

第 11 次堺市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)

～ 交通事故のない社会をめざして ～

堺市交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、国では交通安全基本計画を作成している。本市においても、平成2年の75人となる死者数を記録した統計史上最多の人数を受け、平成4年に堺市交通安全対策会議を設置、平成5年からは、交通安全計画を作成し、関係する行政機関及び民間団体等が一体となって、道路交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、堺市内の交通情勢は、平成2年の道路交通事故による死者数と比較すると、令和2年の死者数は11人となり8割以上減少した。

これは、関係する行政機関及び民間団体等だけでなく、市民の長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だ高齢運転者による事故や、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

交通事故の防止は、関係する行政機関及び民間団体等だけでなく、市民それぞれが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会をめざして、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第11次堺市交通安全計画は、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、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、本市における道路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、市民の十分な理解と協力を経て、関係する行政機関及び民間団体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推進する。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
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	6
1 道路交通関係指標の推移	6
(1) 人口	6
(2) 道路	7
(3) 自動車保有台数	8
(4) 運転免許保有者数	9
2 道路交通事故の現状等	10
(1) 道路交通事故の現状	10
(2) 最近の交通事故の状況及びその特徴	12
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	13
今後の道路交通安全対策を考える視点<重視すべき視点>	13
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	13
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	14
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	15
(4) 先端技術の活用推進	15
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	15
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	16
4 第11次堺市交通安全計画における目標	16
第2節 講じようとする施策	17
1 道路交通環境の整備	17
(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	17
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	20
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	22
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	24
(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	25
(6) 効果的な交通規制の推進	25
(7) 自転車通行空間整備	25
(8) ITSの活用	27
(9) 交通需要マネジメントの推進	28

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	29
(11) 総合的な駐車対策の推進	30
(12) 道路交通情報の充実	31
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32
2 交通安全思想の普及徹底	33
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	34
(2) 効果的な交通安全教育の推進	40
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	41
(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	46
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	46
3 安全運転の確保	46
(1) 運転者教育等の充実	47
(2) 運転免許制度の改善	50
(3) 安全運転管理の推進	50
(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	51
(5) 道路交通に関連する情報の充実	54
4 車両の安全性の確保	55
(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進	55
(2) 自動車アセスメント情報の提供等	55
(3) 自動車の検査及び点検整備の充実	56
(4) リコール制度の充実・強化	57
(5) 自転車の安全性の確保	58
5 道路交通秩序の維持	58
(1) 交通指導取締りの強化等	58
(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	60
(3) 暴走族等対策の推進	60
6 救助・救急活動の充実	62
(1) 救助・救急体制の整備	62
7 被害者支援の充実と推進	64
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	64
(2) 損害賠償の請求についての援助等	65
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	65
8 調査研究の充実	66

(1) 交通実態調査等の推進	66
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化	66
(3) 交通安全教育に関する研究	67
第2章 踏切道における交通の安全	68
第1節 踏切事故のない社会をめざして	69
1 踏切事故の現状	69
2 第11次堺市交通安全計画における目標	69
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	69
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	69
2 講じようとする施策	70
(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	70
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	70
(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	71
付属資料	72

計画の基本理念

1 交通事故のない社会をめざして

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような時代変化を乗り越え、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。

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、道路交通における交通安全の確保は、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。

道路交通におけ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・経済的損失も勘案して、究極的には交通事故のない社会をめざし、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩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、障害者、子ども等のいわゆる交通弱者や、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る。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故及び高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があり、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

そこで、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることのできる社会、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社会を構築することをめざす。

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

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、市民それぞれが、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。

さらに、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な対策を考えたり、交通安全に関する各種活動に直接関わっていくなど、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必要である。

(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、人間はエラーをする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、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに必要な検査等を実施し得る体制を充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。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等により、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。

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・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることがないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等に取り組む。

(2) 先進技術導入への対応

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献が見られる。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、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、社会的な受容性の醸成を推進する。

また、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。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響等の様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図るためには、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携を取る。

(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、交通に様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策を臨機に取る。

6 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、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推進し、新たな技術の研究開発にも取り組んでいく。

加えて、将来的には、Society5.0^{※1}の実現を視野に、ICT（Information and Communications Technology）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すことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

※1：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。

7 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。

8 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、関係する行政機関及び民間団体等が緊密な連携を図り、市民の理解と協力のもと、地域の特性に応じた取組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。

9 EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM（Evidence-based Policy Making）の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策をめざす。

10 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第26条に基づき策定する市町村交通安全計画である。また、堺市域内における陸上交通（道路交通及び踏切）の安全に関する施策の大綱であり、国・大阪府の第11次交通安全計画に基づき策定するものである。

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、平成30年にはこれまでの統計史上最少となる9人となったが、令和2年には11人になるなど、各年で増減がある。一方で発生件数及び負傷者数は減少傾向を維持しているものの、依然として多い。

<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めざし、悲惨な交通事故根絶に向け、市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令和7年度までの目標を次のとおり設定する。

交通事故死者数 8人以下/年

(※24時間死者数の8人に30日以内死者数の比率を乗ずると概ね10人)

