

第11次京都府交通安全計画

(令和3年度～7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、10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6分の1以下、死者数は、ピーク時（昭和47・48年：360人）の7分の1以下、負傷者数についても、ピーク時（昭和44年：35,504人）の7分の1以下となったほか、発生件数、死傷者数は、16年連続して減少し、死者数は、交通統計を開始した昭和23年以降最少を記録するなど、着実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）となる府民の方の存在を忘れてはならず、また、次代を担う子供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。

特に近年は、高齢運転者や自転車利用者が第1当事者となる交通事故の割合、交通事故全体に占める自転車事故の割合が増加の傾向を強めるなど、新たな課題が生じている。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。

交通事故の防止は、国、府、市町村、警察、関係機関・団体のみならず、府民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら、全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、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、先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策を始め、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3年度から7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) 先進安全技術導入への対応	2
(3) 高まる安全への要請と交通安全	2
(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	3
3 横断的に重要な事項	3
(1) 先端技術の積極的活用	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) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化	3
(5) E B P M（証拠に基づく政策立案）の推進	3
第1章 道路交通の安全	4
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）	4
1 道路交通事故のない社会を目指して	4
2 歩行者の安全確保	4
3 地域の実情を踏まえた施策の推進	4
4 役割分担と連携強化	4
5 交通事故被害者等の参加・協働	4
第2節 道路交通の安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	8
II 第11次計画における目標	8
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
＜重視すべき視点＞	10
(1) 高齢者及び子供の安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
(3) 生活道路における安全確保	11
(4) 先端技術の活用推進	12

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	12
1 道路交通環境の整備	12
(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	13
(2) 通学路等における交通安全の確保	14
(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	14
(4) 幹線道路における交通安全対策の推進	14
(5) 交通安全施設等の整備事業の推進	17
(6) 高齢者等の移動手段の確保・充実	18
(7) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	18
(8) 無電柱化の推進	18
(9) 効果的な交通規制の推進	18
(10) 自転車利用環境の総合的整備	18
(11) I T S の活用	19
(12) 交通需要マネジメントの推進	20
(13) 安全なバス停留所の整備	20
(14) 災害に備えた道路交通環境の整備	20
(15) 総合的な駐車対策の推進	21
(16) 道路交通情報の充実	22
(17) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	22
2 交通安全思想の普及徹底	23
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	24
(2) 効果的な交通安全教育の推進	27
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	28
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	31
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	31
3 安全運転の確保	32
(1) 運転者教育等の充実	32
(2) 運転免許業務の改善	33
(3) 安全運転管理の推進	34
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	34
(5) 交通労働災害の防止等	36
(6) 道路交通に関連する情報の充実	36
4 車両の安全性の確保	36
(1) 先進安全自動車の普及促進	37
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	37
(3) 自動車の検査及び点検整備の充実	37
(4) 自転車の安全性の確保	38
5 道路交通秩序の維持	38

(1) 交通指導取締りの強化等	39
(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	39
(3) 暴走族等対策の推進	40
6 救助・救急活動の充実	41
(1) 救助・救急体制の整備	41
(2) 救急医療体制の整備	42
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	42
7 被害者支援の充実と推進	43
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	43
(2) 損害賠償の請求についての援助等	43
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	44
8 調査研究の充実	44
(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進	44
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	45
第2章 鉄道交通の安全	46
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	46
I 鉄道事故の状況等	46
1 鉄道の運転事故の状況	46
2 近年の運転事故の特徴	46
II 第11次計画における目標	46
第2節 鉄道交通の安全についての対策	47
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	47
II 講じようとする施策	47
1 鉄道交通環境の整備	47
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	47
(2) 運転保安設備等の整備	47
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	47
3 鉄道の安全な運行の確保	47
(1) 保安監査の実施	48
(2) 運転士の資質の保持	48
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	48
(4) 気象情報等の充実	48
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	48
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	48
(7) 計画運休への取組	48
4 鉄道車両の安全性の確保	49
5 救助・救急活動の充実	49
6 被害者支援の推進	49

第3章 踏切道における交通の安全	50
第1節 踏切事故のない社会を目指して	50
I 踏切事故の状況等	50
1 踏切事故の状況	50
2 近年の踏切事故の特徴	50
II 第11次計画における目標	50
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	50
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	50
II 講じようとする施策	51
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の 促進	51
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	51
3 踏切道の統廃合の促進	51
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	51

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10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7分の1以下（令和2年は49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、依然として、未就学児を始めとする子供が犠牲となる交通死亡事故が発生しているほか、交通事故死者数の約半数を高齢者が占め、また、高齢運転者及び自転車利用者が第1当事者となる交通事故の割合が増加傾向にある。

こうした現状において、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

このため、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端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより、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。

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。

道路交通事故による死者数は着実に減少し、第10次計画の目標を達成することができたが、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も第10次計画期間において着実に減少したものの、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は否めない。

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、交通事故被害者の存在に思いを向け、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

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

また、思いがけず交通事故の被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められている。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。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題である。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要があり、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

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

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、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。

また、交通社会に参加する府民一人ひとりが、自ら安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とともに、全ての府民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう取組を徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、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、車両等の安全性が確保できる体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。

特に道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員 5.5メートル未満の道路）、市街地の幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

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質の高い人材の確保と安全教育の徹底に取り組む必要がある。

(2) 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等の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ことが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、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、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。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通を始めそれぞれの交通にも及んでおり、様々な課題や制約が生じているほか、府民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手することが重要である。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

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端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0^{※1}の実現を視野に、ICT^{※2}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。また、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。

さらに、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、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、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^{※3}（平成16年法律第161号）を踏まえ、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・団体の緊密な連携の下に、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、本府が行う交通の安全に関する施策の計画段階から府民が参加できる仕組みづくり、府民が主体的に行う交通安全総点検^{※4}、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) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・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^{※5}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、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安全対策を講じる必要がある。

(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におけるEBPM^{※6}の取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指すことが重要である。

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、とりわけ高齢歩行者が犠牲となる交通事故の割合が高くなっている。また、自転車事故の件数が交通事故全体の約2割を占め、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、子供が被害に遭う交通事故は減少しているものの、依然として死亡事故が発生している。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、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、また、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、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図るとともに、歩行者に対しては、あらゆる機会を通じて、安全な歩行・横断方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を理解させることが重要である。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

