

第9次堺市交通安全計画

～ 交通事故のない社会を目指して ～

堺市交通安全対策会議

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、堺市交通安全対策会議では、交通安全対策基本法に基づき、「堺市交通安全計画」を策定し、市内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 8 次堺市交通安全計画では、平成 22 年までに年間の交通事故死者数を、22 人以下に抑制するという目標を掲げ、適切かつ効果的な施策を総合的に推進した結果、交通事故死者数は、各年により増減は見られるものの、計画策定年の平成 18 年に 19 人となり計画を 4 年前倒しで達成し、平成 20 年には、これまでの統計史上最少となる 15 人となった。また、交通事故死傷者数を 6,800 人以下にするという目標についても、平成 20 年に 6,714 人となり目標を達成し、その後も減少傾向が続いており、平成 22 年には 6,449 人となるなど、一定の成果を得ることができた。

これは、国、府、市のみならず、市民の十分な理解と協力の下、一丸となって長年取り組んできた努力のたまものである。

しかしながら、その一方で、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、今や事故そのものを減少させることが求められている。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、効果的な対策を打ち出していく必要がある。

いうまでもなく、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、市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、府及び市等が有機的に連携することはもとより、市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。

そこで、この第 9 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、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間に講ずべき堺市における道路交通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市民の十分な理解と協力を得て、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	3
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	4
1 道路交通関係指標の推移	4
(1) 人口	4
(2) 道路	5
(3) 自動車等保有台数	5
(4) 運転免許保有者数	6
2 道路交通事故の現状	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 最近の交通事故の状況及びその特徴	9
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	10
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
4 第9次堺市交通安全計画における目標	11
第2節 講じようとする施策	12
1 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	19
(4) 市民の参加・協働の推進	20
2 安全運転の確保	20
(1) 運転者教育等の充実	20
(2) 運転免許制度の改善	22
(3) 安全運転管理の推進	22
(4) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実	23
(5) 交通労働災害の防止等	24
(6) 道路交通に関連する情報の充実	25
3 道路交通環境の整備	25
(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	25
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	27
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	30
(4) 効果的な交通規制の推進	31
(5) 自転車利用環境の総合的整備	32
(6) 高度道路交通システムの活用	33
(7) 交通需要マネジメントの推進	34

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	35
(9) 総合的な駐車対策の推進	36
(10) 道路交通に関する情報の充実	38
(11) その他道路交通環境の整備	39
4 車両の安全性の確保	40
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	40
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	40
(3) リコール制度の充実・強化	42
(4) 自転車の安全性の確保	42
(5) 交通関係用品の安全性の確保及び向上	42
5 道路交通秩序の維持	42
(1) 交通の指導取締りの強化等	43
(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化	44
(3) 暴走族対策の強化	44
6 救助・救急活動の充実	45
(1) 救助・救急体制の整備	45
(2) 救急医療体制の整備	47
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	48
7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	48
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	48
(2) 損害賠償の請求についての援助等	49
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	49
8 調査研究の充実	50
(1) 交通実態調査等の推進	50
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化	50
(3) 交通安全教育に関する研究	50
第2章 踏切道における交通の安全	51
第1節 踏切事故の現状等	52
1 踏切事故の現状	52
2 第9次堺市交通安全計画における目標	52
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	52
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	52
2 講じようとする施策	52
(1) 踏切道の構造改良等の促進	52
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	52
(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	53
資料編	55

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。

その一方で、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 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関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、市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。

4 IT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。

5 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）の制定を踏まえ、交通安全の分野における被害者支援の充実を図る。

6 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、関係民間団体等が緊密な連携を図ることはもとより、市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、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。

7 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。

8 公共交通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、平成 20 年には統計史上最少となる 15 人となるなど各年で増減があるものの、ここ数年減少傾向にある。

しかしながら、発生件数及び負傷者数は依然高い状態で推移している。



<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、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平成 27 年度までの目標を次のとおり設定する。

交通事故死者数 12 人以下

(※この 12 人に 30 日以内の死者数の比率を乗ずるとおおむね 14 人)

交通事故死傷者数 5,000 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 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進 |
| 3 道路交通環境の整備 | |
| 4 車両の安全性の確保 | 8 調査研究の充実 |
| 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

堺市人口は、平成22年10月現在、842,134人で、大阪府人口の9.5%を占めている。(表1参照)

年齢別人口では、老年人口(65歳以上)は、年少人口(0歳~14歳)を超え、また、老年化指数もさらに上昇し、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	大阪府人口	対府比
55	810,106人	8,473,446人	9.56
60	818,271	8,668,095	9.44
平成2	807,765	8,734,516	9.25
7	802,993	8,797,268	9.13
12	792,034	8,805,081	9.00
17	830,966	8,817,166	9.42
22	842,134	8,862,896	9.50

注：各年10月1日現在(堺市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)

ただし平成22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55	216,269	543,393	49,483	26.7	67.1	6.1	22.9	48.9
60	188,923	568,554	60,354	23.1	69.5	7.4	31.9	43.8
平成2	145,676	589,088	71,858	18.0	73.0	8.9	49.3	36.9
7	121,613	585,335	89,979	15.3	73.4	11.3	74.0	36.1
12	114,473	568,310	116,585	14.3	71.1	14.6	101.8	40.7
17	117,321	553,460	154,857	14.1	66.6	18.6	131.9	49.2
22	120,737	542,030	187,294	14.3	64.3	22.2	155.1	56.8

※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(堺市企画部調査統計担当調：国勢調査による)

