

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して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。

交通事故による死傷者数が未だに1万人を超える現状を考えると、交通安全の確保は、安心して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。

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、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 「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、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。

4 I T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（I T）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}（I T S）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

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。

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。

7 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、自動車交通量の拡大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
を行うほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う必要が
ある。

8 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。

※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。

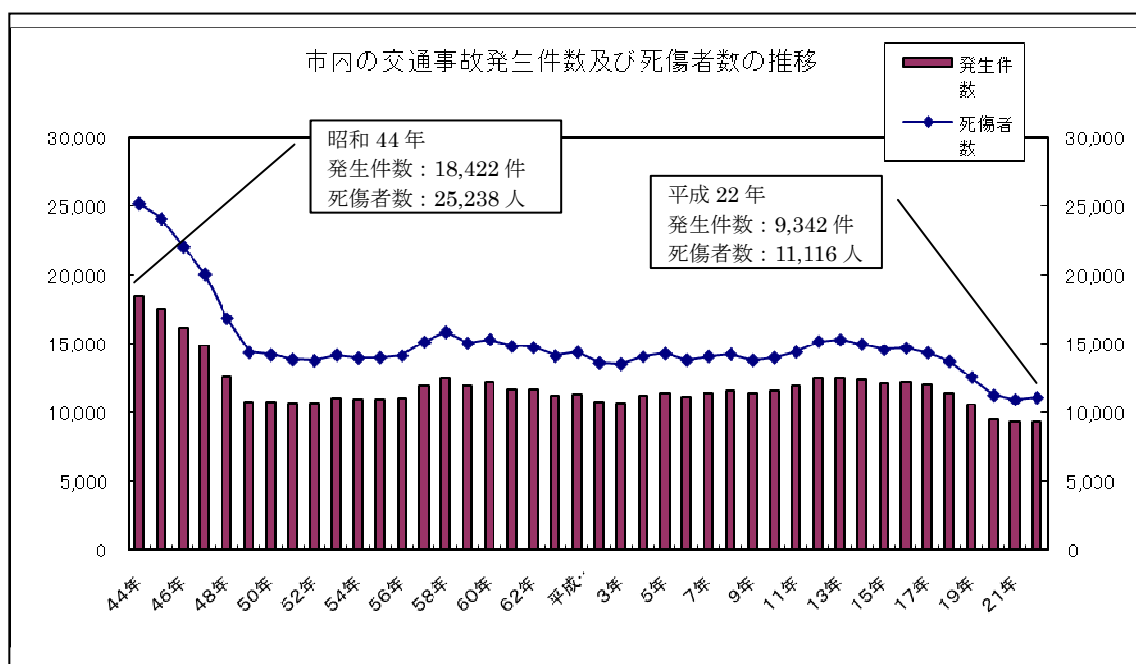
そのため、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、第1次交通安全基本計画（昭和46年度から昭和50年度）が策定されるなど、国を挙げて総合的な交通安全対策が進められた。

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8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。

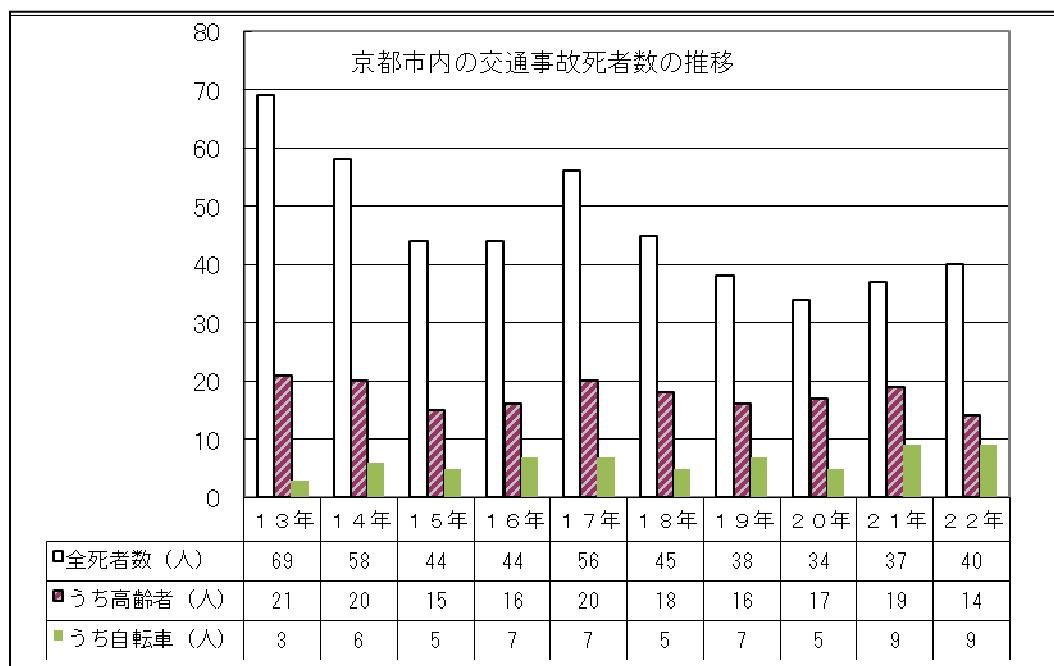
その結果、昭和44年には交通事故発生件数が18,422件、死傷者数が25,238人と過去最悪であったのが、昭和52年には事故発生件数が10,650件、死傷者数が13,803人と5割近く減少させることができた。

