

第 1 0 次京都市交通安全計画

(平成 2 8 年度～平成 3 2 年度)

～交通事故のない安心・安全なまち京都を目指して～

京都市交通安全対策会議

まえがき

京都市交通安全対策会議では、交通事故から市民の皆様のいのちとくらしを守るため、昭和45年に交通安全対策基本法が施行されて以来、9次にわたり「京都市交通安全計画」を作成し、京都市、京都市域を管轄する国の行政機関、京都府、京都府警察、関係機関・団体そして地域が一体となって、交通安全施策を総合的に実施してきました結果、交通事故発生件数及び死傷者数は昭和44年のピーク時の3割程度にまで減少し、交通事故死者数も平成26年に第9次京都市交通安全計画の目標である25人以下を達成するなど、着実に成果を挙げてきました。

しかしながら、京都市域では、平成27年には、未だ5,750件の交通事故が発生し、35人もの尊い命が失われています。近年、高齢社会の進展に伴い、交通事故により亡くなられた方に占める高齢者の割合が高くなるとともに、高齢運転者による事故が多発し、社会問題化しています。また、増加する自転車利用者に交通ルール・マナーの遵守意識が十分に浸透しておらず、対歩行者など自転車利用者の加害事故が増加傾向にあります。今後は、開発が進む新たな技術の活用も視野に入れつつ、高齢者に対する総合的な交通安全対策と、自転車利用者に対する交通安全意識の向上や自転車走行環境の整備などに重点的に取り組むことが求められています。

また、京都市では、平成25年度に「京都市交通安全基本条例」を制定し、基本理念として、「人命の尊重を根本にして本市の地域の特性を踏まえること」、「本市及び市民等がそれぞれの責務を自主的かつ積極的に遂行すること」、「「歩くまち・京都」憲章に基づき、歩行者、自転車利用者及び公共交通を優先するまちづくりを実現させること」を掲げ、交通安全計画の作成をはじめとする交通安全に関する施策の基本となる事項を定めました。

これらを踏まえ、京都市交通安全対策会議は、中央交通安全対策会議が作成した「交通安全基本計画」や京都府の「第10次交通安全計画」に基づき、「はたけ未来へ！京（みやこ）プラン（京都市基本計画）」を考慮しながら、新たに京都市の特性に応じた施策の重点化を行い、京都市域における平成28年度から32年度までの5年間の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第10次京都市交通安全計画」を定めました。

この計画に基づき、京都市、京都市域を管轄する国の行政機関、京都府、京都府警察、関係機関・団体は、互いに緊密に連携し、市民の皆様と協働して、地域の特性や交通事故実態に即したきめ細かな交通安全施策を確実に実施し、「京都に住んでよかった」と実感していただける「安心・安全なまち京都」を築いていきます。

目 次

第1章 計画の基本的考え方

- 1 交通事故のない社会を目指して・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 人優先の交通安全思想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3 先端技術の積極的活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素・・・・・・・・・・ 1
 - (1) 人間に係る安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - (2) 交通機関に係る安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - (3) 交通環境に係る安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 5 情報通信技術（ICT）の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 6 救助・救急活動及び被害者支援の充実・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 7 参加・協働型の交通安全活動の推進・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 8 効果的・効率的な対策の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 9 公共交通機関等における一層の安全の確保・・・・・・・・・・・・ 3

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

- 1 道路交通事故の現状と今後の見通し・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (1) 道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
 - (2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し・・・・・・・・・・ 7
- 2 本計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 3 今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - (1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項・・ 8
 - ア 高齢者及び子どもの安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
 - イ 歩行者及び自転車の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - ウ 生活道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - エ 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進・・・・・・・・・・ 10
 - (2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項・・ 10
 - ア 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進・・・・・・・・・・ 10
 - イ 地域ぐるみの交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - ウ 先端技術の活用促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

第3章 講じようとする施策

第1節 京都市域において重点的に取り組むべき事項

- 重点施策1 異種交通の分離対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
- 重点施策2 人によるエラーの低減・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

重点施策 3	地域力を活かした交通安全対策	1 3
重点施策 4	「歩くまち・京都」の推進	1 4
第 2 節 道路交通の安全対策		
1	道路交通環境の整備	1 5
(1)	生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備	1 5
(2)	高速道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化	1 8
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	1 8
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	2 2
(5)	歩行者空間のバリアフリー化	2 4
(6)	無電柱化の推進	2 4
(7)	効果的な交通規制の推進	2 4
(8)	自転車利用環境の総合的整備	2 4
(9)	高度道路交通システムの活用	2 6
(10)	交通需要マネジメントの推進	2 7
(11)	災害に備えた道路交通環境の整備	2 8
(12)	総合的な駐車対策の推進	2 9
(13)	道路交通情報の充実	3 0
(14)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	3 1
2	交通安全思想の普及徹底	3 2
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	3 3
(2)	効果的な交通安全教育の推進	3 9
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	3 9
(4)	自転車の安全利用の推進	4 3
(5)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	4 5
(6)	市民の参加・協働の推進	4 5
3	安全運転の確保	4 6
(1)	運転者教育等の充実	4 6
(2)	運転免許更新手続等の改善	4 9
(3)	安全運転管理の推進	4 9
(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	5 0
(5)	交通労働災害の防止等	5 2
(6)	道路交通に関する情報の充実	5 3
4	車両の安全性の確保	5 3
(1)	車両の安全対策の推進	5 4
(2)	自動車アセスメント情報の提供等	5 4
(3)	自動車の検査及び点検整備の充実	5 5
(4)	リコール制度の充実・強化	5 6

(5)	自転車の安全性の確保	5 7
5	道路交通秩序の維持	5 7
(1)	交通の指導取締りの強化等	5 7
(2)	交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進	5 9
(3)	暴走族対策の推進	5 9
(4)	危険物等の安全輸送の確保	6 1
6	救助・救急活動の充実	6 1
(1)	救助・救急体制の整備	6 2
(2)	救急医療体制の整備	6 4
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	6 5
7	被害者支援の充実と推進	6 5
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	6 6
(2)	損害賠償の請求についての援助等	6 6
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	6 7
8	調査研究の充実	6 8
(1)	交通事故の長期的予測の充実	6 9
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	6 9
9	環境に配慮した交通対策の推進	6 9
(1)	効率的な自動車の利用	6 9
(2)	「セーフティ・エコドライブ運動」の展開	6 9
10	京都市自転車安心安全条例の推進	7 0
(1)	自転車の安全な利用に関する啓発	7 0
(2)	自転車の点検整備の促進	7 1
(3)	自転車賠償責任保険等の加入の義務化	7 1
(4)	自転車交通安全教育の推進	7 1
(5)	自転車利用者に対する指導取締りの推進	7 1
(6)	自転車利用環境の総合的整備	7 2

第3節 踏切道における交通の安全対策

1	踏切道の立体交差化及び構造の改良促進	7 4
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	7 4
3	踏切道の統廃合の促進	7 5
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	7 5

第4節 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進

1	公共交通の再編強化	7 6
2	歩行者優先のまちづくり	7 6

(1)	歩行空間の創出	7 6
(2)	自動車利用の抑制策等の推進	7 6
(3)	未来の公共交通の整備	7 7
3	歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換	7 7
(1)	「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	7 7
(2)	「スローライフ京都」大作戦（プロジェクト）の推進	7 7

第1章 計画の基本的考え方

1 交通事故のない社会を目指して

京都市では、クルマを重視したまちと暮らしを、京都にふさわしい「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに力強く転換していくこととしている。

そして、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである安心で安全に暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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、交通安全の確保は、安心で安全な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

京都市では、「京都市交通安全基本条例」（平成25年7月施行）に掲げる「人命の尊重を根本とし、本市の特性を踏まえる」、「本市及び市民等がそれぞれの責務を自主的かつ積極的に遂行する」、「「歩くまち・京都」憲章に基づき、歩行者、自転車利用者及び公共交通を優先するまちづくりを実現させる」という基本理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指し、また、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶を図るものとする。

2 人優先の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、中でも高齢者、子ども、障害者等に対して、配慮や思いやりの気持ちを持ち、安全を一層確保することが必要となる。このように「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくことが重要である。

3 先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところであるが、今後、すべての分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術の積極的活用や情報の普及活動を推進する。

4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、交通安全に関する効果評価・予測等を充実させ、その成果も踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを市民の理解と協力の

下、強力に推進することとしている。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図る。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安心して安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての市民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発により、車両等の構造、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に必要な措置を講じ、さらに、車両の安全性等が確保できる体制をなお一層充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

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

特に、道路交通においては、通学路、生活道路（車道幅員 5.5 m 未満の道路）、市街地の幹線道路（一般国道や主要地方道等）等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全施策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

5 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、安心して安全な交通社会を構築していくためには、情報の活用が重要である。

特に、情報通信技術（ICT）の活用は、人の認知や判断等の能力や活動

を補い、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それらによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム^{※1}（ITS）の取組等を積極的に進める。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎となる交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図る。

※1 Intelligent Transport Systems

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワーク化することにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

6 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図るとともに、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）も対象とし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いても一層の被害者支援の充実を図る。

7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に施策を推進することはもとより、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、京都市が行う交通の安全に関する施策の計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

8 効果的・効率的な対策の実施

地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策相互を有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取組を行う。

9 公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、

その実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価^{※1}を充実・強化する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

※1 国土交通省が行う運輸事業者の安全管理体制の構築・改善状況に関する評価

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

全国の道路交通事故の長期的な推移をみると、昭和20年代後半から昭和40年代半ばごろまで道路交通事故の死傷者数が著しく増大しており、例えば昭和31年の交通事故による死傷者数は、約109,000人であったものが昭和45年では約998,000人と9倍超の伸びを示している。

これは、モータリゼーションの急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、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や交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であった。

