

第10次大阪府交通安全計画

～ 交通事故のない社会を目指して ～

大阪府交通安全対策会議

ま え が き

21世紀の安全な交通社会の形成に向けて、人命尊重の理念はもとより、交通事故による社会的経済的損失という側面をも勘案し、交通事故根絶という究極的な目標を目指す立場にたって、大阪府交通安全対策会議では、昭和45年6月に制定された交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年以降9次にわたり、「大阪府交通安全計画」を改定し、府域における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進してきたところである。

このような中で、先の第9次大阪府交通安全計画では、平成27年までに年間の交通事故死者数を122人以下に抑制するという目標値を掲げ、適切かつ効果的な施策を総合的に推進した。交通事故死者数は、平成26年にはこれまでの統計史上最少となる143人を記録したものの、計画最終年の平成27年は196人となり、目標の達成には至らなかった。また、交通事故死傷者数を47,900人以下にするという目標についても、同様に減少傾向を示したものの、平成27年は48,677人で、目標の達成には至らなかった。

このように、府内の道路交通事故件数は、依然として高い状態で推移しており、とりわけ、高齢者や自転車に関連する交通事故件数が交通事故全体に占める割合が高くなっており、効果的な対策を打ち出していく必要がある。

鉄道交通については、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび事故が発生した場合、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれがあることから、安全な運行管理体制や鉄道車両の安全性等の確保が一層求められている。

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多く、府民の安全で安心な暮らしの実現を図るためにも交通事故の防止は、国、府及び市町村等が有機的に連携することはもとより、府民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない喫緊の課題である。

この第10次大阪府交通安全計画は、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策として、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき、大阪府における陸上交通の安全に関する施策の大綱として定めたものである。

この計画に基づき、国、府及び市町村等がより一層の連携を保ち、交通情勢や地域の実態に応じた交通安全に関する諸施策を、府民の十分な理解と協力を得て、今後、毎年度策定する交通安全実施計画において具体的に定め、交通安全対策を強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故の現状と今後の道路交通安全対策を考える視点	5
1 道路交通関係指標の推移	5
(1) 人口	5
(2) 道路	6
(3) 自動車保有台数	6
(4) 運転免許保有者数	6
2 道路交通事故の現状	8
(1) 道路交通事故の現状	8
(2) 最近の交通事故の状況及びその特徴	11
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
I 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	12
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	12
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	12
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	13
II 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	13
(1) 先端技術の活用推進	13
(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	13
4 第10次大阪府交通安全計画における目標	14
第2節 講じようとする施策	15
1 交通安全思想の普及徹底	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
(2) 効果的な交通安全教育の推進	20
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	24
(5) 府民の参加・協働の推進	24
2 安全運転の確保	25
(1) 運転者教育等の充実	25
(2) 運転免許制度の改善	27
(3) 安全運転管理の推進	27
(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	28
(5) 交通労働災害の防止等	30

(6) 道路交通に関連する情報の充実	31
3 道路交通環境の整備	33
(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	33
(2) 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	35
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	35
(4) 交通安全施設等整備事業の推進	38
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	40
(6) 無電柱化の推進	40
(7) 効果的な交通規制の推進	40
(8) 自転車通行環境の総合的整備	41
(9) 高度道路交通システムの活用	42
(10) 交通需要マネジメントの推進	43
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	44
(12) 総合的な駐車対策の推進	45
(13) 道路交通情報の充実	46
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	47
4 車両の安全性の確保	49
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	49
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	49
(3) リコール制度の充実・強化	51
(4) 自転車の安全性の確保	51
(5) 交通関係用品の安全性の確保及び向上	51
5 道路交通秩序の維持	52
(1) 交通指導取締りの強化等	52
(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	53
(3) 暴走族対策の推進	54
6 救助・救急活動の充実	56
(1) 救助・救急体制の整備	56
(2) 救急医療体制の整備	58
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	59
7 被害者支援の充実と推進	60
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	60
(2) 損害賠償の請求についての援助等	60
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	61
8 調査研究の充実	62
(1) 交通実態調査等の推進	62
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化	62
(3) 交通安全教育に関する研究	62
第2章 鉄道交通の安全	63

第1節 鉄道事故の現状等	64
1 鉄道事故の現状	64
(1) 鉄道事故の現状	64
(2) 近年の運転事故の特徴	64
2 第10次大阪府交通安全計画における目標	64
第2節 鉄道交通の安全についての対策	65
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	65
2 講じようとする施策	65
(1) 鉄道交通環境の整備	65
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	66
(3) 鉄道の安全な運行の確保	66
(4) 鉄道車両の安全性の確保	67
(5) 救助・救急活動の充実	68
(6) 被害者支援の推進	68
第3章 踏切道における交通の安全	69
第1節 踏切事故の現状等	70
1 踏切事故の現状	70
(1) 踏切事故の現状	70
(2) 近年の踏切事故の特徴	70
2 第10次大阪府交通安全計画における目標	70
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	71
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	71
2 講じようとする施策	71
(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等の促進	71
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	71
(3) 踏切道の統廃合の促進	72
(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	72
付属資料	73

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

我々の日常生活で最も身近な災害である交通事故についてみると、その被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多く、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。

交通安全対策については、その重要性からこれまでも様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移していることから、人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者や、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するための「人優先」の交通安全思想を、あらゆる施策を推進する際の基本とすべきである。

3 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。今後、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は、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

4 交通社会を構成する三要素に係る安全対策

(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り、かつ、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、指導の強化等を図るものとする。また、府民一人ひとりの交通安全に関する意識を改革していく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。その際、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積

極的に関与していけるような仕組みを作ることが、府民自らの意識改革を行う上では必要となる。

(2) 交通機関に係る安全対策

ヒューマンエラーを原因とした事故防止を図る観点から、人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに必要な検査等を実施し得る体制を充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システム及び交通に関する情報の提供の充実、効果的な交通規制や施設の老朽化対策などを図る。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、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事故の危険を排除する施策を充実させる必要がある。

5 情報通信技術（ICT）の活用

人間、交通機関、交通環境の三要素を結び付け、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、情報通信技術等の積極的な活用を図る。また、そのための基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る。

6 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合、その被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動や負傷者の治療の充実等を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）を踏まえ、交通安全の分野における被害者支援の一層の充実を図る。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のために、国の機関、府及び市町村、関係民間団体等が緊密な連携を図ることはもとより、府民が交通安全に関する施策に計画段階から参加できる仕組みづくりを行い、府民の理解と協力のもと、地域の特性に応じた取組みが可能となるような参加・協働型の交通安全活動を推進する。

8 効果的・効率的な対策の実施

現下の厳しい財政事情を踏まえつつも、悲惨な交通事故の根絶に向けて、地域の実情に沿った効果的な対策に集中して取り組んでいくために、多方面にわたる交通安全に関する施策を有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。また、諸施策を少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うなど、適切

な施策を選択し、重点的かつ効果的に実施する。

9 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実等、事故防止対策の充実を図る。

第1章 道路交通の安全

<道路交通事故の現状等>

交通事故死者数については、ここ数年減少傾向にあり、とりわけ、平成26年は、これまでの統計史上最少となる143人となったが、発生件数及び負傷者数は依然高い数値で推移している。



<道路交通安全における目標>

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指し、悲惨な交通事故根絶に向け、府民の理解と協力のもと、諸施策を総合的かつ強力に推進し、本計画の最終年度である平成32年度までの目標を次のとおり設定する。

交通事故死者数 119人以下

(※この119人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね140人)

交通事故死傷者数 36,500人以下



<今後の交通安全対策を考える視点>

経済社会情勢や交通情勢等を踏まえながら、次のような視点を重視して効果的な道路交通の安全対策を推進する。

- 1 高齢者及び子どもの安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保



<具体的な施策>

- | | |
|---------------|---------------|
| 1 交通安全思想の普及徹底 | 6 救助・救急活動の充実 |
| 2 安全運転の確保 | 7 被害者支援の充実と推進 |
| 3 道路交通環境の整備 | 8 調査研究の充実 |
| 4 車両の安全性の確保 | |
| 5 道路交通秩序の維持 | |

第1節 道路交通事故の現状と今後の道路交通安全対策を考える視点

1 道路交通関係指標の推移

(1) 人口

府人口は、平成27年10月現在約884万人で、全国人口の6.95%を占めている。
 (表1参照) また、年齢別人口では、年少人口(0歳～14歳)の減少が依然として続いており、生産年齢人口(15歳～64歳)についても、平成11年以降減少傾向にある。その一方で、老年人口(65歳以上)は年少人口を超え、高齢化の傾向がより一層強まっている。(表2参照)

表1 府と全国の人口

年次	府人口	全国人口	対全国比
昭和45	7,620,480人	10,466万人	7.28%
50	8,278,925	11,194	7.40
55	8,473,446	11,706	7.24
60	8,668,095	12,105	7.16
平成2	8,734,516	12,361	7.07
7	8,797,268	12,557	7.01
12	8,805,081	12,692	6.94
17	8,817,166	12,777	6.90
22	8,862,896	12,806	6.92
27	8,838,908	12,711	6.95

注：各年10月1日現在(大阪府総務部統計課調：いずれも国勢調査による)

ただし平成27年は速報による

表2 年齢構造の推移

項目 年次	人口(人)			割合(%)			老年化 指数 ※1	従属人口 指数 ※2
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	0～14 歳	15～64 歳	65歳以 上		
昭和45	1,820,583	5,406,092	393,805	23.9	70.9	5.2	21.6	41.0
50	2,120,992	5,652,511	500,674	25.6	68.3	6.0	23.6	46.4
55	2,067,583	5,783,300	613,361	24.4	68.3	7.2	29.7	46.4
60	1,850,179	6,093,737	716,579	21.3	70.3	8.3	38.7	42.1
平成2	1,503,885	6,347,525	843,024	17.2	72.7	9.7	56.1	37.0
7	1,321,475	6,411,945	1,047,875	15.0	72.9	11.9	79.3	37.0
12	1,249,955	6,224,186	1,315,213	14.2	70.7	14.9	105.2	41.2
17	1,211,257	5,913,558	1,634,218	13.7	67.1	18.5	124.3	46.3
22	1,165,200	5,648,070	1,962,748	13.3	64.4	22.4	168.4	55.4
25	1,138,000	5,526,000	2,184,000	12.9	62.4	24.7	191.5	60.3

