

第 11 次亀岡市交通安全計画

(令和 3 年度～7 年度)

～交通事故のない安全・安心のまちづくりを目指して～

亀岡市交通安全対策会議

まえがき

亀岡市交通安全対策会議では、市民の生命、身体及び財産を交通事故から守るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の施行以来、国・府の交通安全計画を踏まえ、市民の理解と協力を得ながら各般にわたる交通安全対策を積極的に講じてきた。

その結果、交通事故の発生件数、死傷者数は増減を繰り返しながらも減少傾向を示し、令和2年には過去最小となった。また、第10次亀岡市交通安全計画に掲げた「平成32年までに年間の交通事故死傷者数を357人以下」とする目標を達成することができ、着実な成果を上げてきたところである。

しかしながら、今後ますます増加が懸念される高齢者の交通事故、自転車利用者のルールの無視やマナーの欠如による自転車の交通事故など、今なお多くの課題が見られるところである。

このような状況から、交通事故の防止は、亀岡市をはじめ、国、府、関係機関、団体のみならず、市民一人一人が交通安全の大切さを絶えず認識しながら取り組まなければならない重要な問題である。

本市では、平成24年に篠町の通学路で登校中の児童らを巻き込んだ悲惨な交通事故が発生しており、この悲劇を繰り返さないという想いを市民と共有し、将来を見据えた、持続可能な交通安全対策を進めていく必要がある。

このような観点から、当会議では、人命尊重理念の下に、昭和50年に制定された「交通安全都市」宣言の精神を改めて認識し、セーフコミュニティの推進等を通じて、死傷者数及び事故そのものの一層の減少に取り組むとともに、国・府の交通安全計画及び「第5次亀岡市総合計画」などを考慮し、令和3年度から7年度までの5年間の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として、「第11次亀岡市交通安全計画」を定めるものである。

目 次

計画の基本的考え方

第Ⅰ章 道路交通の安全

第Ⅰ節 道路交通事故のない亀岡市を目指して	5
1 道路交通事故のない亀岡市を目指して	5
2 歩行者の安全確保	5
3 亀岡市の実情を踏まえた施策の推進	5
4 役割分担と連携強化	5
5 交通事故被害者等の参加・協働	5
第Ⅱ節 道路交通の安全についての目標	6
Ⅰ 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通事故の見通し	9
Ⅱ 交通安全計画における目標	9
第Ⅲ節 道路交通の安全についての対策	10
Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	10
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	11
(3) 生活道路における安全確保	11
(4) 先進技術の活用推進	12
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
(6) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	12
Ⅱ 講じようとする施策	13
1 道路交通環境の整備	13
(1) 生活道路等における人に優しい安全・安心な歩行空間の整備	13
(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進	15
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	18
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	20
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	20
(6) 無電柱化の推進	20
(7) 効果的な交通規制の推進	20
(8) 自転車利用環境の総合的整備	21
(9) 高度道路交通システムの活用	22
(10) 交通需要マネジメントの推進	22
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	23

(12) 総合的な駐車対策の推進	24
(13) 道路交通情報の充実	26
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	26
2 交通安全思想の普及徹底	27
(1) セーフコミュニティの取組の推進	29
(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	34
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	39
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	39
3 安全運転の確保	40
(1) 運転車教育等の充実	40
(2) 安全運転管理の推進	43
(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	43
(4) 交通労働災害の防止等	43
(5) 道路交通に関連する情報の充実	43
4 車両の安全性の確保	44
(1) 先進安全自動車の普及促進	45
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	45
(3) 自動車の検査及び点検整備の充実	45
(4) 自転車の安全性の確保	47
5 道路交通秩序の維持	47
(1) 交通の指導取締りの強化等	48
(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	49
(3) 暴走族等対策の推進	49
6 救助・救急活動の充実	50
(1) 救助・救急体制の整備	50
(2) 救急医療体制の整備	52
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	53
7 被害者支援の充実と推進	54
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	54
(2) 損害賠償の請求についての援助等	54
(3) 交通事故被害者等支援の充実強化	55

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して	57
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	57

I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	57
II	講じようとする施策	57
1	踏切道の構造の改良促進	57
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	57
3	踏切道の統廃合の促進	58
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	58

計画の基本的考え方

亀岡市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて約4分の1にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、全国では、依然として、毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいる。近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

1 交通事故のない社会を目指して

真に豊かで活力ある亀岡市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全で安心して暮らせる亀岡市を実現することが極めて重要である。

本市は、平成20年3月、WHO（世界保健機関）が推奨するセーフコミュニティ（SC）¹の認証を国内で初めて取得、平成25年2月に再認証、平成30年11月に再々認証を取得した。さらに平成27年10月にセーフコミュニティの学校版といわれるインターナショナルセーフスクール（ISS）²の認証を取得し、平成30年11月には再認証を取得したところである。人とひとの信頼と絆を高め、事故によるけがの減少など「安全・安心のまちづくり」に行政や地域の住民をはじめ、企業や組織、団体等が協働により取り組んでいる。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせるまちづくりに取り組むうえで重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。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、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、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、更なる一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

¹ 事故やけがは偶然の結果ではなく、予防できているという概念のもと、けがや事故などのデータを活用しながら、行政と地域住民など多くの主体協働により、全ての人たちが安全で安心に暮らすことができるまちづくりを進めるもの。

² セーフコミュニティ活動に合わせて、（体と心の）ケガやその原因となる事故、いじめ、暴力を予防することによって、安全で健やかな小学校や保育所（園）・認定こども園・幼稚園づくりを進める。

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、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人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て、あらゆる施策を推進していく。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、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が喫緊の課題である。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い生じる課題に向き合う必要があり、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

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、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全で安心して暮らせる「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。

4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

交通社会を構築する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場として、「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・分析や政策評価を充実させ、可能な限り施策に成果目標を設定し、市民の理解と協力の下、強力に推進することとする。

(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、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、指導の強化を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人一人が、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に徹底する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は、エラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(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ものとする。特に道路交通においては、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ものとする。

5 これからの計画期間における特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう質の高い人材の確保と安全教育の徹底に取り組む必要がある。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、交通事故減少への貢献が見られる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進安全技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点から議論を深める必要がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全対策を進めるため、関係機関・団体はもとより、多様な専門分野間で一層柔軟に必要な連携を図っていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通を始めそれぞれの交通にも及んでおり、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められることから、交通事故発生状況や交通事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手することが重要である。

6 先進技術の積極的活用

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進技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

