

# 第 10 次宇治市交通安全計画

(平成 28 年度～32 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



## まえがき

宇治市交通安全対策会議では、市民を交通事故から守るため、交通安全対策基本法の施行以来、9回にわたり「宇治市交通安全計画」を作成し、市民の理解と協力を得ながら、国、府、宇治市、警察、関係機関・団体そして地域が一体となり、様々な交通安全対策を講じてきた。

その結果、第9次宇治市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）期間中の宇治市域における交通事故発生件数は3,968件、死者数は16人、負傷者数は4,753人と第8次宇治市交通安全計画（平成18年～平成22年）期間中の交通事故発生件数5,229件、死者数21人、負傷者数6,269人からいずれも減少しており、着実な成果を上げてきたところである。

しかしながら、いまだ宇治市内では年間600件超の交通事故が発生しており、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問題であり、人命尊重理念の下に、交通事故のない安全に、安心して暮らすことのできる宇治市の実現に向けて、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、総合的かつ長期的な交通安全対策を一層強力に推進する必要がある。

このような観点から、当会議では、京都府交通安全対策会議が作成した「第10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、平成28年度から32年度までの5年間の道路交通の安全に関する総合的な計画として、「第10次宇治市交通安全計画」を定めるものである。

この宇治市交通安全計画に基づき、国、府、宇治市、警察、関係機関・団体においては、交通の現状や地域の実情等を踏まえ、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。



# 目 次

計画の基本的考え方	1
<b>道路交通の安全</b>	3
<b>第1節 道路交通事故のない宇治市を目指して</b>	
1 道路交通事故のない宇治市を目指して	
2 歩行者の安全確保	
3 役割分担と連携強化	
<b>第2節 道路交通の安全についての目標</b>	3
<b>道路交通事故の現状と今後の見通し</b>	
1 道路交通事故の現状	
2 道路交通事故の見通し	
<b>交通安全計画における目標</b>	
<b>第3節 道路交通の安全についての対策</b>	5
<b>今後の道路交通安全対策を考える視点</b>	
1 高齢者及び子どもの安全確保	
2 歩行者及び自転車の安全確保	
3 生活道路における安全確保	
<b>講じようとする施策</b>	
1 道路交通環境の整備	6
(1) 生活道路等における高齢者・子ども等の安心・安全な歩行空間の整備	
(2) 幹線道路等における交通安全対策の推進	
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	
(4) 踏切道における交通の安全	
(5) 効果的な交通規制の推進	
(6) 自転車利用環境の総合的整備	
(7) 公共交通機関の利用促進	
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	
(9) 総合的な駐車対策の推進	
(10) 道路交通情報の充実	

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	
2 交通安全思想の普及徹底	1 5
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	
(2) 効果的な交通安全教育の推進	
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	
(4) 自転車の安全利用の推進	
(5) 住民の参加・協働の推進	
3 安全運転の確保	2 1
(1) 運転者教育等の充実	
(2) 安全運転管理の推進	
(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	
(4) 交通労働災害の防止等	
(5) 道路交通に関連する情報の充実	
4 車両の安全性の確保	2 2
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	
(2) 自転車の安全性の確保	
5 道路交通秩序の維持	2 4
(1) 交通の指導取締りの強化等	
(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	
6 救助・救急活動の充実	2 5
(1) 救助・救急体制の整備	
(2) 救急医療体制の整備	
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	
7 被害者支援の充実と推進	2 8
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	
(2) 損害賠償の請求についての援助等	
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	

# 計画の基本的考え方

宇治市交通安全計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの9次にわたる取組において、交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて3分の1以下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が、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。

そのためには、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、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍を目指す。

## 1 交通事故のない社会を目指して

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

交通事故により、多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全に、安心して暮らせる社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指し、また、交通事故被害者の存在に思いを致し、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を図るものとする。

## 2 人優先の交通安全思想

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

## 3 先端技術の積極的活用

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

## 4 「人間」「交通機関」「交通環境」の三要素

本計画においては、このような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」の三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、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、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、自ら安心して安全な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、すべての市民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう徹底する。