ただし、平成22年は9月末現在の住民基本台帳及び外国人登録による人口

(2) 道 路

平成 22 年 4 月 1 日現在の堺市の道路（道路法の適用のある道路）は、実延長 2048.9km であり、改良率は、85.05%、舗装率は 99.13%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

	国 道 (km)		府 道 (km)		市道 (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	9.9	14.6	136.1	56.0	1832.3	2048.9
改良済延長	9.9	14.6	134.8	55.7	1527.5	1742.5
舗装済延長	9.9	14.6	136.1	56.0	1814.5	2031.1

注：平成 22 年 4 月 1 日現在（堺市建設局土木部路政課調）

(3) 自動車等保有台数

平成 22 年における堺市の自動車等保有台数は、平成 17 年と比較すると約 1 万 3 千台の減少となっているが、昭和 55 年の 22 万 6 千台を 100 とした指数では、約 2 倍の 198 となっている。

表 4 自動車等保有台数の推移

項目 年次	堺 市		大阪府	
	台数	指数	台数	指数
昭和 55 年	226,175	100	2,808,359	100
60 年	332,183	147	3,834,665	137
平成 2 年	379,919	168	4,335,495	154
7 年	415,899	184	4,582,290	163
12 年	425,197	188	4,651,913	166
13 年	425,446	188	4,654,013	166
14 年	426,065	188	4,656,398	166
15 年	425,226	188	4,646,839	165
16 年	425,687	188	4,659,063	166
17 年	460,217	203	4,687,367	167
22 年	447,101	198	4,541,509	162

注：1 堺市 各年 3 月末現在、大阪府 各年 12 月末現在

2 近畿運輸局、堺市税務部税政課

3 軽二輪以上の自動車と原動機付自転車の合計

※堺市の軽自動車、小型二輪車、小型特殊自動車、原動機付自転車の台数は 4 月 1 日現在の台数

※大阪府の原動機付自転車の台数は、大阪府警察本部が各市町村への聞き取り調査で、「12 月末時点での最新提供データ」をとりまとめたもの

(4) 運転免許保有者数

平成 22 年 12 月末現在の堺市の運転免許保有者数は、約 50 万人(男性 29 万人、女性 21 万人)にも及んでいる。昭和 55 年と比較すると、免許保有者数は約 2.4 倍と増加しており、特に女性の免許保有者は 2 倍以上と著しい増加を示している。

一方、堺市の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 運転免許保有者数の推移

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

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

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

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、4,454件、死者数は56人、負傷者数は5,607人を記録した。

前計画の第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22人以下とする目標を掲げ、種々の対策を講じた結果、本計画の策定年次にあたる平成18年の交通事故死者数が19人となりこの目標が達成できた。とりわけ、平成20年には統計史上最少の15人となった。しかし、平成19年には25人、21年には23人となるなど、減少傾向を維持するには至らなかった。

死傷者数については、平成20年に6,714人となり、6,800人以下という目標を達成するなど、平成18年以降、5年連続で減少しているものの、その一方で、発生件数や死傷者数は、依然として高い状態で推移しており、交通社会を取り巻く環境は、依然厳しい状況となっている。

(堺市の交通事故発生概況 昭和46年～平成2年)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数
第1次交通安全計画 (大阪府)	昭和46年	3,735	73	5,181
	47年	3,366	69	4,695
	48年	2,963	56	4,176
	49年	2,708	57	3,679
	50年	2,527	43	3,321
第2次交通安全計画 (大阪府)	51年	2,574	40	3,292
	52年	2,594	37	3,414
	53年	2,490	45	3,193
	54年	2,312	36	2,916
	55年	2,481	33	3,137
第3次交通安全計画 (大阪府)	56年	2,745	34	3,378
	57年	3,077	44	3,792
	58年	3,297	50	4,003
	59年	3,395	32	4,270
	60年	3,657	35	4,561
第4次交通安全計画 (大阪府)	61年	3,846	33	4,829
	62年	4,219	58	5,226
	63年	4,495	51	5,634
	平成 元年	4,684	59	5,879
	2年	3,979	72	5,138

(堺市の交通事故発生状況 平成3年～平成22年)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数
第5次交通安全計画 (堺市は5年に策定)	3年	4, 314	57	5, 538
	4年	4, 454	56	5, 607
	5年	4, 550	46	5, 655
	6年	4, 583	41	5, 614
	7年	4, 938	35	5, 919
第6次交通安全計画	8年	4, 932	49	5, 777
	9年	4, 851	39	5, 705
	10年	5, 205	30	6, 087
	11年	5, 449	27	6, 404
	12年	5, 607	35	6, 606
第7次交通安全計画	13年	5, 657	33	6, 892
	14年	5, 538	30	6, 799
	15年	5, 741	29	7, 086
	16年	5, 838	29	7, 151
	17年	6, 401	23	7, 930
第8次交通安全計画	18年	6, 202	19	7, 642
	19年	5, 744	25	6, 937
	20年	5, 547	15	6, 699
	21年	5, 334	23	6, 484
	22年	5, 271	17	6, 432

(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見ると、その特徴は次のとおりである。

- ・年齢別に見て、65歳以上高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死傷者数が増加傾向にある。
- ・状態別に見て、自転車の関連する事故の占める割合は、全国の約2割に対し、本市では約3割を占めている。

近年の交通死亡事故が減少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 飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少
- イ 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
- ウ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
- エ 違反のある歩行中死傷者構成率の減少
- オ 車両の安全性の向上

