

第11次久御山町交通安全計画

(令和3年度～7年度)

～交通事故のない久御山町を目指して～

久 御 山 町

目次

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 計画の基本理念 | 1 |
| 第一章 道路交通の安全 | |
| 第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点 | 4 |
| 1 道路交通事故の現状と今後の見通し | 4 |
| (1) 道路交通事故の現状 | |
| (2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し | |
| 2 本計画における目標 | 6 |
| 3 道路交通安全対策を考える視点 | 7 |
| (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) 生活道路及び幹線道路における安全確保 | |
| (4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 | |
| (5) 地域が一体となった交通安全対策の推進 | |
| 第2節 講じようとする施策 | 9 |
| 1 道路交通環境の整備 | 9 |
| (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 | |
| (2) 通学路等における交通安全の確保 | |
| (3) 幹線道路における交通安全対策の推進 | |
| (4) 交通安全施設等の整備事業の推進 | |
| (5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化 | |
| (6) 無電柱化の推進 | |
| (7) 効果的な交通規制の推進 | |
| (8) 自転車利用環境の総合的整備 | |
| (9) 災害に備えた道路交通環境の整備 | |
| (10) 総合的な駐車対策の推進 | |
| (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 | 14 |
| (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) 住民の参加・協働の推進 | |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 3 安全運転の確保 | 20 |
| (1) 運転者教育等の充実 | |
| (2) 安全運転管理の推進 | |
| (3) 自動車の安全対策の推進 | |
| 4 救助・救急活動の充実 | 21 |
| (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 | |
| 5 被害者支援の推進 | 23 |
| (1) 自動車損害賠償保障制度等の広報 | |
| (2) 被害者相談窓口等の広報 | |
| (3) 交通事故被害者支援の充実強化 | |

| | |
|----------------------|-----------|
| 参考資料【用語解説】 | 25 |
|----------------------|-----------|

※本文中の（国・府・警・消・町）という表記は、所管を表しています。

国 . . . 国の機関

府 . . . 京都府の機関

警 . . . 京都府警察本部

消 . . . 久御山町消防本部

町 . . . 久御山町の関係機関

計画の基本理念

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、住民すべての願いである安全・安心に暮らすことができ、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。

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組が必要とされる中にあって、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・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。

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、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて更なる安全対策を講ずることとする。

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等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の安全を一層確保することが必要である。

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

3 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題である。

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ができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全・安心して暮らせる「共生社会」の構築を目指していく。

1 交通社会を構成する三要素

本計画においては、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総合的に策定し、これを住民の理解と協力の下、強力で推進するものとする。

(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には、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、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を図る。

また、交通社会に参加する住民一人ひとりが、自ら安全・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。このため、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、すべての住民が交通社会における責務を自覚し、交通法規が遵守されるよう取組を徹底するものとする。

(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車両等の安全性に関する情報提供や、車両の点検整備をなお一層充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るとともに、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、歩行者の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るなどにより、全ての人にとって安全で快適な交通環境の形成を図るものとする。

2 これからの5年間（計画期間）における特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐における分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展も見られる中で、安全が損なわれることのないよう交通安全に関する教育、普及啓発活動の充実を図るものとする。

(2) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全対策を進めるため、所管警察署や関係機関・団体等と連携を図るものとする。

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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

3 交通事故発生後の対策

交通事故が発生した場合には、負傷者の救命を図り、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こと。さらに被害者支援のため、自動車損害賠償保障事業^(*)等の広報、被害者相談窓口の広報、交通事故被害者支援の充実を図るものとする。

4 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、住民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、地域の特性に応じて行う交通安全活動等により、参加・協働型の交通安全活動を推進するものとする。

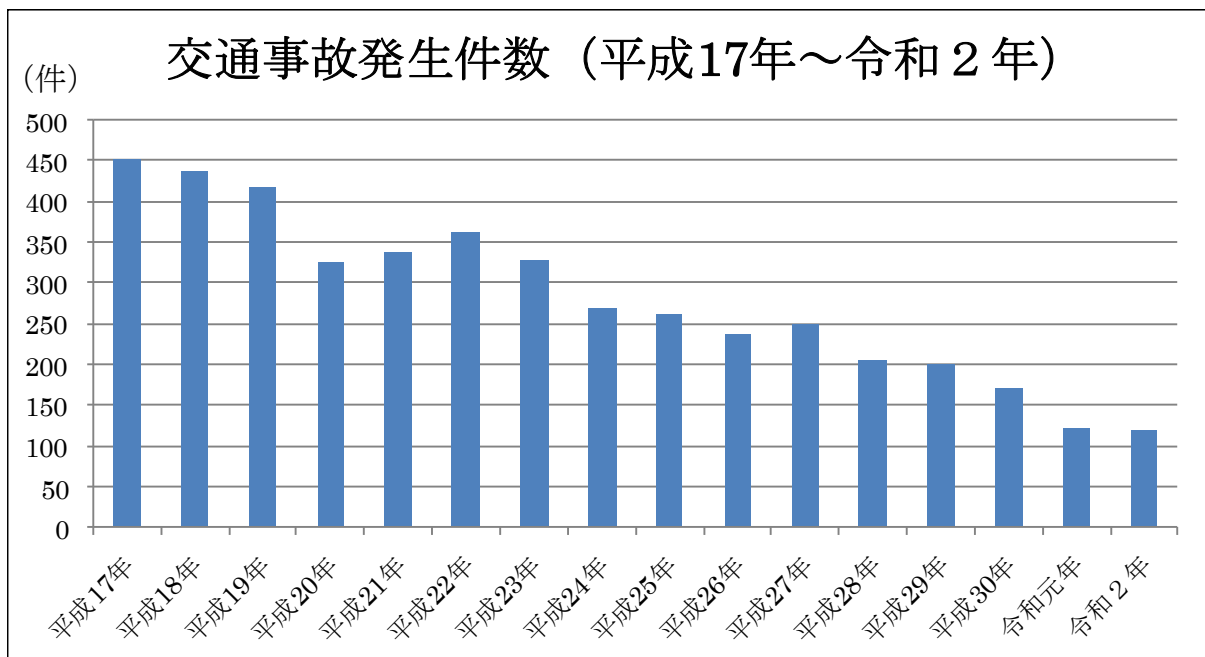
第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