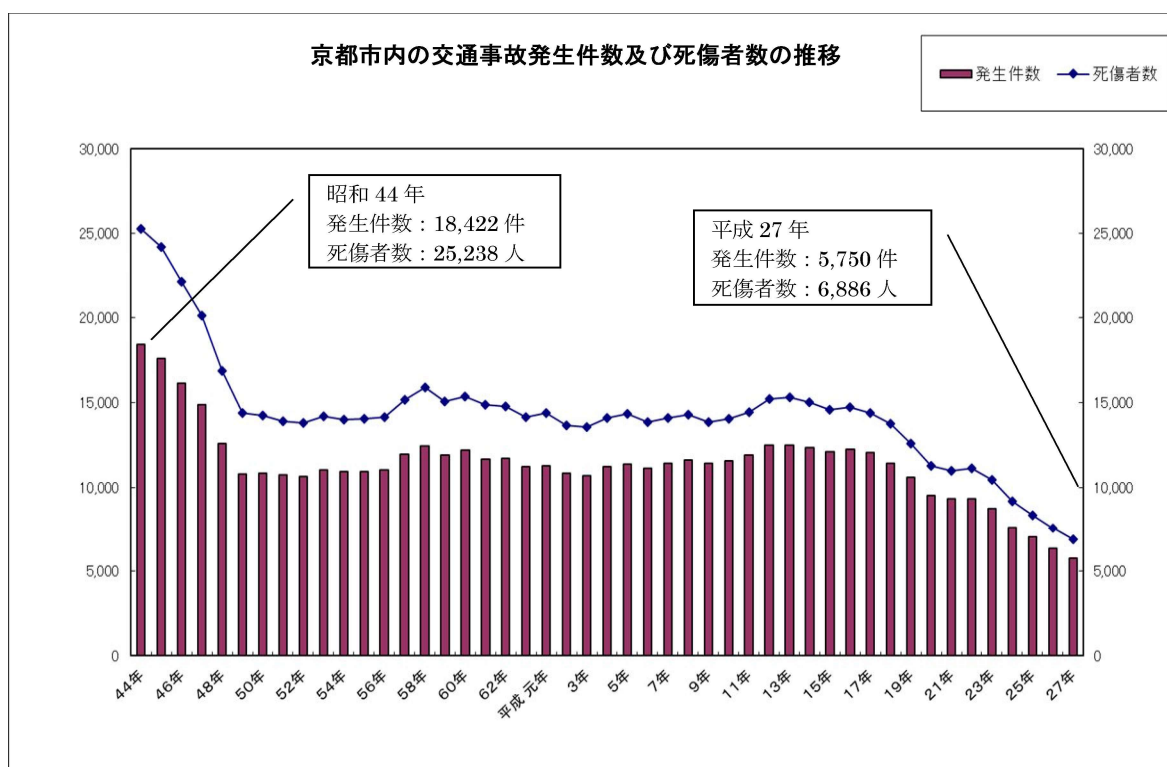
そのため、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、第1次交通安全基本計画（昭和46年度から昭和50年度）が策定されるなど、国を挙げて総合的な交通安全対策が進められた。

本市においても、昭和46年度に第1次京都市交通安全計画を策定して以来、これまでに9次にわたる計画を策定し、道路交通環境の整備をはじめとして、その時代に応じた交通安全対策に積極的に取り組んできた。

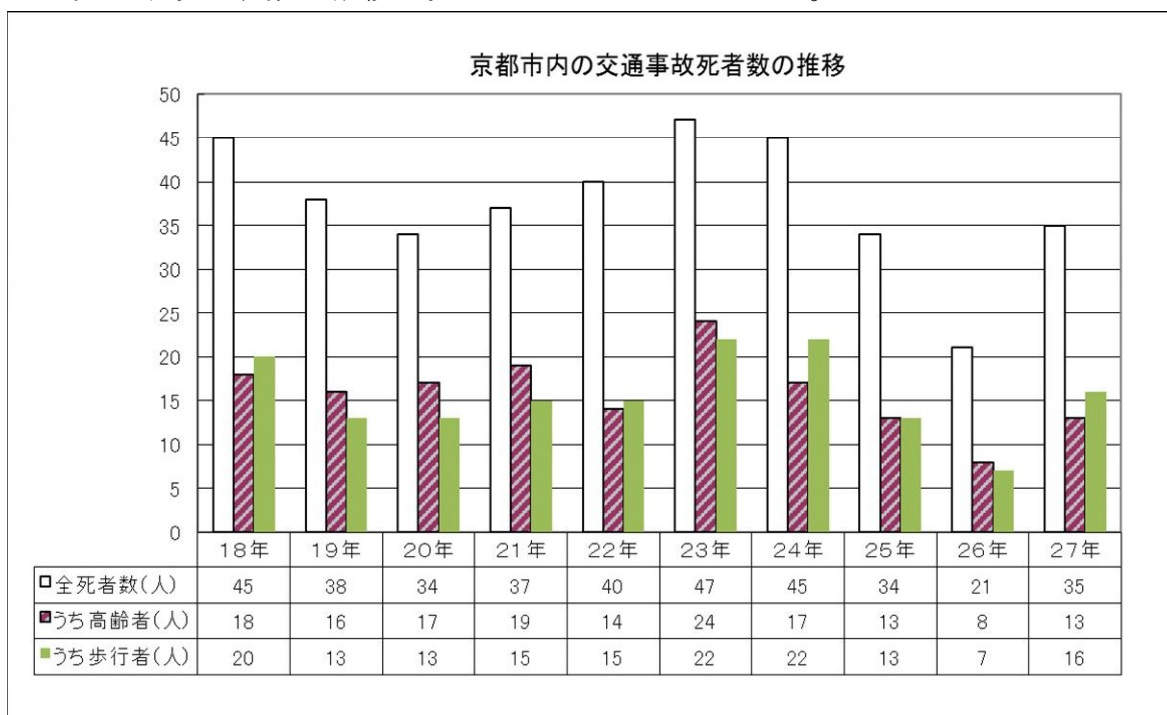
その結果、昭和44年には交通事故発生件数が18,422件、死傷者数が25,238人と過去最悪であったのが、昭和52年には事故発生件数が10,650件、死傷者数が13,803人と5割近く減少させることができた。

しかし、昭和53年から再び増加に転じ、平成13年に発生件数が12,504件、死傷者数が15,315人と2度目のピークを迎えた。

平成14年以降は、発生件数及び死傷者数ともに減少傾向にあり、平成27年の事故発生件数は5,750件、死傷者数は6,886人となったが、市民約214人当たりにつき1人が交通事故により死傷しているという厳しい状況にある。



また、最近 10 年間（平成 18 年から平成 27 年）の京都市域における交通事故死者数の推移は次のグラフのとおりである。



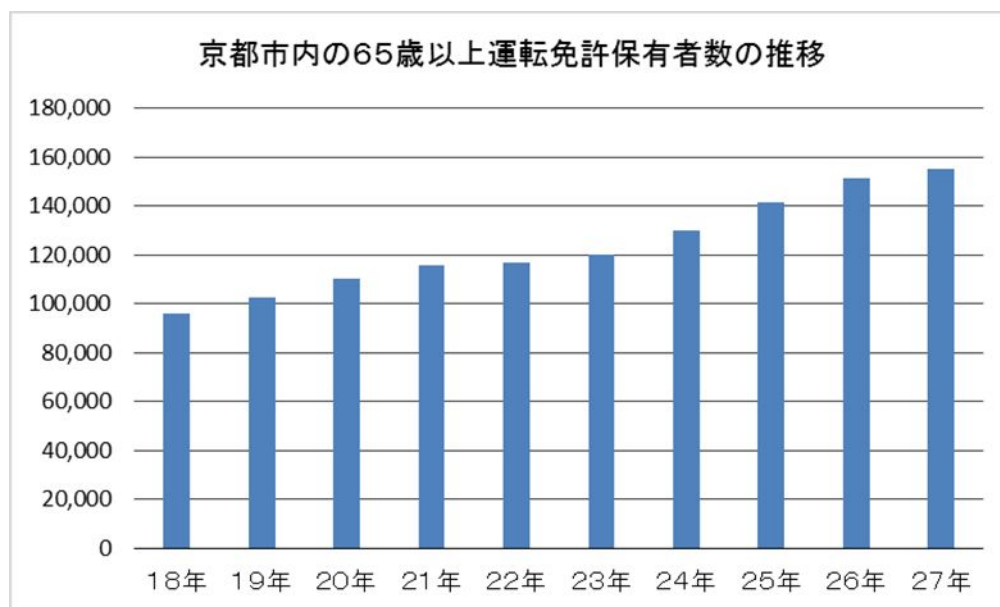
第9次計画において定めた目標のうち、「年間の交通事故死傷者数を平成27年までに8,400人以下」は平成25年から3年連続で達成できたが、「年間の24時間交通事故死者数を25人以下」については、平成26年に1度達成（21人）したものの、最終年次の平成27年は35人となり、達成できなかった。高齢者人口の増加等に伴い、交通事故死者数の減少幅も縮小傾向にあることを考慮すると、今後とも効果的な交通安全対策を推進していかなければならない。

また、交通事故発生状況の特徴は次のとおりである。

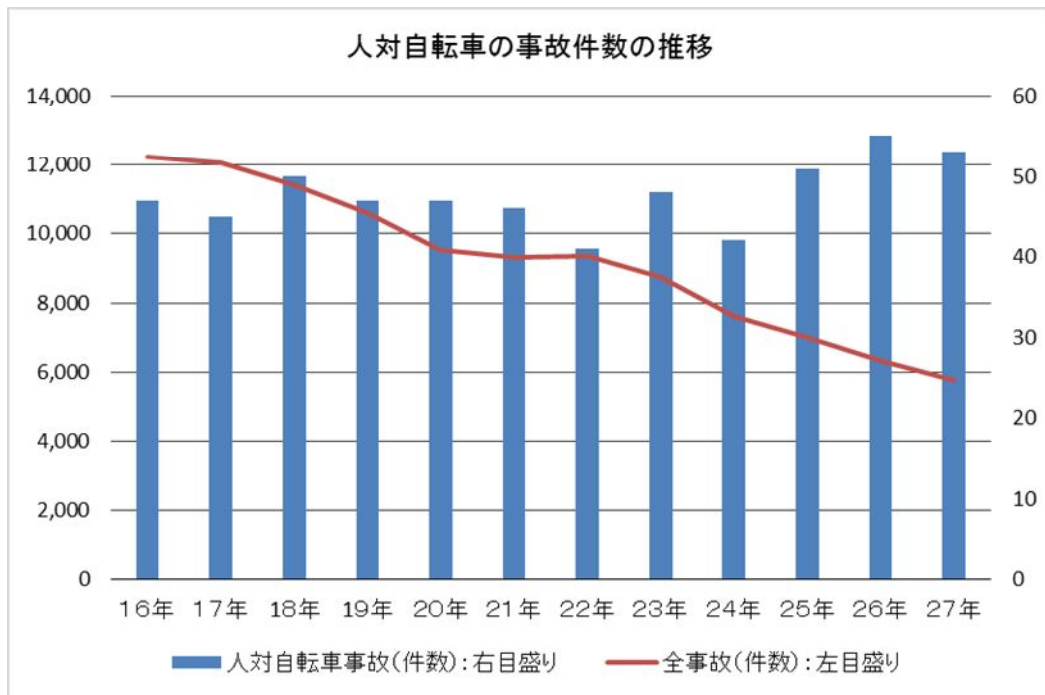
- ① 交通事故発生件数及び死傷者数は、減少傾向にあり、ピーク時の昭和44年と比べると3割程度にまで大きく減少し、直近の10年間でも半減している。
- ② 交通事故死者数に占める歩行者の割合は高く、平成27年にはその半数以上が65歳以上の高齢者であった。