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、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 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進
- 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。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者については、市内の 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（平成 18 年から平成 22 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あたっては、高齢者が道路を歩行したり、自転車に乗車している場合、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、高齢者の交通安全を図っていくためには、加齢による身体機能の変化にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、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、日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携や、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、安心して子どもを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、通学路等における歩道等の歩行空間の整備をはじめ、幼児から高齢者まで段階的な交通安全教育活動等の推進を図る。

(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、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、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件数については、近年、ほぼ横ばい状態で推移しているものの、その一方で交通事故発生件数全体に対する割合が約 30%を占め、増加傾向にある。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、歩道上における危険な走行や、後を絶たない路上への放置自転車等、自転車を取り巻く交通環境は依然として大きな社会問題である。

このような現状を踏まえ、自転車の安全対策の促進を図るためには、交通行政に携わる機関・団体が連携し、自転車利用者の交通ルールの遵守や交通マナーを向上させる交通安全教育・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する。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

全死傷者のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路における死傷者については、高い割合で推移しており、全国と比べても高い割合となっている。特に、歩行者、自転車の死傷者数は高い割合となっている。このような状況を踏まえると、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の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、依然として交通事故死者数の 3 分の 2 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を促進する。

4 第 9 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目指すべきである。

もとより、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。

この目標の実現に向け、国の交通安全基本計画では、平成 27 年までに年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下（30 日以内の死者数おおむね 3,500 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 70 万人以下とする目標が設定され、大阪府の第 9 次交通安全計画では、平成 27 年度までに年間の 24 時間死者数を 122 人以下（30 日以内おおむね 143 人以下）とし、死傷者数を 47,900 人以下とする目標が設定されたところである。

そこで、第 9 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、市、府及び国の関係行政機関と連携して、特に今後も増加が予想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 27 年度までに、交通事故による年間の 24 時間死者数を 12 人以下（30 日以内死者数おおむね 14 人以下）とし、死傷者数については、5,000 人以下とすることを目標とする。

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、市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、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、警察、学校、関係民間団体、事業所、地域社会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、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、正しい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とら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。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達に応じた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教室の実施等

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働きかけ、交通安全思想の普及に努める。

また、幼児が安全に通園できるように、交通指導員等の協力体制を推進する。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

児童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。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、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活用するなど、交通安全教室の推進、教職員等を対象とした心肺そ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、交通事故の防止などについて、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、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とともに、小学校の放課後ルーム等において堺自転車総合学習プログラムに基づき、自転車の安全な乗り方やルールについて指導を行う。

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に働きかけ、交通安全思想の普及に努める。

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。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含めた安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、交通安全教室の推進、教職員等を対象とした心肺そ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、交通事故の防止などについて、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情報提供等の支援を行う。また、自転車の走行については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となることも含めた、自転車に関する交通安全教育の推進を図る。

さらに、中学生に対する交通安全講習等を実施する際には、保護者の参加を促進する。

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推進する。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含めた安全な通学のための教育教材等を活用するとともに、

交通安全教室の推進、教職員等を対象とした心肺そ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、交通事故の防止などについて、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情報提供等の支援を行う。また、自転車の走行については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となることも含めた、自転車に関する交通安全教育の推進を図る。

さらに、高校生に対する交通安全講習等を実施する際には、保護者の参加を促進する。

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・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目的とし、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。

関係機関・団体は、春・秋の全国交通安全運動の一環として、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。

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、加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響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技能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、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。

特に交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導や高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等を地域ぐるみで行うなど高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の道路横断中や自転車乗用中の事故が多いことなど、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導に努める。

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。

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、老人クラブ等における高齢者交通安全指導者の養成等を促進するとともに、地域や関係機関が合同で実施する交通安全総点検への参加や、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指導・援助を行う。

さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害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、点字による各季交通安全運動要綱や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。

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、市内在住の外国人が安全な生活をおくることができるように、外国人のための生活ガイド「大阪生活必携・堺版」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) 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市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) 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。
- (ウ) 運動の趣旨を市民一人ひとりに浸透させるため、国の関係機関、府及び市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啓発活動を展開する。

また、市民活動団体である、「堺自転車のまちづくり・市民の会」と協働し、毎月 20 日を「堺自転車デー」と位置づけ、自転車のルールやマナーについて、簡単なクイズ形式で市役所市民広場や大型商業施設等において啓発を行い、自転車の安全利用を推進する。

さらに、区民まつり等、市民が参集しやすい場所において、疑似体験機材等を活用するなど、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施に努める。

このほか、自転車に関するルールやマナーを多くの方々に啓発することができる人材の育成に取り組む。

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、自転車の前照灯の早期点灯を徹底するとともに、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、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 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、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（平成 22 年 10 月調査における府下の一般道のシートベルト着用率は、運転席 96.0%、助手席 91.9%、後部座席 45.6% [大阪府警察と社団法人日本自動車連盟大阪支部の合同調査による]）を図るため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に着用徹底の普及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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ幼稚園・保育所、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り、特に比較的年齢の高い幼児の保護者に対しては、その取組を強化する（平成 22 年 4 月調査におけるチャイルドシート使用率は 6 歳未満 51.0% [大阪府警察と社団法人日本自動車連盟大阪支部の合同調査による]）。

オ 反射材用品の普及促進

反射材用品は、夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できることから、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を実施するとともに、街頭において自転車に直接取り付けを行うなど、効果的な普及啓発活動を展開する。

また、各種広報媒体を活用した広報啓発を行うなど、その普及に向けた取組を積極的に推進する。

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、交通指導員や安全運転管理者、酒類販売業者、酒類提供飲食店、代行運転業者、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を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