※1 年少人口100に対する老年人口の比率

※2 年少人口と老年人口の和の生産年齢人口100に対する比率

注：各年10月1日現在(大阪府総務部統計課調：いずれも国勢調査による)

ただし平成25年は総務省統計局推計による

(2) 道 路

平成27年4月1日現在の大阪府の道路は、総延長19,270.1kmであり、改良率は78.4%、舗装率は95.8%となっている。(表3参照)このほか、西日本高速道路株式会社が管理する道路の供用延長は、159.2km、阪神高速道路株式会社が管理する道路の供用延長は、145.0kmとなっている。

表3 大阪府における道路の整備状況

		一 般 国 道 (km)		府 道 (km)		市町村道 (km)	合計 (km)
		指定区間	指定区間外	主要地方道	一般府道		
政令市内	実延長	53.3	80.9	347.0	124.4	5,378.0	5,983.6
	改良済延	53.3	80.9	341.9	119.0	4,513.6	5,108.7
	舗装済延	53.3	80.9	346.8	124.4	5,106.3	5,711.7
大阪府内	実延長	165.2	326.6	671.0	532.4	11,591.3	13,286.5
	改良済延	165.2	313.3	627.8	469.2	8,423.4	9,998.9
	舗装済延	165.2	326.6	664.9	529.0	11,066.5	12,752.2
合計	実延長	218.5	407.5	1,018.0	656.8	16,969.3	19,270.1
	改良済延	218.5	394.2	969.7	588.2	12,937.0	15,107.6
	舗装済延	218.5	407.5	1,011.7	653.4	16,172.8	18,463.9

注：平成27年4月1日現在（大阪府都市整備部交通道路室調）

(3) 自動車保有台数

自動車保有台数は、昭和45年の約134万台に対し、平成27年現在約375万台と2.8倍増加しており、平成23年以降は、増加傾向で推移している。

表4 自動車保有台数の推移

項目 年次	大 阪		全 国	
	台数	指数	台数	指数
昭和45年	1,336,539	100	18,586,503	100
55年	2,191,877	164	38,938,996	210
平成2年	3,336,177	250	60,650,629	326
12年	3,797,346	284	75,864,710	408
17年	3,821,666	286	79,207,207	426
23年	3,697,649	276	78,660,773	423
24年	3,711,794	277	79,112,584	425
25年	3,725,312	278	79,625,203	428
26年	3,743,080	280	80,272,571	431
27年	3,749,021	280	80,670,393	434

注：各年12月末現在全国台数のうち平成23年以降は翌年3月末現在（近畿運輸局調）

(4) 運転免許保有者数

平成27年12月末現在の運転免許保有者数は、約511万人（男性約293万人、女性約

218万人)にも及んでいる。昭和45年と比較すると、免許保有者数は約3倍と増加しており、特に、女性の免許保有者は、10倍以上と著しい増加を示している。

一方、原動機付自転車の運転免許保有者数については、平成2年以降、減少傾向が見受けられる。

表5 運転免許保有者数

区分 年次	免許人口 (人)	指数	男女別 (人)	指数	適齢人口 (人)	指数
昭和45年	1,647,179	100	男1,473,921	100	5,703,576	100
			女 173,258	100		
50年	2,013,894	122	男1,738,230	118	6,051,845	106
			女 275,664	159		
55年	2,607,136	158	男2,021,501	137	6,299,600	110
			女 585,635	338		
60年	3,319,652	202	男2,345,855	159	6,605,000	116
			女 973,797	562		
平成2年	3,879,600	236	男2,604,844	177	7,007,000	123
			女1,274,756	736		
7年	4,364,101	265	男2,809,206	191	7,374,085	129
			女1,554,895	897		
12年	4,715,102	286	男2,926,324	199	7,465,832	131
			女1,788,778	1,032		
17年	4,926,162	299	男2,955,733	201	7,526,882	132
			女1,970,429	1,137		
22年	5,042,009	306	男2,952,045	200	—	—
			女2,089,964	1,206		
27年	5,106,179	310	男2,930,148	199	—	—
			女2,176,031	1,256		

注：1 免許人口、男女別は大阪府警察本部調

2 適齢人口は大阪府総務部統計課調（国勢調査による）

表6 原付免許保有者数の推移

区分 年次	男性 (人)	指数	女性 (人)	指数	総数 (人)	指数
昭和45年	68,848	100	8,028	100	76,876	100
50年	68,536	100	18,426	230	86,962	113
55年	126,191	183	178,598	2,225	304,789	396
60年	158,805	231	310,408	3,867	469,213	610
平成2年	130,456	189	253,045	3,152	383,501	499
7年	114,830	167	213,394	2,658	328,224	427
12年	100,673	146	204,903	2,552	305,576	397
17年	78,639	114	185,786	2,314	264,425	344
22年	65,308	95	162,729	2,027	228,037	297
27年	51,311	75	127,309	1,586	178,620	232

注：各年12月末現在（大阪府警察本部調）

2 道路交通事故の現状

(1) 道路交通事故の現状

第1次交通戦争と呼ばれた昭和45年における府下の交通事故発生件数は、52,968件、死者数は848人、負傷者数は74,649人を記録し、交通安全の確保は、重大な社会問題となったことから、新たに設置した、国、府、警察等の関係機関で構成する「大阪府交通安全対策会議」において、交通安全施策を盛り込んだ第1次大阪府交通安全計画（昭和46年度～50年度）を策定し、交通事故防止に向けた取組みを推進した。

第2次交通安全計画（昭和51年度～55年度）実施期間中の交通事故状況は、発生件数、負傷者数とも第1次計画実施時とほぼ横ばい状態で推移したが、死者数については、昭和45年の半数以下にまで減少し、特に、昭和54年には戦後最少の321人を記録した。

その後、第3次交通安全計画（昭和56年度～61年度）実施期間中においては、交通事故による死者数は400人前後で推移したものの、発生件数及び負傷者数は徐々に増加傾向を示し、また、第4次交通安全計画（昭和62年度～平成2年度）実施期間中には、死者数も増加し、最終年にあたる平成2年には、実に571人を数えるなど、非常に憂慮すべき事態となった。

第5次交通安全計画（平成3年度～7年度）実施期間中の交通事故状況では、死者数が平成3年から平成6年までは4年連続で減少傾向を示したが、発生件数は、計画最終年の平成7年には55,369件となり、昭和45年をも上回る事態となった。

交通事故発生件数や負傷者数は、さらに、第6次交通安全計画（平成8年度～12年度）期間中においても依然として増加の一途を辿り、平成12年には、事故発生件数が60,000件を突破し、63,273件を記録するに至った。また、負傷者数も昭和45年の74,649人を越え、75,768人を記録するとともに、この第6次計画では、交通事故死者数を350人以下とする目標を掲げていたが、最終年である平成12年の死者数も369人となり、目標を達成することもできなかった。

続く第7次交通安全計画（平成13年度～17年度）では、計画期間中の死者数は減少傾向に転じ、数値目標を交通事故死者数321人以下としていたが、平成15年より3年連続してこの目標が達成できた。

第8次交通安全計画（平成18年度～22年度）では、交通事故死者数を232人以下、交通事故死傷者数を68,500人以下とする目標を掲げ、種々の対策を講じた結果、2年前倒しで目標を達成し、その後も減少傾向を維持し続け、計画の最終年に当たる平成22年の死者数は201人、死傷者数は61,670人となった。

第9次交通安全計画（平成23年度～27年度）では、交通事故死者数を122人以下、交通事故死傷者数を47,900人以下とする目標を掲げていたが、最終年である平成27年の死者数は196人、死傷者数は48,677人となり、目標を達成することが出来ず、依然として高い数値で推移している。

(交通事故の発生概況)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数
		昭和45年	52,968	848
第1次交通安全計画	46年	49,666	692	68,278
	47年	45,725	704	62,350
	48年	38,625	677	52,337
	49年	32,389	514	42,959
	50年	31,630	433	40,989
第2次交通安全計画	昭和51年	32,311	401	41,611
	52年	33,430	361	42,577
	53年	33,645	416	42,461
	54年	33,839	321	41,947
	55年	35,734	364	44,113
第3次交通安全計画	56年	37,747	383	46,569
	57年	41,862	383	51,523
	58年	44,421	412	54,354
	59年	43,517	401	53,570
	60年	47,249	391	57,673
第4次交通安全計画	61年	48,940	461	60,249
	62年	50,128	434	61,620
	63年	49,461	500	61,089
	平成 元年	50,692	519	63,572
	2年	46,156	571	58,364

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数
第5次交通安全計画	3年	49,220	550	61,504
	4年	51,606	527	63,551
	5年	52,319	481	63,857
	6年	52,450	469	63,309
	7年	55,369	474	65,926
第6次交通安全計画	8年	56,109	435	65,965
	9年	55,209	384	64,476
	10年	56,478	394	67,551
	11年	58,506	367	70,015
	12年	63,273	369	75,768
第7次交通安全計画	13年	63,671	327	76,594
	14年	63,803	323	77,299
	15年	66,392	291	80,174
	16年	67,593	313	81,392
	17年	66,105	268	79,502
第8次交通安全計画	18年	62,834	255	75,485
	19年	59,062	248	70,916
	20年	53,769	198	64,290
	21年	51,696	205	61,842
	22年	51,292	201	61,469
第9次交通安全計画	23年	49,644	197	59,489
	24年	48,212	182	57,804
	25年	46,110	179	55,363
	26年	42,729	143	51,501
	27年	40,607	196	48,481

(2) 最近の交通事故の状況及びその特徴

近年の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。

- ・ 事故件数と負傷者数は 11 年連続で減少したが、平成 27 年中の死者数は増加した。
- ・ 65 歳以上の高齢者の死者数が全死者数の約 4 割を占め、このうち、約 8 割が歩行中及び自転車乗用中の事故である。また、近年、高齢運転者による事故件数が増加している。
- ・ 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全国に比べると高い数値で推移している。
- ・ 飲酒運転による事故件数及び死亡事故件数が減少している。

