

# 第 11 次宇治市交通安全計画

(令和 3 年度～7 年度)

～交通事故のない宇治市を目指して～

宇治市交通安全対策会議

## 目次

<計画の基本的事項> .....	4
1 計画の位置付け .....	4
2 計画の期間 .....	4
3 計画の推進体制 .....	4
4 計画の目標 .....	4
5 計画の重点項目 .....	4
<計画の基本理念> .....	6
1 交通社会を構成する三要素 .....	7
(1) 人間に係る安全対策 .....	7
(2) 交通機関に係る安全対策 .....	7
(3) 交通環境に係る安全対策 .....	7
2 横断的に重要な事項 .....	7
(1) 先端技術の積極的活用 .....	7
(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実 .....	7
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進 .....	8
<道路交通の安全> .....	9
第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方） .....	9
1 道路交通事故のない社会を目指して .....	9
2 歩行者の安全確保 .....	9
3 役割分担と連携強化 .....	9
第2章 道路交通の安全についての目標 .....	10
I 道路交通事故の現状と今後の見通し .....	10
1 道路交通事故の現状 .....	10
2 道路交通事故の見通し .....	12
II 第11次計画における目標と重点項目 .....	12
1 第11次計画における目標 .....	12
2 計画の重点項目 .....	13
第3章 道路交通の安全についての対策 .....	15
I 今後の道路交通安全対策を考える視点 .....	15
<重視すべき視点> .....	15
(1) 高齢者及び子どもの安全確保 .....	15
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 .....	16
(3) 生活道路における安全確保 .....	17

(4)	地域が一体となった交通安全対策の推進	18
(5)	新型コロナウイルス感染症の影響	18
II	講じようとする施策	18
1	道路交通環境の整備	18
(1)	生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	19
(2)	通学路等における交通安全の確保	20
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	21
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	23
(5)	踏切道における交通の安全	24
(6)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	25
(7)	無電柱化の推進	25
(8)	効果的な交通規制の推進	25
(9)	自転車利用環境の総合的整備	25
(10)	公共交通機関利用の促進	26
(11)	安全なバス停留所の整備	26
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	27
(13)	総合的な駐車対策の推進	28
(14)	道路交通情報の充実	28
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29
2	交通安全思想の普及徹底	30
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	31
(2)	効果的な交通安全教育の推進	33
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	33
(4)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	36
3	安全運転の確保	37
(1)	運転者教育等の充実	37
(2)	安全運転管理の推進	37
(3)	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	38
(4)	交通労働災害の防止等	38
(5)	道路交通に関連する情報の充実	38
4	車両の安全性の確保	39
(1)	先進安全自動車の普及促進	39
(2)	自動車の検査及び点検整備の充実	39
(3)	自転車の安全性の確保	40
5	道路交通秩序の維持	41
(1)	交通指導取締りの強化等	41
(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	42
6	救助・救急活動の充実	42

(1) 救助・救急体制の整備 .....	42
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等 .....	44
7 被害者支援の充実と推進 .....	45
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等 .....	45
(2) 損害賠償の請求についての援助等 .....	45
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化 .....	45

## < 計画の基本的事項 >

### 1 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）の定めるところにより、京都府交通安全対策会議が策定した「第 11 次京都府交通安全計画」に基づき、安全で円滑・快適な交通社会を実現するため、本市における道路交通の安全に関する総合的な計画として定めるものである。

### 2 計画の期間

令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間

### 3 計画の推進体制

交通事故の防止は、国、府、宇治市、警察、関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが交通安全の大切さを絶えず認識しながら、全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない安全・安心な宇治の実現に向けて、交通安全の全般にわたる対策を強力に推進するものとする。

### 4 計画の目標

- ① 令和 7 年までに年間の交通事故死者数<sup>\*1</sup>をゼロとする
- ② 令和 7 年までに年間の交通事故重傷者数を 45 人以下とする

(第 2 章Ⅱ-1)

### 5 計画の重点項目

交通事故防止のために、弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要があることや、近年の本市における交通事故の発生状況等を踏まえ、次の項目に重点を置くものとする。

(第 2 章Ⅱ-2)

#### ●重点項目 1：子どもの交通事故防止

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要がある。特に、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守るため、本市ではこれまでから通学路等の日常的な移動経路における危険箇所の対策を進めてきたところであり、今後も状況の変化等にあわせて見直しを行うことで交通事故防止へとつなげていく。

#### ●重点項目 2：高齢者の交通事故防止

高齢者が関係する交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事件数に占める割合は増加傾向にある。今後も高齢者人口は増えることが見込まれるなか、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止の取組を進める。

### ●重点項目 3：自転車の安全利用の促進

自転車は、手軽な移動手段として子どもから高齢者まで幅広い年齢層で利用されている。自転車が関係する交通事故発生件数については減少傾向にあるものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は約 2 割を占めており、宇治市自転車の安全な利用を促進する条例等、関連する法令に基づき自転車の安全利用を促進していく。

## <計画の基本理念>

### 【交通事故のない社会を目指して】

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、市民全ての願いである安全で安心して暮らせることができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

今なお交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死傷者数は着実に減少し、第10次計画の目標を達成することができたが、未だ交通事故により多くの負傷者が生じていることも事実である。

交通事故のない社会は、一朝一夕に実現できるものではないが、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すとともに、交通事故被害者の存在に思いを向け、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

### 【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の安全を一層確保する必要がある。交通事故のない社会は、交通社会において立場の弱い方が自立できる社会でもある。

また、思いがけず交通事故の被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められている。このように「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

### 【高齢化が進行しても安全に移動できる社会の構築】

高齢化が進む現在、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は喫緊の課題である。

今後、更なる高齢化が見込まれる本市において、高齢になっても安全に移動ができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、関係機関・団体等の連携によって構築することを目指していく。

## 1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通において計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③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、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を市民の理解と協力の下、強力に推進する。

### (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、指導取締りの強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、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、全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取組を徹底する。

### (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、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、車両等の安全性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、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、通学路、生活道路（車道幅員 5.5 メートル未満の道路）、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、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

## 2 横断的に重要な事項

### (1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

加えて、将来的には、ICT<sup>※1</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。

### (2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法<sup>※2</sup>（平成 16 年法律第 161 号）を踏まえ、交通安全の



分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る必要がある。

(3) 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、それぞれの役割を担いつつ、施策を推進するとともに、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、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必要がある。

## < 道路交通の安全 >

### 第1章 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

#### 1 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、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すべきである。

近年、高齢者人口及び高齢運転免許保有者が増加する中、高齢者が関係する交通事故は交通事故全体の3割以上を占めている。また、子どもが被害に遭う交通事故は減少傾向にあるものの、依然として死亡事故が発生している。自転車事故については、その件数が交通事故全体の約2割を占める状況が続いている。これらのことを踏まえ、今後も、交通事故のない社会の実現に向けて、市を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加する全ての市民が交通安全に留意するとともに、関係機関・団体等が役割分担しながらその連携を強化し、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

#### 2 歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図るとともに、歩行者に対しては、あらゆる機会を通じて、安全な歩行・横断方法や、夜間の歩行時における反射材着用の有効性を理解させることが重要である。