加えて ICT¹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。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。また、有効かつ適切な交

¹ 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。(Intelligent Transport Systems)

通安全対策を講ずるため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る必要がある。

7 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、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とともに、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の充実を図る必要がある。

8 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、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、それぞれが責任を担いつつ、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、亀岡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。

9 効果的・効率的な対策の実施

地域の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果をあげることができるように対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策を相互に、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。

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

10 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¹の取り組みを充実・強化する。

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

¹ 道路輸送法、貨物自動車運送事業法に基づき、運送事業者に安全管理規定、安全統括管理者の選任等を義務付け、安全管理体制の構築・改善の取組。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない亀岡市を目指して(基本的な考え方)

1 道路交通事故のない亀岡市を目指して

本市は、WHO（世界保健機関）が推奨するセーフコミュニティの認証を日本で初めて取得して以降、人とひとの信頼と絆を高め、事故によるけがの減少など「安全・安心のまちづくり」に継続的に取り組んでいる。

一方で、近年、高齢者人口の増加並びに高齢運転免許保有者の増加を背景に、高齢者が関係する死亡事故が依然として多く、また自転車の交通事故は全交通事故の15.3%を占めている。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、市民すべての願いである安全で安心な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のないまちづくりへの更なる飛躍のためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。また、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境を構築する。

2 歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、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 亀岡市の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策があるが、本市の実情に即した、最も効果的な施策の組合せを行うべきである。

また、本市の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4 役割分担と連携強化

国、府、市、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等のほか、学校、家庭、職場、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面においてそれぞれが責任を担いつつ、主体的な形で積極的に参加し、交通安全総点検や本市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有効である。

5 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

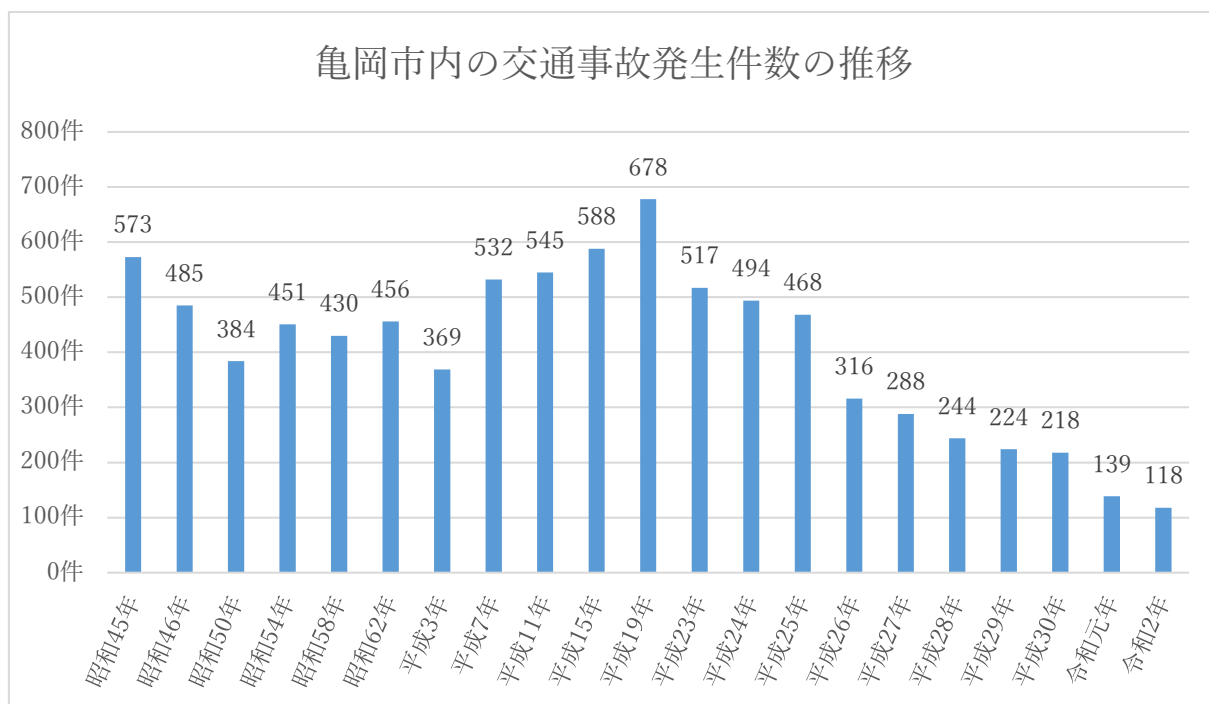
第2節 道路交通の安全についての目標

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

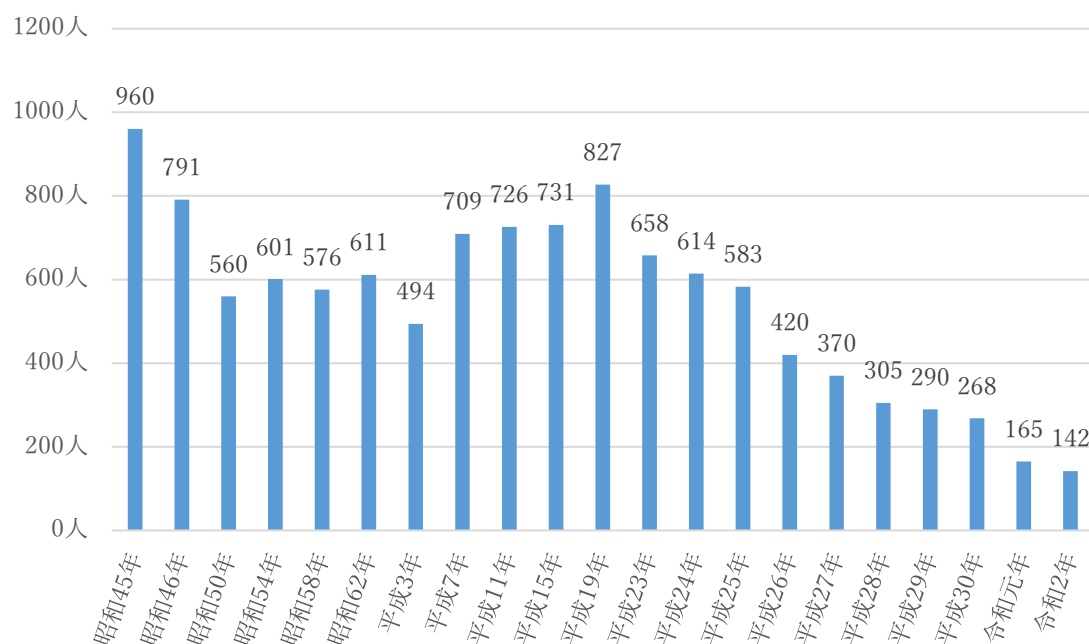
市内における道路交通事故の発生件数は、平成19年の678件をピークに減少の一途をたどり、令和2年には過去最少の118件となった。また、負傷者数についても、昭和45年の960人をピークに変動はあるものの、令和2年には過去最少の142人となり、昭和45年の1.5割にまで減少した。

