

## 第 12 次大阪府交通安全計画（案）【概要】

大阪府交通安全対策会議

## 第12次大阪府交通安全計画の策定にあたって

大阪府交通安全計画は、大阪府域における陸上交通（道路、鉄道、踏切道）の安全施策の基本となるもので、大阪府では、昭和46年度からこれまで11次55年にわたり本計画を策定してきた。

第11次大阪府交通安全計画（令和3年度～令和7年度）では、道路交通安全における目標として、交通事故死者数を87人以下、交通事故重傷者数を2,160人以下に抑えることを掲げていた。

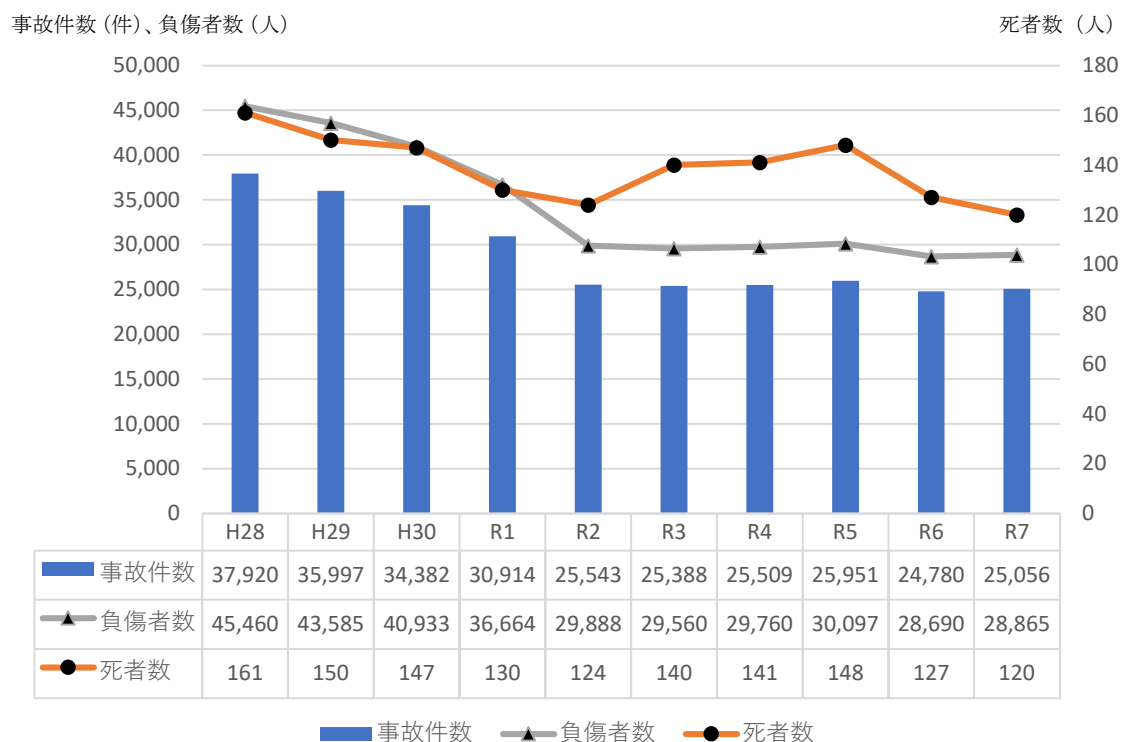


図1 交通事故の経年変化

本計画に基づき、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底及び道路交通秩序の維持等により、死者数については、昭和45年に848人であったものが、令和7年にはこれまでの統計史上最少となる120人となったが、重傷者数は同じく令和7年には本計画期間中で一番多い3,100人を記録し、いずれも目標達成には至らなかった。

このような中、大阪府では急速な高齢化が進展しており、また在留外国人、訪日外国人旅行者の増加により、外国人運転者による交通事故件数が増加していることから、誰もが安全で安心して移動することができる社会を実現するため、引き続き、交通事故の抑止対策に取り組む必要がある。

そこで、第12次大阪府交通安全計画（令和8年度～令和12年度）では、そのような社会情勢にも対応できるよう改定を行い、「オール大阪」で交通安全施策に取り組んでいく。

