

第11次大阪府交通安全計画

～ 交通事故のない社会を目指して ～

大阪府交通安全対策会議

ま え が き

21世紀の安全な交通社会の形成に向けて、人命尊重の理念はもとより、交通事故による社会的経済的損失という側面をも勘案し、交通事故根絶という究極的な目標を目指す立場に立って、大阪府交通安全対策会議では、昭和45年6月に制定された交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、昭和46年以降10次にわたり、「大阪府交通安全計画」を改定し、府域における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進してきたところである。

このような中で、先の第10次大阪府交通安全計画では、令和2年までに年間の交通事故死者数を119人以下に抑制するという目標値を掲げ、適切かつ効果的な施策を総合的に推進した。交通事故死者数は、計画最終年の令和2年にはこれまでの統計史上最少となる124人まで減少したものの、目標の達成には至らなかったが、交通事故死傷者数を36,500人以下にするという目標については、令和2年は30,012人となり、目標を達成した。

このように、府内の道路交通事故件数は、依然として高い状態で推移しており、とりわけ、高齢者や自転車に関連する交通事故件数が交通事故全体に占める割合が高くなっており、効果的な対策を打ち出していく必要がある。

鉄道交通については、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび事故が発生した場合、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれがあることから、安全な運行管理体制や鉄道車両の安全性等の確保が一層求められている。

交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多く、府民の安全で安心な暮らしの実現を図るためにも交通事故の防止は、国、府及び市町村等が有機的に連携することはもとより、府民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない喫緊の課題である。

この第11次大阪府交通安全計画は、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策として、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき、大阪府における陸上交通の安全に関する施策の大綱として定めたものである。

この計画に基づき、国、府及び市町村等がより一層の連携を保ち、交通情勢や地域の実態に応じた交通安全に関する諸施策を、府民の十分な理解と協力を得て、今後、毎年度策定する交通安全実施計画において具体的に定め、交通安全対策を強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	6
1 道路交通関係指標の推移	6
（1）人 口	6
（2）道 路	7
（3）自動車保有台数	7
（4）運転免許保有者数	8
2 道路交通事故の現状等	10
（1）道路交通事故の現状	10
（2）近年の交通事故の状況及びその特徴	13
3 第11次大阪府交通安全計画における目標	14
第2節 道路交通の安全についての対策	15
1 今後の道路交通安全対策を考える視点	15
（1）高齢者及び子供の安全確保	15
（2）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	16
（3）生活道路及び幹線道路における安全確保	16
（4）先端技術の活用推進	17
（5）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	17
（6）地域が一体となった交通安全対策の推進	17
2 講じようとする施策	18
（1）道路交通環境の整備	18
① 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	18
② 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	20
③ 幹線道路における交通安全対策の推進	20
④ 交通安全施設等整備事業の推進	24
⑤ 高齢者等の移動手段の確保・充実	25
⑥ 歩行空間のユニバーサルデザイン化	26
⑦ 効果的な交通規制の推進	26
⑧ 自転車通行空間整備	26
⑨ ITSの活用	27
⑩ 交通需要マネジメントの推進	28
⑪ 災害に備えた道路交通環境の整備	29
⑫ 総合的な駐車対策の推進	30
⑬ 道路交通情報の充実	31
⑭ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32

(2) 交通安全思想の普及徹底	34
① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	35
② 効果的な交通安全教育の推進	40
③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	40
④ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	44
⑤ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	44
(3) 安全運転の確保	45
① 運転者教育等の充実	45
② 運転免許制度の改善	48
③ 安全運転管理の推進	48
④ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	48
⑤ 交通労働災害の防止等	51
⑥ 道路交通に関連する情報の充実	51
(4) 車両の安全性の確保	53
① 自動運転車の安全対策・活用の推進	53
② 自動車アセスメント情報の提供等	53
③ 自動車の検査及び点検整備の充実	54
④ リコール制度の充実・強化	55
⑤ 自転車の安全性の確保	55
(5) 道路交通秩序の維持	56
① 交通指導取締りの強化等	56
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	57
③ 暴走族対策の推進	58
(6) 救助・救急活動の充実	60
① 救助・救急体制の整備	60
② 救急医療体制の整備	61
③ 救急関係機関との協力関係の確保等	62
(7) 被害者支援の充実と推進	64
① 自動車損害賠償保障制度の充実等	64
② 損害賠償の請求についての援助等	64
③ 交通事故被害者等支援の充実強化	65
(8) 調査研究の充実	66
① 交通実態調査等の推進	66
② 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化	66
③ 交通安全教育に関する研究	66
第2章 鉄道交通の安全	67
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	68
1 鉄道事故の現状等	68
(1) 鉄道事故の現状	68

(2) 近年の運転事故の特徴	68
2 第11次大阪府交通安全計画における目標	68
第2節 鉄道交通の安全についての対策	69
1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	69
2 講じようとする施策	69
(1) 鉄道交通環境の整備	69
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	70
(3) 鉄道の安全な運行の確保	70
(4) 鉄道車両の安全性の確保	72
(5) 救助・救急活動の充実	72
(6) 被害者支援の推進	72
第3章 踏切道における交通の安全	73
第1節 踏切事故のない社会を目指して	74
1 踏切事故の現状等	74
(1) 踏切事故の現状	74
(2) 近年の踏切事故の特徴	74
2 第11次大阪府交通安全計画における目標	74
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	75
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	75
2 講じようとする施策	75
(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等 立体横断施設の整備の促進	75
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	75
(3) 踏切道の統廃合の促進	76
(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	76
付属資料	79

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取り組みが必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通安全対策については、その重要性からこれまでも様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移していることから、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、究極的には交通事故のない社会を目指し、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

高齢者、障がい者、子供等の交通弱者や、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するための「人優先」の交通安全思想を、あらゆる施策を推進する際の基本とする。

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があり、高齢化の進展に伴い生じうる、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。

そこで、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることのできる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

4 交通社会を構成する三要素に係る安全対策

(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り、かつ、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、指導の強化等を図るものとする。また、府民一人一人が、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。さらに、

府民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していきけるような仕組みを作ることが必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

ヒューマンエラーを原因とした事故防止を図る観点から、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付かないように、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。

(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。また、交通環境の整備にあたっては、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事故の危険を排除する施策を充実させる。

5 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・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることがないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等に取り組んでいく。

(2) 先進技術導入への対応

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献が見られる。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、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、社会的な受容性の醸成を推進していく。

また、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深めていく。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響等の様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図るためには、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていく。

(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、交通に様々な課題や制約が生じているほか、府民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視するとともに、必要な対策を臨機に取っていく。

6 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を推進するとともに、新たな技術の研究開発にも取り組んでいく。

加えて、将来的には、Society5.0^{※1}の実現を視野に、ICT(Information and Communications Technology)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。

※1：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。

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の迅速な救助・救急活動や負傷者の治療の充実等を図る。また、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ける被害者支援の一層の充実を図る。

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、国、府、市町村及び関係民間団体等が緊密な連携を図ることはもとより、府民が交通安全に関する施策に計画段階から参加できる仕組みづくりを行い、府民の理解と協力の下、地域の特性に応じた取組が可能となるような参加・協働型の交通安全活動を推進する。

9 EBPMの推進

交通安全に関わる施策におけるEBPM(Evidence-based Policy Making)の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指していく。

第1章 道路交通の安全

<道路交通事故の現状等>

交通事故死者数については、ここ数年減少傾向にあり、令和2年にはこれまでの統計史上最少となる124人となったが、発生件数及び負傷者数は依然高い数値で推移している。



<道路交通の安全についての目標>

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、悲惨な交通事故根絶に向け、府民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進し、本計画の最終年度である令和7年度までの目標を次のとおり設定する。

交通事故死者数 87人以下

(※この87人に令和2年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね112人)

交通事故重傷者数 2,160人以下



<今後の道路交通安全対策を考える視点>

- 1 高齢者及び子供の安全確保
- 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
- 4 先端技術の活用推進
- 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 6 地域が一体となった交通安全対策の推進



<具体的な施策>

- | | |
|---------------|---------------|
| 1 道路交通環境の整備 | 5 道路交通秩序の維持 |
| 2 交通安全思想の普及徹底 | 6 救助・救急活動の充実 |
| 3 安全運転の確保 | 7 被害者支援の充実と推進 |
| 4 車両の安全性の確保 | 8 調査研究の充実 |

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

1 道路交通関係指標の推移

(1) 人口

府人口は、令和2年10月現在約884万人で、全国人口の7.01%を占めている。(表1参照) また、年齢別人口では、年少人口(0歳~14歳)の減少が依然として続いており、生産年齢人口(15歳~64歳)についても、平成11年以降減少傾向にある。その一方で、老年人口(65歳以上)は年少人口を超え、高齢化の傾向がより一層強まっている。(表2参照)

表1 府と全国の人口

年次	府人口(人)	全国人口(人)	対全国比(%)
昭和45年	7,620,480	104,665,171	7.28
50年	8,278,925	111,939,643	7.40
55年	8,473,446	117,060,396	7.24
60年	8,668,095	121,048,923	7.16
平成2年	8,734,516	123,611,167	7.07
7年	8,797,268	125,570,246	7.01
12年	8,805,081	126,925,843	6.94
17年	8,817,166	127,767,994	6.90
22年	8,865,245	128,057,352	6.92
27年	8,839,469	127,094,745	6.96
令和2年	8,842,523	126,226,568	7.01

注：各年10月1日現在(大阪府総務部統計課調：国勢調査)、ただし令和2年は速報による

表2 年齢構造の推移

項目 年次	人口(人)			割合(%)			老年化 指数 ※A	従属人口 指数 ※B
	0~14歳	15~64歳	65歳以上	0~14 歳	15~64 歳	65歳 以上		
昭和45年	1,820,583	5,406,092	393,805	23.9	70.9	5.2	21.6	41.0
50年	2,120,992	5,652,511	500,674	25.6	68.3	6.1	23.6	46.4
55年	2,067,583	5,783,300	613,361	24.4	68.3	7.2	29.7	46.4
60年	1,850,179	6,093,737	716,579	21.4	70.4	8.3	38.7	42.1
平成2年	1,503,885	6,347,525	843,024	17.3	73.0	9.7	56.1	37.0
7年	1,321,475	6,411,945	1,047,875	15.0	73.0	11.9	79.3	37.0
12年	1,249,955	6,224,186	1,315,213	14.2	70.8	15.0	105.2	41.2
17年	1,211,257	5,913,558	1,634,218	13.8	67.5	18.7	134.9	48.1
22年	1,165,200	5,648,070	1,962,748	13.3	64.4	22.4	168.4	55.4
27年	1,093,111	5,341,654	2,278,324	12.5	61.3	26.1	208.4	63.1
令和元年	1,043,000	5,333,000	2,434,000	11.8	60.5	27.6	233.4	65.2

※A 年少人口100に対する老年人口の比率

※B 年少人口と老年人口の和の生産年齢人口100に対する比率

注：各年10月1日現在(大阪府総務部統計課調：国勢調査)、ただし令和元年は総務省統計局推計による

(2) 道 路

令和2年4月1日現在の大阪府の道路は、総延長19,656.6kmであり、改良率は78.6%、舗装率は94.5%となっている。(表3参照)このほか、西日本高速道路株式会社が管理する道路の供用延長は、197.3km、阪神高速道路株式会社が管理する道路の供用延長は、154.0kmとなっている。