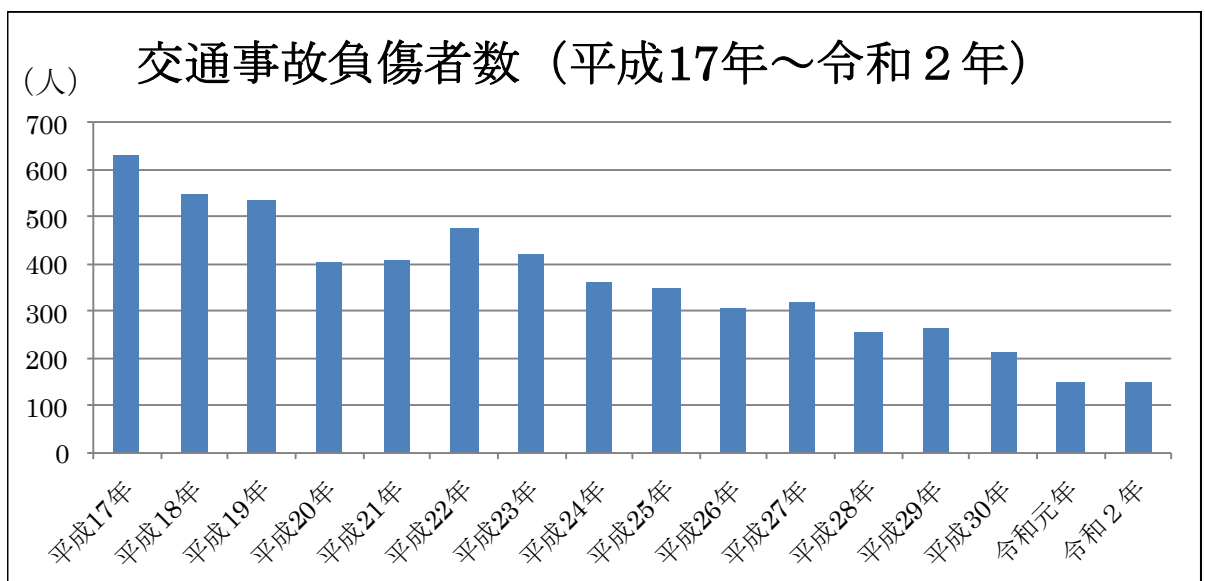
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

町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17年より減少傾向をたどり、令和2年には発生件数120件、そして負傷者数149人と、平成17年の約3割まで減少している。平成27年に微増したが、全体としては減少傾向にある。