また、車両乗用中の交通事故死傷者数は、直近の10年間で5割以上減少しているものの、65歳以上の高齢者の減少率は3割弱にとどまっている。

これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加するとともに、高齢ドライバーの増加など高齢者の交通行動の機会が増大していることによるものと考えられる。



- ③ また、自転車の事故発生件数は減少傾向にあるが、歩行者対自転車の事故発生件数は増加傾向にあり、自転車利用者のルール・マナーの遵守と歩行者と自転車利用者が共に安心・安全に通行できる環境の整備が求められている。



(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、高齢化の進行により、高齢化率が平成27年には26.7%まで上昇し、今後も高齢者人口の増加が見込まれるとともに、自転車利用者の増加が予想されるため、高齢者の事故や自転車乗用中の事故の割合がますます増加するおそれがある。

2 本計画における目標

中央交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（平成28年度～平成32年度）では、「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数2,500人以下、交通事故死傷者数50万人以下」とする目標が設定されている。

京都市交通安全対策会議では、上記目標の削減率を参考とし、平成27年の市内の交通事故死者数35人、死傷者数6,886人を基準として、以下の目標を設定する。

- ① 「平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を20人以下」とする。
- ② 「平成32年までに年間の交通事故死傷者数を5,200人以下」とする。

この目標を達成するため、京都市、国の関係機関、京都府、京都府警察、関係機関・団体は、市民の理解と協力の下、第3章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

3 今後の道路交通安全対策を考える視点

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少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対策には一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、平成24年4月に東山区祇園で19人が死傷した悲惨な事故が発生したほか、事故による致死率が高い高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、平成27年には4年ぶりに増加に転じた。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が高くなっているとともに、自動車運転中や歩行中、自転車乗車中のスマートフォン等の操作による危険性も指摘されている。

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、道路情勢の変化等に対応し、京都市の道路交通環境や観光シーズンの交通需要増等を踏まえ、交通事故に関する情報の収集、分析を高度化し、より効果的な対策へと改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

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、次期の対策に反映させることが必要である。

本計画においては、「道路交通の安全対策」として、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、⑨環境に配慮した交通対策の推進、⑩京都市自転車安心安全条例の推進や、「踏切道における交通の安全対策」といった交通安全対策を実施するとともに、『歩くまち・京都』総合交通戦略の推進』に取り組むこととし、次のような視点を重視して今後の対策の推進を図っていくものとする。

ア 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、今後も一層の高齢化の進行が予想されること等から、高齢者が安心して外出したり安全に移動したりできる交通社会の形成が必要である。

このため、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの交通行動に応じた対策を構築すべきである。

特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した諸対策を

実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い実態を踏まえ、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させること等総合的な交通対策を推進することが重要である。

後者については、引き続き、高齢運転者が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強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が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ことも重要である。

また、安心して子どもを産み育てることができる社会の実現に向け、子どもを交通事故から守る交通環境の更なる整備が求められる。就学年齢の児童の安全確保に向け、今後も通学路における安全な歩行空間の確保に向けた交通安全対策を関係機関連携のもと、継続的、積極的に推進することが必要である。

さらに、学校教育の中で、子ども自らが「危険回避行動」を取ることができる能力を身に付けられるよう、発達段階に応じた交通安全教育を推進することも重要である。

イ 歩行者及び自転車の安全確保

京都市域では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が5割近くを占めており、特に、高齢者がその半数以上を占めている。

安心で安全な社会の実現を図るためには、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より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となりやすい一方で、歩行者等に衝突した場合には加害者となりやすいため、それぞれの対策を講じる必要がある。近距離の移動に適した自転車は、環境に優しく健康的で便利な乗り物として京都市内においても利用者が増える中、全交通事故に占める自転車事故の割合は4分の1に迫り、増加傾向にあることから、「京都市自転車安心安全条例」や「京都・新自転車計画」等を効果的に運用し、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を

図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進めるなど、自転車事故抑止に向けて取り組んでいくこととする。また、自転車利用者は、交通ルールに関する理解が不十分なことによる違反行為が多いことから、交通安全教育の充実を図る必要がある。

ウ 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用され、特に、高齢者の歩行中の死亡事故が多い生活圏での道路において、地域における道路交通事情等を十分に踏まえつつ、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通過交通として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の育成も重要な課題となることから、各関係機関との連携を図りつつ人材育成への環境作りにも取り組む必要がある。

エ 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進

京都市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を目指し、平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定した。

戦略では、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していくことで、京都議定書誕生の地である京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指している。

このため、持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成に向け、世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力に溢れるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現する。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

ア 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策により、交通事故の総量を減少させることができたが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、近年、相対的にその割合が高くなっていることから、これまでの対策では抑止が困難であった交通事故については、発生地域、場所、形態等の情報に基づき多角的に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施し、

交通事故減少の定着化を図っていく。

イ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた対策を実施していくため、新聞やインターネット等の各種広報媒体を通じて、交通事故の実態をタイムリーかつ正確に周知することにより、これまで以上に地域住民の交通安全対策に関する意識をより一層高めるとともに、地域における安全・安心な交通社会の形成は、自らの問題として積極的な参加を求めるなど、地域住民の安全意識の醸成を図る必要がある。

このため、交通事故多発警報制度の効果的な周知等に努め、地域住民が行政、関係団体等との連携を強化し、交通安全の一翼を担う存在となるよう協働した活動を推進する。

ウ 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の変化に伴う交通事故防止対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、新たな技術の活用を促進する。

第3章 講じようとする施策

第1節 京都市域において重点的に取り組むべき施策

平成25年7月に制定した京都市交通安全基本条例第2条において、交通安全の確保は、「本市の地域特性を踏まえたものであること」が基本理念として掲げられていることから、京都市の地域特性である「狭あいな道路が多い」、「自転車の利用が多い」、「観光旅行者が多い」、「高齢化が進展している」、「地域力が高い」、「「歩くまち・京都」憲章が制定されている」などを踏まえて、重点的に取り組むべき施策を掲げ、特に進捗を図ることとする。

【重点施策1】異種交通の分離対策

市内都心部の交通量の多い細街路や通過交通の多い生活道路、観光地の道路等においては、歩行者、自転車、自動車等の異種交通が交錯し、事故が発生する危険性が高いことから、それらを分離する対策を講じる必要がある。そのため、歩道の整備や拡幅、交差点の改良、歩車分離式信号の設置、通過交通の抑制策等を実施する。特に、歩道の整備や拡幅が難しい細街路や通学路では、車両の速度規制や車両走行スペースの狭さくによる歩行環境の改善等の対策を促進する。また、自転車については、車道の左側走行の徹底を図り、歩行者との接触事故を防止する。

＜施策の方向性＞

- ・生活道路における通過交通の排除や車両速度の抑制等の面的かつ総合的な交通事故防止対策の実施(時速30km以下の区域規制「ゾーン30」の整備等)
- ・細街路等における歩道空間や自転車通行位置の明示による歩行空間の確保
- ・少子高齢社会の進展を踏まえた歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保(重点整備地区等における道路のバリアフリー化事業の実施、「京都市通学路交通安全プログラム」に基づく対策の実施等)
- ・事故が多発しているなど問題が生じている箇所における道路の改良、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の実施
- ・自転車の車道左側走行を徹底するための自転車走行環境の整備
- ・パークアンドライドの充実による車両の流入抑制策及び効率的な物流・輸送体系の確立や不要不急の車利用の抑制などによる車両の総量抑制策の実施
- ・悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の重点取締り

【重点施策2】人によるエラーの低減

安全不確認など安全運転義務違反による交通事故の減少幅が、他の違反と比較して緩やかであり、また件数も多いことから、より一層の交通事故の削減のためには、運転者の不注意や操作ミスに対する対策が必要である。そのため、新技術

の活用による安全運転支援や運転者への効果的な再教育、高齢運転者を対象とした講習の充実や適性検査の実施、運転免許の自主返納支援を推進するとともに、運転免許を持たない層なども含め、誰もが交通ルールを「見てわかる」道路交通環境を整備する。

＜施策の方向性＞

- ・ 高齢運転者の増加等に対応した信号灯器のLED化、道路標識や表示の高輝度化・大型化等の推進
- ・ 情報通信技術を活用して運転者に道路交通情報の提供等を行う安全運転支援システムの導入・整備の検討
- ・ 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の実施（特に高齢者や自転車の事故防止のための教育・啓発の充実）
- ・ 運転者に対する再教育等の充実（運転機会が増加するライフステージを捉えた安全運転啓発の実施等）
- ・ 高齢運転者に対する認知機能検査・臨時認知機能検査の実施とそれに基づくきめ細かな講習や運転免許の取消等の実施
- ・ 運転に不安を有する高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくりの推進（高齢者運転免許自主返納支援事業の実施等）
- ・ 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よる運送事業の事故防止の取組推進
- ・ 自動車の安全に関する先進技術の市民の理解促進によるより安全な自動車の普及拡大

【重点施策 3】地域力を活かした交通安全対策

高齢者や子どもは、自宅近くや通学路で交通事故に遭う場合が多いことから、地域の交通ボランティア、PTA、民生・児童委員等地域住民と警察等の関係機関が一体となって、高齢者や子どもの見守りや啓発活動、危険箇所の把握、地域内の車両の速度規制や駐車対策等のゾーン対策、交通安全教育などに取り組む。

また、地域特性に応じた対策を実施するため、交通事故情報をよりきめ細かくタイムリーに周知し、地域住民の交通安全意識をより一層高め、交通安全活動への参加を促進する。

＜施策の方向性＞

- ・ 見守り活動等を通じた地域ぐるみの高齢者、子どもの安全確保
- ・ 高齢者を対象とした家庭訪問による指導や高齢者と日常的に接する機会を利用した交通安全教育の実施
- ・ 各学区交通安全推進会等の地域の交通ボランティアと区役所・支所、警察署等の関係機関・団体の連携による交通安全運動等の実施
- ・ 地域の事故実態や住民のニーズ等を踏まえた地域に密着した交通安全活動の実施