表3 大阪府における道路の整備状況

		一般国道(km)		府道(km)		市町村道(km)	合計(km)
		指定区間	指定区間外	主要地方道	一般府道		
政令市内	実延長	53.3	80.8	347.0	124.4	5,386.5	5,992.0
	改良済延長	53.3	80.8	342.0	119.0	4,320.7	4,915.8
	舗装済延長	53.3	80.8	346.8	124.4	5,133.6	5,738.9
大阪府内	実延長	140.9	330.8	679.7	536.4	11,976.8	13,664.6
	改良済延長	140.9	318.1	636.6	475.8	8,961.7	10,533.1
	舗装済延長	140.9	330.8	673.6	533.1	11,167.8	12,846.2
合計	実延長	194.2	411.6	1,026.7	660.8	17,363.3	19,656.6
	改良済延長	194.2	398.9	978.6	594.8	13,282.4	15,448.9
	舗装済延長	194.2	411.6	1,020.4	657.5	16,301.4	18,585.1

注：令和2年4月1日現在（大阪府都市整備部道路室調）

(3) 自動車保有台数

自動車保有台数は、昭和45年の約134万台に対し、令和2年3月末現在約378万台と約2.8倍に増加しており、平成23年以降は、増加傾向で推移している。

表4 自動車保有台数の推移

項目 年次	大 阪		全 国	
	台数	指数	台数	指数
昭和45年	1,336,539	100	18,586,503	100
55年	2,191,877	164	38,938,996	210
平成2年	3,336,177	250	60,650,629	326
12年	3,797,346	284	75,864,710	408
22年	3,705,775	277	79,091,536	426
27年	3,734,262	279	80,900,730	435
28年	3,747,995	280	81,260,206	437
29年	3,760,422	281	81,563,101	439
30年	3,776,494	283	81,789,318	440
令和元年	3,783,922	283	81,849,782	440

注：各年12月末現在の台数<平成27年以降は翌年3月末現在の台数>（近畿運輸局調）

(4) 運転免許保有者数

令和2年12月末現在の運転免許保有者数は、約510万人（男性約287万人、女性約223万人）にも及んでいる。昭和45年と比較すると、免許保有者数は約3倍と増加しており、特に、女性の免許保有者は、10倍以上と著しい増加を示している。

一方、原動機付自転車の運転免許保有者数については、平成2年以降、減少傾向が見受けられる。

表5 運転免許保有者数

区分 年次	免許人口 (人)	指数	男女別 (人)	指数	適齢人口 (人)	指数
昭和45年	1,647,179	100	男1,473,921	100	5,703,576	100
			女 173,258	100		
50年	2,013,894	122	男1,738,230	118	6,051,845	106
			女 275,664	159		
55年	2,607,136	158	男2,021,501	137	6,299,600	110
			女 585,635	338		
60年	3,319,652	202	男2,345,855	159	6,605,000	116
			女 973,797	562		
平成 2年	3,879,600	236	男2,604,844	177	7,007,000	123
			女1,274,756	736		
7年	4,364,101	265	男2,809,206	191	7,374,085	129
			女1,554,895	897		
12年	4,715,102	286	男2,926,324	199	7,465,832	131
			女1,788,778	1,032		
17年	4,926,162	299	男2,955,733	201	7,526,882	132
			女1,970,429	1,137		
22年	5,042,009	306	男2,952,045	200	7,617,909	134
			女2,089,964	1,206		
27年	5,106,179	310	男2,930,148	199	7,662,717	134
			女2,176,031	1,256		
令和 2年	5,106,892	310	男2,873,482	195	—	—
			女2,233,410	1,289		

注：免許人口、男女別は大阪府警察本部調

適齢人口は大阪府総務部統計課調（国勢調査による）

表6 原付免許保有者数の推移

区分 年次	男 性 (人)	指 数	女 性 (人)	指 数	総 数 (人)	指 数
昭和45年	68,848	100	8,028	100	76,876	100
50年	68,536	100	18,426	230	86,962	113
55年	126,191	183	178,598	2,225	304,789	396
60年	158,805	231	310,408	3,867	469,213	610
平成2年	130,456	189	253,045	3,152	383,501	499
7年	114,830	167	213,394	2,658	328,224	427
12年	100,673	146	204,903	2,552	305,576	397
17年	78,639	114	185,786	2,314	264,425	344
22年	65,308	95	162,729	2,027	228,037	297
27年	51,311	75	127,309	1,586	178,620	232
令和2年	36,922	54	95,922	1,195	132,844	173

注：各年12月末現在（大阪府警察本部調）

2 道路交通事故の現状等

(1) 道路交通事故の現状

第1次交通戦争と呼ばれた昭和45年における府下の交通事故発生件数は、52,968件、死者数は848人、負傷者数は74,649人を記録し、交通安全の確保は、重大な社会問題となったことから、新たに設置した、国、府、警察等の関係機関で構成する「大阪府交通安全対策会議」において、交通安全施策を盛り込んだ第1次大阪府交通安全計画（昭和46年度～50年度）を策定し、交通事故防止に向けた取組を推進した。

第2次交通安全計画（昭和51年度～55年度）実施期間中の交通事故状況は、発生件数、負傷者数とも第1次計画実施期間後半とほぼ同じ数値で推移したが、死者数については、昭和45年の半数以下にまで減少し、特に、昭和54年には戦後最少の321人を記録した。

その後、第3次交通安全計画（昭和56年度～60年度）実施期間中においては、交通事故による死者数は400人前後で推移したものの、発生件数及び負傷者数は徐々に増加傾向を示し、また、第4次交通安全計画（昭和61年度～平成2年度）実施期間中には、死者数も増加し、最終年にあたる平成2年には、実に571人を数えるなど、非常に憂慮すべき事態となった。

第5次交通安全計画（平成3年度～7年度）実施期間中の交通事故状況では、死者数が平成3年から平成6年までは4年連続で減少傾向を示したが、発生件数は、計画最終年の平成7年には55,369件となり、昭和45年をも上回る事態となった。

交通事故発生件数や負傷者数は、さらに、第6次交通安全計画（平成8年度～12年度）期間中においても依然として増加の一途を辿り、平成12年には、事故発生件数が60,000件を突破し、63,273件を記録するに至った。また、負傷者数も昭和45年の74,649人を越え、75,768人を記録するとともに、この第6次計画では、交通事故死者数を350人以下とする目標を掲げていたが、最終年である平成12年の死者数も369人となり、目標を達成することもできなかった。

続く第7次交通安全計画（平成13年度～17年度）では、計画期間中の死者数は減少傾向に転じ、数値目標を交通事故死者数321人以下としていたが、平成15年より3年連続してこの目標が達成できた。

第8次交通安全計画（平成18年度～22年度）では、交通事故死者数を232人以下、交通事故死傷者数を68,500人以下とする目標を掲げ、種々の対策を講じた結果、2年前倒しで目標を達成し、その後も減少傾向を維持し続け、計画の最終年に当たる平成22年の死者数は201人、死傷者数は61,670人となった。

第9次交通安全計画（平成23年度～27年度）では、交通事故死者数を122人以下、交通事故死傷者数を47,900人以下とする目標を掲げていたが、最終年である平成27年の死者数は196人、死傷者数は48,677人となった。

第10次交通安全計画（平成28年度～令和2年度）では、交通事故死者数を119人以下、交通事故死傷者数を36,500人以下とする目標を掲げていたが、減少傾向

ではあるものの令和2年の死者数は124人となり、目標を達成することはできなかったが、死傷者数は30,012人となり目標を達成した。

(交通事故の発生概況)

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数	うち重傷者数
		昭和45年	52,968	848	74,649
第1次交通安全計画	46年	49,666	692	68,278	6,712
	47年	45,725	704	62,350	6,128
	48年	38,625	677	52,337	5,695
	49年	32,389	514	42,959	4,726
	50年	31,630	433	40,989	3,759
第2次交通安全計画	51年	32,311	401	41,611	3,292
	52年	33,430	361	42,577	3,400
	53年	33,645	416	42,461	3,464
	54年	33,839	321	41,947	3,112
	55年	35,734	364	44,113	4,579
第3次交通安全計画	56年	37,747	383	46,569	4,839
	57年	41,862	383	51,523	5,313
	58年	44,421	412	54,354	5,392
	59年	43,517	401	53,570	5,137
	60年	47,249	391	57,673	5,321
第4次交通安全計画	61年	48,940	461	60,249	5,221
	62年	50,128	434	61,620	5,187
	63年	49,461	500	61,089	5,396
	平成 元年	50,692	519	63,572	5,345
	2年	46,156	571	58,364	5,140

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数	うち重傷者数
第5次交通安全計画	3年	49,220	550	61,504	5,390
	4年	51,606	527	63,551	5,431
	5年	52,319	481	63,857	5,279
	6年	52,450	469	63,309	5,350
	7年	55,369	474	65,926	5,300
第6次交通安全計画	8年	56,109	435	65,965	5,065
	9年	55,209	384	64,476	4,916
	10年	56,478	394	67,551	5,200
	11年	58,506	367	70,015	5,170
	12年	63,273	369	75,768	5,701
第7次交通安全計画	13年	63,671	327	76,594	5,524
	14年	63,803	323	77,299	5,573
	15年	66,392	291	80,174	5,321
	16年	67,593	313	81,392	5,216
	17年	66,105	268	79,502	4,868
第8次交通安全計画	18年	62,834	255	75,485	4,872
	19年	59,062	248	70,916	4,710
	20年	53,769	198	64,290	4,287
	21年	51,696	205	61,842	3,741
	22年	51,292	201	61,469	3,586

計 画	年 次	発生件数	死者数	負傷者数	うち重傷者数
第9次交通安全計画	23年	49,644	197	59,489	3,501
	24年	48,212	182	57,804	3,357
	25年	46,110	179	55,363	3,157
	26年	42,729	143	51,501	2,910
	27年	40,607	196	48,481	2,903
第10次交通安全計画	28年	37,920	161	45,460	2,937
	29年	35,997	150	43,585	3,173
	30年	34,382	147	40,933	3,243
	令和 元年	30,914	130	36,664	3,053
	2年	25,543	124	29,888	2,727

(2) 近年の交通事故の状況及びその特徴

近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ・ 事故件数と負傷者数は、近年、減少傾向である。死者数は、平成27年に一時的に増加したものの、全体的には減少傾向で、令和2年には統計史上最少となっている。
- ・ 65歳以上の高齢者の死者数は、124人中48人(38.7%)と令和2年のみ大幅に減少。このうち、約9割が歩行中及び自転車乗用中の事故である。
- ・ 高齢運転者による事故件数は、近年減少傾向となっている。
- ・ 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、死者数は増加に転じた。
- ・ 飲酒運転による事故件数は減少しているが、死者数は増減を繰り返しながら、ほぼ横ばい状態で推移している。

近年の交通死亡事故が減少傾向を示している理由としては、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・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、主な要因として次のものが挙げられる。