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

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

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

4 役割分担と連携強化

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

5 交通事故被害者等の参加・協働

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

第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

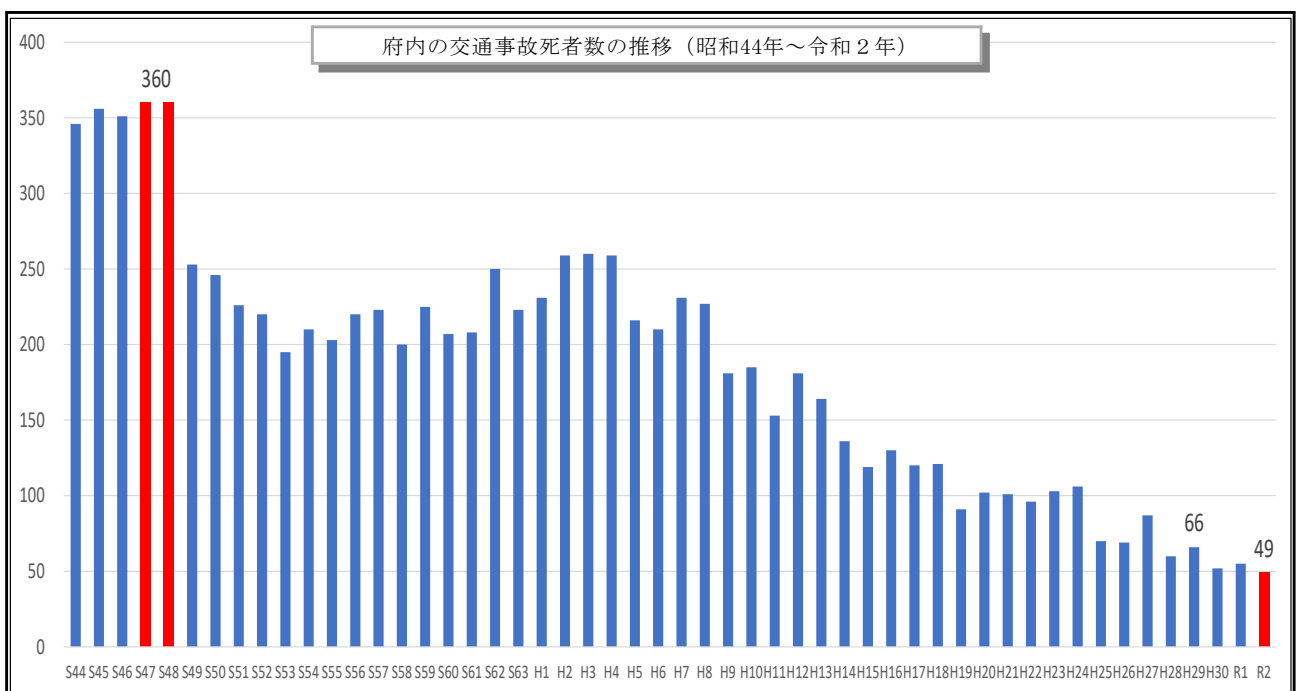
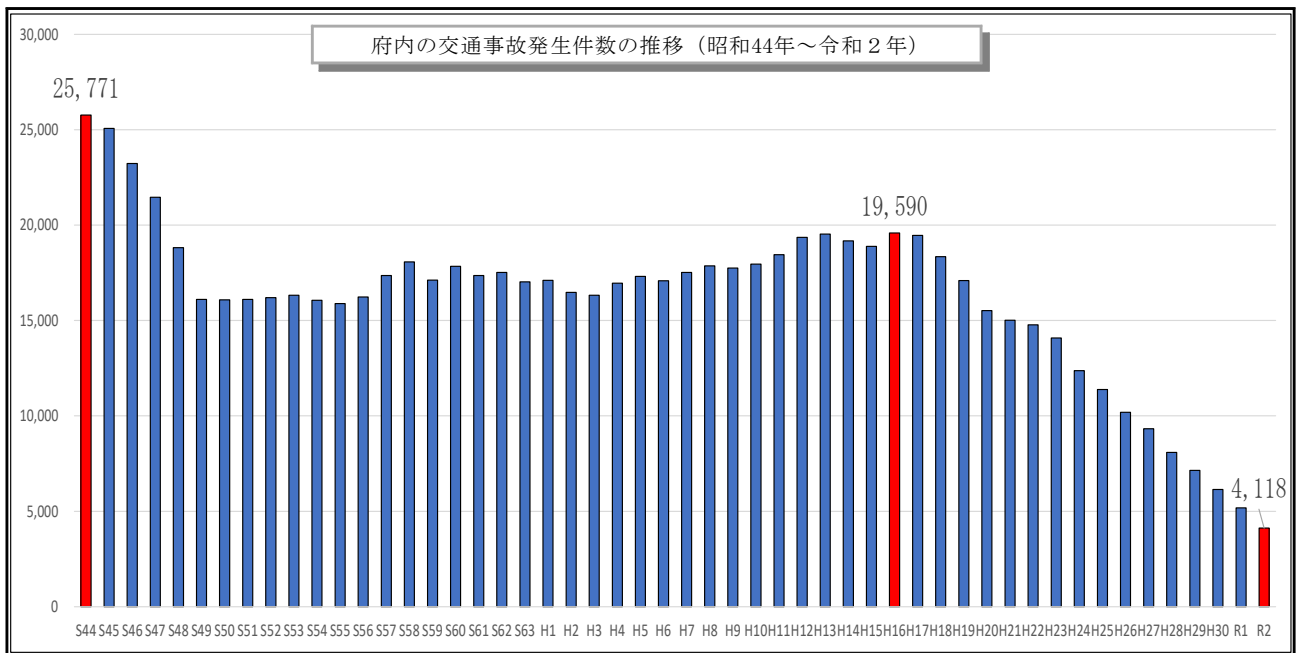
1 道路交通事故の現状

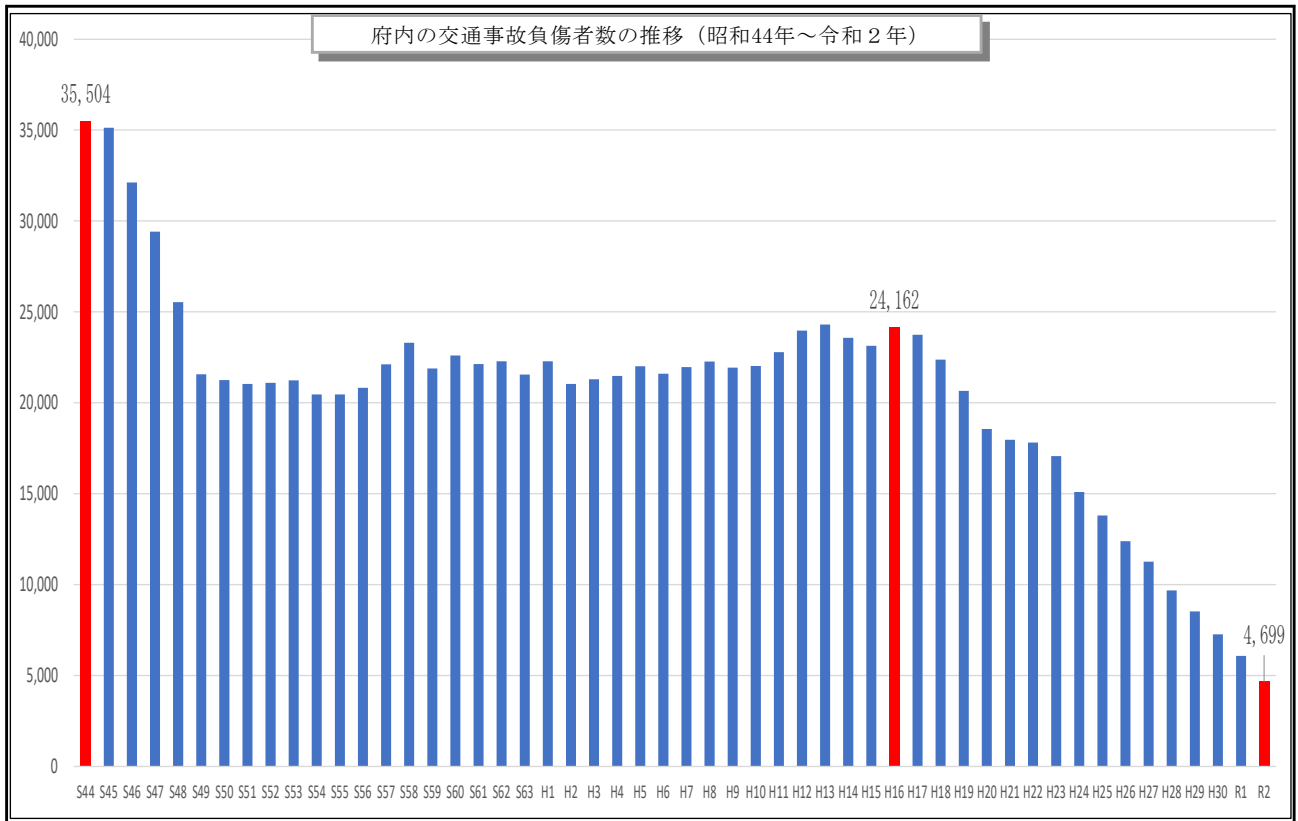
府内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成17年以降減少し、令和2年の発生件数は4,118件、死者数は49人、負傷者数は4,699人であった。特に、死者数49人は、交通統計を開始した昭和23年以降最少となり、死者数がピーク時の昭和47年及び48年（各360人）の13.6%まで減少した。

