第 12 次大阪市交通安全計画
(案)

大　阪　市

はじめに

本市では昭和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年度以降11次にわたり「大阪市交通安全計画」を改定し、関係機関（自治体、交通管理者及び道路管理者等）・団体（学校、企業及び地域社会等）等の協力を得て各般にわたる交通安全施策を積極的に推進し、交通事故防止に努めてきました。その結果、交通事故件数は、平成17年以降、着実に減少しています。

第11次大阪市交通安全計画（令和３年度～令和７年度）では、令和７年までに年間の交通事故死者数を26人以下、交通事故重傷者数を年間695人以下とする目標を掲げ、さまざまな交通安全対策を推進してきました。しかし、令和７年における交通事故死者数は43人、交通事故重傷者数は937人となり、残念ながら目標の達成には至りませんでした。

また、交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として高齢者や自転車が関連する交通事故の割合は高い状況にあることから、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向けて、引き続き一層の取組が必要となっています。

このような状況を踏まえ、交通事故の防止は、関係機関等だけでなく、市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として捉え、主体的に取り組むべき緊急かつ重要な課題となっています。

こうしたことから、この「第12次大阪市交通安全計画」（以下「本計画」という。）では、大阪市域における陸上交通（鉄道等事業を除く）の現状と課題を踏まえ、「人優先」の交通安全思想の下、交通安全対策の最終目標である「交通事故のない安全なまち大阪」の実現をめざして、令和８年度からの５年間に講ずべき総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、市民の皆さまのご理解とご協力を得ながら、交通安全施策の推進に取り組んでいきます。市民の皆さまのご理解とご協力を得ながら、関係機関・関係団体との連携を一層深め、交通安全施策の推進に取り組んでいきます。なお、次の大阪市交通安全計画が策定されるまでの間は、本計画に基づき、各種施策を進めることとします。

＜　目　次　＞

計画の基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
第１章　道路交通事故の現状と今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・3
　１　交通事故の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
　２　交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
　⑴　高齢者の交通事故状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
　⑵　こどもの交通事故状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
　⑶　歩行者の交通事故状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
　⑷　自転車の交通事故状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
　⑸　飲酒運転事故の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
　３　本計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　４　今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　⑴　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策・・・9
　⑵　こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　⑶　歩行者の安全確保のための意識変容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　⑷　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・・・・・・・・・・・10
　⑸　外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　⑹　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　⑺　生活道路及び幹線道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　⑻　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　⑼　地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
第２章　講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　１　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
　⑴　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・・・・・・・・・・・13
　　ア　生活道路における交通安全対策の推進
　　イ　通学路等における安全の確保
　　ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
　⑵　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　　ア　事故危険箇所対策の推進
　　イ　適切に機能分担された道路網の整備
　　ウ　既存道路の交通事故対策の推進
　　エ　交通安全施設等の高度化
　⑶　交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
　　イ　幹線道路対策の推進
　　ウ　交通円滑化対策の推進
　　エ　道路交通環境整備への住民参加の促進
　⑷　高齢者等の移動手段の確保・充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　⑸　歩行者空間のバリアフリー化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　⑹　無電柱化の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
　⑺　自転車通行空間整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
　　ア　安全で快適な自転車通行環境の整備
　　イ　自転車等駐車対策の推進
　⑻　交通需要マネジメントの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
　　ア　公共交通機関利用の促進
　　イ　ノーマイカーデーの推進
　⑼　災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
　　ア　災害に備えた道路の整備
　　イ　災害に強い交通安全施設等の整備
　　ウ　災害発生時における安全な道路交通の確保
　　エ　災害発生時における情報提供の充実

