な活用を考える方が有益であると考えます。</p> <p>以上のことから、京都府が地方職員共済組合の所有地を取得し、将来的な行政需要に備えることが重要と考えられることから、可能な限り早期に京都府が地方職員共済組合の所有地取得の可否を検討すべきである。</p>	<p>（職員総務課）</p> <p>地方職員共済組合の所有地の取得の可否にあたっては、隣接する府有地との一体的な活用に向け、将来的な行政需要への備えに加え、敷地内の日本庭園を維持・保全した上でのニーズを把握するなど、検討を進めてきた結果、京都府として令和 8 年 3 月に地方職員共済組合に対して取得の意向を表明した。</p>

年度	監査テーマ及び指摘事項	措置の内容
R5	<p><b>【府民サービスの向上・職員の働き方改革に向けた事務事業のデジタル化推進の現状と課題について】</b></p> <p>○ペーパーレス化普及促進のための環境整備  京都府は、モバイル端末の配付やOffice365の導入等によりテレワーク環境が整備されている。  一方で、Web開催が可能な状況にもかかわらず集合形式で開催する会議や、資料のデータ共有で対応可能な状況で紙資料を配付する会議が全庁的に散見され、電子決裁ではなく、紙決裁が中心となっている部署も認められる。ペーパーレス化の取組が浸透していない状況であると考えられることから、テレワークの推進を図るためにも、打合せスペースへのモニター配備、データ保管フォルダ（共有フォルダ）の容量拡大（上限撤廃）といったICT環境の更なる整備を図るとともに、各職員が日々の業務の事務処理フローの見直しを行い、ペーパーレス会議や電子決裁を徹底するよう促す取組が必要である。</p>	<p>（人事課、情報政策課）  令和7年度に、データ保管フォルダ（共有フォルダ）の容量を大幅に拡大し、利便性の向上を図るとともに、幹部職員による会議のペーパーレス化や、行財政改善プロジェクトチームから各部局へのデジタルツールの活用を促す通知の発出など、ペーパーレス化や電子決裁を促進する取組を実施した。</p>
R4	<p><b>【府税事務所等のあり方について】</b></p> <p>○自動車税（種別割）の徴収率向上  京都府の自動車税（種別割）の徴収率は、近年上昇傾向にはあるものの、全国最下位の水準から脱却できていない。具体的な原因分析はなされておらず、例えば、車検証の有効期間を過ぎてなお滞納しているのか等の傾向と原因を京都地方税機構との協力によって調査し、徴収率改善に向けた原因別の対応が必要である。</p>	<p>（税務課）  京都府における自動車税の滞納者は、車検証の更新時に納付する例と、様々な事情により有効期限を過ぎてなお滞納している例の、大きく二つに分類される。  前者については、納期限が毎年5月末であり、車検証の更新時ではない旨の啓発活動を従前より実施しており、今後も継続的に実施していくこととしている。  後者については、滞納者ごとに様々な事情があるが、経済的事情等がある場合には、滞納者の状況に応じて分納の申し出を認めるなどの対応を行ってきた。  他方、令和5年度に徴収率の高い府県に対してヒアリングを実施したところ、分納について期間や回数などに関し、京都府よりも厳格な運用がなされていることが確認された。このため、京都府においても早期の完納となるよう見直しを行った。  加えて、監査指摘を踏まえ、京都地方税機構に自動車税の滞納整理のみを所管する課を新設し、重点的に原因分析とその対応に取組める体制を構築した。  こうした取組を京都地方税機構と連携して実施した結果、令和6年度の徴収率は、前年度から0.1ポイント上昇した。</p>

## 令和6年度包括外部監査の結果に基づき講じた措置状況

- 第1 包括外部監査テーマ  
府有財産（不動産）の最適配置と有効活用について
- 第2 包括外部監査の結果に基づく措置  
次のとおり  
(2) 意見

監 査 の 結 果	対 応 の 内 容
<p>20 他施設の共有を視野に入れた事業内容・規模の見直し（京都府総合教育センター）</p> <p>京都府総合教育センター本館は、旧郵政省が建設したものであり、相当程度古く（本館は昭和39年、木造の図書館は聞き取りによると昭和31年頃とのこと）、今後当該センター施設をどうするのか検討が必要な状況であるが、具体的な検討がなされていない。同地に建替えをするか、別の施設に移転するかも含めて、あり方を検討していただきたい。</p> <p>当該センター設置時点と異なり、現在は、オンライン研修なども一定程度活用でき、その範囲は今後も拡大が想定される。現時点では、すべての研修室が常時フル稼働している状況ではない（令和5年度の利用実績では、大研修室の利用率は56.0%であるが、35%以下の利用率の研修室・演習室が8室中6室ある。講堂の利用率は28.8%である。）。よって、建替えや別の建物に移転する場合は、同じ規模の施設の必要性について検討が必要と考える。</p> <p>当該センター本館は、3階建てであるが、第1種低層住居専用地域であることから、同地に建替えをする場合は、同じ規模の建物を建てることは不可能であるため、同地において、建替えを図るためにはその点についても考慮する必要がある。</p> <p>また、センター敷地内には一部未整備・未利用の土地があり、車庫も老朽化が進んでいるうえ、現在は倉庫になっている。近鉄丹波橋駅から徒歩圏内であることから、駐車場用地も現在と同様の規模を確保し続ける必要があるかどうかについても、検討が必要である。さらに、利用率を向上させる観点からも、建替えをする場合は、京都府職員研修・研究支援センターなどの同等の機能をもつ府有財産との共有や、京都市との同等の機能を果たす施設との共有も検討の余地がある。</p> <p>なお、京都府総合教育センター条例第2条によると、教育センターの事業として、(1)教育に関する専門的、技術的事項の研究に関すること、(2)教育関係職員の研修に関すること、(3)教育相談に関すること、(4)教育に関する図書及び資料の収集及び活用に関すること、(5)前各号に掲げるもののほか、教育の振興に関し必要な事業が掲げられている。建替え検討を行う場合は、そのうち、特に(3)の教育相談については、現状と同様に研修施設と同じ場所で行うのか、相談事業を行っている他の同等の施設で実施するのかなど、事業実施の場所についても検討を行っていただきたい。</p> <p>(報告書 271～273 ページ)</p>	<p>(学校教育課)</p> <p>当センターは、施設の老朽化や昨今のオンライン研修の拡大、未整備土地等の状況から、他施設との共有等を含め、施設全体の有効活用に向けた検討が必要と認識しており、令和8年5月に京都府総合教育センターの施設等のあり方について検討を行う庁内プロジェクトチームを設置したところ。</p> <p>今後の検討にあたっては知事部局や京都市とも連携し、多角的な観点から調整を進めてまいります。</p>

21 財源確保を視野に入れた施設の有効活用の検討（京都府総合教育センター）

講堂については、法定耐用年数が47年で使用年数が32年であり、昭和56年の新耐震基準を満たしていることから、当面利用可能である。しかし、当該建物は一般への貸し出しは行っておらず、研修室も外部貸し出しの件数はそれほど多くない。交通アクセスが良いことから、特に土日については、文化的な催しなどの利用にニーズがある可能性があることから、一般向けの貸し出しについても検討していただきたい。

（報告書 273 ページ）

（学校教育課）

講堂については耐震基準を満たしてはいるものの施設・設備の老朽化が進んでおり、特に2階トイレについては、敷地内水道管の老朽化や水圧不足等により詰まり等が多発している状況であるとともに、女性用トイレの戸数が少なく、大人数利用の場合は、耐震化未実施の本館トイレも併用する必要があるため、一般開放を行うには課題があると認識しているところ。

加えて、一般開放に向けては、施設面のほか、職員体制の確保、情報機器設備の整備や駐車場管理等の課題もあると認識しており、費用対効果も含め検討してまいりたい。

# 「京都府インクルーシブ教育推進指針～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～」の策定について

令和 8 年 7 月  
教育委員会

## 1 策定の趣旨

共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育を推進するために、すべての学びの場において特別支援教育の視点を持ち、指導及び支援の在り方や取組の方向性を明確にするとともに、学校現場での実現に向けた基本的な考え方の共有を図る。

## 2 指針で目指す目標等

<b>&lt;指針で目指す目標&gt; 共生社会の形成</b>
様々な背景や価値観、多様性を尊重しながら、すべての子どもが共に学び、成長できる教育を推進し、誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合い、人々の多様な在り方を認め合う、全員参加型の社会を形成する
<b>&lt;目標を実現するための方向性&gt; インクルーシブ教育の推進</b>
すべての子どもが可能な限り共に学ぶことを目指し、合理的配慮や基礎的な環境整備を通じて、一人一人の教育的ニーズに応じた学びが保障されるインクルーシブ教育を推進する
<b>&lt;方向性を推進するための仕組み&gt; インクルーシブ教育システムの構築</b>
インクルーシブ教育を推進するため、すべての学びの場において特別支援教育の視点を持ち、教育制度、支援体制、合理的配慮、基礎的環境整備などを整える仕組みを構築する
<b>&lt;インクルーシブ教育を実現していくための基盤&gt; 特別支援教育の推進・充実</b>
違いを認め合いながら、共に学ぶことを大切にする「共に学び合う視点」と、一人一人の可能性を最大限に伸ばす学び方を保障する「一人一人に合った学びの視点」を大切にした特別支援教育を推進・充実する

## 3 指針の構成

第1章 京都府インクルーシブ教育推進指針について

第2章 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育の推進

<はぐくみたい子どもの姿>

- 主体性や自己決定力を発揮できる子ども
- 自分らしく生きる力を追求する子ども

<京都府が目指す教育環境づくり>

- 1 学びを支える教育環境
- 2 成長に応じて一人一人の学びを見直し続ける教育環境
- 3 共に育ち合う教育環境

### 第3章 学校現場でのインクルーシブ教育の推進に向けた特別支援教育の充実

方向性1：一人一人の教育的ニーズに応じた「質の高い学び」の実現

方向性2：就学前から学校卒業後までのライフステージを見通した

「切れ目ない支援」と「保護者との信頼関係」づくり

方向性3：互いを尊重し、共に学び成長できる教育環境の醸成

方向性4：地域全体で子どもをはぐくむ「持続可能な支援体制」の構築と

「特別支援学校のセンター的機能」の強化

方向性5：「組織として」支え、学び合い、高め合う「教職員の専門性」の向上

## 4 今後の予定

令和8年7月 教育委員会において報告

# 京都府インクルーシブ教育推進指針

～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～

【案】

令和8年7月  
京都府教育委員会

# 本指針の全体構造

## ○ 目 標：共生社会の形成

様々な背景や価値観、多様性を尊重しながら、すべての子どもが共に学び、成長できる教育を推進し、誰もが相互に人格と個性を尊重し、支え合い、人々の多様な在り方を認め合う、全員参加型の社会を形成する

## ○ 目標を実現するための方向性：インクルーシブ教育の推進

すべての子どもが可能な限り共に学ぶことを目指し、合理的配慮や基礎的な環境整備を通じて、一人一人の教育的ニーズに応じた学びが保障されるインクルーシブ教育を推進する

## ○ 方向性を推進するための仕組み：インクルーシブ教育システムの構築

インクルーシブ教育を推進するため、すべての学びの場において特別支援教育の視点を持ち、教育制度、支援体制、合理的配慮、基礎的環境整備などを整える仕組みを構築する

## ○ インクルーシブ教育を実現していくための基 盤：特別支援教育の推進・充実

違いを認め合いながら、共に学ぶことを大切にする「共に学び合う視点」と、一人一人の可能性を最大限に伸ばす学び方を保障する「一人一人に合った学びの視点」を大切にした特別支援教育を推進・充実する

# 京都府インクルーシブ教育推進指針

## ～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～（目次）

第1章 京都府インクルーシブ教育推進指針について……………	1
1 指針策定の背景	
2 指針策定の趣旨	
3 本指針における「インクルーシブ教育」等の用語	
第2章 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育の推進……………	6
第3章 学校現場でのインクルーシブ教育の推進に向けた特別支援教育の充実	
方向性1：一人一人の教育的ニーズに応じた「質の高い学び」の実現……………	9
(1)小・中学校等での学び	
(2)高等学校での学び	
(3)特別支援学校での学び	
方向性2：就学前から学校卒業後までのライフステージを見通した 「切れ目ない支援」と「保護者との信頼関係」づくり……………	23
(1)乳幼児期における支援と適切な就学相談	
(2)校種間連携・移行支援	
方向性3：互いを尊重し、共に学び成長できる教育環境の醸成……………	29
(1)小・中学校等における交流及び共同学習の充実	
(2)高等学校における交流及び共同学習の充実	
(3)特別支援学校における交流及び共同学習の充実	
方向性4：地域全体で子どもをはぐくむ「持続可能な支援体制」の構築と 「特別支援学校のセンター的機能」の強化……………	37
(1)学校現場を支える支援体制の整備	
方向性5：「組織として」支え、学び合い、高め合う「教職員の専門性」の向上…	40
(1)教職員の専門性の向上	
(2)学校経営の充実	
参考資料 ……………	47
1 指針の策定経過	
2 近年の特別支援教育をめぐる動き	
3 京都府の特別支援教育をめぐる状況	



# 第1章 京都府インクルーシブ教育推進指針について

第1章

第2章

第3章

方向性1

方向性2

方向性3

方向性4

方向性5

参考資料

## 1 指針策定の背景

京都府教育委員会では、今後10年を見据えた京都府の教育を進めていくための指針として、「第2期京都府教育振興プラン（令和3年3月策定）」を策定し、すべての子どもが自己肯定感をはぐくむことにより、「主体的に学び考える力」、「多様な人とつながる力」、「新たな価値を生み出す力」を身に付けていくことを大切にしています。

近年、少子化により児童生徒数が減少する一方で、学校現場では、障害のある児童生徒、外国にルーツのある児童生徒、不登校・不登校傾向の児童生徒などが増加しており、多様な特性や背景、特別な教育的ニーズを有する子どもへのきめ細かな対応が求められています。

そうした中で、障害のある児童生徒への指導及び支援においては、インクルーシブ教育システムの構築に向けた特別支援教育の充実を不可欠とする国の考えを踏まえ、京都府においても乳幼児期からの切れ目ない支援体制の構築や、校内支援体制の整備などに取り組んできました。

一方で、特別な支援が必要な児童生徒はすべての校種で増加しており、学習面または行動面の困難がある児童生徒への指導など、特別支援教育への理解と実践、効果的な指導の難しさを感じる教職員も少なくありません。また、校種や地域によって支援体制の整備状況にも差が見られることも課題です。

こうした背景を踏まえ、京都府ではインクルーシブ教育を推進するため、特別支援学校だけでなく、就学前教育から小・中学校、義務教育学校、高等学校等にいたるまで、インクルーシブ教育システムの構築を図ります。そこで、その方向性を明確にするとともに、学校現場で実現していくための基本的な考え方を共有するため、「京都府インクルーシブ教育推進指針～共生社会の形成に向けた特別支援教育の充実～」として策定することとしました。

本指針は、国の議論による方向性を踏まえつつ、京都府の教育課題と現場の実情に即した取組の方向性を示すものです。

さらに、現在、国の中央教育審議会において議論が進められている次期学習指導要領の改訂では、「多様性の包摂」が改訂の基盤となる方向性の一つとして位置づけられており、本指針はこうした国の動向とも方向を同じくするものです。

本指針を通じて、これからの時代を生きるすべての子どもが自分らしく学び、成長し、地域社会の一員として自立し協働できる力をはぐくむ基盤を築くとともに、すべての人が人格や個性を大切にし合い、互いに支え合いながら、多様な在り方を認め合える、みんなで参加する共生社会の形成を目指します。

なお、本指針の策定に当たっては、学識経験者や市町（組合）教育委員会、各校種の代表者等で構成する「インクルーシブ教育推進会議」並びに、推進会議のもとに設置した各校種の教員によるワーキンググループ、また、市町（組合）教育委員会や各校種の校長会等の皆様から多くの御意見・御示唆をいただきました。

## 2 指針策定の趣旨

本指針は、京都府教育委員会が目指す特別支援教育の方向性について、市町（組合）教育委員会、学校、保護者、地域等の関係者と共通理解を図り、実践を進めるために策定しました。

本指針のもと、すべての関係者が特別支援教育の視点を共有し、共通理解のもと連携・協働しながら実践に取り組みます。共に学び、共に生きる「共生社会」の形成に向け、すべての子どもが自分らしく学び成長し、地域社会の一員として自立し、協働できる力をはぐくむための基盤を整えます。

そのため、京都府教育委員会は、本指針で示す方向性に沿い、特別支援教育の一層の推進と充実を図ります。

### 【期待する指針の活用方法】

#### 1 学校現場において

- ・校内支援体制の整備や、教職員間の共通理解を促進するための研修資料
- ・個別の教育的ニーズに応じた支援の検討・実施の参考資料

#### 2 京都府教育委員会（各課・教育局・総合教育センター）において

- ・特別支援教育施策の立案・評価の基盤
- ・教職員研修や人材育成の方針づくり
- ・市町（組合）教育委員会への指導助言の参考資料

#### 3 市町（組合）教育委員会において

- ・地域の特別支援教育施策の立案・評価の基盤
- ・教職員研修や人材育成の方針づくり

#### 4 保護者・地域との連携において

- ・インクルーシブ教育を推進するための考え方を学校関係者と共有し、協働体制を築くための参考資料
- ・地域社会の理解促進と支援の輪の拡大に向けた啓発の参考資料

### 3 本指針における「インクルーシブ教育」等の用語

「インクルーシブ教育」については、サラマンカ宣言（\*1）や SDGs（持続可能な開発目標）において「誰一人取り残さない」という理念のもと、障害の有無に加え、文化、言語、性別など多様な社会的背景や価値観を包括的に尊重する教育の在り方が示されています。

本指針において、こうした理念的背景を踏まえつつ、障害者の権利に関する条約（第24条）（\*2）及び文部科学省の通知（\*3）等の考え方にに基づき、すべての学びの場において特別支援教育の視点を持ち、一人一人の教育的ニーズへの対応を重視しながらインクルーシブ教育を推進していくための基本的な考え方を整理したものです。

また、このインクルーシブ教育を推進していくためには、特別支援教育の視点を踏まえた「インクルーシブ教育システム」の構築が不可欠です。

このため、これらの定義及び考え方にに基づき、本指針における主要な用語を次のとおり整理します。

#### インクルーシブ教育

障害の有無に関わらず、すべての子どもが可能な限り共に学ぶことを目指し、合理的配慮や基礎的な環境整備を通じて、一人一人の教育的ニーズに応じた学びを保障する教育の在り方

#### インクルーシブ教育システム

インクルーシブ教育を推進するため、すべての学びの場において特別支援教育の視点を持ち、教育制度、支援体制、合理的配慮、基礎的環境整備などを整える仕組み

（\*1）サラマンカ宣言とは、平成6年にスペインのサラマンカで開催された「特別なニーズ教育に関する世界会議」において採択された、障害のある子どもを含めた「万人のための学校（インクルーシブ教育）」の実現を国際社会に提唱した宣言です。

（\*2）障害者の権利に関する条約第24条は、合理的配慮や必要な支援の提供のもとで、障害のある者が一般の教育制度から排除されることなく教育を受ける権利を保障することを求めています。

（出典：中央教育審議会初等中等教育分科会「共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進（報告）概要」平成24年7月）

(\*3) 中央教育審議会初等中等教育分科会「共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進(報告)」(平成24年7月)

共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進(報告)

- 1 共生社会の形成に向けて  
インクルーシブ教育システムの構築、特別支援教育の推進 等
- 2 就学相談・就学先決定の在り方について  
早期からの教育相談・支援、就学先決定の仕組み 等
- 3 十分に教育を受けられるための合理的配慮及びその基礎となる環境整備  
学校における合理的配慮、基礎的環境整備 等
- 4 多様な学びの場の整備と学校間連携等の推進  
多様な学びの場の整備、教職員確保、学校間連携、交流及び共同学習 等
- 5 教職員の専門性向上等  
教職員の専門性確保、養成・研修制度等の在り方、人事配置 等

## 第2章

# 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育の推進

### ～京都府が目指す特別支援教育～

学校教育は、すべての子どもが授業内容を理解し、学習活動に参加している実感や達成感を持ちながら、充実した時間を過ごし、生きる力を身に付けていけるかどうか最も本質的な視点であり、そのための教育環境の整備が必要です。

京都府では、子どもたちが安心して学び、挑戦できるようにするため、通常の学級、通級による指導、特別支援学級、特別支援学校など、多様な学びの場を整え、子どもの成長や教育的ニーズに応じて柔軟に学べる環境を整えてきました。

こうした取組は、子どもたちが持てる力を発揮し、尊重され、共に生きる「共生社会」の形成につながるものであり、その担い手となる子どもたちを育てる教育を推進するものです。

しかしながら、実際には、それぞれの場で学ぶ児童生徒が知り合い、共に過ごす機会は必ずしも十分とは言えない状況があります。

共生社会の形成には、障害のある子どもや学びに困難を抱える子どもが分け隔てられることなく、学校や地域社会で多様な形で社会参加できる仕組みが不可欠です。

また、児童生徒が日常の学校生活の中で異なる背景や特性を有する仲間と触れ合う経験を重ねることで、互いを理解し尊重する態度をはぐくむことが重要です。こうした取組を継続していくためにも、多様な学びの機会や場を確保し、それらを学校や地域に文化として根付かせていくことが求められます。

京都府では「インクルーシブ教育システム」を構築することにより、すべての子どもが、どこで学ぶのかではなく、どの学びの場においても自分の可能性を最大限に伸ばすとともに、すべての子どもが、できる限り共に学び、多様性を認め合い、共に生きる価値観を社会全体で共有する基盤をつくることを目指します。

その実現のため、はぐくみたい子どもの姿を描き、「個別最適な学び」と「協働的な学び」の一層の充実を図っていきます。

これらを踏まえ、次に示す「5つの方向性」を教育委員会・学校・保護者・地域が共有し、京都府の特別支援教育を推進します。

## はぐくみたい子どもの姿

主体性や自己決定力を  
発揮できる子ども

自ら考え選択し行動する力をはぐくみ、生涯にわたり学び続ける姿勢と、自分に適した学び方を理解し、自らの強みや良さを生かして学びに取り組む姿

自分らしく生きる力を  
追求する子ども

多様な人と関わりながら共に学び、共生社会の一員として互いの違いを認め合う中で、自分の役割や価値を見出し、成長していく姿

### 《京都府が目指す教育環境づくり》

#### 1 学びを支える教育環境

すべての子どもが地域の一員として尊重され、多様な学びの場を活用しながら、学ぶ場所や支援の形に関わらず、一人一人の発達段階や障害特性、興味・関心に応じた学び方と学びの場を整えた教育環境を構築します。

その際、学びにくさにつながる社会的障壁を軽減するための合理的配慮を提供するとともに、誰もが学びやすい教材や指導法を工夫する学びのユニバーサルデザイン（UDL）の理念に基づき、主体的に学びに参加できる教育環境を整えます。

#### 2 成長に応じて一人一人の学びを見直し続ける教育環境

子どもの成長や状況の変化に応じて、通常の学級における指導に加え、通級による指導、特別支援学級、特別支援学校などを活用し、適切かつ継続的に学び方の見直しができる環境を構築します。

また、交流及び共同学習を積極的に推進し、子ども・保護者・教職員が課題や願いを共有しながら、地域や校種を超えて共通理解を深め、寄り添い続ける教育環境を整えます。

#### 3 共に育ち合う教育環境

子どもが互いの違いを認め合い、対話や関わりを通じて共に学び合う経験を重ねることで、すべての子どもが地域社会の一員としての「自立」と、他者と共に生きる「協働」の力をはぐくむ教育環境を整えます。

## 第3章

# 学校現場でのインクルーシブ教育の推進に向けた特別支援教育の充実

本章では、インクルーシブ教育の推進に向けた特別支援教育の充実のため、就学前教育、小・中学校、義務教育学校、高等学校、特別支援学校のそれぞれにおける一人一人の学びと、その学びを支える連携や支援体制、切れ目ない支援の実現に向けた特別支援教育の方向性を示します。

### 京都府が目指す5つの方向性

- 方向性1 **一人一人の教育的ニーズに応じた「質の高い学び」の実現**
- (1)小・中学校等での学び
  - (2)高等学校での学び
  - (3)特別支援学校での学び
- 方向性2 **就学前から学校卒業後までのライフステージを見通した「切れ目ない支援」と「保護者との信頼関係」づくり**
- (1)乳幼児期における支援と適切な就学相談
  - (2)校種間連携・移行支援
- 方向性3 **互いを尊重し、共に学び成長できる教育環境の醸成**
- (1)小・中学校等における交流及び共同学習の充実
  - (2)高等学校における交流及び共同学習の充実
  - (3)特別支援学校における交流及び共同学習の充実
- 方向性4 **地域全体で子どもをはぐくむ「持続可能な支援体制」の構築と「特別支援学校のセンター的機能」の強化**
- (1)学校現場を支える支援体制の整備
- 方向性5 **「組織として」支え、学び合い、高め合う「教職員の専門性」の向上**
- (1)教職員の専門性の向上
  - (2)学校経営の充実

5つの方向性について、次のとおり各項目を整理しています。

- 目指す姿 府が目指す5つの方向性の「基本的な考え方」を示すもの
- 実現に向けた方策 「目指す姿」を実現していくための重点的な方向性を整理したもの
- 具体的取組（取組を進めるに当たって期待する視点）
  - ・学校現場 日々の教育活動の中で大切にしたい視点や実践  
市町（組合）教育委員会は、学校現場で具体的取組を進めるに当たって効果的に進むよう指導助言・支援
  - ・府教育委員会 学校の取組が円滑に進むような土台づくりとしての取組