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22年の事故発生件数は9,342件、死傷者数は11,116人となったが、市民約133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 13 年から平成 22 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。



これを見ると、交通事故の発生件数や死傷者数は減少傾向にあり、死者数も第 8 次計画において定めた目標（「市内交通事故の死者数を平成 22 年までに 40 人以下」）は達成できたが、平成 21 年以降死者数が増加してい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、交通死亡事故の発生状況の特徴は次のとおりである。

- ① 交通事故死者数は、京都市域においては減少傾向にあり、平成13年の69人から平成22年には40人と大きく減少している。
- ② 自動車乗車中の交通事故死者数は大きく減少している一方で、交通事故者数に占める歩行者の割合は高く、平成22年にはその3分の2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者数も、60歳から65歳が7人と最も多かった。
これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加しているとともに、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、近年、自転車利用者が増えている中、交通ルール無視（知識不足）や交通マナー、安全意識の欠如した走行も増えていることなどから、全交通事故に占める自転車事故の割合が増加傾向にあり、平成22年には2割を超えていることもその特徴の一つとして挙げられる。

(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22年には23.1%であったのが平成27年には26.6%（推計値）まで上昇し、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23年度～平成27年度）では、「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数3,000人以下、交通事故死傷者数70万人以下」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21年の市内の交通事故死者数37人、死傷者数10,960人を基準として、「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数を25人以下」とすることを目指すものとする。

また、今後はさらに、交通事故そのものや死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「平成27年までに年間の交通事故死傷者数を8,400人以下」とすることを目指すものとする。

そのため、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 道路交通安全対策を考える視点

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をかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、道路交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、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の検証・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。

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、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。

(1) 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いこと、今後も一層の高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安心して安全に外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、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、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。

特に、後者については、今後、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、高齢者が交通社会に参加しやすくすることを可能にするため、年齢等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、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、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て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ことか

ら、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させること等多様な高齢者の交通行動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することが重要である。

さらに、安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するためには、通学路の歩道整備を推進する等子どもを交通事故から守る観点から交通安全対策が一層求められる。

(2) 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4割近くを占めており、特に、高齢者が全体の3分の2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、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施策を推進していく必要がある。

また、近距離の移動に適した自転車は、環境に優しく健康で便利な乗り物として京都市内においても利用が増える中、全交通事故に占める自転車事故の割合は2割を超え、死者数の割合は増加傾向にあることから、「京都市自転車安心安全条例」や「改訂京都市自転車総合計画」等を効果的に運用し、自転車利用者の交通規範意識の更なる向上を図るとともに自転車の通行環境を整備するなど、自転車事故抑止に向けて取り組んでいくこととする。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

京都市域では、生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、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。

また、幹線道路における交通事故死者数は、全事故死者数のうち3分の2を占めており、依然として、高い水準である。

このような状況を踏まえ、幹線道路における対策については、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い

対策を立案し、対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「成果を挙げるマネジメント」を推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

(4) 「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。

第3章 講じようとする施策

第1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、幹線道路の事故危険箇所対策等で一定の事故抑止効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路をはじめとして人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

道路交通事故については、道路種別、沿道条件、道路構造、交通状況等が複雑に絡み合っただけで構成される発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。

このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、高規格幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路において、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等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。

また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階に反映させることで、着実に事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。

また、整備の進ちょく状況、効果等について公表していくこととする。

(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、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ず、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。

生活道路における事故の占める割合が増加傾向にあるほか、全交通事故における歩行者の死者数は約3割を占めている。

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

「あんしん歩行エリア」※¹をはじめ歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において，京都府公安委員会及び道路管理者が連携し，車両速度の抑制，通過交通の抑制，歩行空間の整備等の面的かつ総合的な事故抑止対策を，地域住民の主体的参加の下で実施する。

このため，地域住民が参画し，ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として地域における自主的な安全活動に取り組むとともに，関係者間での合意形成の下，地域の実情を踏まえた適切な交通対策を選択して，その実施に取り組む。

京都府公安委員会，京都府警察においては，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，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キロメートル以下とするほか，道路標識・道路標示の高輝度化，標示板の設置や設置場所の統合・改善（以下「道路標識の高輝度化等」という。），信号灯器のLED化，路側帯の設置・拡幅，区域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，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」※²（平成18年法律第91号。バリアフリー新法）の生活関連経路※³を構成する道路を中心に音響信号機，高齢者等感應信号機※⁴，歩行者感應信号機※⁵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，歩行空間の整備等により，安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策，歩車共存道路※⁶，コミュニティ道路※⁷等の整備等による歩行者や自転車の安全な通行を確保するための対策，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・狭さくの設置等を実施する。

※1 平成21年3月，国家公安委員会及び国土交通省が合同で，重点的に信号機の新設，歩道の設置・拡幅等を実施する地域として指定されている地区

※2 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

- ※3 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
- ※4 押しボタンにより、歩行者用青信号の延長を行うことができる信号機
- ※5 横断歩道を渡っている人を感知して青信号の時間を延長し、渡りきれるようにする信号
- ※6 歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路
- ※7 歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

イ 地域の特性に応じた交通規制

生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、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実施する。

ウ 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積極的に推進する。

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、路側帯の設置やカラー舗装、防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安心して安全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、立体横断施設の整備、横断歩道等の設置により、通学路等の整備を図る。