交通事故による死者数は、昭和46年には最高の16人を数え、その後、増減を繰り返しながら、令和元年には0人となり、第10次亀岡市交通安全計画を掲げた「平成32年までに年間の交通事故死傷者数を357人以下」とする目標を達成することが出来た。



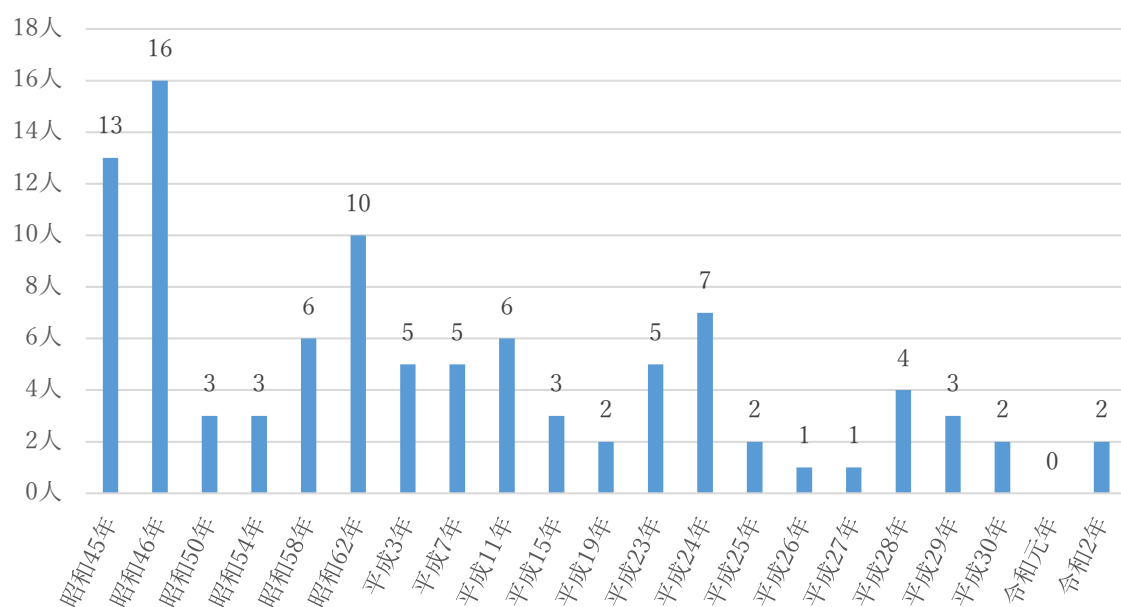
出典) 亀岡警察署

亀岡市内の交通事故負傷者の推移



出典) 亀岡警察署

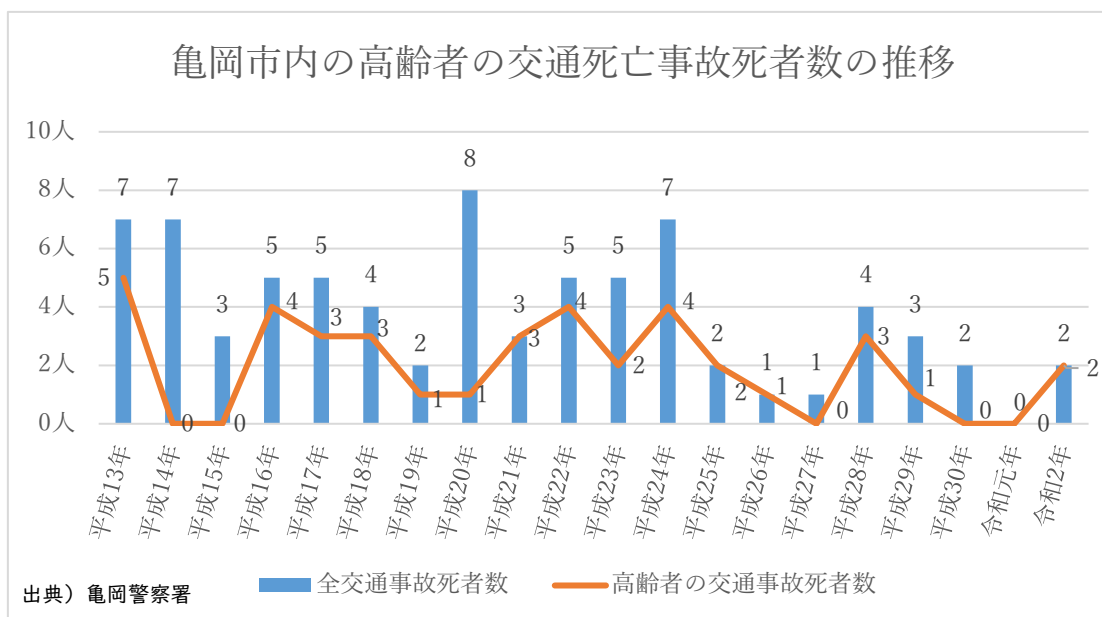
亀岡市内の交通事故死者数の推移



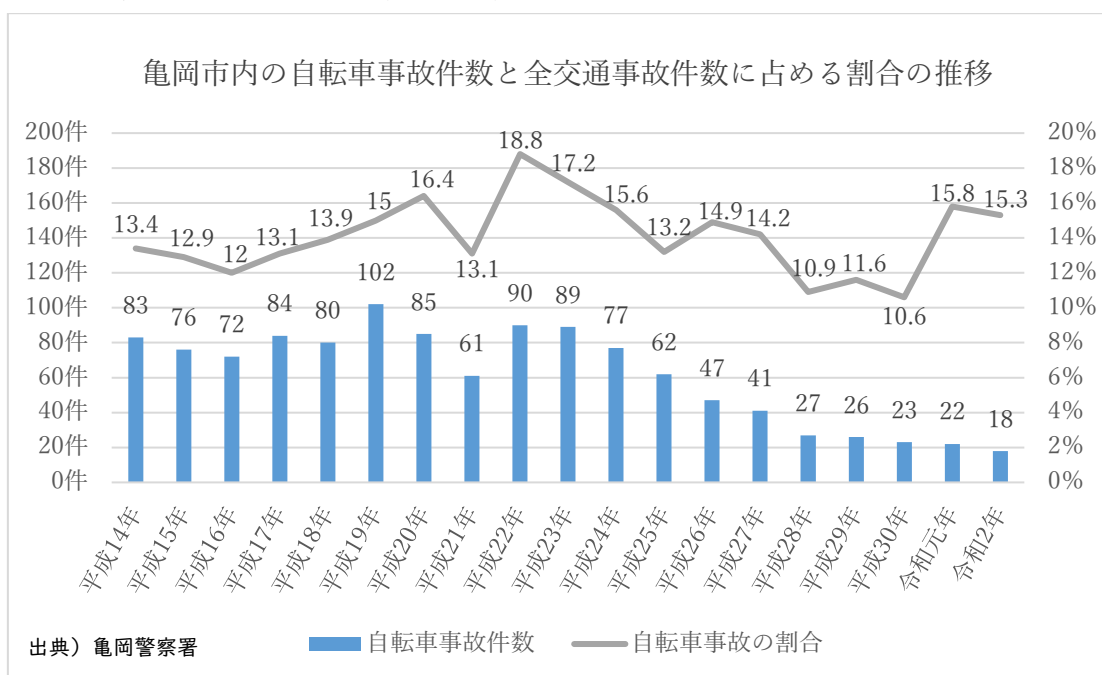
出典) 亀岡警察署

交通死亡事故の発生状況を見ると全交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の交通事故死者数の割合は、高水準で推移しながらも、数は増減を繰り返しながら減少傾向にある。

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ことや高齢者の交通行動の機会が増大していることに起因するものと考えられる。今後、高齢化の進行が予想される中、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。



また、近年では、全交通事故に占める自転車事故の割合が15.3%を占めていることもその特徴の一つとして挙げられ、これは、自転車利用者の交通ルール無視(知識不足)や交通マナー、安全意識の欠如等によるものと考えられる。



2 道路交通事故の見通し

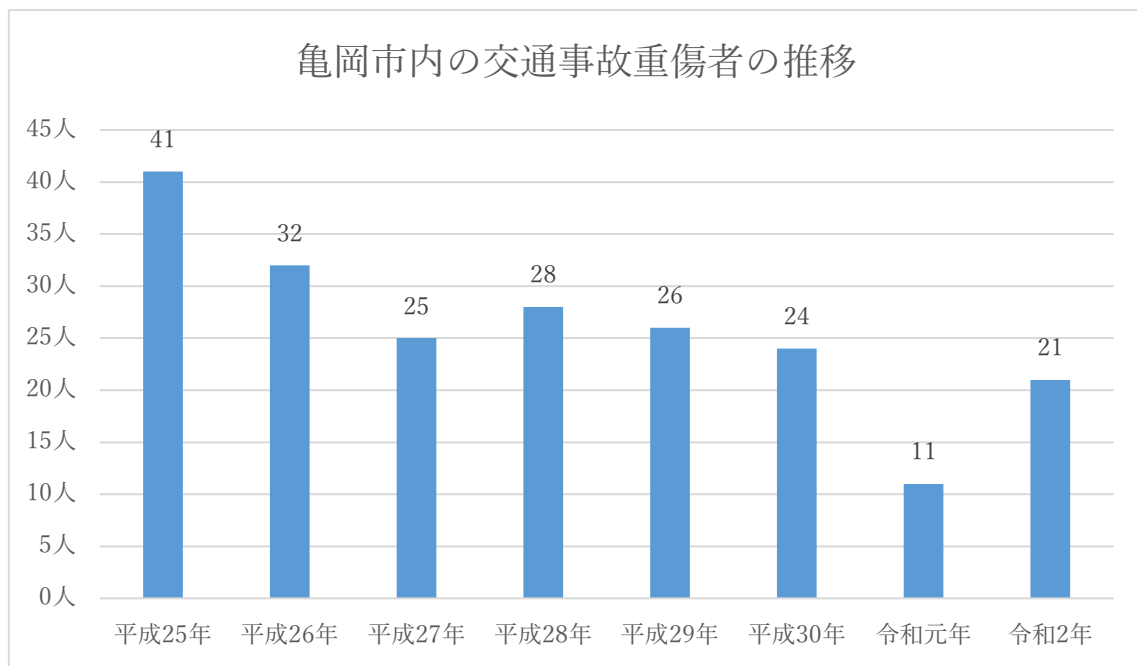
本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、令和7年には高齢化率が32.6%（推計値 参照：亀岡市いきいき長寿プラン（令和3年3月））まで上昇し、高齢者人口の増加とともに、自転車交通環境の整備やエコロジー意識の高まり等による自転車利用者の増加が予想されるため、高齢者の事故や自転車乗車中の事故の発生が懸念される。

II 交通安全計画における目標

京都府交通安全対策会議が策定した交通安全計画（令和3年度～7年度）では、「令和7年までに年間の24時間死者数40人以下、年間の重傷者数を700人以下」とする目標が設定されている。

亀岡市交通安全対策会議では、

- ① 「交通事故による年間の24時間死者数を令和7年までに限りなくゼロに近づける」
 - ② 「令和7年までに年間の重傷者数を令和2年の21人より減らす」
- とすることを目指すものとする。



出典）亀岡警察署

第3節 道路交通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

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

近年、市内における道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死傷者数が減少傾向にあることを鑑みると、これまでの交通安全対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、交通安全を取り巻く環境としては、高齢者の人口そのものが年々増加しているほか、本市の死亡事故においても高齢者の割合が相対的に高くなっており、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、交通情勢の変化等に対応し、交通事故に関する情報の収集、分析を高度化して、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