近年の交通死亡事故が減少傾向を示している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものがあげられる。

ア 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策

イ シートベルト着用率率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

ウ 違反のある歩行中死傷者構成率の減少

エ 衝突安全性能が向上した車両の普及

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があつたものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、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、より効果的な種々の施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、

- 1 交通安全思想の普及徹底
- 2 安全運転の確保
- 3 道路交通環境の整備
- 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 つの交通安全対策を実施する。

また、今後これらの対策を実施していくに当たっては、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえながら、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

I 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者については、府内の65歳以上の老年人口が、年少人口を超えるなど、急速に高齢化が進展しており、そのような中で、交通事故死者数に占める高齢者の死者数は、全体の約4割を占めていることから、高齢者が安全にかつ安心して生活することができる交通環境の形成が必要である。

そこで、高齢者の総合的な交通安全対策を推進するに当たっては、高齢者が道路を歩行したり、自転車に乘用している場合、自動車を運転している場合など、これまでの高齢者の交通事故の実態を勘案しながら、それぞれの特性を理解した対策を講ずるべきである。特に、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策をより一層推進する必要がある。

さらに、加齢による身体機能の変化にかかわりなく、高齢者が安心して交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図るとともに、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが必要である。

また、高齢化の進展とあわせて深刻な問題である少子化への対応として、子どもを交通事故から守る必要性が一層求められている。そこで、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備等を図る。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るため、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考え方のもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、自転車については、歩行者と衝突した場合には加害者となるものの、自動車と衝突した場合には被害を受けるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車に関係した交通事故については、平成16年をピークに減少に転じているものの、平成27年中の交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数は、全体の25.5%になるなど、自転車を取り巻く交通環境は、依然として大きな社会的問題である。これら自転車による交通事故の主な原因としては、自転車の安全不確認や信号無視等の交通違反が挙げられる。

その他、自転車の通行と歩行者が混在する歩道や横断歩道、後を絶たない路上への放置自転車など、自転車を取り巻く交通環境面において解決しなければならない諸問題も山積している。

このような現状を踏まえて、平成28年4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、自転車利用者を始め、交通行政に携わる機関・団体が連携し、交通ルールの遵守や交通マナーの向上を図るため、交通安全教育・広報啓発の充実をはじめ、交通指導取締りの強化、歩行者及び自転車利用者の安全な通行の確保などの総合的な自転車対策を推進していく。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

全死者数のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路における死者数については、全国と比べて割合は低いものの増加傾向にあることから、生活道路における交通の安全を確保するための対策を一層推進する必要がある。

今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材育成も重要な課題となる。

また、依然として、交通事故死者数が高い割合を占める幹線道路における対策については、幹線道路や生活道路等、適切に機能が分担されるよう道路整備を推進するとともに、交通結節点等へのアクセスを強化し、また、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取組むなど交通安全対策の効果の更なる向上を図るための取組みを促進する。

II 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組みを推進していく。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第 10 次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組みを行う。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安

全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、府民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、府、市町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

府及び市町村で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

4 第10次大阪府交通安全計画における目標

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

しかしながら、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く、また、平成22年には、国において「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という中期目標が設定されている。

この目標を達成するため、国の交通安全基本計画では、平成32年までに年間の24時間死者数を2,500人以下（30日以内死者数おおむね3,000人以下）とし、また、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、年間の死傷者数を50万人以下とする目標が設定されたところである。

そこで、第10次大阪府交通安全計画においては、国の計画に示された目標設定の考え方との整合性を図りながら、府民の理解と協力のもと、府、市町村及び国の関係行政機関と連携して、特に今後も増加が予測される高齢者の事故対策をはじめとした交通安全の諸施策を総合的かつ強力に推進し、計画期間内に達成すべき目標として、本計画の最終年度である平成32年度までに交通事故による年間の24時間死者数を119人以下（30日以内死者数おおむね140人以下）とし、死傷者数については、36,500人以下とすることを目指す。

第2節 講じようとする施策

1 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もとに、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上を図ることはもとより、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して、府民一人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。

そこで、幼児から高齢者に至るまで、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必要がある。具体的には、高齢者の交通事故防止については、高齢化社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図ることはもとより、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、自転車を使用することが多い児童、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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、将来の運転者教育の基礎となるよう、自転車の安全利用に関する指導を強化するなど、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用した交通安全教育の推進に努める。

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など、府、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら、地域の実情に即した自主的な活動の促進に努める。

また、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価手法等を充実させ、検証・評価を行うことにより、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。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目的とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、紙芝居や視聴覚教材等を活用した交通安全教育を計画的かつ継続的に行うとともに、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

また、家庭では、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう広報啓発活動等を推進するとともに、地域の特性に応じた保護者ぐるみの交通安全教育を組織的かつ継続的に実施するため、母と子の交通安全クラブ等の交通ボランティアの諸活動を引続き推進していく。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目的とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施する。

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

特別支援学校においては、児童の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めたりすることができるよう、体育、生活、自立活動や総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の児童等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、小学校及び特別支援学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、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、交通安全教室等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。

特別支援学校においては、生徒の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めることができるよう、保健体育、自立活動、総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の生徒等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、中学校及び特別支援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的とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、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P T A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、交通安全教育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。

特別支援学校においては、生徒の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めることができるよう、保健体育、自立活動、総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用等、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の生徒等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、高等学校及び特別支援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、保護者及び高校生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

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、安全運転に必要な技能及び技術、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、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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

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

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

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、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目的とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、府及び市区町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実や参加・体験・実践型の交通安全教育の積極的な推進に努める。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のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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

また、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導者（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して、「ヒヤリ地図」の作成等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、指導・援助を行う。

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

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じきめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

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

交通安全に関する情報を含め、府内在住の外国人が安全な生活をおくることができるよう、外国人のための生活ガイド「大阪生活必携」に交通ルールや自動車免許・運転ルール等に関する情報を盛り込み、多言語で提供する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全運動は、府民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるための府民運動として、次の方針により組織的・継続的に展開する。

(ア) 昭和 52 年から推進してきた「交通マナーを高めよう！」府民運動の成果を踏まえ、これを更に継続発展させることを基調とした府民全体の交通マナーの高揚を図るための年間を通じた運動を展開する。

(イ) 国の関係機関、府、市町村及び民間交通安全推進団体等が一致協力して、大阪府交通対策協議会が主唱する各季交通安全運動、自転車マナーアップ強化月間やノーマイカーデーの実施等、府民各層の参加のもとに、幅広い運動

を展開する。運動の実施に当たっては、創意工夫を凝らし、地域住民の自主的な参加のもとに、活発な諸活動が効果的かつ継続的に行われるよう努め、交通安全運動の充実・発展を図る。

(ウ) 運動の趣旨を府民一人ひとりに浸透させるため、国の関係機関、府及び市町村の緊密な連携のもとに、地域の活動及び推進体制の強化を図る。

(エ) 運動の効果の検証・評価等を行い、一層効果的な運動が実施できるよう努める。

イ 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、車両としての交通ルールを遵守し、交通マナーの向上を図ることが自転車の安全利用を推進するうえで重要である。

そこで、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車利用時におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車マナーアップ強化月間を設け、自転車の安全利用の推進に向けた啓発活動を展開する。

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

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

保護者等に対しては幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、65 歳以上の高齢者に対しては高齢者向け自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて、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、着用の徹底を図る。

ウ 後部座席を含めたすべ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、後部座席を含めたすべ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（平成 27 年 10 月調査における府内の一般道のシートベルト着用率は、運転席 96.6%、助手席 93.3%、後部座席 31.1%（大阪府警察と一般社団法人日本自動車連盟大阪支部の合同調査による））。

このため、府、市町村、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

エ 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は、着用推進シ

ボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する（平成27年5月調査におけるチャイルドシート使用率は6歳未満52.8%（大阪府警察と一般社団法人日本自動車連盟大阪支部の合同調査による））。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ども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。

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、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

オ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品の視認効果、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等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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という府民の規範意識の確立を図る。

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、府、市町村、関係機関・団体が連携して推進する。

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

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

キ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで広報啓発を行うとともに、教育機関等で啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

ク 効果的な広報の推進

交通安全に対する府民一人ひとりの関心と意識を高め、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるため、国の関係機関、府、市町村及び民間交通安全団体等が、緊密な連携のもとに、家庭、学校、地域等に対し、交通事故の実態を踏まえ、それぞれの場に応じた広報を次の方針により計画的かつ積極的に行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等が一体となり、高齢者の交通事故防止、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい使用の徹底、飲酒運転の根絶、駐車秩序の確立等を図るため、広範なキャンペーンを積極的に行う。

(イ) 社会の基本的単位で構成されている家庭は、交通安全に果たす役割が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、町内会等のルートの利用などにより、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する取組みに対しては、国の関係機関、府及び市町村は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関とも連携して、交通安全意識の高揚を図る。

ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

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

コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する府民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の低下が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な見地に基づいた広報啓発を積極的に行う。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）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、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどにより、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 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、事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。
- (オ) 自動車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自動車の点検整備等に対する重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自動車使用者自身に対する保守管理意識の高揚を図る。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(5) 府民の参加・協働の推進

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

このため、行政、民間団体、企業等と府民が連携を密にして、府民の参加・協働を積極的に進め、それぞれの地域における実情に即した身近な活動として、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成するなど、安全で良好なコミュニティ形成を図り、地域に根ざした交通安全対策を推進する。

2 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ることから、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。

運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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

さらに、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理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みを進める。

加えて、道路交通情報についても、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、情報通信技術（ICT）等を活用しつつ、道路交通に関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、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

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

また、教習水準に関する情報の府民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

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

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講

習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

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

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転推進委員会、大阪府二輪車普及安全協会等と連携を図り、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

・高齢者講習の効果的な実施

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

・臨時適性検査等の確実な実施

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

(イ) 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。

(ウ) 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、関係省庁が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実、地方公共団体による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、民間参入の促進を図る等により、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

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

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、府民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、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、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

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

（４）事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

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

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・改善状況を国等が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組みを的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（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は、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

増加する訪日外国人旅行者や 2020 年の東京オリンピック・パラリンピック

の輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による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。