キ 効果的な広報の推進

交通安全に対する市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ある家庭は、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に対しては、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。

ク 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市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) 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。
- (エ) 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。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

民間における交通安全活動の役割の重要性にかんがみ、交通安全を目的とする民間交通安全団体については、これらの団体が行う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、必要な資料の提供等を行い、その主体的な活動及び団体相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

地域団体、運輸関連団体等の民間団体については、交通安全教育、広報活動等そ

それぞれの立場に応じた交通安全のための諸活動が効果的かつ積極的に行われるよう、各季交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

(4) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は市民の安全意識により支えられることから、交通安全に関する市民一人ひとり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、事業所等と市民が連携を密にして市民の参加・協働を積極的に進め、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、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を進める。

さらに、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（IT）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、特に危険予知・危険回避能力の向上のための訓練を行うほか、次により運転者教育等の充実に努める。

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内容及び教習技法の充実に努めるとともに、教習指導員等の資質の向上に努め、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。

(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、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、講習資器材の高度化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、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させる。

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、交通安全協会、二輪車安全運転推進委員会、二輪車安全運転普及協会等と連携を図り、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。

また、自動車教習所における自動二輪等の安全運転教育体制の整備等を促進し、自動二輪車の二人乗りについて参加・体験・実践型の安全教育を推進するなど、二輪車運転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

今後、益々高齢化社会が急速に進むことから、高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させるためには、安全運転の能力を維持・向上させる教育を充実するとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習においては、交通事故実態や運転特性の周知を図るとともに、科学的運転適性検査機器等の検査結果を効果的に活用し、高齢者自身が検査結果を自覚し自己の運転特性を理解した安全運転を行うことができるよう、指定自動車教習所の指導・監督を行う。

(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) 運転経歴証明書の充実

運転免許証を自主的に返納したいと考える者に、運転経歴証明書の充実についての積極的な広報等を実施し、返納の促進を図る。

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の充実を図る。

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の行う通知、証明業務等の一層の充実強化を図るとともに、安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度な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。

また、事業所等の安全運転管理の徹底及び運転者の資質の向上を図るため、「運転経歴証明書」の効果的な活用についての広報啓発活動を展開する。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為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 悪質危険な運転者の早期排除等

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など、悪質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、最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の見直し、検討を行う。このため、運転免許試験についても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るとともに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資器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に対する講習の見直し等により、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一層促進するため、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）自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

ア 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法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正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関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を活用することにより、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とともに、事業者団体を通じての指導にも努める。

特に貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・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。

さらに、自動車運送事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図るため、国がその構築状況を評価・助言する運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・徹底を図る。

このほか、平成 23 年 5 月 1 日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ 安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

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の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダーの活用手順について周知を図る。また、「ITを活用したリアルタイム遠隔安

全衛生管理手法」の周知に努めるとともに、安全運転の確保に資する機器より得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討し、活用方法等の充実に努める。

ウ 自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について多角的に分析等を実施する。

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行う。

オ 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、地方公共団体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

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

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 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の監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(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 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予報、警報等を適時・適切に発表して事故の防止・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、防災関係機関相互の情報の共有や情報通信技術（IT）の活用に留意し、気象観測予報体制の整備、地震・津波監視体制の整備、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（TDM）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うえ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

歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために設定された「あんしん歩行エリア」において、公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を、事故の態様、交通量、地域住民の要望等を踏まえ、関係者間の連携を十分に図りながらその実施に取り組む。

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、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速30キロメートルとするほか、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高度化、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。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、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、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、自転車道の整備、カラー舗装、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、道路標識の高輝度化等（※注）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。

※注（「道路標識の高輝度化等」とは、道路標識の高輝度化・可変色・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をいう）

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や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推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図るとともに、流入車両の抑制を図るための通行禁止等の交通規制を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め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、視覚障害者誘導用ブロック、エスコートゾーン、自転車等駐車場の整備等、歩行空間のバリアフリー化を進める。あわせて、高齢者、障害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。

特に、バリアフリー新法に基づき、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。

(イ) 高齢者、障害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、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等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。

エ 無電柱化の検討

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から「無電柱化に係るガイドライン」に基づき、まちなかの幹線道路や、歴史的資源を有する地区の道路等について、無電柱化を検討する。

(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、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、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、公安委員会及び道路管理者が連携して信号機のLED化、道路標識の高輝度化、歩道の改良、交差点改良、付加車線の検討、区画線等の整備、視線誘導標の設置等、事故抑止対策を推進する。

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、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、速やかな幹線道路等交通事故抑止総点検の実施により、事故発生要因を抽出し、その要因に即した所要の対策を早急に講ずることで、交通事故の発生を未然に防止するとともに、安全で快適な道路交通環境の整備を図る。

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・歩行者道等の通行空間を確保する。
- (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、準幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、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。

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個所への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こたえ、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り組みについて

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り組みとして「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於いて、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り組みを導入する。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速効的なハード整備、信号制御時間の調整などのソフト整備等を推進する。
- (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、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、自転車道の整備を推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、プロファイル化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。また、必要のある場所には、バス感応化等を行う。
- (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。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、公安委員会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。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面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、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。

イ 幹線道路対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所として選定の上、集中的に交通安全施設等を整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。また、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示の整備等によるハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、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。

エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

- (ア) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識の操作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、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、系統化、閑散時押ボタン化・半感应化、多現示化、右折感应化等の信号機の高度化を図る。また、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IT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。

オ 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。

カ 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。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、進