エ 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注意啓発表示板等を設置する。

このほか、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等を推進する。

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

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が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。

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) 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。

オ 無電柱化の推進

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を推進するため、平成25年度までに着手予定の「無電柱化候補路線」を対象に、まちなかの幹線道路や歴史的な町並みを保全すべき地区等において無電柱化を推進する。

(京都国道事務所、京都府警察、京都府、京都市建設局)

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

道路整備事業については、交通事故防止対策への投資効率を最大限高めるため、事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路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。

ア 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・高度化、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ベイの設置、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。

イ 幹線道路における交通規制

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、交通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とともに、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、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、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の必要な規制を実施する。

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

社会的反響の大きい重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様の重大事故の再発防止を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路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、歩道や自転車歩行者道等の整備を積極的に推進し、歩行者・自転車、自動車等の交通の分離を図る。

(イ) 高規格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る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、路肩や自転車の通行部分のカラー舗

装化等の整備により，居住地域内等における通過交通の幹線道路への転換を図る。

- (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

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，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，中央分離帯強化型防護さく，自発光式視線誘導標，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等の設置，凹凸型路面標示の設置，中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。

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。

事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに，高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を実施する。

- (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等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）^{※1}及びITSスポット^{※2}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。

※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

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

- ※2 ITSスポットサービス（カーナビ、ETCなどバラバラの端末で行ってきた各種サービスを、オールインワンで実現するシステム）に対応するための道路に設置された路側機

カ 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の設置、通行部分のカラー舗装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、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、交通流の実態や沿道からのアクセスを踏まえつつ、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、コミュニティ道路、自転車通行部分のカラー舗装等の整備を推進する。
- (オ) 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。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、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隅切の改良

キ 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、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。

- (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

（京都国道事務所，京都府警察，京都府，京都市建設局）

(3) 道路交通環境整備への市民参加の促進等

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，道路利用者等が日常感じている意見について，「標識BOX」及び「信号機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，信号機等に関する意見を受け付けるもの），「道の相談室」※¹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市民の理解と協力を得るため，事業の進ちょく状況，効果等について積極的に公表する。

さらに，京都府警察と道路管理者が設置している「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「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。

※1 電話やインターネット，FAX等で道路に関する相談を受け，意見・苦情等に速やかに対応するための窓口

（京都国道事務所，京都府警察，京都府）

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し，その他の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，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。

（京都府警察）

(5) 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（ＩＴ）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、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 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などにより、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。

エ 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道路交通情報通信システム（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※^１、ＩＴＳスポット等のインフラの整備を推進する。

※１ 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とりを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

オ 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）※¹を推進する。

※¹ Universal Traffic Management Systems

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 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※¹の実現に向けて、産・官・学が連携し推進を図る。

※¹ 自動車、他の交通、道路交通環境等の状況に応じて、危険が予測されるとき等に運転を支援するシステム

キ スマートウェイ※¹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。

※¹ センサー、路車間通信システム、光ファイバーネットワーク等の設備を組み込み、ITSの多様なサービスの提供に活用できる仕組みを備えた道路

ク 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）※¹及び車両運行管理システム（MOC S）※²の整備を推進する。

また、公共車両優先システム（PTPS）の適用拡大の際には、該当する路線を運行する京都市バスに、公共車両優先システム（PTPS）車載機を搭載して対応する。

※¹ Public Transportation Priority Systems

バス専用・優先レーンの設定等の交通規制を行うとともに、バスがなるべく停止しないように進行方向の信号を優先的に青にすることにより、一度に多くの者を輸送することができ、年少者や高齢者を多く乗車するバスの定時運行と利便性向上を図るシステム

※2 Mobile Operation Control Systems

バスや貨物車等の事業用車両の走行位置等の情報を光ビーコンにより収集し、事業者に提供することにより、事業者が行う車両の運行管理を支援するシステム

(京都国道事務所，近畿総合通信局，京都府警察，京都府，京都市建設局)

(6) 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，豪雨・豪雪時等においても，安心・安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため，道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替す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，地震計，道路管理情報システム等の整備を推進する。

また，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迅速かつ的確に行うため，信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに，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，交通安全施設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。

(京都国道事務所，京都地方気象台，京都府警察，京都府，京都市建設局)

(7) 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，駐車需要等の変化に伴い，より良好な駐車秩序を確立するため，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や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い，駐車の実用にも十分配慮して，個々の時間及び場所に応じたきめ細や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，迷惑性の高い違反を重点において，地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによる取締りを推進する。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に沿ったメリハリをつけた見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について，当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り，使用者責任を強力に追及する。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，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 違法駐車排除気運の醸成・高揚

違法駐車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，地域交通安全活動推進委員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排除気運の醸成・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に資することを目的として平成7年6月に施行された「京都市違法駐車等防止条例」に基づき，都心部や京都駅周辺に指定した違法駐車等防止重点区域や春・秋の行楽シーズンにおける主要観光地において，ドライバーの駐車マナーの向上を図るため，違法駐車等防止指導員による指導・啓発活動を推進する。

（京都国道事務所，京都府警察，京都府，
京都市行財政局・文化市民局・都市計画局・建設局）

(8) 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，強力な指導取締りによりその排除を行い，特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに，道路上から不法占用物件等を一掃するためには，沿道住民をはじめ道路利用者の自覚によるところが大きいことから，不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い，8月の「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