以上のような取組みを確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ウ 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICTを活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

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

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

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

さらに、平成 28 年 1 月 15 日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

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

キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

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

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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マーク事業）を促進する。

また、国、府、市町村及び民間団体等において、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。

（５）交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

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、適正な労働時間等の管理及び走行管理、自動車等の運転者に対する教育の実施、走行前点呼の励行と記録、健康管理及び交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請けによる配慮などの積極的な推進を図る等、「交通労働災害防止のためのガ

イドライン」の周知、徹底するよう指導を行う。

また、二輪車使用時の保護帽の着用等適正な走行管理の推進を図る。

以上の対策を効果的に実施するため関係事業者団体及び関係行政機関と連携して、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づく交通労働災害防止対策の実施を、自動車などの運転業務を行っている全ての事業場に対し指導等を行う。

イ 運転者の労働時間等労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）、労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するため事業場に対する指導を行う。

また、関係行政機関との連絡会議を通じて、運輸交通業における問題点や課題を共有し、対策に向けた連携を図る。

さらに、相互通報制度等の着実な運用、合同監査・監督を実施する等効率的な指導を行う。

（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、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

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

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう気象台が発表した予報、警報等を適時・

適切に提供して、事故の防止・軽減に努める。

また、これらの情報内容の充実と効果的利用を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ICT）の活用に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

3 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面から対策を推進している。

少子高齢化が一層進展する中で、高齢者や障がい者、子どもを交通事故から守る観点から、人優先の安全・安心な歩行空間の整備、交通安全施設等の整備事業や効果的な交通規制、交通需要マネジメントの推進などを引き続き進めていく。

また、道路交通環境の整備を効果的、効率的に進めていくために、地域や地元住民が、計画の策定や事業の実施に積極的に参画、協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組みを推進するとともに、現下の厳しい財政状況に鑑み、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策の分析を十分に行った上で交通安全対策を実施するように努める。

(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挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の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、警察及び道路管理者が連携し、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組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

警察においては、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。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心に信号機の改良、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

道路管理者においては、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等を進める外周道路対策をはじめ、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン形成を図るため、車両の速度を抑制する道路構造（車道幅を局所的に狭くしたり、クランクの設置など）の整備等を行うゾーン対策、さらには、安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備を図るため、歩道の整備等の経路対策を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、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・クランク等や歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）・歩車共存道路（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やクランク等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・可変化・自発光化、標示板の共架、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・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場等を整備し、歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備の推進等、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き、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を面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、バリアフリー歩行空間を確保するため、高齢者、障がい者等の歩行者等に対して、視覚障がい者誘導用ブロックを設置するとともに、歩行者用の案内標識の整備、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バリアフリー経路等を適切に案内する。

(イ) 高齢者、障がい者等の歩行空間の確保を図るため、円滑な移動を阻害する要因となっている、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上における自動二輪車等の違法駐車取締りや放置自転車の撤去等を推進する。

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路や生活道路等、適切に機能が分担されるよう道路整備を推進するとともに、交通結節点等へのアクセスを強化し、人流の公共交通への転換を図る。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」について、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路設計速度、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況、交通事故発生状況、沿道環境

の諸条件を勘案しつつ、必要に応じて交通規制の見直しを図る。

新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施する。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

なお、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

ウ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、幹線道路や生活道路等を整備するとともに、自転車・歩行者道等の走行空間を確保する。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を進め、より多くの交通量を分担させることによって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、都市部における交通渋滞、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、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施し、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を図る。

また、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ) 府民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、交通渋滞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るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセスを強化する。

オ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、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、雨天、夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護さく、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等を図る。また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するよりよい走行環境の確保を図るため、事故や故障等による停車車両の早期排除等の渋滞対策を実施する。また、渋滞最後尾追突事故等の高速道路重大事故を根絶するため、渋滞最後尾等に対する後尾警戒車、標識車等の適切な配置、道路情報板等による道路交通情報の提供、渋滞予測場所及び危険箇所へのＩＴＶの増設を行うなど諸対策を実施する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）及びＩＴＳスポット等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、インターネット等広く普及している情報通信を活用して、即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

カ 直轄国道における大阪府事故ゼロプランの取組みについて

国土交通省所管公共事業の事業評価における今後の新たな取組みとして、「政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針（案）」が公表された。これを踏まえ、国の管理する直轄国道において、交通安全等に係る局所的な事業に対し、データや地域の声等に基づいた、大阪府事故ゼロプランの取組みを導入する。具体的には、直轄国道における交通安全事業について、府内市町村や大阪府道路交通環境安全推進連絡会議などからの意見を踏まえつつ、課題の把握・要対策区間の特定・公表を行い、課題の原因分析及び対策立案、対策案の決定というプロセスを経て、対策に着手する。

キ 既存道路の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道路空間の再配分、既存道路の拡幅などの道路交通の安全に寄与する道路整備を推進する。
- (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、右折レーンの設置や延伸をはじめとする短期的なハード整備、信号制御時間の調整などのソフト整備、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (オ) 交通渋滞が著しい都心部、鉄道駅周辺地区等において、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（歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路）、交通広場等の総合的な整備を推進する。
- (カ) 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。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED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）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針に基づく交通安全施設等整備事業を重点的、効果的かつ効率的に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

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、「大阪府ファシリティマネジメント」を踏まえ、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行区間の確保を図る。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、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい交差点等において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

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、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進する。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(ア) 交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・高度化を図る。

(イ) 幹線道路においては、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化、プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るとともに、交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

(ウ) 最先端のICT等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等により新交通管理システム(UTMS)を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもと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、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」（はがき、インターネット等を利用して、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）、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

キ 連絡会議等の活用

関係機関等で構成されている「大阪府道路交通環境安全推進連絡会議」やそのもとに設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

（５）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー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。

（６）無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の低コスト手法の導入によるコスト縮減等を検討する。

（７）効果的な交通規制の推進

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

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を

中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

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

(8) 自転車通行環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車通行環境の整備

自転車と歩行者の交通事故件数は増加傾向にあることから、安全かつ円滑に利用できる自転車通行空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車通行環境を整備する必要がある。このため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車通行空間ネットワークの整備により、自転車通行環境の整備を推進する。

イ 自転車等駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置など、「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）による施策を総合的に推進する。

(ア) 自転車等駐車場の整備

自転車駐車の需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用のされ方に応じた自転車等駐車場の整備を推進するため、地域に即した総合計画等を策定の上、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を促進する。また、大量の自転車等駐車需要を生じさせる施設について、自転車等駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進及び自転車駐車場整備センター、日本自転車普及協会等の事業を活用した自転車等駐車場整備事業の推進を図る。

(イ) 駅周辺における自転車駐車対策

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、地方公共団体、道路管理者、府警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。また、これにより、用地提供について鉄道事業者の積極的な協力が得られるようにし、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・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、障がい者等の円滑な通行を確保するため、放置自転車の撤去の強化、効果的な広報啓発活動等の自転車対策を重点的に推進する。

(ウ) 自転車利用者に対する啓発

幅広く府民に対して、「自転車の放置はしない・させない」意識の高揚を図るため、自転車マナーアップ強化月間等をはじめとする府民ぐるみの運動、キャンペーン活動を活発に展開する。

また、自転車利用者に対し、社会的責任の自覚を求めため、道路交通法その他の法令の遵守、正しい駐車方法に関する教育及び広報活動を推進する。

(9) 高度道路交通システムの活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、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、ETC2.0等のインフラの整備を推進する。

イ 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、路路間通信、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・学が連携し推進する。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム(DSSS)の導入・整備を推進する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活

用運転支援システム（TSPS）の整備を推進する。

エ ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。ETC2.0対応サービスカーナビ及びETC2.0車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、ETC2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

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。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）の整備を推進する。

（10）交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・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（都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に立地する大型店舗等の平日の空き駐車場を利用し、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）の推進、情報提供の充実、相乗りの促進、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・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）について、広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

また、自主規制により自動車の利用を抑制する日「ノーマイカーデー」を設定し、この運動を展開することにより、マイカー通勤から公共交通機関への転換を喚起し、交通流の円滑化を図る。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、公共車両優先システム（PTPS）の整備、パークアンドバスライドやバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、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、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のためにパークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により、効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図る。

ウ ノーマイカーデーの推進

毎月 20 日の「ノーマイカーデー」を中心とした広報啓発活動のほか、企業・事業主、安全運転管理者等による指導の推進とともに、重点地域等における違反駐車取締りを強化する。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨・豪雪、地震、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を確保することとし、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災等の大規模災害を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、橋梁の耐震補強を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にとどめるため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

豪雨等の異常気象時においても、安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

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

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による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、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整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、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、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ICT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

（12）総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

（ア）確認事務の民間委託を効果的に活用し、交差点及びその直近、横断歩道、バス停留所等における駐車、二重駐車等交通事故又は交通渋滞の要因となる悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを重点に、地域の実態に応じた取締りを推進する。

（イ）運転者の責任を追及できない放置駐車違反車両について、当該車両の利用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた利用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、利用者責任を強力に追及する。

一方、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 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、府民への広報・啓発活動を行うとともに、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする

る気運の醸成・高揚を図るため、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、毎月20日の「めいわく駐車・放置自転車追放デー」を中心に、街頭キャンペーンや各種会合、講習会等を推進する。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

特に違法駐車が著しく安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設、駐車場案内システムや駐停車禁止区域の明示、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

(13) 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国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

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

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

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

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路・交通等に関する情報（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板等の整備、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分かりやすい案内標識等

の整備を推進する。特に、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を推進するとともに、多言語表記の実施などにより、国際化の進展への対応に努める。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占有物件等を排除するため、「道路ふれあい月間」等を中心に、指導、撤去、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、もって道路愛護活動の推進を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 休憩施設等の整備の推進

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

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、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、幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館の活用や公立の小学校、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を促進することにより、安全な子どもの遊び場の確保を図る。

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・取締体制の強化を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることに鑑み、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

4 車両の安全性の確保

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

このような認識のもと、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミスなどの人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

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

(1) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(2) 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

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじ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の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、関係者の協力のもとに、「自動車点検整備推進運動」を展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