重傷者数 193人以下/年

<今後の交通安全対策を考える視点>

- 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と遵法意識の向上
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 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 |

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

堺市人口は、令和2年10月現在約83万人で、大阪府人口の9.35%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、高齢者人口(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 堺市と大阪府の人口

年次	堺市人口(人)	大阪府人口(人)	対府比(%)
55年	810,106	8,473,446	9.56
60年	818,271	8,668,095	9.44
平成 2年	807,765	8,734,516	9.25
7年	802,993	8,797,268	9.13
12年	792,018	8,805,081	9.00
17年	830,966	8,817,166	9.42
22年	841,966	8,865,245	9.50
27年	839,310	8,839,469	9.50
令和 2年	826,447	8,842,523	9.35

注：各年10月1日現在(堺市政策企画部調査統計担当、大阪府総務部統計課調：いずれも国勢調査による)ただし、令和2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 (%)			高齢化 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		
55年	216,269	543,393	49,483	26.7	67.1	6.1	22.9	48.9
60年	188,923	568,554	60,354	23.1	69.5	7.4	31.9	43.8
平成 2年	145,676	589,088	71,858	18.0	73.0	8.9	49.3	36.9
7年	121,613	585,335	89,979	15.3	73.4	11.3	74.0	36.1
12年	114,473	568,310	116,585	14.3	71.1	14.6	101.8	40.7
17年	117,321	553,460	154,857	14.1	66.6	18.6	132.0	49.2
22年	120,737	542,030	187,294	14.3	64.3	22.2	155.1	56.8
27年	115,171	508,507	222,710	13.6	60.1	26.3	193.4	66.4
令和元年	106,910	494,533	233,606	13.0	59.7	28.2	218.5	68.9
2年	105,123	492,618	234,613	12.7	59.6	28.4	223.2	69.0

※1 年少人口100に対する高齢者人口の比率

※2 年少人口と高齢者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（堺市政策企画部調査統計担当：国勢調査）、ただし平成27年以降は住民基本台帳及び外国人登録による人口（年齢不詳人口は含まない）

(2) 道 路

令和3年4月1日現在の堺市の道路は、総延長2118.1kmであり、改良率は86.2%、舗装率は99.5%となっている。（表3参照）

表3 堺市における道路の整備状況

項目 区分	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		
実延長	9.8	14.6	136.9	56.7	1900.1	2118.1
改良済延長	9.8	14.6	135.9	56.4	1609.3	1826.0
舗装済延長	9.8	14.6	136.9	56.7	1889.2	2107.2

注：令和3年4月1日現在（堺市建設局土木部路政課調）

(3) 自動車保有台数

自動車保有台数は、昭和55年の約18万8千台に対し、令和2年現在約40万台と2.1倍増加しており、平成25年以降は、微増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	堺市		大阪府	
	台数	指数	台数	指数
昭和55年	188,744	100	2,191,877	100
平成2年	297,504	158	3,336,177	152
7年	345,275	183	3,678,053	168
12年	358,840	190	3,797,346	173
17年	376,445	199	3,821,666	174
22年	389,722	206	3,685,474	168
27年	397,248	210	3,734,262	170
28年	399,163	211	3,747,995	170
29年	400,092	211	3,760,422	171
30年	402,526	213	3,776,494	172
令和元年	405,142	214	3,783,922	172

注：堺市：各年とも翌年3月末現在

大阪府：昭和55年から平成17年までは各年12月末現在、平成23年以降は各年翌年3月末現在（近畿運輸局調）

(4) 運転免許保有者数

令和2年12月末現在の運転免許保有者数は、約50万人に及んでいる。平成27年と比較すると、免許保有者数は、やや減少した。

また、原動機付自転車の運転免許保有者数についても、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	保有者数(人)	指 数
昭和55年	210,860	100
60年	322,619	153
平成 2年	374,399	178
7年	419,193	199
12年	443,853	210
17年	487,752	231
22年	500,889	238
27年	505,562	240
令和 2年	495,921	235

注：各年12月末現在（大阪府警察本部調）

表6 原付免許保有者数の推移

区分 年次	保有者数(人)	指 数
平成2年	39,553	100
7年	33,081	84
12年	28,626	72
17年	24,665	62
22年	21,524	54
27年	17,375	44
令和2年	12,872	33

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等

(1) 道路交通事故の現状

堺市交通安全対策会議が置かれた平成 4 年の本市の交通事故発生件数は、4,500 件、死者数は 57 人、負傷者数は 5,673 人を記録した。

前計画の第 10 次交通安全計画（平成 28 年度～令和 2 年度）では、交通事故死者数を 10 人以下、死傷者数を 3,800 人以下とする目標を掲げ、種々の対策を講じてきたが、前計画の最終年度である令和 2 年の死者数は 11 人（最少は平成 30 年の 9 人）となり、最終年度での目標達成はできなかった。