## 方向性1

### 一人一人の教育的ニーズに応じた「質の高い学び」の実現

#### 《 背景・課題 》

学校教育においては、特別支援学級や特別支援学校の在籍者数とともに、通級による指導を受ける児童生徒数も大きく増加し、通常の学級を含めた学習環境の整備が課題です。

児童生徒数が増加するとともに、求められる教育的ニーズも多様化し、発達や情緒の面で支援を必要とする児童生徒や医療的ケア児など、従来の指導方法での対応に加え、基礎的環境整備を行った上での合理的配慮の提供、ICTの活用など、より質の高い教育の実現が求められています。

#### 目指す姿

一人一人の多様な教育的ニーズに応じた指導が充実しているとともに、学校全体で学びのユニバーサルデザインの視点を取り入れた授業改善が進み、すべての児童生徒が「わかる・できる」を実感できる質の高い学びが、全校種を貫く京都府の学びとして実現しています。

教職員の専門性の向上や医療・福祉等との連携が強化され、誰もが安心して学び、自分の可能性を最大限に伸ばすことができる教育環境が整っています。

## (1) 小・中学校等での学び (\*4)

### (ア) 通常の学級における個別最適な学びの実現と特別支援学級及び通級による指導の充実

- 本人が明確に自覚していない場合を含め、読み書きや対人関係等、学習面・生活面・行動面でうまくいかないと感じているケースがあり、通常の学級においても早期から適切な支援と合理的配慮の提供を行う必要があります。
- 支援を必要とする児童生徒がわかりやすい授業は、すべての児童生徒にとってわかりやすい授業であり、通常の学級における学びのユニバーサルデザイン (\*5) の視点に基づく授業づくりについて、継続的な授業研究の成果が蓄積されてきたところです。「全員にわかりやすい授業」の一層の浸透や、ICT等を活用した個別最適な学びの充実が重要です。
- 特別支援学級では、実態把握に基づく適切な指導目標の設定と授業づくり、自立活動の指導、特別の教育課程の編成と学習評価を通じた目標の見直しなど、教員のさらなる専門性の向上が求められます。
- 通級による指導では、従前から障害による学習面・生活面・行動面における困難の改善・克服に向けた指導が進められているところです。通級による指導を受ける児童生徒が増加する中、通常の学級と連携し、より一層、的確な実態把握と指導の充実が求められます。

#### 実現に向けた方策

- 通常の学級の中で支援を必要とする児童生徒に対し、より丁寧な合理的配慮の提供を行い、一斉授業の中でも、個に応じた柔軟な授業づくりを進めます。
- 通常の学級において、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりを進め、授業の質の向上を図ります。誰もが学びやすい環境を整え、すべての子どもが「わかる」「できる」授業を実現することで、子どもたちの学力向上と主体的な学びへの参加を目指します。
- 小学校段階から中学校段階まで、生活年齢や成長発達の段階に応じて、児童生徒自身の自己理解を深め、必要なときに支援を求めたり選択したりできるよう指導・支援を行います。
- 各教科の特質に応じた学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりを進めるとともに、これまでの蓄積をもとにさらなる研究を進めます。

- 特別支援学級においては、特別支援学校との連携を強化し、特別の教育課程の編成について理解の向上を図り、通常の学級・通級による指導との連携を深め、自立活動（\*6）の指導の充実や、専門性のある指導を実現します。
- 子どもたちの生活のしやすさや学びやすさを支え、教科指導を支える学習としての自立活動の理解を広げます。自立活動は学校教育全体で取り組むべきものであり、通級による指導で学んだ内容が、通常の学級の指導においても生かされるよう連携を進めます。

（\*4）この指針においては、「小・中学校等」とは「小・中学校、義務教育学校」を指します。

（\*5）学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりとは、通常の学級においても特別支援教育の視点を持ち、障害の有無に関わらず、すべての児童生徒にとって分かりやすく学びやすい授業づくりをすることです。

具体的には、目標や活動の焦点化（ねらいの明確化）、学習課題のスモールステップ化、理解の共有化、教材の視覚化や構造化を通して、児童生徒の学習の「参加・理解・習得・活用」を図ります。

またその前提として、教室環境の整理（時間や場所の構造化）と人的環境の整備（肯定的な関わりやわかりやすいコミュニケーション）、生活上・学習上のルールの明確化等、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく環境面の整備も必要です。

（出典：京都府総合教育センター『ユニバーサルデザイン授業』）

- ◆「学びのユニバーサルデザイン（UDL）」…学習者の多様性に対応するための考え方
- ◆「学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくり」…学びのユニバーサルデザイン（UDL）の考え方にに基づき、すべての子どもにとって「わかる」「できる」授業づくりを実現すること

（\*6）自立活動は、「個々の児童又は生徒が自立を目指し、障害による学習上又は生活上の困難を主体的に改善・克服するために必要な知識、技能、態度及び習慣を養い、もって心身の調和的発達を基盤を培う」ことを目標としています。

指導内容としては、「1 健康の保持」「2 心理的な安定」「3 人間関係の形成」「4 環境の把握」「5 身体の動き」「6 コミュニケーション」の6区分の下に、27項目が示されています。

（出典：文部科学省「特別支援学校教育要領・学習指導要領解説 自立活動編（幼稚園・小学部・中学部）」平成30年3月（[https://www.mext.go.jp/component/a\\_menu/education/micro\\_detail/\\_icsFiles/afieldfile/2019/02/04/1399950\\_5.pdf](https://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/micro_detail/_icsFiles/afieldfile/2019/02/04/1399950_5.pdf)））

## 具体的取組

### <学校現場において>

- 支援を必要とする児童生徒への合理的配慮の提供
- 掲示物の精選、時間や空間、生活や学習ルールの視覚化など、わかりやすい教室環境や人的環境の整備、生活上・学習上のルールの明確化
- 学力の向上と主体的な学びへの参加を目指し、各教科の特質を踏まえた学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりとさらなる研究の推進
- 子どもが困っていることを相談しやすい、安心できる教室環境づくりと学級経営及び校内環境づくり、自己理解を深める関わりや取組の工夫
- 小学校段階における、基本的生活習慣の確立や、友だち及び集団との関わりなど、社会性の基礎や自己表現の基礎の育成
- 中学校段階における、学習内容の進展に対応した学習支援の充実、思春期に応じた心理面・人間関係面での支援の充実、進路を見据えた自己理解を促す進路指導の推進、及びこれらを支える教科担任制を踏まえた複数教員による連携体制の整備
- 個々のニーズに応じた支援ツールや学びのツールとしての ICT の活用及び京都府における ICT 研究成果の共有・発信（\*7）
- 特別支援学級における自立活動の指導の充実、各教科等との関連づけ
- 通級による指導で学んだ内容を、在籍学級での日常の生活や学習場面で生かすための、担任と担当者等の教職員間及び校内支援会議等による連携強化

### <京都府教育委員会において>

- 文部科学省の委託事業である、「インクルーシブな学校運営モデル事業」の成果を生かした、小・中学校等と特別支援学校の交流及び共同学習等の機会を通じた合理的配慮の在り方や指導・支援の方法の共有
- 通常の学級との交流及び共同学習や、成長に応じた学びの場の変更も視野に入れた教育課程の編成、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくり、学習評価等の基本となる手引きの作成
- 小・中学校等に向けた自立活動の理解を促す、わかりやすい手引きの作成や研修の設定

- (\*7) 京都府総合教育センター特別支援教育部の研究報告・リーフレット「ICTを活用した読み書きに困難のある児童生徒の学びのナレッジベース」  
 (https://www.kyoto-be.ne.jp/ed-center/tokubetu/24\_kenkyu/kb/home.pdf)  
 京都府デジタル学習支援センターの各種コンテンツ  
 (https://www.kyoto-be.ne.jp/digilearning-center/cms/)等

### 支援ツールや学びのツールの例

- ・ 音声の文字化（自動字幕生成ツール、AI 音声認識アプリ等）
- ・ 視覚的な情報提示（図・写真・動画を活用した教材、インタラクティブホワイトボード等）
- ・ コミュニケーション支援ツール（絵や文字カードでのコミュニケーション、各種アプリ）
- ・ タブレット端末等のアクセシビリティ機能
- ・ 入出力支援装置
- ・ 学習の個別最適化ツール 等

### (イ) 校内体制の整備

- 小・中学校等や高等学校における特別支援教育の理解や支援体制の整備が進められてきた一方で、個別の教育支援計画や個別の指導計画の活用、担任間や校内での共有の一層の促進と、校内支援会議等を通じたチームとしての対応が必要です。

### 実現に向けた方策

- 学校組織全体で支援を共有・実践するため、校内の各関係部署を適切なタイミングでつなぎ、管理職のリーダーシップのもと、特別支援教育コーディネーター（以下「コーディネーター」という。）を中心に、必要に応じて通級による指導の担当者や養護教諭、スクールカウンセラーやスクールソーシャルワーカー等の専門職とも協働しながら、校内支援会議を効果的に活用し、子どもたちの学びを支える体制整備を行います。
- 担任だけでなく、複数の教員により、個別の教育支援計画や個別の指導計画の記録を共有し、効果的な支援について再評価を行う仕組みを構築します。

### 具体的取組

#### <学校現場等において>

- 担任だけでなく、複数の教員による個別の教育支援計画や個別の指導計画の作成と見直し、専門家等を活用した事例検討会等の実施による支援方策の質の向上
- 校内支援会議の定期開催と役割の明確化、学年及び全校教職員での支援が必要な児童生徒の情報共有
- 通級による指導や特別支援学級との連携を通じた校内支援体制の構築

## (2) 高等学校での学び

### (ア) 教職員の理解促進と生徒の意思決定を支える学校づくり

- 全日制や定時制、通信制、普通科や専門学科を設置している学校など、学校ごとに特色が異なる高等学校において、希望進路や教育的ニーズに応じた指導や支援が進められているところです。
- 生徒の多様な学習ニーズに応じた指導を進める上で、合理的配慮への理解、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくり、発達障害等への理解など、組織全体で知識を習得し、理解を深めることが不可欠です。
- 合理的配慮は、法令に基づいた自分の力を発揮しやすくするための条件整備であるとの共通理解をもとにした組織的な支援が求められます。  
合理的配慮を提供するに当たり、生徒や保護者等との対話による合意形成を図る上での支援の変更・調整の在り方など、生徒の持てる力を引き出し、公平な評価を適切に実施するまでのプロセスを確かなものにすることが大切です。
- 高等学校では、学力保障に向けた放課後補習など、従前より取り組まれてきた多様な学習ニーズに沿った支援もあります。これまで当たり前に取り組まれてきた生徒のニーズに沿った支援を、個々の教職員の努力で終わらせずに学校及び教育委員会が状況を把握し、組織的に共有することが大切です。
- 各大学では、学生支援室等が設置されており、進学時に本人の支援申請によって受けられる支援が多数あります。  
また、就職においても同様に合意形成により必要な支援を受けることができます。そのため、生徒や保護者等に対して高等学校卒業後の支援について情報を提供することが大切です。

## 実現に向けた方策

- 一人一人の多様な学習ニーズに応じた指導の充実と学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりを進めるため、京都府スーパーサポートセンター（以下「SSC」という。）や地域支援センターの相談事例を活用した研修を展開し、教職員の一層の理解促進につなげます。
- 「合理的配慮＝特別扱い」ではなく、合理的配慮はすべての生徒が公平な評価を受けるための条件整備であるという教職員全体の共通理解を進めます。
- 小・中学校等ではぐくまれた自己理解を基に、自分の力を発揮するための合理的配慮を求める力を、高等学校においても継続して育成することが大切です。そのために、キャリア教育・進路指導を通じて「生徒が必要な支援を選択しながら社会とつながっていく」視点を本人・保護者・教職員と共有します。
- 学校生活における教科担当も含めた支援の具体例を蓄積・共有し、教育活動の柔軟性を高める体制を構築します。
- 「生徒が必要な支援を選択しながら社会とつながる」という視点を生徒や保護者等が持てるよう、大学での支援の取組など、支援の仕組みについて情報提供を進めます。

## 具体的取組

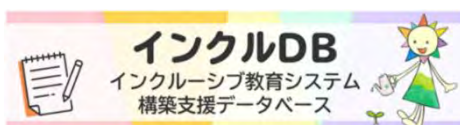
### <学校現場において>

- わかりやすい教室環境の整備や生活上・学習上のルールの明確化
- 個々のニーズに応じた支援ツールや学びのツールとしての ICT の活用
- 合理的配慮等の相談事例や多様な観点による評価事例を有する特別支援学校のセンター的機能(\*8)を活用した研修の実施

### <京都府教育委員会において>

- 合理的配慮の提供に係る状況把握・共有システムの構築（データベース・チャットツール・ガイドライン・総合教育センターによる事例研究 等）

『『合理的配慮』実践事例データベース』から具体例を参照することが可能です。  
国立特別支援教育総合研究所 インクルーシブ教育システム構築支援データベース



<https://inclusive.nise.go.jp/>

- 高等学校の特別支援教育充実に焦点化した研修の実施（通級による指導の担当者のスキルアップ講座、コーディネーター・進路担当対象の講座受講者による校内での伝達講習等）
- (※8) センターの機能とは、特別支援教育の充実を図るために、特別支援学校が有する専門性を生かし、幼稚園、小・中学校等、高等学校の教員への支援や研修への協力、相談・情報提供を行うとともに、障害のある幼児児童生徒への指導・支援を行う機能です。また、福祉・医療・就労等の関係機関との連絡・調整の役割も担っています。

### (イ) 特別支援教育の制度整備と体制構築

- すべての高等学校で特別支援教育コーディネーターの指名・校内委員会の設置が行われており、協議が進められているところです。一方で、会議の運営について悩みを抱えている学校もあります。
- 単位認定や合理的配慮の提供について関心を持つコーディネーターが、他校の情報を知ることができるよう、各校の具体的な取組などを情報共有する仕組みの充実が求められます。
- 現在、清明高等学校及び清新高等学校において、自校での通級による指導が実施されています。実態把握に基づく高校生の発達の段階や特性に応じた指導内容など、2校の取組を府内全域に共有できる仕組みが求められます。

### 実現に向けた方策

- 「魅力ある府立高校づくり推進基本計画」（令和5年12月）に基づき、地域や生徒の多様な教育的ニーズに応じて、府内各通学圏において通級による指導が受けられるような体制の構築を目指します。
- 地域支援センターと連携し、校内支援体制を見直すとともに、合理的配慮の判断や支援の継続性を確保するための検討体制や情報共有の仕組みを整備します。  
特に、コーディネーターの役割を明確化し、校内委員会や教育相談会議において具体的な支援策の協議が進められるよう、学校運営の改善を進めます。

## 具体的取組

### <学校現場において>

- 校内委員会や教育相談会議を充実させるための、地域支援センターやSSC（府専門家チーム）による支援
- 地域支援センター等と連携した実践の蓄積・共有システムを活用した好事例の共有

### <京都府教育委員会において>

- 清明高等学校及び清新高高等学校の通級による指導の取組を積極的に発信し、高等学校への研修機会の充実と通級による指導の理解を促進
- 通級による指導の担当者の育成（担当者向けの研修会の実施、長期派遣研修の実施）
- コーディネーター研究協議会の充実
- 府内各通学圏で通級による指導が受けられる体制の構築や特別支援学校分校・分教室併設に向けた計画の策定

### (3) 特別支援学校での学び

#### (ア) 自立活動の指導の充実と各教科等の系統的な学びを実現する質の高い授業づくり

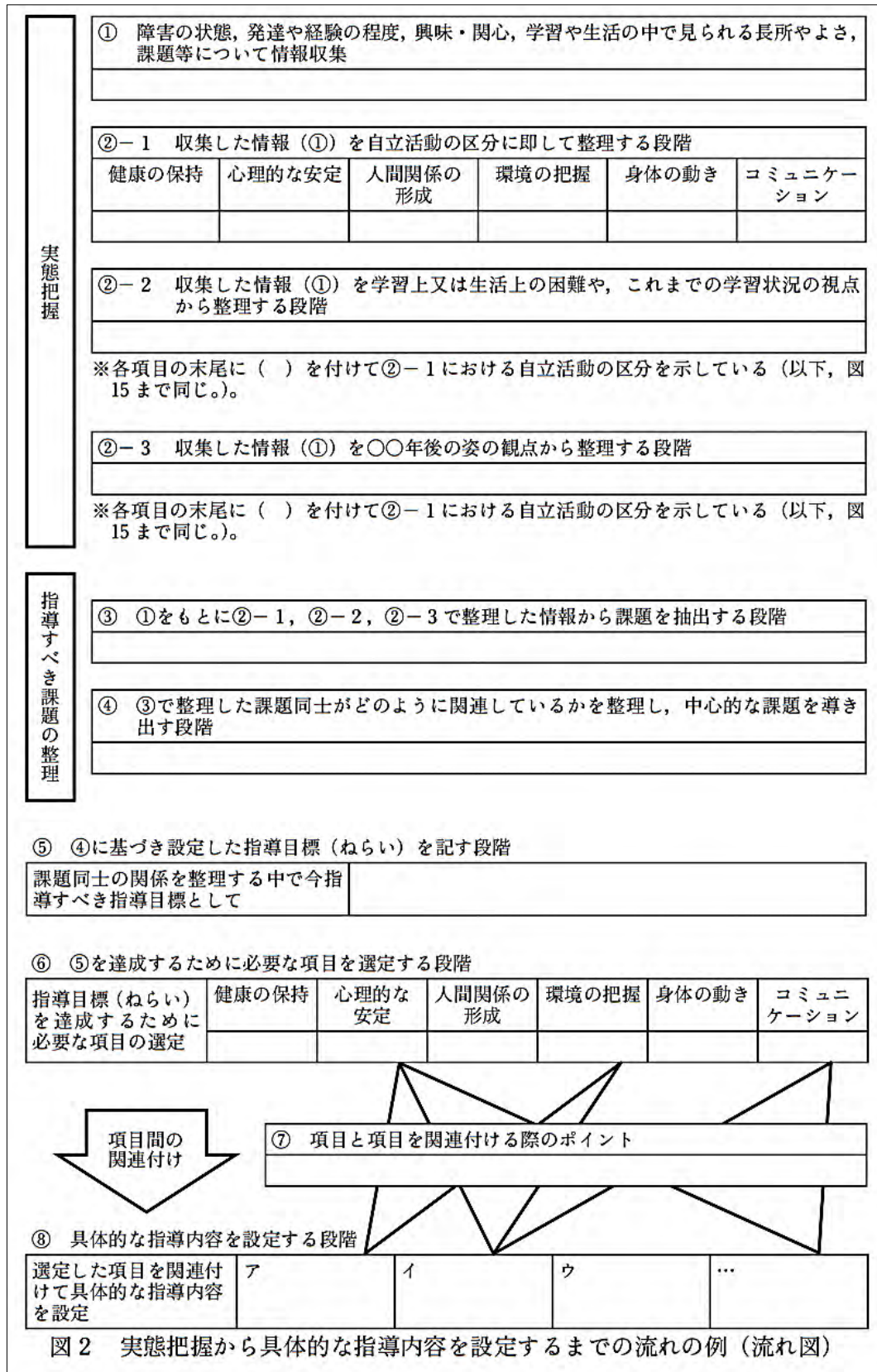
- 特別支援学校では、自立活動をベースとした、「流れ図」(\*9)に基づくアセスメントや指導方法の工夫が蓄積されています。また、各教科等を合わせた指導の授業研究を通じて、授業の枠組みが整備されつつあり、児童生徒主体の学びにつながる工夫、教材・指導案の蓄積と活用が進められています。
- 1人1台端末や、入出力支援装置の活用状況等、デジタル学習基盤については、学校や教員の専門性により活用に差があります。
- 児童生徒一人一人の実態や育成すべき資質・能力に応じた授業づくりの実現には、医療・福祉・心理等の専門家を適切に活用し、個別最適な学びと協働的な学びの両面から、各教科等の学びを系統的に積み上げていく取組を継続的に進める必要があります。特に自立活動の指導の質的向上は、特別支援学校においても大きな課題です。
- 発達障害のある児童生徒や医療的ケアを必要とする児童生徒の増加など、障害の多様化への対応や特性に応じた指導の必要性が高まっており、教員の世代交代が進む中、これまで蓄積されてきた指導の継承・発展や新たな知見の獲得・普及が一層求められます。

(\*9) 自立活動の「流れ図」とは、個々の児童生徒の実態把握から具体的な指導目標・指導内容設定までの流れを可視化するものです。

児童生徒の実態を整理し、中心的な課題を明確にした上で、自立活動の6区分 27 項目に関連づけ、根拠ある指導目標・指導内容の設定につなげる例を示したものです。

(出典:文部科学省「特別支援学校教育要領・学習指導要領解説 自立活動編(幼稚部・小学部・中学部)」平成30年3月([https://www.mext.go.jp/component/a\\_menu/education/micro\\_detail/\\_icsFiles/afieldfile/2019/02/04/1399950\\_5.pdf](https://www.mext.go.jp/component/a_menu/education/micro_detail/_icsFiles/afieldfile/2019/02/04/1399950_5.pdf)))

実態把握から具体的な指導内容を設定するまでの流れの例(流れ図)



## 実現に向けた方策

- 各教科等の特質に応じた見方・考え方を踏まえた授業改善や、個別最適な学びと協働的な学びを支える自立活動の充実を各校で創意工夫しながら進め、学びの質の向上を図ります。
- アシスティブテクノロジー(\*10)等のデジタル技術を積極的に活用し、児童生徒が特性に応じて力を発揮できるよう、日常的な学習ツールとしての定着を促進します。また、デジタル学習基盤の活用を前提とした授業づくりや児童生徒への指導・支援を一層強化します。
- 医療・福祉・心理等の専門家を適切に活用し、アセスメントと自立活動及び知的障害のある児童生徒の各教科等の指導に関する高い専門性の確保を図ります。特に自立活動で学んだことが、生活のしやすさや学習の質の向上につながっているか、各教科のねらいが達成されているかについて適切な評価を行い、指導の改善に生かします。
- こうした専門性と多様な支援事例を、交流及び共同学習等の様々な機会を通じて、地域支援センターと連携して地域に発信・還元できる質の高い教育活動を展開します。

(\*10) アシスティブテクノロジーとは、障害による物理的な操作上の不利や、障壁(バリア)を、機器を工夫することによって支援しようという考え方です。(文部科学省)

## 具体的取組

### <学校現場において>

- 自立活動の流れ図を活用したアセスメントと仮説・検証型での自立活動の指導の充実
- 学習指導要領における各教科等の見方・考え方に基づく授業づくり
- 自立活動の指導と各教科等の指導との関連づけの徹底
- 年間指導計画や単元計画における各教科等の目標・内容の明確化と系統的な学びの実現
- 教材や環境設定、指導方法の工夫を講じた主体的・対話的で深い学びの実現に向けた授業改善
- 校務におけるDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進、デジタル学習基盤の活用を前提とした授業づくりや指導・支援の促進

## (イ) 学びの継続性と12年間を通じたキャリア教育の実現

- 学部が変わる際の引継ぎが十分でなく、同じ目標設定をしたり、学習内容を反復したりすることがあるため、小学部から高等部までの学びの継続性を十分に確保する必要があります。
- 年間指導計画や単元計画において、学習指導要領に示された各教科等の目標と内容が系統的に配列されていない場合や、各教科等を合わせた指導において各教科等の目標と内容を明記していない場合があるなどの課題があります。
- 児童生徒が変化する社会に対応し、主体的にキャリア発達を進められるよう、学校の教育活動全体で組織的に取り組み、12年間の継続的・系統的なキャリア教育の充実を図ることが求められます。

### 実現に向けた方策

- 各教科等の目標と内容を明確にした年間指導計画・単元計画の作成・活用を通じて、育成すべき資質・能力の系統的かつ確実な定着を図ります。
- 個別の教育支援計画や個別の指導計画を活用して、個に応じた手立てや学習評価を確実に引継ぎ、12年間の系統的な学習を実現します。
- キャリア・パスポートの充実を図り、12年間の系統的なキャリア教育を推進し、主体的な進路選択や卒業後の自立と社会参加につながる教育活動を進めます。
- 児童生徒が、学ぶことと自己の将来とのつながりを見通しながら、社会的・職業的自立に向けて、必要な資質・能力を身に付けられるよう、特別活動を要として、各教科等の特質に応じたキャリア教育の充実を図ることを目指します。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 学年・学部・学校間移行における個別の教育支援計画や個別の指導計画の手立てと評価、学びの履歴等を活用した確実な引継ぎの実施
- 系統性のあるキャリア・パスポートの作成及び対話を重視した児童生徒自身によるキャリア・パスポートの活用促進

- 地域との連携・協働や地域貢献等、生活年齢や発達の段階を踏まえた、系統的かつ組織的なキャリア教育の推進

小学部

**自立と社会参加の基盤形成**

学習への意欲を培い、身近な生活の中で役割を果たす経験  
～基本的な生活習慣の確立、社会性の基礎、役割体験等～

中学部

**自立と社会参加を見据えた主体的な学びの促進**

自己理解の深化と勤労観・職業観の形成、生き方や進路を考える機会の充実  
～公共交通機関の利用、余暇の充実、将来の職業生活の基礎となる作業学習～

高等部

**卒業後の自立と社会参加に向けた進路指導の充実**

自己と他者の理解の深化、自らの力を発揮するための進路指導の充実  
～作業学習等における働く経験や就業体験等～

## 方向性2

### 就学前から学校卒業後までのライフステージを見通した 「切れ目ない支援」と「保護者との信頼関係」づくり

#### 《 背景・課題 》

就学前から卒業後までのライフステージを見通した切れ目ない支援を実現するためには、乳幼児期からの支援が極めて重要であり、行政内の関係各課での情報共有にも工夫が求められます。