## (2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるために必要な措置を講じる。

## (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、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ことが重要である。

## 5 情報の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、安心で安全な交通社会を構築していくためには、情報の活用が重要である。有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎となる交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る。

## 6 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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

## 7 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体の緊密な連携の下に施策を推進することはもとより、それぞれが責任を担いつつ、市民の主体的な取り組み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活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

## 8 効果的・効率的な対策の実施

地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組み、交通の安全に関する施策を相互に連携させ、効果的に実施する。



# 道路交通の安全

## 第1節 道路交通事故のない宇治市を目指して

### 1 道路交通事故のない宇治市を目指して

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。一方で、全体の交通事故発生件数は減少する中で年間の交通死亡事故を0件とすることは達成できておらず、また、高齢者人口の増加等により高齢者が関係する事故は全交通事故の約3割を占めている。

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・安心な道路交通を実現していくためには、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ほか、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重要である。

### 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

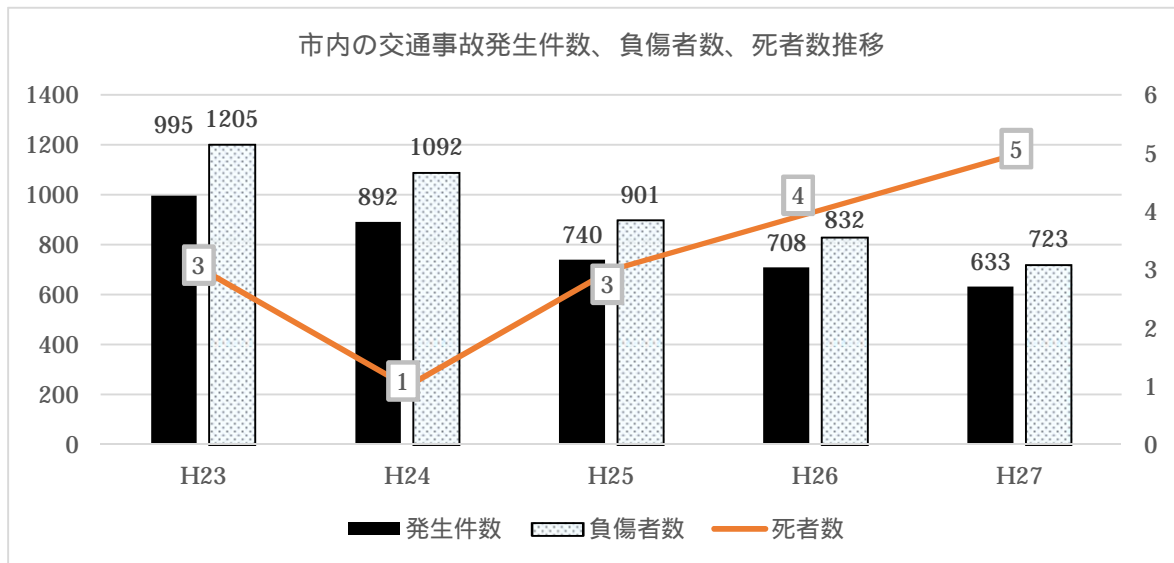
国、府、宇治市、警察、関係機関・団体、交通ボランティア等が責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、地域住民が地域の特性に応じて行う交通安全活動等に、主体的な形で積極的に参加・協働していくことが有効である。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