- ア 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策
- イ シートベルト着用者率の向上に伴う致死率(自動車乗車中)の低下
- ウ 違反のある歩行中死傷者構成率の減少
- エ 先進安全技術を搭載した車両の普及

3 第11次大阪府交通安全計画における目標

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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。

しかしながら、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く、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、国が示した第11次交通安全基本計画では、

①世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。(30日以内死者数は2,400人)

②令和7年までに重傷者数^{※2}を22,000人以下とする。

という目標が設定された。

そこで、第11次大阪府交通安全計画においては、国の計画に示された目標設定の考え方との整合性を図りながら、府民の理解と協力の下、府、市町村及び国の関係行政機関と連携して、特に今後も増加が予測される高齢者の事故対策を始めとした交通安全の諸施策を総合的かつ強力に推進し、計画期間内に達成すべき目標として、本計画の最終年度である令和7年度までに交通事故による年間の24時間死者数を87人以下(30日以内死者数112人以下)とし、重傷者数については、2,160人以下とすることを目指す。

※2：交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要するものをいう。

第2節 道路交通安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な種々の施策を推進する。

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、必要に応じて改善していくことも必要である。

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
- 8 調査研究の充実

といった8つの交通安全対策を実施する。

また、今後これらの対策を実施していくに当たっては、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえながら、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

(1) 高齢者及び子供の安全確保

高齢者については、府内の65歳以上の老年人口が、年少人口を超えるなど、急速に高齢化が進展しており、そのような中で、交通事故死者数に占める高齢者の死者数は、全体の約4割となっていることから、高齢者が安全にかつ安心して生活することができる交通環境の形成が必要である。また、自転車事故による死者数の高齢者割合が5割を超えていることから、高齢者の特性を考慮した対策を講じる必要がある。加えて、今後増加していく高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策をより一層推進する必要がある。

そのためには、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が安心して交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図るとともに、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策を進めていく必要がある。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策についても、関係機関と連携して推進していくことが重要となる。

また、少子化の進行が深刻さを増している中で、子供を交通事故から守る必要性が一層求められている。そこで、子供の安全を確保する観点から、子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の安全・安心な歩行空間の整備を推進していく。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

安全で安心な社会の実現を図るため、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考え方の下、子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路における安全・安心な歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底はいまだになされていないことから、運転者・歩行者に対して交通ルールの周知を図り、遵法意識を向上させるための交通安全教育等を推進していく。

自転車に関係した交通事故については、平成16年をピークに減少に転じているものの、令和2年中の交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数は、全体の28.2%になるなど、自転車を取り巻く交通環境は、依然として大きな社会的問題である。これら自転車による交通事故の主な原因としては、自転車の安全不確認や信号無視等の交通違反が挙げられる。

その他、自転車の通行と歩行者が混在する歩道や横断歩道、後を絶たない路上への放置自転車等、自転車を取り巻く交通環境面において解決しなければならない諸問題がいまだ存在している。

このような現状を踏まえて、平成28年4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、自転車利用者を始め、交通行政に携わる機関・団体が連携し、損害賠償責任保険等の加入義務、ヘルメット着用促進、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上等を図るため、交通安全教育・広報啓発の充実を始め、交通指導取締りの強化、歩行者及び自転車利用者の安全な通行の確保等の総合的な自転車対策を推進していく。

加えて、宅配や通勤目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等を行っていく。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

全死者数のうち、生活道路である車道幅員5.5メートル未満の道路における死者数については減少傾向にあるが、生活道路における交通の安全を確保するための対策を一層推進する必要がある。

今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材育成も重要な課題となる。

また、依然として、交通事故死者数が高い割合を占める幹線道路における対策については、幹線道路や生活道路等、適切に機能が分担されるよう道路整備を推進するとともに、交通結節点等へのアクセスを強化し、また、国において「事故

ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）^{※3}」に取り組むなど交通安全対策の効果の更なる向上を図るための取組を促進する。

※3：交通安全事業の透明性・効率性を高めるため、事故データや地域の声等に基づき、交通事故の危険性が高い区間を選定し、交通事故対策を推進するもの。

（4）先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用により、交通事故が減少しており、サポカー・サポカーS等の普及啓発を推進していく。

今後も運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3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、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、国際的な議論及び自動運転に関する技術の進展に留意しつつ、安全性の確保を前提とした自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

（5）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0^{※4}から得られたビックデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビックデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

※4：これまでのETC(Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。)と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路施策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

（6）地域が一体となった交通安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、府や市町村それぞれの地域における行政、関係団体、府民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、府民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む府民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

2 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、これまでも幹線道路と生活道路の両面から対策を推進している。

少子高齢化が一層進展する中で、高齢者や障がい者、子供を交通事故から守る観点から、人優先の安全・安心な歩行空間の整備、交通安全施設等の整備事業や効果的な交通規制、交通需要マネジメントの推進等を引き続き進めていく。

また、道路交通環境の整備を効果的、効率的に進めていくために、地域や地元住民が、計画の策定や事業の実施に積極的に参画、協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進するとともに、現下の厳しい財政状況に鑑み、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策の分析を十分に行った上で交通安全対策を実施するように努める。

① 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙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。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において「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、各道路の状況に応じて交通安全施設等を整備し、あわせて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、地域の顕在化した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、警察、道路管理者及び府民が連携し、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、子供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。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」を整備を推進するほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器の

LED化、路側帯の設置・拡幅、物理デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心に信号機の改良、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するとともに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（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に音響式信号機、歩行者等支援情報システム（Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化PICS（Pedestrian Information and Communication Systems）」という。）を含む。）、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

さらに、生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

道路管理者においては、当該エリア外周の幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等を進める外周道路対策を始め、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン形成を図るため、車両の速度を抑制する道路構造（車道幅を局所的に狭くしたり、クランクの設置など）の整備等を行うゾーン対策、さらには、安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備を図るため、歩道の整備等の経路対策を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、交差点や歩行空間等のカラー舗装化、路面の注意喚起や区画線等の整備や、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランク等や歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）・歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・可変性・自発光化、標示板の共架、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・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等を継続的に行うとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の交通安全対策を積極的に推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含めて全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、自転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、交通広場等の整備の推進等、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、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、生活関連経路を構成する道路を中心に連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、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バリアフリー経路等を適切に案内する。

(イ) 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、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

② 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

③ 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路や生活道路等において、適切に機能分担が図れるよう道路整備を推進するとともに、交通結節点等へのアクセスを強化し、人流の公共交通への転換を図る。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事

故危険箇所」について、警察及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、現地状況等を勘案し、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等に必要な対策を実施する。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、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、交通の状況、交通事故発生状況、沿道環境の諸条件等を勘案しつつ、必要に応じて交通規制の見直しを図る。

新規供用の高速自動車国道等については、交通安全施設等の整備状況を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施する。

また、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、安全施設等の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

なお、交通事故、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

ウ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、関係者間で情報の共有を行う等、水平展開を図り、同様の事故の再発防止を図る。

エ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 幹線道路や生活道路を適切に機能分担し、道路網の整備を図る。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を進め、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における交通渋滞、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設等の整備を総合的に実施し、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を図る。

また、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく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) 府民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、交通渋滞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、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセスを強化する。

オ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、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) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤーロープの設置を推進する。逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、事故や故障による停車車両の早期撤去等の渋滞対策を実施する。
- (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：Vehicle Information and Communication System）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

カ 直轄国道における大阪府事故ゼロプランの取組について

国の管理する直轄国道において、交通安全等に係る局所的な事業に対し、データや地域の声等に基づいた、大阪府事故ゼロプランの取組を推進する。具体的には、直轄国道における交通安全事業について、府内市町村や大阪府道路交通環境

安全推進連絡会議などからの意見を踏まえつつ、課題の把握・要対策区間の特定・公表を行い、課題の原因分析及び対策立案、対策案の決定というプロセスを経て、対策に着手する。

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対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備にあわせた生活道路におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、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通行空間の確保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、右折レーンの設置や延伸を始めとする短期的なハード整備、信号制御時間の調整などのソフト整備、立体交差化等を推進する。
また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (オ) 交通渋滞が著しい都心部、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(歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路)、交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED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。

④ 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察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

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、「大阪府ファシリティマネジメント基本方針」を踏まえ、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

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、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通安全対策を推進する。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や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車通行空間の整備、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、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい交差点等において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、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制を推進する。

オ ITS※⁵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、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化、プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの高度化等により新交通管理システム（UTMS：Universal Traffic Management Systems）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、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。

※5：高度道路交通システム(Intelligent Transport Systems)

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」や「信号BOX」、「道の相談室」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

関係機関等で構成されている「大阪府道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「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て、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

⑤ 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）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、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。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaS(Mobility as a Service)について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を

推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

⑥ 歩行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全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進し、誰もが安心してスムーズに移動できる、ユニバーサルデザイン化による歩行空間の整備を積極的に推進する。

⑦ 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制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の観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

⑧ 自転車通行空間整備

ア 安全で快適な自転車通行空間の整備

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付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車通行空間を創出する必要がある。このことから、「大阪府自転車活用推進計画」の進捗管理及び「大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画」に基づく、自転車の通行位置を示した道路等の自転車通行空間ネットワークの整備により、安全で快適な自転車通行空間の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるために、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、自転車専用通行帯等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 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、自転車等駐車対策協議会の設置など、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）による施策を総合的に推進する。

(ア) 自転車等駐車場の整備

自転車駐車の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、利用のされ方に応じた自転車等駐車場の整備を推進するため、地域に即した総合計画等を策定の上、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を促進する。また、大量の自転車等駐車需要を生じさせる施設について、自転車等駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進及び自転車駐車場整備センター、日本自転車普及協会等の事業を活用した自転車等駐車場整備事業の推進を図る。

(イ) 駅周辺における自転車駐車対策

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、地方公共団体、道路管理者、府警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。また、これにより、用地提供について鉄道事業者の積極的な協力が得られるようにし、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村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、障がい者等の円滑な通行を確保するため、放置自転車の撤去の強化、効果的な広報啓発活動等の自転車対策を重点的に推進する。

(ウ) 自転車利用者に対する啓発

幅広く府民に対して、「自転車の放置はしない・させない」意識の高揚を図るため、自転車マナーアップ強化月間等を始めとする府民一体となった運動、キャンペーン活動を活発に展開する。

また、自転車利用者に対し、社会的責任の自覚を求めため、道路交通法その他の法令の遵守、正しい駐車方法に関する教育及び広報活動を推進する。

⑨ ITS の活用

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

ア 道路交通情報通信システムの整備

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

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0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

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする UTMS の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し推進する。

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 : Traffic Signal Prediction Systems) 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 ETC2.0 の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビックデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

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

⑩ 交通需要マネジメントの推進

依然として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、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、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、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り、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

また、自主規制により自動車の利用を抑制する日「ノーマイカーデー」を設定し、

この運動を展開することにより、マイカー通勤から公共交通機関への転換を喚起し、交通流の円滑化を図る。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバス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、公共交通機関の整備を支援するなど、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、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基礎づくりへの支援を行うことで普及を図り、地域や観光地の移動手手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、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、利用者の利便性の向上を図るとともに、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、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 貨物自動車の安定的な輸送の確保