これにより、第10次計画に掲げた

- ・ 令和2年までに年間の24時間交通事故死者数を50人以下
- ・ 令和2年までに年間の交通事故死傷者数を8,500人以下

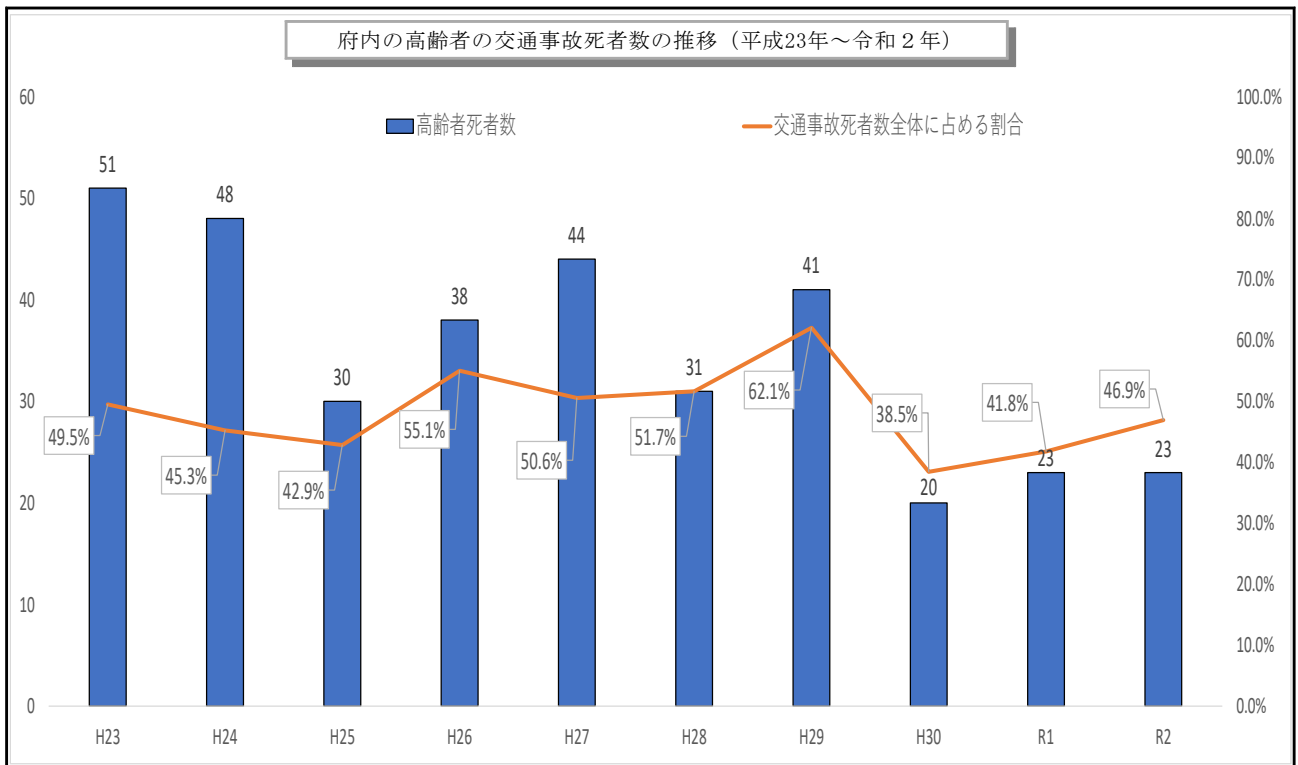
とする目標を達成した。



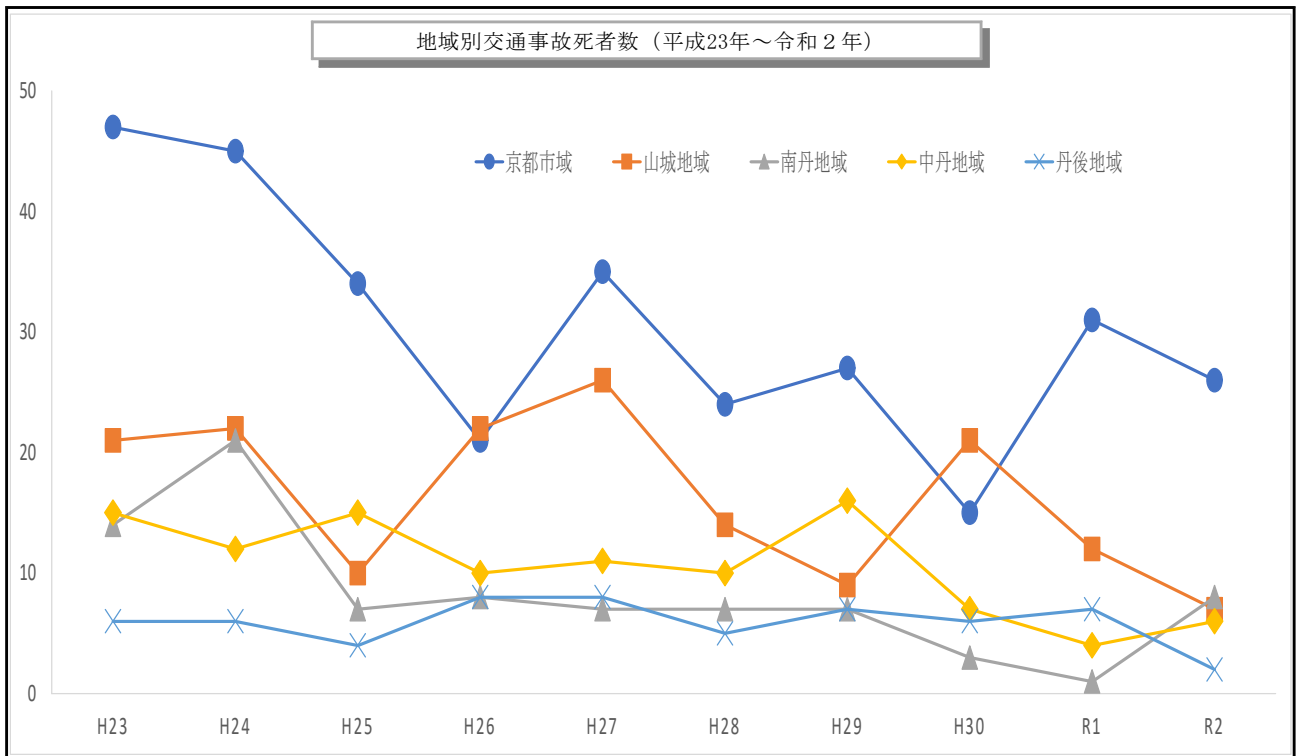


交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

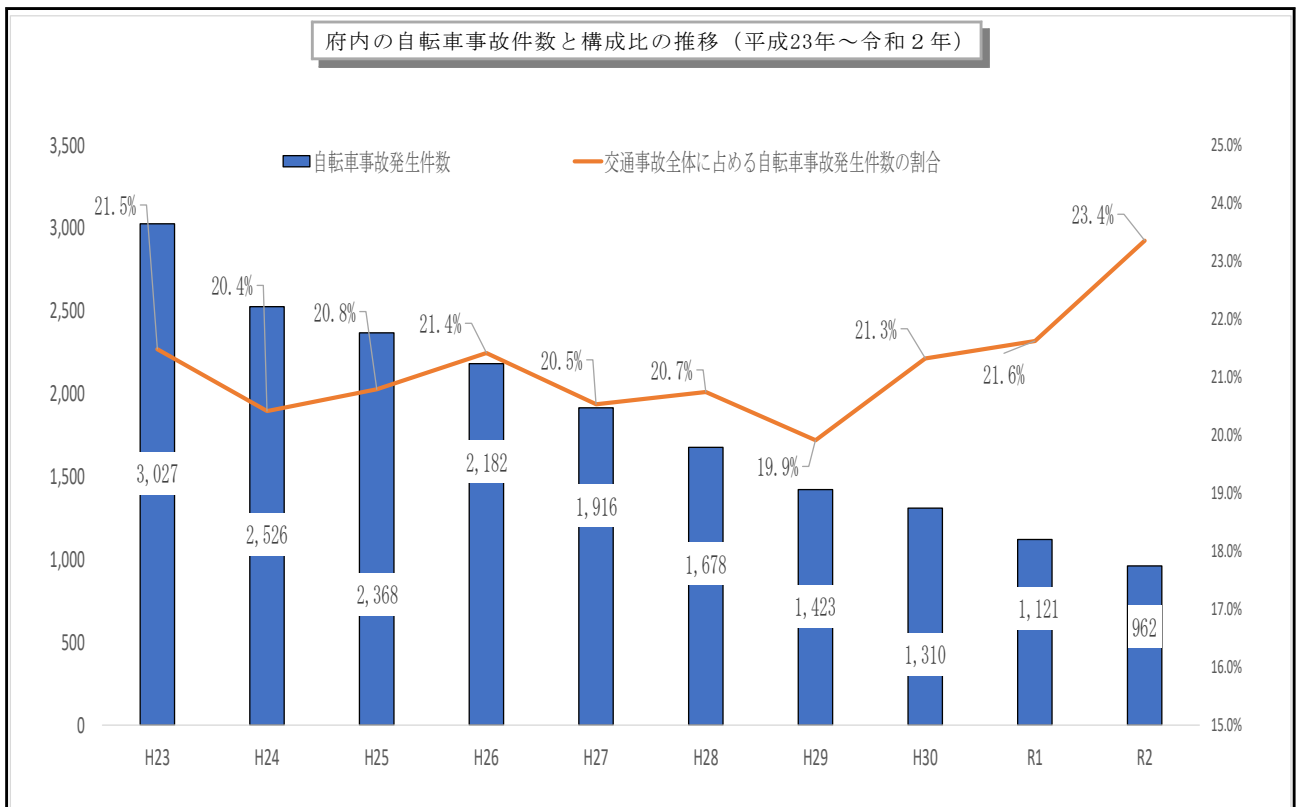
①65歳以上の高齢者の死者数は、平成29年が41人で、死者数全体の62.1%を占め過去最高の割合であった。その後、平成30年は20人と大きく減少したが、令和元年及び2年は再び増加している。計画最終年の令和2年の死者数は、平成29年と比較すると半減したものの、死者数全体では46.9%を占めている。