そのため、幼児教育と小学校教育の円滑な接続を図る『保幼小の協働による架け橋期の教育』が重視され、その充実が進められています。

また、個別の指導計画等の作成率は高い水準にありますが、移行期において形式的な引継ぎにとどまる場合があり、実質的な支援の継続性を保つ必要があります。

特に、校種間の移行期や就学相談の段階で、本人・保護者と合意形成が図られた個別の教育支援計画や移行支援シート(\*11)などの資料を活用し、情報共有の工夫を図ることが重要です。

さらに、学校において学びの場が固定化されやすく、児童生徒の成長に応じた適切な学びの場の見直しや円滑な移行支援の工夫が求められます。

#### 目指す姿

ライフステージの節目においても支援が途切れないう、関係機関との連携が強化され、本人・保護者と丁寧に情報を共有することで、安心できる移行支援の仕組みと信頼関係が構築されています。

さらに、移行支援シートやキャリア・パスポートを活用し、本人と対話を重ねることで、将来の希望や学びの方向性を共有し、主体的な進路選択を支援しています。

(\*11) 移行支援シートとは、学校や専門機関、保護者が協力して作成し、幼稚園・保育所・認定こども園から小学校や特別支援学校、小学校から中学校、中学校から高等学校など、次のライフステージへ円滑に移行するために必要な情報をまとめたシートです。

これまでの支援内容や本人の様子を、次の学校や関係機関、担当者等へ引き継ぐことで、環境の変化に伴う不安等を軽減しスムーズに移行できるようにすることを目的としています。

移行支援シートは、作成するだけでなく、支援内容等の情報を確実に引き継ぎ、適切に活用することが大切です。

## （１）乳幼児期における支援と適切な就学相談

### （ア）乳幼児期における支援

- 乳幼児期における支援では、入学前の学校見学・体験学習や移行支援シートの活用、小学校等の教員との懇談など、幼児教育と義務教育をつなぐ連携の仕組みが一定整備されています。
- 一方で、家庭への情報提供や支援方法に関する周知の不十分さから、これらの支援策を十分に活用できていない保護者もあり、入学後の合意形成にも影響が見られることから、必要な情報を就学前の対象者に届けるための工夫が求められます。
- 就学相談の件数が増加し、保護者のニーズが多様化する中で、子どもの教育的ニーズを関係者間で整理・共有し、早期の支援開始のために、相談の初期段階において、認識をすり合わせながら支援の方向性を共有することが必要です。

### 実現に向けた方策

- 幼小接続に特別支援教育の視点を含めて、連携の強化を図ります。特に、就学前機関との連携による発達の段階に応じた相談・支援の在り方を体系的に整理し、支援の継続性を確保する仕組みの整備を進めます。
- 移行支援シートなどを活用して保護者と情報共有する機会を設け、子どもの発達や教育的ニーズを早期に把握し、子どものアセスメント結果や育ちの状況について認識を共通化し、就学相談の場などを通じて支援方針に関する合意形成を促進します。
- 特別支援学校のセンター的機能を活用し、就学後の教育支援へ円滑に引き継ぐ体制を構築します。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 医療・保健・福祉等、関係機関との就学前からの連携を推進
- 就学後に必要な支援をつなげるためのフォローアップ体制を強化
- 移行支援シートの活用による情報共有の円滑化、保護者・関係機関との情報共有を効果的に実施

#### <京都府教育委員会において>

- 乳幼児期における発達の段階に応じた相談・支援の流れや対応方法の整理と共有
- 就学前機関における特別支援教育の視点を持つ人材育成の促進
- 5歳児健診を実施している自治体との連携による、好事例の収集・周知（発信）

## (イ) 適切な就学相談の実施

- 就学相談の実施においては、教育支援委員会の専門性、担当者の情報量や相談支援力、さらには就学予定先の学校の体制など、様々な要因により、受け入れ方の地域差が課題となっています。
- 児童生徒は、環境や人間関係、身に付けた力等により日々変化し、成長していますが、一度就学先を決定すると、特別支援学校から小・中学校等へと学びの場を変更するケースは少ない現状があります。
- 小・中学校等の通常の学級と特別支援学級間でも同様に、状況に応じた適切な学びの場について継続的な見直しを図ることが大切であり、仕組みや検討する体制の改善が求められます。

### 実現に向けた方策

- 府と市町(組合)教育委員会がそれぞれの役割を踏まえて連携し、一貫した就学相談体制を整備します。
- 市町(組合)教育委員会において、相談支援力の向上を支える人材育成を推進するとともに、京都府教育支援委員会による府就学巡回教育相談などの既存の機能を強化することを通して、地域間の専門性の差の補完など、継続的・安定的に就学相談が実施できる体制を目指します。
- 地域の子どもは地域で育てるという考えのもと、児童生徒の実態や成長に合わせて学びの場を継続的に見直しできる仕組みの構築やガイドラインを整備します。

### 具体的取組

#### <京都府教育委員会において>

- 関係機関(幼稚園・保育所・認定こども園・小学校・福祉・医療等)との連携による、就学相談に関する各市町(組合)教育委員会の取組について情報収集と共有
- 就学相談担当者自身が相談できる仕組みや、専門性と支援力を向上させるための研修を整備
- 成長に応じて学びの場を見直した過去の取組の好事例の収集・周知(発信)

## （２）校種間連携・移行支援

### （ア）支援の引継ぎ体制

- 移行期に行われる前籍校の担当者と新担任の間での移行支援シートや個別の教育支援計画の引継ぎにおいて、コーディネーターが関わることで丁寧な引継ぎが可能になります。しかし、関わり方によっては、担任が受け身になり、コーディネーター任せになることがあります。
- 小・中連携では、コーディネーター同士が日頃から会う機会が多いため、比較的円滑に情報共有が行われています。
- 近年、中学校の自閉症・情緒障害学級等に在籍し、特別の教育課程で学んできた生徒が高等学校へ進学するケースが増えています。中・高連携では、早期から相談し合える関係を築き、情報提供側と受け手側のニーズを合致させていくことが必要です。
- 年度初めの引継ぎの場合、新年度の準備と重なることで担任の負担が大きくなり、会議や資料確認のための時間を確保することが難しい状況です。そのため、管理職の引継ぎに対する理解や会議設定の後押しがあると、よりコーディネーターが動きやすくなり、校内体制が整う事例もあります。

### 実現に向けた方策

- コーディネーター間や担任との情報共有を円滑にするために、引継ぎガイドラインを整備し、引継ぎ業務の効率化を図るとともに、支援の継続性を高めます。
- 管理職のリーダーシップを高める施策を通じて、校内の支援体制を整備し、支援の質と継続性を高めます。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 年度当初にコーディネーターの役割を明確化するとともに、支援対象児童生徒の情報を学校全体で共有する学校環境づくりを推進

#### <京都府教育委員会において>

- 引継ぎガイドラインの作成（本人・保護者への説明の仕方、対面機会の確保の必要性、情報共有の時期、引継ぎに必要な情報など、モデルケースとして提示）
- 管理職研修等への積極的な参加を促進（校内特別支援教育体制づくりにおける管理職のサポートの重要性を周知等）

## (イ) 情報共有・記録の活用

- 京都府では移行支援シートの参考様式を示していますが、自治体や校種によって様式や記載内容にばらつきがあります。  
同一自治体で共通様式を使用している場合、確認ポイントが統一され、教員の負担軽減につながっている好事例も見られます。
- 移行支援シートを活用して座席配置や学級編制に役立てた例もありますが、記録作成や情報共有に係る業務負担が大きく、継続的な支援を進める上で様式の改善が求められます。  
また、校内での情報共有や記録の活用が限定的で、担任以外が確認する機会が少ない場合もあり、作成に係る労力と活用効果のバランスが重要です。
- 支援の必要な児童生徒の情報が、担任、特別支援教育担当、養護教諭等それぞれの役割で引き継がれ、全体像が共有できていないケースが見られます。
- 支援の必要性や記録の重要性が十分に理解されない場合、支援の対象とされないこともあります。入学時には支援が不要と判断された生徒が、後に困難を抱え、記録をもとに支援が再開されたケースも見られます。

### 実現に向けた方策

- 移行支援シートの共通様式化と項目の整理を進め、一人一人の多様な学習ニーズに応じた支援を効果的に進めます。
- 前籍校からの引継ぎがない児童生徒を含めて、周囲の気づきを起点とした相談支援体制(前籍校との連携による支援の再検討など)を構築し、支援の漏れを防ぎます。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 引継ぎに伴う教員の業務負担を軽減するための、効率的な記録や管理におけるDXの推進
- 次のステージの支援に生かすために必要な情報をデジタルで整理し、記録に反映(支援の成果・課題等)
- 個別の教育支援計画や個別の指導計画を組織的に確実に共有する機会の設定

#### <京都府教育委員会において>

- 移行支援シートの共通化と普及
- 小学校と中学校、中学校と高等学校の校種間連携に必要な情報を収集し、共通様式に反映

## (ウ) 本人・保護者・地域との連携

- 高等学校への進学に際し、本人・保護者が、「申し送りが不利になる」「みんなと同じように」などの思いから支援の継続を申し出ず、必要な支援が途切れてしまうケースも見られます。
- 小・中学校等の段階から本人が自分の良さを理解し、高等学校の段階からは支援を要請しながら社会とつながっていく視点を持てるよう、支援する側が校種を超えた共通理解や共通認識を持つことが重要です。

### 実現に向けた方策

- これまで行われてきた教育的支援や合理的配慮の事例を収集・共有する仕組みを構築し、教職員の理解促進につなげます。
- 本人・保護者と早期から対話を重ね、支援継続への理解と必要な情報提供により、学校・家庭と多職種との協力体制を構築します。
- 児童生徒が自己理解・他者理解を深め、必要なときに支援を要請する力や支援を受け入れる力をはぐくむ機会(保護者との対話を通じた早期からの連携等)を充実させます。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 入学前の相談や体験学習を通じて早期からの支援の必要性を保護者に発信
- 保健・福祉等の関係機関と情報提供を進める等の早期からの連携
- 本人・保護者の願い等を言語化し、意思決定をはぐくむ個別の教育支援計画の作成やキャリア・パスポートの活用
- 周囲の気づきを起点とした、柔軟な相談支援体制の構築（SSC や地域支援センターの支援事例やノウハウを活用）

## 方向性3

### 互いを尊重し、共に学び成長できる教育環境の醸成

#### 《 背景・課題 》

共生社会を担うのは、これからの時代を生きるすべての子どもたちであり、社会の一員として自ら他者と関わり、役割を果たしながら社会を創り上げていく存在です。

そのような次代の担い手を育てるためには、多様性を認め合うことを前提とし、教育の場においても、個別の支援にとどまらず、通常の学級を含む学習環境全体を調整していく必要があります。交流を重視するだけでなく、まずは通常の学級の中で学習形態など、すべての子どもが学びやすい環境を確保することが重要です。

また、交流及び共同学習においては、多様な他者との関わりを通して人間関係をはぐくむことや、違いを尊重する態度など、共通の目標を設定し、実施することが大切です。

#### 目指す姿

多様な背景や特性を有する仲間と共に学び合い、互いの違いを尊重しながら、自分らしさを発揮できる子どもをはぐくみ、日々の授業や活動の中で自然に学び合う機会が整っています。

学習を通して互いの違いを認め合い、共に成長できる環境を、学校・地域全体で醸成し、すべての子どもに共生社会の担い手としての資質が形成されています。

## (1) 小・中学校等における交流及び共同学習の充実

- 交流及び共同学習を通じて、障害のある児童生徒と活動を共にした経験のある児童生徒が、その後の生活においてその経験を生かすなど、共生社会の形成に向けた交流及び共同学習の意義は、従前から認められてきたところです。
- 一方で、特別支援学校との交流及び共同学習が継続的な関わりになりにくいという現状があります。
- 特別支援学校と特別支援学級の交流及び共同学習だけでなく、特別支援学校と通常の学級間、特別支援学級と通常の学級間での実施など、多様な実施の在り方も求められています。
- 交流及び共同学習のさらなる充実と発展に向け、小・中学校等と特別支援学校における設置者の違いや物理的な距離をいかに克服するかも今後の課題となります。

### 実現に向けた方策

- 共生社会の形成に向けた交流及び共同学習の意義や目的を、通常の学級と特別支援学級等の学級間や、小・中学校等及び高等学校と特別支援学校の学校間で共有するとともに、これまでの取組の意味や成果を再確認し、相互の教育課程に位置づけた継続的・計画的な交流を通じて、教育的価値を実感できる仕組みを構築します。また、特別支援学校との連携を強化し、合理的配慮に基づく指導・支援の充実を図ります。
- すべての子どもが地域の一員として共に過ごすことを目指し、「出会う・知り合う」「つながる」「学び合う」という段階的な取組を行います。  
そのためには、物理的な距離や教育課程の違いがある中でも、校長をはじめとする管理職が中心となり、すべての関係者が共生社会の形成に向けた交流及び共同学習の意義や重要性について十分に理解するとともに、学校や地域の実情に応じた創意工夫を図ります。
- 特別支援学校と通常の学級、特別支援学級と通常の学級など、交流及び共同学習を計画的に進め、共生社会の形成に向けてその充実と発展を図ります。
- 府と市町(組合)教育委員会で情報共有の仕組みを整備します。

## 具体的取組

### <学校現場において>

- 「出会う・知り合う」（まずできることや行事的な取組から始める）  
「つながり合う」（計画的・継続的な取組を実施する）  
「学び合う」（相互の教育課程に位置づけた継続的な取組や深い学びを可能にする共同学習等を実施する）など、段階的な取組の計画や多様な形態での実施を検討（リモート学習、ビデオレター、eスポーツ等）
- 小・中学校等と特別支援学校が相互の教育課程を理解し、連携内容を検討
- 相互の教育課程に位置づけた継続的・計画的な交流及び共同学習の実現
- 交流及び共同学習の年間目標の設定・共有と評価の実施
- 管理職を中心とする双方の学校間及び設置者間での共生社会の形成に向けた交流及び共同学習の意義や目的の共有
- 教職員が地域や他校との連携・調整を円滑に進めるために必要な環境整備や外部との合意形成における管理職の役割の発揮
- 多様な児童生徒が共に学ぶ交流及び共同学習の意義についての保護者への理解啓発と地域社会への発信

### <京都府教育委員会において>

- 実現可能な副籍（副次的な学籍）の制度化
- 中堅教員を対象とした特別支援学校と小・中学校等間の積極的な人事交流の検討
- 設置者間でのオンラインアドレスの共通化など情報共有の仕組みの整備
- 定期的な学校間交流の促進に向けたパートナー校認定の導入
- 小・中学校等の教室を利用した校種間の交流活動の促進
- 交流及び共同学習の好事例データベースの構築・周知（発信）

## （２）高等学校における交流及び共同学習の充実

- 高等学校と特別支援学校において、文化祭への参加や農業科の協働活動など、地域や学校の実態に応じた連携が行われてきました。
- 京都八幡高等学校（南キャンパス）と八幡支援学校では、同一敷地で共に過ごす環境を生かし、昼休み交流や授業連携など、日常的な交流を積み重ねています。交流及び共同学習は高等学校、特別支援学校の児童生徒の経験を広め、社会性を養い、豊かな人間性を育てる上で大きな意義を有しています。
- 一方で、物理的距離や打ち合わせ時間の確保が難しく、継続的な交流には至っていないケースもあります。

### 実現に向けた方策

- 高等学校敷地内に特別支援学校の分校・分教室を併設するなど、交流及び共同学習を通じて、意義や目的について双方の学校が相互理解を深め、共生社会の形成に向けた教育環境の整備を進めます。
- 生徒同士の交流にとどまらず、学校間の連携を強化することで、高等学校の実情に即した相談支援や特別支援教育の充実を図ります。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 京都八幡高等学校と八幡支援学校の取組の成果と課題の分析・発信と、探究や協働的な学習など発展的な交流及び共同学習の実施
- 職業教育を主とする高等学校と特別支援学校の職業教育との学び合いを切り口にした交流及び共同学習の実施
- 既存の研修への相互参加など学校間の交流を推進

#### <京都府教育委員会において>

- 高等学校と特別支援学校間の交流活動の推進
- 定期的な学校間交流の促進に向けたパートナー校認定の導入
- 交流及び共同学習の好事例データベースの構築・周知（発信）
- 府立学校特別支援教育研究協議会における、地域支援センターの取組の積極的発信と連携の充実

## 《コラム》

### 京都八幡高等学校と八幡支援学校の実践 ～同一敷地で当たり前に関に過ごす環境の中での取組～

4月、京都八幡高等学校南キャンパスの高校生たちが、八幡支援学校の小学部・中学部・高等部の子どもたちと向かい合う対面式が始まります。初めは少し緊張した表情の子どもたちも、全校ダンスの音楽が流れると、高校生と一緒に踊り、やがて笑顔がこぼれます。教室へ戻る際、「またね」と手を振る高校生に、はにかんで返す子どもたち。その表情に合わせるように、高校生の顔もふっと和らいでいきます。

昼休みになると、交流を希望する高校生がふらりと渡り廊下を歩いて八幡支援学校へ。体育館ではドッジボール、グラウンドでは大縄跳び、教室ではカードゲーム。そんな日常の一場面心温まる瞬間がありました。

ある高校生は、支援学校の児童の目線に合わせてしゃがみ込み、カード遊びを一緒に楽しんでいました。児童はその優しい関わりが嬉しかったようで、帰り際、高校生が「またね」と手を振ると、「バイバイ(するの)、嫌」と別れを惜しむ言葉を返しました。その一言に、高校生も思わず笑みをこぼし、やさしく手を振り返していました。

気がつけば、「またね!」と重なり合う声が校内に響き、“共に過ごすこと”がごく自然な日常として根づいています。こうした日常の一つ一つが、「共生の学び」が特別なものではなく、当たり前の学校生活として息づいていることを教えてくれます。

同一敷地という環境を生かしたこの取組は、決して特別な学校だけができることではありません。「うちの学校でも、こんな学び合いができるかもしれない」と感じてもらえるような、未来につながるヒントがここには詰まっています。

高校生の多くは、「最初はどう関わればいいのか分からなかった」と振り返ります。それでも、昼休みの遊びや授業交流、文化祭や体育祭の行事交流で一緒に過ごすうちに、自然と笑い合い、相談したり助け合ったりする関係へと変わっていきました。「今は、一緒に笑える仲間と、一緒にいると自分も成長している気がする」と語る生徒もいます。

一方、支援学校の子どもたちは、「高校生がいると安心する」「できるか不安でも挑戦したくなる」と話します。高校生がそばにいて生まれる安心感や、小さな挑戦の積み重ねが、彼らの表情や行動に確かな変化をもたらします。互いに影響し合いながら育つ姿は、共生社会の“縮図”ともいえる学びです。

交流を経験した高校生はこう語ります。「他者を100%理解することはできない。それでも理解しようとし続けることの大切さを学んだ。」この言葉は、「多様性を尊重し共に学ぶ力」が生徒たちの中で着実に育っている証であり、二つの学校がともに積み重ねてきた16年の学びを象徴するものです。

### （３）特別支援学校における交流及び共同学習の充実

- 各校での長年にわたる取組の蓄積や、社会に開かれた教育課程の実践研究等を通じて、地域の学校との創意工夫ある交流及び共同学習の充実が図られ、大きな成果を生み出してきました。
- 今後のさらなる交流及び共同学習の充実と発展を目指すため、教育課程に位置づけた継続的な取組や、共同学習の側面に視点を当てた取組へとつなげていくことが求められます。
- 共生社会の形成に向けた取組を進める上で、特別支援学校の立地や距離、教育課程の違い等が課題となる中、ICTの活用や地域との連携強化を通じて、物理的距離の克服や児童生徒の社会参加の拡充に向けた工夫が求められます。
- 保護者や関係者、さらには本人が、居住地校交流等に対して消極的な場合もあるため、交流の意義を発信するなど、継続的な働きかけや、地域への理解啓発を進めることが大切です。一方で、本人等の意思を十分に尊重しながら丁寧に対応していく必要があります。

#### 実現に向けた方策

- 共生社会の形成に向け、地域連携・地域貢献の機会を広げるとともに、地域全体で理解啓発と協力体制の構築を図り、特別支援学校の児童生徒が地域社会の一員として共に学び育つ教育活動を実施します。
- 相互の教育課程に位置づけた計画的で継続的な交流及び共同学習を実施するとともに、共同学習の側面にも視点を当てた取組を実施します。
- すべての子どもが地域の一員として共に居ることを目指し、「出会う・知り合う」、「つながる」、「学び合う」という段階的な取組を行います。
- 保護者や関係者、さらには本人が、積極的に交流及び共同学習に参加できるよう働きかけるとともに、地域社会への理解啓発を図ります。

#### 具体的取組

##### <学校現場において>

- 子ども同士の自然で主体的な関わりを尊重し、子どもたち自身の気づきや学びを大切に学習活動の設計
- 双方の年間指導計画を参照しつつ、共に取り組む単元を検討するなど、相互の教育課程に位置づけた継続的な交流及び共同学習の実施

- 交流にとどまらず、総合的な学習（探究）の時間や生活単元学習等で共通のテーマや課題の解決に協働して取り組む共同学習の推進、居住地校交流の拡充やさらなる発展的な取組の工夫
- 交流及び共同学習における年間目標の設定・共有と、児童生徒の成長や変化を中心とした評価の蓄積
- 居住地校交流をはじめ交流及び共同学習の意義に関する保護者への継続的な理解啓発と、積極的な参加を支えるための支援や働きかけの促進
- 地域の学校、家庭、地域社会への理解啓発
- 地域資源の活用や地域貢献の新たな機会創出による学校と地域との接続強化

#### <京都府教育委員会において>

- 交流及び共同学習の好事例データベースの構築・周知（発信）
- 文部科学省「インクルーシブな学校運営モデル事業」の成果と課題を踏まえた施策の推進
- 小・中学校等や高等学校の教室を利用した校種間の交流活動の促進
- 実現可能な副籍（副次的な学籍）の制度化
- 分校・分教室設置の検討

## 《コラム》「インクルーシブな学校運営モデル事業」

3か年研究(令和6年度~8年度)の予定で、舞鶴市にある舞鶴支援学校、聾学校舞鶴分校と、城南中学校区(3小学校、1中学校)を指定して研究を進めています。

3年間の研究テーマを設けており、1年目は「知り合う」とし、令和6年度の教育課程内で可能な取組から実施すること、相互の様子を知り合う工夫を図ることを大切にして、研究を進めました。研究組織として有識者や校長、教育委員会で構成された連携協議会を設置し、方針を確認してきました。

取組としては、年間40回の交流及び共同学習や、設置者が異なっても情報を円滑にやりとりするチャットツールを活用した工夫、舞鶴市内にある小・中学校等と、特別支援学校の教員のインクルーシブ教育に関する意識調査の実施を進めました。また、各校で実施されている既存の研修会に相互に参加するなど、教員も知り合う機会の充実を図りました。

2年目の研究テーマは「つながり合う」とし、行事的な交流から、各教科等の目標や内容に基づいた共同的な学びの充実を目指して取り組みました。授業づくりにおいては両校の教員が一つの目標等を共有するために作成した「つながるシート」を活用し、交流実施後の児童生徒の様子などのエピソードを蓄積するとともに、両校の教員が協働的に進めました。

また、支援体制構築においては、学び支援チームの発足と小学校を拠点とした併任発令により、通常の学級における学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業改善、特別支援学級における自立活動の授業づくりなど、伴走かつ継続的な支援を展開しました。

○インクルーシブな学校運営モデル3年間の事業展開「知り合う-つながり合う-学び合う」

交流及び共同学習を発展させた柔軟で新しい授業の在り方の検討

### 交流及び共同学習の発展と維持継続に向けた計画

#### 1年次「知り合う」

関係性の構築

- まずは「会うこと」「知ること」を重視
- 既存の取組(行事等)を中心に一緒にできることを模索
- チャットツールの活用を通じたシステムの構築
- 設置者を超えて授業参観や研究会に相互参加

#### 2年次「つながり合う」

【知り合う】の関係性を基盤に教育課程やチームのつながりへ

- 行事的な交流から、「各教科等の目標・内容に基づいた共同的な学び」の充実へ
- 「つながるシート」を活用した協働的な授業づくりへ
- 学び支援チームや併任を通じた伴走・継続的な支援の展開

#### CURRENT

#### 3年次「学び合う」

ともに学び続けるシステムへ

- 子どもが年度を越えて「学び合う」仕組みを、事業終了後も続く形で
- 各校がすでに持っている取組やこれまでの取組を生かし、無理なく継続できる在り方
- 地域の学校の特別支援教育の体制構築のモデルをつくとともに、特別支援学校による伴走的なセンター的機能の充実

## 方向性4

### 地域全体で子どもをはぐくむ「持続可能な支援体制」の構築と「特別支援学校のセンター的機能」の強化

#### 《 背景・課題 》

小・中学校等や高等学校における特別支援教育コーディネーターの指名率・校内委員会設置率は100%を達成していますが、実質的な協議の場として機能していない事例が見られるとともに、特別支援教育を特定の教員が担いがちになるなど、組織的な支援体制に課題があります。