#### 3 役割分担と連携強化

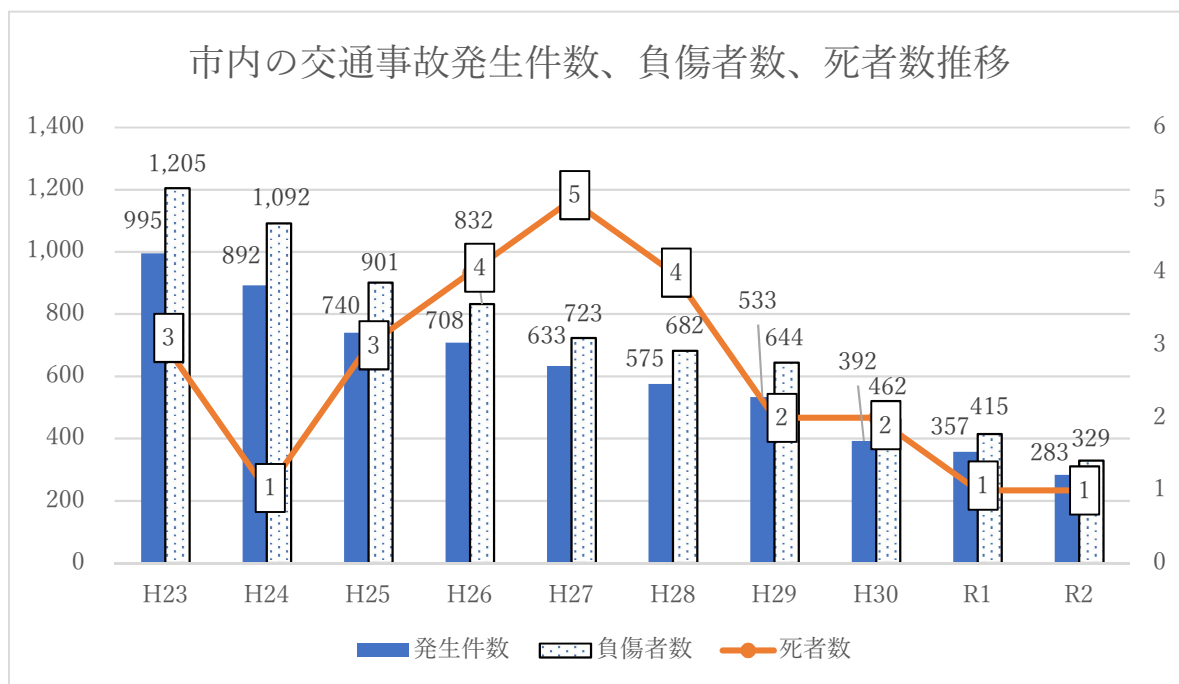
国、府、宇治市、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等が役割分担しながらその連携を強化し、また、地域住民が、地域の特性に応じて行う交通安全活動等に、参加・協働していくことが必要である。

## 第2章 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

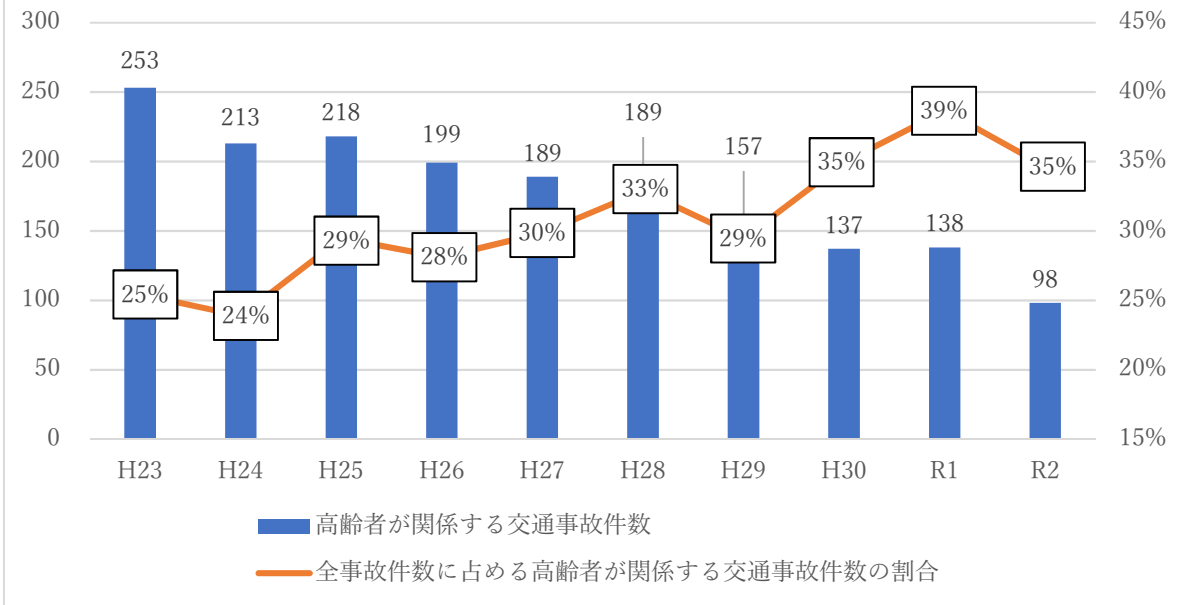
#### 1 道路交通事故の現状

市内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、平成23年以降減少し、第10次宇治市交通安全計画期間（平成28年度～令和2年度）中の宇治市域における交通事故発生件数は2,140件、死者数は10人、負傷者数は2,532人と第9次宇治市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）期間中の交通事故発生件数3,968件、死者数16人、負傷者数4,753人からいずれも減少しており、市全体の交通事故防止の取組が着実に成果を上げてきた。令和2年の発生件数は283件、負傷者数は329人、死者数は1人であり、第10次宇治市交通安全計画に掲げた「交通事故死傷者数を550人以下」とする目標は達成できた。もう一つの目標であった「年間の交通事故死者数を限りなくゼロに近づける」についてもほぼ達成できたといえる。



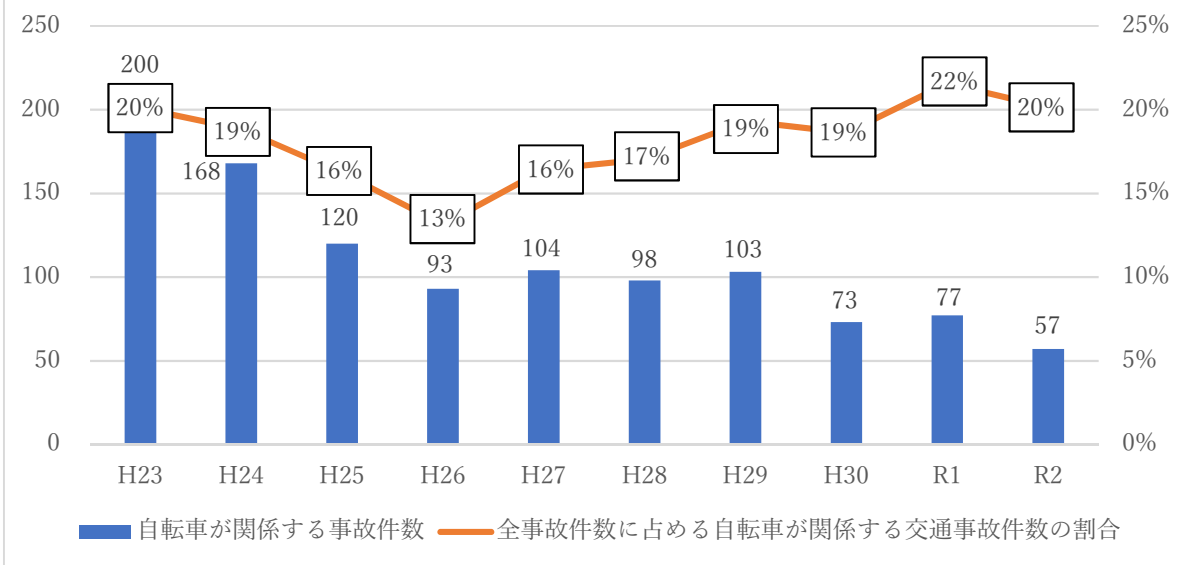
本市における高齢者が関係する交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事故件数に占める高齢者事故の割合は増加傾向にあり、その背景として65歳以上の高齢者人口の増加が考えられる。今後も高齢者人口は増えることが見込まれるなか、一層の取組が必要な状況となっている。