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

(イ) 不正改造車の排除

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

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

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

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

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及等車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要がある。

そこで、自動車整備業の現状について関係団体からのヒアリング等を通じて把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、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。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車製作者等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車製作者等への監査を実施するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

さらに、ユーザーの目線に立った、より迅速かつ着実なリコール実施のための情報取集体制の強化を図るため、不具合情報やリコール情報等に関し、自動車等不具合情報ホットラインを積極的PRするとともに、自動車製作者等から収集している不具合情報の拡充等により、情報取集体制の充実強化を図る。

また、ユーザーに対し、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供を行う。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用する。また、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、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることに鑑み、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

(5) 交通関係用品の安全性の確保及び向上

乗車用ヘルメットの安全性の確保については、利用者の生命を守り、また身体に対する危害の発生を防止するとの観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメット及び原動機付自転車乗車用ヘルメットを、消費生活用製品安全法（昭和 48 年法律第 31 号）に規定する特定製品に指定している。これにより、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売を禁止している。同法に基づく製造・輸入事業者の届出等の受理、届出事業者に対する報告徴収・立入検査等を通じて、こうした製品の安全性を確保する。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、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・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

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

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資器材の充実強化を図る。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、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) 交通事故抑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、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、府民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を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みを推進する。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる P D C A サイクルをより一層機能させる。加えて、悪質・危険な速度違反者を道路から排除するのに有効な手段である、速度違反自動監視装置の効果的な整備を推進するとともに、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図り、

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

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過労運転、過積載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、一時不停止及び歩道通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 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは、常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り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、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

常時録画式交差点カメラ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。

暴走族追放の気運を高めるため「暴走族問題大阪府民会議」を中心に啓発活動を積極的に行う。

また、暴走族の構成員の多くが青少年である状況に鑑み、青少年健全育成の観点から、青少年育成団体等とも連携を図りつつ、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。

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等の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないため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の整備を図る。

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族の取締り体制及び取締り用装備資器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はじめとする各種法令を適用して、検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進する。

さらに、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。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査等における不法改造車両の取締り等を強化するとともに、不正改造車両等の押収など暴走族と車両の分離を図り、車両の運転者だけでなく、不正改造を行った業者等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指導、教育の実施に努める。

さらに、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ないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進するとともに、関係団体に対する指導を積極的に行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）によ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

市町村消防機関等における救助体制の整備・拡充、関係機関相互の連携の強化等、救助業務の円滑な運用を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関相互の連絡体制の整備、救護訓練の実施及び専門的な訓練を受けた災害派遣医療チーム（DMAT）の活用等、救助・集団救急事故体制を推進する。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故発生直後、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、関係機関は、「救急の日及び救急医療週間」等の機会を通じ、住民の救急業務に対する認識を深め、自動体外式除細動器（AED）の使用方法も含めた応急手当の知識及び技術の普及を図るとともに、応急手当指導者の養成を一層強力に行っていく。また、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習において応急救護処置に関する知識の普及に努める。さらに、学校においては、小学校の「体育」及び中学校、高等学校の「保健体育」において、けがの手当てや心肺蘇生法等の応急手当について指導するとともに、この指導を効果的に実施するため、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含む各種講習会の開催により、教職員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

重度傷病者の救命効果の向上を図るため、救急救命士を計画的に養成・配置し、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為をを円滑に実施するための講習及び実習を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資器材の整備の推進

市町村における救助工作車、救急指令装置等、救助・救急設備の整備充実を図るとともに、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材等の整備を推進し、高度な消防資器材の運用により、効率的な救助・救急活動の実施を図る。

カ 消防ヘリコプターによる救助・救急業務の推進

消防ヘリコプターによる救助・救急業務の積極的推進を図る。

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・救急事案に対応すべく、市町村消防機関の救助隊員、救急隊員の養成並びに知識・技能の向上を図るため、大阪府の消防学校及び大阪市の高度専門教育訓練センターにおける教育訓練並びに各消防機関における職場教育を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道及び自動車専用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、阪神高速道路株式会社及び沿線市町村の相互の連携・協力のもと救急体制の整備を促進する。

また、救急活動を迅速に行うため、非常電話及び道路パトロールカーによる巡回等により情報を収集するとともに、各消防本部との間に設置した専用電話（ホットライン）により、事故発生時の連絡及び処理の迅速化を図る。

さらに、関係市町村等と西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が、インターチェンジ所在市等に財政措置を講じ、当該市等においても救急業務実施体制の整備を促進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

コ 緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図る。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備拡充するため、休日夜間急病診療所の整備を行う。特に、夜間帯の小児初期救急医療体制が未整備の地域については、複数の市町村の共同による夜間急病診療所の整備を働きかける。

また、入院治療を必要とする重症救急患者を受け入れる二次救急医療体制については、原則として二次医療圏単位で地域設定した救急告示医療機関（非通年制・輪番制を含む）によって、**365日24時間**体制で整備されているが、引き続き、多くの病院の参加等を働きかけ、体制の充実を図る。

なお、生命の危機を伴う重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する三次救急告示医療機関である救命救急センターについては、人口**100万人**に1か所という国の整備基準を満たしているが、引き続き、救命救急センターの機能充実や相互連携及び既存の医療機関のレベルアップによる三次救急医療体制の充実に努める。

さらに、各救急医療機関の診療応需情報を的確に収集し、消防機関や府民へ提供する救急医療情報システムの充実を図るとともに、初期から三次の各救急医療機関の診療機能を向上するため医療機器の整備等に助成する。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救命救急医療をはじめとする医師確保を目的に、地域医療確保修学資金等貸付事業や医師のキャリア形成を支援しながら地域や診療科間のバランスのとれた医師確保の推進に取り組む地域医療支援センター運営事業等を実施する。

また、看護職員の育成・確保・定着対策については、看護師等修学資金貸付金事業、看護師等養成所運営費補助事業、病院内保育所運営費補助事業や新人看護職員の早期離職を防止するための研修、未就業の看護職員を対象に再就業支援講習会を実施する。

また、府民に対し、外傷に対処する際の応急処置やAED（自動体外式除細動器）を用いた心肺蘇生法等に関する知識・技術の普及により、地域住民における応急手当の推進を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを、関係機関、団体との連携のもと、推進する。

(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受入体制を確保するため、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、救急医療機関の受入・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命率の向上を図るため、医師等が同乗する救急用自動車（ドクターカー）の医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）を活用するなど、救急医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら、より効果的な体制を整備充実する。

さらに、大規模な事故が発生し、多くの被害者が生じた場合に備え、専門的な訓練を受けた災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けている上、交通事故にかかる知識、情報も乏しいことが少なくない。

そこで、交通事故被害者等を支援するため、自動車損害賠償保障制度や交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる等、被害者支援を積極的に推進する。

(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 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

(ア) 保険会社に対する被害者への情報提供の義務づけ及び国土交通大臣の指示・命令並びに自賠責保険・共済紛争処理機構の保険金支払に係る紛争の調停等により、保険金（共済金）の支払いの適正化を推進する。

(イ) 交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）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、自由競争のもと、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、その普及率の向上につい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 交通事故相談所の活動の強化

市町村の設置する交通事故相談所の業務については、次の措置によりその充実強化を図る。

(ア) 地域における交通事故相談活動を充実するため、各市町村の交通事故相談所及び相談窓口の相談業務の充実を図る。

(イ) 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の向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、各市町村等の広報誌やケーブルテレビ、FMラジオ等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周

知徹底を図り、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

相談の内容により、関係援助機関・団体（交通事故紛争処理センター、日本司法支援センター、日弁連交通事故相談センター、自動車事故対策機構、そんぽADRセンター等）を積極的に紹介・斡旋し、被害者の損害賠償請求に対する援助活動の強化を図る。

（３）交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等を推進し、交通事故被害者支援を図る。

また、重度後遺障がい者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

刑事手続の概要、損害賠償手続等の教示や交通事故被害者等の救済・カウンセリングを目的とする機関・団体の紹介等適切な交通事故相談を行うとともに、被害者等に対して交通事故の概要、捜査状況等の情報を提供する被害者連絡制度をさらに充実させる。

また、交通死亡事故等を起こした加害者の行政処分等に関しても、被害者等からの問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして、本部と警察署が一体となった対応を協力で推進するとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応をより一層強化するための指導教養の強化に努める。

8 調査研究の充実

(1) 交通実態調査等の推進

交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進する。

また、交通安全に関する研究開発を推進する大学及び民間研究機関との連携を密にし、研究開発の成果を交通安全施策に反映させるよう努める。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化

車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）や映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家等との連携・協力のもと、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進する。

(3) 交通安全教育に関する研究

家庭、地域における交通安全教育、小・中学校及び高等学校での交通安全指導、市町村における交通安全対策業務推進体制と活動のあり方などについて各分野の専門家との連携・協力のもとに調査研究し、新たな手法による交通安全教育活動を展開して、交通安全思想の普及の徹底を図る。

第2章 鉄道交通の安全

<鉄道交通事故の現状等>

鉄道における交通事故は、長期的には減少傾向にある。
一方で、平成17年4月のJR福知山線の列車脱線事故のように、一たび事故が発生すると、被害が甚大となるなど、社会的にも大きな影響を及ぼす。



<鉄道交通の安全についての目標>

府民の理解と協力のもと、諸施策を総合的に推進することにより、本計画の最終年度である平成32年度までの目標を次のとおり設定する。

- ・ 乗客の死者数ゼロの継続を目指す。
- ・ 運転事故全体の死者数の減少を目指す。



<今後の鉄道交通安全対策を考える視点>

重大な列車事故の未然防止や利用者の関係する事故防止の観点から

- ・ 鉄道交通環境の整備
- ・ 鉄道の安全運行の確保
- ・ 鉄道車両の安全性の確保

等各種交通安全施策を推進する。



<具体的な施策>

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1 鉄道交通環境の整備 | 4 鉄道車両の安全性の確保 |
| 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 5 救助・救急活動の充実 |
| 3 鉄道の安全な運行の確保 | 6 被害者支援の推進 |