一方で、特別支援学校においては、各地域支援センターへの相談件数が増加しており、特に高等学校段階でのニーズが増加しています。授業づくりや集団の中での個に応じた指導・支援の方策、関係機関や大学等の地域資源とつなぐ相談・支援の強化など、特別支援学校全体のセンター的機能の強化が一層求められます。

#### 目指す姿

地域全体で子どもをはぐくむ、持続可能な支援体制が構築されるとともに、校内委員会が実質的に機能し、組織的な特別支援教育が推進されています。特別支援学校のセンター的機能が強化され、授業づくりや個別支援、地域資源との連携が充実し、特に高等学校段階のニーズに的確に対応する体制が整っています。

## （１）学校現場を支える支援体制の整備

- 地域支援センターやSSCの相談機能は一定の成果を上げていますが、発達検査の結果が課題の裏付けや解釈にとどまり、指導・支援の充実や、支援後の継続的な見取りに生かされていない場合があります。
- 地域や校種のニーズと提供される支援内容との間に乖離が見られる場合もあり、校種の実態を把握しながら進める伴走型支援が求められます。
- 特別支援学校のセンター的機能は「地域支援センターのみが担うもの」と認識されている場合がありますが、特別支援学校で培われた専門性を生かした授業づくりや個に応じた指導・支援の方策など、特別支援学校全体でセンター的機能を発揮することが必要です。巡回相談員(\*12)についても、業務内容を整理しながら、活用を広げていくことが求められます。
- 高等学校から地域支援センターへの相談件数は増加傾向にありますが、特別支援学校のセンター的機能の活用について、教員への認知をさらに広げていくことが必要です。
- 医療・福祉・就労等の関係機関や大学との連携による、高等学校と多職種との切れ目ない支援の仕組みづくりを一層進める必要があります。

(\*12) 特別支援学校のセンター的機能の一つとして、特別支援学校が幼稚園、保育所、認定こども園、小・中学校等、高等学校に対し、相談と支援を行います。巡回相談チームは、必要に応じて関係機関と連携し、医師、心理学の専門家、福祉関係者及び高い専門性を有する教職員等からなる相談支援チームです。

(出典：京都府教育委員会ホームページ「特別支援教育のセンター的機能」)

### 実現に向けた方策

- 特別支援教育を学校教育の基盤と位置づけ、どの学びの場においても学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりを実現するとともに、通常の学級、通級による指導、特別支援学級、特別支援学校の連携を強化し、学びの質の向上を図ります。
- 特別支援学校全体でセンター的機能を担い、集団の中での個に応じた支援や、各教科等の指導、地域の学校の主体的な取組を支えながら、実現可能性のある具体的な指導・支援の在り方を助言し、担任の困り感に届く伴走型支援を行います。こうした支援を通じて、地域に専門性を還元するとともに、巡回相談員を積極的に活用する体制を整備し、巡回相談の継続的な実施につなげます。

- 高等学校における校内支援体制を一層充実させるとともに、SSCや地域支援センターの活用を通じて、専門職の活用や医療・福祉・就労等の関係機関や大学等との連携を強化し、重層的な支援を推進します。
- インクルーシブな学校運営モデル事業の成果を生かし、特別支援学校教員と小・中学校等教員・高等学校教員との実践交流や合同研修を進め、特別支援教育に関する理解を相互に深め、生徒の多様なニーズに応じた教育の提供につなげます。

## 具体的取組

### <学校現場において>

- 特別支援学校の専門性を生かした授業づくり支援や多様な障害種に応じた具体的な指導・支援を協働的に考える伴走型支援
- 特別支援学校が有する、卒業後の就労や豊かな社会参加を見据えたキャリア教育の視点や進路指導等の実践事例を小・中学校等や高等学校と共有
- 地域支援センターによる、各校種における個別の指導計画作成支援や学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりの実現に向けた支援の実施
- 発達検査の結果を効果的な指導・支援や継続的な見取りにつなげた好事例の発信・共有
- 巡回相談員の積極的な活用や、継続的な巡回相談の実施

### <京都府教育委員会において>

- 高等学校の支援モデルの構築と発信(各地域支援センターとの連携)
- 地域支援センターの活用に関する情報発信の強化
- 専門職(理学療法士・作業療法士・言語聴覚士等)による切れ目ない継続的支援の実施と好事例のデータベース化や共有化、専門職を外部講師とする研修の充実
- インクルーシブな学校運営モデル事業の成果の府内各地域への波及

## 方向性5

### 「組織として」支え、学び合い、高め合う 「教職員の専門性」の向上

#### 《 背景・課題 》

特別支援学級担任等の特別支援学校教諭免許保有率の向上や、教職員の世代交代による知見の継承が課題です。

また、専門的な知識だけでなく、通常の学級において特別な支援を必要とする児童生徒に対応できる授業力の向上や、実践的な指導力の向上が求められていますが、個々の教職員の努力や資質に委ねられている状況があります。

#### 目指す姿

すべての教職員が特別支援教育の担い手であるという意識を持ち、専門家の活用も含めた実践的な研修を通じて、通常の学級における学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業力や指導力が向上しています。

管理職のリーダーシップのもと、特別支援教育を学校教育の基盤とした学校経営の充実が図られ、組織全体で指導力・専門性が向上しています。また、人材育成を支えるための人事交流が進んでいます。

## (1) 教職員の専門性の向上

- 通常の学級に特別な支援の必要な児童生徒が在籍していることを前提として、すべての子どもに対する多様性を尊重した授業づくりや、包摂性の高い学級・集団づくりが重要です。
- 「特別支援＝個別対応」と捉えるのではなく、環境設定や支援方法の工夫により、各教科の特質を踏まえた、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりを進める必要があります。
- 個に応じた支援は特別支援教育担当者だけではなく、各教科の専門性を持つ担当者も含め、すべての教員が担うものです。
- 学びにくさを感じている児童生徒を含めて、すべての児童生徒に対し、何を学ぶか・どのように学ぶかという教科の本質（見方・考え方）を的確に伝えることが求められており、教科指導の研修や研究の充実が必要です。
- 特別支援教育の推進に当たり、特別支援学校だけでなく特別支援学級や通級による指導においても、特別支援教育の中核である自立活動の指導の充実を図ることが求められます。
- 発達検査の結果の見取り・支援への活用ができる、専門性の高い教員の人材育成とサポート体制も今後の課題です。
- 特別支援教育に関する研修へのニーズは高まっており、講義形式だけでなく、専門家を活用した研修やOJT、事例検討を含む参加型研修の充実が求められています。
- 様々な実施主体による多岐にわたる研修を教職員が体系的に把握し、主体的・計画的に受講できるよう、全体的な研修体系の整備が必要です。
- 校種間の人事交流や、特別支援学校や特別支援学級等での指導経験は、児童生徒を見取る視点を広げ、専門性の向上につながるため、長期的な人材育成を進める上でも重要です。

## 実現に向けた方策

- 特別支援教育は全教職員の専門性の基礎であるという共通認識のもと、特別支援教育に係る研修を教育の基盤となる研修として位置づけます。  
障害や発達、合理的配慮、特別の教育課程の編成や自立活動、各教科の特質を踏まえた学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりなど、基礎から実践まで系統的に学べる長期的視点に立った研修体制を整備します。特に、自立活動の理解と指導の充実を図ります。
- 教科ごとの研修・研究会において、学びにくさのある児童生徒を含め、すべての児童生徒に対し、各教科の本質をどのように教え、評価するかという、合理的配慮の在り方について学び合う機会を設けます。
- 専門性の高い教職員の育成を進めるとともに、一部の教職員だけに任せることにならないよう、すべての教職員の専門性の向上を図り、多様な子どもたちを理解し対応しうる知見の継承を図る仕組みを構築します。
- それぞれの校種や教科の担当者が自身の専門性をもとに合同で研究・協議を行い、児童生徒の見取りや指導・支援の方法を深めるなど、共に専門性を高め合う研修や事例検討会を実施します。
- 医療・福祉・心理等の専門家を活用した研修や OJT、事例検討を含む参加型研修を充実させ、実践的な学びを促進します。
- 教職員が必要な研修を把握できるよう、研修情報を体系的に整理し、全体像を「見える化」する仕組みを構築します。
- 校種を超えた柔軟な人事交流や他校種への短期間の留学制度を進め、採用後 10 年間で複数年にわたり特別支援学校や特別支援学級等での指導を経験できる仕組みや、特別支援教育の経験を有する管理職の登用など、長期的・計画的な人材育成を進めます。

## 具体的取組

### <学校現場において>

- これまでに蓄積されてきた教科指導の専門性に、個に応じた支援の視点を加えた教科研究会の実施
- 医療・福祉・心理等の専門家を活用した研修の充実と活用事例の共有、OJTの強化
- 従来の講義型だけでなく、ワークショップ型研修を通して、自己の課題を言語化し、他者との対話により柔軟に思考しながら問題解決とアップデートを図る、教員の研修観の転換
- 特別支援教育に係る研修を教職員業務の一環として位置づけた校内研修の整備
- 担当する障害種を固定化せず専門性を広げるとともに、特別支援学校における12年間の学びの継続性を図るための積極的な学部間の異動

### <京都府教育委員会において>

- 特別支援教育に係る専門性の水準の明確化と、学習指導要領に基づく特別の教育課程の編成や自立活動の指導、学びのユニバーサルデザインの視点に基づく授業づくりなど、基礎知識から実践まで学べる研修体系の整備
- 基礎から応用まで段階的に、長期的な視点で人材育成を図る校種別・キャリアステージ別の研修体系整備
- 特別支援教育に関する校内研修の悉皆化やセンター研修における必修単位の設定
- 情報共有基盤(データベース)による支援知識の共有化
- オンデマンド研修やオンライン研修による参加機会の拡充、効率的でアクセスしやすい研修方法の設定
- 管理職を対象とした、インクルーシブ教育の理念の浸透を図る研修や、特別支援教育の推進が学校全体の教育力の向上に有効であることを実感できる研修の実施
- 小・中学校等・高等学校・特別支援学校の教員がそれぞれのノウハウを交流・情報交換し、互いに専門性を高め合う他校種間合同の研修の実施
- 市町(組合)教育委員会合同の研修等、設置者や校種を超えて連携・協働できる研修システムの構築

- 総合教育センタープロジェクト研究など、校種を超えた特別支援教育に係る学び合い研究や授業研究
- 小・中学校等と特別支援学校間、高等学校と特別支援学校間など、校種を超えた積極的な人事交流や短期留学制度の推進
- 採用後 10 年間で特別支援学校や特別支援学級等での指導を経験するなど、長期的な視点での人材育成

## (2) 学校経営の充実

- 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築の機運が高まる中、すべての児童生徒にとってわかりやすい教育の実現や、学校全体で特別支援教育を進めるという一層の意識改革が必要です。
- 各学校、各地域におけるコーディネーターの果たす役割は大きく、特別な支援を必要とする児童生徒の学びを支える取組やその蓄積を支えています。
- コーディネーターを中心とする組織的な情報共有体制や、校内支援体制の円滑な運用をすべての校種で進めていくため、コーディネーターの役割や業務内容の「見える化」、支援成果の共有、後継の育成等が必要です。

### 実現に向けた方策

- 管理職のリーダーシップのもと、小・中学校等及び高等学校を含めた各校が特別支援教育の推進を学校経営計画に明確に位置づけ、カリキュラム・マネジメントの充実を図り、学校全体で特別支援教育に取り組む学校経営を実現します。
- 校内支援体制の「見える化」や、支援のガイドライン化を進め、ICTを活用した校内での情報共有を図ります。
- コーディネーター業務を「見える化」し、他の教職員と協働することで、業務の継続性や人材の育成・交代を見据えた校内支援体制の確立を図ります。

### 具体的取組

#### <学校現場において>

- 小・中学校等及び高等学校において、特別支援教育の推進を学校経営の基盤の一つとするための学校経営計画への明確な位置づけと、カリキュラム・マネジメントの充実
- 特別支援教育に対する管理職の意識改革と管理職のリーダーシップによる校内支援体制の明確化
- 教務主任、生徒指導担当、進路指導担当等、学校組織の中核を担う教員による、特別支援教育の視点を踏まえた学校経営への参画
- 特別支援教育の視点を踏まえた生徒指導の組織的な推進
- ICTを活用した校内における情報共有の促進
- コーディネーター業務の明文化と組織的な運用、長期的視点での人材育成
- 地域の理解啓発を図るための学校の情報発信力の強化



## 1 指針の策定経過

### 1 インクルーシブ教育推進会議の設置

京都府におけるインクルーシブ教育システム構築に係る現状や、特別支援教育における各校種・地域性等の諸課題を踏まえ、今後のインクルーシブ教育推進の在り方や方向性について、幅広く検討することを目的として、令和7年1月に「インクルーシブ教育推進会議」を設置しました。

本会議では、各委員の専門的立場からの意見交換や、各学校種の教員で構成したワーキンググループ会議における協議を通じて、教育現場の実情や今後の方向性について多角的な議論を重ねてきました。

## 2 会議開催状況

### (1) インクルーシブ教育推進会議

会 議	日 時	内 容
第1回	R7.1.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 特別支援教育をめぐる現状や課題、インクルーシブ教育の基本的な考え方、概念について共有</li> <li>○ 「校種ごとの学び」と「体制整備と専門性の向上」をテーマに、目指す姿や学校現場の実情、課題などについて各委員による意見交換を実施</li> </ul>
第2回	R7.2.27	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第1回会議を踏まえた論点・課題を整理し、センター的機能から見える課題等について共有</li> <li>○ 学びの課題や学びを支える連携、支援体制の在り方を深掘りするため、校種間の連携や校種ごとの課題を中心に、2つの分科会による意見交換を実施</li> </ul>
第3回	R7.3.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第1回、第2回会議の意見を踏まえた論点・課題を整理</li> <li>○ 全体を通じた意見交換を実施</li> </ul>
第4回	R7.12.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ワーキンググループ会議の協議内容を踏まえた意見交換を実施</li> <li>○ インクルーシブ教育推進会議報告案に関する意見交換を実施</li> </ul>
第5回	R8.2.10	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 素案についての意見交換を実施</li> </ul>

### (2) ワーキンググループ会議

会 議	日 時	協議テーマ
第1回	R7.7.28 R7.7.29	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 個別最適な学びが保障される環境づくりについて</li> <li>○ 共に学ぶ仕組みづくりに必要な専門性の向上について</li> </ul>
第2回	R7.8.22 R7.8.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各校種と特別支援学校の連携について</li> <li>○ 共に学ぶ仕組みづくりに必要な専門性の向上について</li> </ul>
第3回	R7.9.30	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各校種の学びについて</li> <li>○ 特別支援教育を一步進めるための教員の意識について</li> </ul>

### 3 インクルーシブ教育推進会議委員

期間：令和7年1月20日～令和7年3月31日（役職は令和7年3月時点）  
（敬称略）

区分	氏名	所属・役職
学識経験者	相澤 雅文 （座長）	京都教育大学総合教育臨床センター・センター長
〃	菊地 一文	弘前大学大学院・教授
〃	村田 淳	京都大学学生総合支援機構・准教授
市町（組合）教委	木上 晴之	宇治市教育委員会・教育長
学校関係（幼）	梅上 美智恵	京丹後市立丹後こども園・園長
〃（小）	高向 睦	城陽市立青谷小学校・校長
〃（中）	寺本 裕彦	京丹波町立瑞穂中学校・校長
〃（高）	田中 周平	京都府立木津高等学校・校長
〃（特）	山本 直之	京都府立舞鶴支援学校・校長
保護者	山中 裕子	京都府自閉症協会・副会長

期間：令和7年12月1日～令和8年3月31日（役職は令和8年3月時点）  
（敬称略）

区分	氏名	所属・役職
学識経験者	相澤 雅文 （座長）	京都教育大学総合教育臨床センター・センター長
〃	菊地 一文	弘前大学大学院・教授
〃	村田 淳	京都大学学生総合支援機構・准教授
市町（組合）教委	木上 晴之	宇治市教育委員会・教育長
学校関係（幼）	宮川 野添美	久御山町立みまきこども園・園長
〃（小）	久保 日出樹	亀岡市立育親学園・校長
〃（中）	細矢 和彦	宇治田原町立維孝館中学校・校長
〃（高）	田中 周平	京都府立木津高等学校・校長
〃（特）	南田 高典	京都府立舞鶴支援学校・校長
保護者	山中 裕子	京都府自閉症協会・副会長

## 2 近年の特別支援教育をめぐる動き

本指針の策定に当たり、国際的な潮流を踏まえ、国内外における特別支援教育の制度的な動向及び施策の展開を概観します。

平成 18 年 12 月（平成 20 年 5 月発効）

国際連合総会において「障害者の権利に関する条約」の採択

インクルーシブ教育システムの理念や、障害者が一般の教育制度の中で平等に初等中等教育を受けられること、必要な合理的配慮が提供されること等が示された。

学校教育法改正

従来の「特殊教育」から「特別支援教育」へと転換された。

平成 23 年 8 月施行

障害者基本法の一部改正

障害のある児童生徒が年齢や特性に応じた適切な教育を受けられるよう、共に学ぶ環境整備、情報提供、交流を通じた相互理解の促進等が義務づけられた。

平成 24 年 7 月（中央教育審議会初等中等教育分科会）

共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進（報告）  
インクルーシブ教育システムを基盤に特別支援教育を推進し、個別ニーズに応える柔軟な仕組みと多様な学びの場を整備することが重要であることが示された。

平成 25 年 6 月制定、平成 28 年 4 月施行

障害者差別解消法の制定

障害の有無に関わらず、人格と個性を尊重する社会を目指し、不当な差別的取扱いの禁止と合理的配慮が規定された。

平成 25 年 9 月施行

学校教育法施行令の一部改正

認定就学制度が廃止され、本人・保護者の意向を尊重しつつ、教育的ニーズ等を踏まえて就学先決定する総合的判断の仕組みに改められた。

平成 26 年 1 月

「障害者の権利に関する条約」の批准

平成 28 年 8 月施行

発達障害者支援法の改正

発達障害のある児童生徒が年齢や能力に応じて他の児童生徒と共に学ぶための配慮や、個別の教育支援計画・個別の指導計画の作成の推進等が明記された。

平成30年4月施行

### 学校教育法施行規則の一部改正

高等学校においても通級による指導が特別の教育課程として位置づけられた。

平成29～31年告示

### 学習指導要領の改訂

障害の重度・重複化、多様化への対応、卒業後の自立と社会参加に向けた初等中等教育全体の改善や、**教育課程の連続性が重視**される内容となった。

令和3年1月

### 新しい時代の特別支援教育の在り方に関する有識者会議（報告）

支援ニーズの多様化やインクルーシブ教育の国際的な流れを受け、インクルーシブ教育システムの理念の構築、教師の専門性の向上、ICTの活用等が示された。

### 「令和の日本型学校教育」の構築を目指して（答申）（中央教育審議会）

子どもの可能性を最大限に引き出すため「個別最適な学び」と「協働的な学び」の両立が重視されインクルーシブ教育システムの理念の構築と合理的配慮の提供が不可欠とされた。

令和4年3月

### 特別支援教育を担う教師の養成、採用、研修等に係る方策について【通知】（文部科学省）

すべての教師の特別支援教育に係る専門性の向上に向け、養成・採用・研修の方針や特別支援教育の経験を人事や管理職登用で総合的に考慮する工夫等が示された。

令和4年9月

### 国連による特別支援教育に関する勧告

国連障害者権利委員会は、日本の分離された特別支援教育に対し懸念を示し、インクルーシブ教育への移行を要請した。文部科学省は多様な学びの場での特別支援教育の中止は考えていないが、インクルーシブ教育の推進に取り組むとした。

令和5年3月

### 通常の学級に在籍する障害のある児童生徒への支援に係る方策について【通知】（文部科学省）

よりインクルーシブな社会の実現に向けて、校内支援体制、高等学校での通級による指導、特別支援学校のセンター的機能の充実や、教師等の専門性の向上等について提言した。

令和5年6月

### 第4期教育振興基本計画（文部科学省）

「持続可能な社会の創り手の育成」と「社会に根差したウェルビーイングの向上」を柱に、インクルーシブ教育システムの構築や教育DXの推進などが盛り込まれた。特別支援教育が「共生社会の実現」に不可欠な要素とされ、教育の包摂性を高めるための施策が示されている。

令和7年6月施行

### 手話に関する施策の推進に関する法律

手話を言語として位置づけ、総合的な手話施策を進めるための基本理念が定められた。乳幼児期からの習得支援や学校での手話指導、教員の養成等が盛り込まれた。

## (1) 国際社会の流れ

平成 18 年 12 月に国際連合総会において、障害者の権利を守るための基本原則等を定めた「障害者の権利に関する条約」が採択され、平成 20 年 5 月に発効されました。

教育の分野においては「インクルーシブ教育システム」の理念をはじめ、障害者が一般の教育制度から排除されず、生活する地域において他の者と平等に初等中等教育を受けられることや、必要とされる合理的配慮が提供されることなどが示されました。我が国においては、「障害者の権利に関する条約」の批准に向けて、国内法を整備し、諸制度を充実させた後、平成 26 年 1 月 20 日に批准しました。

## (2) 国内法の整備

### ○ 障害者基本法の一部改正（平成 23 年 8 月施行）

すべての国民が分け隔てられることなく、共生社会を目指すことが示され、教育においては、障害のある児童生徒が、年齢、能力及び特性に応じた適切な教育を受けられるよう、可能な限り共に教育を受けられる教育環境への配慮や、必要な施策を講じ、本人及び保護者に対する十分な情報提供と意向の尊重、交流及び共同学習の推進を通じた相互理解の促進が義務として位置づけられました。

### ○ 障害者差別解消法の制定（平成 25 年 6 月制定、平成 28 年 4 月施行）

障害の有無に関わらず、すべての人が人格と個性を尊重し合いながら共に生きる社会の実現を目的とし、不当な差別的取扱いの禁止や、合理的配慮の提供について規定されました。これにより、学校における障害のある人に対する差別的取扱いの禁止と合理的配慮の提供が義務づけられ、令和 6 年 4 月の改正では、事業者に対し合理的配慮の提供が義務づけられました。

### ○ 発達障害者支援法の改正（平成 28 年 8 月施行）

障害者基本法の一部改正や、障害者差別解消法の成立など、共生社会の実現に向けた取組の中で、発達障害者の支援の一層の充実を図るために改正されました。教育においては、発達障害のある児童生徒が年齢や能力に応じて、他の児童生徒と共に学べるよう配慮することが規定され、個別の教育支援計画及び個別の指導計画の作成の推進や、いじめ防止対策の推進が明記されました。

### (3) 国内における特別支援教育の動向

#### 《特殊教育から特別支援教育へ》（平成19年4月 文部科学省）

学校教育法改正により、従来の「特殊教育」から「特別支援教育」へと転換されました。盲・聾・養護学校は「特別支援学校」に統合され、複数の障害種別に対応可能な制度となりました。通常の学級でも発達障害を含む児童生徒への支援が明確化され、全学校での実施が求められています。

#### 《就学制度の改正》（平成25年9月 文部科学省）

学校教育法施行令の一部改正により、認定就学制度が廃止され、本人・保護者の意向を尊重しつつ、教育的ニーズ等を踏まえて就学先決定する総合的判断の仕組みに改められました。

#### 《学習指導要領の改訂》（平成29～31年 文部科学省）

特別支援学校学習指導要領等が改訂され、障害の重度・重複化、多様化への対応と卒業後の自立と社会参加に向けた充実を見据え、初等中等教育全体の改善・充実や、学びの場の柔軟な選択を踏まえた、幼稚園、小・中学校等・高等学校の教育課程との連続性が重視される内容となりました。

### (4) 国の施策の方針

#### ○ 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進（報告）（平成24年7月 中央教育審議会初等中等教育分科会）

共生社会の形成に向け、インクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育を推進し、個別ニーズに応える柔軟な仕組みと多様な学びの場を整備することが重要であることが示されました。

#### ○ 新しい時代の特別支援教育の在り方に関する有識者会議（報告）（令和3年1月）

障害のある子どもへの支援ニーズの多様化やインクルーシブ教育の国際的な流れを受け、特別支援教育の方向性を再検討するために開催された有識者会議の報告が公表され、インクルーシブ教育システムの理念の構築、教師の専門性の向上、ICTの活用、関係機関の連携強化が示されました。

- 「令和の日本型学校教育」の構築を目指して（答申）（令和3年1月中央教育審議会）  
すべての子どもの可能性を最大限に引き出すことを目的として「個別最適な学び」と「協働的な学び」の両立が重視されています。特別支援教育においては、障害のある子どもが多様な学びの場で適切な支援を受けられるよう、インクルーシブ教育システムの理念の構築と合理的配慮の提供が不可欠であるとされています。さらに、すべての教員に特別支援教育の基礎的知識と実践力の習得が期待され、専門性の向上のための研修体制の整備が進められています。
  
- 特別支援教育を担う教師の養成、採用、研修等に係る方策について【通知】（令和4年3月 文部科学省）  
すべての教師の特別支援教育に係る専門性の向上に向け、養成・採用・研修の方針や特別支援教育の経験を人事や管理職登用で総合的に考慮する工夫、特別支援学校教諭免許保有率100%を目指す取組などが示されました。
  
- 国連による特別支援教育に関する勧告（令和4年9月）  
国連障害者権利委員会は、日本政府報告に関する総括所見を公表し、日本の分離された特別支援教育に対し懸念を示すとともに、インクルーシブ教育への移行を強く要請しました。この勧告に対し文部科学省は、現在は多様な学びの場での特別支援教育を中止することは考えていないが、勧告の趣旨を踏まえインクルーシブ教育システムの構築に向けた取組を進めていきたいとしました。
  