（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。

さらに，掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

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。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、公立の小学校、中学校及び高等学校のグラウンド及び体育施設等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

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。

（京都国道事務所，京都府，京都府警察，京都市建設局・教育委員会事務局）

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、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

特に、高齢者に対しては、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、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。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定された学校安全計画を踏まえ、児童生徒等に対する登下校を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。

障害のある児童生徒等に対しては、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動については、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、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。

特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる教職員や行政機関の職員の指導力の向上を図るとともに、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、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とともに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努める。

(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、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。

児童館等においては、親子を対象に遊びによる生活指導の一環として、交通安全教育を推進するとともに、幼児セーフティクラブ等における自

主的な活動を促進する。

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・保育所等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、幼稚園の教諭及び保育所の保育士で構成される幼児交通事故防止対策連絡会の活動を強化し、幼児に対する交通安全教育の積極的な推進を図る。

さらに、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「京都府自転車安全利用促進計画」に基づき、自転車に同乗する幼児すべてに乗車用ヘルメットが着用されるよう、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について幼稚園や自転車販売店等と連携した保護者向け広報・啓発を強力に推進するとともに、街頭においては幼児向け自転車用ヘルメットの着用指導を徹底する。

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標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に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。

また、安全な通学のための教育教材等を作成・配布し、児童に対して自転車運転免許証を交付する自転車教室の実施、自転車シミュレーターの活用やスケアード・ストレート方式^{*1}等による参加・体験・実践型の交通安全教育の実施、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会を実施する。

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い、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図るとともに、児童が自転車に乗車する際に、乗車用ヘルメットを着用するよう、小学校や自転車販売店等と連携し、児童及び保護者に対する広報・啓発活動を積極

的に展開する。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、学校・保護者・京都府警察等が一体となって、小学校を推進母体として設置する児童交通安全対策連絡会活動の活性化を図り、段階的かつ体系的・効果的な交通安全教育を推進するとともに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導や通学路の点検等の子ども見守り活動、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等を積極的に開催する。

なお、警察・行政と連携を図りながら地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む「府民協働防犯ステーション」を設置し、子ども見守り活動等を通して、安全確保や安全指導等を実施する。また、「ヒヤリ・ハット情報」活用推進システム^{※2}により、住民から身近な交通安全情報等を収集し、危険箇所等の情報を児童及び保護者等に提供する。

※1 恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法、事故現場を再現して見せ、交通ルールの大切さを学習させたりする等の方法がある。

※2 行政と地域の協働による安心・安全なまちづくりを促進するため、身近な防犯・交通安全に係る「ヒヤリ・ハット」情報をGPS機能付き携帯電話等で入力し、京都府のGIS（地理情報システム）で一元把握できるシステム

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標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に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。

また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育のあり方や実践に関する調査研究、交通安全教室を実施する。

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とともに、地域

において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な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ような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車等の特性、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参加・体験・実践型の交通安全教育を行う。

また、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やP T A等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等の開催や学校、P T A, 地域、関係機関・団体等と連携し、通学時間帯を捉えた継続的、計画的、集中的な自転車通学生徒に対する現場指導を実施し、交通ルールの遵守とマナーを図る。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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徹底に努める。

また、自動車安全運転センターにおいて、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・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、京都府警察を中心に府内の大学等で構成する京都府大学等交通事故防止対策連絡会や関係団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めるとともに、大学関係者による自主的な交通安全教育の促進を図る。

※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、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るとともに、歩行シミュレーター等の活用等による参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

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

特に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、高齢者と日常的に接する機会の多い民間団体等と連携した指導助言等が地域ぐるみで行われるように努める。

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、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、高齢者自身をボランティア活動のリーダーとして養成するなど、交通ボランティア活動への参加を促進するとともに、老人クラブ、高齢者福祉施設等における交通安全教育の開催や「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的な役割を果たすよう指導・支援を行う。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の三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、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、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 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、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とともに、最近の国際

化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

また、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。

ケ 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。

(京都府警察、京都府、京都市文化市民局・教育委員会事務局)

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動等の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへ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、京都市交通対策協議会等の構成機関・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、二輪車の交通事故防止等市内の交通情勢に即した事項を設定する。

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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

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、「ヒヤリ地図」の作成等参加・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。

なお、交通死亡事故が多発した場合等の緊急時においては、交通死亡事故多発警報・非常事態宣言発令要綱により、京都市、京都府、京都府警察、関係機関・団体等が連携・協力して、総合的かつ集中的な交通死亡事故抑止対策を実施する。

イ 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」に基づき、また、平成２３年１０月２５日付警察庁交通局長で通知された「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。

自転車が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、自転車の交差点、細街路、商店街の通行時におけるルールについての周知・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。

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、自転車の前照灯等の早めの点灯の推奨、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するほか、携帯電話やイヤホン、ヘッドホンを使用しながらの運転をしないなどの遵守事項が徹底されるよう広報・啓発等を実施する。

また、ホームページ等各種広報媒体を活用して、自転車の事故状況や自転車に係る法令の規定等の情報を提供する。

特に、塾やコンビニエンスストア、スーパー等自転車利用者の多い施設においては、自転車の安全な利用について積極的な広報・啓発活動の実施を促進する。

(ア) 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気運を醸成する。

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。

(イ) 自転車損害保険等の普及の促進

自転車事故による被害者の救済に資するため、ＴＳマーク付帯保険（運営：公益財団法人日本交通管理技術協会）、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損害保険等の普及に努める。