## 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、世界で最も高い高齢化率となっているが、真に豊かで活力のある社会を構築するためには、安全で安心して暮らすことができ、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。

これまでも様々な交通安全対策が取られてきたところであるが、人命尊重の理念に基づき、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。

### 2. 人優先の交通安全思想

道路交通において弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通において高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

### 3. 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故防止への対策は喫緊の課題である。また、全ての交通分野において、少子高齢化により生じる担い手不足による移動手段減少という課題の解決が不可欠であり、そのため先進技術を活用した移動の利便性向上に努めなければならない。

そこで、子どもから高齢者まで安全に移動することができ、年齢や障がいの有無等に関わりなく安心して暮らせる「共生社会」を構築することを引き続き目指す。

### 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

運転者の知識・技能の向上、指導取締りの強化、交通安全教育の充実。

#### (2) 交通機関に係る安全対策

人はエラーを犯すという前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用等の高い安全水準を維持させるための措置を講じる。

#### (3) 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の老朽化対策等の計画的な推進が必要である。また、人優先の考えの下、混合交通に起因する事故の危険を排除する為、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施する。

### 5. 特に注視すべき事項

#### (1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐の分野で自動化、省力化、外国人材の活用等がみられるが、Maasによる交通サービスの高度化等の地域交通 DX の推進が効果的であることから、移動の利便性向上のため先進技術の積極的な導入が重要である。

(2) 増加する外国人運転者等への対応

在留・訪日外国人数が令和7年に過去最高を記録した状況で、今後日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故リスクが高まらないよう、日本の交通ルールやマナー周知等の対策を推進していく。

(3) 先進技術導入への対応

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及しているが、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し利用するよう広報啓発を進める。

また、新たなモビリティについても、安全な利用を徹底するためのルール周知等に取り組んでいく。

## 6. 先進技術の積極的活用

あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、各種データのオープン化・行政のDX等にも取り組んでいく。

## 7. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

緊急通報システム等による救急車両の現場急行を可能にするサービスの普及を図り、また迅速な救助・救急活動や負傷者の治療の充実等を図る。

## 8. 参加・協働型の交通安全活動の推進

行政機関と民間団体等が緊密な連携を図り、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うとともに、地域の特性に応じた取組が可能となるよう参加・協働型の交通安全活動を推進する。

## 9. EBPMの推進

基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

### 【第12次大阪府交通安全計画】

根拠法令：交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）

計画期間：令和8年度～令和12年度（5か年）

#### <道路交通の安全についての目標>

○死者数 106人以下

○重傷者数 2,244人以下

#### <鉄道交通の安全についての目標>

○列車の運転による乗客の死者数ゼロの継続を目指す

○鉄道運転事故全体の死者数の減少を目指す

#### <踏切道における交通の安全についての目標>

○踏切事故の発生件数減少を目指す

## 第1章 道路交通安全の安全

### 【道路交通安全についての目標】

- 死者数 106 人以下
- 重傷者数 2,244 人以下

### 【今後の道路交通安全対策を考える視点】

1. 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
2. こどもの安全確保のための環境整備
3. 歩行者の安全確保のための意識変容
4. 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
5. 外国人の交通安全対策の推進
6. 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
7. 生活道路における歩行者等の安全確保
8. 先進技術の活用推進
9. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
10. 地域が一体となった交通安全対策の推進