- ・ 交通事故情報等の市民への積極的な提供と危険箇所や危険運転に関する情報の収集及び提供による市民の交通安全意識の高揚

【重点施策４】「歩くまち・京都」の推進

人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向け、公共交通の利便性を向上させ、移動における自動車の割合を減らす取組を推進し、安全で快適な歩行空間を創出する。特に、自動車利用の効率化やパークアンドライドの充実を図るとともに、一人一人の意識に直接働き掛け、自発的な交通行動の転換を促すモビリティ・マネジメントを推進する。

＜施策の方向性＞

- ・ 公共交通の乗継利便性や快適性の向上、公共交通を核としたまちづくりの推進
- ・ 駅等やその周辺の道路のバリアフリー化による安全で快適な歩行空間ネットワークの形成
- ・ 「歩いて楽しいまちなかゾーン」の拡大整備など都心の細街路における歩行空間の確保
- ・ パークアンドライドの充実による車両の流入抑制策及び効率的な物流・輸送体系の確立や不要不急の車利用の抑制などによる車両の総量抑制策の実施＜再掲＞
- ・ 地域等と連携して公共交通機関の利用を促し、クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換を図るモビリティ・マネジメントの推進

第2節 道路交通の安全対策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも京都市、近畿地方整備局、京都府、京都府警察、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社等関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されているものの、更なる事故防止を図るため、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくこととする。

(1) 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備

交通安全対策は、これまで一定の成果を上げてきたが、交通事故死者数に占める歩行者の割合は5割近くに達しており、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえない。また、生活道路への通過交通の流入等の問題も残されている。

このため、「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、歩道空間や自転車通行位置の明示、効果的な交通規制の実施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、地域のニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、京都府、京都市、京都府警察、関係機関・団体、地域住民等が参画したワークショップなどを通じ、連携して徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、京都府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、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、生活道路への通過車両抑制に向けた外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良や住宅地域への侵入部におけるハンプ※¹・狭さく※²の設置等を実施する。また、歩道整備が困難な都心の細街路においては、車両走行スペースの狭さくによる歩行環境の改善、自転車走行位置の明示等を実施する。

さらに、E T C 2.0^{※3}などのビッグデータ^{※4}の活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

京都府公安委員会、京都府警察においては、道路管理者と連携し、交通規制、交通管制及び交通指導取締りを効果的に実施する。

具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどのほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策、外周幹線道路での信号機の改良、光ビーコン^{※5}・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」^{※6}（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^{※7}を構成する道路を中心として、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器^{※8}、歩車分離式信号機^{※9}等の整備を推進する。

※1 道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

※2 車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより車のスピードを抑制しようとするもの

※3 E T C（料金収受）や渋滞回避、安全運転支援等の情報提供サービスに加え、I T S スポット（次世代路車協調システムのための通信手段として道路に設置）を通して収集される経路情報を活用した新たなサービスを提供するシステム

※4 I C T（情報通信技術）の進展により、生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータのこと。交通関係においては、GPSによる移動軌跡データ、交通I Cカード・E T C等による料金支払等のデータを活用することで、E T C 2.0サービスや交通安全分析に役立てることができる。

※5 通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間の情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

※6 高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の一体的な整備を推進するための措置等を定めた法律

※7 高齢者、障害者等が日常生活または社会生活のため通常徒歩で利用する生活関連施設相互間を結ぶ経路

※8 信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する歩行者用灯器

※9 歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する信号機

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における子どもの安全を確保するため、平成27年7月に策定した「京都市通学路交通安全プログラム」をもとに、教育委員会、学校、京都府警察、道路管理者、地域、各区役所・支所等が連携し、課題の共有や合同点検の実施による対策方法の検討を継続的にを行い、より良好な歩行空間の実現に向けた対策を推進する。

具体的には、路側帯の設置、カラー舗装、防護柵の設置、ハンプの設置、押ボタン式信号機の設置、啓発電柱幕の設置等ハード面の対策のほか、学校における交通安全教育の推進や交通ボランティアによる見守り活動等のソフト面の対策も併せて実施する。

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全ての人が安心して安全に参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとともに、乱横断防止のための柵等を設置する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、視覚障害者誘導用道路横断帯（エスコートゾーン）、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。

併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者・障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う「歩行者等支援情報通信システム」（PICS：Pedestrian Information and Communication Systems）の整備

を推進し、高齢者・障害者等の安全な移動を支援する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

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

(ウ) 冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設等の整備を推進する。

＜具体的な取組例＞

- ・土木事務所・警察署道路交通連絡会議及び通学路交通安全推進部会の開催
- ・「バリアフリー移動等円滑化基本構想」の策定・推進

(2) 高速道路等^{※1}の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高速道路等から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高速道路等の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車を中心とした道路交通を形成する。

※1 高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路であり、自動車の高速交通を図るために全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路と、地域相互の交流促進や空港・港湾への連絡等を強化する地域高規格道路

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高速道路等から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高速道路等の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）^{※1}の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果

的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作成）」を推進する。

（ア）京都市内の幹線道路における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

（イ）地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

（ウ）対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

※ 1 事故が多発する幹線道路を対象に、事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に対策をすすめていくもの（事故危険区間重点解消作戦）

イ 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所として指定されている事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用による潜在的な危険区間等において、京都府公安委員会と道路管理者等が連携して、交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速道路等については、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とともに、既供用の高速道路等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制を実施する。

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、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、道路環境、交通規制等の見直しを検討し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 高速道路等から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や車道左側の自転車走行環境等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。
- (イ) 幹線道路等の整備により渋滞の緩和を図り、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 道路機能の分化により生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備により、居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等における通過交通の抑制を図る。
- (オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策^{※1}を推進し、鉄道駅等の交通結節点の機能充実を図る。

※1 良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策

カ 高速道路等における事故防止対策の推進

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

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、簡易型の分離構造を実施するとともに、道路構造上、往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーンの設置等簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等分離対策の強化を図る。

また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対

策を推進する。

- (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良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去、休憩施設への適切な誘導などの適宜適切な交通情報の提供による渋滞対策を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）※¹及びETC 2.0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、情報通信技術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。

※¹ Vehicle Information and Communication Systems

光ビーコン等を用いて渋滞、事故、規制等の道路交通情報を車載のナビゲーション装置に直接リアルタイムに提供し、運転者に適正なルート選択を促すシステム

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯の設置、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化※¹や立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (オ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区周辺の幹線道路等の整備を体系的に推進する。

※¹ 横断歩道の交差点中央側への移設や交差点四隅の鋭角化

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に応じて、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機の設置を検討するとともに、既存の信号機につい

ては、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、系統化、右折感応化等の高度化を推進する。

- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）※¹の整備を推進する。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※²の整備を推進する。

※1 路線の位置の表示を行い、路線上の地点の把握を正確にすることを目的として設置されたもの

※2 見通しの悪いカーブ区間において、ドライバーに自車線前方の低速・停止車や、対向車の存在を道路情報板を用いて事前に知らせる装置

ケ 道路施設の効率的かつ効果的な維持修繕等

国の「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、定期的な点検・診断結果に基づく計画的な維持管理等を推進し、道路施設の性能と安全性を確保する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、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。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

京都府公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」※¹において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

※1 インフラの老朽化対策のため、関係府省庁が情報交換及び意見交換を行い、連携を図るとともに必要な施策を検討・推進するため、平成 25 年 10 月に設置された連絡会議

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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

図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故防止対策を実施する。その際、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、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化等を推進することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ I T S^{※1}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通システム（UTMS）^{※2}を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充により、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。

※1 Intelligent Transport Systems：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とをネットワーク化することにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

※2 Universal Traffic Management System：光ビーコンを用いた個々の車両との双方向通信により、運転者に対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、交通の流れの積極的な管理によって、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

京都府警察と道路管理者が参画している「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や学識経験者で構成する「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、対策の立案、調査、企画、評価、

進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を目指し、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動できるまちづくりを実現するため、道路事業の施策として歩道の拡幅整備、段差や傾斜・勾配を解消した歩行空間のバリアフリー化及び自動車の走行を制限する歩車共存道路等を整備し、すべての人々が安全で快適に歩けるバリアフリー構造の歩行空間ネットワーク化を連続的に実施する。

＜具体的な取組例＞

- ・バリアフリー重点整備地区及び新重点整備地区における道路のバリアフリー化事業の実施
- ・駅等のバリアフリー化の推進

(6) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、国の方針を踏まえて、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るなど、効率的な無電柱化を推進する。

＜具体的な取組例＞

- ・第6期無電柱化計画に基づく無電柱化事業の推進（小川通、先斗町通）

(7) 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、交通流・量の状況等地域の実態等に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等について、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見直し、交通事故発生状況等を勘案しつつ、一般道路における規制速度の引き上げ、生活道路における速度抑制、きめ細かな駐車規制、歩行者の待ち時間の長い信号の改善など効果的な交通規制を推進する。

また、京都府公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

（ア）自転車は車道の左側走行が原則であり、その徹底のため道路の左側に

自転車の走行を促す路面表示を設置することで、自転車の走行環境を重点地区(都心部地区、西院地区、らくなん進都地区)から順次整備する。また、自転車利用者が安全で心地よく走行できる環境を整備するために、人の集う場所を中心とした幹線道路だけでなく、京都の特性である細街路も含めた面的なネットワーク整備を図る。

各地域において、道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 28 年 7 月、国土交通省、警察庁)及び「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」(平成 28 年 10 月、京都市)の周知を図る。

(イ) 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。併せて、自転車専用通行帯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。

(ウ) 自転車等の駐車対策については、駐車需要や地域特性を踏まえたうえで、行政と鉄道・バス事業者、民間事業者等が、積極的に連携・協力し、自転車等駐車場の整備を進めるとともに、周辺エリアの通行環境の整備を進める。

また、平成21年度から運用を開始した民間自転車等駐車場整備助成金の活用を促し、更なる駐輪スペースの確保に努める。

(エ) 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、京都市、京都府、道路管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の警告・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における生活関連経路と構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

また、放置自転車等の撤去については、国や京都府とも連携を図り、国・京都府の管理地における京都市による一元撤去を行い、休日における撤去についても、実施する。

イ 交通安全施設等整備事業の推進

「あんしん歩行エリア」として指定されたエリアについて、信号機や高輝度道路標識等交通安全施設の整備、交通規制の実施・見直しを図るとともに、自転車利用者等の安全のための交差点改良を行うなど、自転車利用者等の交通事故防止を図る。

ウ 地域と連携した効果的な取組の実施

「あんしん歩行エリア」や新たに自転車走行環境を整備する地域を中心に、集中的に、自治会や商店街、事業所、学生等地域との連携によるワークショップの開催や、地域と連携したルール・マナーの啓発により、市民の自転車安全利用に対する意識向上を図る。