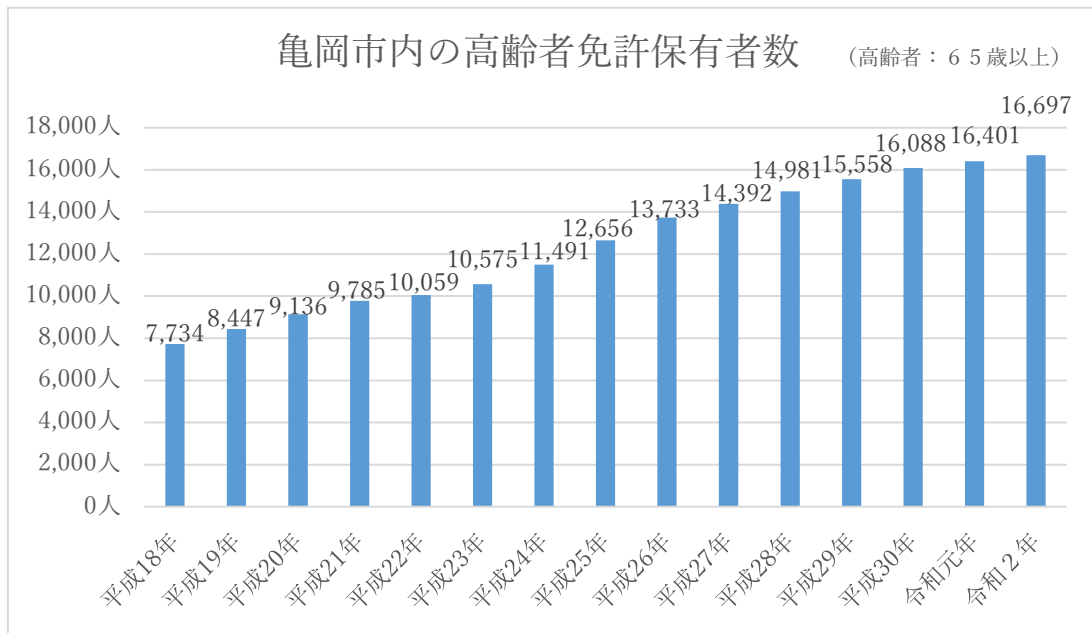
対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、次期の対策に反映させることが必要である。

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。

(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水準で推移していること、社会では、今後も一層高齢化が進行すると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。

このため、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの交通行動に応じた対策を構築すべきである。また、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携した諸対策を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多い実態を踏まえ、地域における見守り活動などを通じ生活に密着した交通安全活動を充実させることなど総合的な交通安全対策を推進することが重要である。さらに加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすい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、子どもを交通事故から守るため、通学路等において、歩道等の歩行空間の確保を積極的に推進するとともに、子どもが自ら安全行動と危険回避行動を取ることができる能力を身につけさせる交通安全教育を行う必要がある。



(2) 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、市街地の幹線道路等において歩道の整備等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に利用できる環境整備を推進していくことが必要である。

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一方で、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

また、自転車利用者は、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必要がある。

さらに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走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

(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、障がい者、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。

市道を主とする生活道路の安全対策については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンパ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、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)先進技術の活用推進

交通事故が減少している要因の一つとして、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用・普及が考えられる。今後も、サポカー・サポカーS¹の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信²、レベル3³以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されることから、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展や技術開発等の動向に留意し、安全の確保を実現していく必要がある。

(5)交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの総合的な交通安全対策により、交通事故の総量を減少させることができたが、今後は、ビッグデータや専門家の知見等を一層幅広く活用していくことも課題となる。例えば、交通事故について、地理情報（GIS）に基づく交通事故分析システムの活用や ETC2.0⁴から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

(6)地域ぐるみの交通安全対策の推進

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

このため、交通事故多発警報制度の効果的な周知に努め、地域住民が本市、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。

¹ 自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速制限装置等を搭載した車（「安全運転サポート車」）

² 車両と車両が通信により速度等の車両情報を交換すること。

³ 自動運転のレベル分けにおいて、システムが全ての運転タスクを実行するが、システムの介入・要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要となるレベル「条件付運転自動化」。

⁴ 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 ETC。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になる。

II 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

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

また、社会資本整備重点計画¹（令和3年5月、閣議決定）に基づき、京都府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。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい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に優しい道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

(1)生活道路等における人に優しい安全・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依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

本市では、平成24年に篠町において悲惨な重大交通事故が発生していることから、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等においては、地域の協力を得ながら、歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域のニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、府、市、警察、関係機関・団体、地域住民等が参画したワークショップ等を通じ、連携して徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、経路対策、歩車共存道路、コミュニティ道路²等の整備、

¹ 内閣総理大臣、農林水産大臣及び国土交通大臣が作成し、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。

² 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。

公安委員会により実施される交通管制及び交通規制との整合性、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¹の設置等によるエリア内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。

さらに ETC2.0などのビッグデータを活用した交通特性分析により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、府、市、警察、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。

公安委員会は、道路管理者と連携し、交通管制、交通規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前提とした「ゾーン30」を整備するほか、信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路での信号機の改良、光ビーコン¹・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²」（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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「亀岡市通学路等交通安全プログラム」に基づき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、道路交通実態に応じ、道路管理者、警察、教育委員会、学校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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う生徒・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、路側帯の設置やカラー舗装等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進し、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。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置。

² 高齢者、障がい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、障がい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。

(ア)高齢者や障がい者等を含めすべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に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横断禁止場所における横断防止のための柵等を設置する他、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、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、障がい者等の配慮を要する人に対する多目的利用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい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¹等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ)横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい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がい者誘導用ブロック上等の自動車等、自転車等の違法駐車についても放置自転車等の撤去を行うなど、積極的な取締りを推進する。

(2) 幹線道路等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画を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など、きめ細かく効率的な交通事故防止対策を推進する。

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

ア 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)²の推進

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

¹ 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や、広場型の道路。

² 事故が多発する幹線道路を対象に、事故の危険性の高い区間を選定し、重点的に対策を進めていくもの。(事故危険区間重点解消作戦)

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）本市の幹線道路における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の箇所・区間を第三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、事故データにより、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

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

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、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の適正化を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 of 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、同様の重大事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

（ア）高速道路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）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共に、緊急に安全を確保する必要がある道路においては、交通安全施設等の整備や効果的な交通規制等により安全な道路交通環境を形成する。

（ウ）道路交通の円滑化を図ることにより交通安全の推進に資するため、道路利用の方法に工夫を求め、パークアンドライドをはじめ、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント施策を推進する。

（エ）幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等に

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や交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制、道路にカラーラインを引くことで車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せる等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(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連携を図り、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 自動車専用道路等における事故防止対策の推進

京都縦貫自動車道（京都丹波道路）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、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) 安全で円滑な道路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、事故防止対策を実施する。

(イ) 逆走や歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム(VICS)¹等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行うことにより、利用者サービスの向上等を推進する。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

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

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、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、

¹ 光ビーコン等を用いて渋滞、事故、規制等の道路交通情報を車載のナビゲーション装置に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。(Vehicle Information and Communication System)