### 【具体的な施策】

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

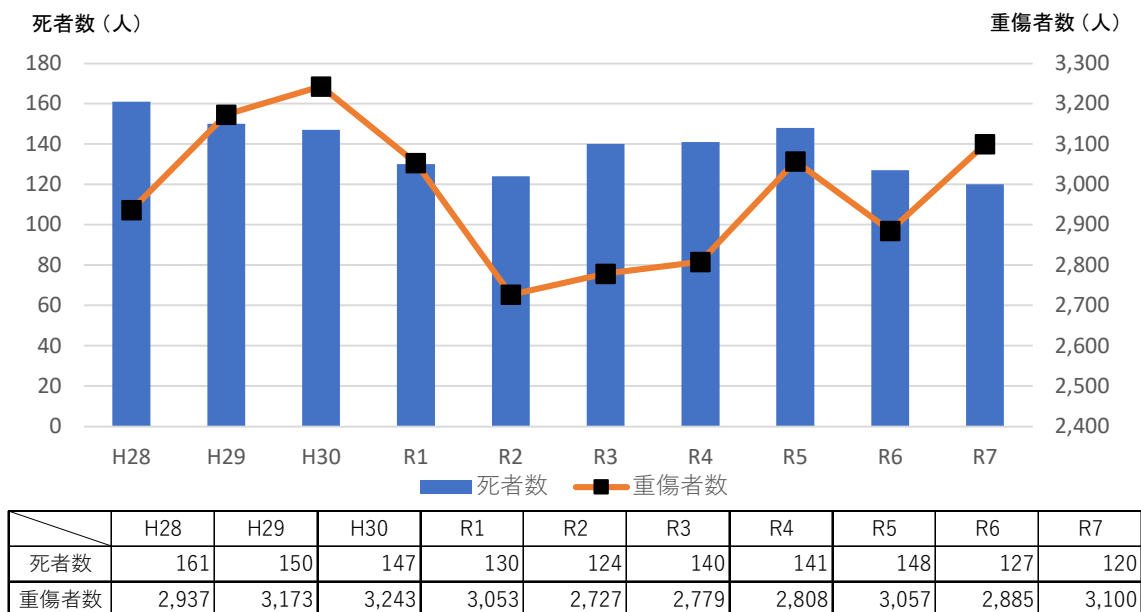


図2 交通事故の死者数・重傷者数の推移

## 講じようとする主な施策

### (1) 道路交通環境の整備

- 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
  - ・最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくなどの物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備推進。
  - ・令和 8 年 9 月から、中央線や車両通行帯等のない生活道路における法定速度を 30 キロメートル毎時に引き下げ、これに関する広報啓発の実施。
  - ・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定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実など、関係機関が連携しハード・ソフト両面による通学路等の交通安全対策を積極的に推進。
  - ・高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑に資する歩行空間等の整備。
- 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
  - ・事故率の低い高規格幹線道路等の利用促進及び生活道路における車両速度抑制、通過交通の排除による人優先の道路交通の形成。
- 幹線道路における交通安全対策の推進
  - ・集中的な事故危険箇所等対策の推進及び適切に機能分担された道路網整備。
  - ・重大事故発生時の速やかな要因調査、事故対策による同種事故の再発防止。
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
  - ・Maas 等による交通サービスの高度化を図るとともに、利用促進を含めた持続可能な地域住民の移動手段の確保・維持を図る取組の推進。
- 歩行空間のユニバーサルデザイン化
  - ・歩道の段差・傾斜・勾配の改善や視覚障害者誘導用ブロック整備等により、誰もが安心してスムーズに移動できる歩行空間の整備を積極的に推進。
- 自転車通行空間整備
  - ・自転車の通行位置を示した青矢羽根型路面標示や自転車専用通行帯など、自転車通行空間の計画的な整備を推進。
- ITS の活用
  - ・道路交通の安全性・快適性の向上を実現し、渋滞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、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。
- 交通需要マネジメントの推進
  - ・交通渋滞を緩和し道路交通の円滑化による交通安全に資するため、バイパス整備や交差点改良等による交通量の平準化を推進。
- 災害に備えた道路交通環境の整備
  - ・各種災害に備えた安全で円滑な道路交通を確保するための対策の推進。
- 道路交通情報の充実
  - ・安全円滑な道路交通の確保のため、適時適切な情報収集・提供の充実。

## (2) 交通安全思想の普及徹底

### ○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

- ・ 幼児から高齢者に至るまで、ライフステージに応じた交通安全教育の推進。
- ・ 令和 8 年 4 月から高校卒業後に社会人として自動車運転を可能とするため、17 歳 6 か月で普通免許等の仮運転免許が取得可能となることの周知徹底。
- ・ 訪日・在留外国人に対する日本の交通ルールの周知活動等の推進。

### ○交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 交通安全運動の組織的・継続的な展開による、正しい交通マナーの実践。
- ・ 横断歩道の利用や信号に従うといった、横断歩行者の交通ルール遵守。
- ・ 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用推奨、および交通反則通告制度の広報啓発推進、損害賠償責任保険等への加入促進。
- ・ 関係事業者と連携した特定小型原付の安全利用の推進、および販売事業者と連携したペダル付き電動バイクの安全対策の一層の推進。
- ・ 交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、SNS、デジタルサイネージ等を活用して、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施。