自転車損害保険等の普及の促進に当たっては、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、自転車貸出業者の積極的な保険加入の促進を図る。

(ウ) 自転車安全利用促進啓発員制度の創設

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9月に京都市職員を自転車安全利用促進啓発員に指名した。

自転車安全利用促進啓発員は、自転車の安全利用を促進するため、市民、事業者等に対して安全な自転車利用を行うよう指導及び啓発や警察等の関係機関又は自転車安全利用推進員が行う自転車の安全な利用に係る啓発事業の支援など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。

(エ) 自転車安全利用推進員制度の効果的な運用

自転車安全利用推進員の活動が円滑かつ効果的に行われるよう、必要な情報の提供等の支援を行うとともに、講習会の開催等により、自転車安全利用推進員の知識・技能の向上を図る。また、自転車安全利用推進員の活動地域等を単位とした組織化を図ることにより、京都市、京都府、警察署、教育委員会、学校、自転車安全利用推進員間の一層の連携を図り、自転車安全利用推進員の活動を活性化する。

さらに、市内の各地域での自転車安全利用推進員が中心となった自転車交通安全教育や広報・啓発の実施に向け、幅広い年代の自転車安全利用推進員の委嘱を推進する。

特に、中学生、高校生、大学生に対する委嘱を推進し、自転車に対する交通安全意識の一層の醸成を図る。

(オ) 乗車用ヘルメットの着用促進

自転車に同乗する幼児すべてに乗車用ヘルメットの着用がなされるよう、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について幼稚園や自転車販売店等と連携した保護者向け広報・啓発を推進するとともに、街頭においては幼児向け自転車用ヘルメットの着用指導を徹底する。

自転車に乗車する児童についても、積極的に乗車用ヘルメットの着用促進を図る。

また、SGマーク（運営：財団法人製品安全協会）の表示のある乗車用ヘルメットの普及を促進する。

(カ) セーフティ・アドバイス制度の効果的な運用

自転車貸出業者が自転車安全利用情報を適切に説明できるよう、情報の提供、研修会の開催その他必要な支援を行う。

また、自転車小売業者が、幼児２人同乗用自転車や電動アシスト自転車の安全な乗り方等を含む自転車安全利用情報を適切に説明できるよう、情報の提供、研修会の開催その他の必要な支援を行い、セーフティ・アドバイス制度の効果的な運用を図る。

さらに、自転車安全利用情報説明推進者選任届出書を提出していない自転車小売業者に対する指導を徹底する。

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。

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、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、チャイルドシートの無料貸出等の各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、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。

オ 反射材用品の普及促進

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。

また、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。

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

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である。

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飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動^{※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

キ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット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。
- (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る。
- (ウ) 京都市地域交通安全女性の会等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、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。平成23年2月1日から新しい標識の使用が可能

- (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、悪質性、危険性の高い違反の防止を図る。

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めの点灯を促す。

- (ウ) 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、インターネット等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。

- (エ) 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

- (オ) 各種会議、協議会の開催に際しては、学識経験者の参加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。

(近畿運輸局、京都府警察、京都府、京都市行財政局・文化市民局・産業観光局・都市計画局・建設局・教育委員会事務局)

(3) 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。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な

活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

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。

(京都府警察，京都府，京都市文化市民局)

(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、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、地域の安心・安全に関わる様々な団体が、交番や駐在所を核に、警察・行政と連携を取りながら地域の実情に応じた防犯や交通安全活動等に取り組む「府民協働防犯ステーション」を設置するなどして、警察署，保護者，教師，地域等が一体となって交通安全運動に取り組むよう市民の参加・協働を積極的に進める。

また、交通安全・防犯等の分野で、地域やボランティア団体と連携・協力して活動する企業・事業所に対しては、「京都府地域の安心・安全サポート事業所」としての登録を積極的に進め、交通安全活動等の推進を図る。

さらに、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、「ヒヤリ・ハット情報」活用推進システムにより、市民が身近な交通安全や防犯に係る情報を収集し、地域で情報を共有することにより、市民と行政が一体となって安心で安全なまちづくりを推進する。

(京都府警察，京都府，京都市文化市民局)

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の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、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、IT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を図る。

(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、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教

育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者遺族の講話による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、指定自動車教習所別卒業者の交通事故状況等の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、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、高齢者講習、二輪車安全運転講習及び原付安全運転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、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習のあり方を見直し、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 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、講習予備検査（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教育に努めるとともに、その実施

状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

(イ) 臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）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、臨時適性検査の確実な実施等により、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とともに、その円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

(ウ) 運転経歴証明書^{※1}の充実等

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させるほか、運転経歴証明書の提示により、「高齢者運転免許自主返納サポート協議会（仮称）」加盟の商店や宿泊施設等で割引等が受けられる制度を創設する等、運転免許証を自主返納した者の支援に努め、高齢者の公共交通機関利用の促進を図る。

※1 過去の運転経歴を証明するもので、有効期間内に運転免許を返納した日から1か月以内の申請により取得することが可能

(エ) 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低下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 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、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

オ 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。

カ 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。

キ 悪質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など、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