交差点のコンパクト化¹や立体交差化等を推進する。

(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。また、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、ペDESTリアンデッキ²、交通広場等の総合的な整備を図る。

(エ) 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推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 道路の構造及び交通実態に応じて、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)³の整備を推進する。

(3) 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

公安委員会では、整備後、長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」⁴において策定された「インフラ長寿命化基本計画」⁵等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

¹ 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。

² 歩行者を保護するために車道と分離し、高架で設置された歩行者用通路。

³ 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。

⁴ インフラの老朽化対策のため、関係府省庁が情報交換及び意見交換を行い、連携を図るとともに必要な施策を検討・推進するため平成25年10月に設置された連絡会議。

⁵ 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月に取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。

また、令和3年1月に「持続可能な交通安全設備等の在り方に関する研究会」¹でまとめられた提言²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

生活道路において「人優先」の考えの下、「ゾーン30」等の整備による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故防止対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の路線・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路線・区間において重点的な交通事故防止対策を実施する。その際、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

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

オ ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化³等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）⁴を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う

¹ 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。

² 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頁目で構成。

³ 一連の交差点を対象とした系統制御で、プログラム多段制御と同様に、複数のプログラム（信号制御パラメーターのセット）を設定、選択して行う制御。多段階周期系統制御ともいう。

⁴ 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。

交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識 BOX」、「信号機 BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の実現を図る。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部を改正する法律により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、本市の地域公共交通のマスタープラン¹に位置づける「亀岡市地域公共交通網形成計画」（地域公共交通計画）に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、公共交通等による移動の利便性を向上させる MaaS（マース）²などの新たなモビリティサービスの導入や地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

併せて、本市の高齢者免許証自主返納支援事業等により自動車を運転することができない高齢者等の移動手段となる鉄道や路線バスなどの公共交通について、確保・充実を図る。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めてすべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい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³化を積極的に推進する。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。

(6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、歩行者の安全確保などの取組、電線共同溝の浅層埋設等コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、効率的な無電柱化を推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等が

¹ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、各地方公共団体が策定する移動手段の確保・充実を図る計画。

² 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一人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）

³ あらかじめ、障がいの有無、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。

交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかなど、交通事故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。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

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づけを明確に、乗用車から自転車への転換を推進する。また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

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ふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」¹（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>」²（平成29年3月、京都府道路交通環境安全推進連絡会議）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクル等の自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等の駐車対策に関する総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用状況に応じた路外・路上の自転車駐駐車場等の整備を推進する。また、高齢者、障がい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がい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、放置自転車等の撤去を行い、積極的な取締りを推進する。

ウ 駅周辺等における放置自転車対策

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、府、市、道路管理者、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。

¹ 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。

² 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。

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

(9) 高度道路交通システムの活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

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

イ 新交通管理システムの推進

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

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない交通事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム(TSPS)¹を始めとする UTMS の整備を行うことにより ITS を推進する。

エ 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。

(10) 交通需要マネジメントの推進

厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、交通行動を自発的により環境負荷の小さなものへと誘導するモビリティ・マネジメント施策等を有機的に組み合わせた交通需要マネジメント(TDM)の定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、

¹ 信号灯色情報に基づいて、信号通過支援や赤信号減速支援など走行支援情報を提供し、安全運転とエコドライブを促すシステム。(Traffic Signal Prediction Systems)

交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド¹の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等によって、TDM を推進する。

また、交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成 25 年法律第92号）及び交通政策基本計画（令和3年5月、国土交通省）に即して、国、府、市、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。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部を改正する法律により、地域における移動ニーズに対し本市の地域公共交通のマスタープランに位置づける「亀岡市地域公共交通網形成計画」（地域公共交通計画）に基づき、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関の利用促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、ハイグレードバス停²の整備、パークアンドバスライドの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。また、鉄道網の着実な整備や駅舎のユニバーサルデザイン化を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性を向上させるとともに鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自転車利用の効率化

不要不急の自家用自動車利用の抑制や自動車相乗りの促進等に取り組むほか、京都府地球温暖化対策条例（平成17年京都府条例第51号）に基づく「事業者排出量削減計画書制度」等を通じて自家用車通勤の抑制を推進する。

ウ 「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、環境先進都市かめおかとして取り組んでいるエコドライブ普及活動と連携して亀岡発の「セーフティ・エコドライブ運動」を市民ぐるみで展開する。

（11）災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

¹ 都市部や観光地などの交通渋滞緩和のため、自動車を郊外の駅やバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地まで行く方法。

² バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器（バスロケーションシステム）や上屋、ベンチ等を整備したもの。

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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進するとともに、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い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おそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

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促進するとともに、地震等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法¹（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。あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保、道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(12)総合的な駐車対策の推進

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

¹ 国並びに国民の生命、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。

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

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

イ 違法駐車対策の推進

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¹によるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

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²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³を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

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

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を推進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

(イ) 郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、既存駐車場の有効利用を図るほか、市街地の周縁部等での駐車場整備やパークアンドライド等を普及するための環境整備を推進する。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、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を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

¹ 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、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。

² 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。

³ 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。

自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動など、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。

(13) 道路交通情報の充実

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

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ 適正な道路交通情報提供事業の促進

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¹（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などにより、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

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。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

（ア）道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、適正な運用を図るとともに、許可条件の遵守、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

¹ 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。

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う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するため、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¹」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交通事故・交通渋滞を防止するため、特に観光シーズンや年末、年始、年度末の交通事故・交通渋滞を防止するため、自主的な休止期間の設定等の施工時期の調整を行う。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推進を検討する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う交通事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「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などを図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童遊園等を設置するとともに、公立の小学校、中学校の施設使用申請による体育館及びグラウンドの利用や、高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放促進を図る。

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。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

¹ 国土交通省が、毎年8月を「道路ふれあい月間」としており、道路を利用する人々に、道路とふれあい、道路の役割や重要性を改めて認識してもらい、道路を常に広く、美しく、安全に利用してもらうため、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等の各種活動を特に推進するための活動。

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一人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、障がい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¹（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代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、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

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た教材の充実を図るとともに、ホームページへの掲載等により、地域や学校等において行われる交通安全教育の場での活用を促進するほか、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、国、府、市、警察、関係機関・団体、学校、地域社会、企業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。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる府及び本市の職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。あわせて、定住外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、交通ルールを的確に伝えるよう努める。

¹ 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。

(1) セーフコミュニティの取組の推進

交通事故やけがなどは偶然の結果ではなく、予防できるというセーフコミュニティの理念のもと、本市では、地域住民、関係団体及び行政等の協働により、安全・安心のまちづくりを推進する。