### 道路交通事故の現状と今後の見通し

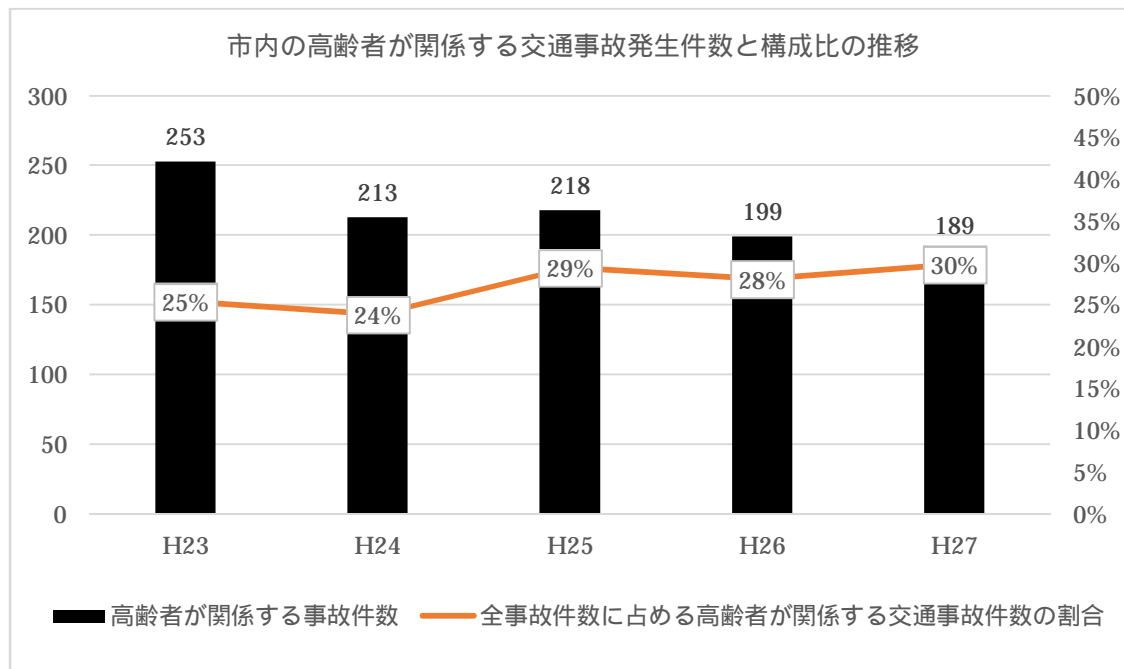
#### 1 道路交通事故の現状

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年以降減少傾向にあり、平成27年の発生件数は633件、負傷者数は723人まで減少した。発生件数及び負傷者数について、減