(近畿運輸局，京都府警察，京都府)

(2) 運転免許業務の改善及び充実

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の促進により更新負担の軽減を図る。

さらに、七条警察署の跡地に整備予定の「京都府民ステーション（仮称）」に「運転免許の更新窓口」（運転免許更新サブセンター）設置の検討を進めるほか、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(京都府警察，京都府)

(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。

(近畿運輸局，京都府警察)

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

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して、関係機関合同による監査・監督を徹底するとともに、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とともに、事業者団体等関係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^{※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。

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^{※2}の一層の浸透・徹底を図る。

このほか、平成23年4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。

※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。

※2 国が企業の経営管理部門から安全管理体制等についてインタビュー等を行い、安全管理体制が適切に構築され、それがシステムとして適切に機能しているか確認を行い、必要に応じて助言等を行う制度。

イ 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。

ウ 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、事故情報の分析結果を活用して講習内容を充実するとともに、視聴覚機材を活用した講習を実施して、過労運転・過積載の防止等、運行の安全確保に努める。

エ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送適正化事業実施機関において、利用者が安全性の高い貨物自動車運送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當に評価し、認定し、公表するもの

(近畿運輸局，京都労働局，京都府警察)

(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係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）、最低賃金法（昭和34年法律第137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。

(京都労働局)

(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、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^{※1}の充実を図る。

※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ることで事故の防止・軽減に資するよう、適時・適切に予報、警報等を発表する。

また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報の共有やＩＴの活用等に留意し、各種情報の提供、気象知識等の普及を行う。

(近畿運輸局、京都国道事務所、京都地方気象台、京都府、京都市消防局)

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、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。

車両安全対策の推進に当たっては、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。

(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、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、交通事故を未然に防止する技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進するとともに、ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策等を実施する。

さらに、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進し、ＡＳＶ技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の実用化段階にあるＡＳＶ技術については、近畿運輸局の補助制度の活用等により引き続き普及に努める。

(近畿運輸局)

(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。

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。

(近畿運輸局)

(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

電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発，IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど，道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

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

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

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

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し，点検整備の確実な実施を図るため，「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) 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

(ウ) 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※2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

※2 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

(近畿運輸局)

(4) 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。

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収集体制及び調査分析体制の強化を図る。

(近畿運輸局)

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、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、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、交通指導取締りを効果的に推進する。

(ア) 悪質性、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、児童、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し、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、座席ベルト装着義務違反、交差点関連違反等の悪質性、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、飲酒運転を助長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が過積載車両の運転要求等の違反行為を反復するおそれがある場合の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、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙措置を講じる。

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。

ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等の分析、取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

(京都府警察)

(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、次により捜査体制、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

交通事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置（T A A M S）※¹をはじめとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

※¹ Traffic Accident Auto Memory System

交差点に設置される、カメラのセンサーが車の衝突音や急ブレーキの音などを感知し、事故の前後計8秒間の映像や信号表示などをビデオテープなどに保存する装置

(京都府警察)

(3) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、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、関係機関・団体が連携し、効果的な情報発信や暴走族への加入を阻止するため、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

「京都府暴走族等の追放の促進に関する条例」※¹（平成15年京都府条例第8号）の運用を図るほか、警察署単位に設けられている「暴走族を許さない社会環境づくりの会」の活性化により、地域ぐるみで暴走族追放に向けた効果的な活動を推進する。

また、「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）の規定に基づき、集団暴走行為等に使用されないよう自動車類・自動車類の部品・燃料の販売や分解整備を業とする者による営業上の自主的努力※²の促進について指導・助言を積極的に行う。

さらに、京都府交通対策協議会の活動を通じて、関係団体、車両販売店の理解と協力を求め、積極的な広報活動を行うとともに、行政・教育・警察等関係機関の連携による総合的な少年非行対策の一環として、青少年育成団体等と連携し、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、青少年の健全育成を図る観点から適切な指導活動等を推進する。

※１ 暴走族等の追放に関し、京都府、府民、保護者等の責務を明らかにするとともに、暴走族等による危険運転等を規制することにより、暴走族のいない安全で平和な社会づくりの促進を目的とする

※２ 運転免許証の提示を求める、部品を販売しない、燃料の販売を断わる、車両改造又は修理に応じない

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強化

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、「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。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を行う業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の都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、関係都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に、「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。

その他、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都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの的確な対応を推進する。

（近畿運輸局，京都府，京都府警察，京都市教育委員会事務局）

(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、法令の遵守、車両の維持管理、運行前の点検、安全な運転方法、事故時の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。

(京都市消防局)

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、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関の連絡体制の整備及び集団救助・救急訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

さらに、救助工作車、救助用資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

イ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

傷病者の救命効果を向上させるためには、現場に居合わせた人ができるだけ早期に自動体外式除細動器（ＡＥＤ^{※１}）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的である。

このため、ＡＥＤの使用も含めた心肺蘇生法をはじめとした応急手当の知識・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、救急要請の119番通報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運転免許の取得時講習、更新時講習等において応急手当の普及に努める。

加えて、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、AEDの使用を含めた心肺そ生法の実習等の各種講習会の開催により、教員の指導力の向上を図る。

また、市民を対象とした普通救命講習や企業等で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

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進等

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、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病院実習など、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、医師の指示又は指導・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ため、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、ヘリコプターの運航体制の充実を図る。