具体的には、様々なデータや記録から、地域での交通事故によるけがの発生状況を調べ科学的な見地からその原因を究明しそれを取り除くとともに、発生状況は地域によって異なることから、そのデータに基づいて、地域に適した事故防止対策を講じていく。

このように本市では、セーフコミュニティの取組を推進し、人と人の信頼と絆を回復し、地域の力を高め安全・安心のまちづくりを進めるとともに交通事故による死傷者数の減少を目指す。

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方法についての教育を推進する。

保育所（園）・認定こども園・幼稚園においては、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、ICTを活用した教材を利用したり、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。

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

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、保育所（園）・認定こども園・幼稚園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、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。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全的な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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や自転車運転中のながら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。

このため、自転車の安全な利用等を含め、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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を図る。

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とともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。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、自転車乗車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、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、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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や自転車運転中のながら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、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施を図る。

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。

高等学校においては、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や自転車運転中のながらスマホ等の危険な行為を慎むなどの歩行者としての心得、自転車等の乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、交通事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する運転者の責任、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、運転免許を取得することが予想されることから、運転免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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ほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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、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。

また、社会人を対象とした学級・講座等において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、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・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者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、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）及び地域の高齢者に影響力のある者を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

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。

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行う者。

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。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めるとともに、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、講習会等での手話通訳の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、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た参加・体験・実践型の交通安全教育活動の実施を支援するなど、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育の推進や、効果的な教材の開発等の支援に努める。

さらに、自力歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等の開催を支援する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人への我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在住外国人に対しては、母国との交通ルールや交通安全意識の相違への理解を促すなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対して、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な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。

また、受講者の年齢や情報リテラシー¹、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR²等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用するほか、ドライブレコーダーによって得られた交通

¹ 情報（information）と識字（literacy）を合わせた言葉で、情報を自己の目的に適合するように使用できる能力のこと。

² 「Virtual Reality」の略で、「人工現実感」や「仮想現実」のこと。

事故等の情報を活用するなどの効果的な教育手法の開発・導入に努め、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、府及び亀岡市の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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、交通事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

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

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人一人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、春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定される「交通事故死ゼロを目指す日」について、街頭キャンペーンや市のホームページを活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

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

イ 横断歩行者の安全確保

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ため、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、交通安全街頭啓発日を設けるなど、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

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に基づき定められる「京都府自転車安全利用促進計画」¹（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。

さらに、自転車運転者講習制度²を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

薄暮の時間帯³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、保護者に対して未就学児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット

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年京都府条例第50号）」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。

² 危険な行為を繰り返した自転車運転者に対し、将来危険な運転を繰り返さないようルール遵守の必要性や運転行動を気づかせることを目的に義務付けた都道府県公安委員会の講習制度。

³ 日没前後（昼夜の境）1時間の薄暗い時間帯。

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・児童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。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

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

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、国、府、市、警察、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー¹を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

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

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、保育所（園）・認定こども園・幼稚園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

また、本市や民間団体等が実施している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、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及を促進するとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科医院や府、市の窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもには、チャイルドシートを使用させることについて広報啓発に努める。

カ 反射材用品等の普及促進

¹ トラックの荷台部分に設置された座席に乗りし、時速約5kmでの衝突を体感できる装置。（模擬衝突体験車）

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

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、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。

さらに、全年齢層に対する反射材用品等の普及を図るため、幼少期から反射材用品等の着用の習慣を身に付ける体系的な交通安全教育を推進するとともに、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

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¹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。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、府及び本市で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施の参考となるよう、積極的な情報共有を図る。

ク 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、街頭ビジョン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、具体的に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官民が一体

¹ 自動車で飲食店に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、飲酒しない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は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。

となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(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、府、市、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、本市は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全ての市民の交通安全気運の盛り上げを図る。

ケ 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府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）¹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) 乗用型トラクターの交通事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(オ) 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

¹ 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ている。

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。

(カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進安全技術について、ユーザーが過信、誤解することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報¹、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製造事業者等の受け手に応じ、それらの情報を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。

(キ) 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による研究発表や成果発表、討議等を通じて交通事故防止について考える機会を設けて、市民の交通安全に関する意識を高める。

(4) 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掛けを行う。

こうした取組の推進に向けて、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うなど、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、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。加えて、地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、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。

さらに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代に繋いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、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

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、国土交通省、有識者、自動車事故対策機構からなる自動車アセスメント評価検討会が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情報。

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、府、本市、自治会、民間団体、企業等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するとともに、住民の参加・協働を積極的に促進する。

本市においては、市民参加型プロジェクトとしてかめおか「セーフティ・ドライブ」プロジェクト、かめおか「まちレコ」プロジェクトを運用し、「セーフコミュニティかめおか」としての安全・安心なまちづくりを推進する。

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を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、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。

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

(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、特に実際の交通の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、個の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

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

準に関する情報の市民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

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

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化、講習内容及び講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に向け協力を努める。

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

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

受講者の運転特性を把握した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正に向け協力を努める。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

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

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努めるとともに、高齢者に対し、本市の高齢者免許証自主返納支援事業の周知を図る。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消し等の行政処分が行われる。

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

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条

件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が、令和4年6月までに施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

（エ）高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

（オ）高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書¹制度の周知を図る。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪車乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等、着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

キ 自動車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に対する厳正な取締りを実施する。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断²の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、国土交通省により適性診断実施の認定基準が明確化されたことから、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、行政処分長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっ

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

² 貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第2項により、「一般貨物自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者、高齢者（65歳以上の者）に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。」とされている。

ていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 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を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

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

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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

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²に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり協議しながら取組を推進する。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害を防止するため、自動車運送事業者において、交通労働災害防止のためのガイドライン³、脳血管疾患対策ガイドライン等の各指針に基づく取組が適切に実施されるよう、関係団体と連携し、必要な指導・援助を行う。

また、交通労働災害の要因となりうる長時間・過重労働を防止するために、自動車運送事業者のみならず、荷主等にも働き方改革が正しく理解されるよう周知を行う。

(5) 道路交通に関連する情報の充実

¹ 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ため、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 名選任する。

² 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。

³ 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いまって、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。

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、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。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震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・予報等の迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

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。

また、不幸にして発生してしまった交通事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、交通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。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製造事業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や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、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。

さらに、先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程におい

¹ 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。

てその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要であり、特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は交通事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備、自動車整備事業及び自動車検査の制度における適切な対応を図る。