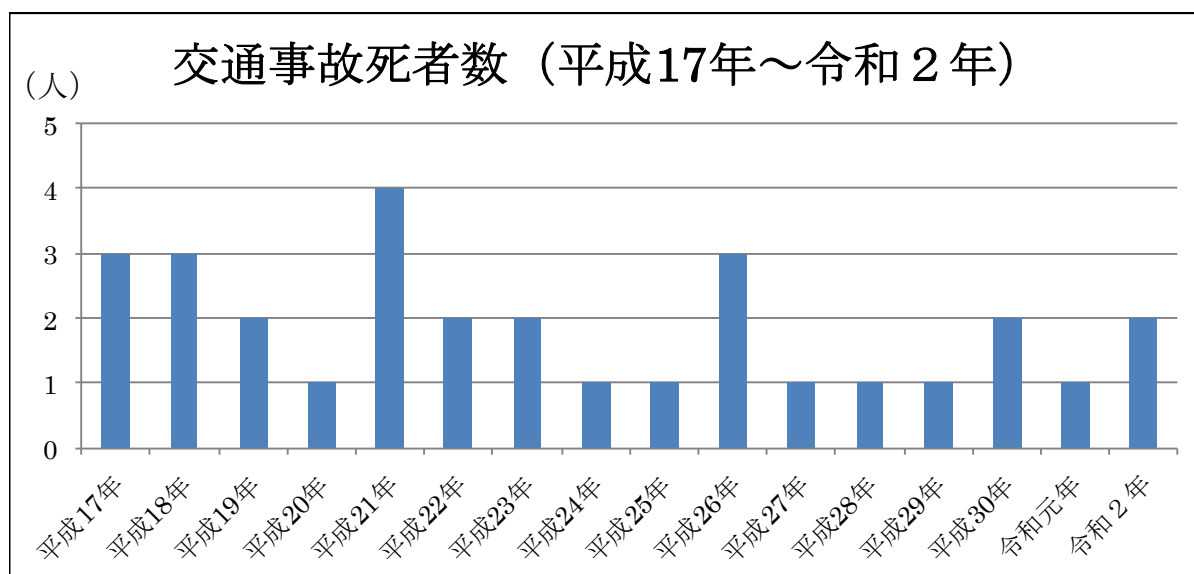


※京都府警察本部の交通統計による。



※京都府警察本部の交通統計による。

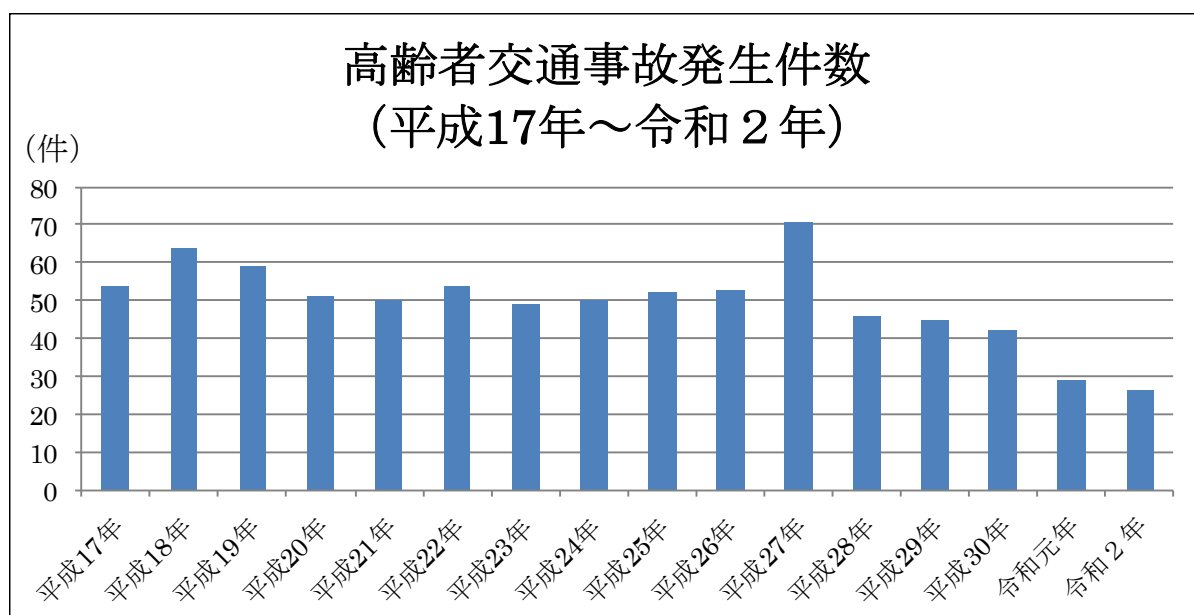
死者数についても、各種施策の結果によって減少傾向にあり、平成21年と平成26年に増加しているが、それ以外は3人以下となっている。