平常時・災害時を問わず、安全かつ円滑な物流を確保するため、重要物流道路や道路における重さ・高さの指定について、国等の関係機関とともに検討する。

ウ ノーマイカーデーの推進

毎月20日の「ノーマイカーデー」を中心とした広報啓発活動のほか、企業・事業主、安全運転管理者等による指導の推進とともに、重点地域等における違反駐車取締りを強化する。

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

地震、豪雨、豪雪、津波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を確保することとし、平成23年3月に発生した東日本大震災等の大規模災害を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、橋梁の耐震補強を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、津波情報による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及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するための道路整備を推進する。

豪雨等の異常気象時においても、安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策等を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等による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、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整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、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、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

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、緊急輸送路等の確保及び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、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、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

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 確認事務の民間委託を効果的に活用し、交差点及びその直近、横断歩道、バス停留所等における駐車、二重駐車等交通事故又は交通渋滞の要因となる悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを重点に、地域の実態に応じた取締りを推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置駐車違反車両について、当該車両の使用

者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。

一方、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 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、府民への広報・啓発活動を行うとともに、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図るため、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、毎月20日の「めいわく駐車・放置自転車追放デー」を中心に、街頭キャンペーンや各種会合、講習会等を実施する。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

特に違法駐車が著しく安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設、駐車場案内システムや駐停車禁止区域の明示、違法駐車の取締り、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。

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国民のニーズに対応し、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必要がある。

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。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

イ ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITS の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し、ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路・交通等に関する情報（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板等の整備、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分かりやすい案内標識等の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、多言語表記の実施などにより、国際化の進展への対応に努める。

⑭ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を排除するため、指導、撤去、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。また、「道路ふれあい月間」等の活動を中心に道路愛護活動の推進を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、市町村による「道の駅」等の構想・事業計画策定などの取組に対して、国土交通省と連携し総合的な支援を実施する。

ウ 子供の遊び場等の確保

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

さらに、幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館の活用や公立の小学校及び中学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を促進することにより、安全な子供の遊び場の確保を図る。

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。

オ 地域に応じた安全の確保

交通の安全については、それぞれの地域に応じた課題があることを鑑み、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、それに加え、地形・気候等も考慮した上で、道路交通環境の整備を行う。

(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もとに、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、府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。

そこで、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者の交通事故防止については、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても、高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、自転車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、自転車運転者講習制度の主旨等を踏まえ、将来の運転者教育の基礎となるよう、自転車の安全利用に関する指導を強化するなど、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用した交通安全教育の推進に努める。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を推進する。また、交通安全として近年問題となってきた“運転中ながらスマホ”や“歩きスマホ”についても、あらゆる機会を捉え、危険性が認識されるよう働きかけていく。

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・普及活動については、府、市町村、警察、学校、関係団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、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。

また、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、在留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、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

① 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

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

幼稚園、保育所及び認定こども園等においては、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、紙芝居や視聴覚教材等を活用した交通安全教育を計画的かつ継続的に行うとともに、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、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう広報啓発活動等を推進するとともに、地域の特性に応じた保護者ぐるみの交通安全教育を組織的かつ継続的に実施するため、交通ボランティア等の諸活動を引き続き推進していく。

加えて、交通ボランティア等による幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について、重点的に交通安全教育を実施する。

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。

特別支援学校においては、児童の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実

態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めたりすることができるよう、体育、生活、自立活動や総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の児童等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、小学校及び特別支援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、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティア等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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、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、交通安全教室等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。

特別支援学校においては、生徒の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めることができるよう、保健体育、自立活動、総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の生徒等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、中学校及び特別支援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習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した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、通学等の理由より在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び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、交通安全教育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。

特別支援学校においては、生徒の障がいの状態、発達段階、特性及び地域の実態等に応じて、自ら危険な場所や状況を予測・把握したり、必要な場合には援助を求めることができるよう、保健体育、自立活動、総合的な学習の時間並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、歩行者としての安全、車椅子の安全な利用、自転車・乗り物の安全な利用等、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止などについて、個々の生徒等の障がいの状況に即して適切に指導する。特に、登下校時における交通安全に必要なきまり等については、家庭等の協力を得ながら日常的に指導する。

関係機関・団体は、高等学校及び特別支援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、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。

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、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、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

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、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車及び自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、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、府及び市区町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、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、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の要請等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

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

地域における高齢者の安全運転の普及を推進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実践し、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。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を推進する。

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、地域全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、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、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立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を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

交通安全に関する情報を含め、府内の在留外国人が安全な生活をおくることができるよう、外国人のための生活ガイド「大阪生活必携」に交通ルールや自動車免許・運転ルール等に関する情報を盛り込み、多言語で提供する。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、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交通ルール周知活動等を推進する。

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、講師の派遣及び情報の提供等、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、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、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、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。

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

交通安全運動は、府民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるための府民運動として、次の方針により組織的・継続的に展開する。

(ア) 昭和52年から推進してきた「交通マナーを高めよう！」府民運動の成果を踏まえ、これを更に継続発展させることを基調とした府民全体の交通マナーの高揚を図るための年間を通じた運動を展開する。

(イ) 国の関係機関、府、市町村及び民間交通安全推進団体等が一致協力して、大阪府交通対策協議会が主唱する各季交通安全運動、自転車マナーアップ強化月間やノーマイカーデーの実施等、府民各層の参加のもとに、幅広い運動を展開する。運動の実施に当たっては、創意工夫を凝らし、地域住民の自主的な参加のもとに、活発な諸活動が効果的かつ継続的に行われるよう努め、交通安全運動の充実・発展を図る。

(ウ) 運動の趣旨を府民一人ひとりに浸透させるため、国の関係機関、府及び市町村の緊密な連携のもとに、地域の活動及び推進体制の強化を図る。

(エ) 運動の効果の検証・評価等を行い、一層効果的な運動が実施できるよう努める。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、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、交通安全教育や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、信号機のある所では、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、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付けること等、歩行者が自らの安全のための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

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、車両としての交通ルールを遵守し、交通マナーの向上を図ることが自転車の安全利用を推進する上で重要である。

そこで、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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）を活用するなどにより、自転車利用時におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車マナー向上に向けた府民運動を実施するなど、自転車の安全利用の推進に向けた啓発活動を展開する。加えて、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成 28 年大阪府条例第 5 号）に基づき、自転車の安全で適正な利用について推進する。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる面も有しており、加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進を推進していく。

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。

幼児、児童の保護者及び高齢者に対して、自転車事故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るとともに、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かけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等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 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。（令和 2 年調査における府内の一般道のシートベルト着用率は、運転席 97.6%、助手席 94.2%、後部座席 25.3%（大阪府警察と一般社団法人日本自動車連盟大阪支部の合同調査による））

このため、府、市町村、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。また、推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院、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。

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供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。

また、市町村、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、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

カ 反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品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。

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等の推進

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や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティア等や安全運転管理者、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、「飲酒運転を絶対しない、させない」という府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、府、市町村、関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をしたものについて、アルコール依存症等が疑われる場合に、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、市町村、関係機関・団体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に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

ク 効果的な広報の推進

交通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、街頭ビジョン等のあらゆる広告媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性の挙がる広報を次の方針により行う。

(7) 家庭、学校、職場、地域等が一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体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、子供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。

(4) 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、市町村、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、子供、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。

(5) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国の関係機関、府及び市町村は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、気運の盛り上げを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(7) 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）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢者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。

(4) 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。

(5) 二輪車乗車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、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(6) 交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図る

ことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえような情報を始め、自動車アセスメント情報や、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、交通事故の概要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) 運転中にスマートフォン等を操作する“ながらスマホ”や、歩行中にスマートフォンの画面を注視する等により注意散漫となる行為いわゆる“歩きスマホ”については、その行為を行う者だけでなく、他者を巻き込む危険性が指摘されていることから、その危険性を周知し、ながら行為を行わないよう啓発していく。

④ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

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

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

地域の状況に応じた交通安全教育を行うため、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。また、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つな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

交通の安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

このため、行政、民間団体、企業等と府民が連携を密にした上で、地域住民の参加・協働を積極的に進め、地域の交通安全への地域住民等の理解に資するため、地域住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成するなど、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

(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ることから、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。

運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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、子供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、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等の行う運行管理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

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で、安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者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、教育内容の充実に努める。

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に努め、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の府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努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習

及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。特に、飲酒運転を根絶するという観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

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

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

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、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を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転推進委員会、大阪府二輪車普及安全協会等と連携を図り、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

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

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、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。

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

(ウ) 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正な運用を推進する。

(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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、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。

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席のシートベルトの着用、チャイルドシートの正しい使用及び二輪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 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

コ 危険な運転者の早期排除

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

の早期排除を図る。

② 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、府民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

③ 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（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、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。

④ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・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に基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事

業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

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

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

ウ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の ASV 装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能な ICT 技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を推進する。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一

丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成 28 年に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策が取りまとめられたところ、乗客の死傷事故低減を図るためフォローアップを行いながら対策を推進する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾患について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、IT を活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

2025 年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、国、府、市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バス利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

⑤ 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

⑥ 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危

険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等、事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 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、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(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、事故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高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供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、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・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、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、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、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。

先進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となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は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が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の精度においても適切に対応しなければならない。

① 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。

② 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

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測定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：On-Board Diagnostics）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、自動車車検の高度化を図る。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。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を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の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、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もとに、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車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

管理の改善や生産向上等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング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、整備主任者等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 リコール制度の充実・強化

自動車のリコールを迅速かつ着実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコール実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

⑤ 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、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、損害賠償責任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交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

(5) 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、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・危険性の高い違反や、駐車違反等の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、交通事故の発生に際しては、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、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資器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事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

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) 交通事故抑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、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、信号無視、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、府民からの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を推進する。

特に、無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、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。

加えて、他の車両等の通行を妨害する目的で行われる悪質・危険な運転が関係する事案を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪等のあらゆる法令を駆使して、厳正な捜査を徹底するとともに、妨害運転を未然に防止するため、車間距離不保持、進路変更禁止違反等の交通指導取締りを推進する。

また、制服警察官の姿をより目立たせる交差点活動を実施し、道路に緊張感を与えるとともに、子供、高齢者、障がい者の保護の観点に立った保護誘導活動及び交通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

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、可搬式速度違反自動取締り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研究開発及び整備に努める。

(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、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による信号無視、踏切立入り、一時不停止、携帯電話使用、無灯火、二人乗り等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

交通指導取締りについては、悪質性、危険性、迷惑性の高い著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持等とともに、交通事故発生時の車外放出を防止するためのシートベルト装着義務違反の取締りを強化する。

なお、高速自動車国道等における取締りは、常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

② 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜

査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

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

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。

暴走族追放の気運を高めるため「暴走族問題大阪府民会議」を中心に啓発活動を積極的に行う。

また、暴走族の構成員の多くが青少年である状況に鑑み、青少年健全育成の観点から、青少年育成団体等とも連携を図りつつ、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。

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、暴走族等及び群衆をい集させないため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・団体等が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境の整備を図る。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締り体制及び装備資器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、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