市内の高齢者が関係する交通事故発生件数と  
構成比の推移



自転車に関係する交通事故の発生件数は減少傾向にあるものの、全交通事故数も減少しており、約2割を占める割合は変わらない。引き続き自転車利用者の安全意識向上について取り組む必要がある。

市内の自転車に関係する交通事故発生件数と  
構成比の推移



## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれる。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、高齢者人口の更なる増加と自転車通勤・通学等の促進に伴う自転車利用が予想されることから、高齢者の交通事故や自転車乗車中の交通事故の増加が懸念される。

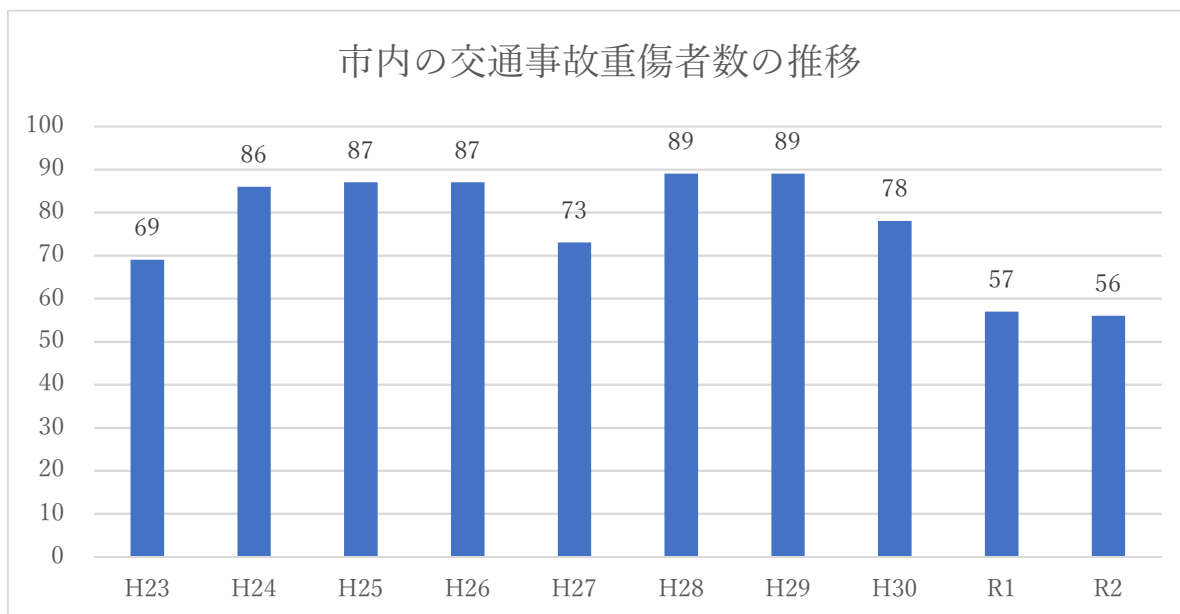
## II 第 11 次計画における目標と重点項目

### 1 第 11 次計画における目標

京都府交通安全対策会議が策定した第 11 次京都府交通安全計画（令和 3 年度～令和 7 年度）では、令和 7 年までに年間の交通事故死者数を 40 人以下、また、今回からこれまでの死傷者数に変えて、重傷者数 700 人以下とする目標が設定されている。

宇治市交通安全対策会議では、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、この目標は将来にわたっても変わることはないが、この究極の目標の実現に向けて、令和 2 年の市内交通事故の数値を踏まえ、府の目標値を参考として、本計画の計画期間における目標の指標として、以下のとおり設定することとする。

- ① 令和 7 年までに年間の交通事故死者数をゼロとする
- ② 令和 7 年までに年間の重傷者数を 45 人以下とする



【参考】過去の計画における数値目標（交通事故死傷者数）

計画	計画期間	数値目標
第1次	昭和47年度～50年度	設定せず
第2次	昭和51年度～55年度	設定せず
第3次	昭和56年度～60年度	昭和60年までに年間800人以下とする
第4次	昭和61年度～平成2年度	平成2年までに年間800人以下とする
第5次	平成3年度～7年度	設定せず
第6次	平成8年度～12年度	設定せず
第7次	平成13年度～17年度	設定せず
第8次	平成18年度～22年度	設定せず
第9次	平成23年度～27年度	平成27年までに年間900人以下とする
第10次	平成28年度～令和2年度	令和2年までに年間550人以下とする

## 2 計画の重点項目

交通事故防止のために、弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要があることや、近年の本市における交通事故の発生状況等を踏まえ、次の項目に重点を置くものとする。

### ●重点項目1：子どもの交通事故防止

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を一層確保する必要がある。特に、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守るため、本市ではこれまでから通学路等の日常的な移動経路における危険箇所の対策を進めてきたところであり、今後も状況の変化等に合わせ見直しを行うことで交通事故防止へとつなげていく。

「子どもの交通事故防止」として実施する主な事業

- ・宇治市通学路交通安全プログラムに基づく安全対策
- ・児童・幼児・保護者を対象とした交通安全教育
- ・通学路での安全な運転を促す啓発活動

### ●重点項目2：高齢者の交通事故防止

高齢者が関係する交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事故件数に占める割合は増加傾向にある。今後も高齢者人口は増えることが見込まれるなか、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止の取組を進める。

「高齢者の交通事故防止」として実施する主な事業

- ・ バリアフリー化の推進
- ・ 運転免許自主返納制度の周知及び支援
- ・ 公共交通機関の利用促進
- ・ 反射材の利用促進等の啓発活動

### ●重点項目 3 : 自転車の安全利用の促進

自転車は、手軽な移動手段として子どもから高齢者まで幅広い年齢層で利用されている。自転車が関係する交通事故発生件数については減少傾向にあるものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は約 2 割を占めており、宇治市自転車の安全な利用を促進する条例等、関連する法令に基づき自転車の安全利用を促進していく。

#### 「自転車の安全利用の促進」として実施する主な事業

- ・ 小・中学生及び高校生を対象とした自転車教室
- ・ 駅周辺を中心とした環境整備のための放置自転車対策
- ・ 自転車保険への加入促進
- ・ 自転車の安全利用をよびかける啓発活動