また、京都府と連携しつつ、交通安全教育の推進や出会い頭事故防止に向けた啓発看板の設置など、様々な面から安全対策を実施し、地域内における大幅な自転車事故の減少を目指す。

(9) 高度道路交通システムの活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン等のインフラの整備を推進する。

イ 新交通管理システムの推進

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

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム(DSSS)^{※1}の導入・整備を推進する。

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

的とした信号情報活用支援システム（T S P S）※²の整備を推進する。

※1 Driving Safety Support Systems：運転者からは見えにくい場所の交通状況を路側センサーにより把握し、車載器により運転者に通知して協見運転などうっかり見落としによる交通事故を防止するシステム

※2 Traffic Signal Prediction Systems：信号灯色情報に基づいて、信号通過支援や赤信号減速支援など走行支援情報を提供し、安全運転とエコドライブを促すシステム

エ 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 I T S 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。

(10) 交通需要マネジメントの推進

観光地や都心の交通渋滞を解消するとともに、市民や観光客による公共交通の利用増がさらなる利便性の向上を実現する好循環をつくり出すことで、過度なクルマ中心社会からの脱却を図る。

ア 公共交通機関の利用の促進

京都駅八条口駅前広場整備事業、阪急電鉄及び京福電気鉄道の西院駅の再整備、 I C カードの普及拡大など、旅客施設のバリアフリー化の推進や公共交通の乗継利便性向上を図る。

さらに、市民や観光客、企業等を対象として、歩いて楽しい暮らしを大切にする動機付けのための情報と、公共交通を利用する際に必要となる情報を、利用者の視点に立って的確に提供するとともに、ライフスタイルの転換をひとりひとりに促すため、自らの行動を振り返り、行動をどのように変えるか考えるきっかけとなるコミュニケーション施策（モビリティ・マネジメント(MM)）を実施することにより、市民と一体となって過度な自動車利用の抑制と公共交通利用の促進を図る。

イ 自動車利用の効率化

不要不急の車利用の抑制や、自動車相乗りの促進等に取り組むほか、京都市地球温暖化対策条例に基づく「事業者排出量削減計画書制度」等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

ウ 自動車流入の抑制

通年型パークアンドライドの更なる充実、観光シーズン等の道路の混雑の激しい地域における誘導看板の設置、ガードマンの配置等を検討し、自動車流入抑制策を推進する。

＜具体的な取組例＞

- ・ 京都駅八条口駅前広場の整備
- ・ 西院駅の再整備
- ・ I C カード普及促進策の実施
- ・ モビリティ・マネジメントの推進
- ・ 通年型パークアンドライドの充実

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安心して安全な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、災害時における人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。

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、老朽化した信号柱や大型標識柱をはじめ、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の更新・整備を行うとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（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。併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

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、緊急輸送道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、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、情報通信技術（ICT）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細やかな駐車規制の推進

道路環境、交通実態、駐車需要、地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、より良好な駐車秩序を確立するため、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、個々の時間や場所、地域の交通実態等に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向し、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン^{※1}によるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

※1 放置車両確認事務の民間委託を行う警察署については、違反実態等に即した公平かつメリハリを付けた取締りを推進するため、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたもの

(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、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場施策の推進

平成22年1月に策定した「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念に基づき、脱「クルマ中心」社会の実現に向け、これまでの自動車駐車需要に供給を合わせていた駐車施設に係る計画を、自動車利用抑制の観点から見直し、平成22年6月に「京都市駐車施設に関する基本計画」及び「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」を改定した。

この両計画の改定を受け、観光バス等駐車需要に応じた駐車施設の適切な配置を図るとともに、歩くことを中心としたまちと暮らしの実現を目的として、建築物の用途区分の細分化、駐車場整備地区における隔地制度の緩和及び公共交通利用促進策に対する付置義務台数の引き下げ等の施策を盛り込み、京都市駐車場条例を改正した。「歩くまち・京都」の実現を図るため、今後、両計画に掲げる駐車場施策を推進する。

エ 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・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、交通ボランティアの積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

自治会，地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善，道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をさせない環境づくりの促進，路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペースの整備，違法駐車取締り，積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

カ 違法駐車等防止条例による対策の強化

都市機能（道路交通の円滑化，公共交通機関の輸送力の向上，商業活動の活性化等）の維持と市民の安全で快適な生活環境の保全に資することを目的として，「京都市違法駐車等防止条例」に基づき，都心部を中心に，違法駐車等防止指導員により違法駐車等の解消のための指導・啓発活動を行うとともに，京都府警察等の関係行政機関及び業界団体と連携し，「中心市街地重点路線等クリア作戦」を毎月１回程度実施するなど，より効果的な指導・啓発活動を展開する。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには，運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり，高度化，多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し，適時・適切な情報を提供するため，情報通信技術（ＩＣＴ）等を活用して，道路交通情報の充実を図る。

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，光ビーコン，交通監視カメラ，車両感知器，交通情報板，道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制，不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和３５年法律第１０５号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成１４年国家公安委員会告示第１２号）に基づき，事業者に対する指導・監督を行い，交通情報提供事業の適正化を図ること等により，京都府警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

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

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した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。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握と継続的かつ連続した指導を行う。さらに、道路の意義と重要性に対する関心を高めるために、8月を「道路ふれあい月間」と位置付けて道路の正しい利用について広く啓発する。

(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。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等を整備する。

イ 休憩施設等の整備の推進

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

ウ 子どもの遊び場等の確保

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

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限

を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する異変を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域以外についても、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として除雪優先区間の設定や早目の通行止めによる適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

＜具体的な取組例＞

- ・道路ふれあい月間の取組（道路管理者、警察、消防の３者による合同パトロールにおける道路上への不法な看板、商品の突出しの指導等の啓発）
- ・道路占用工事と道路工事による道路交通の障害、不経済な道路の掘り返し及び公衆災害を防止することを目的とした関係企業者・機関による道路工事調整会の開催による工程の調整等の実施

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、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、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの理解を徹底させるよう、学校、京都府警察、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業など関係機関・団体や自転車安全利用推進員等の交通ボランティアの協力も得ながら、各年齢層の発達段階や利用実態に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。

特に、中学生以上に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえた内容とし、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。その際には、「京都市自転車安心安全条例」及び「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき、京都市、京都府、京都府警察、

学校、関係機関・団体と連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努めるとともに、交通安全計画等の周知に努め、自転車を安全に利用する気運の高揚を図る。

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、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。特に若者を中心とする層に対しては、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高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、京都市、国の地方機関、京都府、京都府警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、情報を共有し、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

特に、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価を行い、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

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

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保

育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

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

さらに、「京都市自転車安心安全条例」及び「京都・新自転車計画」に基づき、幼稚園等に通園している幼児の保護者向けに「パパママ自転車教室」を開催し、子どもを乗せた自転車での事故防止の啓発を推進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じ、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と技能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、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、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通ルールの意味、必要性、歩行者としての心得、自転車等の乗り物の特性やその安全な利用等について、学校教育活動全体を通じ、機会をとらえ交通安全教育を実施する。

その指導にあたっては、安全教育副読本「安全ノート」や「自転車交通安全教育プログラム～小学校用～」などの教育教材等を活用するほか、交通安全マップの作成や自転車交通安全教室を実施する。また、指導者である教員に対して研修会を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行う。

また、見守り隊など交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、道路を通行する場合は、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、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、交通ルールとマナー、歩行者としての心得、自転車や自動車の特性、自転車の安全な利用、特に自転車事故によって生じる被害の大きさや責任等について、学校教育活動全体を通じ、機会をとらえ交通安全教育を実施

する。

その指導にあたっては、安全教育副読本「安全ノート」や「自転車交通安全教育プログラム～中学校用～」などの教育教材等を活用するほか、スケアード・ストレイト方式^{※1}による自転車教室等の参加・体験型交通安全教室を実施する。また、指導者である教員に対して研修会を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行う。

※1 スタントマンが事故を再現し、交通事故の衝撃や恐怖を実感させることにより危険を認識させる方法

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、特に自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために必要な知識と技能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社会人を育成することを目指す。

高等学校においては、交通ルールとマナー、自転車等の乗り物の安全な利用、二輪車・自動車等の特性、危険の予測と回避、事故のリスクと事故を起こしたと時にとるべき措置、事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する運転者の責任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学校教育活動全体を通じ、機会をとらえ実施する。

その指導にあたっては、「自転車交通安全教育プログラム～高等学校用～」などの教育教材等を活用するほか、関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、座学での自転車交通安全教室や、スケアード・ストレイト方式による自転車教室等参加・体験・実践型の自転車交通安全教室を実施する。

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、運転免許取得時及び運転免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、子どもの交通安全行動の模範となるよう、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。

運転免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交

通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、京都府公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者※¹、運行管理者※²等が行う交通安全教育を中心として行う。

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、指導方法等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。

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

また、自動車を運転する機会が増えたり、新たに運転する機会ができたりする就職や子どもの誕生などの段階をとらえ、新規就職者やプレママ・パパ等向けの自動車の安全運転に関する啓発を推進する。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故、利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、学生向け情報誌等を活用するなど、交通安全教育の充実や交通ルール・マナーの向上を図る。

自転車の安全利用に関しては、一般社団法人京都府指定自動車教習所協会と連携し、京都市内の各自動車教習所を活用して、一般向け及び教習生向けの自転車安全利用講習を実施する。

※1 乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台と計算）以上の使用者が、自動車の安全運転に必要な業務を行わせるため、事業所ごとに選任する。

※2 事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を実施。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的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、京都市、国、京都府、京都府警察、関係機関・団体は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努め、特に、対象となる高齢者と同世代の高齢者交通安全指導者の育成を図り、より効果的な交通安全指導を目指す。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。

この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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

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

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

キ 障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、字幕入りDVDの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

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

ク 外国人や観光旅行者等に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、

母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、急増している訪日外国人をはじめ、市外から来訪する観光旅行者や通勤・通学者に対しては、交通安全周知啓発活動を実施する。とりわけ京都市内ではレンタサイクルを利用する外国人観光客が多く、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発活動が急務である。そのため、外国語版の啓発チラシやリーフレット等を配布するなど、広く訪日外国人に周知を図るとともに、外国人観光客誘致等にかかる関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

ケ 交通事犯被收容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の更なる充実に努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた非行態様別指導（交通問題指導プログラム）等の交通安全教育の充実を図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

＜具体的な取組例＞

- ・パパママ自転車教室（市立・私立の幼稚園等で開催）の実施
- ・市立小学校における自転車交通安全教室（京都府警察の協力による自転車運転免許証発行を伴う教室等）の実施
- ・市立中学校・高等学校を対象としたスクエアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室の実施
- ・自動車教習所を活用した自転車安全利用講習の開催