- 通常の学級に在籍する障害のある児童生徒への支援に係る方策について【通知】（令和5年3月 文部科学省）  
よりインクルーシブな社会の実現に向けて、特別支援教育に関する校内支援体制、高等学校における通級による指導、特別支援学校のセンター的機能の充実や、教師等の専門性の向上等について提言しました。
  
- 第4期教育振興基本計画（令和5年6月 文部科学省）  
教育の振興に関する国の中期的な方針を示すこの計画には、持続可能な社会の創り手の育成」と「日本社会に根差したウェルビーイングの向上」を柱に、インクルーシブ教育システムの構築や教育DXの推進などが重点的に盛り込まれています。この計画においては、特別支援教育が「共生社会の実現」に不可欠と位置づけられ、教育の包摂性を高めるための施策が示されています。

## ○ 手話に関する施策の推進に関する法律（令和7年6月施行）

手話を言語として位置づけ、国や自治体が総合的な手話施策を進めるための基本理念や責務を定められました。手話の習得・使用、文化の保存・発展、国民の理解促進を目的とし、教育分野では乳幼児期からの手話習得支援や学校教育での手話指導、手話技能を持つ教員の養成等が盛り込まれています。

## ◀ 京都府の動向 ▶

京都府における障害者施策の基盤となる条例及び総合計画の概要を整理し、特別支援教育との関連を示します。

### 京都府障害のある人もない人も共に安心していきいきと暮らしやすい社会づくり条例 (平成 26 年 3 月)

障害者関連法の趣旨を踏まえ、共生社会推進に関する基本理念等を定め、その取組を総合的かつ計画的に推進するための条例を制定しました。共生社会の実現に向けた合理的配慮の提供や、関係機関の連携、教育においては交流及び共同学習の促進について示しました。

### 言語としての手話の普及を進めるとともに聞こえに障害のある人とない人が支え合う社会づくり条例 (平成 30 年 3 月)

障害の有無やその程度に関わらず、すべての人が互いに支え合う共生社会の実現を図るため、言語としての手話の普及を進め、障害の特性に応じたコミュニケーション手段を選択する機会を確保することにより、相互に人格と個性を尊重し合いながら支え合う聞こえの共生社会を推進することを目的とし制定しました。

### 京都府総合計画 (令和元年 10 月策定、令和 5 年 3 月改定)

府政運営の羅針盤となる「京都府総合計画」を、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や社会経済情勢の不安定化の進行など、社会の大きな転換を踏まえ、令和 5 年に改定しました。

特別支援教育については、インクルーシブ教育システムの構築について、障害の有無に関わらず共に学び合う環境整備や、通級による指導や特別支援学級の充実を示し、教育施策を共生社会形成のための重要な基本施策の一つとして位置づけています。

#### < 京都府総合計画 >

##### 分野別基本施策 2 夢を実現する教育

- 通級による指導を充実するため、特別支援教育の専門的な知識を持つ教員を育成し、障害の特性を踏まえた学習上の配慮を行う多様な学びの場を整備
- 自立と社会参加に向けた、特別支援学校におけるキャリア教育の充実と、関係機関と連携した就労支援を推進
- 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育の構築を進めるとともに、高校生と特別支援学校の生徒との交流活動等を実施

## 京都府障害者・障害児総合計画（令和6年3月）

（第5期京都府障害者基本計画・第7期京都府障害福祉計画・第3期京都府障害児福祉計画）

すべての府民が障害の有無に関わらず、相互に尊重し合いながら共生する社会を目指し、重点的に実施すべき施策の方向を定め、障害福祉サービス等の提供体制確保のための方策や計画的な整備を図るために策定しました。

教育では、学びの保障と社会参加の支援を重要な柱とし、インクルーシブ教育システムの構築や合理的配慮の提供等について施策の方向性を示しています。

### <京都府障害者・障害児総合計画>

#### Ⅲ-8 生涯を通じて学び続けられる環境の整備

##### ○インクルーシブ教育システムの推進

児童生徒の自立や社会参加を目指し、就学前から卒業後までの一貫した教育を推進

##### ○教育環境の整備

障害のある児童生徒が、地域の中で必要な支援のもと十分な教育を受けられるよう特別支援教育を必要とする児童生徒の多様な障害特性を踏まえた教育環境を整備

##### ○交流及び共同学習の推進

障害のある児童生徒と障害のない児童生徒との交流及び共同学習などを積極的に推進し、相互の理解促進を図るなど、交流機会の拡大を図る。

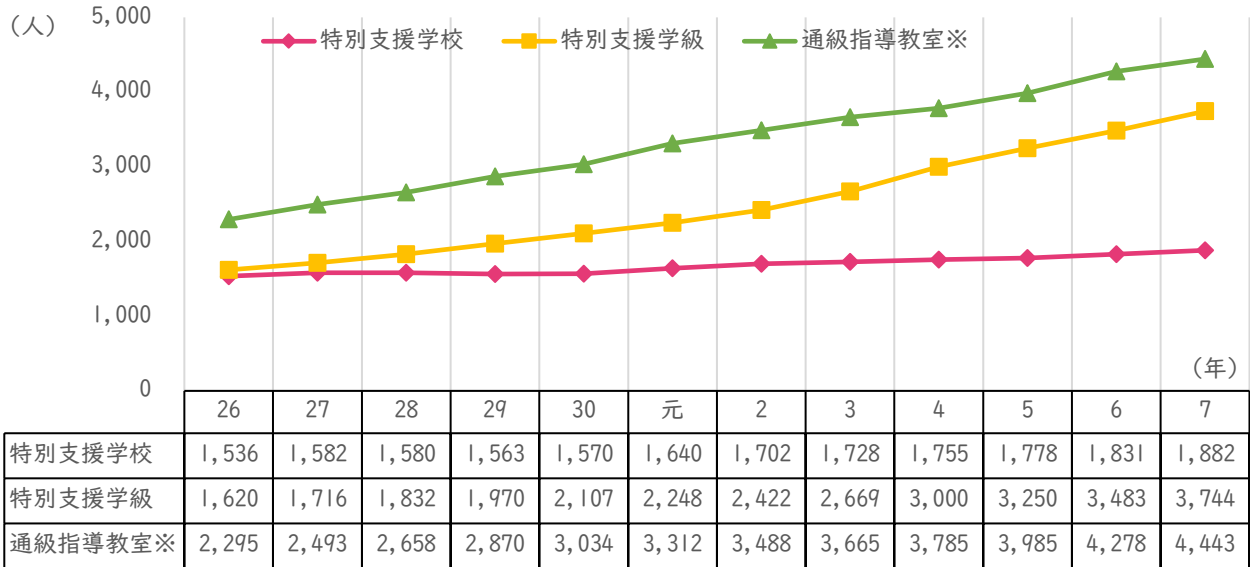
## 京都府人権尊重の共生社会づくり条例（令和7年4月）

府民一人ひとりの尊厳と人権が共に尊重され、すべての府民が、地域等の社会において「守られている」、「包み込まれている」等といった社会からの温かさを感じることができるようになるとともに、誰もが主体的に社会に参画し、自らの可能性を伸ばすことができる人権尊重の共生社会づくりに資するため、人権教育及び人権啓発並びに相談体制の整備に関する施策の策定及び実施等について定めた条例を制定しました。

### 3 京都府の特別支援教育をめぐる状況

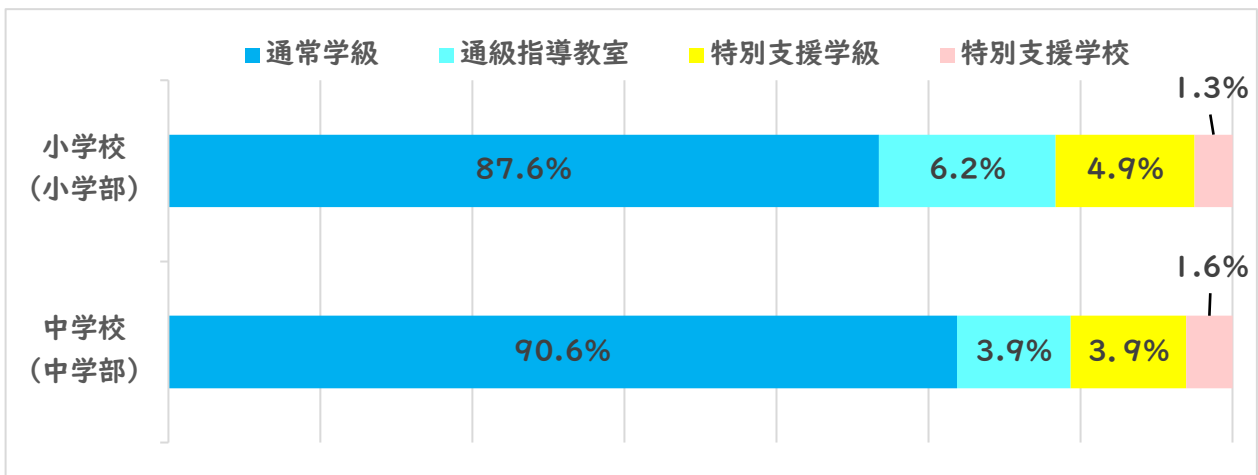
(京都市を除く。)

#### 児童生徒数の推移（令和7年5月1日時点）



※通級指導教室…聾学校通級指導教室を含む。

#### 学びの場の割合（令和7年5月1日時点）



(単位：人)

校種	種別	通常の学級在籍者数		特別支援学級 在籍者数	特別支援学校 在籍者数	合計
			内通級による指導 を受けている人数			
小学校・小学部		50,977	3,356	2,637	718	54,332
中学校・中学部		26,449	1,087	1,107	442	27,998

### 通級による指導を受けている児童生徒数（令和7年5月1日時点）

障害種別	児童生徒数（人）			教室数	
	小	中	計	小	中
言語障害	1,287	159	1,446	186	67
自閉症	846	372	1,218		
情緒障害	150	75	225		
弱視	7	1	8		
難聴	20	11	31		
学習障害	456	238	694		
注意欠陥多動性障害	589	229	818		
肢体不自由	1	1	2		
病弱・身体虚弱	0	1	1		
計	3,356	1,087	4,443		

### 特別支援学級児童生徒数及び学級数（令和7年5月1日時点）

障害種別	小学校		中学校	
	人数（人）	学級数	人数（人）	学級数
知的障害	1,351	267	562	117
自閉症・情緒障害	1,202	254	528	116
病弱・身体虚弱	20	18	3	3
肢体不自由	34	32	8	7
言語障害	6	1	0	0
弱視	10	10	1	1
難聴	14	10	5	5
計	2,637	592	1,107	249

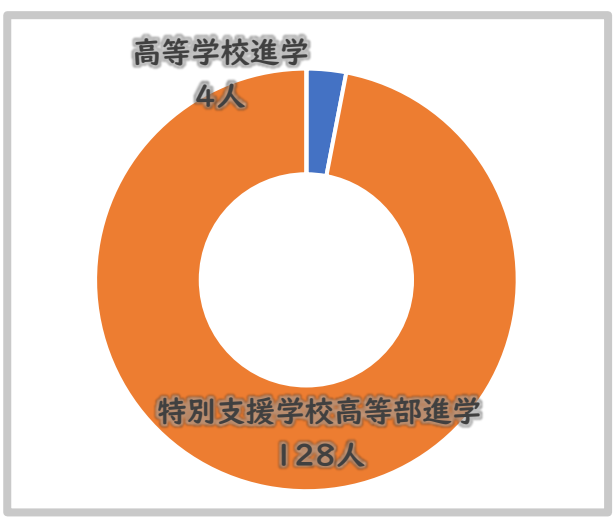
府立特別支援学校幼児児童生徒数（令和7年5月1日時点）

（単位：人）

学 校 名	幼稚部	小学部	中学部	高等部	合計
盲学校	0	4	5	22	31
舞鶴分校（休校中）					
聾学校	25	15	12	12	64
舞鶴分校	8	3			11
向日葵が丘支援学校		97	45	75	217
宇治支援学校		140	78	113	331
城陽支援学校		8	5	56	69
八幡支援学校		25	40	75	140
井手やまぶき支援学校		92	53	52	197
南山城支援学校		44	30	40	114
丹波支援学校		90	52	86	228
亀岡分校		4	1		5
中丹支援学校		52	42	56	150
舞鶴支援学校		81	40	60	181
行永分校		8	4		12
与謝の海支援学校		55	35	42	132
計	33	718	442	689	1,882

令和6年度府立特別支援学校卒業生の進路

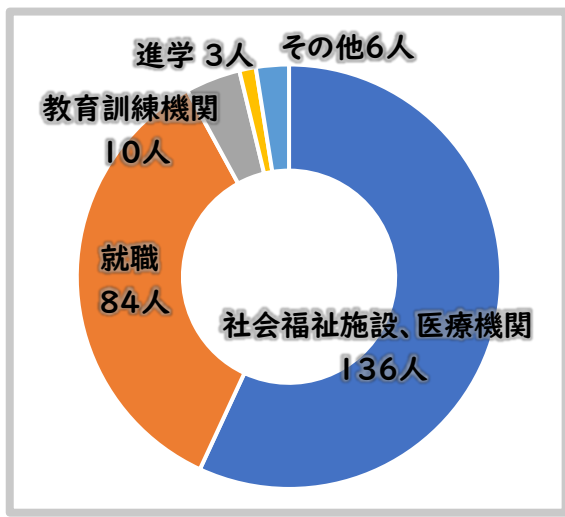
中学部卒業生



(単位：人)

高等学校進学	4
特別支援学校高等部進学	128
就職	0
計	132

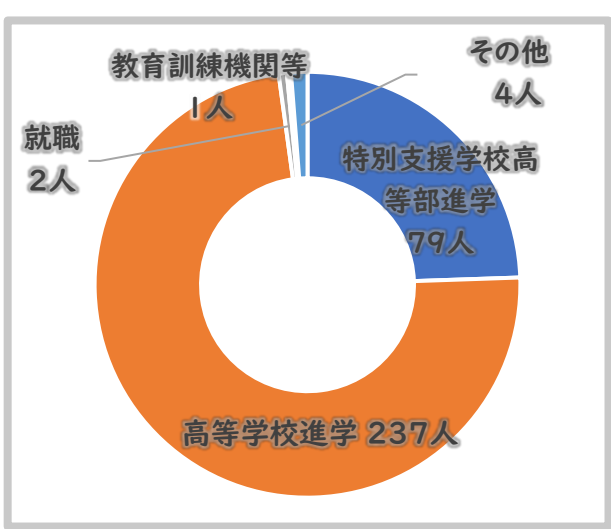
高等部（本科）卒業生



(単位：人)

社会福祉施設、医療機関	136
就職	84
教育訓練機関	10
進学	3
その他	6
計	239

令和6年度府内中学校特別支援学級卒業生の進路



(単位：人)

特別支援学校高等部進学	79
高等学校進学	237
就職	2
教育訓練機関等	1
その他	4
計	323

## 京都府地域支援センター一覧

相談先	設置場所	電話番号
京都府視覚支援センター	盲学校	075-492-6733
京都府聴覚支援センター	聾学校	075-461-8121
京都府南部視覚・聴覚支援センター	南山城支援学校	0774-71-8333 (直通)
京都府北部聴覚支援センター	聾学校舞鶴分校	0773-75-1094
向日が丘相談・支援センター	向日が丘支援学校	075-951-8361
地域支援センターうじ	宇治支援学校	0774-41-3701
地域支援センター「サポート JOYO」	城陽支援学校	0774-53-7100
地域支援センターやわた	八幡支援学校	075-982-7321
井手やまぶき相談・支援センター	井手やまぶき支援学校	0774-82-7010
南山城相談支援センター	南山城支援学校	0774-72-7255
たんば地域支援センター	丹波支援学校	0771-42-5185
中丹教育支援センター	中丹支援学校	0773-32-0011
舞鶴支援学校トータルサポートセンター (TSC)	舞鶴支援学校	0773-78-3133
舞鶴支援学校トータルサポートセンター (TSC) 病弱支援部門	舞鶴支援学校行永分校	0773-63-6700
丹後地域教育支援センターよさのうみ	与謝の海支援学校	0772-46-2770
京都府スーパーサポートセンター (SSC)	京都府総合教育センター内	075-606-2480 (直通)



# 京都府教育委員会

京都府教育庁指導部特別支援教育課

電話 075-414-5834

ホームページ <https://www.kyoto-be.ne.jp/tokubetsu/cms/>



## 文化生活・教育常任委員会議案付託表

議案番号	件名
4	個人府民税の控除対象となる特定非営利活動法人への寄附金を定める条例一部改正の件
8	京都府立学校授業料等徴収条例及び行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律施行条例一部改正の件
10	向日町競輪場建設工事請負契約締結の件
13	財産取得の件（電子黒板）
14	財産取得の件（情報通信機器）

— 令和8年6月京都府議会定例会 —

# 文化生活・教育常任委員会付託議案

文化生活部  
文化施設政策監

- 1 第4号議案 個人府民税の控除対象となる特定非営利活動法人への寄附金を定める条例一部改正の件
- 2 第10号議案 向日町競輪場建設工事請負契約締結の件

## **第4号議案 個人府民税の控除対象となる特定非営利活動法人への 寄附金を定める条例一部改正の件**

### **1 改正の理由**

個人府民税の控除対象となる特定非営利活動法人への寄附金を定める条例（平成24年京都府条例第49号）において控除対象特定非営利活動法人として規定している特定非営利活動法人 FaSoLabo 京都について、控除対象特定非営利活動法人として継続するための手続が行われなかったため、所要の改正を行うもの

### **2 改正の内容**

別表特定非営利活動法人 FaSoLabo 京都の項を削除する。

### **3 施行期日**

令和8年9月30日

## 第 10 号議案 向日町競輪場建設工事請負契約締結の件

### 1 工事名

向日町競輪場建設工事

### 2 工事請負に係る部分の契約金額

10,019,900,000 円

### 3 契約の相手方

大阪市西区阿波座 2 丁目 4 番 23 号

株式会社 ナカノフドー建設 大阪支社 執行役員 大阪支社長  
脇本 高広

### 4 契約の方法

地方自治法施行令（昭和 22 年政令第 16 号）第 167 条の 2 第 1 項  
第 2 号の規定による随意契約

### 5 契約履行場所

向日市寺戸町

### 6 工事請負に係る部分の契約期間

議会の議決を得た日から令和 11 年 6 月 30 日まで

— 令和8年6月京都府議会定例会 —

# 文化生活・教育常任委員会 付託議案

— 教育委員会 —

- 1 第8号議案 京都府立学校授業料等徴収条例及び行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律施行条例一部改正の件
- 2 第13号議案 財産取得の件（電子黒板 一式）
- 3 第14号議案 財産取得の件（情報通信機器 一式）

## 1 第8号議案

### 京都府立学校授業料等徴収条例及び行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律施行条例一部改正の件

#### (1) 制定理由

高等学校等就学支援金の支給に関する法律等の一部改正に伴い、関係条例について所要の改正を行う。

#### (2) 制定内容

「京都府立学校授業料等徴収条例の一部改正」により、改正法の施行日前から引き続き高等学校等に在学する者が、法改正により就学支援金の支給対象外となる場合であっても引き続き授業料の徴収猶予を可能とする。

また、「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律施行条例の一部改正」により、就学に要する費用の支給に関する事務を引き続き個人番号利用事務の対象とする所要の規定整備を行う。

#### (3) 施行日

公布の日

## 2 第13号議案 財産取得の件（電子黒板 一式）

府立高等学校及び附属中学校における電子黒板整備のため財産を取得するもの

取得財産	電子黒板 一式
取得の方法	一般競争入札
売渡人	京都市下京区五条通河原町西入本覚寺前町830番地 京都エクセルヒューマンビル 株式会社内田洋行 I T ソリューションズ 関西支店 支店長 谷口 重太郎
取得価格	217,360,000円

## 3 第14号議案 財産取得の件（情報通信機器 一式）

府立高等学校及び特別支援学校における授業用タブレット端末及び管理用ノートパソコンの整備のため財産を取得するもの

取得財産	情報通信機器 一式
取得の方法	一般競争入札
売渡人	京都市下京区五条通河原町西入本覚寺前町830番地 京都エクセルヒューマンビル 株式会社内田洋行 I T ソリューションズ 関西支店 支店長 谷口 重太郎
取得価格	167,009,480円

---

---

# 京都府議会

## 文化生活・教育常任委員会

### 活動報告書

---

---



令和8年5月14日

委員長 岡本和徳

副委員長 中村正孝

副委員長 藤山裕紀子

委員 渡辺邦子

委員 森口亨

委員 武田光樹

委員 畑本義允

委員 西條利洋

委員 浜田良之

委員 成宮真理子

委員 相原佳代子

(令和7年7月22日から)

委員 大河内章



---

# 目次 京都府議会 文化生活・教育常任委員会 活動報告書

---

1	委員会の審議等の状況（概要）	1
2	委員会活動状況	2
3	重要課題調査のための委員会	8
4	付託議案及び審査依頼議案審査結果	11
5	付託請願審査結果	12
6	管内外調査	13
7	委員会活動のまとめ	26

# 1 委員会の審議等の状況（概要）

本委員会は、文化生活部及び教育委員会の所管並びにそれに関連する事項を所管している。

各部局の主な所管事項は、下表のとおりである。

部局名	主な所管事項
文化生活部	文化、芸術、生涯学習、スポーツ、私学、府民の安心・安全、人権、男女共同参画、消費生活
教育委員会	学校教育、特別支援教育、保健体育、社会教育、文化財保護

京都府議会の各常任委員会では、年4回の定例会において、条例案などの審査を行うほか、議会の閉会中に委員会を開催して、府政の重要課題について、テーマを設けて集中的に審議するとともに、京都府内や他府県に赴いて調査を実施している。

今期の文化生活・教育常任委員会の閉会中の常任委員会においては、所管事項に関するテーマについての議論を深めるため、参考人制度を活用して、専門的知見を有する方の意見を聴取し、テーマに関する議論を掘り下げた。

また、管内調査では、府の施策等が実施されている現場を訪問し、関係者から説明を聴取するとともに、現地視察を行った。

管外調査では、先進事例や京都府と共通する課題に対して、他の自治体や関係事業者がどのような取組を実施しているのか、もしくはどのように対応しようとしているのかを調査した。

## 2 委員会活動状況

時期	活動	議題・テーマ
<b>5 月</b>		
R7. 5.23	委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■委員長の選任</li> <li>■副委員長の選任</li> <li>■副委員長の順位</li> </ul>
<b>6 月</b>		
R7. 6. 9	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■出席要求理事者</li> <li>■確認事項</li> <li>■本日の委員会運営</li> </ul>
R7. 6. 9	委員会 (初回)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■出席要求理事者</li> <li>■確認事項</li> <li>■所管部局の事務事業概要等</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
R7. 6.20	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■定例会中の委員会運営</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
R7. 6.24	委員会 (6定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■報告事項の聴取 (文化生活部) <ul style="list-style-type: none"> <li>・文化が活きる京都の推進に関する条例に基づく基本的な指針の策定について</li> <li>・包括外部監査結果に基づく措置状況について (文化生活部・教育委員会)</li> <li>・京都府国土強靱化地域計画の改定(中間案)について (教育委員会)</li> <li>・包括外部監査結果に基づく措置状況について</li> </ul> </li> </ul>
R7. 6.25	委員会 (6定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■所管事項の質問</li> <li>■閉会中の継続審査及び調査</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
<b>7 月</b>		
R7. 7.17	管内調査	○アニメ「鬼滅の刃」全集中展一刀鍛冶の里編・柱稽古編—特別内覧会 (行催事等委員会調査)
R7. 7.18	管内調査	○令和7年夏の交通事故防止府民運動スタート式 (行催事等委員会調査)
R7. 7.29 ～ R7. 7.30	管外調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>■所管事項の調査</li> <li>○神奈川県議会 〔於：かながわ犯罪被害者サポートステーション〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県における犯罪被害者支援の取組について</li> <li>・施設視察</li> </ul> </li> <li>○SHIMOKITA COLLEGE</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ともに暮らしながら学ぶ」SHIMOKITA COLLEGE について</li> <li>・施設視察</li> </ul> ○神奈川県議会〔於：神奈川県立横浜国際高等学校〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>・神奈川県立横浜国際高等学校における国際バカロレア（IB）教育の推進について</li> <li>・施設視察</li> </ul> ○さいたま市議会 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「さいたまSTEAMS教育」について</li> </ul>
<b>8 月</b>		
R7. 8.22	正副委員長会	■本日の委員会運営
R7. 8.22	委員会 (閉会中)	<b>■所管事項の調査</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「探究的な学びを支える取組について」</li> </ul> 参考人：株式会社COLEYO 代表取締役 川村 哲也 氏
R7. 8.29	管内調査	○創立 80 周年記念 京都工芸美術作家協会展 煌 — KOGEI・つながる未来—開会式・内覧会 (行催事等委員会調査)
<b>9 月</b>		
R7. 9. 3	管内調査	○第5回「古典の日文化基金賞」授賞式 (行催事等委員会調査)
R7. 9.13	管内調査	○2025 体育館フェスタ開始式 (行催事等委員会調査)
R7. 9.22	正副委員長会	<b>■定例会中の委員会及び分科会運営</b> <b>■今後の委員会運営</b>
R7. 9.25	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (9定1日目)	<b>■報告事項の聴取</b> (文化生活部) <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府人権尊重の共生社会づくり施策推進計画（仮称）の策定について</li> <li>・京都府自転車安全利用促進計画の改定について</li> <li>・KYOのあけぼのプラン（第4次）—京都府男女共同参画計画—の施策見直しについて</li> <li>・第2次京都女性活躍応援計画の策定について</li> <li>・「関西広域連合 第6期広域計画（中間案）」について</li> </ul> (文化生活部・教育委員会) <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府国土強靱化地域計画の改定（最終案）について</li> </ul> <b>■付託議案及び審査依頼議案（質疑終結まで）</b>