## 第3章 道路交通の安全についての対策

### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、宇治市内における道路交通事故の発生件数並びに負傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、第10次計画に基づき推進してきた各種施策には、交通事故防止に一定の効果が認められる。

しかしながら、交通事故全体のうち高齢者が関わる事故件数の割合は増加傾向にあるなど、高齢者の交通安全対策が課題となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、先進安全技術の普及・進展等の変化に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で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の改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、といった7つの柱により、交通安全対策を実施する。

なお、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

#### <重視すべき視点>

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が高水準で推移していること、また、今後も高齢化の一層の進行が予想されることなどから、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。

高齢者については、主として歩行、自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進することが重要である。

なお、駅・バス停留所等の交通結節点まで距離のある方の移動手段については、既存公共交通との整合性を図りながら地域に応じて取り組むことが重要となる。

- ・ 高齢者が歩行、自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育、見守り活動などが重要となる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要がある。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。ま



た、運転支援機能の過信・誤解による交通事故を防止するため、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

- ・ 運転者は運転に不安を感じる場合には運転をやめることについて検討することが必要である。本市では令和3年より運転免許証返納支援事業を実施している。

他方、全国と同様に、本市においても少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

子どもの交通事故死傷者数は減少傾向にあるが、全国的には小学生の通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通事故が発生しており、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。本市では、平成27年3月に宇治市通学路安全対策連絡会議が策定した「宇治市通学路交通安全プログラム」に基づいて小・中学校の通学路について関係機関が協力して交通安全対策を進めており、こういった取組を継続することが重要である。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

さらに、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる必要がある。市内の小学校、幼稚園・保育所、子育て支援センター、高齢者施設等にて交通安全教室を実施する等、今後も交通安全教育の機会を充実させていく必要がある。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

交通事故のない社会の実現を図るためには、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における安全性を高めることがより一層求められている。

こうした現状等を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備を始め、歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者が安全で安心して利用できる環境整備等の対策を推進する必要がある。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る必要がある。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、信号機のないところでは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることといった交通ルールの周知を図ると

ともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育を推進していく必要がある。

次に、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る反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険への加入促進等の対策を推進する必要がある。

また、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者との共存を図ることができるよう、地域の特性に応じた自転車の通行空間の確保を進める必要がある。特に、都市部で自転車の通行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮するほか、都市部の駅前や繁華街の歩道上などの交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める必要がある。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る必要がある。

本市では、平成 25 年 2 月に「宇治市自転車の安全な利用を促進する条例」を制定しており、その中でも交通安全教育・意識の高揚についての必要性に触れている。市内小・中学校、高等学校を対象に自転車乗車時の交通安全についての交通安全教室を開催するなどの取組は重要な機会となっている。また啓発活動等を通して交通ルール・マナーの定着化を図る必要がある。

### (3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定に加え、物理的デバイスのハンプ等の設置を検討するなど、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるとともに、可搬式速度違反自動監視装置の整備を推進するなど、生活道路における交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するため、幹線道路における交通流<sup>※1</sup>の円滑化及び交通安全対策を推進していく必要がある。

さらに、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が

市民に深く浸透することを目指す。

#### (4) 地域が一体となった交通安全対策の推進

安全で安心な交通社会の実現に向けた取組を進めるには行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためには、交通事故情報の提供に努める必要がある。さらに、「年間交通安全府民運動京都府実施要綱」（京都府交通対策協議会）等の効果的な周知に努め、地域住民の交通安全活動に対する理解を得て、地域住民が関係団体と連携を強化し、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必要がある。

また、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいることから、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す必要がある。

#### (5) 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症によって、市民のライフスタイルや交通行動が変化していることから、それらが及ぼす交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響については、本計画の期間を通じて注視する必要がある。

## II 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、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交通事故抑止効果が確認されているものの、交通事故の更なる抑止のため、地域の子どもや高齢者を始めとする歩行者や自転車が多くの生活道路における安全対策をより一層推進する。

また、社会資本整備重点計画法<sup>\*1</sup>（平成15年法律第20号）に基づき定められる「社会資本整備重点計画<sup>\*2</sup>」（令和3年5月、国土交通省）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故要因や有効な対策について十分な調査分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、また、地域住民が計画や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを活かすなど、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。

さらに、少子高齢化が一層進行する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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を強化する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、また、依然として、生活道路への通過交通の流入等の問題もある。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより、車両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。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

交通事故の多いエリアにおいて、関係機関・団体、地域住民等が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歩行空間の確保を図る。

公安委員会は、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の融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者、自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するほか、信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路での信号機の改良、光ビーコン<sup>\*1</sup>・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<sup>\*2</sup>（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等バリアフリー対応型信号機の整備を推進するとともに、道路交通環境やシステムの効果を図りつつ、ICT 技術を取り入れた整備を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動監視装置の整備拡充を図り、交通指導取締りを推進する。

道路管理者は、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、経路対策、歩車共存道路、コミュニティ道路<sup>\*3</sup>等の整備、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整合性を図り、歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的としてゾーンを形成するゾーン対策、住宅地域への進入部におけるハンプや狭さくの設置等による住宅地域への通過車両の抑制対策を実施する。

また、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。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

このほか、E T C 2.0<sup>\*1</sup>などのビッグデータを活用し、各地域の交通の特性と変化の状況を分析すること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、関係機関・団体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を推進する。

#### イ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市維持課、宇治市交通政策課】

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅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。

このほか、横断禁止場所における横断防止のための柵等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、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、スロープ化や交通広場<sup>\*2</sup>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き策定した「宇治市交通バリアフリー全体構想」及び「交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅については、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。また、駅の周辺地区等については、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。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、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、関係機関と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

#### (2) 通学路等における交通安全の確保

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北

土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市学校管理課、宇治市道路建設課、宇治市維持課、宇治市交通政策課】

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、平成27年3月に宇治市通学路安全対策連絡会議が策定しPDCAサイクルで取組を進めている「宇治市通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード、ソフトの両面から必要な対策を推進する。

また、高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の設置、カラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全で安心な歩行空間の創出に取り組み、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

さらに、横断歩道の道路標識・標示や路側帯の道路標示など、通学路等に整備した交通安全施設について、その効用を損なうことなく、通行する児童等の安全を確保するため、適切な維持管理を推進する。

### (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対策については、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、きめ細かく効率的な交通事故防止対策を推進する。

#### ア 事故ゼロプラン<sup>※1</sup>（事故危険区間重点解消作戦）の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所】

直轄国道における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戦）」を推進する。

(ア) 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、交通事故の危険性が高い特定の箇所・区間を学識者等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、事故データを分析し、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。

#### イ 事故危険箇所対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

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、公安委員会と道路管理者が連携して交通事故の発生原因を分析・検討した上で、集中的な交通事故抑止対策を推進する。

#### ウ 幹線道路における交通規制

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

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、交通安全施設等の整備状況、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。

#### エ 重大事故の再発防止

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、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じることにより、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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

(ア) 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、道路整備を推進する。

(イ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、地域の実情に応じた生活道路等の交通安全対策を行うとともに、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、ハンプ・狭さくの設置や車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せるため道路にカラーラインを引くなど、車両速度及び通過交通の抑制の整備を総合的に実施する。