(1) 先進安全自動車の普及促進

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) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる一方で、自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。また、自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車についてユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

(3) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の検査機器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。

さらに、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ことにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

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

加えて、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における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

¹ 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。

め、「自動車点検整備推進運動¹」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、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²、整備管理者研修³等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動⁴」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度⁵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⁶の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産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

¹ 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。

² 自動車運送事業者の法令遵守を徹底させる観点から、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づき、全国9運輸局及び52運輸支局が事業者へ立ち入り、統一的方針により実施される監査。

³ 地方運輸局長が行う選任前研修（実務経験をもとに整備管理者になるための研修）と選任後研修（運送事業者で選任されている整備管理者が2年度ごとに受講する研修）の総称。

⁴ 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。

⁵ 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。

⁶ 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。

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、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者¹を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検²等の不正事案に対する対処の強化

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

(4) 自転車の安全性の確保

京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例を踏まえ、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、関係事業者の協力を得つつ、本条例で義務付ける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、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族対策を通じ、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。

さらに、暴走族等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

¹ 一級又は二級自動車整備士資格を有し、自動車整備業者から自動車整備主任者として選任され、地方運輸局に届出し受理された者。

² 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。

締体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の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。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(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、障がい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、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行いつつ、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。

イ 高速道路における交通指導取締りの強化等

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、取締体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的なパトロール活動等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速道路における速度違反の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、可搬式速度違反自動監視装置等の取締機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性及び迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転の要因となる車間距離不保持や通行帯違反等の取締りを強化するとともに、交通事故発生時の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席を対象としたシートベルト装着義務違反やチャイルドシート使用義務違反についても取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

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、装備等の一層の向上に努める。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族及び群衆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、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとす

る各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する交通指導取締りを推進するとともに、複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係自治体相互の捜査協力を積極的に行う。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係市町村間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

さらに、「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正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）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

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

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

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

なお、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

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

（１）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

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 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

大規模な交通事故等の多数の負傷者等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）¹の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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、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²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。

このほか、業務用自動車を中心に応急手当に用いるデイスコ手袋、止血帯、包帯等の救急用具の積載を推進する。

加えて、学校においては、小学校の教科「体育保健領域」、中学校、高等学校の教科「保健体育」において、止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む。）について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、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³体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

¹ 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）

² 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。

³ 緊急患者を現場から医療機関へ搬送する間に医師以外の者（救命救急士を含む救急隊員）が医療行為を実施する場合、医師が必要な処置を指示あるいは指導して、それらの医療行為の質を保証する仕組み。

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車¹、高度救命処置用資機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

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、広域消防相互応援協定²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³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、消防機関等と連携し、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

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とともに、京都府立消防学校、京都市消防学校及び京都市救急教育訓練センターにおける教育訓練の整備充実を図る。

ク 高速道路における救急業務実施体制の整備

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本市を含む沿線市町村が消防法（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、本市と西日本高速道路株式会社が連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、本市等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町村は、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。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜

¹ 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。

² 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。

³ 日本の行政機構の一つであり、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

間救急センターや在宅当番医制の拡充や普及定着化の推進を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するための二次救急や複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備等の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¹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を確保していくために、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。また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

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、関西広域連合によるドクターヘリの運行体制の更なる充実を図る。また、きめ細かな運航体制を構築するためには、臨時離着陸場（ランデブーポイント）の拡充が重要であり、消防本部など関係機関と連携し、ランデブーポイントの更なる拡充に努めるとともに、既に指定したランデブーポイントについても、定期的に確認を行うなど、充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療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

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、消防機関等が相互に緊密な連携・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実施基準²」（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

¹ 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。

² 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。

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な医療行為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、府、市、消防機関、医療機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。

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。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な損害賠償を求められるケースもあり、誰もが自転車事故の加害者又は被害者となることを十分踏まえ、交通事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者との連携を強化して、協力を得つつ、自転車損害保険等への加入を促進する。

(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 政府の自動車損害賠償保障事業¹の適正な運用

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への救済の観点から、引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

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

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

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

(2) 損害賠償の請求についての援助等

¹ ひき逃げ事故や加害車両が無保険車両の場合には、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政府の事業。

ア 交通事故相談活動の推進

(ア) 交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談業務の推進を図る。

また、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) 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。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者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

京都府交通遺児奨学金等支給事業や亀岡市交通遺児激励金制度の周知を図る。

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、(公社)京都犯罪被害者支援センターを始めとする民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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、刑事手続の流れ等をまとめた交通事故被害者の手引等を配布し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、交通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、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官¹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、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

¹ 各都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課の交通事故被害者等に対する被害者連絡の経験が豊富な警視又は警部の階級にある者で、交通事故事件捜査統括官以外の者をもって充てるものとされており、重大特異事案等発生の際における被害者連絡に係る指揮、本部の犯罪被害者支援担当課を始めとする関係各課と連携調整などを任務としている。

ウ 公共交通事故被害者等への支援

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¹」（平成 27 年7月、近畿運輸局）に基づき、初動対応を推進する。

¹ 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。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

近年、本市において踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、発生していない状況である。これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられるが、今なお、改良すべき踏切道が残されている現状にある。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故のない社会を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故が発生していないことを考えると、第10次亀岡市交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらすものであるが、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にある。これらの対策を講じることで、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化、環境保全や高齢歩行者対策等にもつながることから、それぞれの踏切の状況等に応じた、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する必要がある。

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

II 講じようとする施策

1 踏切道の構造の改良促進

主要な道路で交通量の多い踏切道等については、改良等を実施していく。

また、歩道が狭溢な踏切についても踏切道内において歩行者と自動車が錯綜することがないように交通事故防止効果の高い構造の改良を促進する。

従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等も含めて、踏切周辺対策等を総合的に推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事

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

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

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

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

3 踏切道の統廃合の促進

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

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

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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

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

さらに、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進するとともに、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とともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。

なお、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道との道路の幅員差が生じないことが望ましいことから、総合的な視点による踏切道周辺整備を推進することとする。

第 11 次亀岡市交通安全計画

～交通事故のない安全・安心のまちづくりを目指して～

発 行 令和4年(2022 年)3月

亀岡市交通安全対策会議

事務局 亀岡市総務部自治防災課

〒621-8501 亀岡市安町野々神 8 番地

Tel:0771-25-6788(直通)

Fax:0771-24-5501

URL:<https://www.city.kameoka.kyoto.jp>

Email:jichibousai@city.kameoka.lg.jp