死傷者数については、最終年である令和 2 年には統計史上最少となる 2,810 人となるなど減少傾向を維持し、目標を達成した。

(堺市の交通事故の発生概況 昭和 46 年～平成 2 年)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数	うち重傷者数
第 1 次交通 安全計画 (大阪府)	昭和 46 年	3,735	73	5,181	473
	47 年	3,388	69	4,729	417
	48 年	2,991	55	4,255	—
	49 年	2,726	57	3,722	—
	50 年	2,546	43	3,358	202
第 2 次交通 安全計画 (大阪府)	51 年	2,591	42	3,324	111
	52 年	2,622	37	3,462	174
	53 年	2,511	45	3,238	229
	54 年	2,341	37	2,969	223
	55 年	2,504	33	3,168	—
第 3 次交通 安全計画 (大阪府)	56 年	2,772	35	3,418	424
	57 年	3,108	44	3,839	473
	58 年	3,328	50	4,057	436
	59 年	3,441	32	4,342	488
	60 年	3,683	35	4,602	468
第 4 次交通 安全計画 (大阪府)	61 年	3,889	35	4,894	488
	62 年	4,249	58	5,283	512
	63 年	4,529	53	5,687	567
	平成 元年	4,721	59	5,954	541
	2 年	4,009	75	5,186	519

(堺市の交通事故発生概況 平成3年～令和2年)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数	うち重傷者数
第5次交通 安全計画 (堺市は5年か ら計画策定)	3年	4,363	60	5,622	526
	4年	4,500	57	5,673	551
	5年	4,593	46	5,726	558
	6年	4,648	44	5,691	515
	7年	5,009	37	6,006	492
第6次交通 安全計画 (堺市)	8年	5,010	50	5,865	534
	9年	4,942	42	5,816	432
	10年	5,312	34	6,240	459
	11年	5,449	27	6,404	422
	12年	5,609	35	6,609	430
第7次交通 安全計画 (堺市)	13年	5,657	33	6,892	357
	14年	5,539	30	6,801	344
	15年	5,742	29	7,088	290
	16年	5,839	29	7,152	392
	17年	5,902	22	7,314	413
第8次交通 安全計画 (堺市)	18年	6,202	19	7,642	405
	19年	5,744	25	6,937	375
	20年	5,547	15	6,699	401
	21年	5,334	23	6,484	365
	22年	5,271	17	6,432	332
第9次交通 安全計画 (堺市)	23年	5,125	14	6,289	303
	24年	4,889	16	5,958	334
	25年	4,671	18	5,671	268
	26年	4,292	15	5,211	257
	27年	4,231	17	5,106	301
第10次交通 安全計画 (堺市)	28年	3,926	19	4,719	357
	29年	3,827	11	4,203	351
	30年	3,629	9	4,630	312
	令和元年	3,053	13	3,621	275
	2年	2,400	11	2,799	244

注：平成10年以前は高速道路交通警察隊管轄の交通事故も含む（大阪府警察本部調）

(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、減少傾向である。死者数は、各年で増減はあるものの、全体的には減少傾向で、平成 30 年には統計史上最少の 9 人となっている。
- ・ 65 歳以上の高齢者の死者数は、11 人中 8 人（72.7%）と令和 2 年でも高い割合を示している。このうち、8 人中 6 人（75%）が歩行中及び自転車乗用中の事故である。
- ・ 高齢運転者による事故件数は、減少傾向となっているものの、全体の事故に占める割合は増加傾向にある。
- ・ 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全事故に占める割合は約 31%となっており、全国平均より約 10%高くなっている。

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、次のものが挙げられる。

- ① 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策
- ② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下
- ③ 違反のある歩行中死傷者構成率の減少
- ④ 先進安全技術を搭載した車両の普及

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傾向で推移していることに鑑みると、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っ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、社会経済情勢、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し、その実施後において効果検証を行い、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 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、最近及び今後の社会経済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ることとする。

今後の道路交通安全対策を考える視点<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

急速に高齢化が進展する中、交通事故死者数に占める高齢者の死者数は、全体の約 60%（平成 28 年から令和 2 年の平均値）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や、高齢者の特性を考慮した対策を講じる必要がある。また、今後増加していく高齢運転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。

そのためには、加齢による身体機能の変化に関わりなく、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。また、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策を進め、運転に自信をなくした、または運転する機会の少なくなった高齢者の免許返納を促す必要がある。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策についても、関係機関と連携して推進していくことが重要となる。

また、子どもを安心して産み育てることのできる社会の実現には、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、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

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、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び市街地の幹線道路における安全・安心な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、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底はいまだになされていないことから、運転者・歩行者に対して交通ルールの周知を図り、遵法意識を向上させるための交通安全教育等を推進する。

また、自転車については、被害者だけでなく、加害者となる場合もあるため、それぞれの事故原因を踏まえた対策を講じる必要がある。

本市において、自転車に関係した交通事故件数については、近年、減少傾向で推移する一方で、交通事故発生件数全体に対する割合が約 31%を占め、全国平均約 22%と比較しても高い傾向にある。これら自転車による交通事故の主な原因としては、自転車利用者の安全不確認や信号無視等の交通違反が挙げられ、その背景には自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも考えられる。その他、自転車を取り巻く交通環境面での課題も存在している。