⑽　交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
ア　道路の使用及び占用の適正化等
イ　こどもの遊び場等の確保
ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限
エ　地域に応じた安全の確保
⑾　踏切道における交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
ア　踏切事故の現状
イ　踏切道の立体交差化、構造の改良の促進
2　交通安全思想の普及啓発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
⑴　ライフステージに合わせた取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
ア　幼稚園・保育所
イ　小学校
ウ　中学校
エ　高等学校
オ　特別支援学校
カ　成人に対する交通安全教育の推進
キ　高齢者に対する交通安全教育の推進
ク　障がい者に対する交通安全教育の推進
ケ　外国人に対する交通安全教育の推進
⑵　交通安全運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
⑶　移動手段別の取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
ア　歩行者に対する取組み
イ　自転車運転者に対する取組み
ウ　自動車（二輪車を含む。）運転者等に対する取組み
エ　新しいモビリティの安全対策への取組み
⑷　広報活動等の取組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
ア　広報活動
イ　イベント活動
3　自動車駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
4　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
⑴　交通指導の強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
⑵　暴走族等対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
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
イ　暴走行為阻止のための環境づくり
5　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
⑴　救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
ア　救助体制の整備・拡充
イ　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
ウ　自動体外式除細動器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
エ　救急救命士の養成・配置等の促進
オ　救助・救急用資器材の整備の推進
カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進
キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
ク　高速自動車国道等における救急業務体制の整備
⑵　救急医療体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
ア　救急医療機関等の整備
イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等
⑶　救急関係機関との協力関係の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
6　交通事故相談活動の推進及び交通事故被害者支援の充実・・・・・・・・・・・・・30
7　調査研究の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
⑴　交通実態調査等の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
⑵　交通安全教育に関する研究・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30

【付　属　資　料】

1　大阪市内における年次別交通事故の推移
2　交通事故の発生状況［令和７年と令和２年との対比］
3　高齢者・こどもの状態別の交通事故の状況［令和７年と令和２年との対比］
4　法令違反別の事故の発生状況［令和７年と令和２年との対比］
5　歩行者の交通事故の推移
6　自転車の交通事故の推移
7　二輪車の交通事故の推移
8　こどもの交通事故の推移
9　高齢者の交通事故の推移
10　令和７年における行政区別の交通事故の発生状況
11　令和７年における類型別・状態別・信号有無別事故類型別の事故の発生状況
12　令和７年における時間別の交通事故の発生状況

計画の基本的な考え方

本計画における基本的な考え方は、第12次として先に定められた、国の交通安全基本計画や、これを受けて作成された大阪府交通安全計画に準じ、次のとおりとします。

１　交通事故のない社会をめざして

市民の安全・安心の確保の観点から、防犯や防災の取組みが必要とされる中、交通事故についても、件数は減少傾向にあるものの依然高い水準で推移し、毎年多くの方が被害に遭われています。

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す。

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めざし、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

２　人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、こども等、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」の交通安全思想について、教育及び普及啓発に努めるとともに、あらゆる施策を推進する際の基本とします。

３　少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢者が歩行者、自転車運転者として交通事故被害に遭ったり、運転者として引き起こす交通事故の防止は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手や移動手段が減少していく課題に向き合う必要があり、少子高齢化社会の進展に伴い生じる様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

そこで、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して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」を構築することをめざします。

４　交通社会を構成する要素に係る安全対策

⑴　人間に係る安全対策

歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図り、市民一人ひとりが、自ら安全で安心な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ます。その際、住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るなど、安全で安心な社会の形成に積極的に関与することができる仕組みを作ることが必要です。

⑵　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とともに、これらの関係施設の老朽化対策等を図ります。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こと等により、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ます。なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

５　特に注視すべき事項

⑴　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・外国人材の活用等の進展がみられる中で、交通安全が損なわれることがないよう、人材

の質を確保し、交通安全教育の徹底に取り組んでいきます。

⑵　増加する外国人運転者等への対応

経済の維持・発展のために国内では、外国人材の受入れが進み、また、国が観光立国の取り組みを推進する中、在住外国人数及び訪日外国人数は令和７年に過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されています。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要です。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加しています。

また、自動車運送業分野等が外国人材を受け入れるための特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれます。

このため、国・府・市町村、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組を推進していきます。

⑶　高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響や感染症等の様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図るため、多様な専門分野間の連携に一層柔軟に取り組んでいきます。

６　救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、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ります。また、「犯罪被害者等基本法」（平成 16 年法律第 161 号）に基づき、交通安全の分野における被害者支援に引き続き取り組んでいきます。