行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、普通自転車歩道通行可、車両通行禁止、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を積極的に実施する。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点をおいた交通規制を実施し、あんしんな歩行エリアの形成を図る。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス、路面電車等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

ウ より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、府警において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働きかけ、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働きかけ等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成21年及び22年に全面改正された最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態にあった合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車利用環境の整備

クリーンかつ都市構造に応じた交通手段の一つとして、自転車の役割と位置付けを明確にし、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車が通行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化等によ

る自転車専用通行帯や縁石の設置等による自転車道等の自転車通行空間を整備する。また、道路構造や歩道状況を勘案して普通自転車の歩道通行可の交通規制を実施するとともに、幅員が広い歩道においては、可能な限り、自転車歩道通行部分と歩行者の通行部分を区分する。

さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

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

自転車等駐車場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状況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による自転車等の駐車場整備事業を促進する。

（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、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、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区をはじめとする特定道路においては、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るため、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。

（6）高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）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、ITSスポット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、キーインフラである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・学が連携し推進を図る。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（DSSS）の導入・整備を推進する。

エ スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

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、物流の効率化を進める。具体的には、車両運行管理システム（MOCSS）の整備を推進する。

(7) 交通需要マネジメントの推進

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（都心部の交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅の近くの駐車場を利用し、自宅などから乗車してきた自動車を駐車（パーク）し鉄道、バス等に乘換えて（ライド）、目的地へ向かう方法）の推進、公共交通の運行情報の提

供の充実や自動車の使い方の工夫を促し公共交通の利用を促進する等により、交通量の平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

ICカード、ゾーンチケット、バスロケーションの導入や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で公共交通の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、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能の強化を図る。

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」の周知を大阪府や交通事業者などと連携して実施することで、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。

(8) 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、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。

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、各種車両感知器、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、予備電源として自動起動型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

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御等により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示、広報を行い、併せて、災害の状況や交通規制等に関する情報の提供を推進する。

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（IT）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。

（９）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、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 地域の実情等に応じた駐車対策の推進

時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境等の場所的視点、及び当該地域における駐車供需バランスからみた駐車必要性の視点から地域の実情等に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

また、違法駐車が常態化し駐車秩序の改善が必要と考えられる場所については、交通実態、地域住民等の要望意見を踏まえ、当該場所における駐車規制の合理性を点検した上で、道路交通環境の改善を含めた駐車規制の見直しを推進する。

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、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 駐車場の適正配置と有効利用

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の適正配置と有効利用を図る。

（ア）駐車場整備地区において、将来に対する自動車交通需要の増大を想定して策定されたこれまでの駐車場整備計画を見直し、公共交通利用促進や駐車場の適正配置と駐車場利用の効率化などの視点を取り入れた、整備計画の策定を行っていく。

また、駐車場の整備を義務付ける附置義務条例については、既存の駐車場整備計画の見直し後に、確保すべき駐車場容量の原単位等については、社会情勢の変

化や地域の特性を踏まえたものに見直していく。

エ めいわく駐車追放気運の醸成

(ア) 恒常的な広報啓発活動の推進

毎月20日の「めいわく駐車・放置自転車追放デー」「ノーマイカーデー」を中心に、関係機関・団体と連携した街頭キャンペーンや各種会合、講習会、種々の広報媒体等を活用した広報啓発活動を通じて市民のめいわく駐車追放意識の高揚を図る。

さらに、これまでの運動を一層強化し、めいわく駐車防止のための施策を推進するために、警察による取締りの強化とともに、市民、事業所、行政が一体となった取り組みを推進する。

(イ) 地域ぐるみの駐車対策の推進

警察署に設置された駐車問題協議会やめいわく駐車追放推進員、地域交通安全活動推進委員等との連携のもとに、地域の実情に即した活動等、地域住民ぐるみによる駐車対策を推進する。

(ウ) 企業・事業所における自主活動の促進

駐車問題の改善には企業・事業所の果たす役割が大きいことを踏まえて、マイカー通勤及び業務用車両持ち帰りの自粛、駐車スペース及び荷捌き場の確保、不要不急の自動車利用の抑制等の具体的な活動が、企業・事業所ぐるみにより実践されるよう働き掛ける。

オ 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、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、「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

自転車等駐車場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による自転車等の駐車場整備事業を促進する。

(イ) 駅周辺における自転車等駐車対策

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、自治体、道路管理者、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、効率的・総合的な自転車等駐車場の整備を推進するとともに、地域の状況に応じ、条例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、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内をはじめとする特定道路においては、高齢者、障害者等の円滑な通行を確保するため、放置自転車の撤去の強化、効果的な広報啓発活動等の自転車等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するため、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。

(10) 道路交通に関する情報の充実

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（IT）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こたえ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、交通監視カメラ、路側通信システム、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ITSスポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、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、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、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ることによ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、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

ウ わ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、路側通信設備等の整備、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。

(11) その他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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

また、道路使用状況を正確に把握することにより、道路使用による道路交通への影響を最小限にとどめるため、道路使用許可に係る事務の電子化を進める。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締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「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、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設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、決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、必要な体制の拡充・強化を図る。

エ 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かんがみ、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、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・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

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交通安全環境研究所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かんがみ、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、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

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) 交通の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

(ア) 悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進することにより、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悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、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するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

(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う。また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は事業者に対しても指導、監督処分等を行い、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二人乗り、信号無視、無灯火、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、交通指導取締りは悪質・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。

ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故の発生実態を分析・検討し、交通事故抑止に効果的な交通の指導取締り施策を積極的に導入するとともに、取締り用装備資器材の研究開発及び近代化に努めるなど科学的かつ効率的な指導取締りの推進を図る。

(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化を推進するとともに、次により要員、装備等の充実強化を図る。

ア 専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、事故処理車、その他の車両、車両犯罪捜査支援システムの整備を推進する。

(3) 暴走族対策の強化

暴走行為による事故・事件の発生を防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、次の暴走族対策を強力に推進する。

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

報道機関等に対する広報活動を積極的に行うとともに、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。

さらに、関係機関・団体との連携のもとに、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族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、暴走族をい集させないための環境づくりを推進するとともに、関係機関・団体が連携し、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強化

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の強化を図る。

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のほか、司法当局に没収（没取）措置を働きかける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徹底する。

さらに、複数の府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

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、個々の犯罪事実を究明することはもとより、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、暴走族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競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されないことがないように「不正改造車を排除する運動」等を通じ広報活動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。

また、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）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、不正改造等の取締りを行うなどの確な対応に努める。

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

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 救助・集団救急事故体制の整備

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 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、応急手当普及員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、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与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

救助工作車、救助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急業務との連携を図る。

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、消防学校等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促進する。特に夜間帯の小児初期救急医療体制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・手術が必要な重症救急患者の診療については、原則として二次医療圏単位で地域設定した救急病院（輪番制を含む）による二次救急医療体制が365日24時間整備されており、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か所の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、各救急医療施設の診療応需情報を即時・的確に収集し、消防機関や市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施設の診療機能をアップする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

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育・臨床研修において、救急医療に関する教育研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、救急患者の救命率をより向上させるために必要な呼吸・循環管理等の研修を拡充し、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師等については、救急医療研修を充実し、資質の向上と救急医療を担当する看護師等の確保を図る。

また、市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、地域におけるプレホスピタルケアの推進を図る。

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について、関係機関との連携を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な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れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、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自動車電話または携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）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、特に多くの被害者の生じるすべての交通分野における大規模な事故が発生した場合に備え、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 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

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）の充実

(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に対し、広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう制度の改善及び安定供給の確保に向けて、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

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、交通事故相談窓口の業務の充実を図る。

(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、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、関係援護機関・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、日本自動車査定協会等）を積極的に紹介し、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、重度後遺障害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を推進するとともに、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。

ウ 交通事故により父母等を失った児童の福祉の増進

堺市交通遺児基金により、父母等を失った児童の福祉の増進を図るため、遺児を養育する者に対し、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

交通安全対策、駐車対策等の効果的な推進に資するため、交通実態の多角的な調査を実施するとともに、その有効活用を図る。

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

二輪車事故、高齢者の事故、夜間事故等最近の交通事故発生状況に対応した交通安全施策を実施するため、交通事故統計の充実を図るとともに、交通事故、道路、車両等の諸データの有機的結合を推進し、交通事故に関するデータ解析等統計分析の高度化を図る。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、改善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、踏切事故の発生を極力防止する。

- ・ 引き続き踏切事故件数0を目標とする。



<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、

- ・ 構造の改良及び連続立体交差化
- ・ 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 踏切道の構造改良等の促進
- 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

全国の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にある。本市内でも平成18年から平成22年までの5年間において、発生件数、死傷者とも0であった。

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、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9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、平成23年から引き続き、平成27年までも踏切事故件数を0とすることを目標とする。

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

踏切道の交通安全対策は、これまでの種々の施策の取組みにより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悲惨な結果をもたらすものである。現在踏切の立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている。これらの交通安全対策が、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、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な安全対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

2 講じようとする施策

（1）踏切道の構造改良等の促進

遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連続している地区等や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により踏切道の除却を促進する。

また、連続立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るための構造改良等を促進する。

（2）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

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

さらに、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) 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、踏切道予告標、情報通信技術（IT）の活用による踏切関連交通安全施設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。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

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。

資料編

- 1 交通事故発生状況
 - (1) 概況
 - (2) 行政区別
 - (3) 交通事故多発交差点
- 2 子どもの事故
- 3 高齢者の事故
- 4 自転車の事故

資料提供：大阪府警察本部

用語の意味

交通事故

道路(道路交通法第2条第1項第1号に規定)において、車両、路面電車、列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴った事故(以下「人身事故」という。)をいう。

件数

人身事故の発生件数をいう。

死者

交通事故発生後24時間以内に死亡したものをいう。

第1当事者

交通事故に関連した人のうち、過失が重いものをいい、過失が同程度の場合は、被害の最も軽いものをいう。第1当又は第2当などと略して用いる。

第2当事者

交通事故に関連した人のうち、過失のないものか、過失がより軽いものをいい、過失が同程度の場合は、被害がより重いものをいう。第2当又は2当などと略して用いる。

子どもの事故

子ども(15歳以下で、かつ、中学生以下)が関連した(第1当又は第2当となった)事故をいう。

高齢者の事故

高齢者(65歳以上の人)が関連した(第1当又は第2当となった)事故をいう。

自転車の事故

自転車が関連した(第1当又は第2当となった)事故をいう。

が関連した事故の件数や、自身の負傷者の数値はそれぞれの区分に重複して計上されている。

(例)高齢者が自転車で乗車中に事故に遭った場合は、高齢者・自転車が関連した事故件数のそれぞれに1件計上。

1 交通事故発生状況

(1) 概況

区分	年別	平成22年	平成21年	前年比較	
				増減	増減率 (%)
堺市	件数(件)	5,271	5,334	-63	-1.2
	死者(人)	17	23	-6	-35.3
	負傷者(人)	6,432	6,484	-52	-0.8
大阪府	件数(件)	51,292	51,696	-404	-0.8
	死者(人)	201	205	-4	-2.0
	負傷者(人)	61,469	61,842	-373	-0.6
全国	件数(件)	725,773	737,474	-11,701	-1.6
	死者(人)	4,863	4,914	-51	-1.0
	負傷者(人)	896,208	911,108	-14,900	-1.7