(2) 効果的な交通安全教育の推進

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

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

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

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

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動等の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、各区交通対策協議会等を構成する各学区交通安全推進会等や区役所・支所、警察署等の関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、様々な世代や居住形態の住民を取り込みつつ、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的、自主的な活動が展開されるよう、地域ごとの事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえ、必要とする対象への効果的な啓発につながる実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、京都市、京都府、京都府警察、関係機関・団体等は連携・協力して、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。

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

特に、比較的年齢の高い幼児のチャイルドシートの使用率が低下する傾向にあるため、その保護者に対し、取組を強化する。

また、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

エ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射

材用品等の展示会の開催等を推進する。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の事故死者数の中に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪行為である。

この悲惨な交通事故の要因となる飲酒運転の根絶を図るため、飲酒運転の危険性や違法性、飲酒事故を起こした時の社会的責任や代償の大きさ等の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動^{※1}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、「飲酒運転はしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

※1 自動車で飲食店へ行って飲酒する場合、あらかじめ仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は飲酒せずに、仲間を安全に自宅まで送り届け、飲酒運転を防止する運動

カ 危険ドラッグ対策の推進

薬物乱用防止啓発ポスター及びリーフレットに危険ドラッグに関する内容を盛り込んで、市民に配布するとともに、薬物乱用防止講習会、イベント等で使用するための啓発ビデオ、DVD、パネル等の無料貸出しを行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

キ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、電光掲示板等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、行政と民間団体等が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着

用の徹底，飲酒運転の根絶，違法駐車 の 排除等 を 図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから，家庭向け広報媒体の積極的な活用，町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め，子ども，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広報活動を援助するため，京都市及び京都府は，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，報道機関の理解と協力を求め，全市民的気運の盛り上げを図る。

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変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

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）※¹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。

※¹ 自動車免許を受けている70歳以上の人は，加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには，普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされている。

(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要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，これらの違反の防止を図る。

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を促す。

(ウ) 二輪運転者の被害軽減を図るため，プロテクターの着用について，関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど，胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 市民が，交通事故の発生状況を認識し，交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう，地理情報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に努める。

(オ) 自動車アセスメント情報※¹や，安全装置の有効性，自動車の正しい使い方，点検整備の方法に係る情報，交通事故の概況等の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。

※1 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制度

(カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

＜具体的な取組例＞

- ・各季交通安全運動の実施（４季７２日間）
- ・交通死亡事故多発警報等の発令及び発令時の体制の整備

(4) 自転車の安全利用の推進

平成２２年１２月に施行された「京都市自転車安心安全条例」及び平成２７年３月に策定した「京都・新自転車計画」に基づき、自転車の安全利用について知る・学ぶ機会を広く提供する仕組みを整えるとともに、市民がルール・マナーを守ることの意味を理解・納得できるよう、年齢等の段階に応じた啓発・教育を行い、自転車のルール・マナーの「みえる（わかる）化」を推進する。

ア 自転車の安全な利用に関する啓発

自転車が道路を通行する場合は、「歩道走行は例外（＝歩行者が優先）」、「自転車は車両の仲間（＝左側通行が原則）」といったルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

特に、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用した場合の周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車も、加害者となる側面を有しており、自転車利用者には、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

また、自転車運転者講習制度※¹を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

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とともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼稚園等で開催する保護者向けの「パパママ自転車教室」等を通じた広報・啓発により、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

また、ホームページ等各種広報媒体を活用して、自転車の安全利用の推進や自転車に係る法令の規定等の情報を提供する。

さらに、増加する外国人観光客に対しても、自転車のルール・マナーの啓発を実施する。

※１ 信号無視や一時不停止など、政令で定める 14 項目の危険行為を 3 年以内に 2 回行った自転車運転者に命じられる講習のこと。受講命令に違反した場合は、罰則（5 万円以下の罰金）の対象となる。

イ 自転車の点検整備の促進

交通安全教育、街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける意識を高める。

また、京都府自転車軽自動車商協同組合等を通じて、自転車安全整備店の拡大を促進し、自転車利用者が自転車の点検整備を受けやすい環境の形成を図る。

ウ 自転車賠償責任保険等の加入の義務化

自転車事故による被害者の救済に資するため、京都市内で自転車を利用する全ての方を対象に、京都市が推奨する自転車損害保険をはじめ、自動車保険及び一般の傷害保険並びに火災保険等に付帯される保険など自転車賠償責任保険等の加入を義務化する。

自転車賠償責任保険等の加入に当たっては、保険加入の重要性について、積極的な広報活動を展開するとともに、業務上で自転車を使用する事業者や自転車貸出業者についても保険加入を義務化する。

エ 自転車安全利用促進啓発員制度の運用

「京都市自転車安心安全条例」第 3 条第 1 号の規定による指導・啓発事業の実施及び支援を行うため、京都市では「自転車安全利用促進啓発員設置要綱」を定め、平成 23 年度以降、京都市職員を自転車安全利用促進啓発員に指名し、市民等に対して安全な自転車利用を行うよう指導及び啓発活動を実施している。

また、京都府警察等と連携し、市内の小中学校で実施される自転車交通

安全教室の事業支援などを通じ、自転車利用者のより一層の意識の向上を積極的に図っていく。

オ「京都市自転車安全利用推進企業制度」の運用

京都市では、京都府警察と共同し、平成 27 年 3 月から「京都市自転車安全利用推進企業制度」を運用しており、京都市内に所在する企業のうち、従業員に対する自転車安全教育や地域における自転車安全利用活動に貢献しようとする事業所を広く募集（公募）して、一定の参加要件を満たす事業所を京都市長名で「京都市自転車安全利用推進企業」に指定し、企業を核とした自転車安全利用の推進を図っている。

カ 京都府との連携

京都府の制度である自転車安全利用推進員やセーフティ・アドバイス制度等の活動が円滑かつ効果的に行われるよう、京都市、京都府、警察署、教育委員会、学校等の関係機関が連携しながら、より一層の自転車の安全利用の推進に努める。

＜具体的な取組例＞（再掲）

- ・ パパママ自転車教室（市立・私立の幼稚園等で開催）の実施
- ・ 市立小学校における自転車交通安全教室（京都府警察の協力による自転車運転免許証発行を伴う教室等）の実施
- ・ 市立中学校・高等学校を対象としたスクエアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室の実施
- ・ 自動車教習所を活用した自転車講習会の開催

(5) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

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

また、地域団体、自動車製造・販売団体、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地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民あがての活動の展開を図る。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(6) 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、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市民が関係機関・団体と連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進める。

＜具体的な取組例＞

・地域の交通安全ボランティア団体（各区交通対策協議会等）による交通安全活動への支援

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。

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

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、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び京都市の道路交通環境を踏まえた自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に図る。

(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、運転免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に図るとともに、運転免許取得時及び運転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、交通事故被害者遺族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

(ア) 自動車教習所における教習の充実

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

また、教習水準に関する情報を市民に提供するよう努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許（平成 29 年 3 月 12 日施行）、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

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

また、自動車を運転する機会が増えたり、新たに運転する機会ができたりする就職や子どもの誕生などの段階をとらえ、新規就職者やプレママ・パパ等向けの自動車の安全運転に関する啓発を推進する。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

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

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

地域の交通実態に応じた講習内容の充実を図るなど、より効果的な高齢者講習の実施に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に

基づくきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査，運転適正相談等の機会等を通じて，認知症の疑いがある運転者の把握に努め，臨時適性検査等の確実な実施により，安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

また，臨時適性検査等の円滑な実施のため，関係機関・団体等と連携して，同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど，体制の強化に努める。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢者に対して，加齢に伴い生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあることを認識させ，運転時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。

(エ) 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づくりとして，各警察署で自主返納手続きをされた高齢者の方を対象に支援物品を提供する等の支援を実施する。また，関係機関が連携し，運転経歴証明書^{※1}制度の周知及び運転経歴証明書の提示により，運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引支援や商品購入時の割引等の特典の充実等の施策を推進する。

※1 高齢等の理由により運転免許証を自主返納した人に対し，本人の申請により運転免許証に代わる本人確認書類として，公安委員会が交付する証明書

オ シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため，関係機関・団体と連携し，各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに，シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し，高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者，や職業運転者，青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図る。

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、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適正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。

ケ 危険な運転者の早期排除

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

＜具体的な取組例＞

・高齢者運転免許自主返納支援事業の実施

(2) 運転免許更新手続等の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、七条警察署跡地に整備した「京都駅前運転免許更新センター」の効率的かつ円滑な運用により、運転免許更新手続等における市民の利便性の向上を図る。

さらに、運転免許試験場等における高齢者、障害者、子育て中の市民等にやさしい環境づくりを進めるとともに、適切な運転適正相談を推進する。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者^{*1}（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習において、交通事故発生状況や特異傾向等の具体的な情報を提供するなど、安全運転管理者等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の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブ

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

※1 自動車の使用者が、安全運転管理者を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるときに、その台数に応じて事業所ごとに1人以上選任する。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

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

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行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付ける。

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

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法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指導を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

また、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京都運輸支局と京都労働局による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。

事業者団体等関係団体による指導として、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^{※1}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。

※1 貨物自動車運送事業法に基づき創設。地方実施機関は、（社）京都府トラック協会が近畿運輸局長から指定されている。

ウ 飲酒運転の根絶

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

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置^{※1}や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。また、自動車のICT化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術^{※2}により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

※1 衝突軽減ブレーキ、車線維持支援装置など先進技術を利用して安全運転を支援するシステムやその装置

※2 自動車に搭載するインターネット接続可能な端末を使って様々な情報を活用する自動車のIT化技術

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

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

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会^{※1}が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・再

発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を推進する。

- ※1 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、事故の背景にある組織的、構造的問題の解明や客観的な事故防止のため、平成26年6月、各分野の専門家から構成され設置された委員会

キ 運転者の体調急変に伴う事故防止策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」※¹の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

- ※1 自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会によって作成された、事業者、運行管理者、運転者が、運転者の健康管理を良好に保持し、健康起因事故防止に資することを目的としたマニュアル

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物事業者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）※¹を促進する。

- ※1 利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表するもの

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害の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、安全管理者・運行管理者・安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する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、事故発生時の応急処置、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※¹の活用を図る。

※¹ 消防庁が、危険物等に係る災害が発生した際に、災害現場で消防隊が必要とする情報を迅速かつ効果的に提供することができるよう運用するシステム

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、地震等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

さらに、気象、地震等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。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。