さらに、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府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、関係機関・団体等と連携を密にして「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査等において不法改造車両の取締りを強化するとともに、不正改造車両等の押収など暴走族等と車両の分離を図り、車両の運転者だけでなく、不正改造を行った業者等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、暴力団及び半グレ等と関わりのあるものについては、その実態を明らかにするとともに、それら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指導、教育の実施に努める。

さらに、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。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進するとともに、関係団体に対する指導を積極的に行う。

(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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の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

市町村消防機関等における救助体制の整備・拡充、関係機関相互の連携の強化等、救助業務の円滑な運用を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関相互の連絡体制の整備、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・集団救急事故体制を推進する。

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

交通事故発生直後、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、関係機関は、「救急の日」及び「救急医療週間」等の機会を通じ、住民の救急業務に対する認識を深め、自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）の使用方法も含めた応急手当の知識及び技術の普及を図るとともに、応急手当指導者の養成を一層強力に行っていく。また、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習において応急救護処置に関する知識の普及に努める。さらに、学校においては、小学校の「体育」及び中学校、高等学校の「保健体育」の授業において、けがの手当てや心肺蘇生法等の応急手当について指導するとともに、この指導を効果的に実施するため、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含む各種講習会の開催により、教職員の指導力の向上を図る。

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、救急救命士を計画的に養成・配置し、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習を推進する。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体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材等の装備の充実

市町村における救助工作車、救急指令装置等、救助・救急設備の整備充実を図るとともに、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材等の整備を推進し、高度な救命処置用資機材等の運用により、効率的な救助・救急活動の実施を図る。

カ 消防ヘリコプターによる救助・救急業務の推進

消防ヘリコプターによる救助・救急業務の積極的推進を図る。

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・救急事案に対応すべく、市町村消防機関の救助隊員、救急隊員の養成並びに知識・技能の向上を図るため、大阪府立消防学校及び大阪市消防局高度専門教育訓練センターにおける教育訓練並びに各消防機関における職場教育を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道及び自動車専用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、阪神高速道路株式会社及び沿線市町村の相互の連携・協力のもと救急業務実施体制の整備を促進する。

また、救急活動を迅速に行うため、非常電話及び道路パトロールカーによる巡回等により情報を収集するとともに、各消防本部との間に設置した専用電話（ホットライン）により、事故発生時の連絡及び処理の迅速化を図る。

さらに、関係市町村等と西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が、インターチェンジ所在市等に財政措置を講じ、当該市等においても救急業務実施体制の整備を促進する。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期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を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP: Help system for Emergency Life saving and Public safety）や事故自動通報システムの普及を図る。

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、休日夜間急病診療所の整備を行う。特に、夜間帯の小児初期救急医療体制が未整備の地域

については、複数の市町村の共同による夜間急病診療所の整備を働きかける。

また、入院治療を必要とする重症救急患者を受け入れる二次救急医療体制については、原則として二次医療圏単位で地域設定した二次救急告示医療機関（非通年制・輪番制を含む）によって、365日24時間体制で整備されているが、引き続き、多くの医療機関の参加等を働きかけ、二次救急医療体制の充実を図る。

なお、生命の危機を伴う重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する三次救急告示医療機関である救命救急センターについては、人口100万人に1か所という国の整備基準を満たしているが、引き続き、救命救急センターの機能充実や相互連携及び既存の医療機関のレベルアップによる三次救急医療体制の充実に努める。

さらに、各救急医療機関の診療応需情報を的確に収集し、消防機関や府民へ提供する救急医療情報システムの充実を図るとともに、初期から三次の各救急医療機関の診療機能を向上するため医療機器の整備等に助成する。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救命救急医療を始めとする医師確保を目的に、地域医療確保修学資金等貸付事業や医師のキャリア形成を支援しながら地域や診療科間のバランスのとれた医師確保の推進に取り組む地域医療支援センター運営事業等を実施する。

また、看護職員の養成・確保を図るため、看護師等養成所運営費補助事業、病院内保育所運営費補助事業や新人看護職員の早期離職を防止するための研修、未就業の看護職員を対象に職業紹介や再就業支援講習会を実施する。

また、府民に対し、外傷に対処する際の応急処置や自動体外式除細動器（AED）を用いた心肺蘇生法等に関する知識・技術の普及により、地域住民における応急手当の推進を図る。

ウ ドクターヘリ運航事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し、救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの運航事業について、事業主体である関西広域連合を始め、関係機関、団体との連携のもと、推進する。

③ 救急関係機関との協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ適切な搬送及び受入体制を確保するため、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、救急医療機関の受入・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、医師等が同乗するドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステ

ム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら、効果的な救急医療体制の整備を促進する。

(7) 被害者支援の充実と推進

近年、自転車が加害者になる事故に関し、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、損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

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ている上、さらに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、保険制度や交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させる等、被害者支援を積極的に推進する。

① 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払いの適正化を推進する。

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府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

自動車損害賠償責任保険（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、その普及率の向上について引き続き指導を行う。

エ 自転車の損害賠償責任保険等への加入の徹底

「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成 28 年大阪府条例第 5 号）に基づき、大阪府域の自転車利用者に損害賠償責任保険等への加入が義務付けられていることから、保険加入が徹底されるよう、関係機関等が損害賠償責任保険等の普及啓発を推進していく。

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

市町村の設置する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

- (ア) 交通事故相談所等における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、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。
- (イ) 交通事故被害者等の心情に配慮し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、各市町村等の広報誌やケーブルテレビ、FMラジオ等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

警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

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

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、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等を推進し、交通事故被害者支援を図る。

また、重度後遺障がい者に対する救済策を推進するため、独立行政法人自動車事故対策機構による重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・看護を専門に行う療護施設の運営に対する援助措置の充実を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

刑事手続の概要、損害賠償手続等の教示や交通事故被害者等の救済・カウンセリングを目的とする機関・団体の紹介等適切な交通事故相談を行うとともに、被害者等に対して交通事故の概要、捜査状況等の情報を提供する被害者連絡制度をさらに充実させる。

また、交通死亡事故等を起こした加害者の行政処分等に関しても、被害者等からの問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして、本部と警察署が一体となった対応を協力を推進するとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応をより一層強化するための指導教養の強化に努める。

(8) 調査研究の充実

① 交通実態調査等の推進

交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における調査研究を一層推進する。

また、交通安全に関する調査研究を推進する大学及び民間研究機関との連携を密にし、調査研究の成果を交通安全施策に反映させるよう努める。

② 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化

車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー(EDR:Event Data Recorder)やドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家等、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進するほか、交通事故調査・分析に係る情報を府民に対して提供することにより、交通安全に対する府民の意識の向上を図る。

③ 交通安全教育に関する研究

家庭、地域における交通安全教育、小・中学校及び高等学校での交通安全指導、市町村における交通安全対策業務推進体制と活動のあり方などについて各分野の専門家との連携・協力の下に調査研究し、新たな手法による交通安全教育活動を展開して、交通安全思想の普及の徹底を図る。

第2章 鉄道交通の安全

<鉄道交通事故の現状等>

鉄道における交通事故は、長期的には減少傾向にある。

一方で、平成17年4月のJR福知山線の列車脱線事故のように、一たび事故が発生すると、被害が甚大となるなど、社会的にも大きな影響を及ぼす。



<鉄道交通の安全についての目標>

府民の理解と協力のもと、諸施策を総合的に推進することにより、本計画の最終年度である令和7年度までの目標を次のとおり設定する。

- ・ 乗客の死者数ゼロの継続を目指す。
- ・ 運転事故全体の死者数の減少を目指す。



<今後の鉄道交通安全対策を考える視点>

- 1 重大な列車事故の未然防止
- 2 利用者等の関係する事故の防止



<具体的な施策>

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

1 鉄道事故の現状等

(1) 鉄道事故の現状

鉄道における運転事故は、全国において長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にある。大阪府下では令和2年の発生件数は55件、死傷者数は53人となっており、平成27年の発生件数80件、死傷者数76人と比較して、発生件数、死傷者数ともに減少している。

なお、全国では、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から令和2年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

(2) 近年の運転事故の特徴

大阪府下において人身障害事故は、平成27年の52件に対して、令和2年は36件であり、運転事故全体の約65.5%を占めている。また、踏切障害事故は減少傾向にあるが、令和2年においても運転事故全体の約32.7%を占めており、人身障害事故を合わせると約98.2%を占めている。

ホーム上又はホームから転落して列車に接触することによる人身傷害事故は減少傾向であるが、令和2年は12件発生している。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは全体の3割を占めている。

2 第11次大阪府交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多く、また、新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークなど働き方が変化している状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、府民の理解と協力のもと、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの大阪府交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため総合的な視点から施策を推進する。

また、大阪府内においては、平成28年から令和2年にかけて発生したホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約97.2%を占めており、近年、その死者数は減少傾向ではあるものの、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を引き続き講ずる。

2 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、南海トラフ地震発災時に津波等による浸水被害が想定される地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者等の転落事故を防止するため、内方線付き点状ブロックや新技術等を活用した転落防止策を推進する。

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS：Automatic Train Stop）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの^{*6}の整備については完了したが、これらの装

置の整備については引き続き推進を図る。

※6：1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100キロメートル毎時を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約97.2%を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、鉄道利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、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の実施、鉄道事業者・携帯電話事業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

ア 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

イ 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し、事故等

及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

エ 気象情報等の充実

鉄道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、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

なお、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

カ 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価にて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

キ 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(4) 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

(5) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者、消防機関、医療機関及びその他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道事業者の職員に対する自動体外式除細動器（AED）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を推進する。

(6) 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。

特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

第3章 踏切道における交通の安全

<踏切事故の現状等>

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。
しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めており、
また、改良すべき踏切道がなお残されている。



<踏切道における交通の安全についての目標>

府民の理解と協力のもと、諸施策を総合的に推進することにより、
踏切事故の発生件数減少を目指す。



<今後の踏切道における交通安全対策を考える視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<具体的な施策>

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 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

第1節 踏切事故のない社会を目指して

1 踏切事故の現状等

(1) 踏切事故の現状

大阪府下において踏切事故（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、長期的には減少傾向にあり、大阪府下では令和2年の発生件数は18件、死傷者数は18人となっている。

このような中、踏切道の改良等の安全対策については、これまでも積極的に推進してきたところであるが、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道もなお残されているのが現状である。

(2) 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている。②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5.4%、歩行者と衝撃したものが約67.7%を占めている。③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約60.0%を占めている。④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約25.4%を占めていることなどが挙げられる。

2 第11次大阪府交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、府民の理解と協力のもと、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生件数減少を目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 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、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第10次大阪府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。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元や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」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。

2 講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の整備等、カラー舗装や駅周辺の駐車場等の一体対策を促進する。

また、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「即効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入り口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

(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

べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ、警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

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

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

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

(3) 踏切道の統廃合の促進

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

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

(4) その他踏切道の交通安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化

を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間での遮断時間に関する情報提供を図るとともに、遮断解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