このような現状を踏まえて、平成 26 年 10 月「堺市自転車のまちづくり推進条例」を施行し、自転車利用者を始め、交通行政に携わる機関・団体が連携して、様々な取組（損害賠償保険等の加入義務、ヘルメット着用促進、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上等を図るための交通安全教育、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等の総合的な自転車対策）を推進していく。

また、宅配目的等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を行っていく。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路における安全対策については、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。また、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、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し、交通結節点等へのアクセスを強化する。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。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等、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。そのためにも、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展に留意しつつ、安全性の確保を前提とした自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、従来の対策では抑止困難であった事故について、ETC2.0^{※2}から得られたビックデータ等の、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する取組が進められた。今後は、ビックデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことが必要である。

※2：これまでの ETC（Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比較して、①大量の情報の送受信が可能となる、②IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路施策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、関係する行政機関及び民間団体等の協働により、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、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかし、市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。

なお、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、交通指導員を始め交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む市民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、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。

4 第 11 次堺市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めざすべきである。

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めざし、国の第 11 次交通安全基本計画では、

- ① 世界一安全な道路交通の実現をめざし、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下とする。(30 日以内死者数は 2,400 人)
- ② 令和 7 年までに重傷者数^{※3}を 22,000 人以下とする。

という目標が設定された。

また、大阪府の第 11 次交通安全計画では、令和 7 年までに年間の 24 時間死者数を 87 人以下（30 日以内おおむね 112 人以下）とし、重傷者数を 2,160 人以下とする目標が設定された。

そこで、第 11 次堺市交通安全計画においては、国・府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、市民の理解と協力のもと、関係する行政機関及び民間団体等と連携して、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令和 7 年までに交通事故による年間の 24 時間死者数を 8 人以下（30 日以内死者数 10 人以下）とし、重傷者数については、193 人以下とすることをめざす。

※3：交通事故によって負傷し、1 箇月（30 日）以上の治療を要するものをいう。

第 2 節 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、高齢者や障害者、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等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活用するなど、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を推進し、現下の厳しい財政状況や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「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、各道路の状況に応じて交通安全施設等を

整備し、あわせて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、道路管理者及び市民が連携し、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り組み、子ども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実施する「ゾーン 30」の整備を推進するほか、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、物理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。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、歩行者等支援情報システム（Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信し、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化 PICS（Pedestrian Information and Communication Systems）」という。）を含む。）、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式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。さらに、生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

道路管理者においては、歩行者や自転車利用者の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩道の整備、自転車レーンの整備、道路照明灯の設置等の対策を推進する。

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、路面の注意喚起や区画線等の整備や、道路標識の高輝度化・可変性・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

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等に継続的に取り組む。また、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、学校、教育委員会、自治会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から道路交通実態に応じた必要な対策を推進する。

小学校、幼稚園、保育所、認定こども園に通う児童・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交通安全対策を積極的に推進する。

また、国で「キッズ・ゾーン」が創設されたことを受け、園外活動や施設周辺の安全を確保するため、各関係機関と連携を図りながら、「キッズ・ゾーン」の設定を進める。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ㊦ 高齢者や障害者等を含めてすべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、自転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り、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。

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、生活関連経路を構成する道路を中心に連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

また、堺市移動等円滑化促進方針に基づき、堺市バリアフリー基本構想の評価・見直しを行う地区において、道路特定事業計画を策定し、道路のバリアフリー化に取り組む。

- ㊧ 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の自動二輪車等の違法駐車や、放置自転車等についても撤去等を推進する。

(2) 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において、適切に機能分担が図れるよう道路整備を推進する。また、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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い地域高規格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実施する。

事故危険箇所において、現地状況等を勘案し、信号機の新設・改良（歩車分離式信号の運用等）、道路標識の高輝度化、付加車線等の整備、隅切り等の交差点改良等、視距の改良、中央帯の設置、防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等、注意喚起看板等の設置等に必要な対策を実施する。

イ 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化のため交通規制を行っており、沿道環境の諸条件等を勘案しつつ、交通の状況、交通事故発生状況、交通安全施設等の整備状況、必要に応じて交通規制の見直しを図っている。

新規供用の高速自動車国道等については、交通安全施設等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、道路改良状況、安全施設等の整備、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、速度遵守の取り締まり等を推進する。

なお、交通事故、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、事故の防止を図る。

ウ 幹線道路における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、関係者間で情報の共有を行い、再発防止対策を講じ、同様の事故の再発防止のため、交通安全対策会議から沿道や利用者へ周知を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

- ㊦ 幹線道路や生活道路を適切に機能分担し、道路網の整備を図る。
- ㊧ 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を行い、区画道路における交通安全施設等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、通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

- ㊨ 市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、港湾の交通拠点へのアクセスを強化する。

オ 直轄国道における大阪府事故ゼロプランの取組について

交通安全事業の透明性・効率性を一層高めるため、交通事故対策において、事故データや地域の声に基づいた「事故ゼロプラン」の取組を進めていく。

「事故ゼロプラン」は、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、重点的に対策を進めていくものである。