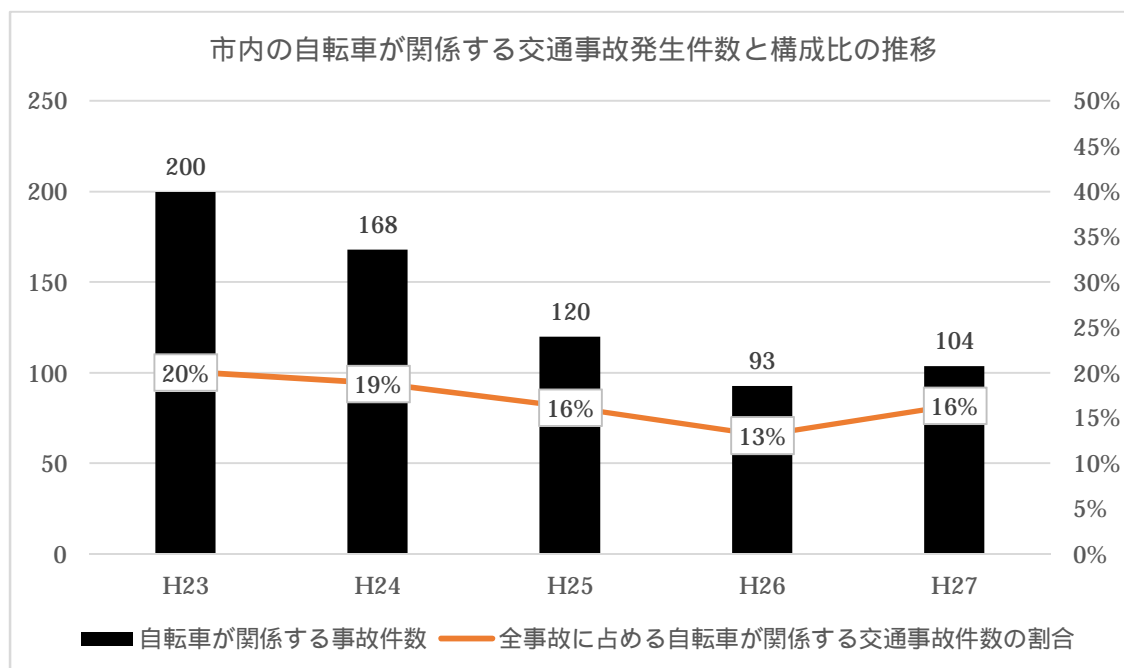


少傾向を維持できたが、死者数は5人と第9次宇治市交通安全計画に掲げた「平成27年までに、年間の交通事故死者数を限りなくゼロに近づける」という目標を達成することは出来なかった。

宇治市内の全事故件数に占める高齢者が関係する交通事故発生件数の割合は年々増加傾向にあり、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。今後さらに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2割近く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

宇治市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、高齢者人口の増加とともに、エコロジ

―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。

### 交通安全計画における目標

京都府交通安全対策会議が作成した第 10 次京都府交通安全計画（平成 28 年度～平成 32 年度）では、「平成 32 年までに年間の 24 時間交通事故死者数を 50 人以下、年間の交通事故死傷者数を 8,500 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、引き続き年間の交通事故死者数を限りなくゼロに近づけるとともに、平成 27 年の市内の死傷者数 728 人の数値を基準とした減少率や致死率を参考として、

「平成 32 年までに年間の交通事故死傷者数を 550 人以下」とすることを旨とする。

#### 【参考】過去の計画における数値目標（年間の交通事故死傷者数）

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 3 節 道路交通の安全についての対策

### 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、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、依然として交通死亡事故が発生している状況であり、事故による致死率が非常に高い高齢者が関係する交通事故の割合も増加傾向が見られる。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合は相対的に高くなっていると同時に、スマートフォン等の操作による自動車運転中や歩行中の危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、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。

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

交通安全対策を実施するにあたり、次の 3 点を重点的に対応すべき事項とする。

## 1 高齢者及び子どもの安全確保

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

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

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

平成 27 年中、京都府下では交通事故死者数に占める歩行中の死者の割合が約 4 割を占めており、特に、高齢者では歩行中の死者の割合が約半数を占めている現状を踏まえ、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行空間の確保など、歩行者が安心して安全に利用できる整備を推進していく必要がある。

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りやすい一方で、歩行者等に衝突した場合には加害者となりやすいため、それぞれの対策を講じる必要がある。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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

## 3 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活圏での道路において、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する上で、交通の安全を確保することは重要な課題である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえつつ、生活道路を対象とした自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が通過交通として生活道路を走行することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。

### 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事故抑止効果が確認されているものの、更なる事故防止を図るため、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対

策をより一層推進する必要がある。

また、平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画<sup>1</sup>（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）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、地元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の強化を図っていくものとする。

## (1) 生活道路等における高齢者・子ども等の安心・安全な歩行空間の整備

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。

こうしたことから、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、「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、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

【 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 】

地域のニーズ等を踏まえた交通安全上の課題があるエリアにおいて、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道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩行空間の確保等により、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、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を確保することを目的としての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狭さく等の設置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・可変性・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、ETC 2.0 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、関係機関、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」を整備するなどのほか、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」（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

【 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、宇治市学校教育課、宇治市道路建設課、宇治市交通政策課 】

通学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た「宇治市通学路交通安全プログラム」に則り、必要に応じて合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を実施するとともに、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

#### ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

【 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、駅を中心に連続的・面的なバリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を積極的に整備するとともに、乱横断防止のための柵等を設置する他、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、スロープ化、交通広場等の整備を推進し、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、バリアフリー法に基づき改訂した「宇治市交通バリアフリー全体構想」で新たに選定した重点整備地区においては、「交通バリアフリー基本構想」を策定し、鉄道駅については、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、誰もが歩きやすい歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等を整備しネットワーク化を図る。
- (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) 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への取り組みの実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