具体的には、平成23年度に京都消防ヘリコプターの24時間運航体

制を開始したことに伴い、夜間の重症患者の救急搬送等の更なる充実を図る。

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。

(ア) 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、京都市救急教育訓練センター及び京都府立消防学校における教育訓練の整備充実を図る。

(イ) 財団法人救急振興財団における教育訓練に救急隊員を積極的に派遣する。

カ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、沿線市町村等においても消防法（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、西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村、高速道路株式会社が共に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、高速道路株式会社がインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、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。

（京都国道事務所、京都府警察、京都府、
京都市保健福祉局・消防局・教育委員会事務局）

(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・看護師等の養成等

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を進めていく。

(京都府警察，京都府，京都市保健福祉局・消防局)

(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

救急医療機関への迅速，円滑な収容を確保するため，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，情報の共有等について，京都市，京都府，消防機関，医療機関等の相互の連携体制を強化する。

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。

(京都府，京都市保健福祉局・消防局)

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。

(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

自動車損害賠償責任保険（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引き続き指導を行う。

（近畿運輸局）

(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

交通事故被害者やその家族からの相談に適切に応じられるよう京都府交通事故相談所の相談体制の充実を図るとともに、各種広報誌（紙）等により業務内容や巡回相談の日程などの広報を推進する。

また、相談窓口と連携を密にすることにより、初期相談機能の充実を図るとともに、関係援護機関・団体等との連絡協調体制により、相談業務の円滑かつ適正な運営を図る。

さらに、多様化・複雑化する相談内容に対処するため、定期的な職員の研修会や担当職員研修会等の開催、国等の支援事業の活用等、相談員や担当職員の資質の向上を図り、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進する。

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とともに、交通事故紛争処理センター、法律扶助協会、弁護士会、日本司法支援センター、交通安全活動推進センター等と連携し、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助の充実を図る。

(京都府警察、京都府)

(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

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（交通相談）、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」を配付し、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を適切に実施するための教養（研修）の強化に努める。

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。

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。

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。

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。

(京都府警察，京都府)

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安全対策を推進するため，人・道路・車両の3要素各関連分野の協力の下，総合的な調査研究を充実する。

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の充実

交通事故の発生要因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ITの発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道路・車両それぞれの分野における調査研究の充実を図る。

ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して，高齢者が安心して安全に移動・運転できるよう，適切な安全対策を実施するため，道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

イ その他の研究の推進

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，交通安全対策に関する効果予測や評価方法の充実を図るとともに，交通事故による被害の全容の把握及び分析・研究を推進する。

(京都国道事務所，京都府警察，京都府)

(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、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故に関する各種統計・調査等の充実に努めるとともに、交通事故総合分析センター等を積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

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。

さらに、交通事故原因の徹底究明等のため、京都府警察、道路管理者及び交通政策研究者などと連携して研究チームを結成し、総合的な交通安全対策を推進する。

(京都国道事務所、京都府警察、京都府)

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、「京都府地球温暖化対策条例」(平成17年 京都府条例第51号)の改正により義務づけられたエコ通勤推進計画の提出を契機に、エコ通勤を推進する。

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、必要な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の周知を行うとともに、マンションや自治会などの地域での取組やホテル・旅館と連携して、公共交通が乏しい地域にある観光地での活用など普及・促進を図る。

(2) 「セーフティ・エコドライブ運動」の展開

自動車の安全運転は、環境にも人にもやさしい運転であり、環境先進地・京都において取り組んでいる「京エコドライバーズ」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と連携して、京都発の「セーフティ・エコドライブ運動」を市民ぐるみで展開する。

(3) エコカー利活用の促進

低炭素社会と公害のないまちを目指すため、自動車の需要側と供給側の双方から、低公害・低燃費で環境負荷の小さいエコカーへの転換を促進し、公用車の導入については、排気ガス性能基準及び燃費基準を定めた「公用車の購入等に係る車種選定要綱」(平成23年4月改正)に基づき、公用車のエコカー導入を進める。

また、環境にやさしい電気自動車等のエコカーを活用した共同利用の促進を図る。

(4) 環境にやさしい自動車燃料の利用等

トラックやバスなどの大型自動車については、より環境にやさしい、天然ガスやバイオマス、石炭等を原料とする合成燃料への転換やバイオディーゼル燃料の利用を進めるなどの施策を検討する。

京都市バスについては、公共交通機関として廃食油を再生したバイオディーゼル混合燃料を使用した実証実験を行い、低公害車両（アイドリングストップバス等）の導入を基本に進めていく。

(5) 電気自動車の導入促進等

電気自動車は、走行時の大気汚染物質及びCO₂排出量がゼロになり、京都市内での走行には十分対応が可能と考えられることから、今後、移動距離や荷物の積載可能量等を考慮し、利用地域に応じた導入促進を図るため、充電設備の設置網の拡大、関連する企業と連携して技術開発を進める。

(6) 交通公害調査の実施

交通公害の現状や各種対策の効果を把握するため、道路沿道及びその周辺における自動車排出ガスによる大気汚染や騒音・振動の調査を実施するとともに、新たに環境基準項目として設定された微小粒子状物質（PM2.5）の測定など、体制の充実を図る。