国が管理する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等からの意見を踏まえつつ、交通事故の把握・要対策区間の特定・公表を行い、交通事故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。

カ 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。

- ㊩ 歩行者及び自転車利用者の安全改善を図るため、歩道・自転車通行帯等の整備の明確化、設置するための既存幹線道路の改築、新設幹線道路の整備、これら整備にあわせた生活道路への通過車両の抑制対策整備を行い、幹線道路の改築、新設事業を推進する。
- ㊪ 交通渋滞の解消や交通事故の防止のため、専用車線の整備や信号機による交通

制御による改善を推進している。

また、立体交差化や横断地下道を整備し、交差点横断から歩行者利用を無くすなど適切な導入を推進する。

- ㊦ 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、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- ㊧ 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、自転車道等の整備を推進する。

キ 交通安全施設等の高度化

- ㊦ 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化の改良を推進している。また、灯具のLED化から視認性の向上と球切れや停電による無誘導を防止する発電機を有する信号機の整備を推進する。
- ㊧ 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、車線分離標、自転車通行帯の整備等を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（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

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、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・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

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安全対策を推進する。人口減少・高齢化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どもが日常的に集団で移動する経路における安全安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車通行空間の整備、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、効率的・効果的な対策を実施する。

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、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、交通の円滑化を図る。また、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進する。

オ ITS^{※4}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化、プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、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 : Universal Traffic Management Systems）を推進する。また、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。

※4：高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）

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。また、「標識 BOX」や「信号 BOX」、「道の相談室」、「市政への提案箱」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

大阪府下の安全な道路交通環境の整備に係る施策の企画、連携、推進、評価にすることが協議される「大阪府道路交通環境安全推進連絡会議」（以下、安全推進連絡会議という。）があり、本市も構成員である。安全推進連絡会議が主要施策の実施に関する技術的助言、効果評価に関する指導・助言、新規施策に関する助言等を求める組織の「アドバイザー会議」が設けられている。

安全推進連絡会議を活用し、安全な道路交通環境の実現を図る。

(4) 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（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、地方公共団体が中心となって公共交通サービスの改善を図る。また、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。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保等に資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転等、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS（Mobility as a Service）について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

(5) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めてすべての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、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・面的なバリアフリー化を推進し、誰もが安心してスムーズに移動できる、ユニバーサルデザイン化による歩行空間の整備を積極的に推進する。

(6) 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。また、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。また、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等、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(7) 自転車通行空間整備

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、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車通行空間を創出する必要がある。このことから、堺市自転車利用環境計画等に基づき、自転車道や自転車レーン、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、安全で快適な自転車通行空間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に、自転車と自動車を混在させる

区間等では、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、自転車専用通行帯等をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。自転車を共同で利用するシェアサイクル等の自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動等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、自転車等駐車対策協議会の設置等、「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）及び「堺市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和62年条例第9号）による施策を総合的に推進する。

㊦ 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については、都市計画道路事業等地域の再開発事業の機会を捉え、老朽化している施設の更新を図り、利便性の高い自転車等駐車場の整備を促進する。

㊧ 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、市、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、障害者等の円滑な通行を確保するため、放置自転車等の撤去の強化、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。

㊨ 自転車利用者に対する啓発

幅広く市民に対して、「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市民一体となった運動、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、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。

(8) 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し、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・拡充を推進し、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 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、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更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し推進する。

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: Traffic Signal Prediction Systems) 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 ETC2.0 の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金設定等、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。具体的には、公共車両優先システム（PTPS : Public Transportation Priority Systems）の整備を推進する。

(9) 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、公共交通機関の利用促進や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

鉄軌道や路線バスのネットワークに加え、公共交通空白地域における堺市乗合タクシーの運行により、市内移動を支える公共交通網を維持・確保し、また「市内の高齢者が路線バスや阪堺電車を 1 乗車 100 円で利用できるおでかけ応援制度の実施」、「阪堺電車と南海バスの対象区間が 1 日乗り放題となるゾーンチケット」、「乗降がしやすいノンステップバスの導入」、「バスの運行状況がリアルタイムでわかるバスロケーションシステムの周知」などの施策により、公共交通の利用促進を図る。

イ 貨物自動車の安定的な輸送の確保

平常時・災害時を問わず、安全かつ円滑な物流を確保するため、重要物流道路や道路における重さ・高さの指定について、関係する行政機関等と検討する。

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を推進し、重点地域等における違反駐車取締りを強化する。

(10) 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化するため、幹線道路への海拔表示シートの整備、津波情報による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の道路整備を推進する。

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、法面等の防災対策等を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等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。また、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い、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。

工 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に対する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。また、災害が発生した際には、堺市地域防災計画等に基づき、防災行政無線や広報車、地上デジタルテレビのデータ放送（Lアラート）、緊急速報メール、登録制メール（おおさか防災情報メール）、市ホームページ、市 SNS、防災速報アプリ等様々な媒体により、道路交通状況を含め、きめ細かな情報を発信する。