### 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おいて、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

### 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 】

事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等において、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な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、同様の重大事故の再発防止を図る。

### オ 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を図るため、交差点のコンパクト化<sup>2</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行空間・自転車通行空間等の整備を推進する。また、交通混雑が著しい都心部、

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、交通広場等の整備を図る。

#### カ 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。

### (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（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

#### ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

【 主な関係機関・部署： 京都府宇治警察署 】

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」<sup>1</sup>において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

#### イ 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。

#### 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」、「信号機BOX」、「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え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 】

警察と道路管理者が参画している「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」や学識者で構成する「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ対策の立案、調査、企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

## (4) 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、宇治市維持課、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総合的に推進する。

## (5) 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交通実態に合った合理的なものとなっているかどうか等、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を見直すなど、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行う。

## (6) 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、京都府宇治警察署 】

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、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」<sup>1</sup>（平成28年7月改正、国土交通省、警察庁）当ガイドラインを踏まえ京都府道路交通環境安全推進連絡会議が改訂予定の「京都府自転車道等設計基準及び参考設計図集」（平成26年3月、京都府道路交通環境安全推進連絡会議）に基づき、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。

#### イ 駅周辺等における放置自転車対策等

【 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対策の推進を図る。

### (7) 公共交通機関の利用促進

【 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 】

地域の公共交通を維持していくため「宇治市のりあい交通事業」の取り組みとあわせ、鉄道、バス等の公共交通機関への利用転換を呼びかける啓発の取り組みや、交通学習等のモビリティマネジメント等のソフト施策を実施するとともに旅客施設のバリアフリー化を推進することにより、利用を促進する。

さらに、交通系 IC カードやバスロケーションシステムの導入、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を実現し、利用者の利便性の向上を図るとともに、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

### (8) 災害に備えた道路交通環境の整備

#### ア 災害に備えた道路の整備

【 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、宇治市危機管理課 】

地震、豪雨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。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、緊急輸送道路と市役所や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。

また、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ほか、無電柱化を検討する。

#### 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 】

地震、豪雨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

【 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、宇治市維持課 】

災害発生時においては、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

## 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、宇治市危機管理課、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。

## (9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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、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

【 主な関係機関・部署： 京都府宇治警察署 】

- (ア) 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。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者<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 違法駐車をしない環境づくり

【 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、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

## (10) 道路交通情報の充実

### 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、新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

### イ 適正な道路交通情報提供事業の促進

【 主な関係機関・部署： 京都府宇治警察署 】

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、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。

## (11) 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に適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

#### (イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、適切な指導等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行う。

(り) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期の調整を行う。

イ 子どもの遊び場等の確保

【 主な関係機関・部署： 宇治市生涯学習課 】

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ため、公立小学校の運動場及び体育館の開放の促進を図る。

ウ 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いる。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者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、交通安全教育指針に沿って、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。さらに、自転車利用者に対しては、自転車は車両であり、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの理解を徹底させるよう、自動車教習所をはじめ専門的知識を有する民間企業や、学校、警察、関係機関・団体や自転車安全利用推進員等の交通ボランティアの協力も得ながら、各年齢層の発達段階や利用実態に応じた段階的な自転車交通安全教育を実施する。特に、自転車を利用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、自転車運転者講習制度<sup>1</sup>の施行も踏まえ、将来の運転者教育の基礎となる自転車の安全利用に関する指導を徹底する。その際には、「宇治市自転車の安全な利用を促進する条例」（平成 25 年宇治市条例第 17 号）に基づき、関係

機関・団体が連携し、効果的な自転車交通安全教育の実施に努める。

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生かし、情報を共有し、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

## (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、宇治市一貫教育課、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態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を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等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