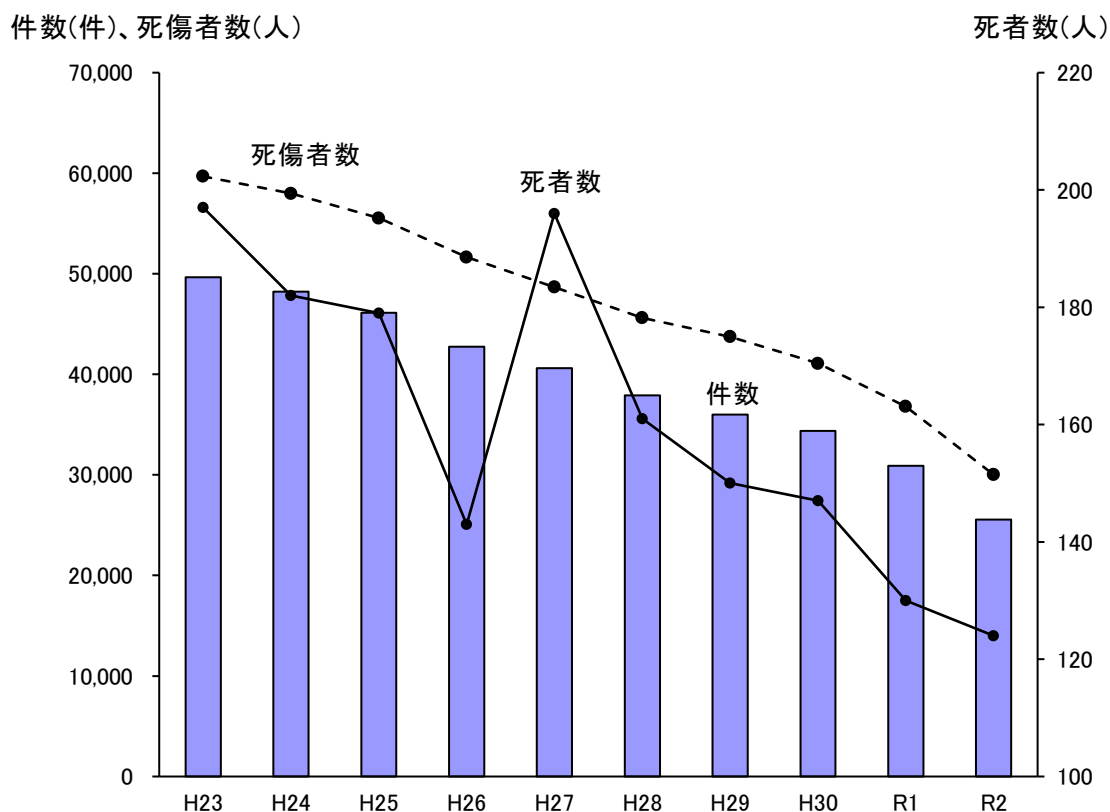
付 属 資 料

- 1 大阪府の交通事故状況（件数、死者数、死傷者数）
- 2 大阪府の交通事故状況（状態別）
- 3 二輪車事故
- 4 自転車事故
- 5 歩行者事故
- 6 子供の事故
- 7 高齢者の事故
- 8 高速道路等における事故
- 9 鉄道事故
- 10 踏切事故

<資 料>

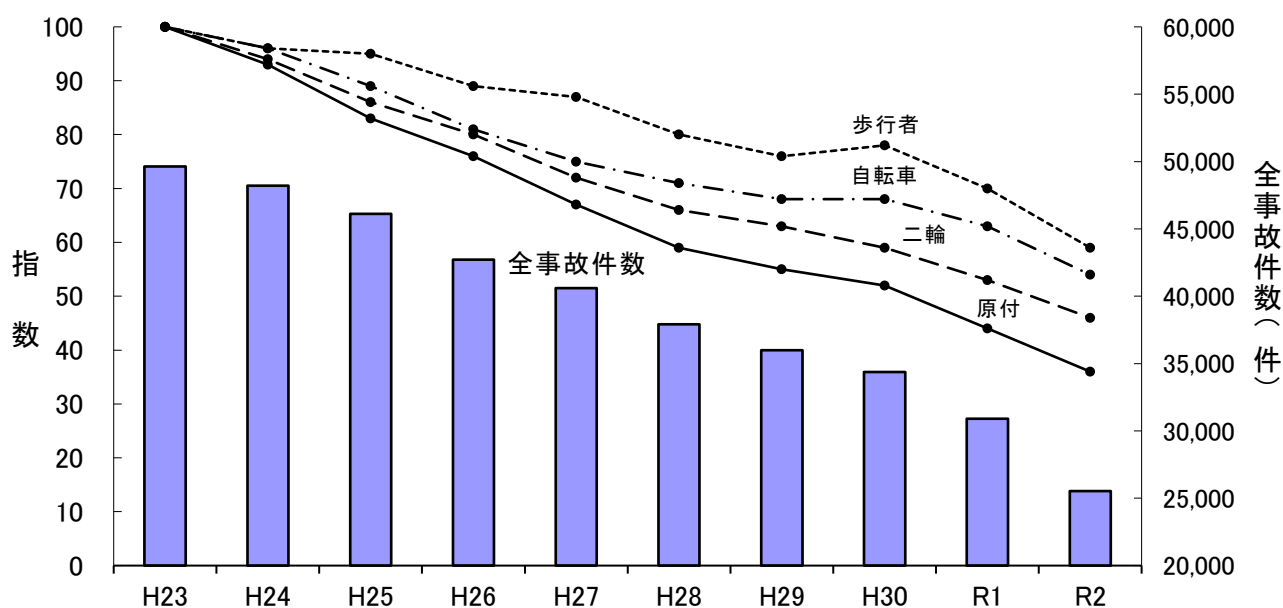
- 1～8：「大阪の交通白書」（大阪府警察、（財）大阪府交通安全協会）
9～10：近畿運輸局調

1 大阪府の交通事故状況（件数、死者数、死傷者数）



区分 \ 年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
件数	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920	35,997	34,382	30,914	25,543	
指数	100	97	93	86	82	76	73	69	62	51	
死傷者数	死者数	197	182	179	143	196	161	150	147	130	124
	指数	100	92	91	73	99	82	76	75	66	63
	負傷者数	59,489	57,804	55,363	51,501	48,481	45,460	43,585	40,933	36,664	29,888
	指数	100	97	93	87	81	76	73	69	62	50
	うち重傷者数	3,501	3,357	3,157	2,910	2,903	2,937	3,173	3,243	3,053	2,727
	計	59,686	57,986	55,542	51,644	48,677	45,621	43,735	41,080	36,794	30,012
	指数	100	97	93	87	82	76	73	69	62	50

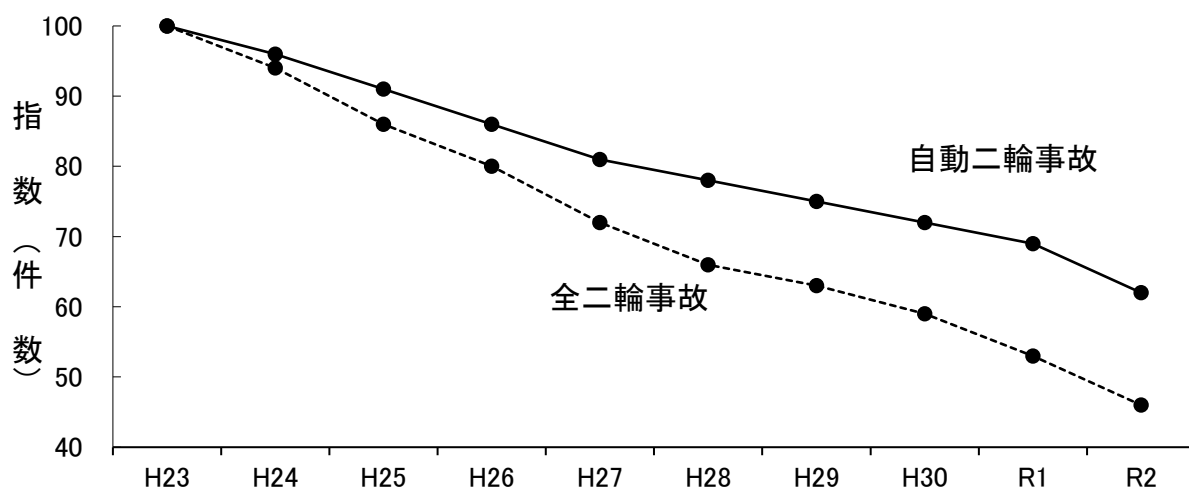
2 大阪府の交通事故状況（状態別）



区分	年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
全事故	件数	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920	35,997	34,382	30,914	25,543
	指数	100	97	93	86	82	76	73	69	62	51
二輪事故	件数	13,825	13,046	11,932	10,998	9,989	9,149	8,669	8,205	7,363	6,405
	指数	100	94	86	80	72	66	63	59	53	46
原付事故	件数	8,652	8,077	7,213	6,564	5,832	5,110	4,750	4,479	3,780	3,131
	指数	100	93	83	76	67	59	55	52	44	36
自転車事故	件数	16,281	15,702	14,571	13,228	12,222	11,611	11,089	11,070	10,318	8,774
	指数	100	96	89	81	75	71	68	68	63	54
歩行者事故	件数	4,169	3,996	3,947	3,712	3,645	3,340	3,165	3,241	2,934	2,445
	指数	100	96	95	89	87	80	76	78	70	59

- 注：1 各事故とも当該当事者が関連した（1当又は2当）事故の件数を表す。
- 2 原付とは排気量50cc定格出力0.6キロワット以下、自動二輪とは排気量50ccを超えるものをいい、二輪とはそれら原付と自動二輪を合わせたものをいう。
- 3 指数は平成23年を100とした。

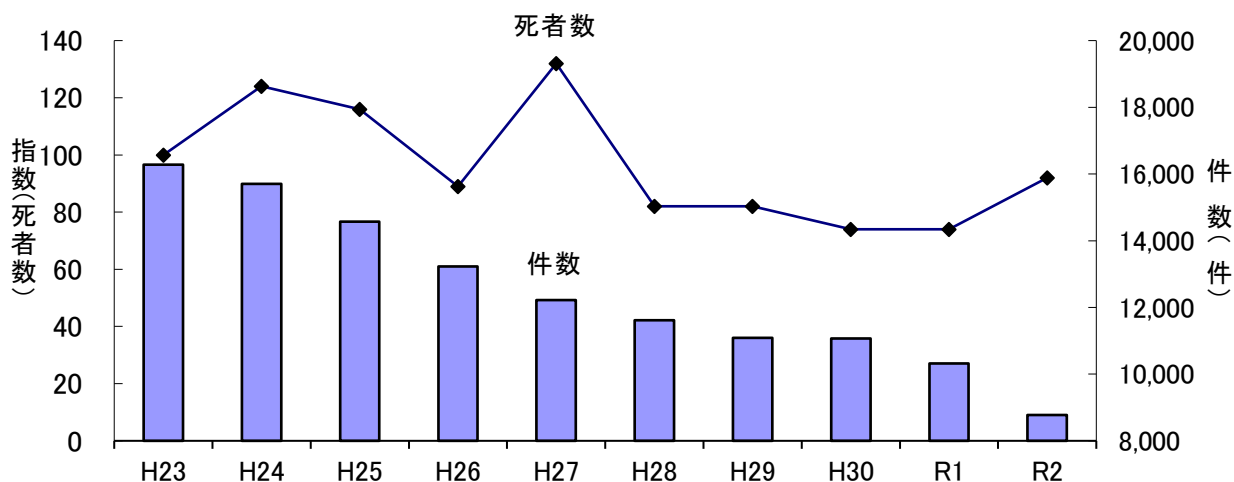
3 二輪車事故



区分		年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
自動二輪事故	件数		5,477	5,267	5,008	4,695	4,416	4,256	4,124	3,934	3,754	3,422
	死者数		31	29	33	21	43	32	34	36	23	29
	負傷者数		4,706	4,519	4,305	4,076	3,818	3,692	3,589	3,394	3,250	2,975
	うち重傷者数		612	590	584	516	558	583	624	623	606	583
件数	指数		100	96	91	86	81	78	75	72	69	62
	全事故に占める構成率(%)		11.0	10.9	10.9	11.0	10.9	11.2	11.5	11.4	12.1	13.4
	二輪車事故に占める構成率(%)		39.6	40.4	42.0	42.7	44.2	46.5	47.6	47.9	51.0	53.4
全二輪車事故	件数		13,825	13,046	11,932	10,998	9,989	9,149	8,669	8,205	7,363	6,405
	指数		100	94	86	80	72	66	63	59	53	46
	死者数		54	48	52	28	54	43	46	53	32	36
	負傷者数		11,759	11,096	10,240	9,477	8,621	7,886	7,478	6,983	6,294	5,480
	うち重傷者数		1,354	1,316	1,251	1,149	1,133	1,124	1,164	1,132	1,108	1,022