#### カ 道路の改築等による交通事故対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

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、幹線道路の整備と併せた生活道路における狭さくの設置等による生活道路への通過車両の抑制対策、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<sup>\*1</sup>等を推進する。
- (ウ) 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、交通量や通行の状況に即した歩道、自転車道等の整備を推進する。
- (エ) 交通混雑が著しい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、地区内の生活道路、地区周辺の幹線道路等の整備を図る。

#### キ 交通安全施設等の高度化

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課】

- (ア) 道路の構造及び交通実態に応じて、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、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。

#### (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に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

公安委員会は、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<sup>\*2</sup>」において策定された「インフラ長寿命化基本計画<sup>\*3</sup>」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。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によ



りその効用が損なわれないように効率的かつ適切な管理を行う。

また、令和3年1月に「持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会<sup>\*1</sup>」でまとめられた提言<sup>\*2</sup>を今後の交通安全施設整備計画に反映する。

#### イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

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、少子高齢社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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

#### ウ 幹線道路対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

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、事故危険箇所等の交通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。

#### エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市建設総務課、宇治市道路建設課、宇治市維持課、宇治市交通政策課】

「標識BOX<sup>\*3</sup>」、「信号機BOX<sup>\*4</sup>」、「市民の声投書箱」や市民相談窓口等において、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

#### オ 連絡会議等の活用

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所】

「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や学識者で構成する「アドバイザー会議」、「京都府渋滞対策協議会」等を活用し、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、評価及び進行管理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) 踏切道における交通の安全

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市建設総務課、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

市内の踏切道において、構造の改良、踏切保安施設の整備、交通規制の実施、その他交通の安全と円滑化を図るための措置を推進する。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

高齢者や障害者等を含め、全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン<sup>※1</sup>化を推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

【主な関係機関・部署：京都府山城北土木事務所】

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「京都府無電柱化推進計画<sup>※2</sup>」（令和元年12月）に基づき、関係事業者と連携して無電柱化事業を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

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るとともに、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、既存の交通規制等が交通実態に合った合理的なものかを点検し、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、生活道路における交通規制等の見直しを積極的に推進する。また、公安委員会が行う交通規制等の情報について、データベース化を推進し、効果的な交通規制等を実施する。

(9) 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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市道路建設課、京都府宇治警察署】

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の交通事故を減らすためには、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる「自転車活用推進計画<sup>※3</sup>」（令和3年5月、国土交通省）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン<sup>※4</sup>」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）を踏まえて策定された「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉<sup>※5</sup>」（平成29年3月、京都府道路交通環境安全推進連絡会議）の周知を図るとともに、技術的助言等により、「京都府自転車活用推進計画<sup>※6</sup>」（令和

元年12月)に基づく整備を行うなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の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。あわせて、自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性、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。

#### イ 駅周辺等における放置自転車対策

【主な関係機関・部署：宇治市交通政策課】

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、宇治市、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、民間事業者等と連携しながら、地域の状況に応じた自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

#### (10) 公共交通機関利用の促進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局、宇治市交通政策課】

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法<sup>※1</sup>（平成25年法律第92号）に基づき定められる「交通政策基本計画<sup>※2</sup>」（令和3年5月、国土交通省）に即して、国、府、市町村、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

また、「宇治市公共交通体系基本計画」（令和3年7月）を策定し、交通需要のマネジメントを推進し、自動車交通から既存公共交通の利用促進を図る。そのため、既存公共交通を維持していくために、誰もがより分かりやすく利用しやすい公共交通を目指し、駅を含む周辺のバリアフリー化等の推進による「既存交通環境の整備」を図るとともに、一人ひとりが公共交通機関を支えていることを認識できるよう、次世代を担う子どもたちを始めとした利用促進による「市民意識の向上」を図るとともに、駅やバス停留所などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な場合があるなど、様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取組に対する支援など「地域に応じた移動手段への支援」を図る。また、持続的なまちの発展に繋げるために、都市交通基盤の整備を進めるとともに、今後の産業や観光振興の方向性を踏まえ、新たな交通需要に対する新規路線の可能性を研究するなど「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」を図り、更には、多様化する移動ニーズに対応し、移動手段の安全性や利便性を向上させるために、ICTの活用やMaaS<sup>※3</sup>の考え方の導入など新たな技術やサービスについての調査研究を行うなど「次世代交通サービスの研究」を進める。

#### (11) 安全なバス停留所の整備

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局、国土交通省近畿地方

整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課】

安全な歩行空間の確保等の観点から、「京都府バス停留所安全性確保合同検討会」を活用し、運輸支局やバス事業者、各道路管理者、警察等の関係機関が連携し、安全上の優先度や地域の実情に応じて、バス停留所の移設の検討とともに、ハード、ソフトの両面から必要な安全対策を推進する。

## (12) 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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市建設総務課、宇治市道路建設課、宇治市維持課、宇治市危機管理室】

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

また、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、宇治市地域防災計画に記載されている緊急輸送道路や、緊急輸送道路と市内防災拠点を結ぶ道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

さらに、災害時によ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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課、宇治市維持課】

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、老朽化した信号柱や大型標識柱を始め、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、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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

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、こ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<sup>※1</sup>（昭和36年法律第223号）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。

### エ 災害発生時における情報提供の充実

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市危機管理室、宇治市建設総務課、宇治市維持課】

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、道路利用

者等に対する道路交通情報の提供等を行う。

### (13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

#### ア きめ細かな駐車規制の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

道路環境、交通実態、駐車需要及び地域住民の意見要望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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン<sup>※1</sup>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。

また、運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者<sup>※2</sup>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<sup>※3</sup>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 違法駐車をさせない環境づくり

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

違法駐車及び迷惑駐車の防止等に関し、関係機関・団体との密接な連携を図り、宇治市交通安全対策協議会が実施する迷惑駐車追放三色パトロール等の市民への啓発活動を推進する。

また、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・改善や関係機関の連携による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、違法駐車の実態把握、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

### (14) 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、道路交通情報の充実を図る。

#### ア 情報収集・提供体制の充実

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市建設総務課】

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

イ 適正な道路交通情報提供事業の促進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

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の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせ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<sup>※1</sup>（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、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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市道路建設課】

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の推進や、案内標識の英語表記改善の推進、英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(15) 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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、京都府宇治警察署、宇治市建設総務課】

(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、適正な運用を図るとともに、許可条件の遵守、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、適切な指導取締りによりその排除を行う。さらに、道路上から不法占有物件

等を一掃するため、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行う。

(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交通事故・交通渋滞を防止するため施工時期の調整を行う。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所、京都府山城北土木事務所、宇治市建設総務課、宇治市維持課】

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しており、交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針<sup>\*1</sup>（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。特に高齢化が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

また、交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、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。特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、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、関係機関・団体及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

#### (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市教育委員会、宇治市交通政策課】

##### 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習慣を身に付けさせるとともに、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。とりわけ、信号機の意味や横断歩道を横断する際の運転者に対する手を上げるなどの明確な意思表示、確実な安全確認の方法など、横断歩道を安全に横断するための方法についての教育を推進する。

幼稚園、保育所等においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて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を利用したり、親子で実習したりするなど、ポイントを絞った分かりやすい内容の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。

関係機関・団体は、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、幼児の保護者が家庭において適切な指導ができるよう、また、保護者自身がチャイルドシートの使用効果と正しい使用方法や自転車に取り付けられた幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合のヘルメット着用の必要性について理解を深めるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

##### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車等の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等について重点的に交通安全教育を実施するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。



#### 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、家庭や関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、法令遵守とともに歩きスマホ等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車や自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、交通事故によって生じる被害の大きさや責任等について交通安全教育を実施するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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。

#### 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として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に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。

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。

#### 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、運転免許保有者の教育を中心として行う。

免許保有者の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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、京都府宇治警察署が行う交通安全講習会、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<sup>\*1</sup>、運行管理者<sup>\*2</sup>等が行う交通安全教育を中心として行う。

#### 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、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者と同年代の交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実による、より効果的な交通安全指導に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を増加させる。

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者及びその介添者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における社会福祉活動の場などの身近な教育の機会を活用して、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、効果的な教材の開発等に努める。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

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知識及び技能を習得し、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や講師の派遣、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。

### (3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ア 交通安全運動の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

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宇治市交通安全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は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

#### イ 横断歩行者の安全確保

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市教育委員会、宇治市交通政策課】

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、府域一斉での交通安全街頭啓発日に広報啓発活動を積極的に展開するとともに、交通安全教育、交通指導取締り等を推進する。また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

さらに、横断歩道を横断する際には、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための広報啓発活動を推進する。

#### ウ 自転車の安全利用の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市学校管理課、宇治市交通政策課】

「宇治市自転車の安全な利用を促進する条例」に基づき、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防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、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。

自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

また、自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、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、こうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例<sup>※1</sup>に基づき定められる「京都府自転車安全利用促

進計画<sup>\*1</sup>」(令和3年3月)に即して、自転車損害保険等への加入促進等の対策を推進する。

薄暮の時間帯<sup>\*2</sup>から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視性の向上を図る。

自転車に同乗する未就学児の安全を確保するため、保護者に対して交通安全教育を実施するほか、未就学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未就学児を乗せるときは、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、幼児用乗車装置に未就学児を乗車させる場合におけるヘルメット着用の徹底に加え、幼児の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

エ 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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

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。後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

カ 反射材用品等の普及促進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

歩行中の交通事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及を促進する。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

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、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、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動<sup>※1</sup>の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

#### ク 効果的な広報の実施

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

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あらゆる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行う。

#### ケ その他の普及啓発活動の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

(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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の交通事故実態の広報を積極的に行う。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）<sup>※2</sup>の表示促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(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、歩行者の横断違反等による交通事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部、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、地理情報に基づく交通事故分析システム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交通事故データ及び交通事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

#### (4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要であるため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、関係機関・団体と市民が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、住民の参加・協働を積極的に推進する。

### 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、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と自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。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、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

#### (1) 運転者教育等の充実

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるほか、高齢運転者に対しては、運転免許証の自主返納を行いやすい環境の整備に努める。

#### (2) 安全運転管理の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局、京都府宇治警察署】

安全運転管理者及び副安全運転管理者<sup>\*1</sup>（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、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に努めるとともに、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、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映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局】

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プラン<sup>\*1</sup>に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり取組を推進する。

(4) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

【主な関係機関・部署：京都南労働基準監督署】

交通労働災害防止のためのガイドライン<sup>\*2</sup>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

【主な関係機関・部署：京都南労働基準監督署】

自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準<sup>\*3</sup>」（通称「改善基準告示」）の履行を確保するための監督指導を実施する。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局】

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、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<sup>\*4</sup>の充実を図る。

#### イ 気象情報等の充実

【主な関係機関・部署：宇治市危機管理室】

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握し、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に行うことで交通事故の防止・軽減に資するよう、特別警報・警報・予報等の迅速な収集及び伝達に努める。

### 4 車両の安全性の確保

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

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進を図る。また、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要であることから、こうした取組の推進に努める。

#### (1) 先進安全自動車の普及促進

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による交通事故が発生していることや、今後も高齢運転者が増加していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及を促進する。

#### (2) 自動車の検査及び点検整備の充実

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局】

##### ア 自動車の検査の充実

独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、高度化した検査業務が確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図る。

指定自動車整備事業制度<sup>※1</sup>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。

##### イ 自動車点検整備の充実



(7) 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<sup>※1</sup>」を展開する。

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

(イ) 不正改造車の排除

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<sup>※2</sup>」を展開し、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<sup>※3</sup>について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備事業<sup>※4</sup>の適正化及び生産性向上

自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上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、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

(オ) ペーパー車検<sup>※5</sup>等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(3) 自転車の安全性の確保

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市交通政策課】

京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例及び宇治市自転車の安全な利用を促進する条例を踏まえ、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、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、平成30年に義務付けられた自転車損害保険等への加入を促進する。

さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、早めの灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認の

向上を図る。

## 5 道路交通秩序の維持

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

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、交通事故事件捜査等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があるため、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、危険性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては、初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

### (1) 交通指導取締りの強化等

交通指導取締りにおいては、歩行者及び自転車利用者の交通事故防止並びに交通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 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通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、妨害運転、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、危険性の高い違反及び市民から取締り要望の多い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。

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、早期に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、子ども、高齢者、障害者保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理情報に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り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、可搬式速度違反自動監視装置の整備拡充を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成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

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、自動車の利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。

ウ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用のほか、歩道を通行する歩行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号）第 2 条又は第 3 条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

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、高速度道路<sup>\*1</sup>を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

交通事故の種類・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。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

大規模な道路交通事故等の多数の負傷者が発生する交通事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

#### ウ 自動体外式除細動器（AED）<sup>\*1</sup>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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市消防本部】

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、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<sup>\*2</sup>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積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

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、安全運転管理者及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い事業用自動車運転者に対しても広く知識の普及に努める。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、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研修など教育訓練の充実を一層推進し、救急救命士の資質の向上を図る。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール<sup>\*3</sup>体制の充実を図る。

#### オ 救助・救急資機材等の装備の充実

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車<sup>\*4</sup>、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

#### カ 消防防災ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務の推進

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

交通事故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、京都府広域消防相互応援協定<sup>\*5</sup>に基づく京都市消防局が保有するヘリコプターの広域的運用を推進する。

関西広域連合<sup>\*1</sup>によるドクターヘリについて、医師等の同乗による早期医療介入により交通事故による負傷者の救命効果の向上を図ることが期待できることから、関係機関等との連携により、ドクターヘリの積極的な活用を図る。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急処置等を行う救助隊員及び救急隊員を養成するため、教育訓練の充実を一層推進する。

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。

ク 高速道路における救急業務実施体制の整備

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

高速道路における救急業務については、西日本高速道路株式会社と消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。このため、西日本高速道路株式会社と連携を強化するとともに、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。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図るため、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

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

救急医療施設への迅速、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<sup>\*2</sup>の医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準<sup>\*3</sup>」（令和2年10月）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

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

救急現場・搬送途上における救急医療の充実を図る救急自動車に医師、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更なる検討を進める。

また、ドクターヘリの円滑な運航が図られるよう、医療機関等の相互の

連携体制の更なる強化に努める。

## 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、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験を有することから、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り、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）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。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、府が設置する犯罪被害者サポートチームが、関係機関や民間支援団体、交通事故相談所の活用のほか、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、警察との連携による交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するなど、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

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局】

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とともに、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であること等を周知する。

### (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

【主な関係機関・部署：京都府山城広域振興局】

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、円滑かつ適正な相談活動を推進するため、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、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