(11) 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。また、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等、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

㊦ 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。

㊧ 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、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者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、市民への広報・啓発活動を行う。また、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図るため、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、講習会等を実施する。

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、路上駐車施設、駐停車禁止区域の明示、違法駐車の取締り、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。

(12) 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、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。

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・交通情報収集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。

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。また、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

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。

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を推進し、多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

(13) 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

㊦ 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い、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

㊧ 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、道路上から不法占用物件等を排除するため、指導、撤去、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。また、「道路ふれあい月間」等の活動を中心に道路愛護活動の推進を図る。

㊨ 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 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。また、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。

ウ 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。

エ 地域に応じた安全の確保

交通の安全については、それぞれの地域に応じた課題があることを鑑み、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、それに加え、地形等も考慮した上で、道路交通環境の整備を行う。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命尊重の理念のもとに、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に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して、市民それぞれ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。特に、高齢化が進展する中で、高齢者の交通事故防止については、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。そして、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、自転車運転者講習制度の主旨等を踏まえ、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等、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。学校においては、ICT を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時

間、特別活動及び自立活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努める。学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、新しい生活様式を踏まえ、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、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推進する。また、交通安全として近年問題となってきた“運転中のながらスマホ”や“歩きスマホ”についても、あらゆる機会を捉え、危険性が認識されるよう働きかけていく。

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り、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・普及活動については、府、市、警察、学校、関係団体、地域社会、企業（事業所）及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら、地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

また、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、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について、関係者の意識が深まるよう努める。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会をめざ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態度を習得させる。また、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園等においては、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い、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供やキッズ・ゾーンを活用した取組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。交通安全教室を実施するにあたっては、パネルシアターや視聴覚教材を活用し、幼児が交通安全に関心を示す指導手法に努める。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、幼稚園、保育所及び認定こども園等において行われる交通安全教室の実施内容を保護者に情報提供する。

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。また、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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・配布し、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、児童の障害の状態、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、交通事故の防止等について、個々の児童等の障害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。特に低学年に対しては、主に安全な歩行、また、高学年に対しては、

自転車の正しい乗り方等を指導するなど、心身の発達段階に応じた交通安全教室を実施する。交通安全教室を実施するにあたっては、児童が日常的に通行する通学路等の現状に即した指導に努め、自転車の実技指導においては、自転車用ヘルメットの着用を必須とするなど、着用の重要性を訴える。

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実施する。

さらに、児童が安全に登下校できるように、交通指導員等の協力体制を推進する。

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。また、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布し、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、生徒の障害の状態、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、交通事故の防止等について、個々の生徒等の障害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い、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。

工 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。また、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動等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。また、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 PTA 等と連携しながら、通学等の理由より在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布し、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、生徒の障害の状態、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、交通事故の防止等について、個々の生徒等の障害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い、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。

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。

また、関係機関・団体は、事業所を対象にした講習会等の実施や、春・秋の全国交通安全運動の一環として、一般ドライバーを対象にした安全運転者講習会の実施等により、交通安全意識の向上を図る。

また、社会人を対象とした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。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車及び自動車の事故・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。

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。また、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、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努め、各種教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外の区分と比較して「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安全教育に努める。

また、関係団体、交通指導員、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し、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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、関係機関・団体と連携して、地域が主体とする高齢者講習会の開催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努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を推進するため、交通指導員及び地域の高齢者に影響のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実践し、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要請に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

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、地域全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって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、手話通訳者の配置、字幕入りビデオの活用等に努め、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通指導員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

交通安全に関する情報を含め、市内の在留外国人が安全な生活をおくることができるよう、交通ルールや自動車免許・運転ルール等に関する情報を多言語で提供する。

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交通ルール周知活動等を推進する。

(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。

なかでも、自転車の楽しさや楽しむ“きっかけ”に触れる機会を設け、安全・安心な自転車利用の増進を図るため、体験型自転車教育等による教育・育成を実施する。

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、受講者の年齢や情報リテラシー、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、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、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。

(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

交通安全運動は市民それぞれ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運動として、新しい生活様式を踏まえ、次の方針により組織的・継続的に展開する。

- ㊦ 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。
- ㊧ 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、市民各層の参加のもとに、「交通事故をなくす運動」堺市推進協議会を中心として、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。
- ㊨ 運動の趣旨を市民それぞれに浸透させるため、関係する行政機関及び民間団体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。
- ㊩ 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 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、交通安全教育や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、信号機のある所では、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、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付けること等、歩行者が自らの安全のための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車は原則車道を通行する乗り物であり、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、自転車乗用中の様々な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・マナーについての周知・徹底を図る。

また、「堺市自転車のまちづくり推進条例」（平成 26 年 10 月 1 日施行）の趣旨に基づき、自転車ヘルメットの着用促進や「損害賠償保険」の加入等、自転車の安全で適正な利用について推進する。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる面も有しており、加害者になった場合への備えとして損害賠償保険等への加入促進を推進していく。

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。

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かけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等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。