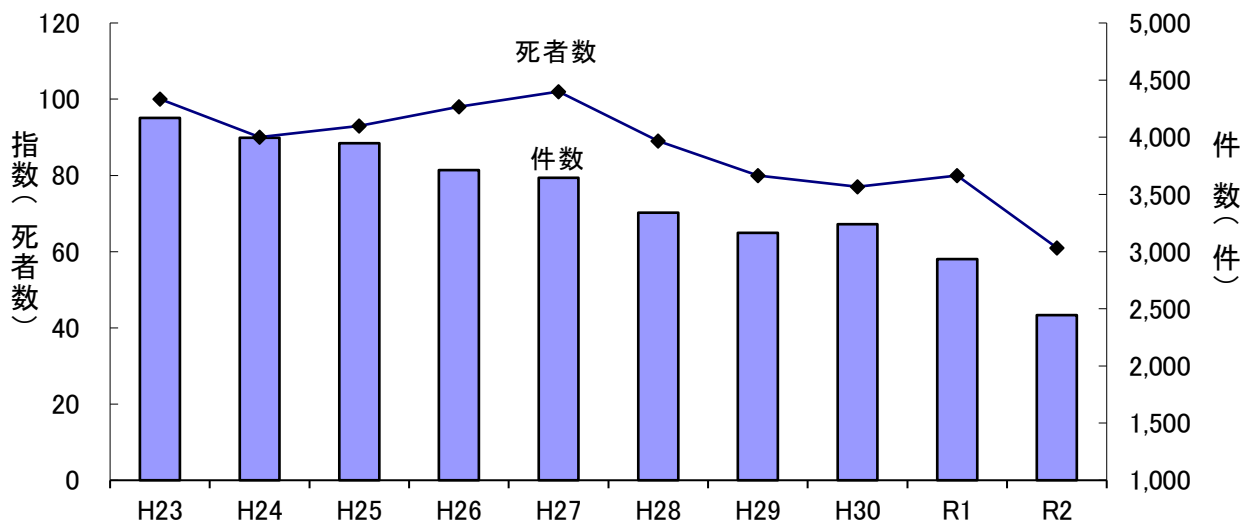
注： 「全二輪事故」には原付を含む全二輪車の関連した事故を計上。なお、自動二輪と原付の事故は「全二輪事故」では1件と計上するが、「自動二輪事故」「原付事故」に分けるとそれぞれに1件計上となる。

4 自転車事故



区分 \ 年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
件 数	16,281	15,702	14,571	13,228	12,222	11,611	11,089	11,070	10,318	8,774	
	指 数	100	96	89	81	75	71	68	68	63	54
死 傷 者 数	死者数	38	47	44	34	50	31	31	28	28	35
	指 数	100	124	116	89	132	82	82	74	74	92
	負傷者数	16,422	15,781	14,617	13,229	12,110	11,556	10,953	10,943	10,121	8,572
	指 数	100	96	89	81	74	70	67	67	62	52
	うち重傷者数	1,152	1,143	1,008	960	967	1,007	1,105	1,166	1,125	991
	計	16,460	15,828	14,661	13,263	12,160	11,587	10,984	10,971	10,149	8,607
	指 数	100	96	89	81	74	70	67	67	62	52

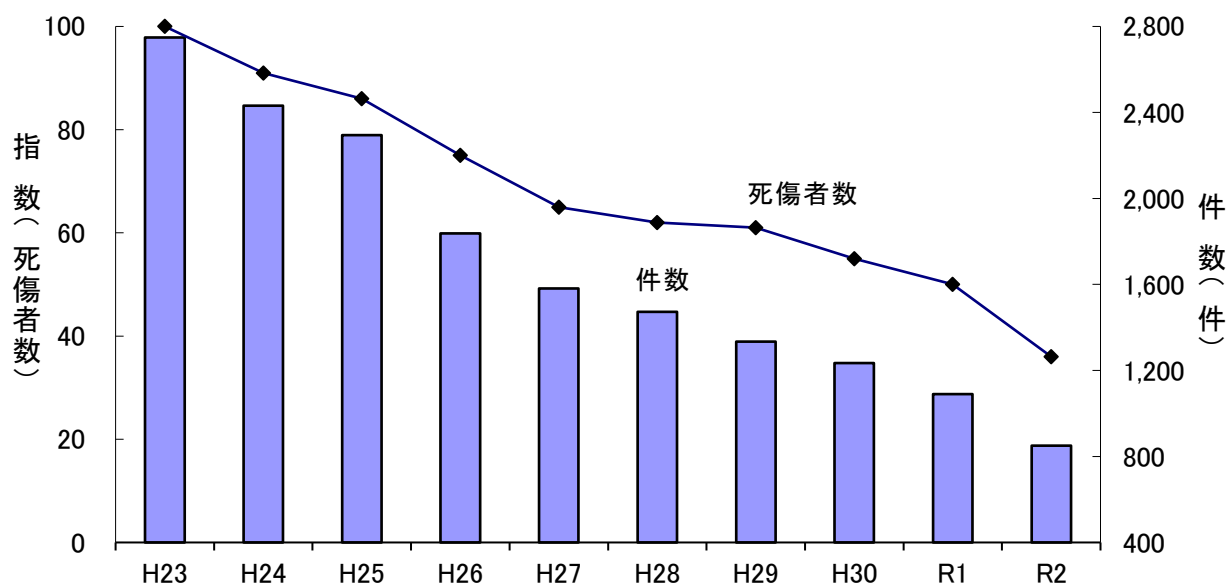
5 歩行者事故



区分	年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
	件数		4,169	3,996	3,947	3,712	3,645	3,340	3,165	3,241	2,934
指数		100	96	95	89	87	80	76	78	70	59
死傷者数	死者数	61	55	57	60	62	54	49	47	49	37
	指数	100	90	93	98	102	89	80	77	80	61
	負傷者数	4,248	4,082	4,007	3,758	3,681	3,419	3,235	3,288	2,968	2,483
	指数	100	96	94	88	87	80	76	77	70	58
	うち重傷者数	639	523	602	538	577	545	590	640	539	485
	計	4,309	4,137	4,064	3,818	3,743	3,473	3,284	3,335	3,017	2,520
	指数	100	96	94	89	87	81	76	77	70	58

注：件数は子供が関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数は子供自身の死傷者数を計上

6 子供の事故



区分 \ 年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
件数	2,749	2,431	2,295	1,837	1,581	1,472	1,334	1,235	1,090	851	
	指数	100	88	83	67	58	54	49	45	40	31
死傷者数	死者数	7	3	9	4	7	2	1	5	3	1
	指数	100	43	129	57	100	29	14	71	43	14
	負傷者数	4,173	3,787	3,569	3,133	2,706	2,573	2,567	2,311	2,070	1,498
	指数	100	91	86	75	65	62	62	55	50	36
	うち重傷者数	218	183	185	160	128	120	138	132	93	86
	計	4,180	3,790	3,578	3,137	2,713	2,575	2,568	2,316	2,073	1,499
	指数	100	91	86	75	65	62	61	55	50	36

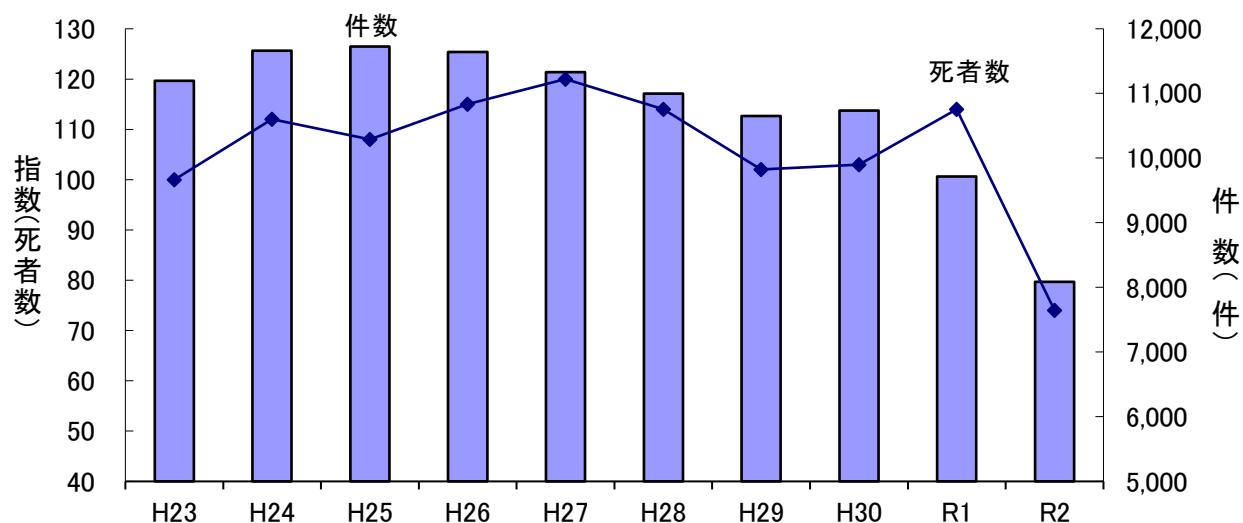
注：件数は子供が関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数は子供自身の死傷者数を計上