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、平成27年と令和2年を比較すると、山城地域が大きく減少しており、京都市域、中丹地域及び丹後地域においてもそれぞれ減少しているが、南丹地域が微増となっている。



③自転車事故の発生件数は、年々減少しているものの、依然として、交通事故全体の約2割を占めており、平成30年以降は、その割合が年々高くなっている。



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、特に新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、様々な課題や制約が生じ、府民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼしている。

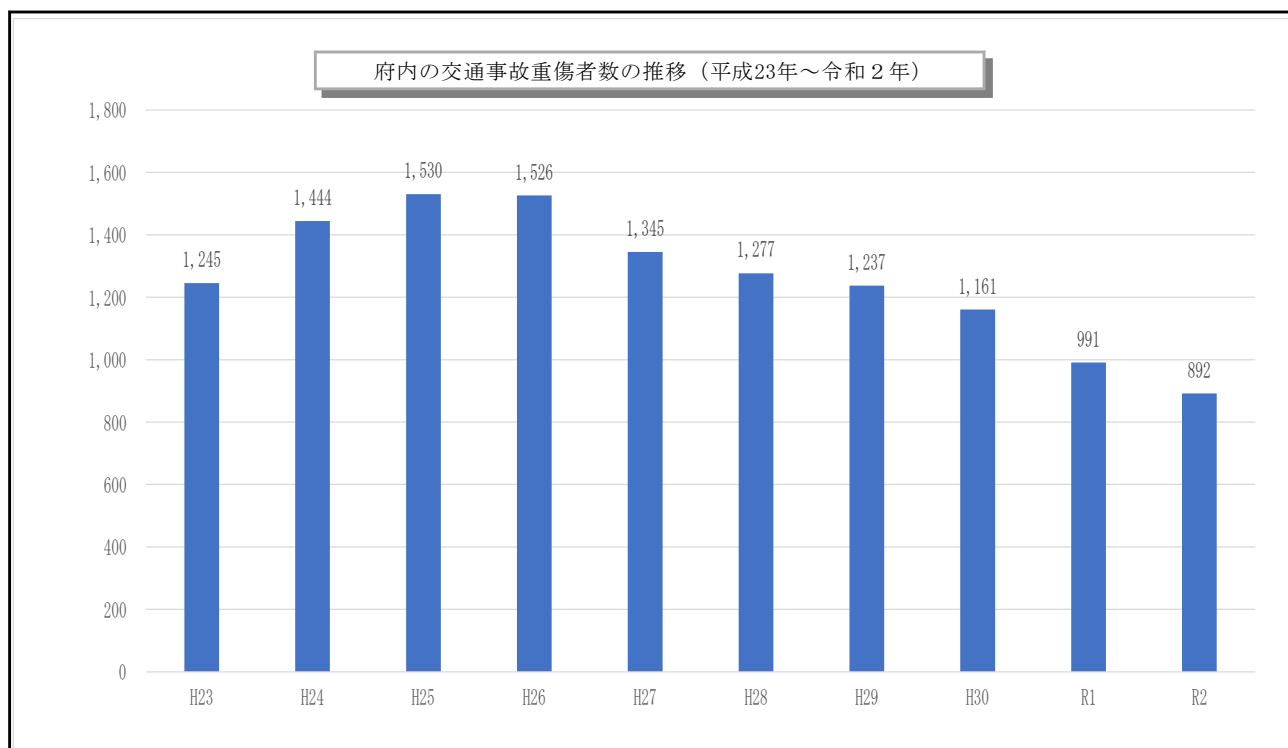
将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者人口の更なる増加と自転車通勤・通学等の促進に伴う自転車利用者の増加が予想されることから、高齢者の交通事故や自転車乗車中の交通事故の増加が懸念される。

II 第11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3年度～令和7年度）では、令和7年までに年間の24時間死者数 2,000人以下、また、今回からこれまでの死傷者数に変えて、重傷者数22,000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、以下のとおり設定することとする。

- 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



【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

○ 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

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2年中の交通事故死者数は49人と、統計開始後の昭和23年以降最少となり、発生件数及び負傷者数は16年連続で減少したことからすると、第10次計画に基づき推進してきた各種施策には、交通事故防止に一定の効果が認められる。

しかしながら、交通事故死者49人のうち高齢者が23人（46.9%）、歩行中等の死者20人のうち高齢者が11人（55.0%）を占めるなど、高齢者の交通安全対策が課題となっている。

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、先進安全技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

また、対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進して、効果を検証し、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、対策を講ずるべきである。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

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。

高齢者については、主として歩行、自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要である。

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

- ・ 高齢者が歩行、自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育、見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となる。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必要がある。
- ・ 高齢者が運転する場合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。また、運転支援機能の過信・誤解による交通事故を防止するため、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。

他方、全国と同様に、本府においても少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子供の交通事故死傷者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供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。

さらに、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講

じるほか、高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

令和2年中、交通事故死者数に占める歩行中等の死者の割合が約4割を占め、そのうち、高齢者が半数以上を占めていることから、交通事故のない社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路における安全性を高めることがより一層求められている。

こうした現状等を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備を始め、歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者が安全で安心して利用できる環境整備等の対策を推進する必要がある。

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

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、信号機のないところでは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進していく必要がある。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険への加入促進等の対策を推進する必要がある。

また、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者との共存を図ることができるよう、地域の特性に応じた自転車の通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部で自転車の通行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や自転車以外の多様な移動手段との間における分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮するほか、都市部の駅前や繁華街の歩道上などの交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要がある。

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

(3) 生活道路における安全確保

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

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンブ等設置を検討するなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるとともに、可搬式速度違反自動監視装置の整備を推進するなど、生活道路における交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため、幹線道路における交通流の円滑化及び交通安全対策を推進していく必要がある。

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

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

(4) 先端技術の活用推進

交通事故が減少している要因の一つとして、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術の活用・普及が考えられる。今後も、サポカー・サポカーS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、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されることから、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展や技術開発等の動向に留意し、安全の確保を実現していく。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10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、今後は、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、地理情報（GIS）に基づく交通事故分析システムの活用やETC 2.0^{*1}から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

(6) 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、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、安全で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専門家の知見を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など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必要がある。

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ことから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要がある。

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、地域の子供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^{*2}（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^{*3}」（令和3年5月、国土交通省）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故要因や有効な対策について十分な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活かすなど、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進する。

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

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）^{*1}施策を総合的に推進するとともに、最先端の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の実現と、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）^{*2}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、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえ、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、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、府、市町村、警察、関係機関・団体、地域住民等が参画したワークショップなどを通じ、連携して徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組む、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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。生活道路については、歩行者、自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進するほか、信号機等のLED化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路での信号機の改良、光ビーコン^{*3}・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^{*4}（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等バリアフリー対応型信号機の整備を推進するとともに、歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）^{*5}等、道路交通環境やシステムの効果を図りつつ、ICT技術を取り入れた整備を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動監視装置の整備拡充を図り、交通指導取締りを推進する。