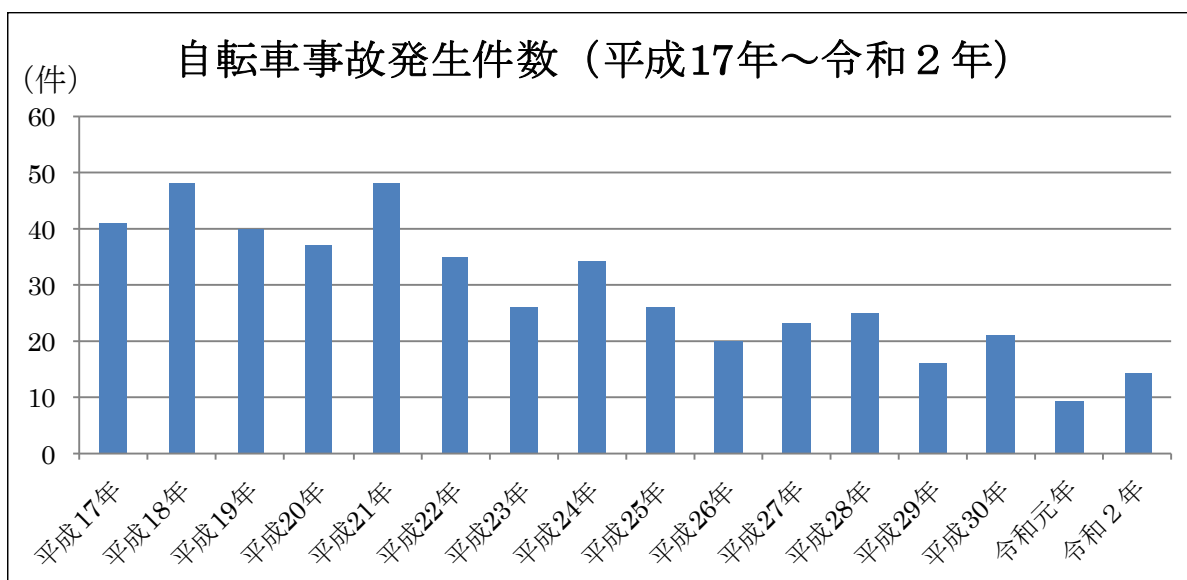
※京都府警察本部の交通統計による。

町内の高齢者交通事故発生件数は、平成20年以降50件台の横ばいであったが、平成27年に一度増加したが、令和2年は26件と、大幅に減少している。

町内の自転車事故発生件数については、平成18年と平成21年に48件と最も多くなっているが、全体としては減少傾向にある。



※京都府警察本部の交通統計による。



※京都府警察本部の交通統計による。

（2）道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し（町）

本町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、近年、物流施設の進出が著しく、町道を通過する自動車交通量の増加が見込まれ、慢性的な渋滞が発生している状況が今後も続くと推測されます。

また、高齢化の進行により、高齢者人口の増加が見込まれるとともに、ライフスタイルの変化により自転車利用者の増加が予想されるため、高齢者の事故や自転車乗用中の事故がますます増加するおそれがある。

2 本計画における目標（国・府・警・町）

中央交通安全対策会議が策定した「第11次交通安全基本計画(令和3年度～令和7年度)」では、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数2,000人以下、また、今回からこれまでの死傷者数に変えて、重傷者数22,000人以下」とする目標が設定されている。

京都府交通安全対策会議では、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、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目指し、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数を40人以下、重傷者数を700人以下」とする目標が設定されている。

本町では、交通事故のない社会を目指して、「令和7年までに年間の24時間交通事故死者数及び交通事故死傷者数を0人」とすることを目指すものとする。

そのため、住民の理解と協力の下、国の関係機関、京都府、京都府警察、関係機関・団体と連携し、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

交通安全のための施策を講じるにあたっては、持続可能な開発目標（SDGs）を念頭に人命尊重の理念に基づき交通事故のない社会をめざすものとする。

3 道路交通安全対策を考える視点（国・府・警・町）

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による負傷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対策には一定の効果があつたものと考えられる。

しかし、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ともに、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、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、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、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果の検証・評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

本計画においては、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救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の推進、といった5つの柱により、交通安全対策を実施することとし、次のような視点を重視して今後の対策の推進を図っていくものとする。

（1）高齢者及び子どもの安全確保（国・府・警・町）

交通事故発生件数に占める高齢者の割合が年々増加傾向であることや、今後も一層の高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安全に、かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

このため、多様な高齢者の実情を踏まえた総合的な交通安全対策を推進する必要がある、高齢者が交通事故の当事者とならないための対策や、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。

さらに、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域ぐるみで交通安全運動活動を推進することが重要である。

また、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備をするためには、未就学児が日常的に集団で移動する経路や通学路の歩道整備等を推進するとともに、地域で子供を見守っていくための取組を充実させていくことが重要である。さらに高齢者や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等の対策を講じる。

（2）歩行者及び自転車の安全確保（国・府・警・町）

交通事故のない社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近

な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような現状等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全・安心に利用できる環境整備等の対策を推進する必要がある。

また、京都府では歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転をなくすため、「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例^(*)2)」(平成19年京都府条例第50号)、「京都府自転車安全利用促進計画^(*)3)」(令和3年3月)が制定されている。

本町においても、これらに基づき、自転車事故対策の推進に努めるとともに、自転車利用者の交通マナーの向上をめざし、自転車事故抑止に向けて取り組んでいく必要がある。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保(国・府・警・町)

生活道路においては、ゾーン30^(*)4)の展開に加え、ゾーン30プラス^(*)5)による物理的デバイスの狭さく等の設置を検討するなど自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路における安全な走行方法の普及を推進していく必要がある。

幹線道路においては、生活道路への車両の流入を避けるため、幹線道路の交通の円滑化を図る必要がある。

(4) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進(国・府・警・町)

交通事故の総量を減少させることはできたが、今後は、専門家の知見等を一層幅広く活用していくことが必要となる。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進(国・府・警・町)

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、それぞれの地域における関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情に精通した専門家の知見を取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、広報等を通じた啓発活動に一層努める必要がある。

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

第2節 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、生活道路及び幹線道路の適切な機能分担を図るとともに、効果的かつ効率的に事故を削減する観点から行うこととする。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進（国・府・警・町）

生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進するほか、路側帯の設置・拡幅、物理的デバイスと組み合わせた「ゾーン30プラス」の活用等の安全対策や外周幹線道路での交通円滑化対策を実施する。

道路管理者は、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、経路対策、歩車共存道路、コミュニティ道路^(※6)等の整備、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との整合性を図り、歩行者や自転車の安全な通行の確保を目的としてゾーンを形成するゾーン対策、住宅地域への進入部における狭さくの設定等による住宅地域への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化や表示場所の改善等を行い、見やすくわかりやすい道路標示の整備を推進する。