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、家庭及び関係機関・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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自転車等の乗り物の安全な利用や特性の理解、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施するほか、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とともに、児童の保護者が児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自転車や自動車等の特性、危

険の予測と回避、標識等の意味、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。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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各種講習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。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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

関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

#### キ 障害者等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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じた交通安全教育の推進に努める。

## (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、宇治市一貫教育課、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技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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

## (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、宇治市一貫教育課、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としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、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。

### イ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

【 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。

このため、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。

### ウ 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、宇治市一貫教育課、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、幼稚園、保育所等や病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。



## エ 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 】

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

## オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

【 主な関係機関・部署： 京都府宇治警察署、宇治市交通政策課 】

飲酒運転は、重大交通事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪行為である。この悲惨な交通事故の要因となる飲酒運転の根絶を図るため、飲酒運転の危険性や違法性、飲酒事故を起こした時の社会的責任や代償の大きさ等の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進し、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

## カ 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 】

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等を重点的に実施する。

## キ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

【 主な関係機関・部署： 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局 】

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

## ク その他の普及啓発活動の推進

【 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、宇治市一貫教育課、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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての広報を行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識<sup>1</sup>（高齢運転者マーク）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) 重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に

努める。

- (オ) 自動車アセスメント情報<sup>1</sup>や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (カ) 鉄道交通の安全に関する知識の普及として、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等において広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

#### (4) 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、宇治市一貫教育課、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ことや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とともに、「自転車運転者講習制度」について、積極的な広報啓発等を実施して自転車の交通ルール・マナーを広く浸透させる。

自転車乗用中の交通事故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10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の周知など、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールのほか、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用した場合の周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合等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、損害賠償責任保険等への加入も含めた意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

#### (5) 住民の参加・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 】

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民一人ひとりが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であり、交通安全思想の普及徹底に当たっては、それ

それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を進める。

### 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高揚を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び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 】

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、運転免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるほか、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。）に対する講習において、交通事故発生状況や特異傾向等の具体的な情報を提供するなど、安全運転管理者等の資質及び安全意識の向上を図り、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実に努めるとともに、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、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

### (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 】

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

### (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、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、安全管理者・運行管理者・安全運転管理者等の交通労働災害防止に関係する管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育を推進するとともに、事業場に対する指導等を実施する。

#### 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（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

### (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： 宇治市危機管理課 】

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火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とることで事故の防止・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

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

## (1) 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

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。さらに、独立行政法人自動車技術総合機構と連携して検査業務の質的向上を図る。

### イ 自動車点検整備の充実

#### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」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」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について、その的確な運用に努める。

#### (ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

#### (エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するために自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

#### (オ) ペーパー車検<sup>2</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、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

## (2) 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 】

宇治市自転車の安全な利用を促進する条例に基づく自転車の安全利用の促進等により、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

## 5 道路交通秩序の維持

【 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。このため、市民からの危険運転者等に関する各種情報や交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、平成 26 年 5 月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

### (1) 交通の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事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、地域特性等を十分考慮した取り組みを効果的に推進する。

#### ア 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、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指導取締りの推進を図る。特に、常習的に飲酒運転や無免許運転を行う悪質・危険運転者については、市民から広く情報を求め、道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

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

#### イ 背後責任の追及と啓発活動

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発

防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。また、過積載違反に対する認識が薄いことから、違反防止に向けた啓発活動を積極的に推進する。

#### ウ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話・イヤホンの使用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運転致死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

#### イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

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

#### ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

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

## 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、高速道路等<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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の整備を図る。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）により適切な応急手当が実施されるよう応急手当の普及啓発を推進する。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### 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 】

交通事故に起因する救助活動の増大及び交通事故の種類・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。また、大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、関係機関の連絡体制の整備及び多数救護・救急訓練の実施等による救助・救急体制の充実を図る。

## イ 自動体外式除細動器（AED）<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 】

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるためには、できるだけ早期に胸骨圧迫を含む心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的であり、事故現場に居合わせた人により、AEDの使用も含めた応急手当等が一般に行われるようにする必要がある。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技AEDの使用も含めた応急手当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、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、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。