道路管理者は、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、経路対策、歩車共存道路、コミュニティ道路^{*6}等の整備、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との整合性を図り、歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的としてゾーンを形成するゾーン対策、住宅地域への進入部におけるハンパや狭さくの設置等による住宅地域への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

このほか、ETC 2.0などのビッグデータを活用し、各地域の交通の特性と変化の状況を分析すること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、府、市町村、警察、関係機関・団体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

イ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人々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、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン※¹、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場※²等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

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。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 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供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※³」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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード、ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、歩道等の整備が困難な地域においては、スクールゾーン（子供の交通安全を図るために設定された交通安全対策の重点地域で、小学校等を中心に半径約500メートル程度の通学路に設定）の活用や路側帯の設置、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※⁴（平成19年京都府条例第50号）に基づく自転車安全利用推進員の委嘱拡大や自転車の安全利用に積極的に取り組む自転車安全利用取組優良モデル校の普及促進を図るなど、地域の実情に応じて関係機関が連携しながら、安全対策を推進する。

(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

高速道路※⁵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、一般道路に比べて安全性が高い高速道路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死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的な交通事故防止対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路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。

ア 事故ゼロプラン※¹（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）」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事故の発生割合の大きい幹線道路の区間やビッグデータの活用による潜在的な危険区間等において、公安委員会と道路管理者が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な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。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高速道路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) 一般道路に比較して安全性の高い高速道路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、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、地域の実情に応じた生活道路等の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・狭さくの設定や車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せるため道路にカラーラインを引くなど、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の連携を図り、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 高速道路における交通事故防止対策の推進

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

- (ア) 安全で円滑な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、高輝度標示の設置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、ワイヤーロープの設置を推進する。

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対策の拡充を推進するとともに、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のほか、後尾警戒車等による渋滞最後尾付近の警戒などを推進する。

- (イ) 新規供用の高速道路については、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、既供用の高速道路については、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、交通事故危険箇所等においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な交通安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、交通事故の防止を図る。
- (ウ) 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、休憩施設への適切な誘導などの適時適切な交通情報の提供による渋滞対策を推進する。
- (エ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）^{※1}等の整備・拡充を図るとともに、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ことにより交通渋滞の解消及び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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化^{※2}、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、交通量や通行の状況に即した歩道、自転車道等の整備を推進する。
- (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^{※3}、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、地区内の生活道路、地区周辺の幹線道路等の整備を機能的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造及び交通実態に応じて、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を検討するとともに、既存の信号機について、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、右折感応化等の高度化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を

容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）※¹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に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会は、整備後、長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議※²」において策定された「インフラ長寿命化基本計画※³」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・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に効率的かつ適切な管理を行う。

また、令和3年1月に「持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会※⁴」でまとめられた提言※⁵を今後の交通安全施設整備計画に反映する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において「人優先」の考えの下、「ゾーン30」等の整備による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供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、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。

この場合において、交通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ことにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ I T S の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化※⁶等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）※⁷を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や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※⁸」、「信号機BOX※⁹」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」や学識者で構成する「アドバイザー会議」、「京都府渋滞対策協議会」等を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ、対策の立

案、調査、企画、評価及び進行管理に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(6) 高齢者等の移動手段の確保・充実

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^{*1}（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市町村等による地域公共交通のマスタープラン^{*2}（地域公共交通計画）の策定を支援し、公共交通サービスの改善を図るとともに、公共交通等による移動の利便性を向上させるMaaS^{*3}などの新たなモビリティサービスの導入や地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

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

(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、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空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン^{*4}化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(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^{*5}」（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などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(9) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るとともに、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等が交通実態に合った合理的なものかを点検し、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、生活道路における交通規制等の見直しを積極的に推進する。また、公安委員会が行う交通規制等の情報について、データベース化を推進し、効果的な交通規制等を実施する。

(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

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の交通事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、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^{*6}」（令和3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^{*7}」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）を踏まえて策定された「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉^{*8}」（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^{*9}」（令和元年12月）に基づく歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間を整備するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

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

さらに、各地域において、道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案

」の周知を図るとともに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策やルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の普及などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車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 駅周辺等における放置自転車対策

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、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や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、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである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、光ビーコン等のインフラの整備を推進する。

イ 新交通管理システムの推進

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

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない交通事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS）^{※1}を始めとするUTMSの整備を行うことによりITSを推進する。

エ ETC 2.0の展開

交通事故多発地点、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・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、交通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^{※1}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^{※2}（平成25年法律第92号）に基づき定められる「交通政策基本計画^{※3}」（令和3年5月、国土交通省）に即して、国、府、市町村、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

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）等の一部改正法により、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）の策定を支援し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、ハイグレードバス停^{※4}の整備、パークアンドバスライド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、鉄道網の着実な整備や駅舎のユニバーサルデザイン化を支援するなど、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、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などにより、利用者の利便性を向上させるとともに、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、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、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 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。

また、不要不急の自家用自動車利用の抑制や自動車相乗りの促進等に取り組むほか、京都府地球温暖化対策条例^{※5}（平成17年京都府条例第51号）に基づく事業者排出量削減計画書制度等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

(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、「京都府バス停留所安全性確保合同検討会」を活用し、運輸支局やバス事業者、各道路管理者、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安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

また、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進するとともに、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高いネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

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

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、必要に応じて緊急交通路を確保し、これに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法^{※1}（昭和36年法律第 223号）に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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、道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(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、地域の交通実態等に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

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^{※2}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の見直し等適切に対応する。

また、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^{※3}に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任^{※4}を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備及び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。

郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、既存駐車場の有効利用を図るほか、市街地の周縁部等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等を普及するための環境整備を推進する。

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・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動など、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を図る。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るほか、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、交通情報収集・交通情報提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

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ETC 2.0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。

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ETC 2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC 2.0対応カーナビ及びETC 2.0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ETC 2.0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 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針^{*1}（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

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

(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掃するため、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行い、8月の「道路ふれあい月間^{*2}」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 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、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、広域迂回や出控えの呼び掛けなど、道路情報板への表示やラジオ、SNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供する。

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、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

【近畿地方整備局・近畿運輸局・近畿総合通信局・京都労働局・西日本高速道路株式会社・京都府警察本部・京都府教育委員会・京都市文化市民局・京都市建設局・京都市都市計画局・京都市交通局・京都府商工労働観光部・京都府危機管理部・京都府府民環境部・京都府健康福祉部・京都府建設交通部】

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しており、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して府民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、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、交通安全教育指針^{*1}（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代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、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

また、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進するほか、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、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、府、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・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などにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域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、子供、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、定住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るよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する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。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材、ICTを活用した教材を利用したり、親子で実習したりするなど、ポイントを絞った分かりやすい内容の指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

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

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

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通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車や自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、交通事故によって生じる被害の大きさや責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの歩行者としての心得、自転車等の乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故のリスクと事故を起こしたときにとるべき措置、交通事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する運転者の責任、応急手当等について更に理解を

深める。また、生徒の多くが、近い将来、運転免許を取得することが予想されることから、運転免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。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、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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

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^{*1}、運行管理者^{*2}等が行う交通安全教育を中心として行う。

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

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

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、高齢者と同年代の交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実による、より効果的な交通安全指導に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。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活動、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会が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。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、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）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

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、継続的な交通安全教育の促進に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び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増加させる。

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るとともに、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、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、地域における社会福祉活動の場などの身近な教育の機会を活用して、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

(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、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や講師の派遣、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー^{※1}、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^{※2}等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用するほか、ドライブレコーダーによって得られた交通事故等の情報を活用するなどの効果的な教育手法の開発・導入に努め、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、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

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

(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

府民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、府民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための府民運動として、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、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、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、府民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑制し、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。

なお、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 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、府域一斉での交通安全街頭啓発日を設けるなど、広報啓発活動を積極的に展開するとともに、交通安全教育、交通指導取締り等を推進する。また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

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

ウ 自転車の安全利用の推進

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

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月、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、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

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

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に

参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、こうした意識の啓発を図るとともに、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、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき定められる「京都府自転車安全利用促進計画^{*1}」（令和3年3月）に即して、自転車損害保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車運転者講習制度^{*2}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。

薄暮の時間帯^{*3}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。

自転車に同乗する未就学児の安全を確保するため、保護者に対して未就学児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、未就学児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に未就学児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

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

このほか、自転車を用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。

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。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、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コンビンサー^{*4}を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、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。