- ㊦ 各季の交通安全運動や自転車マナーアップ強化月間における街頭啓発をはじめ、区民まつり等において、自転車の安全利用について、効果的な広報・啓発を促進する。
- ㊧ 自転車に関連する死亡事故のうち、頭部損傷によるものが高い割合を占めていることから、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る。
- ㊨ 自転車が加害者側になった場合の、高額な損害賠償事例を踏まえ被害者支援の観点からも「損害賠償保険」への加入について周知・徹底を図る。
- ㊩ 自転車の整備不良による事故を未然に防ぐため、自転車利用時における日常点検や、自転車小売業者等による定期点検を受けるなど、必要に応じた整備の普及を促進する。
- ㊪ 事業所等における自転車の安全教育が円滑かつ効果的に行われるよう、従業員等を対象にした講習会を開催するなど人材育成を促進する。

工 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。（令和 2 年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 97.6%、助手席 94.2%、後部座席 25.3%（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、関係機関・団体等との協力のもと、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。

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。また、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。

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。

カ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品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。また、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を実施する。

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し、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。

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等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。また、交通指導員や安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発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、「飲酒運転を絶対しない、させない」という市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、飲酒運転をしたものについて、アルコール依存症等が疑われる場合に、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。

ク 効果的な広報の推進

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、SNS、ホームページ、街頭ビジョン等のあらゆる広告媒体を活用して、交通事故と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、実効性の挙がる広報を次の方針により行う。

㊦ 家庭、学校、職場、地域等が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、子ども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。

㊧ 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を努め、子ども、高齢者等を交通事故から守り、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する機運の高揚を図る。

㊨ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国の関係機関、府及び市は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行い、報道機関の理解と協力を求め、機運の盛り上げを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

㊩ 高齢者の交通事故防止に関する市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)の表示の促進を図り、他の年齢層に対しても、高齢者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。

㊪ 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し、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

- ㉔ 二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、胸部等保護の重要性について理解促進に努める。
- ㉕ 交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- ㉖ 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信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や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概要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、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- ㉗ 運転中にスマートフォン等を操作する“ながらスマホ”による交通事故は増加傾向にあり、令和元年12月1日から、運転中の“ながらスマホ”に対する罰則が強化された。“ながらスマホ”や、歩行中にスマートフォンの画面を注視する等により注意散漫となる行為いわゆる“歩きスマホ”については、その行為を行う者だけでなく、他者を巻き込む危険性が指摘されていることから、その危険性を周知し、ながら行為を行わないよう啓発に努める。
- ㉘ 他の車両等の通行を妨害する目的で、車間距離を詰める等を行う「あおり運転」は、重大な交通事故につながる極めて悪質で危険な行為であり、令和2年6月30日に「あおり運転」を取り締まる「妨害運転罪」が創設された。

「あおり運転」の危険性や罰則について情報発信し、車両の運転に際しては、自分のことだけを考えるのではなく、他の運転者に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持ち、心に余裕を持った運転をするよう啓発に努める。

(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かけを行う。

地域の状況に応じた交通安全教育を行うため、交通指導員が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。また、交通指導員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つな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

交通の安全は、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。

このため、行政、民間団体、企業（事業所）等と市民が連携を密にした上で、地域住民の参加・協働を積極的に進め、地域の交通安全への地域住民等の理解に資するため、地域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、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、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、高齢者や障害者、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向上を図る。

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図り、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を図り、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、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

㊦ 自動車教習所における教習の充実

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

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

㊧ 取得時講習の充実

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

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を根絶するという観点から、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 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、二輪車安全運転推進委員会、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。

オ 高齢運転者対策の充実

㊦ 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、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し、より効果的かつ効率的な教育に努める。

㊧ 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、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。

㊨ 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、施行後のこれらの制度の周知を図る。

㊩ 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。

㊪ 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、公共交通サービスの改善を図り、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席のシートベルトの着用、チャイルドシートの正しい使用及び二輪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。また、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り、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 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。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

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

コ 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、市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ったり、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行い、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。

(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り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策を一層充実させ、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図ることで、企業（事業所）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し、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、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(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に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化し、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。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供し、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し、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ることで、事業者における飲酒運転ゼロをめざす。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「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・自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置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、更なる事故の削減をめざす。

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事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進し、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を推進する。

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事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させる。また、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等、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が取りまとめられた。乗客の死傷事故低減を図るため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、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」の周知徹底を図り、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患について、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促進する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底し、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

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。

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し、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、関係する行政機関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。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、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」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

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

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

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、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、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やこれらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備配置、維持し、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ものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

また、大阪管区气象台により発表された気象注警報や堺市が発令する避難情報等について、堺市地域防災計画に基づき、市防災行政無線や広報車、Lアラートの活用による地上デジタルテレビのデータ放送や緊急速報メール、おおさか防災情報メール、市ホームページや市公式 SNS、Yahoo!防災速報アプリなど様々な媒体で情報を発信する。

4 車両の安全性の確保

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

このような認識のもと、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、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

先進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となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は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が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の精度においても適切に対応しなければならない。