### ○交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

- ・ 地域の状況に応じた交通安全教育の実施、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、活動を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画推進。

## (3) 安全運転の確保

### ○運転者に対する再教育等の充実

- ・ 停止処分者講習、更新時講習等により、運転者に対する再教育が効果的に行われるように、講習指導員の資質向上、講習内容・講習方法の充実。
- ・ アルコール依存症が疑われる者を、専門医療機関につなげる取組の推進。

### ○外国人運転者対策の強化

- ・ 多言語教材による外国人運転者教育の充実、外免切替制度の厳格な運用。

### ○安全運転管理の推進

- ・ 充実した管理者講習による安全運転管理者の資質・安全意識の向上、運転者への運転前後におけるアルコール検査等の確実な履行等の指導実施。

### ○自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

- ・ 悪質違反や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査を徹底するとともに、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。

### ○トラック・物流 G メンによる荷主等への是正指導の強化

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

#### (4) 車両の安全性の確保

- 自動運転車の安全対策・活用の推進
  - ・自動運転技術は実装が進んでいる一方で、開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の安全対策及び活用の両方を推進。
- 自転車の安全性の確保
  - ・自転車の安全性を確保するため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運の醸成。
  - ・自転車が加害者となる交通事故に関し高額な賠償額となるケースもあり、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。

#### (5) 道路交通秩序の維持

- 交通指導取締りの強化等
  - ・交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、「ながらスマホ」等の府民から取締り要望の多い違反に重点を置いた交通指導取締りの推進。
  - ・外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における、雇用者等の背後責任追及の徹底。
  - ・白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発を行うとともに、取締りについては末端被疑者の検挙にとどまらず、上位被疑者の検挙に努め、効果的に白タク・白トラ行為の排除・抑止を図る。
  - ・自転車による悪質危険な違反を繰り返す者等について、これまでの違反歴等を踏まえ危険性帯有者と評価できる場合は、機を逸せず自動車運転免許の停止処分を含めた的確な行政処分の実施。
- 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
  - ・初動捜査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適正かつ緻密な捜査の推進。
  - ・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。
- 暴走族等対策の推進
  - ・暴走族等の実態が的確に報道されるように、報道機関等に対し資料提供を積極的に行う事による暴走族追放機運の高揚。

#### (6) 救助・救急活動の充実

- 救助・救急体制の整備
  - ・関係機関相互の連携強化等、救助体制の整備・拡充。
  - ・訓練による大規模事故等の多数傷者発生時における救助・救急体制の充実。

- ・緊急通報システムや事故自動通報システムによる負傷者救出等の迅速化。
- 救急医療体制の整備
  - ・医療機関の協力による、救急医療体制の充実。
  - ・応急処置技術の普及による、地域住民における応急手当の推進。
  - ・関係機関・団体の連携による、ドクターヘリ運航事業の推進。
- 救急関係機関の協力関係の確保等
  - ・救急患者の救命効果の向上を図るため、医師等が同乗するドクターカーの体制整備を進めるなど、効果的な救急医療体制の整備促進。

## （７）被害者支援の充実と推進

- 自動車損害賠償保障制度の充実等
  - ・街頭での監視活動等による注意喚起により、無保険車両の運行防止の徹底。
  - ・大阪府自転車条例に基づく、自転車の損害賠償責任保険等の普及啓発推進。
- 損害賠償の請求についての援助等
  - ・交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター等における交通事故の損害賠償請求についての相談援助に関する業務の充実。
- 交通事故被害者等支援の充実強化
  - ・独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）が行う交通遺児等に対する生活資金貸付事業等による被害者支援の推進、各種支援事業の周知徹底。

## （８）調査研究の充実

- 交通実態調査等の推進
  - ・交通事故は人・道・車の三要素が複雑に絡んで発生するものと言われていることから、三要素それぞれの関連分野における調査研究を一層推進。
  - ・交通安全に関する調査研究を行う大学や民間研究機関との連携を密にし、調査研究の成果を交通安全施策へ反映。
- 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 EDR や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、分析した情報や成果を広く一般に提供することによる、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策への貢献。
- 交通安全教育に関する研究
  - ・各分野の専門家との連携・協力の下に調査研究し、新たな手法による交通安全教育活動の展開による、交通安全思想の普及徹底。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 【鉄道交通の安全についての目標】