また、市町村、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、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を促進するとともに、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、産婦人科医院や府、市町村の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

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

カ 反射材用品等の普及促進

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車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等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、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。

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

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育、広報啓発を引き続き推進するとともに、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^{※1}の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という府民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、府及び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の参考となるよう、積極的な情報共有を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、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。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、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、子供、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。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、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盛り上がりを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する府民の意識を高めるため、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。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）^{※2}の表示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、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による交通事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビ

- ームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
 - (エ) 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行う。
 - (オ) 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図ることができるよう、地理情報に基づく交通事故分析システム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交通事故データ及び交通事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
 - (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進安全技術について、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^{※1}、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受け手に応じ、それらの情報を適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
 - (キ) 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。

こうした取組の推進に向けて、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などにより、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、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。

さらに、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ることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、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し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

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^{※2}」の作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、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。

【近畿地方整備局・近畿運輸局・西日本高速道路株式会社・京都府警察本部・京都府教育委員会・京都市文化市民局・京都府府民環境部・京都府文化スポーツ部・京都府健康福祉部】

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、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

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、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、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

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

ウ 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、より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) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が、令和4年6月までに施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書^{*1}制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、市町村等による地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を支援することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪車乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等、着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

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^{*2}の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、国土交通省により適性診断実施の認定基準が明確化されたことから、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、行政処分長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許業務の改善

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を導入するなど、運転免許業務のデジタル化を推進して、府民の利便性向上及び更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場及び京都駅前運転免許更新センターにおける高齢者、障害者、子育て中の府民等にやさしい環境づくりを進めるとともに、適切な安全運転相談活動を推

進する。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者※¹（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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、日頃の運行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。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・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※²に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり次の取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。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※³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を徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

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 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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

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「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑・妨害運転について、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。

ウ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のA S V装置※⁴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、開発・普及を促進する。
- エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた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、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。
- 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するとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定やより効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。
さらに、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策に基づき、乗客の死傷事故防止を図るためのフォローアップを行いながら対策を推進する。
- 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^{*1}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^{*2}」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り、スクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。
- ク 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。
2021年の東京オリンピック・パラリンピックや2025年の大阪・関西万博等の多様な輸送ニーズに対応しつつ、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^{*3}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」（通称Gマーク制度）^{*4}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^{*5}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^{*1}」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努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドライン^{*2}の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、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^{*3}」（通称「改善基準告示」）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・監督結果相互通報制度の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム^{*4}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の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン^{*5}」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、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、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に行うことで交通事故の防止・軽減に資するよう、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

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

【近畿地方整備局・近畿運輸局・近畿総合通信局・京都地方気象台・京都労働局・京都府警察本部・京都文化市民局・京都府危機管理部・京都府府民環境部】

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子供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を図る。また、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要であることから、こうした取組の推進に努める。

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、自動車製造事業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。

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、これまで以上に適切な保守管理が重要であり、特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は交通事故に直結する可能性が高いことから、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、自動車整備事業及び自動車検査の制度における適切な対応を図る。

(1) 先進安全自動車の普及促進

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

(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一方で、自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。また、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

(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行われるよう努める。

さらに、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度^{*1}の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

加えて、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^{*2}」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^{*3}、整備管理者研修^{*4}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^{*1}」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^{*2}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^{*3}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^{*4}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^{*5}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、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(4) 自転車の安全性の確保

京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例を踏まえ、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、本条例で義務付ける自転車損害保険等への加入を促進する。

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

【近畿運輸局・西日本高速道路株式会社・京都府警察本部・京都市文化市民局・京都市建設局・京都府府民環境部・京都府文化スポーツ部】

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があるため、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、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締体

制及び装備資機材の充実強化を図る。

(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、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

交通事故実態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、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反及び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。

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

また、引き続き、子供、高齢者、障害者保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理情報に基づく交通事故分析の高度化を図り、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とともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の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い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用のほか、歩道を通行する歩行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速道路における交通指導取締りの強化等

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的なパトロール活動等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速道路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、可搬式速度違反自動監視装置等の取締機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転の要因となる車間距離不保持や通行帯違反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シートベルト装着義務違反やチャイルドシート使用義務違反についても取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車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た捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

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

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

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

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する。

さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

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

なお、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

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、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、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。

【近畿運輸局・京都府警察本部・京都市文化市民局・京都府府民環境部・京都府健康福祉部】

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。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

大規模な道路交通事故等の多数の負傷者が発生する交通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）^{*1}の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー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^{*2}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。

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

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救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実地研修など教育訓練の充実を一層推進し、救急救命士の資質の向上を図る。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール^{*3}体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車^{*4}、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及びドクターヘリによる救急業務の推進

交通事故等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、京都府広域消防相互応援協定^{*1}に基づく京都市消防局が保有するヘリコプターの広域的運用を推進する。

関西広域連合^{*2}によるドクターヘリについて、医師等の同乗による早期医療介入により交通事故による負傷者の救命効果の向上を図ることが期待できることから、消防機関等との連携により、ドクターヘリの積極的な活用を図る。

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・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急処置等を行う救助隊員及び救急隊員を養成するため、教育訓練の充実を一層推進する。

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

ク 高速道路における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社と沿線市町村が消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

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

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

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間救急センターや在宅当番医制の拡充や普及定着化の推進を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するための二次救急や複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備などの三次救急医療体制の向上を図るなど、体系的な救急医療体制の整備・充実を推進する。また、これらの基盤整備と併せて、救急医療情報システム^{*3}の充実を進めることにより、救急患者の病態に応じた医療機関の確保や効率的な医療資源の活用を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

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

ウ ドクターヘリ事業の推進

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

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を行うため、以下の項目を推進する。

ア 救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

救急医療施設への迅速、円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互

の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準^{*1}」（令和2年10月）を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

イ 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

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

また、ドクターヘリの円滑な運航が図られるよう、府、市町村、消防機関、医療機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。

【近畿地方整備局・西日本高速道路株式会社・京都府警察本部・京都府教育委員会・各消防本部・京都府危機管理部・京都府府民環境部・京都府健康福祉部】

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験を有することから、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であり、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、府では、犯罪被害者サポートチームを設置し、関係機関や民間支援団体、交通事故相談所の活用のほか、市町村との連携による交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、警察との連携による交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなど、被害者支援を積極的に推進する。また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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加害者又は被害者となることを十分踏まえ、交通事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者との連携を強化して、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^{*2}の適正な運用

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者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）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く府民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

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

(ア) 交通事故相談所等は、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、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・団体等との連絡協力を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、府のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

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

(3) 交通事故被害者等支援の充実強化

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対策の推進

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

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

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた交通事故被害者の手引等を配布し、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の加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官^{※1}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

公共交通事故発生時の被害者等への支援については、「公共交通事故被害者等支援運営計画^{※2}」(平成27年7月、近畿運輸局)に基づき、初動対応を推進する。

【近畿運輸局・京都府警察本部・京都市文化市民局・京都府府民環境部】

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年、ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症的な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り、交通事故の三要素である「人・車・道」それぞれの関連分野における調査研究を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実する。

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、死亡事故のみならず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の複雑化・多様化、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・車・道」それぞれの分野における調査研究を推進する。

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に対応して、高齢者が安全に安心して移動・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。

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 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。

エ 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、効果的な交通安全対策の検討、立案等に資するため、「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用し、警察、道路管理者及び交通政策研究者が連携の上、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、交通事故調査・分析に係る情報、各種統計等を府民に提供することにより、交通安全に対する府民の意識の向上を図る。

【近畿地方整備局・近畿運輸局・京都府警察本部・京都市文化市民局・京都府府民環境部・京都府健康福祉部】

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り、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）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の8割以上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

府内における鉄道の運転事故は減少傾向にあり、令和2年は、運転事故が15件発生、運転事故による死者数が8人、負傷者数が4人であった。

なお、全国では、平成17年に乗客106人が死亡したJR西日本福知山列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越列車脱線事故が発生したが、平成18年から令和2年まで、乗客の死亡事故は発生していない。

※京都府内における鉄道の運転事故の状況

年	発生件数	死者数	負傷者数
平成28年	23	14	8
平成29年	22	13	5
平成30年	25	11	6
令和元年	19	9	6
令和2年	15	8	4
計	104	55	29