第1節 鉄道事故の現状等

1 鉄道事故の現状

(1) 鉄道事故の現状

鉄道における運転事故は、全国において長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にある。大阪府下では平成27年の発生件数は80件、死傷者数は76人となっており、平成22年の発生件数81件、死傷者数76人と比較して、発生件数、死傷者数ともにあまり変化がない。

なお、全国では、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18年から27年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

(2) 近年の運転事故の特徴

大阪府下において人身障害事故は、平成22年の53件に対して、平成27年も52件であり、運転事故全体の約65%を占めている。また、踏切障害事故は、減少傾向にあるが、平成27年においても、運転事故全体の約30%を占めており、人身障害事故を合わせると約95%を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

2 第10次大阪府交通安全計画における目標

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。

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

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

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの大阪府交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、列車の衝突や脱線等がたびたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあること、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため総合的な視点から施策を推進する。

また、大阪府内においては、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約95%を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

2 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、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

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

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

【数値目標】

・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率概ね100%（平成29年度まで）

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備につ

いては、平成28年6月までに完了するが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が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。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、鉄道利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて利用者等の理解と強力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

(3) 鉄道の安全な運行の確保

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

ア 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、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

イ 安全上のトラブル情報の共有・活用

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

ウ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波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。

エ 保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査等を実施し、輸送の安全の確保に関する取組みの状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

カ 運輸安全マネジメント評価の実施

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

(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対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

(6) 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

第3章 踏切道における交通の安全

<踏切事故の現状等>

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めており、また、改良すべき踏切道がなお残されている。



<踏切道における交通の安全についての目標>

府民の理解と協力のもと、諸施策を総合的に推進することにより、踏切事故の発生件数減少を目指す。



<今後の踏切道における交通安全対策を考える視点>

対策を実施すべき踏切道が、なお残されていることから、

- ・ 立体交差化及び構造の改良
- ・ 踏切保安設備の整備

等それぞれの状況を勘案し、効果的な対策を推進する。



<具体的な施策>

- 1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備等の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 4 その他踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切事故の現状等

1 踏切事故の現状

(1) 踏切事故の現状

大阪府下において踏切事故（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、長期的には減少傾向にあり、大阪府下では平成27年の発生件数は26件、死傷者数は23人となっている。

このような中、踏切道の改良等の安全対策については、これまでも積極的に推進してきたところであるが、踏切事故は鉄道の運転事故の3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道もなお残されているのが現状である。

(2) 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、発生率で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている。②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約9%、歩行者と衝撃したものが約66%を占めている。③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約31%を占めている。④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約34%を占めていることなどが挙げられる。

2 第10次大阪府交通安全計画における目標

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もと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生件数減少を目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

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

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

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

2 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等の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、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掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。

なお、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等が錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

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

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

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

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

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

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

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

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

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造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、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おいても同様に統廃合を促進する。

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

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

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

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

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

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

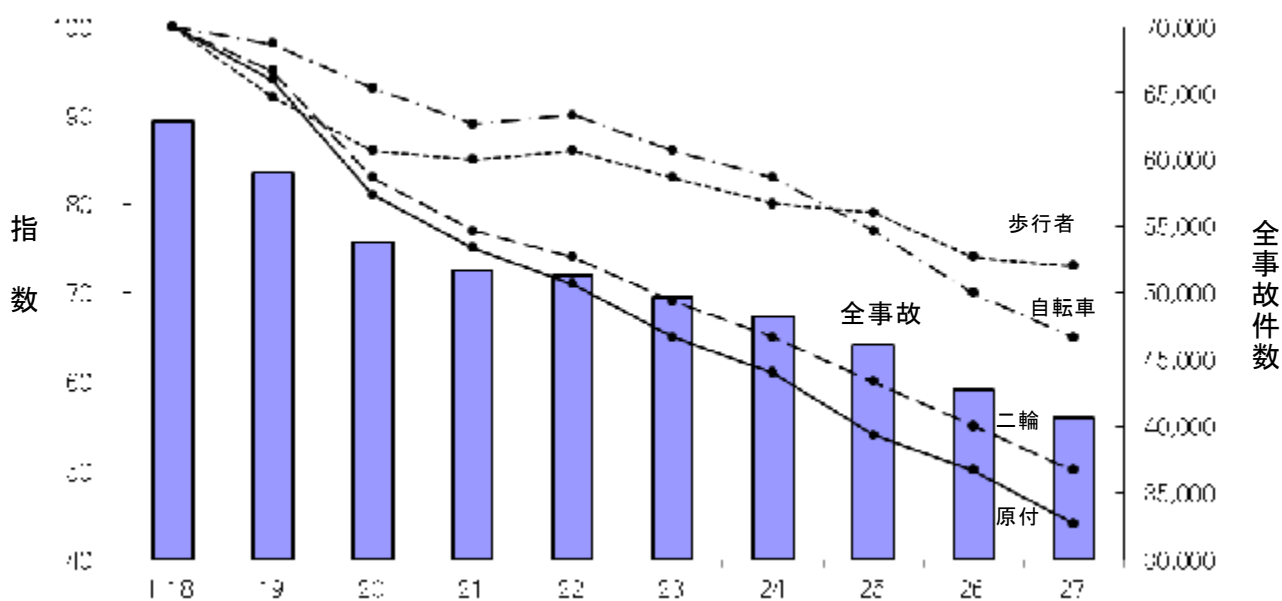
付 属 資 料

- 1 大阪府の交通事故状況
- 2 二輪車事故
- 3 自転車事故
- 4 歩行者事故
- 5 子どもの事故
- 6 高齢者の事故
- 7 高速道路等における事故
- 8 鉄道事故
- 9 踏切事故

<資 料>

- 1～7：「大阪の交通白書」（大阪府警察、(財)大阪府交通安全協会）
8～9：近畿運輸局調

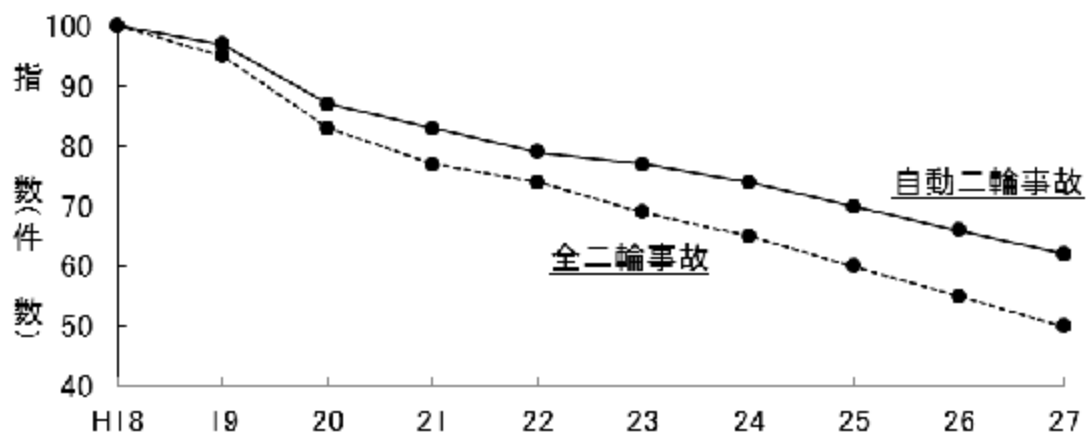
1 大阪府の交通事故状況



年		H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
区分	全事故	62,834	59,062	53,769	51,696	51,292	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607
	指数	100	94	86	82	82	79	77	73	68	65
二輪事故	二輪事故	19,976	18,945	16,580	15,462	14,715	13,825	13,046	11,932	10,998	9,989
	指数	100	95	83	77	74	69	65	60	55	50
原付事故	原付事故	13,240	12,429	10,713	9,909	9,424	8,652	8,077	7,213	6,564	5,832
	指数	100	94	81	75	71	65	61	54	50	44
自転車事故	自転車事故	18,897	18,495	17,510	16,851	17,046	16,281	15,702	14,571	13,228	12,222
	指数	100	98	93	89	90	86	83	77	70	65
歩行者事故	歩行者事故	5,019	4,639	4,307	4,244	4,328	4,169	3,996	3,947	3,712	3,645
	指数	100	92	86	85	86	83	80	79	74	73

- 注：1 各事故とも当該当事者が関連した(1当又は2当)事故の件数を表す。
 2 原付とは排気量50cc定格出力0.6キロワット以下、自動二輪とは排気量50ccを超えるものをいい、二輪とはそれら原付と自動二輪を合わせたものをいう。
 3 指数は平成18年を100とした。

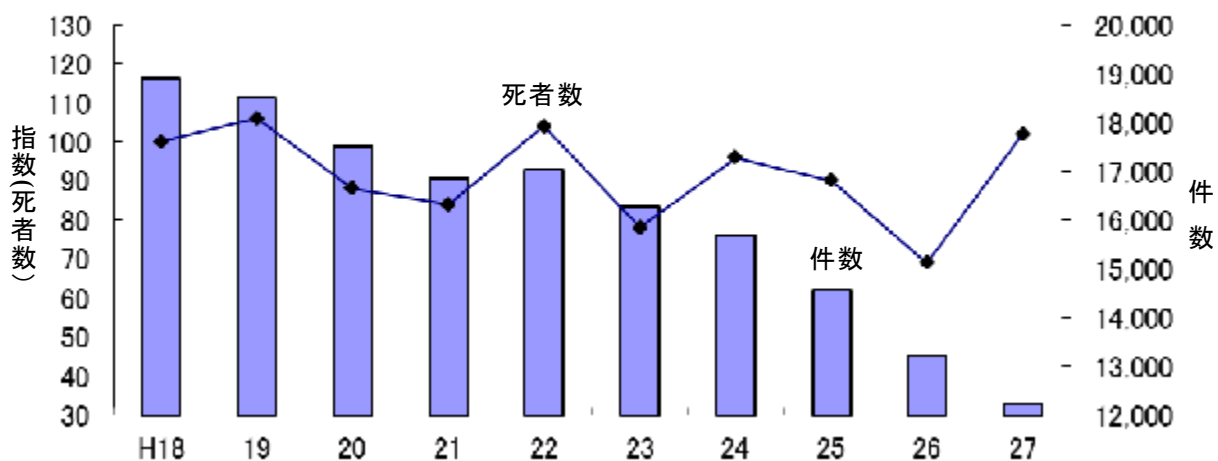
2 二輪事故



区分		年	H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
自動二輪事故	件数		7,143	6,939	6,219	5,911	5,621	5,477	5,267	5,008	4,695	4,416
	死者数		40	41	43	38	38	31	29	33	21	43
	負傷者数		6,289	6,097	5,426	5,075	4,856	4,706	4,519	4,305	4,076	3,818
件数	指数		100	97	87	83	79	77	74	70	66	62
	全事故に占める構成率(%)		11.2	10.9	9.4	8.7	8.5	8.7	8.9	9.3	9.1	8.6
	二輪車事故に占める構成率(%)		35.8	36.6	37.5	38.2	38.2	39.6	40.4	42.0	42.7	44.2
全二輪車事故	件数		19,976	18,945	16,580	15,462	14,715	13,825	13,046	11,932	10,998	9,989
	指数		100	95	83	77	74	69	65	60	55	50
	死者数		74	78	68	61	54	54	48	52	28	54
	負傷者数		17,557	16,469	14,445	13,348	12,564	11,759	11,096	10,240	9,477	8,621