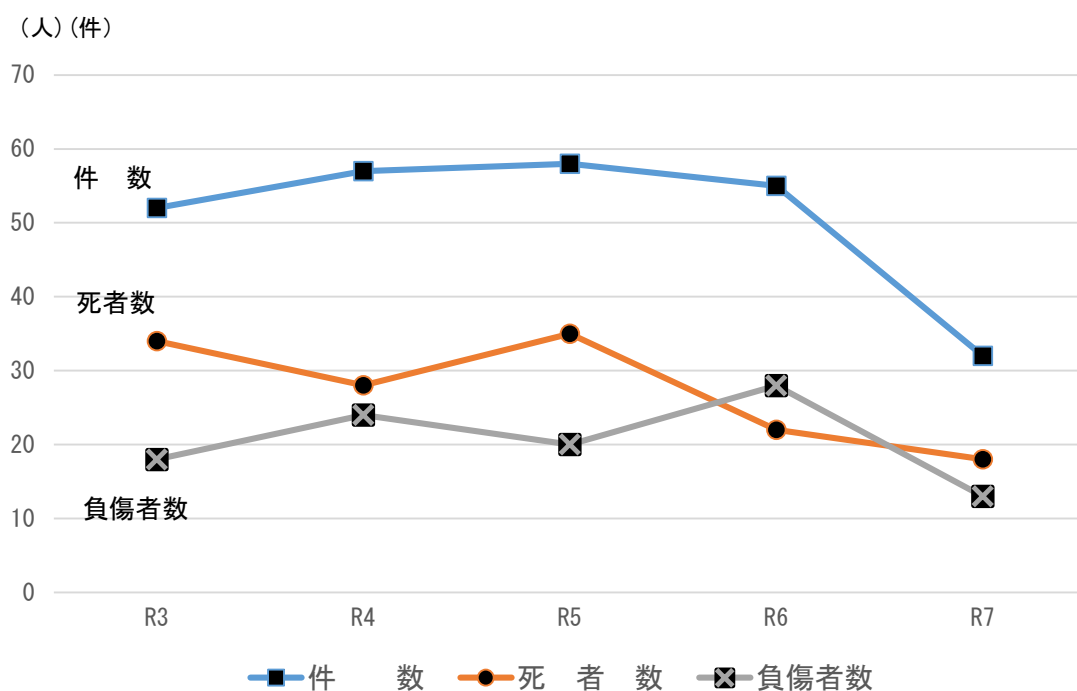
- 列車の運転による乗客の死者数ゼロの継続を目指す
- 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す

### 【今後の鉄道安全対策を考える視点】

1. 重大な列車事故の未然防止
2. 利用者等の関係する事故の防止

### 【具体的な施策】

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



|      | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|------|----|----|----|----|----|
| 件数   | 52 | 57 | 58 | 55 | 32 |
| 死者数  | 34 | 28 | 35 | 22 | 18 |
| 負傷者数 | 18 | 24 | 20 | 28 | 13 |

図3 鉄道事故の経年変化

## 講じようとする主な施策

### (1) 鉄道交通環境の整備

#### ○鉄道施設等の安全性の向上

- ・施設、車両等の適切な維持管理・補修等の促進、老朽化施設の長寿命化。
- ・ホームドアの整備を加速化、新技術等を活用した転落事故防止策の推進。

#### ○運転保安設備等の整備

- ・曲線部等へのATS、運転状況記録装置等の整備を引き続き推進。

### (2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- ・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を実施。
- ・鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や、訪日外国人向けの多言語ポスター等において、鉄道安全に関する広報活動の積極的実施。