(7) 交通規制の要請等

道路沿道での自動車排出ガスによる大気汚染の常時監視測定及び自動車交通による騒音・振動の調査を実施し、大気汚染防止法に定める大気汚染の限度を超える場合や騒音規制法、振動規制法に定める騒音、振動の限度を超え、周辺環境が著しく損なわれる場合には、関係法令に基づき関係機関に必要な措置を執るよう協力要請を行う。

(8) 自動車の排出ガス等対策の推進

近畿八府県市自動車環境対策協議会（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、京都市、大阪市、堺市、神戸市）、大都市主管局長会議等での活動を通じ、自動車排出ガス及び騒音規制の強化を国に要望していく。

また、環境負荷の少ないトラック等の優先利用、環境対応車への転換などの取組を促す誘導策を検討する。

（近畿運輸局、京都国道事務所、京都府警察、京都府、
京都市環境政策局・交通局）

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」に基づき、また、平成23年10月25日付警察庁交通局長で通知された「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、自転車の秩序ある利用の推進及び自転車を安全かつ快適に利用できる環境の形成に努める。

(1) 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、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、自転車の交差点、細街路、商店街の通行時におけるルールについての周知・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創設(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、京都市では京都市安全利用促進啓発員設置要綱を定め、平成23年9月から京都市職員を自転車安全利用促進啓発員に指名した。

自転車安全利用促進啓発員は、自転車の安全利用を促進するため、市民、事業者等に対して安全な自転車利用を行うよう指導及び啓発や警察等の関係機関又は自転車安全利用推進員が行う自転車の安全な利用に係る啓発事業の支援など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。

(京都府警察、京都市行財政局・文化市民局・産業観光局・都市計画局・建設局・教育委員会事務局)

(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気運を醸成する。

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。

(京都府警察、京都市行財政局・文化市民局・産業観光局・都市計画局・建設局・教育委員会事務局)

(3) 自転車損害保険等の普及の促進(再掲)

自転車事故による被害者の救済に資するため、TSマーク付帯保険(運営：財団法人日本交通管理技術協会)、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損害保険等の普及に努める。

自転車損害保険等の普及の促進に当たっては、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、自転車貸出業者の積極的な保険加入の促進を図る。

(京都府警察，京都市行財政局・文化市民局・産業観光局・
都市計画局・建設局・教育委員会事務局)

(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、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自転車の安全利用に関する指導を徹底する。

(京都府警察，京都市行財政局・文化市民局・産業観光局・
都市計画局・建設局・教育委員会)

(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講じる。

(京都府警察)

(6) 自転車利用環境の総合的整備

平成22年3月に策定した「改訂京都市自転車総合計画」に基づく「安心で安全な自転車利用空間の整備」や「自転車利用環境の総合的整備」に取り組むなど、全ての人にとって安心で安全な，快適で住みよいまちづくりを実現し，更には環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを進めていく。

ア 安心で安全な自転車利用空間の整備

自転車利用者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、交通管理者，道路管理者等による連絡調整会議を設置するなど連携を密にし，改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車利用空間の整備を引き続き重点的に実施する。

イ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 学校、駅、駐輪場、大型商業施設の周辺エリアにおいて、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を目的とした自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道における自転車通行位置の明示等の自転車通行環境のネットワークの整備を推進するとともに、生活道路における通過交通抑制のための交通規制や自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

(イ) 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。

(ウ) 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。

放置自転車等の撤去については、国や府とも連携を図り、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、実施に向けた検討を行い、安全で快適に歩くことのできる道路環境の維持に努める。

ウ 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。

エ 自転車通行環境整備モデル地区の積極的な整備推進

国土交通省及び警察庁が指定した自転車通行環境に関するモデル地区（京都地区）について、自転車道や自転車専用通行帯の整備、道路標識等の整備、信号機の新設や信号灯器の改良、交通指導取締り等の対策を行うなどにより、自転車の安全・快適な利用を確保する。

オ 地域と連携した効果的な取組の実施

自転車通行環境整備モデル地区や「あんしん歩行エリア」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を開催し、市民の自転車安全利用に対する意識向上を図る。

また、幅広い世代に対する自転車安全利用推進員の委嘱や交通安全教育の推進、自転車利用者や自転車貸出業者等に対するT Sマーク付帯保険等の加入促進のほか、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。

(京都国道事務所，京都府警察，京都市都市計画局・建設局)

第2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

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※¹により、踏切道の除却を促進する。

また、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても、極力立体交差化を図るとともに、既存の踏切道の構造の改良を促進する。

※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

(近畿運輸局，京都府，京都市建設局)

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。

また、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。

さらに、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、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。

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。

(近畿運輸局，京都府警察，京都市建設局)

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、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。

(近畿運輸局，京都府，京都市建設局)

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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術（ＩＴ）の活用による踏切注意情報の表示を進めるとともに、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。

（近畿運輸局，京都府警察，京都府，京都市建設局）

第3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、京都に住まい、また京都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。

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。

(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。

(3) 未来の公共交通の整備

魅力的なまちづくり、中心市街地の活性化、都心における歩行者の支援、鉄軌道網のミッシングリンク（切れ目）をつなげる役割を持つといった機能を果たす地域におけるLRT^{※1}等の導入について検討する。

※1 Light Rail Transitの略で、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、人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム

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

京都市の都市・交通政策における全ての行動規範となるものとして、平成22年1月23日に制定した「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発を強力に推進している。

(2) 「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)の推進

「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)の推進による自動車利用の抑制を図る。