７　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のために、国、府、市町村及び団体等が緊密な連携を図ることはもとより、市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、市民の理解と協力の下、地域の特性に応じた取組みが可能となるような参加・協働型の交通安全活動を推進します。

第１章　道路交通事故の現状と今後の道路交通安全対策を考える視点

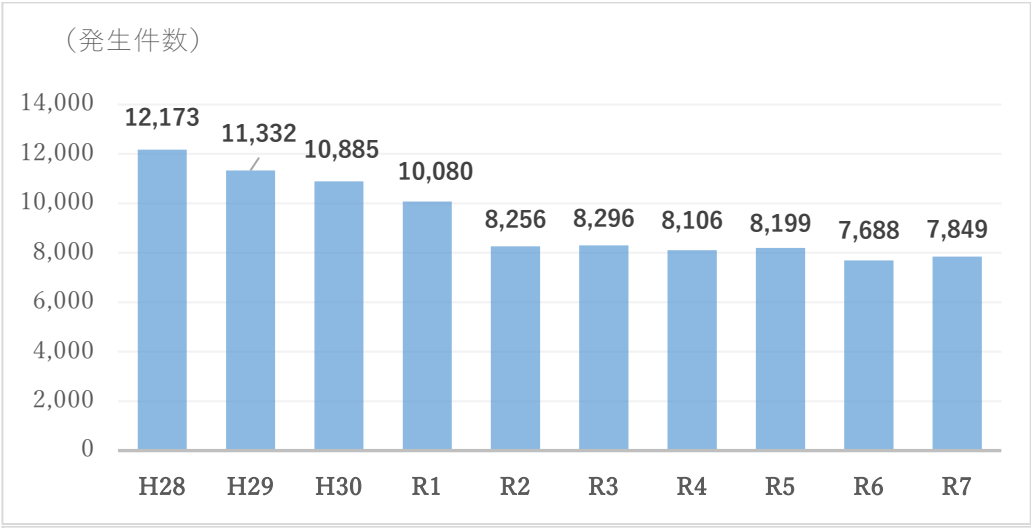
１　交通事故の推移

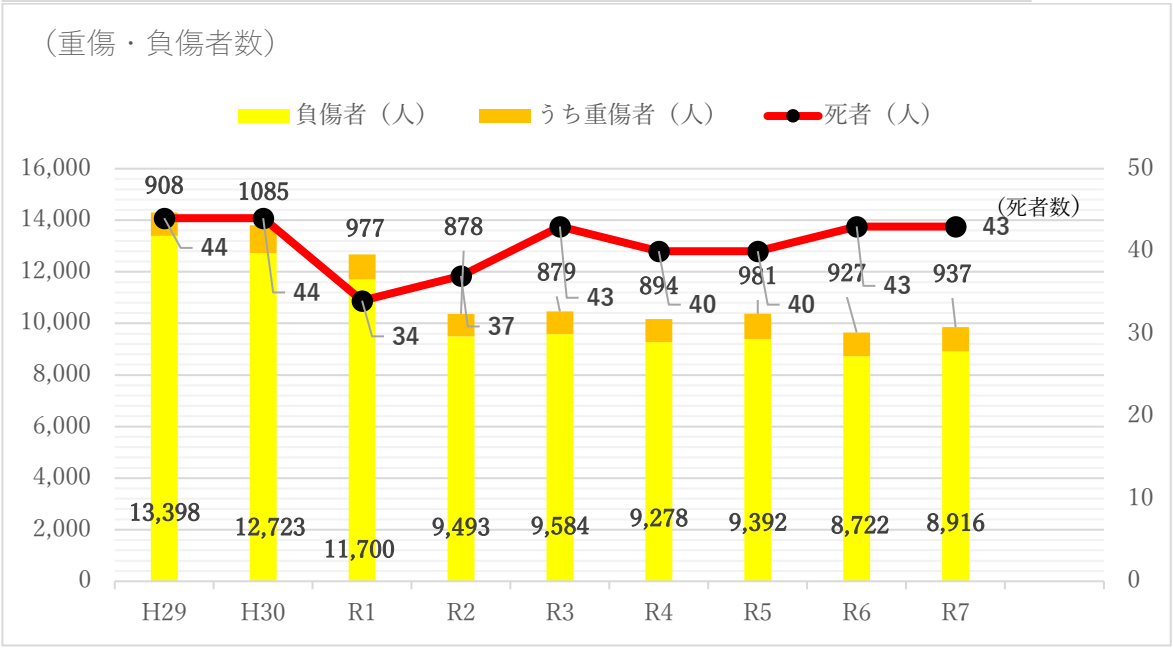
大阪市における過去 10 年間の交通事故発生件数、負傷者、重傷者及び死者数は減少傾向で推移しています。