R7. 9. 26	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (9定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■付託議案(討論・採決)</li> <li>■審査依頼議案(適否確認)</li> <li>■所管事項の質問</li> <li>■閉会中の継続審査及び調査</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
R7. 9. 27	管内調査	○京のスポーツ・スタジアム夢づくり事業2025「京都キッズスポーツフェスタ」開会式 (行催事等委員会調査)
<b>10 月</b>		
R7. 10. 11	管内調査	○北野大茶会～きょうとまるごとお茶の博覧会グランドフィナーレ～ (行催事等委員会調査)
R7. 10. 26	管内調査	○第48回京都府民総合体育大会オープニングフェスティバルオープニングセレモニー(総合開会式) (行催事等委員会調査)
<b>11 月</b>		
R7. 11. 1	管内調査	○古典の日フォーラム2025 (行催事等委員会調査)
R7. 11. 13	管内調査	○「Art Collaboration Kyoto」オープニングセレモニー (行催事等委員会調査)
R7. 11. 17 ～ R7. 11. 18	管内調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>■所管事項の調査</li> <li>○京都府立与謝の海支援学校 <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府立与謝の海支援学校の現状について</li> <li>・施設視察</li> </ul> </li> <li>○丹後広域振興局〔於：峰山総合庁舎〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>・丹後地域における地域アートマネージャーの活動について</li> </ul> </li> <li>○京都府立丹後緑風高等学校〔於：網野学舎〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府立丹後緑風高等学校における教育活動について</li> <li>・授業見学</li> </ul> </li> <li>○京丹后市議会、特定非営利活動法人わくわくする久美浜をつくる会〔於：豪商 稲葉本家〕 <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録有形文化財の保存・活用について</li> <li>・地域住民参加型の文化活動について</li> <li>・施設視察</li> </ul> </li> </ul>
R7. 11. 22	管内調査	○第37回KYOのあけぼのフェスティバル2025 (行催事等委員会調査)
R7. 11. 22	管内調査	○Music Fusion in Kyoto 音楽祭 オリジナルオーケストラコンサート(綾部会場) (行催事等委員会調査)

R7.11.23	管内調査	○Music Fusion in Kyoto 音楽祭 オリジナルオーケストラコンサート（宇治会場） （行催事等委員会調査）
R7.11.28	管内調査	○令和7年年末の交通事故防止府民運動スタート式 （行催事等委員会調査）
<b>12 月</b>		
R7.12.7	管内調査	○京都ヒューマンフェスタ 2025 （行催事等委員会調査）
R7.12.10	正副委員長会	■定例会中の委員会及び分科会運営 ■今後の委員会運営
R7.12.11	委員会及び 予算特別委員会 分科会 （12定1日目）	■報告事項の聴取 （文化生活部） ・京都府人権尊重の共生社会づくり施策推進計画（仮称）の策定（中間案）について ・京都府自転車安全利用促進計画の改定（中間案）について ・KYOのあけぼのプラン（第4次）—京都府男女共同参画計画—施策見直し（中間案）について ・第2次京都女性活躍応援計画の策定（中間案）について ・向日町競輪場再整備・運営事業に係る基本契約の締結について （教育委員会） ・「多様な学習機会の確保の在り方についての検討会議」の設置について ■付託議案及び審査依頼議案（質疑終結まで）
R7.12.12	委員会及び 予算特別委員会 分科会 （12定2日目）	■付託議案（討論・採決） ■審査依頼議案（適否確認） ■付託請願の審査 ■所管事項の質問 ■閉会中の継続審査及び調査 ■今後の委員会運営
R7.12.14	管内調査	○令和7年度全国高校生伝統文化フェスティバル （行催事等委員会調査）
R7.12.20	管内調査	○京の高校生探究パートナーシップ事業 令和7年度 「京都探究エキスポ2025」 （行催事等委員会調査）
<b>1 月</b>		
R8.1.16	正副委員長会	■本日の委員会運営

R8. 1.16	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■所管事項の調査</li> <li>・「アートを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組について」</li> <li>参考人：株式会社ヘラルボニー</li> <li>執行役員兼最高法務責任者 玄 唯真 氏</li> </ul>
R8. 1.17	管内調査	○恭仁宮特別史跡昇格記念講演×トークライブ (行催事等委員会調査)
R8. 1.19	管内調査	○<没後 50 年記念>特別企画展 モダンなときめき —智積院襖絵の魅力— (行催事等委員会調査)
R8. 1.29	管内調査	○第 44 回京都府文化賞交流会 (行催事等委員会調査)
<b>2 月</b>		
R8. 2.28	管内調査	○京のかがやき 2026 (行催事等委員会調査)
<b>3 月</b>		
R8. 3. 3	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> <li>■定例会中の委員会及び分科会運営</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
R8. 3. 6	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (2 定 1 日目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■報告事項の聴取 (文化生活部)</li> <li>・第 12 次京都府交通安全計画の策定について</li> <li>・京都府人権尊重の共生社会づくり施策推進計画 (仮称) の策定 (最終案) について</li> <li>・KYOのあけぼのプラン (第 4 次) —京都府男女共同参画計画—施策見直し (最終案) について</li> <li>・第 2 次京都女性活躍応援計画の策定 (最終案) について</li> <li>■付託議案及び審査依頼議案 (質疑終結まで)</li> </ul>
R8. 3. 9	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (2 定 2 日目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■付託議案 (討論・採決)</li> <li>■審査依頼議案 (適否確認)</li> <li>■所管事項の質問</li> <li>■閉会中の継続審査及び調査</li> <li>■今後の委員会運営</li> </ul>
<b>4 月</b>		
R8. 4. 6	管内調査	○令和 8 年春の全国交通安全運動スタート式 (行催事等委員会調査)
R8. 4.11	管内調査	○<開館 60 周年記念>特別企画展 第 2 回現代作家展 「竹内浩一 風が迎えて」内覧会 (行催事等委員会調査)

R8. 4.15	正副委員長会	■本日の委員会運営
R8. 4.15	委員会 (閉会中)	<p>■所管事項の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「公立高校における地域と連携した教育の推進について」</li> </ul> <p>参考人：一般財団法人 地域・教育魅力化プラットフォーム 代表理事 岩本 悠 氏</p> <p>■報告事項の聴取 (教育委員会)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南丹市立小学校児童の行方不明事案について</li> </ul>
R8. 4.17	管内調査	○特別展「原安三郎コレクション 北斎×広重」特別内覧会 (行催事等委員会調査)
R8. 4.24	管内調査	○「令和8年 新指定国宝・重要文化財」特別内覧会 (行催事等委員会調査)
5 月		
R8. 5.13	正副委員長会	■臨時会中の委員会運営
R8. 5.14	委員会 (5 臨)	<p>■報告事項の聴取 (文化生活部)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同志社国際高校の研修旅行における事故を受けた京都府の対応について</li> </ul> <p>■委員会活動のまとめ</p>

## 3 重要課題調査のための委員会

### (1) 探究的な学びを支える取組について

(令和7年8月22日(金)開催)

#### ■開催概要

「総合的な探究の時間」は、令和4年度から全国の高校で正式に導入された。探究的な学びとは、学習者が自ら課題を設定し、その課題に対して情報を収集・整理・分析し、最終的に自分の考えをまとめて表現するという、一連の問題解決的な活動を発展的に繰り返す学習の在り方である。また、文部科学省(2020)『新学習指導要領解説』では、「主体的・対話的で深い学び」の実現に向けて、探究的な学びの重要性が強調されており、「答えのない問い」に長期的・継続的に取り組む課題解決型の学習(Project Based Learning)は、その実践形態の一つとして位置付けられている。

京都府では「第2期京都府教育振興プラン」に基づき、令和7年度の重点施策として「探究的な学びを通じた課題解決能力の育成」を掲げているほか、京都市と連携して実施する「京の高校生探究パートナーシップ事業」などにより探究的な学びの質を高めるための取組を進めている。

今回の委員会では、探究的な学びを支える取組について、参考人及び理事者から説明を聴取し、意見交換を行った。

各委員から出された意見・見解等について、今後の府政の推進に当たり十分留意し、府民のため、なお一層の創意工夫をするよう、理事者に対し要望した。

#### ■参考人

株式会社COLEYO 代表取締役 川村 哲也 氏

#### ■出席理事者

【教育委員会】

指導部長、高校教育課長

#### ■主な質問事項

- ・保護者へのアプローチや学校との連携で工夫している点について
- ・現在の活動エリアと今後の展開方針について
- ・異年齢でプロジェクトを行う狙いと実際の効果について
- ・外部と連携する際の探究学習の内容について
- ・学校現場での支援について
- ・公教育との両立について

など

## (2) アートを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組について

(令和8年1月16日(金)開催)

### ■開催概要

インクルーシブアートは、社会的包摂をテーマとした文化活動全般を指し、誰もが芸術活動に参加できる環境を整えることを目的としている。そして、アール・ブリュットは、独創性や純粋な表現を重視し、既存の美術教育や制度にとらわれない「生の芸術」を評価するものである。

両者の側面を持つ障害者アートは、既存の文化芸術に対して新たな価値観を投げかけるものも多く存在し、福祉の枠を超え、独創性や芸術性に富む文化資源として注目されている。また、こうした文化芸術が持つ、人々をつなぐ力や、創作者の個性や能力を引き出し主体的な活動を生み出す力は、多様性理解や共生社会の実現に資するものである。

今回の委員会では、インクルーシブアート及びアール・ブリュットの理念を踏まえ、アートを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組について、参考人から説明を聴取し、意見交換を行った。

各委員から出された意見・見解等について、今後の府政の推進に当たり十分留意し、府民のため、なお一層の創意工夫をするよう、理事者に対し要望した。

### ■参考人

株式会社ヘラルボニー 執行役員兼最高法務責任者 玄 唯真 氏

### ■出席理事者

#### 【文化生活部】

文化生活部副部長（文化振興担当）（文化政策室長兼務）、  
文化生活部理事（ACK・AFK担当）、人権啓発推進室企画参事、  
文化政策室参事、文化芸術課長、文化芸術課企画参事

#### 【健康福祉部】

障害者支援課長

### ■主な質問事項

- ・アートを通じて障害や個性を社会に発信する際の作家本人や家族の葛藤について
  - ・作家とのコミュニケーションやコンプライアンスにおける留意点について
  - ・パートナー企業からの対価・使用料について
  - ・障害者の文化芸術活動を支える上での行政への要望や意見について
  - ・地域の既存アート団体との関係や協働について
  - ・作家の収入管理に関する支援について
- など

### (3) 公立高校における地域と連携した教育の推進について

(令和8年4月15日(水)開催)

#### ■開催概要

京都府は南北に長く、人口分布や交通の利便性など生活環境が地域によって大きく異なり、各府立高校を取り巻く環境も多様である。また、少子化の進行により、中山間地域を中心に入学者数の減少や学級規模の縮小が進み、教育内容の多様性や学校運営の持続可能性の確保が大きな課題となっている。

一方で、生徒が都道府県の枠を越えて自分の興味関心のある公立高校に進学し、地域と関わりながら充実した3年間を過ごす「地域みらい留学」が、高校の魅力化、地域との協働、探究的な学びの充実などを目的とした取組の一つとして全国的に広がっている。単に生徒数の減少に対応するだけでなく、学びの可能性を広げる仕組みとして、現在では北海道から沖縄まで100校を超える公立高校が参加し、特色ある教育改革に挑戦している。

今回の委員会では、公立高校における地域と連携した教育の推進について、参考人及び理事者から説明を聴取し、意見交換を行った。

各委員から出された意見・見解等について、今後の府政の推進に当たり十分留意し、府民のため、なお一層の創意工夫をするよう、理事者に対し要望した。

#### ■参考人

一般財団法人地域・教育魅力化プラットフォーム 代表理事 岩本 悠 氏

#### ■出席理事者

##### 【教育委員会】

指導部長、高校教育課長、高校改革推進室参事

#### ■主な質問事項

- ・コーディネーターが現場で直面する課題について
- ・コーディネーターの人材育成について
- ・京都府におけるコーディネーターの配置状況について
- ・島根県立隠岐島前高校における志願者増への対応について
- ・高校教育改革における課題について など

## 4 付託議案及び審査依頼議案審査結果

「◎」は全会一致、「○」は賛成多数、「×」は否決、「会派名＝少」は少数意見留保、「＊」は修正案提出

(委員会)

	議案番号	件名	審査結果	備考
9月定例会	11	財産取得の件	◎	
12月定例会	8	京都府立向日が丘支援学校校舎改築工事請負契約変更の件(主体工事)	◎	
	9	京都府立向日が丘支援学校校舎改築工事請負契約変更の件(電気設備工事)	◎	
	10	京都府立向日が丘支援学校校舎改築工事請負契約変更の件(機械設備工事)	◎	
	11	京都府立丹後郷土資料館整備工事請負契約変更の件(主体工事)	◎	
	12	京都府立丹後郷土資料館整備工事請負契約変更の件(機械設備工事)	◎	
	15	損害賠償請求事件に係る和解の件	◎	
2月定例会	27	財産無償貸付けの件(桂川舟運歴史体験・展示施設)	◎	
	37	京都府自転車安全利用促進計画を定める件	◎	
	70	損害賠償請求事件に係る和解の件	◎	
	71	損害賠償等請求事件に係る調停成立の件	◎	

(分科会)

	議案番号	件名	詳細審査結果
9月定例会	1	令和7年度京都府一般会計補正予算(第4号)中、所管事項	適当
12月定例会	2	京都府未来人材共創基金条例制定の件	適当
	30	令和7年度京都府一般会計補正予算(第7号)中、所管事項	適当
2月定例会	44	令和7年度京都府一般会計補正予算(第12号)中、所管事項	適当
	49	令和7年度京都府収益事業特別会計補正予算(第2号)中、所管事項	適当

## 5 付託請願審査結果

定例会	受理番号	受理年月日	件名	審査結果
12月定例会	772の1	令和7年12月4日	30人以下学級の実現、教育の無償化を！ 2025年度すべての子どもたちが安心して学べる学校づくりと教育条件の整備に関する 請願	不採択

## 6 管内外調査

### ① 管外調査

(令和7年7月29日(火)～30日(水))

#### 1 神奈川県議会〔於：かながわ犯罪被害者サポートステーション〕 (神奈川県横浜市)

##### 【調査事項】

神奈川県における犯罪被害者支援の取組について

##### 【調査目的】

京都府における犯罪被害者支援の取組の参考とするため、神奈川県における犯罪被害者支援の取組について調査する。

##### 【説明】

神奈川県くらし安全防災局くらし安全部 犯罪被害者支援担当課  
神奈川県警察本部警務課被害者支援室  
公益社団法人神奈川被害者支援センター

##### 【調査内容】

神奈川県では、平成17年に犯罪被害者等基本法が施行されたことを受け、平成21年に全国で2番目となる「神奈川県犯罪被害者等支援条例」を制定した。これに基づき、犯罪被害者等支援推進計画を策定し、支援施策を継続的に推進している。

同年6月には「かながわ犯罪被害者サポートステーション」が開設され、県・県警・公益社団法人神奈川被害者支援センターの三者が連携し、事件化された犯罪に対する初期対応から中長期的支援までを一体的に実施している。平成29年には「かながわ性犯罪・性暴力被害者ワンストップ支援センター かならいん」が開設され、警察に未届の性犯罪・性暴力被害者にも対応する体制が整備された。

また、条例は4年ごとに見直されており、昨年度の改正では、子どもや若者を対象とした犯罪の増加を受け、有識者からの提案を基に、子どもや若者へのアプローチの強化を追加した。これを踏まえ、今年度から子ども向けリーフレットを作成し、小学4年生を中心に小学6年生までの児童に配布した結果、子どもからの電話相談が増加した。支援推進計画は5年ごとに改定され、令和6年度からの第4期では見舞金制度、市町村が実施する支援事業への補助制度、専門コーディネーターの配置などの新たな施策が導入された。これにより、条例を制定する市町は令和6年4月時点で10市町から18市町に増加した。

今後は市町村支援の充実と広報啓発活動の強化により、認知度と相談率の向上を図っていくとのことであった。

### 【主な質問事項】

- ・子どもから相談があった場合の対応について
- ・広報について
- ・LGBTsの方の相談について
- ・見舞金制度について など



調査事項を聴取

## 2 SHIMOKITA COLLEGE（東京都世田谷区）

### 【調査事項】

「ともに暮らしながら学ぶ」SHIMOKITA COLLEGE について

### 【調査目的】

京都府における多様な学びの場の創出の参考とするため、世代や所属の異なる学び手が互いの経験を持ち寄って暮らす居住型教育施設「SHIMOKITA COLLEGE」の取組について調査する。

### 【説明】

一般社団法人 HLAB

### 【調査内容】

SHIMOKITA COLLEGE は、小田急電鉄、UDS 株式会社、一般社団法人 HLAB の三社が協働で運営する居住型教育施設である。HLAB は、国境や世代を越えた交流を通じて学ぶリベラルアーツ教育を提供しており、旗艦プログラムであるサマースクールでは世界中の大学生がメンターとして参加し、英語によるゼミや寮生活を再現している。また、私費奨学金を通じて、学ぶ意欲のある高校生・大学生の海外進学も支援している。

5,000名以上にのぼる HLAB の卒業生は、各分野で活躍しており、中には、セミナーの講師や資金支援を通じて運営に協力する者もいる。

令和2年12月に開業した SHIMOKITA COLLEGE では、選抜された高校生・大学生・社会人が寝食を共にしながら学び合う全寮制の教育プログラムを展開している。施設は地上5階建て・全102室で、ラウンジ、ライブラリー、屋上菜園など多様な共用設備を



躍する人材の育成」を教育目標とし、国際教育、語学教育、探究活動を重視した教育を展開している。I B コース開設後は、県立高校で唯一となる教頭2名体制を採用し、I B 業務を含む管理職業務に対応しているほか、教員の養成・確保、教育課程の整備、職員間の共通理解の促進など、指導体制づくりにも力を入れている。

国際科では、高度な英語教育、姉妹校交流、体系的な課題研究に加え、6言語から選択する第2外国語教育を特色としており、I B コースでは、日本の高校卒業資格に加え、I B ディプロマの取得を目標にしている。1年次は、学習指導要領に基づく科目を中心に学び、2・3年次では、I B のカリキュラムに対応したD P 科目を中心に学習する。英語と数学のD P 科目は英語で実施され、論理的思考力や説明力の育成に寄与している。I B コア科目の「知の理論 (T O K)」では、文系・理系の教員がペアで授業を担当し、指導の充実を図っているほか、「課題論文 (E E)」や「創造性・活動・奉仕 (C A S)」を通じて、自己管理能力やリサーチスキルを育成している。また、進路指導では、国内外の進学に対応した支援体制を整えているとのことであった。

#### 【主な質問事項】

- ・ I B 導入による効果について
- ・ 教員の負担について
- ・ I B 教育のための経費について
- ・ 卒業生の成長について                      など



調査事項を聴取



校内を視察



## 4 さいたま市議会（埼玉県さいたま市）

#### 【調査事項】

「さいたまS T E A M S 教育」について

#### 【調査目的】

京都府における魅力ある学校づくりの参考とするため、「さいたまS T E A M S 教育」について調査する。

#### 【説明】

さいたま市教育委員会学校教育部教育課程指導課

【調査内容】

さいたま市では、科学 (Science)、技術 (Technology)、工学 (Engineering)、芸術・リベラルアーツ (Art)、数学 (Mathematics) の5分野に加え、市独自の視点としてスポーツ (Sports) を加えた教育手法として、教科横断的な学習を通じて、実社会における課題の発見・解決力を育む「さいたまSTEAMS教育」を推進している。

市は、「未来社会をリードする人材の育成」と「自己実現できる市民の育成」を目的に、令和4年度から市立小・中学校全校で「STEAMS TIME」を教育課程に位置付けている。小学3年生から中学3年生までの児童生徒が、年間でプログラミング的思考を育む学習を3時間以上、創造性を育むProject Based Learning (探究的な学習) を6時間以上、合計9時間以上の授業を設けている。

「STEAMS TIME」の実践事例はクラウド上のコンテンツライブラリーで共有され、教職員が自由に閲覧・活用できる環境が整備されている。

さらに、市立大宮北高等学校では、SSH (スーパーサイエンスハイスクール) 指定校として、STEAMSの課題研究に全校で取り組んでいる。また、小中学校教員向けの「ファシリテーター養成講座」も実施しており、教材や指導案の共有、高校での理数教育の実践例の提供などを通じて、STEAMS教育の発展に貢献しているとのことであった。

【主な質問事項】

- ・スポーツ分野での実践について
- ・コンテンツライブラリーについて
- ・小中学校における効果について
- ・生徒の進路選択における影響について など



調査事項を聴取

文化生活・教育常任委員会 管外調査日程

令和7年

月日	発着地	発時刻	着時刻	摘要
7月29日(火)	<u>京都駅2階新幹線中央口 9:30 集合、9:48 出発</u>			
	京都駅	9:48	11:45	【のぞみ86号】
	新横浜駅	12:00		【借上バス】
	(昼食)	(12:10~13:10)		(神奈川県横浜市内)
	神奈川県議会 〔於：かながわ犯罪被害者サポート ステーション〕 (神奈川県横浜市)	14:30	13:30	●神奈川県における犯罪被害者支援の取組について ①概要説明 ②施設視察
SHIMOKITA COLLEGE (東京都世田谷区)	17:00	15:40	●「ともに暮らしながら学ぶ」SHIMOKITA COLLEGEについて ①概要説明 ②施設視察	
宿舎		18:10	(神奈川県横浜市内)	
7月30日(水)	宿舎	8:30		【借上バス】
	神奈川県議会 〔於：神奈川県立横浜国際高等学校〕 (神奈川県横浜市)	10:30	9:00	●神奈川県立横浜国際高等学校における国際バカロレア (IB)教育の推進について ①概要説明 ②施設視察
	(昼食)	(12:00~13:00)		(埼玉県さいたま市内)
	さいたま市議会 (埼玉県さいたま市)	14:10	13:10	●「さいたまSTEAMS教育」について
	東京駅	15:39	15:15	【のぞみ245号】
京都駅		17:51	【解散】	

## ② 管内調査

(令和7年11月17日(月)～18日(火))

### 1 京都府立与謝の海支援学校（与謝郡与謝野町）

#### 【調査事項】

京都府立与謝の海支援学校の現状について

#### 【調査目的】

丹後地域の特別支援教育の中核を担う京都府立与謝の海支援学校の現状について調査する。

#### 【説明】

京都府立与謝の海支援学校  
教育庁管理課

#### 【調査内容】

京都府立与謝の海支援学校は昭和44年に養護学校高等部として開校し、翌年には小学部・中学部を設置して全学部体制となった。施設は開校当時に整備されたものが多く、都度、耐震補強や空調設備の改修などを実施している。平成17年以降は丹後地域の2市2町を校区とし、令和7年10月1日時点で小学部56名、中学部35名、高等部42名の計133名が在籍している。近年は、特別支援教育のニーズの高さを背景に、丹後地域の子どもの数が減少する中でも児童生徒数は緩やかに増加している。

同校では昨年度、グランドデザインを策定した。目指す学校像を「地域で光り、地域を照らす」と、教育目標を「自分で考え、人とつながり合い、たくましく、豊かに生きる子どもたちを育てる」と定め、子ども、保護者、教職員、地域にとってなくてはならない「四方よし」の学校を目指している。

学級編制は、学年制ではなく発達段階や障害特性に配慮した構成となっている。教科別の指導に加え、自立活動や生活単元学習、作業学習など、卒業後の生活を見据えた教育を実施しているほか、地域とのつながりを生かした地域協働学習が特色の一つである。生徒の大半はスクールバスで通学しているが、通学が困難な生徒は寄宿舎で集団生活を送っており、現在は15名が寄宿舎指導員のもとで生活習慣や社会性を育んでいる。

また、平成19年に設置された丹後地域教育支援センターでは、教育相談や研修会への講師派遣、地域開放講座の開催などを通じて、地域の学校や関係機関と連携し、支援力の向上を図っているとのことであった。

### 【主な質問事項】

- ・ 高等部卒業後の進路について
- ・ 施設の改修計画について
- ・ 生徒数の推移について
- ・ 通学環境について
- ・ 寄宿舎について など



調査事項を聴取



校内を視察

## 2 丹後広域振興局〔於：峰山総合庁舎〕（京丹後市）

### 【調査事項】

丹後地域における地域アートマネージャーの活動について

### 【調査目的】

文化芸術の専門人材である地域アートマネージャーについて、丹後地域での活動を調査する。

### 【説明】

文化生活部文化芸術課

丹後広域振興局地域連携・振興部企画・連携推進課

### 【調査内容】

京都府では、各広域振興局に地域アートマネージャーを1名ずつ配置し、地域の文化芸術活動の支援を通じて、住民のシビックプライド（地域の誇り）の醸成と文化芸術活動の活性化を促すとともに、アートによる地域の新たな魅力の創出と発信を推進している。