(1) 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。

(2) 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、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(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測定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：On-Board Diagnostics）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、車検の高度化を図る。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。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い、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や検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

① 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捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努め、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。

② 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。

㊦ 自動車特定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向上等への支援を推進する。

㊧ 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を通じ自動車整備業の現状について把握や自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等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り、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。

㊨ 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、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) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールを迅速かつ着実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図り、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。

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

(5) 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適切に運用する。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。

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

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・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故の発生に際しては、初動段階から組織的な捜査を行い、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、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進し、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。

⑦ 悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた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。また、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過及び交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や市民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除し、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。

④ 妨害運転等に対する指導取締りの推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる悪質・危険な運転については、客観的な証拠資料の収集を積極的に行い、妨害運転罪等のあらゆる法令を駆使して厳正な捜査を推進する。

また、妨害運転を未然に防止するため、車間距離不保持、進路変更禁止違反等の交通指導取締りを推進する。

⑤ 通学路等における効果的な指導取締りの推進

交通事故の発生状況、交通違反の態様、学校や地元住民からの取締り要望を踏まえ、通行禁止違反をはじめとする幼児、学童等の安全を脅かす交通違反に重点をおいた交通指導取締りを推進する。

⑥ 事業者等の使用者責任の追及

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し、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、同種違反の防止を図る。

⑦ 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信号無視、踏切立入り、一時不停止、携帯電話使用、無灯火、二人乗り等に対して積極的に指導警告を行い、悪質・危険な交通違反に対する交通指導取締りを推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等での交通指導取締りについては、悪質性、危険性、迷惑性の高い、著しい速度超過、飲酒運転や妨害運転につながる、車間距離不保持等に加え、シートベルト装着義務違反の取締りを推進する。

(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。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）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、「暴走族問題大阪府民会議」を中心に啓発活動も積極的に行う。

さらに、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、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。また、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 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締り体制及び装備資器材の充実を図り、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、暴走族等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し、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、関係機関・団体等と連携を密にして「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査等において不法改造車両の取締りを強化や不正改造車両等の押収など暴走族等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、暴力団及び半グレ等と関りのあるものについては、その実態を明らかにし、それら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、広報活動を推進し、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

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消防機関と医療機関等の連携による救助・集団救急事故体制を推進する。

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

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：Automated External Defibrillator）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り、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」の授業において、けがの手当てや心肺蘇生法等の応急手当について指導し、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

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、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、薬剤投与及び輸液等の特定行為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・救急用資機材等の装備の充実

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同時に、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、高度な救命処置用資機材等の運用により、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

他市が所有する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、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、消防学校における教育訓練並びに消防局及び各消防署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との相互の連携・協力のもと救急業務実施体制の整備を促進する。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期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 技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報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 : Help system for Emergency Life saving and Public safety）や事故自動通報システム（ACN）の普及を図る。

7 被害者支援の充実と推進

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

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、さらに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、保険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

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払いの適正化を推進する。

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市民に周知し、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）や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が進み、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 交通事故相談活動の推進

区民相談室に窓口を設置し（電話相談も可能）、交通事故に関する損害賠償、示談、調停申立等について、地域における交通事故相談活動を推進する。

（堺区役所企画総務課に設置）

- ㊦ 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- ㊧ 交通事故被害者等の心情に配慮し相談業務の推進を図る。また、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。
- ㊨ 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、広報誌等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、交通事故被害者等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。また、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(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

独立行政法人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、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、独立行政法人自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護施設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い、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を推進し、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。

ウ 交通事故により父母等を失った児童の福祉の増進

堺市交通遺児手当基金条例、堺市交通遺児手当支給要綱に基づき、交通事故により父母等を失った児童の福祉の増進を図るため、児童を養育し、養育する児童の年齢が18歳未満の者及び18歳に達した日からその日以後における最初の3月31日までの者に、堺市交通遺児手当を支給する。

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調査研究を一層推進する。

また、交通安全に関する調査研究を推進する大学との連携を密にし、調査研究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：Event Data Recorder）やドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ（DSSAD）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、大学、民間研究機関等との連携・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ほか、交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して提供することにより、交通安全に対する市民の意識の向上を図る。

(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 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、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>

市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0をめざす。



<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の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 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

第1節 踏切事故のない社会をめざして

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、堺市では令和2年の発生件数は0件、死傷者数は0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が、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 第11次堺市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、市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0をめざすものとする。

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、第10次堺市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被害をもたらす。ところが、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制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り、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、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変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上をめざし、対策を検討する。

加えて、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元や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」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。また、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、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、歩道拡幅等の構造の改良、カラー舗装等の一体対策を促進する。

また、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「即効対策」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、駅の出入り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。

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し、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

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し、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、適切に対応する。

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

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間での遮断時間に関する情報提供を図る。また、遮断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。

資料編

- 1 堺市交通安全対策会議組織構成表
- 2 交通事故発生状況
 - (1) 概況
 - (2) 行政区別
 - (3) 子どもの事故
 - (4) 高齢者の事故
 - (5) 自転車の事故

資料提供：大阪府警本部