「第 11 次大阪市交通安全計画」における、「令和７年までに交通事故による死者数を年間 26 人以下とする」という目標については、達成できませんでした。

交通事故発生件数等の推移

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	12, 173	11, 332	10, 885	10, 080	8, 256	8, 296	8, 106	8, 199	7, 688	7, 849
負傷者（人）	14, 231	13, 398	12, 723	11, 700	9, 493	9, 584	9, 278	9, 392	8, 722	8, 916
うち重傷者（人）	935	908	1085	977	878	879	894	981	927	937
死者（人）	49	44	44	34	37	43	40	40	43	43





2　交通事故の現状

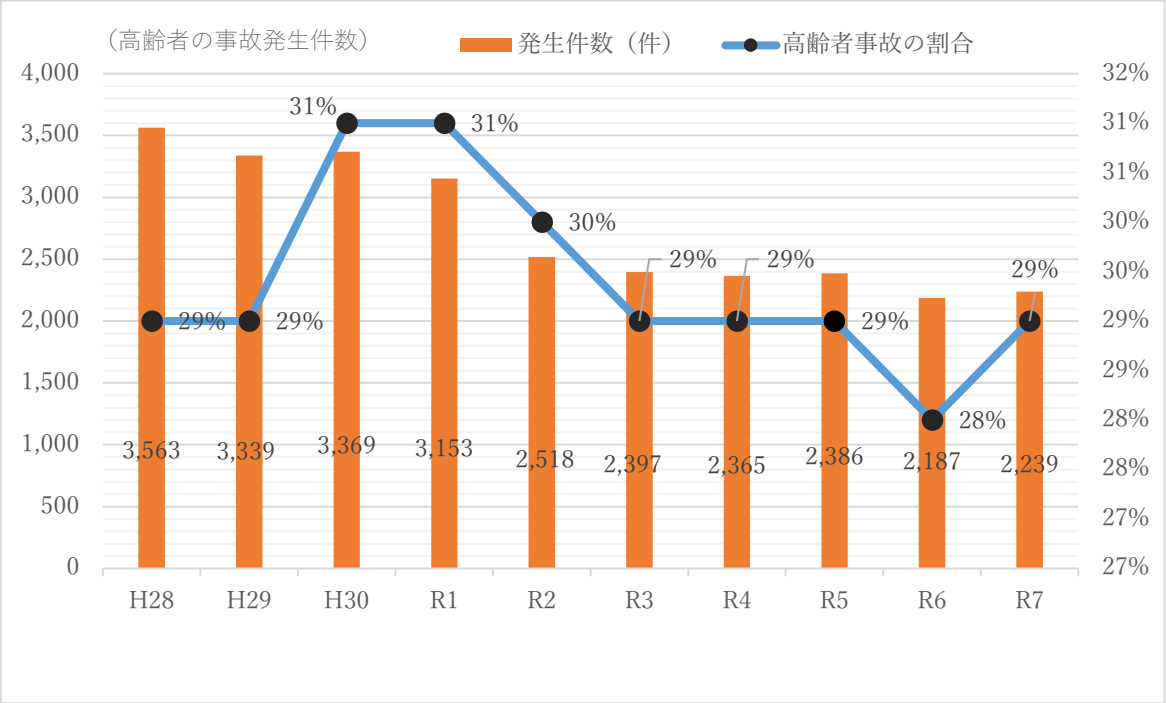
令和７年中の大阪市内における交通事故の特徴は次のとおりです。

(1)　高齢者の交通事故状況

高齢者の交通事故件数は減少傾向で推移していますが、全事故に占める高齢者事故の割合は増加傾向にあります。令和７年の全事故の死者数 43 人のうち 14 人（33%）が高齢者となっています。また、死者の事故発生状況では、歩行中が最も多く、次いで自転車乗車中となっています。