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署】

警察においては、交通事故被害者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。

### (3) 交通事故被害者等支援の充実強化

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

【主な関係機関・部署：京都府山城広域振興局、宇治市交通政策課】

京都府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」や宇治市が実施する「国際ソロプチミスト宇治交通遺児奨学資金等」を始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による交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給等、(公財)交通遺児等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

【主な関係機関・部署：京都府山城広域振興局、京都府宇治警察署】

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、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、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

ウ 公共交通事故被害者等への支援

【主な関係機関・部署：国土交通省近畿運輸局京都運輸支局】

公共交通事故発生時の被害者等への支援については、「公共交通事故被害者等支援運営計画<sup>※1</sup>」(平成27年7月、近畿運輸局)に基づき、初動対応を推進する。

# 用 例 集

頁	※番号	用 例	解 説
4	1	交通事故死者数	交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人の数。
7	1	I C T	情報通信技術。Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）の略。
7	2	犯罪被害者等基本法	犯罪被害者等（犯罪やこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為の被害者及びその家族又は遺族）のための施策を総合的かつ計画的に推進することによって、犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とした法律。基本理念として、犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有することなどを定めている。
17	1	交通流	道路上における車両の行動を個々の運動としてではなくこれらの集積である流れとしてとらえたもの。
18	1	社会資本整備重点計画法	社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画の策定等の措置を講ずることにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発を図り、もって国民経済の健全な発展及び国民生活の安定と向上に寄与するための法律。
18	2	社会資本整備重点計画	道路、交通安全施設等の社会資本整備事業を重点的、効果的に実施することにより、経済社会の活力の向上及び持続的発展、豊かな国民生活の実現及びその安全の確保等を図るための計画。
19	1	光ビーコン	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。
19	2	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置、移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保を図るための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資するための法律。
19	3	コミュニティ道路	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（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路。
20	1	E T C 2.0	料金決済だけでなく、道路情報と連動してさまざまなサービスが受けられるようになる、次世代型E T C。具体的には、それまでできなかった高速道路からの一時退出やより広い範囲の渋滞情報や迂回情報、事故情報の取得などが可能となる。
20	2	交通広場	交通施設と都市計画道路との結節点であり、交通の集中発生量が多く、これらを円滑に処理するだけではなく、都市の玄関として美観施設を備えている、機能の一部が道路・街路と重複する広場。広場型の道路。
21	1	事故ゼロプラン	国土交通省が策定しているプランで、交通事故が多発する幹線道路を対象に、交通事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に交通事故防止対策を進めていくもの。（事故危険区間重点解消作戦）
23	1	交差点のコンパクト化	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などにより、交差点の面積を小さくするもの。
23	2	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議	平成25年10月にインフラの老朽化対策のため、内閣府、国土交通省等の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・推進するために設置された連絡会議。
23	3	インフラ長寿命化基本計画	インフラの老朽化対策に関する政府全体の取組として、平成25年6月に閣議決定した「日本再興戦略」に基づき、インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において、同年11月にとりまとめられた計画。この計画に基づき、国、自治体レベルで行動計画の策定を進めることで、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現するもの。
24	1	持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会	本格的な人口減少と高齢化社会を迎える中、京都府における20年後の人口動態、財政状況等を踏まえた今後の交通安全施設整備等の在り方について、京都府警察が有識者等を含めた部外からの様々な意見を得るために発足させた、学識経験者や道路管理者等を委員とした研究会。



頁	※番号	用 例	解 説
24	2	提言	持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する研究会が行った「持続可能な交通安全施設整備等の在り方に関する提言」。「これからの信号機整備の在り方」「自動運転社会への対応」「京都モデル」の3項目で構成。
24	3	標識BOX	警察庁、都道府県警察、道路管理者（国土交通省、都道府県等）が、はがき、インターネット等により、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。
24	4	信号機BOX	警察庁、都道府県警察、道路管理者（国土交通省、都道府県等）が、はがき、インターネット等により、運転者等から信号機に関する意見を受け付けるもの。
25	1	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種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デザインする考え方。
25	2	京都府無電柱化推進計画	平成28年に、無電柱化の推進に関する法律が公布・施行されたことに伴い、京都府が京都府管理道路において、無電柱化を総合的・計画的に推進することを目的に、優先的に無電柱化する道路や無電柱化推進に向けた施策等を定めた計画。
25	3	自転車活用推進計画	自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの課題に対応するため、交通の安全を確保しつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資する「自転車活用推進法」の基本理念に加え、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るために国が策定した自転車活用の推進に関して基本となる計画。
25	4	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	自転車の利用環境について検討する「安全で快適な自転車利用環境創出に向けた検討委員会」の提言を受けて、国土交通省と警察庁が自転車通行空間の計画・設計、利用ルールの徹底などを示したガイドライン。
25	5	京都府自転車道等整備ガイドライン<案>	国土交通省と警察庁が、自転車ネットワーク形成の進め方、自転車通行空間の設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組について示した、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠することを基本としつつ、このガイドラインを補足するために、京都府独自で定めた事項が示されたガイドライン。
25	6	京都府自転車活用推進計画	行政、事業者、府民等の関係者が連携・協力して、ソフト・ハード両面から、自転車の活用による地域活性化等に向けた取組みを総合的・計画的に推進するための指針となることを目的に、自転車活用推進法第10条に基づき策定された計画。
26	1	交通政策基本法	豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応などの交通に関する施策について、基本理念と、これを踏まえた国の施策の基本的な方向性を定めるとともに、交通に関する課題に対し、政府が丸丸となって取り組むための枠組みを構築し、関係者が一体となって交通政策を推進するための法律。
26	2	交通政策基本計画	国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と国の発展を支えることができる交通体系を構築していくことを目的に、交通政策基本法第15条第1項に基づき策定された計画。
26	3	MaaS	スマホアプリ又はWebサービスにより、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療、福祉等）も組み合わせることが可能なサービス。（Mobility as a Service）
27	1	災害対策基本法	国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、防災に関し、国、地方公共団体及びその他の公共機関を通じて必要な体制を確立し、責任の所在を明確にするるとともに、防災計画の作成、災害予防、災害応急対策、災害復旧及び防災に関する財政金融措置その他必要な災害対策の基本を定めることにより、総合的かつ計画的な防災行政の整備及び推進を図り、もって社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資するための法律。
28	1	地域の実態に応じた取締り活動ガイドライン	放置車両確認事務の民間委託に伴い、違反実態等に即した公平かつメリハリをつけた取締りを行うため、警察庁が示達した「取締り活動ガイドラインの策定及び公表について」に基づき、各都道府県警察において重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたガイドライン。
28	2	使用者	車両を使用する権原を有し、車両の運行を支配・管理する「車両の使用者」のことをいい、法人・自然人の別は問わない。通常、自動車検査証に記載されている使用者がこれに当たる。