取組の核となる地域アートマネージャーは、文化芸術に関する知見とコーディネート・マネジメントの経験を持つ専門人材で、テキスタイル、デザイン、音楽などそれぞれの専門性を生かし、①地域住民、市町村による主体的な文化芸術活動に対する助言等、②地域の文化芸術活動の調査、実態把握を踏まえた情報発信、③地域の実情に応じた地域文化振興プログラムの実施などに取り組んでいる。

丹後地域では、令和3年度から「丹後で福祉とアートをつなぐ実行委員会」による

『TANGOまるっぽ美術館』への継続的な伴走支援を行い、団体間交流や設営スキルの向上を促し自立した展示を可能にした。また、京都府地域文化芸術情報サイト「KYOTOHOOP（きょうとふーぷ）」で地域の「ヒト」（アーティストやクリエイター等）17名と活動場所5か所を紹介。更に、日本遺産「丹後ちりめん回廊」や丹後郷土資料館のリニューアルに向けた文化観光振興などを背景に、「織物文化」に着目した参加型アートプロジェクトを令和5年度以降毎年企画している。令和7年度は地域の暮らしに根付く機音をテーマにしたワークショップ等を開催し、274名が参加した。今後も地域特性を生かし、地域の魅力向上と住民の文化芸術への出会いを促す取組を進めていくとのことであった。

#### 【主な質問事項】

- ・地域で文化芸術活動を持続的に展開するための工夫について
  - ・地域サポーターの構成等について
  - ・地域アートマネージャーの勤務形態について
  - ・文化芸術事業における成果について
- など



調査事項を聴取

### 3 京都府立丹後緑風高等学校〔於：網野学舎〕（京丹後市）

#### 【調査事項】

京都府立丹後緑風高等学校における教育活動について

#### 【調査目的】

学舎制による教育活動を実施している京都府立丹後緑風高等学校の教育活動について調査する。

#### 【説明】

京都府立丹後緑風高校

## 【調査内容】

京都府立丹後緑風高等学校は、網野高校と久美浜高校を統合し、令和2年4月に開校した全日制高校である。網野学舎と久美浜学舎の学舎制を採用し、両学舎をつなぐ遠隔授業、カヌーやレスリングなどの特色ある部活動、学舎をまたぐ合同部活動などが特徴である。

網野学舎には普通科と企画経営科があり、普通科では充実した個別指導で進学を支援するほか、総合的な探究の時間「丹後の未来をソウゾウする S O U - T A N」を設け、地域や大学等と連携し地域の課題解決に取り組んでいる。府北部唯一の商業系専門学科である企画経営科では、商品開発や販売実習を通じて、起業や地域貢献を目指す実践的ビジネス教育を行っている。「丹後活性化プレゼンテーション大会」は企画経営科の丹後活性化案の発表に加え、普通科の探究学習の成果発表も行う全校行事へと発展した。

久美浜学舎にはアグリサイエンス科とみらいクリエイト科があり、アグリサイエンス科では、丹後の特産品を教材として農業を学び、地産地消の食品づくりに生かす力を養う。みらいクリエイト科は探究学習と福祉分野の学びを融合させたカリキュラムの実施等により、論理的思考力や表現力を育成している。

また、京丹後市が配置する地域コーディネーターが高校に常駐し、多様な地域資源（ひと・もの・こと）と高校生・教員をつなぐ役割を果たしている。市が推進する「丹後学」を高校でも引き継ぎ、地域を題材とした探究的な学びを深めるため、より多角的な視点で地域資源を捉え、高校生の興味を引き出す重要な役割を担っているとのことであった。

## 【主な質問事項】

- ・遠隔授業の実施状況や課題について
  - ・通学時の交通手段や課題について
  - ・専門学科を担当する教員のスキルについて
  - ・教員の負担について
  - ・志願者等の状況について
  - ・卒業後の進路について
- など



調査事項を聴取



授業を見学

#### 4 京丹後市議会、特定非営利活動法人わくわくする久美浜をつくる会 〔於：豪商 稲葉本家〕（京丹後市）

##### 【調査事項】

- (1) 登録有形文化財の保存・活用について
- (2) 地域住民参加型の文化活動について

##### 【調査目的】

京都府における登録有形文化財の保存・活用や住民参加型の文化活動の取組の参考とするため、京丹後市における取組について調査する。

##### 【説明】

京丹後市教育委員会事務局文化財保存活用課  
特定非営利活動法人わくわくする久美浜をつくる会

##### 【調査内容】

- (1) 登録有形文化財の保存・活用について

京丹後市には国登録有形文化財が3件あり、そのうち2件について市が所有しているが、旧大野村役場庁舎は現時点での活用計画がなく、日常の維持管理のみ行っている。一方、稲葉家住宅については指定管理者制度により活用が進められている。

稲葉家住宅は、以前に行われた改修工事の結果、主屋、長屋門、南宝蔵、北宝蔵の計4棟が平成15年1月に国登録された。登録文化財は指定文化財よりも規制が緩やかで活用しやすく、「豪商 稲葉本家」として指定管理団体が中心となって行う伝統行事や体験型プログラム、展示などを通じて地域の魅力を発信し、文化資源を生かした地域活性化に重要な役割を果たしているとのことであった。

- (2) 地域住民参加型の文化活動について

「豪商 稲葉本家」は、平成23年に設立された特定非営利活動法人わくわくする久美浜をつくる会が指定管理団体となっている同法人は、久美浜の歴史・文化を発掘・発信し、ガイド養成や街歩きマップ作成、丸子舟の復元など多様な取組を展開している。平成17年に前身団体などが始めた「久美浜季節祭」（雛祭、こいのぼり祭、七夕祭）は、住民らが作った雛人形の展示やコンサートなど、地域の協力を得て継続されており、現在では市内外に知られる季節行事となっている。

稲葉本家では、体験工房プログラム、郷土料理の提供、季節展示を通じて、来館者の地域文化への理解と交流を促進している。

今後も「丹後・久美浜地域の迎賓館」と位置付けた「豪商稲葉本家」を核として、地元住民や観光客との結びつきを深めるための取組を進めていきたいとのことであった。

【主な質問事項】

- ・登録有形文化財の活用に関わる団体のネットワーク等について
- ・運営上の課題について
- ・地域の小中学校との連携について
- ・未活用の登録有形文化財について
- ・収蔵品の保存について

など



調査事項を聴取



施設内を見学

# 文化生活・教育常任委員会 管内調査日程

令和7年

	発着地	発時刻	着時刻	摘要
11月17日(月)	<b>議会棟 9:25 集合、9:30 出発</b>			
	議会棟  ( 昼 食 )	9:30  (11:55~12:50)		【借上バス】  (宮津市内)
	京都府立与謝の海支援学校 (与謝郡与謝野町)	14:30	13:00	●京都府立与謝の海支援学校の現状について ①概要説明 ②施設視察
	丹後広域振興局 〔於：峰山総合庁舎〕 (京丹後市)	16:00	15:00	●丹後地域における地域アートマネージャーの活動について
	宿 舎		16:05	(京丹後市内)
11月18日(火)	宿 舎	8:50		【借上バス】
	京都府立丹後緑風高等学校 〔於：網野学舎〕 (京丹後市)	11:10	9:10	●京都府立丹後緑風高等学校における教育活動について ①概要説明 ②授業見学
	( 昼 食 )	(12:00~13:00)		(京丹後市内)
	京丹後市議会、 特定非営利活動法人わくわくする久美浜 をつくる会 〔於：豪商 稲葉本家〕 (京丹後市)	14:15	13:00	●登録有形文化財の保存・活用について ●地域住民参加型の文化活動について ①概要説明 ②施設視察
	議会棟		16:55	【解 散】

テレビ取材

## 7 委員会活動のまとめ

5月臨時会の委員会（令和8年5月14日開催）において、各委員から、1年間の「委員会活動のまとめ」として、本委員会の所管事項に関する総括的な所感や、意見・要望等の発言があった。

以下、その内容を発言順に記載した。

### ○武田光樹委員

よろしくお願いいたします。

まずは、岡本委員長、中村・藤山両副委員長をはじめ、委員の皆様、そして理事者の皆様、事務局の皆様、1年間、大変お世話になりました。

1年間を通して本委員会では、教育、文化、地域振興、多様性、青少年育成など、府民生活に深く関わる幅広いテーマについて調査・研究を重ね、多くの知見を深めることができました。

参考人招致では、川村参考人からは、探究的な学びを支える取組についてお話をいただき、社会や価値観が急速に変化する現代において、子どもたちには知識を受け取るだけでなく自ら問いを立て考え行動し、他者と協働しながら課題を解決していく力を育む探究的な学びというのが、子どもたちの学力向上だけでなく、主体性や挑戦する力、他者と協働する力を育み、長い目で見ると将来的な地域づくりにもつながっていく、そういった可能性を感じることができました。

また、玄参考人からは、インクルーシブアート及びアール・ブリュットを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組についてお話をいただき、文化・芸術を単なる鑑賞の対象として捉えるのではなく、人と人をつなぎ社会の理解を深める力としてどう生かしていくのかを考えさせられました。

特にアール・ブリュット作品には、既成概念にとらわれない自由な感性や一人一人の個性が色濃く表れており、多様性を理解するだけでなく、価値として受け止める視点を社会に広げる取組が重要だと感じました。

さらに、岩本参考人からは、公立高校における地域と連携した教育の推進についてお話をいただき、核となるコーディネーターの重要性や地域全体で人を育てる視点をどのように構築していくかを考えることができました。多様な背景を持つ子どもたちが地域に暮らし、地域課題や地域資源に直接触れながら学ぶ環境を府内でも実現できるのではないかと思います。



また、管外調査では、様々ないろんなところに行かせていただきましたが、特に神奈川県で国際バカロレア教育の推進は、教員養成や確保など様々な壁があるとは思いますが、府内公立高校の質向上・魅力につながると思うので、ぜひ京都府でも実現していただきたいと思います。また、SHIMOKITA COLLEGEでは、学び手にとって大きく可能性や人生の幅を広げる機会にもなるとともに、人と人がつながりながら学び合う場の重要性が今後さらに高まっていくのではないかと感じたところであります。

どの取組にも共通していたのが、一人一人の個性や可能性を信じ、社会全体で支えていこうという情熱と姿勢でありました。教育、文化、地域活動など分野は異なっていますが、人と人とのつながりを通じて新たな価値や挑戦が生まれていることに大きな意義を感じましたし、今後も府議会として、誰もが自分らしく学び挑戦し、地域の中で役割や居場所を持つことができる社会の実現に向けて、現場の声を大切にしながら政策議論を深めていきたいと思っておりますし、していただきたいなと思っております。

1年間お世話になりました、ありがとうございました。以上でございます。

## ○大河内章委員

よろしくお願ひします。まずは、岡本委員長、中村・藤山両副委員長をはじめ、事務局の皆様、理事者の皆様、1年間大変お世話になりました。ありがとうございました。文化生活・教育常任委員会に初めて所属させていただきましたが、活発な議論や調査を行わせていただきまして、大変有意義な場となりました。

まず、文化生活部におきましては、京都の持つポテンシャルを生かした文化・芸術の振興というものをさらに発展させていただきたいと思ひます。今、様々な犯罪等や、また4月1日から施行された自転車の交通反則通告制度も警察本部としっかりと連携を図っていただき、引き続き府民の安心・安全な生活を守る取組を推進していただきたいと思ひます。

また、人権条例に関しては、私も本議会で取り上げさせていただきましたけれども、ヘイトスピーチ、とりわけインターネットにおけるヘイトスピーチに対して、これからも強い姿勢で取り組んでいただき、法務局との連携も深めていただきながら条例を力強く推進していただきたいと思ひます。その上で府民の機運が醸成されるようにお取組を引き続きよろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

また、教育委員会におかれましては、教育環境の整備というものが求められているところでございますけれども、ハード面におかれましては今後、熱中症等が大変危惧される場所もありますし、今年度から実施されております体育館のエアコン等の整備等についても、5年間の計画をしっかりと遂行していただきたいと思っております。



加えまして、トイレの洋式化、また寮の設備もしっかりと充実していただきたいというのを求めさせていただいて、さらなる府立高校の魅力化の推進に取り組まれていただきたいというふうに願っております。

また、学びの提供については、夜間中学の設置の件についても御質問させていただきました。アンケート等を実施していただいたところではございますけれども、どこに住んでいても誰でも学べて、いつからでも学べる環境づくりというの、これからもよろしくお願い申し上げます。

また、グローバルな社会にあって英語教育の充実についても取り上げさせていただきましたけれども、最新のAIアプリなどを活用していただきながら英語環境の充実にも今後とも取組をしていただきたいと思いますと思っております。

今、時代が大きく変わる中で、文化や教育といった分野が非常に大切な状況になってきていると感じております。分断や分極化というものが進んでいる中であって、人間らしく、そして豊かな京都府民の生活が向上していけるために、文化生活部、教育委員会の果たすべき役割は大変大きいと感じておりますので、どうぞこれからも善処いただきますようよろしくお願い申し上げます。

最後になりますけれども、委員並びに理事者の皆様方におかれましては、今後とも御健康に御留意されて益々の御活躍を御祈念いたしまして、簡単ではございますが私の御挨拶とさせていただきます。1年間、大変ありがとうございました。

## ○相原佳代子委員

令和7年7月22日から文化生活・教育常任委員会に所属させていただきまして、早くも10か月を迎えようとしております。当選後すぐの管外調査では犯罪被害者支援の取組や国際バカロレア教育の先進校の視察、9月定例会以降の定例会におきましては、条例案の審査などなど、人口や面積、また予算規模なども異なる自治体で構成される南北に広い京都府における文化生活部・教育委員会に関わる諸課題につきまして、岡本委員長、中村副委員長、藤山副委員長の円滑なる委員会運営により、大変意義のある委員会活動を送らせていただきましたことをまずもって心より御礼申し上げます。



併せまして、各委員の皆様からもその都度に御親切にお教えいただきまして、お世話になりましたことに感謝申し上げます。何よりも事務局の皆様方には、委員会ごとに多岐にわたりまして御教示賜り大変お世話になりありがとうございました。

理事者の皆様とは、日頃より今委員会の所掌事務や抱える課題などについての御説明や質疑を重ねることができ、また各々の現場の抱える声もたくさん聞かせていただくこともできました。文化生活・教育常任委員会の委員として、理事者の皆様方に心より感謝申し上げます。

さて、この間を振り返りますと、文化生活部におきましては、生活を営む上で長く続きましたコロナ禍を通しましても、文化・芸術の大切さや府民にとっての生きがいの醸成など、文化・芸術の持つ意味が生活を送る上での大変重要なエッセンスになっていることに気づかされました。それは、生涯学習やスポーツにとっても言えることであります。少子化や人口減少が急激に進み、公立・府立高校の運営や私学運営にも大きな影響をもたらしているところでございます。

また、府民の安心・安全は全ての活動における命や暮らしを守る大きな根幹でありますし、21世紀は人権の世紀と言われる中で、真に人権が守られる21世紀にしていくためにはその基本的なルールが必要ですが、誰もが簡単に使えるSNSなどによる人権を阻害するヘイトスピーチについては、日常あまりにも多くの非難や攻撃に心を痛め、手段を問わないいじめ、また虐待などに加えまして、先進国の日本における自殺者の激増や中でも低年齢化は、長い人生が期待されている児童生徒たち、自分自身の命という大事な人権を自ら断つという最も大きな問題であると考えます。

その中で、策定されました京都府人権尊重の共生社会づくり施策推進計画の策定や、また「KYOのあけぼのプラン」の施策の見直しといった男女共同参画や被害が急増する消費生活問題など、日常生活に切り離せない課題をも所管しています。

また、教育委員会は学校教育、特別支援教育、保健体育、社会教育、文化財保護といった次世代の宝である子どもたちから障害の有無にかかわらず幅広い教育部門、そして寺社仏閣などの宝庫でもあります京都府の文化財保護といった分野を所管している部門であります。文化生活部とともに教育委員会においては、まさしく命そのものに接する大変重要な部門を所掌していることを、本委員会を通じ痛感した次第でございます。

高校の授業料無償化による府立高校志願者への影響や府立高校の体育館の空調整備、またトイレの洋式化の整備をはじめ、管内調査で参りました府立与謝の海支援学校の取組、府立丹後緑風高等学校の特色ある教育活動など、実際に出向き、立派な取組であるにもかかわらず交通の便により通いたくても通えないなど、交通利便性の向上が喫緊の課題であることなど、京都府全域の均衡ある発展に傾注すべき課題の多さも実感いたしました。

南丹市の男児殺害事件や研修旅行における事故、またクラブの遠征による移動手段や教員の不祥事の報告に至るまで、事件や事故が発生した根幹はどこにあるのか、学校教育現場のみならず家庭生活における課題や事件が発生した背景についても、当事者のみならずじっくり向き合って考え、行動すべき時期ではないだろうか、人として生を受けて生涯を結ぶそのときまで道徳や倫理を学び懸命に生きていく、地域やまちを挙げて子育てしていかなければならない過渡期ではないだろうか、そのように考えます。

京都府で生まれ育った子どもたちや若者たち、障害の有無にかかわらず全ての府民がその人らしく暮らし、生涯を閉じるそのときまで安心して安全に暮らせるよう、行政や議員のみならず全ての府民が関わりを持ち暮らししていけるよ

う努めなければならないことを再認識した委員会でした。

人を育み、心身ともに成長することには時間をかけて取り組まなければならないことではありますが、最も大事な生涯をかけての仕事でもあります。私自身、委員会で学ばせていただきましたことを今後の議会活動や委員会活動、また地域活動に生かしてまいりたいと考えております。

お世話になりました皆様に感謝を申し上げ、まとめとさせていただきます。ありがとうございました。

## ○西條利洋委員

岡本委員長、中村・藤山両副委員長をはじめ委員の皆様、そして理事者、事務局の皆様にはこの1年間多大なる御指導と御助力を賜りましたことを厚く御礼申し上げます。

本委員会が所管する文化、スポーツ、そして教育といった分野は、府民一人一人の豊かな人生の基盤であり、次世代の京都を形づくる極めて重要な領域であることを日々の審議や調査を通じて改めて痛感いたしました。多様な価値観



が広がる現代において、これらの施策がいかに現場ニーズに応え、実効性を持って展開されるかといった視点を常に持ち活動に取り組んでまいりました。

今期特に印象深かったのが、専門的な知見を持つ参考人の方々との意見交換です。まず探究的な学びについては、株式会社COLEYO様より、自ら課題を見つける力の重要性を学びました。理事者の皆様には、学校現場と外部パートナーが密に連携し、子どもたちが答えのない問いに挑戦できる環境づくりを一層推進していただくとともに、義務教育期間における保護者の経済的な負担軽減といった、学びを支える土台づくりにも引き続き注力いただきたいと思います。

また、管内調査で行った丹後地域での与謝の海支援学校の地域に根ざした教育実践や地域アートマネージャーによる文化振興、さらには丹後緑風高校での探究学習などを拝見いたしました。また、特別支援教育の現場を拝見し、改めて現場の声を政策に反映させることの重みを再認識いたしましたとともに、向日が丘支援学校を核とした共生型福祉施設の整備など、障害の有無にかかわらず誰もが共に支え合える環境整備を改めて要望いたします。

併せて、府民の安心・安全を所管する立場として、交通安全の向上や犯罪率の低下を目指した総合的な施策についてもさらなる強化を期待しております。最後に、向日町競輪場の再整備事業など大規模なプロジェクトも議論に上がりました。京都府は慢性的な財政不足という厳しい状況にありますが、だからこそエビデンスに基づく政策立案の視点も研ぎ澄まし、真に府民サービスを拡大できる財源を確保していくのも重要と考えます。財政的な持続可能性と府民満足度の向上を両立させる議論を今後も深めていきたいと考えます。

この1年間の学びと経験をこれからの議員活動にしっかりと還元していくこ

とをお誓いし、私のまとめの言葉とさせていただきます。1年間、誠にありがとうございました。

### ○成宮真理子委員

岡本委員長、中村・藤山両副委員長、委員の皆さん、そして理事者や事務局の皆さん、1年間大変ありがとうございました。

今、イラン戦争による原油・資材高騰が暮らしやなりわいに深刻な影響を及ぼしており、府民生活や教育、文化、スポーツへの影響についても機敏につかみ、対応をお願いしたいと思います。その上で数点発言させていただきます。



まず、京都アリーナについてです。周辺住民は納得していない、着工を待ってほしいと繰り返し求めてこられたのに、府は着工を強行しました。工事について近隣の住民は、「連日、絶え間ない重機による低音と振動、合間に大きな音が響いてしんどい」「巨大なクレーンが立ち並び、7月には目の前に高さ30メートル幅100メートルの長大な壁がそびえ立つことになる」「オープン後の喧騒、暮らしや体調への影響など不安と心配でいっぱいです」と訴えておられます。

昨日、住民から府に要望書を出されたと聞いておりますけれども、今後の工事の工程、内容などの定期的な詳しい説明、アリーナを所有する市道の整備、子どものボール遊び、球技や市民が気軽に使える広場、さらに工事車両の通学路や住民の安全対策、競輪場再整備や向日台団地の工事などとの重複をどうするのかなど、住民の疑問や要望を一つ一つ丁寧に聞き、答えていただくように強く求めるものです。

工事車両の大半が通る西京区では、説明会もされていません。先日、東山交差点の通学路調査に参加しましたが、小学生の朝の集団登校に前後して20台以上のダンプカーが通る、徒歩の中学生や自転車の高校生が行き交い、歩道も車道も狭くて傾斜していて本当に危険です。通学の見守り隊の方や自治会役員の方に聞くと「ここがアリーナ工事車両の基本ルートだとは全く知らなかった」「アリーナの車両かどうかも見分けがつかない、説明してほしい」と言っておられました。

また、348億円を超える事業費の支払いについては、令和10年度以降に実額予算が生じると理事者は予算特別委員会で答弁されました。単純割りでも年間十数億円になり府財政への影響は大変大きいものとなります。アリーナ開業後の交通渋滞や利用者の誘導についても住民の疑問に答える説明会は示されず、大きな懸念が残ったままです。

背景には、そもそも府の事業であるのに民間企業グループに設計、施工、管理・運営まで任せるDBFO方式により、府が計画や施工、財政などについて

責任を持つ、府民・住民の声を聞き住民合意を尊重しながら事業を進めるとなっていないという大問題があります。今からでも、一旦工事を止めてでも住民の声をきちんと聞いて、事業者任せの在り方を根本から見直すように求めるものです。

次に、府立高校についてです。地域にとって府立高校はかけがえのない大切な存在であり、統廃合ではなく30人学級や小規模校の役割、魅力を評価し、教育環境の整備を全ての高校で進めることこそ府の役割です。

ところが、高校無償化といった自民・維新・公明3党合意を土台に国が打ち出した高校教育改革グランドデザインは、約3,000億円の補正予算が生まれ、都道府県ごとに3校の特別な高校をつくり、申請により最大62億円もの補助金を投入するというものです。高校教育を産業界のための狭い人材育成に変質させ、少子化を前提として学校統廃合を進めようとしています。その結果、一層の競争と格差を広げ、どこでも等しく高校教育を受けられることや高校生の人間形成、教育の自主性の尊重など、これまでの公教育を変質させるもので大きな問題があります。

国連の子どもの権利委員会からは、日本の教育について行き過ぎた競争的教育の是正が繰り返し勧告されている中、また不登校の急増、学校がしんどい、つらいと感じる児童や生徒が増え続ける中、一層の競争と格差を持ち込む方針は、根本から見直すべきと考えます。

次に、府立高校英語指導助手（ALT）についてです。派遣ALTの皆さんが、府教委への直接雇用を求め派遣会社にストライキ、団体交渉で賃上げを勝ち取られ、その運動と世論に押されて府教委が任用について検討すると言い出しました。ところが、立ち上がったALTの皆さんは今年度、派遣会社が変わるなどばらばらとなり、労働者の権利の尊重、雇用の継続に逆行し、貴重な英語教育の人材も流出してしまうとなった。そうした仕組みであることが改めて浮き彫りとなっています。

府教委の今後の検討では、当事者の直接雇用などの願いに正面から応えること、さらに英語教育の継続性と発展、人材確保・育成という点からも、長期的な採用の在り方を進めていただくように求めるものです。

特別支援学校の教育環境の充実についてです。支援学校の児童生徒が増え続け、現場では普通教室の転用、理科室、美術室もない、遊び場、図書館、グラウンドやプレイルームも不足し、トイレには順番待ちの列ができるような劣悪な実態に抜本的な改善がなされていません。府教委は、今後も入学見込みが増加することを認めており、数年後から減少するとの根拠も明確ではないのに、新たな校舎整備や学校整備の計画がありません。

この間、取り上げてきた丹波支援学校の本校をはじめ、人手不足、30代・40代の教職員の病休が増えています。施設整備でも教員の抜本的増員でも、府教委が今こそ役割発揮すべきと考えます。

最後に、文化芸術の関係です。今、京都の文化団体の大きな悩み事は、練習場所がないということです。府はエンゼルハウスを廃止し、府立会館の一斉値上げ、勤福会館も廃止してきました。昨年度まで文化芸術団体が借りていた大

学施設が閉鎖になったことが追い打ちをかけています。実情をつかみ、府や市町村施設などが使えるように府としての役割発揮を求めたいと思います。

1年間、ありがとうございました。

### ○畑本義允委員

まずもちまして岡本委員長、中村・藤山両副委員長、ありがとうございました。また、委員の皆様、闊達な御意見をありがとうございました。理事者の皆様、事務局の皆様にも大変お世話になり、また御返答もいただきまして、本当にありがとうございました。