② 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（国・府・警・町）

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に、かつ安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保されるよう、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する標識等の整備を図る。

(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防止啓発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障害物の撤去するよう警察と連携して啓発活動を実施する。

(2) 通学路等における交通安全の確保（国・府・警・町）

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^(※7)」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じて、学校、教育委員会、警察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。

小中学校、こども園等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路側帯の設置、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する。

さらに、交差点等のカラー舗装化、グリーンラインの設置など、通学路等に整備した交通安全施設について、その効用を損なうことなく、通行する児童等の安全を確保するため、適切な維持管理を推進する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（国・府・警・町）

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の対策の検討に活用する。

② 事故危険箇所対策の推進（国・府・警・町）

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、警察や道路管理者が連携して集中的な事故抑制対策を実施する。

③ 重大事故の再発防止（国・府・警・町）

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

④ 適切に機能分担された道路網の整備（国・府・警・町）

(ア) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故防止を図るため、バイパス道路の整備を推進する。

(イ) 幹線道路で囲まれた住居地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、

生活環境を向上させるため、公安委員会により実施される交通規制や交通管制との連携を強化し、狭さく等の設置や車両が通行するスペースを視覚的に狭く見せるため道路にカラーラインを引くなど、車両速度及び通過交通の抑制の整備を総合的に行う。

(ウ) 住民のニーズに応じた効果的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通機関との連携を図る。

⑤ 道路の改築等による交通事故対策の推進（国・府・町）

交通事故を防止し、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設道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路における狭さく等の設置等による生活道路への通過車両の抑制対策等を推進する。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化^(※8)等を推進する。

(ウ) 交通混雑が著しい市街地等において、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の歩道の拡幅、交通広場^(※9)等の総合的な整備を図る。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画^(※10)（令和3年5月閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

① 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進（国・府・警・町）

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、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

② 幹線道路対策の推進（国・府・警・町）

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。その際、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良等の対策を必要に応じて実施する。

③ 道路交通環境整備への住民参加の促進（国・府・警・町）

住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検^(*11)を積極的に推進するとともに、町ホームページやエコライン等を通じていただいた、道路利用者が日常から抱いている意見を精査し道路交通環境の整備に反映する。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化（国・府・町）

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全・安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン^(*12)化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備をする。

(6) 無電柱化の推進（国・府・町）

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、関連事業者と連携して無電柱化事業を推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進（国・府・警・町）

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、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、交通の流れや交通量の状況等地域の実態等に応じた交通規制等を実施するため、既存の交通規制等が交通実態に合った合理的なものかを点検し、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、生活道路における交通規制等の見直しを推進する。

(8) 自転車利用環境の総合的整備（国・府・警・町）

自転車利用者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、道路管理者と関係機関が連携を密にし、整備を引き続き行う。

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の交通事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進法^(*13)（平成28年法律第113号）により定められる「自転車活用推進計画^(*14)」（令和3年5月、国土交通省）及び、「京都府自転車活用推進計画^(*15)」（令和元年12月）に基づく歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自動車通行空間を整備するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルー

ル・マナーの啓発活動、多様な自転車の普及などのソフト施策を積極的に推進する。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に備えた道路の整備（国・府・町）

地震、豪雨等の災害が発生した場合においても安全・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、町内主要道路内や緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

② 災害発生時における交通規制（国・府・警・町）

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に行う。

③ 災害発生時における情報提供の充実（国・府・町）

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、ホームページ等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(10) 総合的な駐車対策の推進

① 違法・迷惑駐車排除気運の醸成・高揚（国・府・警・町）

違法・迷惑駐車排除等に関し、住民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、久御山町交通安全対策協議会の活用や、公益社団法人久御山町シルバー人材センターによる交通パトロール等により住民の理解と協力を得ながら違法・迷惑駐車排除気運の醸成・高揚を図る。

② ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進（国・府・警・町）

自治会、地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による迷惑駐車をしない環境づくりの促進、違法駐車等の防止啓発、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 道路の使用及び占用の適正化等（国・府・町）

(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図るとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

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、粘り強い指導による排除を行う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、8月の「道路ふれあい月間^(*16)」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う交通事故・交通渋滞を防止するため、占用許可条件において、他の道路占用者等との協議を行う事を指示する。特に、年末、年始、年度末の交通事故・交通渋滞を防止するため、自主的な休止期間の設定等の施工時期の調整を行う。

② 子どもの遊び場等の確保（国・府・町）

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、地域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、公園等の整備を推進する。

③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限（国・府・町）

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^(*17)（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。

④ 季節に応じた安全の確保（国・府・町）

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施等を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

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

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、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。

交通安全教育・普及啓発活動については、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら住民の参加・協働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

① 幼児に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

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

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、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を実施するほか、保育教諭等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、こども園の保育教諭で構成される幼児交通事故防止対策連絡会の活動を強化し、幼児に対する交通安全教育の積極的な推進を図る。

② 小学生に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

小学生に対する交通安全教育は、小学校教育のあらゆる場面を通して、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こと、また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。

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、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図るほか、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。

また、小学生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。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

中学生に対する交通安全教育は、中学教育のあらゆる場面を通して、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。