### (3) 鉄道の安全な運行の確保

#### ○計画的な保安監査の実施による、鉄道事業者に対する適切な指導。

#### ○運転士等の資質保持のため、運転管理者等による適切な教育や指導の実施。

#### ○気象状況により安全確保の観点から、路線の特性に応じた計画運休の実施。

### (4) 鉄道車両の安全性の確保

- ・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の見直し。

### (5) 救助・救急活動の充実

- ・鉄道重大事故等に備え、訓練の充実や関係機関との連携・協力体制の強化。

### (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。

### 第3章 踏切道における交通の安全

#### 【踏切道における交通の安全についての目標】

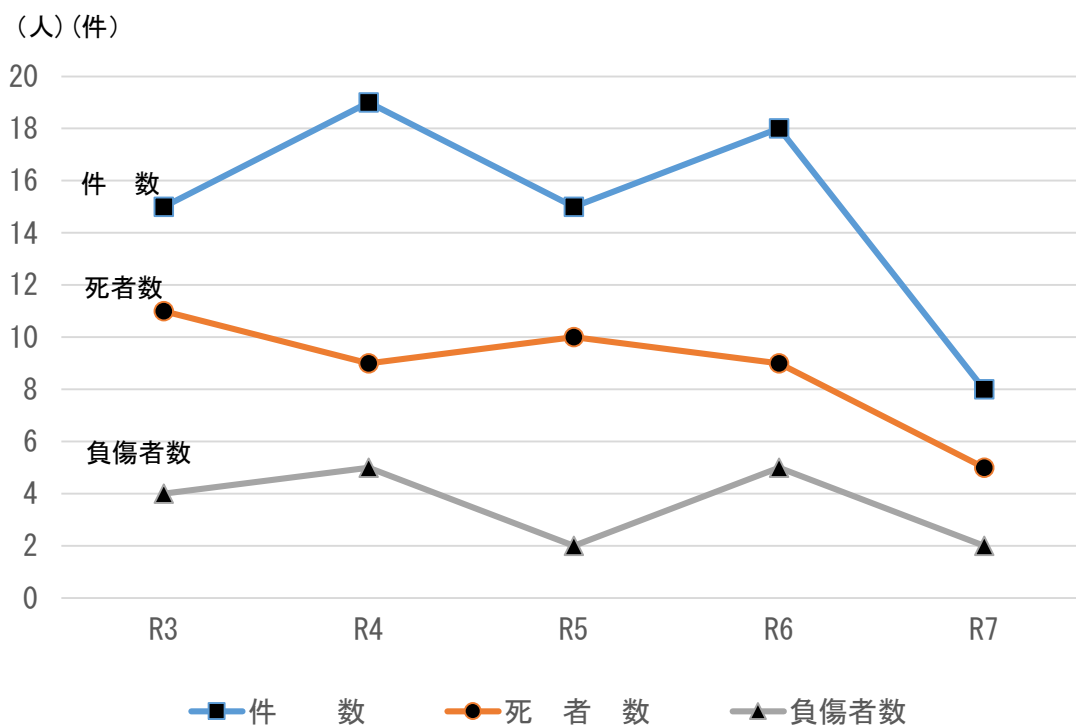
○踏切事故の発生件数減少を目指す

#### 【今後の踏切道における交通安全対策を考える視点】

○それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

#### 【具体的な施策】

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等の整備促進
2. 踏切道の統廃合の促進
3. 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
4. その他踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置



|      | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 |
|------|----|----|----|----|----|
| 件数   | 15 | 19 | 15 | 18 | 8  |
| 死者数  | 11 | 9  | 10 | 9  | 5  |
| 負傷者数 | 4  | 5  | 2  | 5  | 2  |

図4 踏切事故の経年変化

## 講じようとする主な施策

### (1) 踏切道の立体交差化、 構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、 バリアフリー化の促進

- ・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。
- ・立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、カラー舗装や規制看板の設置等、速やかに道路管理者と鉄道事業者が連携して必要な取組を推進。

### (2) 踏切道の統廃合の促進

- ・近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、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、これら以外の踏切道についても同様に統廃合を促進。

### (3) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

- ・交通量の多い踏切道については事故発生状況等を勘案し、障害物検知装置、オーバークラウド型警報装置等、より事故防止効果の高い設備の整備推進。
- ・道路の交通量、踏切道の幅員等を勘案し、必要に応じ自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施、併せて道路標識の高輝度化等による視認性向上。

### (4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

- ・緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切道安全通行カルテ」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。
- ・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の設置や、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りの適切な実施。
- ・自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等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。