また、住民を対象とした普通救命講習会や企業等で応急手当を普及させる資格である応急手当普及員講習会の開催、応急手当普及員を通じての応急手当の普及啓発を推進するなど、日本赤十字社、医療機関と消防機関の相互連携を図り、応急手当の普及啓発活動を推進する。

## ウ 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、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備とともに、消防本部において救急救命士を計画的に配置することが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訓練など、教育訓練の充実を一層促進し、救急救命士の資質の向上を図る。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>2</sup>体制の充実を図る。

## エ 救助・救急用資機材の整備の推進

【 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、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

## オ 消防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>3</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、ドクターヘリの積極的な活用を図る。また、夜間の重症患者の搬送に迅速に対応するため、京都市の消防ヘリコプターを活用し、24時間体制で緊急事態に対応できるよう、運航体制の更なる充実を図る。

#### カ 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・救急事象に対応し、救助・救急現場及び搬送途上において負傷者の救命効果、予後の向上をより一層充実させた救出、応急手当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。

- (ア) 救急隊員の資質の向上を図るため、救急隊員の実習受入機関である各医療機関及び地元医師会との連携を密にする。
- (イ) 一般財団法人救急振興財団における教育訓練に救急隊員を積極的に派遣する。

#### キ 高速道路等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】

高速道路等における救急業務については、西日本高速道路株式会社と消防法の規定に基づき、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。

#### ク 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

【主な関係機関・部署：京都府宇治警察署、宇治市消防本部】

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

### (2) 救急医療体制の整備（ドクターヘリ事業の推進）

【主な関係機関・部署：宇治市消防本部】

市内の救急医療体制の充実を図るため、医師等が同乗し救急現場での治療を開始できるよう、関西広域連合によるドクターヘリの運航体制の更なる充実を図る。また、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、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、救急医療機関と緊密な連携・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、救急医療機関との緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。また、京都府救急医療情報システムの医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する基準」を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

#### イ 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備

【 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ため、救急自動車に医師、看護師等が同乗して搬送途上で高度の応急処置を行う体制の整備等について検討を進める。

ドクターヘリについては、円滑な運航が図られるよう、関係機関等の相互の連携体制の更なる強化に努める。京都府広域消防相互応援協定に基づいて、京都市消防局が保有するヘリコプターを活用し、大規模な災害、事故等に迅速に対応できる体制の充実を図る。また、京都府医師会や各医療機関と連携して、地域の医療協力を進め、救急医療体制の充実強化を図る。

## 7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法の下、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、精神的にも大きな打撃を受けている上、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他、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し、被害者支援を積極的に推進する。

### (1) 自動車損害賠償保障制度<sup>1</sup>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 】

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) 円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、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交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の支援制度などの周知を図る。

### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

【 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 】

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

## 用 例 集

頁	番号	用例	解説
7	1	社会資本整備重点計画	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
9	1	事故ゼロプラン	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)
9	2	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
10	1	インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議	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
11	1	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
13	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、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたもの
13	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。
13	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
15	1	自転車運転者講習制度	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づけた公安委員会の講習
17	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、事業所ごとに専任する。
17	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
19	1	高齢運転者標識 (高齢運転者マーク)	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ている。
20	1	自動車アセスメント情報	自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する制度

21	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。
23	1	指定自動車整備事業制度	信頼に足りる自動車分解整備事業者が自ら整備した自動車を自らの責任において、国の行う検査の一部を代行させる制度
23	2	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
25	1	高速道路等	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
26	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)
26	2	メディカルコントロール	救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障することである。
26	3	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もの
27	1	関西広域連合	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)である。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
28	1	自動車損害賠償保障制度	ひき逃げ事故や加害車両が無保険車両の場合には、被害者が自賠償保険による損害賠償を加害者から受けられないため、政府が自賠償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、自賠償保険を補完する国の事業