法令遵守とともに歩きスマホやイヤホン等の危険な行為を慎むなどの安全な歩行の仕方、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車の安全な利用等も含めた交通安全教育を一層推進する。

このため、関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、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。

④ 高校生等に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

高校生等に対する交通安全教育は、高校教育のあらゆる場面を通して、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、法令遵守とともに歩きスマホやイヤホン等の危険な行為を慎むなどの歩行の仕方、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する運転の責任を深める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。

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

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

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。

また、成人を対象とした交通安全教育の促進を図るなど、町内施設等における交通安全のための諸活動を促進する。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、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行う。

また、高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、高齢者自身をボランティア活動のリーダーとして養成するなど、交通ボランティア活動への参加を促進するとともに、シニアクラブ、高齢者福祉施設等における交通安全教育の実施や、地域・家庭における交通安全活動の主導的な役割を果たすよう指導・支援を行う。

⑦ 障害者に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置等に努め、地域における社会福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進（国・府・警・町）

外国人に対しては、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。

また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

（２）効果的な交通安全教育の推進（国・府・警・町）

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関係機関・団体と相互の連携を図りながら交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育の講師の派遣や情報の提供等を行うとともに、交通安全教育を推進する。

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。

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

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動等の推進（国・府・警・町）

住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、住民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための住民運動として、府及び町の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、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定する。

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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。

なお、交通死亡事故が多発した場合等の緊急時においては、久御山町交通死亡事故多発警報により、関係機関・団体等が連携・協力して、総合的かつ集中的な交通死亡事故抑止対策を実施する。

② 横断歩行者の安全確保（国・府・警・町）

歩行者は、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図り、横断歩道を横断する際には、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための広報啓発活動を推進する。

③ 自転車の安全利用の推進（国・府・警・町）

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^(*18)」（平成19年7月 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を活用するなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、様々な目的で利用されているが、交通ルールやマナーに違反する行動が多いため交通ルールの周知を図る。

「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」に基づき定められる「京都府自転車安全利用促進計画」に即して、自転車に関する事故の防止、自転車の秩序ある利用の推進及び自転車を安全かつ快適に利用できる環境の形成に努める。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、薄暮の時間帯^(*19)から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の前照灯等の早めの灯火点灯の徹底と自転車の側面等への反射材用品等の取付けの促進により自転車の被視性の向上を図る。

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

(ア) 自転車の点検整備の促進

交通安全教育、街頭啓発、自転車販売時等の機会を通じて、自転車利用者が定期的に点検整備を受けるよう啓発を図る。

また、京都府自転車軽自動車商協同組合等を通じて、自転車安全整備店の拡大を促進し、自転車利用者が自転車の点検整備を受けやすい環境の形成を図る。

(イ) 自転車損害保険等の普及の促進

自転車事故による被害者の救済に資するため、T Sマーク付帯保険^(*20)（運営：公益財団法人日本交通管理技術協会）、自動車保険及び一般の傷害保険並びに火災保険等に付帯される保険など自転車損害保険等の普及に努める。

(ウ) 乗車用ヘルメットの着用促進

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、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促進する。

④ 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（国・府・警・町）

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、関係機関・団体等は連携・協力して、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

⑤ チャイルドシートの正しい使用の徹底（国・府・警・町）

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、こども園、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。

⑥ 反射材用品等の普及促進（国・府・警・町）

薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

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

⑦ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進（国・府・警・町）

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し、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という住民の規範意識の確立を図る。

また、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、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。

⑧ 効果的な広報の実施（国・府・警・町）

交通安全に関する広報については、各種広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(ア) 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、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努める。

(イ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、関係機関・団体は、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、意識の向上を図る。

⑨ その他の普及啓発活動の推進（国・府・警・町）

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する住民の意識を高めるため、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）^(*21)の表示促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知を図る。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(4) 住民の参加・協働の推進（国・府・警・町）

交通安全は住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する意識の向上を図ることが重要である。

このため、地域の安全・安心に関わる様々な団体が、交番を核に、警察・行政と連携を取りながら地域の実情に応じた交通安全活動等に取り組む、住民の参加・協働を積極的に進める。

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。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者^(*22)による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

(1) 運転者教育等の充実

① 高齢運転者対策の充実（国・府・警・町）

(ア) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢者に対して、加齢に伴い生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあることを認識させ、運転時の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(イ) 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、関係機関と連携し、運転経歴証明書^(*23)制度の周知、運転免許証

返納による不安解消策の一つとして、公共交通の整備・拡充等の施策を推進するとともに、助成金等の自主返納支援事業に取り組む。

② シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪車乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係団体と連携し、着用の推進を図る。

(2) 安全運転管理の推進（国・府・警・町）

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するために、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を図る。

(3) 自動車の安全対策の推進（国・府・警・町）

運転前後に目視やアルコール検知器の使用等による酒気帯びの有無の確認を徹底するよう周知を図り、飲酒運転ゼロを目指す。また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について周知啓発に努める。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」等の禁止について周知啓発を図る。

4 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、高速自動車国道等を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助・救急体制の充実（国・府・消）