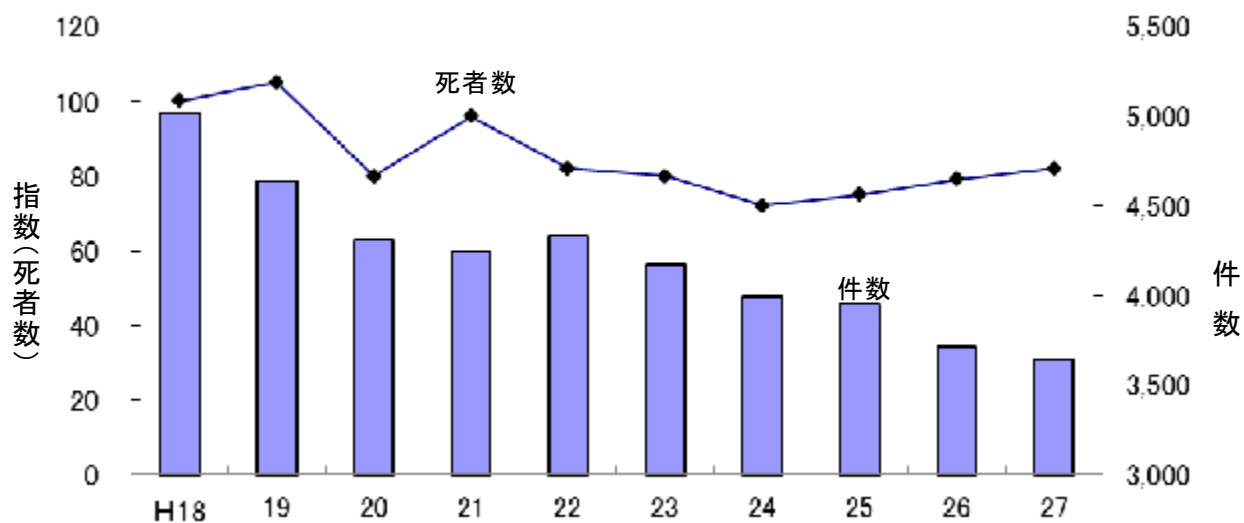
注： 「全二輪事故」には原付を含む全二輪車の関連した事故を計上。なお、自動二輪と原付の事故は「全二輪事故」では1件と計上するが、「自動二輪事故」「原付事故」に分けるとそれぞれに1件計上となる。

3 自転車事故



区分 \ 年		H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
件 数	件 数	18,897	18,495	17,510	16,851	17,046	16,281	15,702	14,571	13,228	12,222
	指 数	100	98	93	89	90	86	83	77	70	65
死 傷 者 数	死者数	49	52	43	41	51	38	47	44	34	50
	指 数	100	106	88	84	104	78	96	90	69	102
	負傷者数	19,340	18,830	17,844	17,070	17,321	16,422	15,781	14,617	13,229	12,110
	指 数	100	97	92	88	90	85	82	76	68	63
	計	19,389	18,882	17,887	17,111	17,372	16,460	15,828	14,661	13,263	12,160
	指 数	100	97	92	88	90	85	82	76	68	63

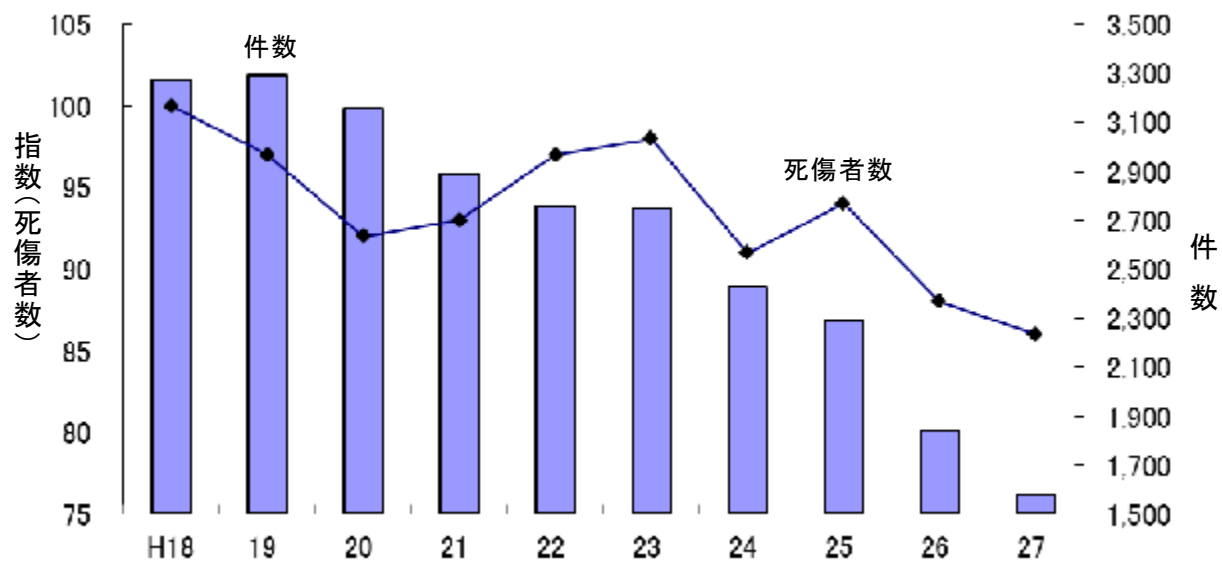
4 歩行者事故



区分		年	H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
件数	件数		5,019	4,639	4,307	4,244	4,328	4,169	3,996	3,947	3,712	3,645
	指数		100	92	86	85	86	83	80	79	74	73
死傷者数	死者数		76	80	61	73	62	61	55	57	60	62
	指数		100	105	80	96	82	80	72	75	79	82
	負傷者数		5,106	4,722	4,374	4,267	4,370	4,248	4,082	4,007	3,758	3,681
	指数		100	92	86	84	86	83	80	78	74	72
	計		5,182	4,802	4,435	4,340	4,432	4,309	4,137	4,064	3,818	3,743
	指数		100	93	86	84	86	83	80	78	74	72

注：件数は子どもが関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数は子ども自身の死傷者数を計上

5 子どもの事故



区分 \ 年	H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
件数	3,274	3,294	3,155	2,888	2,760	2,749	2,431	2,295	1,837	1,581	
指数	100	101	96	88	84	84	74	70	56	48	
死傷者数	死者数	10	4	8	1	7	7	3	9	4	7
	指数	100	40	80	10	70	70	30	90	40	70
	負傷者数	5,327	5,158	4,735	4,391	4,269	4,173	3,787	3,569	3,133	2,706
	指数	100	97	89	82	80	78	71	67	59	51
	計	5,337	5,162	4,743	4,392	4,276	4,180	3,790	3,578	3,137	2,713
指数	100	97	92	93	97	98	91	94	88	86	

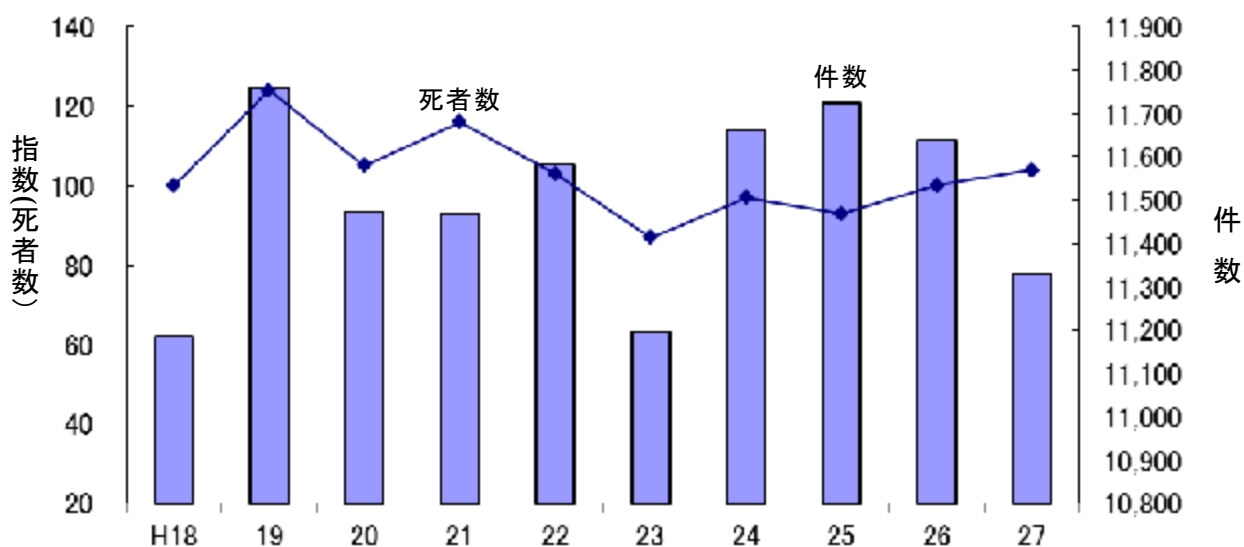
注：件数は子どもが関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数は子ども自身の死傷者数を計上