<具体的な取組例>

- ・街頭検査の実施（危険物の維持管理状況、危険物輸送に関する安全に必要な事項についての指導）
- ・各種イベント等における気象知識の普及

4 車両の安全性の確保

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。

このような認識の下、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、主に運転ミス等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。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

特に、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車の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を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策の推進については、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

また、事故を未然に防止する予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

(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。また、自動車アセスメント事業により、ＡＳＶ技術等の自動車の

安全に関する先進技術の市民の理解促進を図る。

これらにより、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。

(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

道路運送車両法の保安基準の拡充・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、ICT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

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

さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

※1 指定自動車整備事業者は、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行った結果、保安基準適合証の交付ができ、この届出がある場合には、継続検査等の際、国の検査場への現車の提示を省略できる制度

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」^{※1}を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、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。

※1 自動車ユーザーの保守管理意識を高揚させ、適切な点検・整備の実施と推進を図るため、自動車関係団体との協力により、毎年9月から10月を強化月間として設定

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼす等社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」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経営管理の改善や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、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ことから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業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^{※1}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、高度な技術を有する一級自動車整備士制度の活用を推進する。

※1 一級または二級自動車整備士資格を有し、自動車分解整備事業者から自動車整備主任者として選任され近畿運輸局に届出し、受理したもの

(オ) ペーパー車検^{※1}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。

※1 点検・整備を行わず、実際の状態を確認していない自動車に対する不正車検

(4) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等及

び自動車ユーザーからの情報収集体制の強化を図るとともに、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

京都市自転車安心安全条例及び京都・新自転車計画に基づく自転車の安全利用の促進等により、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な損害賠償を求められるケースもあり、自転車事故による被害者の救済に資するため、関係事業者の協力を得つつ、自転車賠償責任保険等への加入を義務付ける。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、市民からの危険運転者等に関する各種情報や交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

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

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材^{※1}の充実強化を図る。

※1 速度違反自動取締装置、電子重量計等科学的な取締用装備資機材

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、地域特性等を十分考慮した交通指導取締りを効果的に推進する。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭

指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの推進を図る。

特に、常習的に飲酒運転や無免許運転を行う悪質・危険運転者については、市民から広く情報を求め、道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

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

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締り全般の実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締計画の見直しに反映させる、いわゆる「PDCAサイクル」をより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

(イ) 背後責任の追及と啓発活動

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

また、過積載違反に対する認識が薄いことから、違反防止に向けた啓発活動を積極的に推進する。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用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しては検挙措置を推進する。

イ 高速道路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、取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。また、高速道路等における速度違反の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止の観点から、自動速度違反取締装置等の取

締機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、指導取締りは、悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締り、事故時の被害軽減を図るため、シートベルト装着・チャイルドシート使用義務違反についても取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

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

また、共同危険行為等を使用されないように、自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や自動車類の分解整備を業とする者に対し、「青少年の健全な育成に関する条例」（昭和56年京都府条例第2号）及び同条例に基づく「青少年を取り巻く社会環境整備のための自主的努力に関する基準」※¹の周知を図り、青少年に対して、自動車類の販売の際に運転免許証等の提示を求める、集団暴走行為に使用されるおそれのある部品の販売をしない、燃料の販売を断る、車両改造又は修理に応じない等の営業上の自主的努力を求める。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

※1 青少年の健全な育成に関する条例により自主的努力を求められている業者及びその団体、保護者並びに青少年育成関係者の意見を聴いて、自主的努力に関する基準として公表されたもの

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集^{※1}場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

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

※1 一箇所に群がるように集まるさま

ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を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、複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転するもの）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進する。

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

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

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

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

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

また、暴走族に対する運転免許の行政処分^{※1}については、特に迅速かつ厳重に行う。

※1 免許の取消し及び停止

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、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

(4) 危険物等の安全輸送の確保

危険物輸送中の災害を防止するため、関係機関と連携し、運転従事者等の資質の向上と指導体制の強化を図る。

ア 運転従事者等の資質の向上

危険物輸送車両の運行管理者、運転従事者等に対して、法令基準の遵守、車両の維持管理、運行前の点検、安全な運行、事故時の応急措置等に関する指導を積極的に行う。

イ 危険物輸送車両の街頭検査

市内主要幹線道路において、運行中のタンクローリー及び運搬車両の検査を実施し、車両の維持管理状況、危険物の積載方法等について指導を行うとともに、輸送関係者の認識を高め、災害の未然防止の徹底に努める。

ウ 緊急時の措置対策の強化

危険物輸送車両の災害発生時における被害の拡大を防止するため、消防関係機関への災害通報及び応急措置対策が速やかに、かつ、適正に行われるよう輸送関係者に対して徹底するとともに、関係行政機関及び各種団体による連携活動体制の一層の充実に努める。

<具体的な取組例>

- ・危険物輸送車両等の査察及び維持管理状況の確認
- ・街頭検査の実施（危険物の維持管理状況、危険物輸送の安全に必要な状況の確認）
- ・危険物安全週間中等に運送業者を対象とした研修会の実施（法令基準の遵守、事故時の応急措置等の指導）

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（救急現場に居合わせた人）により適切な応急手当が実施されるよう応急手当の普及啓発を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に止めるため、次の方針により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

ア 救助活動の円滑な実施等

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

また、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、平成27年度に京都市消防局で車内での医療処置が可能な高度救急救護車を運用開始したことに伴い、関係機関の連絡体制の整備及び集団救助・救急訓練の実施等による救助・救急体制の充実を図る。

イ 自動体外式除細動器（AED）※¹の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、できるだけ早期に心臓マッサージを含む心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた人により、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当等が一般的に行われるようにする必要がある。

このため、AEDの使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当指導者の養成を行うとともに、救急要請受信時における応急手当の口頭指導についても推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、小学5・6年生を対象に救命入門コース※²を実施し、中学校、高等学校の保健体育科において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）について指導の充実を図る。

また、乳幼児の保護者、保育園・幼稚園等の職員を含め、市民を対象とした普通救命講習や応急手当を普及させる資格である応急手当普及員講習会の企業等での開催、応急手当普及員を通じての応急手当の普及啓発を推進するなど、日本赤十字社、医療機関と消防機関の相互連携を図り、応急手当の普及啓発活動を推進する。

※1 Automated External Defibrillator

心臓がけいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、電気ショックを与えて正常な状態に戻す医療機器

※2 京都市消防局が実施する心肺蘇生法及びAEDの取扱方法を短時間で学ぶことができる救命講習

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進等

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）の向上及び高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備を行う。また、各消防本部において救急救命士を計画的に配置できるようにするため、救急救命士の養成を図るとともに、救急医療施設における救急救命士の実地訓練など、教育訓練の充実を一層促進し、救急救命士の資質の向上を図る。

さらに、医師の指示、指導又は助言の下に、救急救命士をはじめとし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^{※1}の充実を推進する。

※1 消防機関と医療機関との連携によって、①救急隊が現場からいつでも迅速に医師に指示、指導、助言を要請できる、②実施した救急活動の医学的判断、処置の適切性について医師による事後検証を行い、その結果を再教育に活用する、③救急救命士の資格取得後の再教育として、医療機関において定期的に病院実習を行う、という体制

エ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

交通事情等から時間を要する現場や地理的制約がある現場を中心に、消防防災ヘリコプターによる事故の状況把握、負傷者の救急搬送が有効であることから、24時間365日の消防防災ヘリコプターの運航体制の充実を図るとともに、消防隊、救助隊及び救急隊との連携活動を更に強化する。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応し、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果及び予後の向上を図るため、救助隊員及び救急隊員への教育訓練を充実する。

また、救急隊員の資質の向上を図るため、救急隊員の実習受入機関である各医療機関及び地元医師会との連携を密にするとともに、京都市消

防学校等における教育訓練の整備充実を図る。

カ 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路等における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、京都市においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

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

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

キ 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かつ的確な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技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、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や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

＜具体的な取組例＞

- ・京北ヘリポート、屋上緊急離着陸場を設置している医療機関、その他の臨時離着陸場（ランデブーポイント）での救急活動訓練等の実施
- ・京都市北部地域等における臨時離着陸場（ランデブーポイント）の調査・研究

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療体制の整備

救急告示医療機関の拡充を図るとともに、二次救急、三次救急医療体制の向上を図るなど、体系的な救急医療体制の整備・充実を推進する。

また、これらの基盤整備と併せて、救急医療情報システムの充実を進めることにより、救急患者の病態に応じた医療機関の確保や効率的な医療資源の活用を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師の養成等

救急医療に携わる医師・看護師に対し、専門的な知識と技術の向上を目的とした教育・研修を実施し、救急医療従事者の確保と資質の向上を図る。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急医療体制の充実を図るため、医師等が同乗し救急現場での治療を開始できるよう、関西広域連合によるドクターヘリの運航体制の更なる充実を図る。

また、臨時離着陸場（ランデブーポイント）の更なる拡充に努めるとともに、既に指定したランデブーポイントについても、定期的に確認を行うなど、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容体制を確保するため、以下の項目を推進する。

ア 救急医療患者の迅速、円滑な収容体制の確保

救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する基準」を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

イ 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

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

ドクターヘリについては、円滑な運航が図られるよう、京都市、京都府、消防機関、医療機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。

また、京都府医師会等関係団体や各医療機関と連携して、地域の医療協力を進め、救急医療体制の充実強化を図る。

＜具体的な取組例＞

・中京消防署四条消防出張所の京都市立病院敷地内への移転（平成28年10月）に伴う集団救急事故に対する医師派遣体制の更なる強化

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための

施策を総合的かつ計画的に推進する。

特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、交通事故被害者等に対して、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な損害賠償を求められるケースもあり、誰もが自転車事故の加害者となり、また被害者となることを十分踏まえ、事故発生時における被害者の救済を図るため、自転車賠償責任保険等の加入を義務化する。

(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 自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業^{※1}についても、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図る。

※1 ひき逃げ事故や加害車両が無保険車の場合には、被害者が自賠責保険による損害賠償を加害者から受けられないため、政府が自賠責保険の支払基準に準じた損害額を被害者に支払うという、自賠責保険を補完する国の事業

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）ととも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ことから、更なる充実に努める。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

（ア）交通事故相談所等は、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。

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

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

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

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、行政相談・住民相談の一環として、交通事故に関する相談を積極的に取り扱う。

(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周知

京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」をはじめとする各種奨学金制度や独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸し付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等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の支援制度などの周知を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

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

京都府警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた交通事故被害者の手引「力になりたい」を配布し、活用する。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、京都府警察の交通捜査担当課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組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。