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制を整備し、救助活動の円滑な実施を図る。

また、大規模な道路交通事故等の負傷者が発生する交通事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び関係機関との連携救助・救急体制の充実を図る。

② 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（国・府・消）

交通事故現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから自動体外式除細動器（AED）^(*24)の使用も含めた応急手当について、消防が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技並びに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^(※25)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、救急要請の119番受信時における応急手当の口頭指導についても推進する。

③ 救急救命士の養成等（国・府・消）

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措置）の向上を図るとともに、交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の資質の向上を図る。

④ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実（国・府・消）

複雑多様化する救助・救急事故に対応し、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、教育訓練の充実を推進する。

また、救急隊員の資質の向上を図るため、救急隊員の実習受入機関である各医療機関及び地元医師会との連携・協力体制を密にする。

⑤ 一般有料道路における救急業務実施体制の整備（国・府・消・町）

一般有料道路における救急業務については、本町も沿線市町村として消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、西日本高速道路株式会社と相互協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村、西日本高速道路株式会社が連携を強化するとともに、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、西日本高速道路株式会社及び関係市町村は、関係者に対する教育訓練等を実施する。

（2）救急医療体制の整備

① 救急医療機関等の整備（国・府・消）

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、休日夜間救急センターや在宅当番医制の拡充や普及定着化の推進を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するための二次救急や複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備などの三次救急医療体制の向上を図るなど、体系的な救急医療体制の整備・充実を推進する。

② 保健師等の養成等（国・府・消）

行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

③ ドクターヘリ事業の推進（国・府・消）

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、各市町村や消防本部など関係機関と連携し、ランデブーポイントの更なる拡充に努めるとともに、既に指定したランデブーポイントについても、定期的に確認を行うなど、充実を図る。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

① 救急医療患者の迅速かつ円滑な収容体制の確保（国・府・消）

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力体制の確保を推進するとともに、医療機関とのホットライン等の連絡手段を充実させ、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、京都府救急医療情報システム^(*26)の医療機関情報や「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準^(*27)」（令和2年10月）を活用して、迅速かつ円滑な収容を図る。

② 医療機関と消防機関の効果的な連携体制の整備（国・府・消）

医師会等関係団体や各医療機関と連携して、救急医療体制の強化を図る。

5 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けるなど、深い悲しみやつらい体験を有することから、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であり、犯罪被害者等基本法^(*28)（平成16年法律第161号）等の下、関係機関や民間支援団体、交通事故相談所の活用の他、府等との連携による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、被害者支援を積極的に推進する。また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な損害賠償を求められるケースもあり、誰もが自転車事故の加害者又は被害者となることを十分踏まえ、交通事故発生時における被害者の救済を図るため、関係事業者と連携して、自転車損害賠償保険等への加入を促進する。

（1）自動車損害賠償保障制度等の広報（国・府・警・町）

ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者は、自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないため、救済制度である自動車損害賠償保障事業について広報する。

また、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住民に周知する。

（2）被害者相談窓口等の広報（国・府・警・町）

交通事故被害者やその家族からの相談に適切に応じられるよう京都府交通事故相

談所などの広報を推進し、丁寧な案内に努める。

また、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紹介する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化（府・警・町）

府が実施する「交通遺児奨学金等支給事業」をはじめとする各種奨学金制度や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、重度後遺障害者に対する介護料の支給等、（公財）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。

【用語解説】

| ページ | 番号 | 用語 | 解説 |
|-----|------|-----------------------|--|
| 2 | * 1 | 自動車損害賠償保障事業 | ひき逃げ事故や加害車両が無保険車の場合には、被害者が自賠責保険による損害賠償を加害者から受けられないため、政府が自賠責保険の支払基準に準じた損害額を被害者に支払うという、自賠責保険を補完する国の事業。 |
| 8 | * 2 | 京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例 | 平成 19 年、京都府が都道府県としては全国で初めて制定。自転車の安全利用やマナーの向上を図るとともに、万一事故が起こった場合の被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るための条例。平成 29 年 7 月に保険加入「義務」化と規制対象の拡大及び保険加入促進のための事業者等の努力義務の新設等、条例の一部が改正された。 |
| 8 | * 3 | 京都府自転車安全利用促進計画 | 「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成 19 年京都府条例第 50 号）」に基づき、自転車の安全な利用に関する広報、啓発、自転車に係る利用環境の整備などを定めた促進計画。 |
| 8 | * 4 | ゾーン 30 | 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。 |
| 8 | * 5 | ゾーン 30 プラス | 道路管理者で防護柵等の設置や速度抑制・通過交通の進入抑制のためのハンプや狭さくといった物理的デバイスの設置等を、警察庁でゾーン 30 の整備による低速度規制等を、それぞれ進めてきたが、道路管理者と警察が緊密に連携しながら、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図る生活道路対策。 |
| 9 | * 6 | コミュニティ道路 | 歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ（路面の凸部）・クランク（不規則な曲がり角）や歩行者を自動車・自転車と物理的に分離するための縁石等を整備した道路。 |
| 9 | * 7 | 通学路交通安全プログラム | 平成 24 年 4 月に、登下校中の児童等が死傷する交通事故が連続して発生したことを受け、通学路の緊急合同点検及び点検結果に基づく対策が実施されたが、この対策の実施後も、地方自治体が各地域において定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進し、通学路の安全対策を着実かつ効果的に実施するために策定されたプログラム。 |
| 10 | * 8 | 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 | * 9 | 交通広場 | 交通施設と都市計画道路との結節点であり、交通の集中発生量が多く、これらを円滑に処理するだけではなく、都市の玄関として美観施設を備えている、機能の一部が道路・街路と重複する広場。広場型の道路。 |
| 11 | * 10 | 社会資本整備重点計画 | 道路、交通安全施設等の社会資本整備事業を重点的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。 |
| 11 | * 11 | 交通安全総点検 | 第 6 次交通安全基本計画以降、交通の安全に関する地域住民等の主体的活動の一つとしてと明記されており、警察、道 |