<子どもの事故（状態別）>

区分 \ 年		H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
歩 行 中	死者数	4	1	4	0	2	3	3	4	2	3
	負傷者数	1,010	924	939	863	873	753	671	659	531	522
	計	1,014	925	943	863	875	756	674	663	533	525
自 転 車 乗 用 中	死者数	4	1	2	0	3	1	0	3	2	2
	負傷者数	2,768	2,797	2,576	2,331	2,198	2,230	1,982	1,840	1,533	1,240
	計	2,772	2,798	2,578	2,331	2,201	2,231	1,982	1,843	1,535	1,242
そ の 他	死者数	2	2	2	1	2	3	0	2	0	2
	負傷者数	1,549	1,437	1,220	1,197	1,198	1,190	1,134	1,070	1,069	944
	計	1,551	1,439	1,222	1,198	1,200	1,193	1,134	1,072	1,069	946
合 計	死者数	10	4	8	1	7	7	3	9	4	7
	負傷者数	5,327	5,158	4,735	4,391	4,269	4,173	3,787	3,569	3,133	2,706
		5,337	5,162	4,743	4,392	4,276	4,180	3,790	3,578	3,137	2,713

注：子ども自身の死傷者数を計上

6 高齢者の事故



区分 \ 年	H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
件数	11,186	11,760	11,471	11,465	11,582	11,196	11,661	11,723	11,639	11,329
指数	100	105	103	102	104	100	104	105	104	101
死傷者数	死者数	75	93	79	87	77	65	73	70	75
	指数	100	124	105	116	103	87	97	93	100
	負傷者数	7,552	7,710	7,335	7,313	7,284	6,845	7,111	7,072	6,941
	指数	100	102	97	97	96	91	94	94	92
	計	7,627	7,803	7,414	7,400	7,361	6,910	7,184	7,142	7,016
指数	100	102	97	97	97	91	94	94	92	

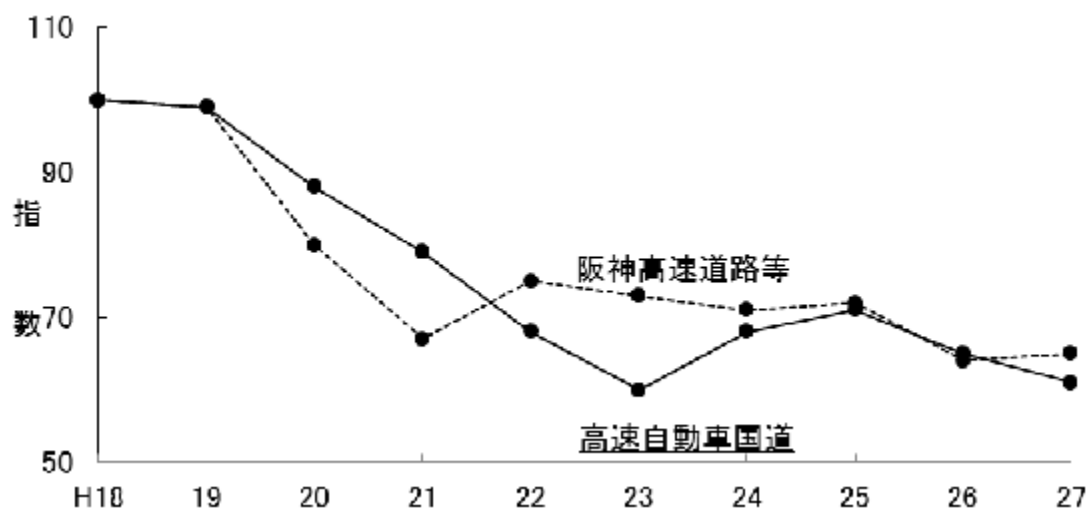
注：件数は高齢者が関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数はその事故で生じた全死傷者数を計上

<高齢者事故（状態別）>

区分	年	H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
自動車 乗車中	死者数	7	9	5	5	9	3	12	7	11	13
	負傷者数	2,463	2,500	2,378	2,468	2,483	2,341	2,619	2,644	2,616	2,553
	計	2,470	2,509	2,383	2,473	2,492	2,344	2,631	2,651	2,627	2,566
自二乗車中	死者数	3	1	1	1	0	0	1	3	1	3
	負傷者数	192	171	185	161	136	160	159	154	142	143
	計	195	172	186	162	136	160	160	157	143	146
原付乗車中	死者数	8	5	8	4	3	6	3	5	2	2
	負傷者数	695	751	727	764	754	671	717	682	701	603
	計	703	756	735	768	757	677	720	687	703	605
自転車 乗用中	死者数	21	29	24	25	25	19	26	20	21	23
	負傷者数	2,909	3,009	2,855	2,733	2,741	2,503	2,450	2,459	2,330	2,261
	計	2,930	3,038	2,879	2,758	2,766	2,522	2,476	2,479	2,351	2,284
歩行中	死者数	35	49	41	52	40	37	31	35	40	36
	負傷者数	1,287	1,273	1,184	1,182	1,168	1,168	1,163	1,133	1,150	1,099
	計	1,322	1,322	1,225	1,234	1,208	1,205	1,194	1,168	1,190	1,135
その他	死者数	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	負傷者数	6	6	6	5	2	2	3	0	2	2
	計	7	6	6	5	2	2	3	0	2	3
合計	死者数	75	93	79	87	77	65	73	70	75	78
	負傷者数	7,552	7,710	7,335	7,313	7,284	6,845	7,111	7,072	6,941	6,661
		7,627	7,803	7,414	7,400	7,361	6,910	7,184	7,142	7,016	6,739

注：高齢者自身の死傷者数を計上

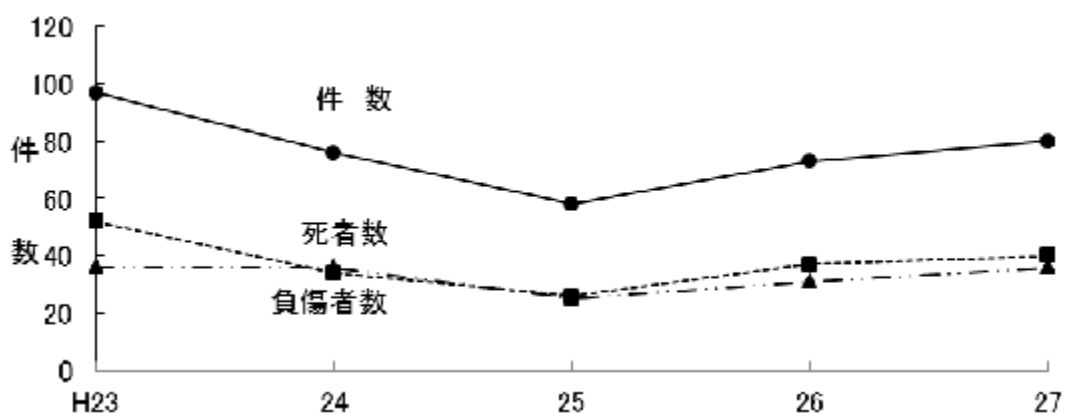
7 高速道路等における事故



区分 \ 年		H18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
高速自動車国道	件数	563	558	495	445	381	340	382	397	367	344
	指数	100	99	88	79	68	60	68	71	65	61
	死者数	10	6	5	6	7	8	6	4	5	4
	負傷者数	931	993	867	797	684	603	658	617	613	536
阪神高速道路等	件数	1,122	1,116	893	753	840	815	800	806	722	732
	指数	100	99	80	67	75	73	71	72	64	65
	死者数	6	4	3	5	5	6	3	4	3	6
	負傷者数	1,801	1,904	1,486	1,234	1,426	1,337	1,365	1,331	1,261	1,177
計	件数	1,685	1,674	1,388	1,198	1,221	1,155	1,182	1,203	1,089	1,076
	指数	100	99	82	71	72	69	70	71	65	64
	死者数	16	10	8	11	12	14	9	8	8	10
	負傷者数	2,732	2,897	2,353	2,031	2,110	1,940	2,023	1,948	1,874	1,713

注：阪神高速道路には、接続する国道26号の自動車専用道路部分を含む。

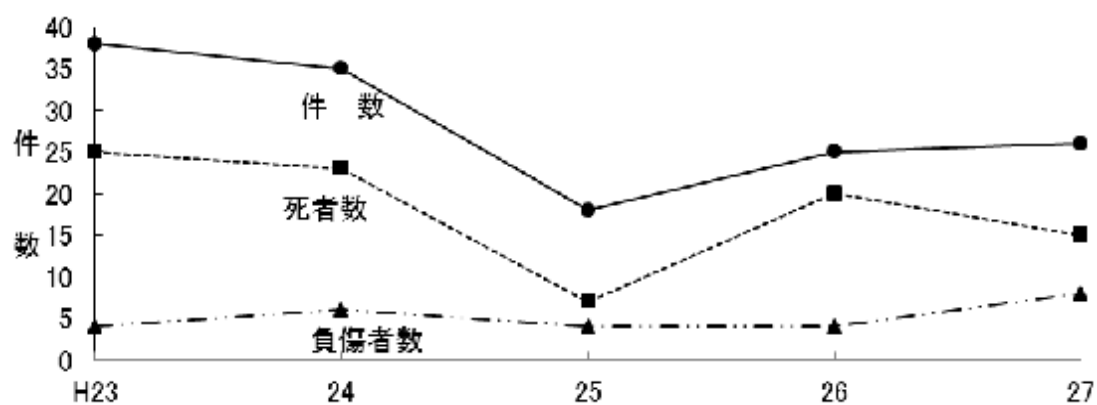
8 鉄道事故



区分	年	H23	24	25	26	27
件数		97	76	58	73	80
死者数		52	34	26	37	40
負傷者数		36	36	25	31	36

※ 近畿運輸局調

9 踏切事故



区分	年	H23	24	25	26	27
件数		38	35	18	25	26
死者数		25	23	7	20	15
負傷者数		4	6	4	4	8

※ 近畿運輸局調