2 近年の運転事故の特徴

府内における平成28年から令和2年までの運転事故発生件数（104件）は、人身障害事故が5割、踏切障害事故が約3割であり、両者の合計が運転事故発生件数全体の8割以上を占め、死者数（55人）については、そのほとんどが人身障害事故と踏切障害事故によるものであった。また、ホームでの接触事故発生件数（11件）の約1割は、酔客に関係するものであった。

II 第11次計画における目標

① 乗客の死者数ゼロを目指す。

② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

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

近年の人口減少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、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は減少傾向にあることからすると、第10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ほか、依然として鉄道の運転事故における死亡事故が発生していることから、重大な列車事故の未然防止を図るとともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる必要がある。

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、人口減少による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。とりわけ、上下分離を実施した京都丹後鉄道については、再構築実施計画に基づき、府と沿線自治体が連携して、施設の維持管理等を支援していく。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっているため、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ほか、切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、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、ホーム端に視覚障害者が接近した場合に、センサーやカメラで検知し、危険であることを知らせる等の新しい技術等を活用した転落防止対策を推進する。

(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（ATS）^{※1}等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置^{※2}のうち、法令により整備の期限が定められたものの整備^{※3}については完了したが、これら以外の装置の整備については、引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の8割以上を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであり、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要であるため、学校、沿線住民、道路運送事業者等、対象を幅広くし、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情

報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対して定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

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

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し、運転事故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関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・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、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報についても鉄道事業者による情報共有化を推進する。

このほか、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普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

大規模な事故等が発生した場合は、国及び鉄道事業者と連携して迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、情報提供を行うに当たっては、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に対する意識付けの取組について、評価・助言を行う。

(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・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ず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、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。

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、国土交通省に設置され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ト機能等を担うこととされている。

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る。

【近畿運輸局・京都地方気象台・西日本旅客鉄道株式会社・各消防本部・京都府危機管理部・京都府府民環境部】

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

府内における平成28年から令和2年までの踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、概ね減少傾向であり、鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多い。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約1割強、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている。
- ③ 自動車の原因別でみると直前横断によるものが約6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5割を占めている。

ことなどが挙げられる。

II 第11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

踏切事故は、概ね減少傾向にあることからすると、第10次までの交通安全計画に基づき推進してきた施策には、踏切事故の防止に一定の効果が認められる。しかしながら、踏切事故がたびたび発生すれば、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすため、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、交通規制、統廃合等の対策を実施する必要がある。

これらの対策を講じることで、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与し、開かずの踏切対策や高齢歩行者対策等にもつながることから、それぞれの踏切の状況等に応じた、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進するとともに、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、対策を検討する必要がある。

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^{※1}」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことが重要である。

II 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道、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^{※1}等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる踏切等については、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や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、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」の取りまとめを踏まえ、平滑化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。

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

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

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ほか、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、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、道路改良や自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても、同様に統廃合を促進する。

なお、構造改良のうち、踏切道に歩道がない又は歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」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。

なお、踏切道の改良に当たっては、関係機関が連携し、接続道路の安全確保のため、道路改良等の安全対策を推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両

等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に積極的に行う。

さらに、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者における、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押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とともに、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ほか、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。

なお、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

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

【近畿地方整備局・近畿運輸局・西日本旅客鉄道株式会社・京都府警察本部・京都府教育委員会・京都府府民環境部・京都府建設交通部】

用 例 集

頁	※番号	用 例	解 説
3	1	Society5.0	仮想空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより、経済成長と社会的課題の解決を両立していく新たな社会のこと。第5期科学技術基本計画において提唱された。
	2	I C T	情報通信技術。Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）の略。
	3	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。
	4	交通安全総点検	第6次交通安全基本計画以降、交通安全に関する地域住民等の主体的活動の一つとしてと明記されており、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。
	5	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PDCA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。
	6	E B P M	証拠に基づく政策立案。政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化した上で合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。こと。（Evidence-Based Policy Making）
12	1	E T C 2.0	料金決済だけでなく、道路情報と連動してさまざまなサービスが受けられるようになる、次世代型E T C。具体的には、それまでできなかった高速道路からの一時退出やより広い範囲の渋滞情報や迂回情報、自己情報の取得などが可能となる。
	2	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。
	3	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。
13	1	交通需要マネジメント（TDM）	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していくための取組。
	2	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）
	3	光ビーコン	通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間の情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置。
	4	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置、移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資するための法律。
	5	歩行者等支援情報通信システム（高度化P I C S）	交差点等に設置する光通信装置と歩行者が所持する携帯端末が、双方向に情報をやり取りすることにより、通行する高齢者、身体障害者等に交差点名、歩行者用信号の状態等に関する情報を提供し、安全な移動を支援するシステム。
	6	コミュニティ道路	歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路。
14	1	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のこと。

頁	※番号	用 例	解 説
14	2	交通広場	交通施設と都市計画道路との結節点であり、交通の集中発生量が多く、これらを円滑に処理するだけでなく、都市の玄関として美観施設を備えている、機能の一部が道路・街路と重複する広場。広場型の道路。
	3	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。
	4	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。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。
	5	高速道路	高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路であり、自動車の高速交通を図るために全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路と、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路からなる。
15	1	事故ゼロプラン	国土交通省が策定しているプランで、交通事故が多発する幹線道路を対象に、交通事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に交通事故防止対策を進めていくもの。(事故危険区間重点解消作戦)
16	1	道路交通情報通信システム(VICS)	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)
	2	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。
	3	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。
17	1	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。(地点標)
	2	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議	平成25年10月にインフラの老朽化対策のため、内閣府、国土交通省等の関係省庁が情報交換及び意見交換を行い、連携を図るとともに、必要な施策を検討・推進するために設置された連絡会議。
	3	インフラ長寿命化基本計画	インフラの老朽化対策に関する政府全体の取組として、平成25年6月に閣議決定した「日本再興戦略」に基づき、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において、同年11月にとりまとめられた計画。この計画に基づき、国、自治体レベルで行動計画の策定を進めることで、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現するもの。
	4	持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会	本格的な人口減少と高齢化社会を迎える中、京都府における20年後の人口動態、財政状況等を踏まえた今後の交通安全施設整備等の在り方について、京都府警察が有識者等を含めた部外からの様々な意見を得るために発足させた、学識経験者や道路管理者等を委員とした研究会。
	5	提言	持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会が行った「持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する提言」。「これからの信号機整備の在り方」「自動運転社会への対応」「京都モデル」の3項目で構成。
	6	多段系統化	一連の交差点を対象とした系統制御で、プログラム多段制御と同様に、複数のプログラム(信号制御パラメータのセット)を設定、選択して行う制御。多段定周期系統制御ともいう。
	7	新交通管理システム(UTMS)	光ビーコンを用いた個々の車両との双方向通信により、運転者に対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、交通の流れの積極的な管理によって、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム。(Universal Traffic Management Systems)
	8	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、インターネット等により、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。
	9	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、インターネット等により、運転者等から信号機に関する意見を受け付けるもの。

頁	※番号	用 例	解 説
18	1	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者を始めとする地域の関係者と協議しながら、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組みを拡充するとともに、過疎地などにおいて地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための法律。
	2	地域公共交通のマスタープラン	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、各地方公共団体が策定する地域の移動手段の確保・充実を図る計画。
	3	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）
	4	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。
	5	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。
	6	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。
	7	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	自転車の利用環境について検討する「安全で快適な自転車利用環境創出に向けた検討委員会」の提言を受けて、国土交通省と警察庁が自転車通行空間の計画・設計、利用ルールの徹底などを示したガイドライン。
	8	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」に準拠す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。
	9	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。
19	1	信号情報活用運転支援システム（T S P S）	信号灯色情報に基づいて、信号通過支援や赤信号減速支援など走行支援情報を提供し、安全運転とエコドライブを促すシステム。（Traffic Signal Prediction Systems）
20	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	京都府地球温暖化対策条例	1997年、京都で開催された地球温暖化防止京都会議（気候変動枠組条約第3回締約国会議、COP3）において京都議定書が採択され、都道府県では京都府が平成17年に制定し、平成18年4月1日から施行したのが最初。この条例では、長期的展望に立ちつつ、段階的な温室効果ガス排出量削減目標を規定。 ○長期目標：令和32年度に温室効果ガス排出量実質ゼロ・温室効果ガス排出量実質ゼロ ○当面の目標：令和12年度に平成25年度比40%以上削減