頁	※番号	用 例	解 説
28	3	使用者責任	ある業務のために他人を使用する者（使用者）が、その事業の執行について、被使用者が第三者に損害を加えた場合にそれを賠償する責任。
29	1	交通情報の提供に関する指針	交通情報の提供の在り方が道路における交通の安全と円滑に重大な影響を及ぼすことに鑑み、交通情報を提供する事業を行う者が当該事業に関し従うべき基準及び配慮すべき事項を定め、事業者が正確かつ適切に交通情報を提供することができるようにし、もって事業者の行う交通情報の提供が交通の安全と円滑に資するものとなるようにすることを目的とした指針。
30	1	交通安全教育指針	道路交通法第108条の28に基づき、国家公安委員会が作成する交通安全教育に関する指針。
32	1	安全運転管理者	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台に換算）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、事業所ごとに選任される者。
32	2	運行管理者	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行う者。
34	1	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例	平成19年、京都府が都道府県としては全国で初めて制定。自転車の安全利用やマナーの向上を図るとともに、万一事故が起こった場合の被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るための条例。平成29年7月に保険加入「義務」化と規制対象の拡大及び保険加入促進のための事業者等の努力義務の新設等、条例の一部が改正された。
35	1	京都府自転車安全利用促進計画	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、自転車の安全な利用に関する広報、啓発、自転車に係る利用環境の整備等を定めた促進計画。
35	2	薄暮の時間帯	日没前後（昼夜の境）1時間の薄暗い時間帯。
36	1	ハンドルキーパー運動	全日本交通安全協会が中心となって推進している運動で、自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。
36	2	高齢運転者標識（高齢者マーク）	運転免許を受けている70歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の変化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た標識。
37	1	副安全運転管理者	自動車の安全運転に必要な業務について、安全運転管理者を補佐する者。自動車定員数に関わらず20台以上の自動車を保有する場合に20台ごとに1名選任される。
38	1	事業用自動車総合安全プラン	世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の「安全トライアングル」により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、国土交通省が策定する事業用自動車の安全プラン。交通事故死者数など交通事故削減目標を定めている。
38	2	交通労働災害防止のためのガイドライン	労働安全衛生関係法令、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準等とあわせて、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立等、適正な労働時間等の管理及び走行管理、教育の実施等、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施の積極的な推進により、交通労働災害の防止を図ることを目的とした厚生労働省が示すガイドライン。
38	3	自動車運転者の労働時間等の改善のための基準	自動車運転者であって、主として四輪以上の自動車の運転の業務に従事する者の労働時間等の改善や労働条件の向上を図ることを目的として厚生労働省が定めた基準。労働時間、時間外・休日労働、拘束時間、運転時間等の基準が定められている。
38	4	危険物災害等情報支援システム	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ため、消防庁が運用している防災情報システムの上にデータベースを構築したシステム。
39	1	指定自動車整備事業制度	指定自動車整備事業者とは、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、保安基準の適合性を証明し、保安基準適合証の交付ができる事業者をいい、この保安基準適合証の提出がある場合には、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こととなっている。指定自動車整備事業の指定は、自動車分解整備事業の認証を受けており、また、優良自動車整備事業者認定規則で定める設備、技術及び管理組織を有するほか、指定自動車整備事業規則で定める自動車の検査の設備を有し、かつ、自動車検査員を選任している事業場について指定を受けることができる。指定自動車整備事業者になるためには、地方運輸局長の指定を受けることが必要。

頁	※番号	用 例	解 説
40	1	自動車点検整備推進運動	国土交通省、自動車関係31団体で構成する「自動車点検整備推進協議会」及び自動車関係15団体で構成する「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」が中心となって、内閣府、警察庁、環境省の後援並びに独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会、独立行政法人自動車事故対策機構の協力の下に、点検・整備の重要性を自動車ユーザーに対して周知を図るため、9月、10月（沖縄は8月、9月）を強化月間として、全国的に展開する運動。
40	2	不正改造車を排除する運動	国土交通省及び自動車関係33団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省及び環境省の後援並びに独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会の協力の下、自動車の安全確保、公害防止を図るための対策の一環として、毎年強化月間を設定して全国的に展開している運動。
40	3	整備命令制度	道路運送車両法第54条により、地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを命ずる制度。
40	4	自動車特定整備事業	国土交通省が定める自動車特定整備制度により、これまでの自動車整備制度に加え、エンジンやブレーキなどを取り外して行う「分解整備」から、その範囲を取り外しを伴わなくとも装置の作動に影響を及ぼす整備又は改造等（電子制御装置整備）に拡大するとともに、対象装置として、自動運転レベル3以上の自動運転を行う自動車に搭載される「自動運行装置」を追加し、令和2年4月からその名称を「特定整備」に改められた事業。
40	5	ペーパー車検	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。
42	1	高速道路	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からなる。
43	1	自動体外式除細動器（AED）	電源を入れると音声で操作が指示され、救助者がそれに従って除細動（傷病者の心臓に電気ショックを与えること）を行う装置。（Automated External Defibrillator）
43	2	救急の日、救急医療週間	救急業務及び救急医療に対する国民の正しい理解と認識を深め、救急医療関係者の意識高揚を図ることを目的に、昭和57年に消防庁が定め、以来、9月9日を「救急の日」、この日を含む一週間（日曜日から土曜日まで）を「救急医療週間」としており、全国各地で啓発活動等の様々な行事が行われている。
43	3	メディカルコントロール	医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を保証する仕組み。具体的には、消防機関と医療機関との連携によって、①医学的根拠に基づく地域の特性に応じた各種プロトコルを作成し、②救急隊が救急現場等から常時、迅速に医師に指示・指導・助言を要請することができ、③実施した救急活動について医師により医学的・客観的な事後検証が行われるとともに、その結果がフィードバックされ、④再教育等が行われる体制をいう。
43	4	高規格救急自動車	救急救命士の資格を有する救急隊員が乗車し、傷病者に対して、救急業務を実施するための車両。救急救命士等が救急現場から医療機関に引き継ぐまでの間に必要な救急救命処置を始め、様々な応急処置を実施するための救急器材が積載されている。
43	5	京都府広域消防相互応援協定	消防組織法の規定に基づき、大規模災害及び特殊災害等が発生した場合における京都府内の市町村及び消防一部事務組合が行う消防の相互応援に関し、必要な事項を定めた協定。
44	1	関西広域連合	救急医療の連携や防災等の府県域を越えた行政課題に取り組むこと及び国の出先機関の受け皿となって地方分権を推進させることを目的として、8府県が地方自治法の規定に基づいて設立した特別地方公共団体（広域連合）。平成24年8月以降、域内の4政令指定都市も参加している。 （構成府県）滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、徳島県、鳥取県 （構成指定都市）京都市、大阪市、堺市、神戸市
44	2	救急医療情報システム	医療機関における様々な情報を市民・救急隊員などに提供するシステム。主に都道府県ごとに整備され、平常時や災害時を問わず様々なシーンで地域医療を支えるシステム。

頁	※番号	用 例	解 説
44	3	傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準	消防法により消防機関や医療機関等が参画する協議会による協議を経て、傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準を策定することを、都道府県に義務付けている。これに基づき、各都道府県において傷病者の状況に応じた適切な医療の提供が行われるように分類された医療機関のリスト、救急隊による傷病者の状況の観察基準、受入医療機関が速やかに決定しない場合における受入医療機関を確保するためのルール等を定めた基準。
46	1	公共交通事故被害者等支援運営計画	公共交通事故被害者支援室（国土交通省）が策定した業務マニュアルに基づき、近畿運輸局が、近畿管内において発生した公共交通事故における初動での被害者支援等についてとるべき措置及び体制等を整理し、事故被害者及び家族等に対する支援業務を円滑に運営するための計画。支援業務体制、業務内容等について定めている。