高齢者の事故発生件数

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
		H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	3, 563	3, 339	3, 369	3, 153	2, 518	2, 397	2, 365	2, 386	2, 187	2, 239
高齢者事故の割合	29%	29%	31%	31%	30%	29%	29%	29%	28%	29%
負傷者（人）	2, 017	1, 832	1, 859	1, 631	1, 351	1, 248	1, 200	1, 195	1, 101	1, 122
全負傷者数に占める割合	14%	14%	15%	14%	14%	13%	13%	13%	13%	13%
うち重傷者（人）	265	253	333	300	283	266	277	281	272	270
全重傷者に占める割合	28%	28%	31%	31%	32%	30%	31%	28%	29%	29%
死者（人）	23	20	15	25	14	21	17	21	21	14
全死者数に占める割合	47%	45%	34%	74%	38%	49%	43%	53%	49%	33%



●事故発生状況（死者 10 名）

歩行中	自転車乗車中
6 人	4 人

●事故発生状況の内訳

歩行中		自転車乗車中	
信号無視	横断中	信号無視	安全不確認
0 件	1 件	1 件	0 件

※高齢者が第１当事者である場合を計上

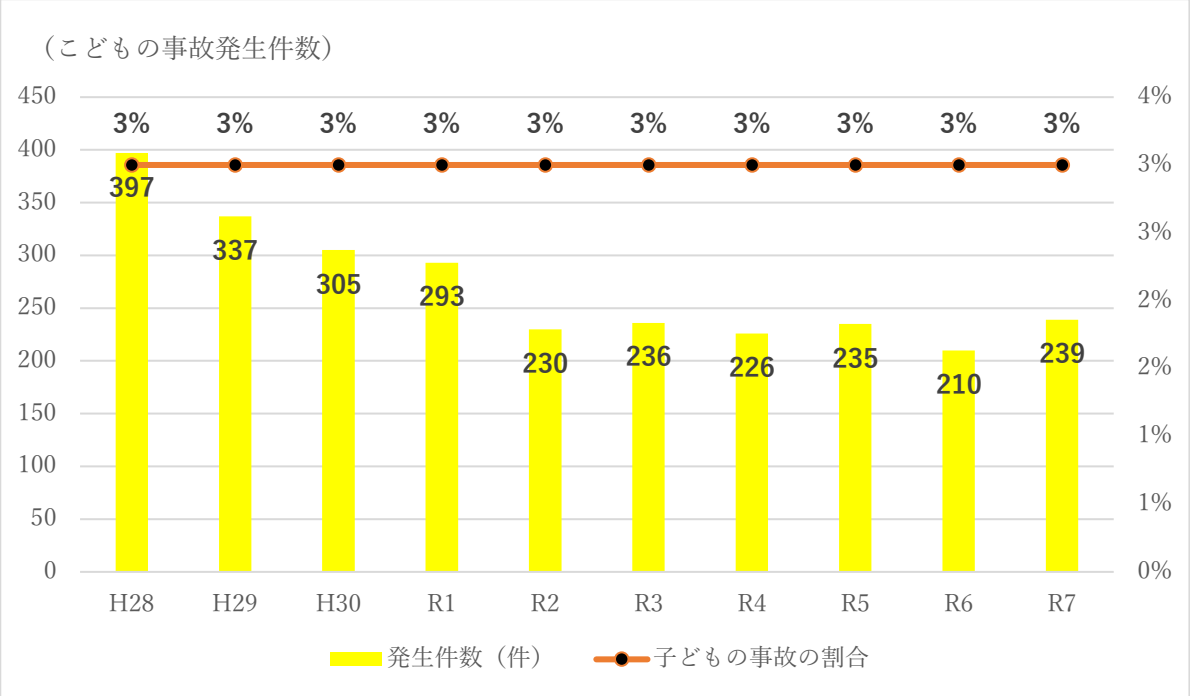