堺市域内は高速道路を除く

(2) 行政区別

区分	年別	平成22年	平成21年	前年比較	
				増減	増減率
堺区	件数(件)	1,099	1,164	-65	-5.6%
	死者(人)	2	4	-2	-50.0%
	負傷者(人)	1,341	1,422	-81	-5.7%
中区	件数(件)	854	815	39	4.8%
	死者(人)	2	4	-2	-50.0%
	負傷者(人)	1,057	1,003	54	5.4%
東区	件数(件)	373	358	15	4.2%
	死者(人)	0	0	0	±0
	負傷者(人)	451	410	41	10.0%
西区	件数(件)	920	964	-44	-4.6%
	死者(人)	3	5	-2	-40.0%
	負傷者(人)	1,112	1,196	-84	-7.0%
南区	件数(件)	659	659	0	±0
	死者(人)	4	5	-1	-20.0%
	負傷者(人)	782	821	-39	-4.8%
北区	件数(件)	936	978	-42	-4.3%
	死者(人)	3	2	1	50.0%
	負傷者(人)	1,159	1,155	4	0.3%
美原区	件数(件)	430	396	34	8.6%
	死者(人)	3	3	0	±0
	負傷者(人)	530	477	53	11.1%

(3) 交通事故多発交差点

No.	発生件数	交差点名
1	18	北堺警察署前
2	13	北条町1丁
3	11	一条通
3	11	鳳西町2丁
3	11	中茶屋北
4	10	蔵前町西
5	9	平井大橋
5	9	浜寺南町3丁
5	9	美原JCT前
6	8	下黒山
7	7	浜寺石津町東2丁
7	7	深井駅前北
7	7	中茶屋
7	7	野々宮神社南東
7	7	北花田
7	7	新金岡団地東
7	7	梅北
8	6	安井町
8	6	東上野芝2丁
8	6	西浦橋
8	6	鶴田池
8	6	上南
8	6	上村西
8	6	浜寺中学校前
8	6	田園
8	6	東八田3号
8	6	野々宮神社北
8	6	東百舌鳥西
8	6	深井小学校前
8	6	美原口一タリ一西
8	6	舟渡北
8	6	舟渡南
8	6	北余部北
8	6	新金岡車庫南

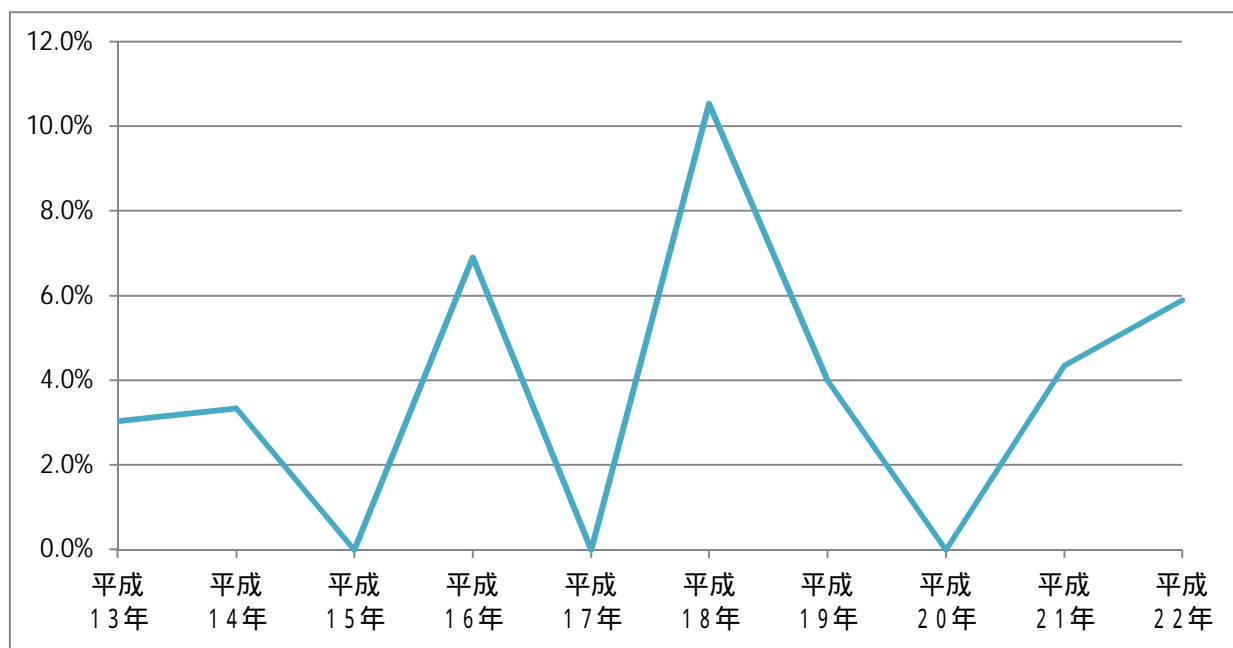
No.	発生件数	交差点名
9	5	向陵西町
9	5	錦綾町
9	5	堺東駅前
9	5	南陵町4丁
9	5	宿院
9	5	向陵中町
9	5	臨海石津町
9	5	石津北
9	5	落合大橋南
9	5	小阪公園西
9	5	菱木中
9	5	鳳西町
9	5	深井中町
9	5	新家町北
9	5	水ヶ池西
9	5	野々宮神社南
9	5	水ヶ池北
9	5	太井中
9	5	小平尾東
9	5	八下中学校南
9	5	常盤町2丁
9	5	中長尾町
9	5	中百舌鳥5丁南
9	5	百舌八幡前
9	5	百舌鳥陵南町2丁
9	5	槇塚台1丁
9	5	豊田橋南
9	5	城山台2丁
9	5	赤坂台北