教育また文化というとスポーツ等も入ってくるんですが、教育に関しましては、私は本年度特に、中学校が主となっていますが、いわゆる部活動の地域への移行・連携というところに関しまして、本会議でも取り上げさせていただいたんですけれども、これから中学校から高校にも、どのような形になるのかは分かりませんが波及していくものであると思います。本当に全国的に初めての取組ですので、市町村によって対応が違うということによって、部活動をしたい、スポーツや何かをしたい、スポーツに限らずですがそのやりたいことがなかなか難しくなるような子どもたちの環境だけはぜひ避けていきたいなというふうにも思います。ぜひそこは、市町村の中でも京都府教育委員会として旗振り役として、ここをスムーズにつなげていていただきたいなというふうに思っております。

また文化につきまして、アール・ブリュット等も参考人の方にお話をいただいたりしました。基本的にこういう文化・芸術というものが、あらゆる障害の有無だけにかかわらず人種や思想、信条を越えて感じることができる、創造することができるものという点に関しましては、双京構想というものを京都府としても掲げられていると思いますので、今、副首都構想という話も進んでおりますが、文化首都としての京都府の役割というのが非常にこれからも大きくなっていくと思います。

来年度はワールドマスターズゲームズもあると思います。また教育に関しましても様々、今日の報告事項のことであつたり、懲戒処分のこともあると思うんですが、いずれにせよ、この委員会というのは、もちろん他の委員会も同じですが、非常に重要な役割を持ってこれからも必要とされる委員会であると思います。私もできることを全力で取り組んでまいりますので、皆様も共に京都のために頑張っていたきたいなということをお願いいたしまして、私の総括を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

## ○森口亨委員

まずもって、岡本委員長、中村・藤山両副委員長、そして委員の皆様、また理事者並びに事務局の皆様には、この1年間、本当にお世話になり、ありがとうございました。

特に正副委員長におかれましては、議案審査の準備はもちろんのこと、管内調査や所管事項調査など委員会活動全般において計画、事前準備等に御尽力を賜りまして、心から感謝申し上げます。



私なりにこの文化生活・教育常任委員会における1年間の活動を振り返りますと、印象に残っておりますのが、8月の所管事項で「探究的な学びを支える取組」についてを調査させていただいたときに、テクノロジーの進化で人・物・金・情報が子どもでも容易にアクセスできる現代において、能動的な学びの体験をデザインしていく上で最初の障壁が「何をやりたいか分からない」ということであったという、やりたいことにどのように出会えるかというのが非常に重要だということをご参考人から聞かせていただき、大変印象に残っております。本当に選べる時代だからこそ、自分がやりたいことにいかに会うかというのが非常に重要だということに感じました。

子どもたちに対する教育には、これまでですと大人になるための準備という側面があるかというふうに思うんですが、現代においては、大人になるまでにすぐに体験ができる、また即実践できるということが飛躍的に増えているんだということを改めて認識させていただきまして、だからこそ、自分のやりたいことや学びたいことにいかに会うか、そしてそれを行政や学校がどのようにサポートするのが大切なんだということに強く感じましたし、その一つの形が、管外調査でお邪魔いたしましたSHIMOKITA COLLEGEであり、神奈川県立横浜国際高校の国際バカロレア教育であるだろうというふうに理解をします。

もう一つ印象に残っておりますのが、1月の所管事項で調査いたしました株式会社ヘラルボニーさんのアートを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組の部分です。

私には障害者アートの文化的・芸術的価値というのを評価する能力そのものはありませんが、作家ファーストという考え方を大切にされて、持続可能なブランドを構築されてアーティストや福祉施設に適正に還元されるということが非常に興味深く、強く印象に残っております。障害者の作品等を福祉支援だとかチャリティーという部分だけでなく、そのクオリティーやデザイン性の高さから純粋なアート作品だとかブランド商品として展開されているところに、インクルーシブ社会だとか真の共生社会の未来への期待、方向性を感じることができました。

そして、11月の管内調査におきましては、私の地元である丹後地域に委員の皆様さんにお越しいただきました。私自身もこれまでから取り上げております

が、改めて与謝の海支援学校の施設改修の問題でありますとか丹後緑風高校の通学手段の問題、あるいは過疎地域における文化活動だとか、北部地域における文化財の活用の課題などを委員の皆さんと共有できたのを大変うれしく思いました。

後になりましたが、委員会活動に御尽力賜りました参考人をはじめ、全ての方々に感謝を申し上げますとともに、理事者の方々に心から敬意を表し感謝申し上げますというふうに思います。

最後に、本委員会で学ばせていただきましたことをしっかりと生かし、京都府政に微力ながら貢献できるよう引き続き努力することを申し上げまして、委員会活動のまとめとさせていただきますと思います。

1年間、大変お世話になりました。ありがとうございました。

### ○浜田良之委員

理事者の皆さん、正副委員長並びに各委員の皆さん、そして事務局の皆さん、1年間本当にありがとうございました。

私は、文化生活部では府立植物園の施設管理・運営の民間委託について、施設管理・運営の委託の目的がサービス及び施設の快適性の向上、自主事業の実施等を行う、来園者及びリピーター増加につながる創意工夫を凝らした管理・運営及び企画などとなっており、植物の保全・栽培育成や学習を支援という植物園本来の役割とは異なる内容になっていること、業務の受託業者に委託料以外のインセンティブを与えれば業者は収入を増やすため、とにかく入園者数を増やすためにイベントを乱発したり、飲食店の営業時間を延長したりして、植物園本来の役割を損なうことになりかねないこと、入園者のニーズに応える企画・運營業務では、既存の飲食施設や物販販売設備を活用した運營業務、夜間業務の運營業務、自主的な収益事業など、いずれも本来の植物園の役割に反するものになっていることなどを指摘して、見直しを求めました。これはぜひ検討していただきたいと思います。



教育委員会では保護者負担の軽減や教育条件の改善について取り上げてまいりました。給食費の無償化については、京都府が市町村への支援はできないという姿勢を取り続けてきた下で、青森県や和歌山県が市町村への支援に踏み出し、国も無償化に向けて動き出して京都府は大きく立ち遅れてしまったので、本府においても全ての市町村が小・中学校の給食費を無償化できるように府として財政支援を行うよう求めました。

なお、来年度予算では、国の制度で小学校の給食費の負担軽減の予算が計上されましたが、支援単費が月5,200円なので給食費が月5,200円を上回っている市町村への対策が必要ですし、また引き続き中学校給食費の無償化への府の支援を求めていきたいと思っております。

京都は、府立学校の体育館のエアコン整備が全国的にも大きく立ち遅れており、国の予算で特別支援学校には3校ほど設置されましたけれども、府立高校の体育館にはエアコンが一つもないという状況でした。なので、府独自の予算もつけて府立学校の体育館へのエアコン設置を急ぐよう求めてきましたが、そういう中で来年度予算に府立学校教育環境整備事業費8億8,000万円が計上されました。体育館、特別教室の空調設備の整備やトイレの洋式化を5年間で実施するという計画です。

この課題は、府議会に保護者や教職員の皆さんが長年にわたって署名運動や府議会請願を行うなど、粘り強く運動を進めてこられただけに喜びもひとしおです。しかし、緊急性のあるところから順次進めるとなっておりますので、どの学校も緊急性があるわけですから、5年と言わずさらにスピードアップすることを求めたいと思います。

府の高校通学費補助制度は、非課税世帯が月1万円を超える分、課税世帯が月2万2,100円を超える分の半額補助という制度で、令和6年度の利用者は91人とどまっていた。条件のハードルが高くてほとんど利用できないので、7つの市町村では独自の補助を行っておりますけれども、どの市町村も厳しい財政状況の下で苦勞されております。なので、基準額をせめて一律1万円に引き下げて、基準額を超える全額を補助するように拡充するとともに、定期券や回数券がない場合などでも弾力的に運用することを求めてきました。

丹後緑風高校で丹海バス撤退によって通学困難生徒が生まれておりました。また、京都の中北部、南部ではJRの減便が相次いで、クラブ活動などで帰りが遅くなるとJRで帰宅できないという事態が起こっていました。なので、府教育委員会として、こうした通学困難生徒の通学を補助するための対策を講じるよう求めてまいりました。

以上で、1年間の委員会活動のまとめとさせていただきます。本当に1年間ありがとうございました。

### ○渡辺邦子委員

まずは、岡本委員長、中村副委員長、藤山副委員長をはじめ委員の皆様方、そして前川教育長、嶋津部長をはじめ理事者の皆様方、また事務局の皆様にも大変お世話になり、本当にありがとうございました。

多岐にわたる視点からの充実した委員会活動をしていただきましたことに、改めて心から感謝申し上げたいと思います。少し皆様方に印象に残ったところなどをお話をさせていただきたいと思います。

まずは、神奈川県の子供被害者サポートステーションに行かせていただいたときに驚きましたのは、神奈川県と県警察、神奈川被害者支援センターの皆様方が同じ場所で業務を日常的にされているというところでした。京都



府におきましては、令和5年4月1日から施行されました京都府犯罪被害者等支援条例に基づきまして、多くの方々に御協力いただき、犯罪被害者支援というものについて府民の皆様方にいろいろと投げかけていただいていることは大変ありがたいと思っております。またこれからもより一層、人ごとではなくいつ自分の身に起こるか分からない問題として多くの府民の方々に御理解と御支援いただけるように重ねてお願いさせていただきます。

そして、教育の面におきましては、特に探究学習です。先ほどからお話もございますが、受け身ではなく生徒さんの発想によって探究していく、その力こそがこれからは必要だということで特に地域の方々や企業の方々も御一緒に協力を求めながら取り組んでいくということを掲げて、京都市とも連携して取り組んでいただいていることに、大変感謝しております。これからも、その方向で特にまた新しく学習指導要領も改訂されると思っておりますが、前川教育長におかれましてはその委員を務めていただいております、京都府がそのリーダーとして取組を進めていただくことを心からお願い申し上げたいと思っております。

それと、高校生の伝統文化フェスティバルにも委員会派遣としても行かせていただきましたが、大変注目もしておりますし、多くの方々に御理解、また会場にも来ていただくような取組に広がっていることを文化庁にも協力していただき大きく羽ばたいていただいていることを大変うれしく思っております。

今年は寛永行幸四百年、来年はワールドマスターズゲームズ2027関西が行われます。よりこの委員会では御尽力いただくこととなりますけれども、多くの府民の方々の御理解を得ながら、これまで先人たちが育ててくださった文化、またみんなで育てていく子ども真ん中の社会の実現に向けて、これからも御尽力いただきますことを心からお願い申し上げます、お礼の言葉とさせていただきます。今後ともどうぞよろしく願いいたします。

### ○藤山裕紀子副委員長

まず、岡本委員長、中村副委員長、委員の皆様、理事者の皆様、事務局の皆様、1年間大変お世話になりました。

定例会中の委員会はもちろん、閉会中の調査や管内外調査を通して視野を広げることができましたし、委員の皆様方の質疑などからは新たな知識や視点を得ることができたというふうに思っております。

その中で今期を通して、まず文化生活部におきましては、令和6年度に「文化が活きる京都の推進に関する条例」が施行されました。昨年6月の委員会で、その基本方針の策定について報告がありました。その中からは京都府の文化政策の方向性と思いが表れているなというふうに思っております。

ただ、京都府民がどれほど京都の文化に日頃から触れているかという点につ



いては、文化に関する府民意識調査をされていますけれども、多くの方が映画鑑賞、音楽鑑賞などはされているんですけれども、残念ながら、能であったり狂言、歌舞伎、茶道、華道などいわゆる日本の伝統的な文化というものに触れる機会はまだまだ少ないのかなというふうに思っております。同じ調査を見ていると、国内外にこういった文化を発信する、これを文化庁・京都府で連携して発信してほしいというような御期待は多くの府民の方が持っているということですので、やはり府民が主体になるというふうな方向性を持っていくような取組をしていただきたい。府民にそういう意識を持っていただけるようにしていただきたいなということを思っております。

また、発信という面では、やっぱり行政だけでなく府民の皆様が自ら自分たちの身近な文化を発信していただくということが一番広がりになるというふうに思いますし、また「文化が活きる」ということにもつながるんだろうというふうに思います。そういった意味で、入り口として今、いわゆる「映える」要素を取り入れたようなイベントなどの仕掛けなど、ぜひいろんな工夫もしていただきたいなと思っております。

併せて、寛永行幸四百年記念行事につきまして、これは予算特別委員会の中でいろいろ発言させていただきました。これは私自身にとってもいろいろと考える非常によい機会になったというふうに思っております。言うまでもなく文化というのは先人の営みのつながり、重なる歴史の中であって、現代を生きる我々は歴史の中から様々なことを学んでいるわけでございますけれども、そういった意味では、文化を通して歴史の中の当時の人々の思いであったり考えであったりを現代に生かしていくというそういった側面をもっと様々な場面で強調していただけたら、京都としての文化の発信にさらに奥行きが出てくるのではないのかなというふうに思っております。

文化とは、人の心、地域、経済、歴史をつなぐ見えないインフラのようなものだということをおそらく聞いたことがあります。まさにそういった役割を果たすために、これからも御尽力をお願いしたいと思います。

また併せて、アリーナ建設につきまして、資材高騰であったり資材不足であったり不測の事態などが発生しておりますけれども、大変多くの方々がお楽しみをしておりますので、安全性はしっかりと確保しながら完成に向けて進めていただきたいというふうに思います。

続きまして教育委員会についてですけれども、この1年は高校の授業料無償化の影響への対応であったり、府立高校の来年度の入試制度の変更、また府立高校の再編整備に向けた動きなど、大変慌ただしい1年だったのではないかなというふうに推測をいたします。

また加えて、今は我々の頃とはちょっと教育の環境や内容も大きく変わってきて、非認知能力の向上を図るような探究学習、これを進めていらっしゃいます。ただ、一方、最近話題にもなりましたが、スウェーデンでは、先進的に1人1台端末でICT教育をかなり早い段階から進められていたということですが、集中力の低下であるとか読解力の低下、手書き能力の低下などが見られて、今、手書き能力を見直す方向へと修正されているということも

伺っております。

少し前に、チャットGPTに「人間になれたら何がしたいですか」という質問をするというのがSNSではやっていたそうなんですけれども、その答えの中に「五感で感じられることがしたい」とチャットGPTが答えたということを知りました。ちょっとそれを聞いて切なくはなったんですけれども、これから仕事を人工知能に奪われるようになってくる中で、日本の労働力の49%がAIに代替されるというような調査結果もあるというふうに聞いております。もちろんタブレットが悪いわけではありませんし、またいつかAIも数値として五感というものを認識するようになってくるのかもしれないなということも思いますけれども、やはり人間は人間の持つ五感に働きかけ、それをしっかりと伸ばしていくということが重要ではないかというふうに思っておりますので、タブレットの活用についても様々な研究を参考にさせていただきながら、子どもたちの能力を最大限に引き出せる活用方法を常にアップデートしていただきたいなと思います。

それと、大変残念なことですけれども、この1年の間にも比較的年齢の若い教員の不幸事が幾つかあったなというふうに記憶しております。教員というのはちょっと特殊な職業だなと思っておりまして、一般的な会社であれば新入社員として入社すると、会社では周りは先輩ばかりでその中で様々なことを学びながら成長していくんですけれども、学校の先生というのは新任であっても、周りにももちろん先輩の先生方はいらっしゃいますけれども、子どもたち、生徒たちに対しては先生という立場で物を教えていかないといけない、そういう職業だというふうに思っております。そういった中で、そこに例えば変な錯覚が生まれたりするようなそういう危うさというものも一つあるのかなということをお考えしております。志を持って教員になられた若い方々が道を外してしまわれると、これは京都府にとっても大変大きな損失であるというふうに思っておりますので、しっかりと研修などで心構えについても学んでいただきたいと思います。

長くなりましたけれども、最後に、この1年間学びましたこと、また取り上げられたテーマについて、今後もしっかりと考えていきたい、そして今後の活動に生かしていきたいというふうに思っております。

理事者の皆様におかれましても、今後も府政の発展と府民生活の向上のために御尽力いただきますことを心よりお願い申し上げまして、とりとめのない内容になりましたけれどもまとめとさせていただきます。ありがとうございました。

### ○中村正孝副委員長

まず最初に、岡本委員長、藤山副委員長をはじめ、委員の皆様方、また理事者の皆さん方、事務局の皆さんには、本当にこの1年間様々な分野で大変お世話になりました。ありがとうございました。

1年間を振り返ってみますと、それぞれの定例会ごとに行う審査を含めて所管事項に関するテーマについても議論を深めていただく中で、参考人の制度を活用して専門的な知見を有する意見を聴取し、そしてそれぞれのテーマにおいて議論を掘り下げていただいたということで、本当に委員の皆さん、理事者の皆さんにも大変お世話になったことにまずは感謝を申し上げます。



そういった中で、管内調査においては京都府が実施する施策の現場、また市町村への訪問、それぞれの府の担当の所管等について説明を聴取するとともに、やはり我々は現地でしっかり自分の目で見るということを共に活動する中で、先ほどから委員の先生方から御発言がありましたように、まさに現場の声と現場の設備も含めてまだまだ課題もあるところだというふうに再度認識させていただいたところでもあります。

教育関係については、先ほどからも話が出ておりますように、探究的な学びについての取組については、株式会社COLEYOの川村参考人のお話を聞いて私自身が感じたことは、やはり社会と教育のギャップが強い、その意識を非常に持たれているんだなというふうにそのときに感じました。急速に変化する社会に対して、従来の教育が追いついていないという問題意識が強いんだというふうに私は感じましたし、未来を生きる子どもたちに必要な力を育てる教育の再設計というものを考えていかなければならないというようなことも含めて、具体策としては、教科書中心ではなくして子ども自身の興味・関心から問い立てるプロジェクトを重視していかなければならない、こんなお話もお聞きしたところでもあります。

川村参考人からはこれらの教育に必要な主体性と創造性、協調性を強く引き出すものであるといったお話もあったところだというふうに私は思っております。こういった政策課題というものをしっかり意識して取り組んでいかなければならないのかなというふうに改めて感じさせていただきました。

また、文化生活部においては、これも先ほどから出ておりましたように、アートを通じた多様性の理解と共生社会の推進に向けた取組として、ヘラルボニーの玄参考人にお話をお聞きしたところでもあります。この会社は、障害のある作家の作品を支援の対象としてではなく、世界に通じる創造性として位置づけ、企業との連携や商品化を通じて新たな創出をしていくことが大事であるというようにお話をお聞きさせていただきました。まさに今、多様性の理解というものをしっかり深めながら、社会への力と転換する実践として、今後の政策形成においても非常に重要であるというふうに感じたところでもあります。

管外調査については、先ほど渡辺委員のほうからありましたように、神奈川県犯罪被害者サポートステーションが私も強く印象的で、県と県警、公益社団法人が共に連携をして同じ場所で議論を重ねて、またそれぞれの取組の支援

計画書も5年ごとにしっかりと検証して取り進めていくというようなお話を聞かせていただいて、これは本当に重要なことだなというふうに改めて感じさせていただきました。

また、先ほどもあった神奈川県国際バカロレア教育についても、京都府における魅力ある学校づくりという意味では非常に参考になる調査であったというふうに私も感じております。私自身は、これからの教育に必要なのは、知識をどれだけ覚えるかではなくして、自ら問いを立て多様な価値観と対話し、社会課題を改善できる力というものを育てていくということが非常に大事ではなかろうかなというふうに思ったところであります。

先ほどからいろいろなお話もありましたけれども、今、それぞれの学校の設備関係についても、今後5か年で体育館のクーラー設備とかいろいろなお話はあります。しかし、それぞれの公立高校においてもまだまだ格差があって、本当にこれではかわいそうだなというところを目にすることもたくさんあります。そういった現場の声というものは当然ながら皆さん方も十分に御理解いただいているところだと思っておりますので、そういったお声にできるだけ速やかな対応をしていただいて、公立高校が維持発展するためには、今の無償化という状況下の中でどんどん子どもが私学に流れていく。そういう環境も事実であることも受け止めながら、子どもたちには近くにある学校に行きたいという思いの方もたくさんありますし、そこにやはり学校の設備というものが大きく左右されるという環境も事実だろうと私は思います。そういったところも今後、お力添えをいただければありがたいなというふうに思います。

私自身もこの1年間、いろいろ皆さん方とともに勉強させていただいて、今後の府政の発展のために微力でございますけれども頑張っ活動してまいることをお約束し、この1年間大変お世話になりましたことに心から感謝申し上げます、お礼とさせていただきます。ありがとうございました。

## ○岡本和徳委員長

それでは閉会に当たり、私から一言御挨拶を申し上げます。

まず、中村副委員長、藤山副委員長をはじめ委員の皆様方には、この1年間、委員会審査や管内外調査、閉会中の常任委員会など円滑な運営に御協力いただきまして、誠にありがとうございます。

また、理事者の皆様におかれましても、この間の御尽力大変ありがとうございます。そして、事務局の皆様にも委員会運営に御協力いただきまして、大変ありがとうございます。

委員の皆様が重要なことをお話しいただいておりますので、できるだけ重複は避けさせていただこうというふうに思いますが、まず、文化のほうからお話



をさせていただきますと、ヘラルボニーの玄参考人にお越しをいただきました。先ほどもお話がありましたけれども、障害者アートという分野になりますとこれは健康福祉部の所管ということになります。お話にもありましたが、障害者のアートという視点ではなくてそれをしっかりと文化として捉えて活動されておられる。また、ヘラルボニーはユニコーンとなるような企業というふうに言われているわけですが、障害のある方々のアートを私たちの生活の中に取り入れつつも、障害のある方皆さんがヘラルボニーで取り上げていただけるわけではないでしょうけれども、障害があっても才能のある方々がしっかりと世に出る機会をつくっていただけているということは、我々にとっては非常に新しい大きなことだというふうに思っております。

また、行政的にいいますと、部局横断的に今回、取り上げさせていただいたわけですが、知事も部局を越えて協力をするとか前例にとらわれないというようなことを常々おっしゃっておられますが、この分野に限らず、そういう部局横断的な取組というものをしっかりと進めていただきたいというふうに思っております。

寛永行幸でございますが、これも議会等でもお話をさせていただいております。募集は順調に進んでいるということでございますが、これから準備が本格化していくということで大変ではございますけれども、年末の開催に向けてこの取組は、全国の人々から注目される機会というふうに思っております。そして、文化の継承のみならず、いつも言いますように新たなものをしっかりと発信していただけるような取組をしていただきつつ、一過性のものに終わらず、今後もこの寛永行幸を起点として京都の文化が日本、そして世界に広まるきっかけとなっていくような取組にさせていただくようお願いさせていただきたいと思っております。

また、ワールドマスタースもありますし、来年、非常に忙しい年になると思っておりますが、様々な分野での御尽力をよろしくお願いいたします。

もう一つだけ、文化の面で私学の実質無償化ということがこれから始まってまいります。見方を変えますと、公費負担が増えるというふうな見方ができるかと思っておりますけれども、その分、教育の質の維持・向上、説明責任、安全性の確保ということに関しては、行政もしっかりと口を出していくといえますか、関与をしていく必要があるのではないかとこのように思っております。簡単に言いますと、公費を出すのだから一定の発言といえますか関与というものは今まで以上に強く求められているというふうに思っております。

もちろん、私学の建学の精神とかに関しては大切にする必要がありますけれども、公費を投入する以上は、そういう関係性を築いていっていただきますようお願い申し上げます。

そして、教育の分野ですけれども、府立高校に関しましても、様々な岐路にある。反対に言いますとチャンスにあるかなというふうに思っております。この委員会では、私なりに現在の最先端の取組をされておられるような方々にお話をお伺いさせていただいたり、そういう場所を見させていただいたりということをしてきたつもりでございます。

SHIMOKITA COLLEGEも、ああいうものが京都にできたらいいなど。大学のまちであり、府立高校の子どもたち、私学の子どもたちも一緒になって探究留学を進めていますけれども、そういう切磋琢磨する中で京都から日本を変えるようなそういう子どもたちに成長するためには、今回、委員会で学んできたような、見てきたような、議論してきたような取組が必要なのではないかというふうに思っておる次第でございます。

あまり長く言ってもあれですので、最後です。副委員長からもありましたけれども、私も教員の皆さんの不祥事がやっぱり多かったかなというふうに思っております。とりわけ、教員と生徒の関係性について、お金のこともありますが、教員と生徒の関係性については、SNSというものが非常に簡単に使えることで教員と生徒が気軽に連絡できるようにはなっております。そういう中で、教員のモラルであるとか教員としてあるべき姿というものが改めて求められているのではないかというふうに思っております。なかなか難しいことではあります。既に教育委員会でも取り組んでいただいているとは思いますが、この点、特に若い教員の方々の教育といいますか、モラルの在り方というものもしっかりと指導していただきながら学校の運営に尽力していただきたいというふうに思っております。

そして、最後にお話しさせていただきますと、園部の小学生の事件がございました。何も語りませんが、地元の小学校、地元の教育委員会への、そして地元への特段の配慮をいただきますようお願い申し上げたいと思います。

それでは最後に、理事者の皆様方におかれましては、本委員会での活動における参考人の御助言をはじめ、各委員から出された御意見、御要望について今後の府政運営に向け積極的に御検討いただきますようお願い申し上げます。

そして、委員並びに理事者の皆様方におかれましては、御健康に留意され、今後ますます御活躍されることを祈念いたしまして、簡単ではありますが、私の挨拶とさせていただきます。1年間、どうもありがとうございました。