更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

ウ 公共交通事故被害者への支援

平成27年2月に近畿運輸局において作成された「公共交通事故被害者等支援運営計画」に基づき、公共交通事故発生時の被害者支援について初動対応を推進する。

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策

に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

(1) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全対策の検討、立案等に資するため、「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や「アドバイザー会議」を活用して、警察、道路管理者及び交通政策研究者が連携し、情報を共有し、人、道路及び車両について事故分析を行い、総合的な交通安全対策を推進する。

また、関係機関の保有する交通事故調査・分析に係る情報、各種統計等を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識高揚を図る。

9 環境に配慮した交通対策の推進

(1) 効率的な自動車の利用

不要不急の車利用を抑制するとともに、「京都市地球温暖化対策条例」に基づく「事業者排出量削減計画書制度」等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

また、自動車の効率的な利用を推進するため、タクシーの空車走行を減らす効果的な取組の推進、レンタカーの利用促進、事業者間での共同配送システムの構築、計画的な配送による物流の効率化等の促進を図る。

加えて、車を個人で所有するのではなく、複数の人が共同で、必要ときに必要な人が利用する仕組みであるカーシェアリングの取組について普及・促進を図る。

＜具体的な取組例＞

・カーシェアリングの周知・啓発

(2) 「セーフティ・エコドライブ運動」の展開

環境にも人にもやさしい運転であるエコドライブは、事故率の低減など交通安全にも効果が高いことから、これまでから取り組んでいる「京エコドライバーズ宣言」登録事業や「エコドライブ推進事業所」登録事業などのエコドライブ普及活動を推進する。

また、交通安全啓発をはじめとした関連分野の啓発との連携を図ることにより、効果的かつ効率的な啓発を進める。

＜具体的な取組例＞

- ・教習所やイベント等における京エコドライバーズ宣言者の募集
- ・エコドライブ推進事業所の募集
- ・新規就職者やプレママ・パパ等，運転機会の増える層に対する交通安全啓発と連携したエコドライブ啓発の実施

10 京都市自転車安心安全条例の推進

平成22年12月に施行された「京都市自転車安心安全条例」及び平成27年3月に策定した「京都・新自転車計画」に基づき，自転車走行環境，ルール・マナー，自転車駐輪環境，自転車観光，自転車関連施策の「みえる化」を推進する。また，平成23年10月25日付けで警察庁交通局長から通知された「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」などを踏まえ，自転車に関する事故の防止や自転車の秩序ある利用の推進に努める。

推進にあたっては，
「平成32年までに年間の自転車事故発生件数を1,000件以下とする」
ことを目標として設定する。

(1) 自転車の安全な利用に関する啓発(再掲)

自転車が道路を通行する場合は，「歩道走行は例外（＝歩行者が優先）」，「自転車は車両の仲間（＝左側通行が原則）」といったルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため，歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

特に，スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車，イヤホン等を使用した場合の周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車も，加害者となる側面を有しており，自転車利用者には，交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから，そうした意識の啓発を図る。

ア 自転車安全利用促進啓発員制度の運用(再掲)

「京都市自転車安心安全条例」第3条第1号の規定による指導・啓発事業の実施及び支援を行うため，京都市では「自転車安全利用促進啓発員設置要綱」を定め，平成23年度以降，京都市職員を自転車安全利用

促進啓発員に指名し、市民等に対して安全な自転車利用を行うよう指導及び啓発活動を実施している。

また、京都府警察等と連携し、市内の小学校で実施される自転車交通安全教室の事業支援などを通じ、自転車利用者のより一層の意識の向上を積極的に図っていく。

(2) 自転車の点検整備の促進(再掲)

交通安全教育、街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備を受ける意識を高める。

また、京都府自転車軽自動車商協同組合等を通じて、自転車安全整備店の拡大を促進し、自転車利用者が自転車の点検整備を受けやすい環境の形成を図る。

(3) 自転車賠償責任保険等の加入の義務化(再掲)

自転車事故による被害者の救済に資するため、京都市内で自転車を利用する全ての方を対象に、京都市が推奨する自転車損害保険をはじめ、自動車保険及び一般の傷害保険並びに火災保険等に付帯される保険など自転車賠償責任保険等の加入を義務化する。

自転車賠償責任保険等の加入に当たっては、保険加入の重要性について、積極的な広報活動を展開するとともに、業務上で自転車を使用する事業者や自転車貸出業者についても保険加入を義務化する。

(4) 自転車交通安全教育の推進

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、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、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。

自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの理解を徹底させるよう、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業・事業所や自転車安全利用推進員の協力も得ながら、各年齢層の特性に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。

特に、中学生以上に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえた内容とし、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。

(5) 自転車利用者に対する指導取締りの推進（再掲）

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用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しては検挙措置を推進する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備（再掲）

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

(ア) 自転車は車道の左側走行が原則であり、その徹底のため道路の左側に自転車の走行を促す路面表示を設置することで、自転車の走行環境を重点地区(都心部地区、西院地区、らくなん進都地区)から順次整備する。また、自転車利用者が安全で心地よく走行できる環境を整備するために、人の集う場所を中心とした幹線道路だけでなく、京都の特性である細街路も含めた面的なネットワーク整備を図る。

各地域において、道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 28 年 7 月、国土交通省、警察庁)及び「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」(平成 28 年 10 月、京都市)の周知を図る。

(イ) 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。併せて、自転車専用通行帯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。

(ウ) 自転車等の駐車対策については、駐車需要や地域特性を踏まえたうえで、行政と鉄道・バス事業者、民間事業者等が、積極的に連携・協力し、自転車等駐車場の整備を進めるとともに、周辺エリアの通行環境の整備を進める。

また、平成21年度から運用を開始した民間自転車等駐車場整備助成金の活用を促し、更なる駐輪スペースの確保に努める。

(エ) 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、京都市、京都府、道路管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の警告・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における生活関連経路と構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進する。

また、放置自転車等の撤去については、国や京都府とも連携を図り、国・京都府の管理地における京都市による一元撤去を行い、休日における撤去についても、実施する。

イ 交通安全施設等整備事業の推進

「あんしん歩行エリア」として指定されたエリアについて、信号機や高輝度道

路標識等交通安全施設の整備，交通規制の実施・見直しを図るとともに，自転車利用者等の安全のための交差点改良を行うなど，自転車利用者等の交通事故防止を図る。

ウ 地域と連携した効果的な取組の実施

「あんしん歩行エリア」や新たに自転車走行環境を整備する地域を中心に，集中的に，自治会や商店街，事業所，学生等地域との連携によるワークショップの開催や，地域と連携したルール・マナーの啓発により，市民の自転車安全利用に対する意識向上を図る。

また，京都府と連携しつつ，交通安全教育の推進や出会い頭事故防止に向けた啓発看板の設置など，様々な面から安全対策を実施し，地域内における大幅な自転車事故の減少を目指す。

第3節 踏切道における交通の安全対策

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであるが、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にある。これらの対策を講じることで、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与し、開かずの踏切対策や高齢歩行者対策等にもつながることからそれぞれの踏切の状況等に応じた、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」^{※1}を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

※1 国土交通省が、踏切における過去の事故状況や効果的な対策をカルテとしてとりまとめたもの

1 踏切道の立体交差化及び構造の改良促進

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

歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

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

※1 市街地において連続して道路と平面交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することで、その区間内にある複数の踏切道を同時に除去する事業

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踏切道については、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^{※1}、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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

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

※1 踏切道におけるせん光灯が車道の上空に設置されているもの

3 踏切道の統廃合の促進

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

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

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

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

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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

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

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

第4節 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進

「歩くまち・京都」総合交通戦略では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現するために、既存の公共交通の利便性向上、歩行者優先のまちづくり、歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換を3つの柱とし、88の実施プロジェクトを掲げている。

1 公共交通の再編強化

京都市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携により、公共交通のネットワークを強化し、京都市に住まい、また京都市を訪れるすべての人が、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進する。

旅客施設及びその周辺の道路等のバリアフリー化など、人にやさしい旅客施設等を整備する。

<具体的な取組例>

- ・乗継利便性向上策の検討・実施
- ・駅等のバリアフリー化の推進
- ・ICカードの普及促進や地下鉄案内サインの充実、駅トイレのリニューアルなどによる公共交通の利便性・快適性の向上
- ・バス停留所への上屋、ベンチ及びバス接近表示器などのバス停施設の設置によるバス待ち環境の向上
- ・バリアフリー車両であるノンステップバスの導入推進
- ・京都駅へのエレベーターの増設や無人改札口のIC対応機能付きインターホンの設置などによるサービスの拡充

2 歩行者優先のまちづくり

(1) 歩行空間の創出

無電柱化やユニバーサルデザインの推進と併せて、道路空間の再構成を行うことにより、安心・安全で快適な歩行空間を創出する。

<具体的な取組例>

- ・都心の細街路における「歩いて楽しいまちなかゾーン」の拡大整備の検討
- ・東大路通における交通への影響を考慮した歩行環境改善策等の検討・実施

(2) 自動車利用の抑制策等の推進

地域の特性に応じた道路の使い方を検討し、通過交通の抑制、物流対策、駐車場施策、パークアンドライド、カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに、必要な道路網の構築も行い、バスの速達性と定時性の向上を図る。

＜具体的な取組例＞

- ・通年型パークアンドライドの充実
- ・自動車流入抑制策の検討

(3) 未来の公共交通の整備

京都のまちにふさわしい公共交通を実現するため、LRT^{※1}、BRT^{※2}などの導入に向けた検討をはじめ、新たな公共交通への取組を推進する。

※1 LRT (Light Rail Transit) : 次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、ひとや環境にやさしく経済性にも優れている公共交通システム

※2 BRT (Bus Rapid Transit) : 輸送力の大きなバス車両の投入、バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にもやさしい高機能バスシステム

＜具体的な取組例＞

- ・新たな公共交通の導入に向けた検討

3 歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルへの転換

(1) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

市民、観光客、事業者、行政が一体となって、ひとと公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するための行動規範を明確にした「歩くまち・京都」憲章（平成22年1月23日制定）の普及・啓発を強力に推進する。

＜具体的な取組例＞

- ・各種イベント等における「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

(2) 「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)の推進

市民や観光客、企業等を対象として、歩いて楽しい暮らしを大切にする動機付けのための情報と、公共交通を利用する際に必要となる情報を、利用者の視点に立って的確に提供するとともに、「クルマに頼り過ぎない暮らし(スローライフ)」を大切にするライフスタイルへの転換を促す「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)を推進し、市民の皆様と一体となって公共交通利用の促進による過度な自動車利用の抑制を図る。

＜具体的な取組例＞

- ・モビリティ・マネジメントの推進