2 子どもの事故

区分 \ 年別	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年	平成 17年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年
件数(件)	303	311	297	345	368	332	318	322	302	316
死者数(人)	1	1	0	2	0	2	1	0	1	1
負傷者数(人)	461	495	506	522	654	605	529	499	506	520
全死者数(人)	33	30	29	29	23	19	25	15	23	17
全死者数に占める割合	3.0%	3.3%	0.0%	6.9%	0.0%	10.5%	4.0%	0.0%	4.3%	5.9%

子ども自身の死傷者数を計上
平成17年は旧美原町を含む

・全死者数に占める割合の推移

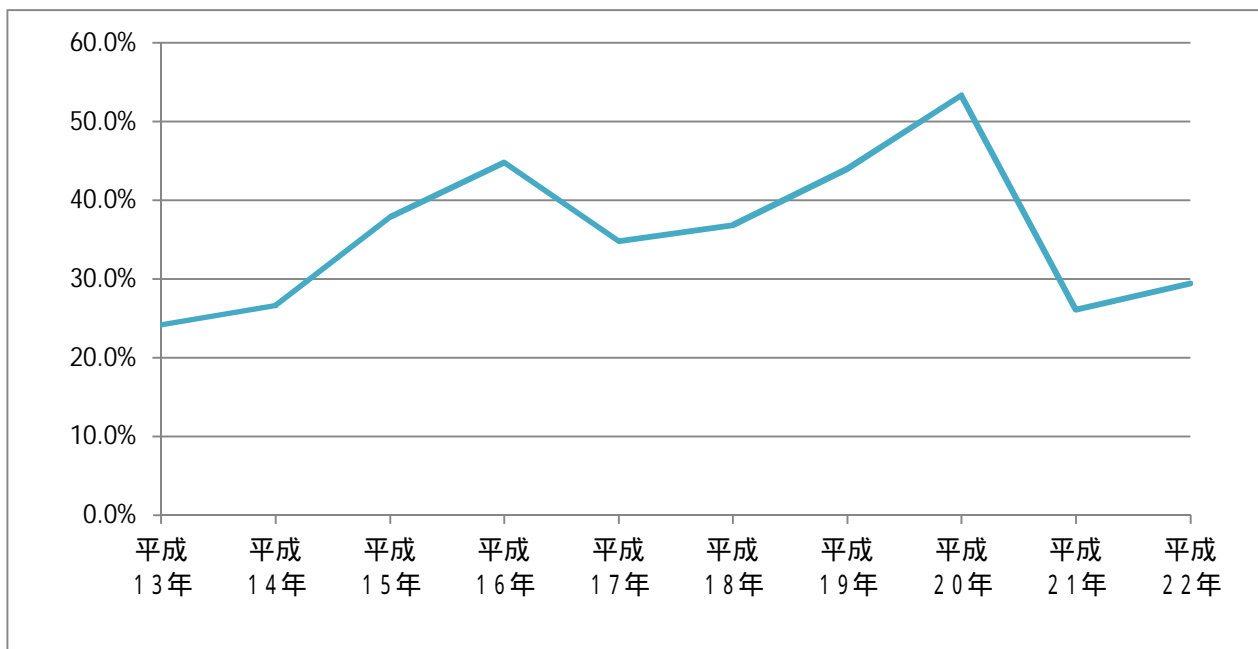


3 高齢者の事故

区分 \ 年別	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年	平成 17年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年
件数(件)	716	796	876	926	1,008	1,043	1,097	1,166	1,170	1,181
死者数(人)	8	8	11	13	8	7	11	8	6	5
負傷者数(人)	493	521	575	636	685	696	740	773	770	746
全死者数(人)	33	30	29	29	23	19	25	15	23	17
全死者数に占める割合	24.2%	26.7%	37.9%	44.8%	34.8%	36.8%	44.0%	53.3%	26.1%	29.4%

件数は高齢者が関連した(1当または2当となった)事故を計上
 高齢者自身の死傷者数を計上
 平成17年は旧美原町を含む

・全死者数に占める割合の推移



4 自転車の事故

区分 \ 年別	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年	平成 17年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年
件数(件)	1,431	1,514	1,505	1,577	1,738	1,737	1,693	1,643	1,694	1,656
全事故件数(件)	5,657	5,539	5,742	5,839	6,401	6,202	5,744	5,547	5,334	5,271
死者数(人)	4	4	5	5	2	3	5	2	4	6
負傷者数(人)	1,476	1,561	1,558	1,638	1,834	1,817	1,758	1,704	1,755	1,724
全事故件数に占める割合	25.3%	27.3%	26.2%	27.0%	27.2%	28.0%	29.5%	29.6%	31.8%	31.4%

自転車に関連した(1当又は2当となった)件数とその事故により生じた死傷者数を計上
平成17年は旧美原町を含む

・全事故件数に占める割合の推移