頁	※番号	用 例	解 説
21	1	災害対策基本法	国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、防災に関し、国、地方公共団体及びその他の公共機関を通じて必要な体制を確立し、責任の所在を明確にするとともに、防災計画の作成、災害予防、災害応急対策、災害復旧及び防災に関する財政金融措置その他必要な災害対策の基本を定めることにより、総合的かつ計画的な防災行政の整備及び推進を図り、もって社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資するための法律。
	2	地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン	放置車両確認事務の民間委託に伴い、違反実態等に即した公平かつメリハリをつけた取締りを行うため、警察庁が示達した「取締り活動ガイドラインの策定及び公表について」に基づき、各都道府県警察において重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたガイドライン。
	3	使用者	車両を使用する権原を有し、車両の運行を支配・管理する「車両の使用者」のことをいい、法人・自然人の別は問わない。通常、自動車検査証に記載されている使用者がこれに当たる。
	4	使用者責任	ある業務のために他人を使用する者（使用者）が、その事業の執行について、被使用者が第三者に損害を加えた場合にそれを賠償する責任。
22	1	交通情報の提供に関する指針	交通情報の提供の在り方が道路における交通の安全と円滑に重大な影響を及ぼすことに鑑み、交通情報を提供する事業者を行う者が当該事業に関し従うべき基準及び配慮すべき事項を定め、事業者が正確かつ適切に交通情報を提供することができるようにし、もって事業者の行う交通情報の提供が交通の安全と円滑に資するものとなるようにすることを目的とした指針。
	2	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。
24	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。
26	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。
	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。
27	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	「Virtual Reality」の略で、「人工現実感」や「仮想現実」のこと。
29	1	京都府自転車安全利用促進計画	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例に基づき、自転車の安全な利用に関する広報、啓発、自転車に係る利用環境の整備等を定めた促進計画。
	2	自転車運転者講習制度	危険な行為を繰り返した自転車運転者に対し、将来危険な運転を繰り返さないようルール遵守の必要性や運転行動を気づかせることを目的に義務付けた都道府県公安委員会の講習制度。
	3	薄暮の時間帯	日没前後（昼夜の境）1時間の薄暗い時間帯。
	4	シートベルトコンビンサー	トラックの荷台部分に設置された座席に乗車し、時速約5kmでの衝突を体感できる装置。（模擬衝突体験車）
30	1	ハンドルキーパー運動	全日本交通安全協会が中心となって推進している運動で、自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。
	2	高齢運転者標識（高齢者マーク）	運転免許を受けている70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされた標識。
31	1	自動車アセスメント情報	自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、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。

頁	※番号	用 例	解 説
31	2	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。
33	1	運転経歴証明書	高齢等の理由により運転免許証を自主返納した人に対し、本人の申請により運転免許証に代わる本人確認書類として、都道府県公安委員会が交付する証明書。
	2	適性診断	貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第2項により、「一般貨物自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者、高齢者（65歳以上の者）に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。」とされている。
34	1	副安全運転管理者	自動車の安全運転に必要な業務について、安全運転管理者を補佐する者。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。
	2	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。
	3	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。
	4	A S V装置	衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援装置など先進技術を利用して安全運転を支援するシステムやその装置。（Advanced Safety Vehicle）
35	1	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。
	2	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。
	3	適正化事業実施機関	民法第34条に基づく法人で、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。
	4	貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称Gマーク制度）	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当に評価・認定し、公表する事業。
	5	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。
36	1	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。
	2	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わせて、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。
	3	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。
	4	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。
	5	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。

頁	※番号	用 例	解 説
37	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。
	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。
	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。
38	1	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。
	2	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。
	3	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、自動車運転レベル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。
	4	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。
	5	ペーパー車検	点検・整備を行わず、実際の状態を確認していない自動車に対する不正車検。
41	1	自動体外式除細動器（AED）	電源を入れると音声で操作が指示され、救助者がそれに従って除細動（傷病者の心臓に電気ショックを与えること）を行う装置。（Automated External Defibrillator）
	2	救急の日、救急医療週間	救急業務及び救急医療に対する国民の正しい理解と認識を深め、救急医療関係者の意識高揚を図ることを目的に、昭和57年に消防庁が定め、以来、9月9日を「救急の日」、この日を含む一週間（日曜日から土曜日まで）を「救急医療週間」としており、全国各地で啓発活動等の様々な行事が行われている。
	3	メディカルコントロール	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。
	4	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。

頁	※番号	用 例	解 説
42	1	京都府広域消防相互応援協定	消防組織法の規定に基づき、大規模災害及び特殊災害等が発生した場合における京都府内の市町村及び消防一部事務組合が行う消防の相互応援に関し、必要な事項を定めた協定。
	2	関西広域連合	救急医療の連携や防災等の府県域を越えた行政課題に取り組むこと及び国の出先機関の受け皿となって地方分権を推進させることを目的として、8府県が地方自治法の規定に基づいて設立した特別地方公共団体（広域連合）。平成24年8月以降、域内の4政令指定都市も参加している。 （構成府県）滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県 （構成指定都市）京都市、大阪市、堺市、神戸市
	3	救急医療情報システム	医療機関における様々な情報を市民・救急隊員などに提供するシステム。主に都道府県ごとに整備され、平常時や災害時を問わず様々なシーンで地域医療を支えるシステム。
43	1	傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準	消防法により消防機関や医療機関等が参画する協議会による協議を経て、傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準を策定することを、都道府県に義務付けている。これに基づき、各都道府県において傷病者の状況に応じた適切な医療の提供が行われるように分類された医療機関のリスト、救急隊による傷病者の状況の観察基準、受入医療機関が速やかに決定しない場合における受入医療機関を確保するためのルール等を定めた基準。
	2	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。
44	1	被害者連絡調整官	各都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課の交通事故被害者等に対する被害者連絡の経験が豊富な警視又は警部の階級にある者で、交通事故事件捜査統括官以外の者をもって充てるものとされており、重大特異事案等発生の際における被害者連絡に係る指揮、本部の犯罪被害者支援担当課を始めとする関係各課と連携調整などを任務としている。
	2	公共交通事故被害者等支援運営計画	公共交通事故被害者支援室（国土交通省）が策定した業務マニュアルに基づき、近畿運輸局が、近畿管内において発生した公共交通事故における初動での被害者支援等についてとるべき措置及び体制等を整理し、事故被害者及び家族等に対する支援業務を円滑に運営するための計画。支援業務体制、業務内容等について定めている。
47	1	自動列車停止装置（A T S）	自動的にブレーキを作動させ、列車の速度を低下させるよう列車の速度を制御又は列車を停止させる電気等の自動列車停止装置。（Automatic Train Stop）
	2	運転状況記録装置	運転中の映像を記録しておき、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。
	3	法令により整備の期限が定められたものの整備	1時間当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行速度が100km/h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、10年以内に整備するよう義務付けられたもの。平成28年6月までに完了している。
50	1	踏切安全通行カルテ	国土交通省が、踏切における過去の事故状況や今後の対策、方針等をカルテとしてとりまとめ、公表しているもの。
51	1	連続立体交差化	市街地において連続して道路と平面交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、その区間内にある複数の踏切道を同時に除去する事業。

京都府交通安全対策会議委員等一覧

機 関 名	職 名
会長	
○ 京都府	知事
委員	
○ 近畿運輸局	局長
○ 近畿地方整備局	局長
○ 近畿経済産業局	総務企画部長
○ 近畿管区警察局	広域調整部長
○ 近畿総合通信局	総務部長
○ 京都地方气象台	次長
○ 京都労働局	局長
○ 京都府教育委員会	教育長
○ 京都府警察本部	本部長
○ 京都府	府民環境部副部長
	観光政策監
○ 京都市	市長
○ 京都府市長会	経済部会長
○ 京都府町村会	会長
○ 京都市消防局	局長
○ 全舞鶴交通安全協会	女性部会長
○ 公益社団法人 京都犯罪被害者支援センター	事務局長
○ 宮津市地域女性の会	会長
○ 京都市地域交通安全女性の会	副会長
○ 相楽交通安全協会	女性部会長
○ 西日本旅客鉄道株式会社京都支社	京都支社長
○ 西日本高速道路株式会社関西支社	関西支社長