| | | | |
|-----|-------|-----------------|--|
| | | | 路管理者、地域住民や小学生など様々な道路利用者の参画を得て、実際に道路を歩き、通行の障害となっている歩道の段差や不法駐輪の状況などを点検し、必要に応じて改善措置を行っていく事業。 |
| 1 1 | * 1 2 | ユニバーサルデザイン | あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。 |
| 1 2 | * 1 3 | 自転車活用推進法 | 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの課題に対応するため、交通の安全を確保しつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資することを目的とした法律。 |
| 1 2 | * 1 4 | 自転車活用推進計画 | 「自転車活用推進法」の基本理念に加え、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るために国が策定した自転車活用の推進に関して基本となる計画。 |
| 1 2 | * 1 5 | 京都府自転車活用推進計画 | 行政、事業者、府民等の関係者が連携・協力して、ソフト・ハード両面から、自転車の活用による地域活性化等に向けた取組みを総合的・計画的に推進するための指針となることを目的に、自転車活用推進法第 10 条に基づき策定された計画。 |
| 1 3 | * 1 6 | 道路ふれあい月間 | 国土交通省が、毎年 8 月を「道路ふれあい月間」としており、道路を利用する人々に、道路とふれあい、道路の役割や重要性を改めて認識してもらい、道路を常に広く、美しく、安全に利用してもらうため、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等の各種活動を特に推進するための活動。 |
| 1 3 | * 1 7 | 道路法 | 道路に関して、道路の認定、管理、保全等に関する事項を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律。 |
| 1 7 | * 1 8 | 自転車安全利用五則 | 平成 19 年に中央交通安全対策会議により決定。 ①自転車は車道が原則、歩道は例外、②車道は非がり側通行、③歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行、④安全ルールを守る、⑤こどもはヘルメットを着用 |
| 1 7 | * 1 9 | 薄暮の時間帯 | 日没前後（昼夜の境）1 時間の薄暗い時間帯。 |
| 1 8 | * 2 0 | TS マーク付帯保険 | 自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、傷害保険、賠償責任保険、被害者見舞金（一部）が付帯された保険。 |
| 1 9 | * 2 1 | 高齢運転者標識（高齢者マーク） | 運転免許を受けている 70 歳以上の人は、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならないとされた標識。 |
| 1 9 | * 2 2 | 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 台と計算）以上の使用者が、自動車の安全運転に必要な業務を行わせるため、事業所ごとに選任する。 |
| 2 0 | * 2 3 | 運転経歴証明書 | 高齢等の理由により運転免許証を自主返納した人に対し、本人の申請により運転免許証に代わる本人確認書類として、都道府県公安委員会が交付する証明書。 |
| 2 1 | * 2 4 | 自動体外式除細動器（AED） | 心臓がけいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態（心室細動）になった心臓に対して、電気ショックを与えて正常な状態に戻す医療機器。（Automated External Defibrillator） |
| 2 1 | * 2 5 | 救急の日、救急医療週間 | 救急業務及び救急医療に対する国民の正しい理解と認識を深め、救急医療関係者の意識高揚を図ることを目的に、昭和 57 年に消防庁が定め、以来、9 月 9 日を「救急の日」、この日を含む一週間（日曜日から土曜日まで）を「救急医療週間」としており、全国各地で啓発活動等の様々な行事が行われている。 |

| | | | |
|-----|-------|---------------------|---|
| 2 2 | * 2 6 | 救急医療情報システム | 医療機関における様々な情報を市民・救急隊員などに提供するシステム。主に都道府県ごとに整備され、平常時や災害時を問わず様々なシーンで地域医療を支えるシステム。 |
| 2 2 | * 2 7 | 傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準 | 消防法により消防機関や医療機関等が参画する協議会による協議を経て、傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準を策定することを、都道府県に義務付けている。これに基づき、各都道府県において傷病者の状況に応じた適切な医療の提供が行われるように分類された医療機関のリスト、救急隊による傷病者の状況の観察基準、受入医療機関が速やかに決定しない場合における受入医療機関を確保するためのルール等を定めた基準。 |
| 2 2 | * 2 8 | 犯罪被害者等基本法 | 犯罪被害者等(犯罪やこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為の被害者及びその家族又は遺族)のための施策を総合的かつ計画的に推進することによって、犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とした法律。基本理念として、犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有することなどを定めた法律。 |