<子供の事故（状態別）>

区分		年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
歩 行 中	死者数		3	3	4	2	3	1	1	2	1	0
	負傷者数		753	671	659	531	522	485	434	400	330	280
	うち重傷者数		96	61	88	71	64	54	74	60	39	43
	計		756	674	663	533	525	486	435	402	331	280
自 転 車 乗 用 中	死者数		1	0	3	2	2	0	0	2	1	1
	負傷者数		2,230	1,982	1,840	1,533	1,240	1,193	1,107	1,072	949	715
	うち重傷者数		109	110	89	78	59	53	56	67	48	34
	計		2,231	1,982	1,843	1,535	1,242	1,193	1,107	1,074	950	716
そ の 他	死者数		3	0	2	0	2	1	0	1	1	0
	負傷者数		1,190	1,134	1,070	1,069	944	895	1,026	839	791	503
	うち重傷者数		13	12	8	11	5	13	8	5	6	9
	計		1,193	1,134	1,072	1,069	946	896	1,026	840	792	503
合 計	死者数		7	3	9	4	7	2	1	5	3	1
	負傷者数		4,173	3,787	3,569	3,133	2,706	2,573	2,567	2,311	2,070	1,498
	うち重傷者数		218	183	185	160	128	120	138	132	93	86
			4,180	3,790	3,578	3,137	2,713	2,575	2,568	2,316	2,073	1,499

注：子供自身の死傷者数を計上

7 高齢者の事故



区分 \ 年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	
件数	11,196	11,661	11,723	11,639	11,329	10,997	10,649	10,733	9,713	8,087	
	指数	100	104	105	104	101	98	95	96	87	72
死傷者数	死者数	65	73	70	75	78	74	66	67	74	48
	指数	100	112	108	115	120	114	102	103	114	74
	負傷者数	6,845	7,111	7,072	6,941	6,661	6,610	6,157	6,137	5,421	4,532
	指数	100	104	103	101	97	97	90	90	79	66
	うち重傷者数	849	894	850	813	841	940	931	1,067	957	926
	計	6,910	7,184	7,142	7,016	6,739	6,684	6,223	6,204	5,495	4,580
	指数	100	104	103	102	98	97	90	90	80	66

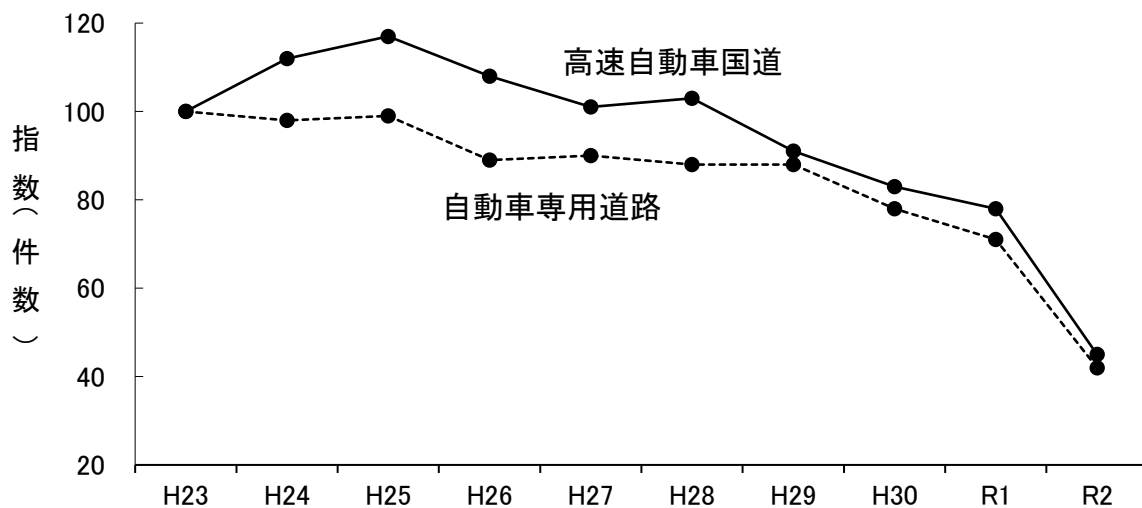
注：件数は高齢者が関連した（1当又は2当）事故件数、死傷者数はその事故で生じた全死傷者数を計上

＜高齢者の事故（状態別）＞

区分	年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
自動車乗車中	死者数	3	12	7	11	13	11	7	8	7	1
	負傷者数	2,341	2,619	2,644	2,616	2,553	2,501	2,355	2,199	1,871	1,431
	うち重傷者数	61	79	65	54	52	75	73	68	61	60
	計	2,344	2,631	2,651	2,627	2,566	2,512	2,362	2,207	1,878	1,432
自二乗車中	死者数	0	1	3	1	3	0	2	3	5	0
	負傷者数	160	159	154	142	143	161	142	132	155	124
	うち重傷者数	36	36	31	26	27	40	33	31	39	36
	計	160	160	157	143	146	161	144	135	160	124
原付乗車中	死者数	6	3	5	2	2	3	4	3	3	3
	負傷者数	671	717	682	701	603	615	582	568	519	434
	うち重傷者数	119	152	137	152	125	164	131	142	131	126
	計	677	720	687	703	605	618	586	571	522	437
自転車乗用中	死者数	19	26	20	21	23	17	19	17	21	19
	負傷者数	2,503	2,450	2,459	2,330	2,261	2,286	2,085	2,176	1,968	1,704
	うち重傷者数	344	361	335	315	357	386	402	487	435	426
	計	2,522	2,476	2,479	2,351	2,284	2,303	2,104	2,193	1,989	1,723
歩行中	死者数	37	31	35	40	36	43	34	36	38	25
	負傷者数	1,168	1,163	1,133	1,150	1,099	1,045	987	1,059	907	836
	うち重傷者数	288	266	282	266	280	275	291	339	291	278
	計	1,205	1,194	1,168	1,190	1,135	1,088	1,021	1,095	945	861
その他	死者数	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	負傷者数	2	3	0	2	2	2	6	3	1	3
	うち重傷者数	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	計	2	3	0	2	3	2	6	3	1	3
合計	死者数	65	73	70	75	78	74	66	67	74	48
	負傷者数	6,845	7,111	7,072	6,941	6,661	6,610	6,157	6,137	5,421	4,532
	うち重傷者数	849	894	850	813	841	940	931	1,067	957	926
		6,910	7,184	7,142	7,016	6,739	6,684	6,223	6,204	5,495	4,580

注：高齢者自身の死傷者数を計上

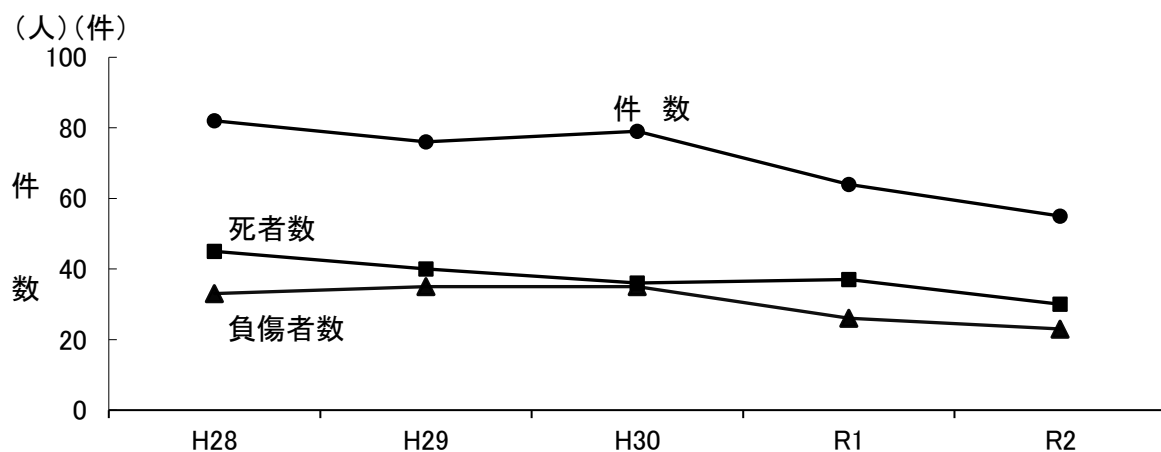
8 高速道路等における事故



区分		年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
高速自動車国道	件数		340	382	397	367	344	351	311	282	265	153
	指数		100	112	117	108	101	103	91	83	78	45
	死者数		8	6	4	5	4	2	1	3	5	0
	負傷者数		603	658	617	613	536	588	524	507	469	248
	うち重傷者数		28	26	21	10	14	12	16	10	11	5
自動車専用道路	件数		815	800	806	722	732	716	720	632	581	340
	指数		100	98	99	89	90	88	88	78	71	42
	死者数		6	3	4	3	6	3	3	1	5	5
	負傷者数		1,337	1,365	1,331	1,261	1,177	1,212	1,212	1,011	922	570
	うち重傷者数		16	9	25	14	10	21	41	12	19	10
計	件数		1,155	1,182	1,203	1,089	1,076	1,067	1,031	914	846	493
	指数		100	102	104	94	93	92	89	79	73	43
	死者数		14	9	8	8	10	5	4	4	10	5
	負傷者数		1,940	2,023	1,948	1,874	1,713	1,800	1,736	1,518	1,391	818
	うち重傷者数		44	35	46	24	24	33	57	22	30	15

注：自動車専用道路には、接続する国道26号の自動車専用道路部分を含む。

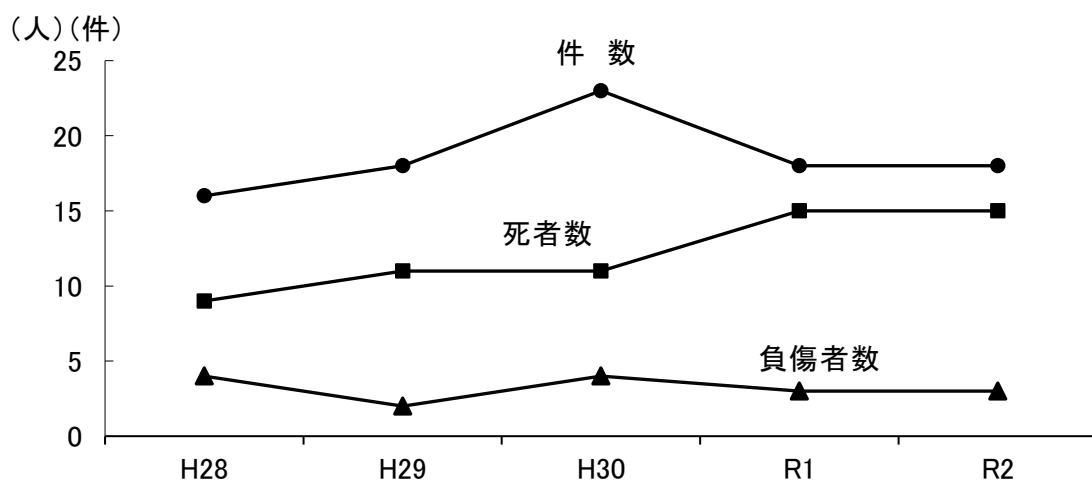
9 鉄道事故



区分	年	H28	H29	H30	R1	R2
件数		82	76	79	64	55
死者数		45	40	36	37	30
負傷者数		33	35	35	26	23

※ 近畿運輸局調

10 踏切事故



区分	年	H28	H29	H30	R1	R2
件数		16	18	23	18	18
死者数		9	11	11	15	15
負傷者数		4	2	4	3	3

※ 近畿運輸局調