⑵　こどもの交通事故状況

こどもの交通事故件数は減少傾向で推移しています。全事故に占める子どもの事故の割合は、この 10 年間ほぼ横ばいとなっています。

また、死傷者の事故発生状況では、自転車乗車中が最も多く、次いで自動車等乗車中、歩行中の順となっています。

こどもの交通事故件数

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	397	337	305	293	230	236	226	235	210	239
子どもの事故の割合	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
負傷者（人）	661	615	588	547	399	426	381	446	343	366
全負傷者数に占める割合	5%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	5%	4%	4%
うち重傷者（人）	30	32	33	22	27	26	11	27	26	27
全重傷者に占める割合	3%	4%	3%	2%	3%	3%	1%	3%	3%	3%
死者（人）	2	0	3	0	1	0	1	0	1	1
全死者数に占める割合	4%	－	7%	－	3%	0%	3%	0%	2%	2%



●事故発生状況（死傷者）

自転車乗車中	自動車等乗車中	歩行中
211 人	91 人	61 人

※件数が多いものを掲載

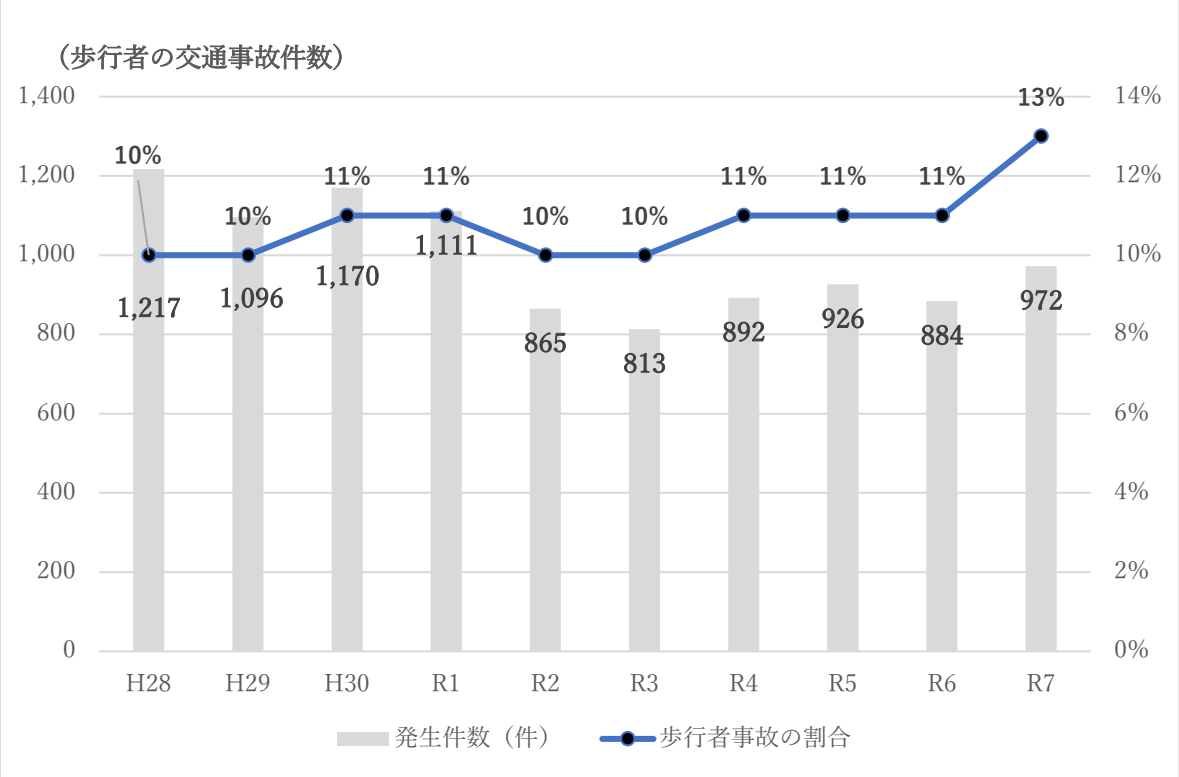
⑶　歩行者の交通事故状況

歩行者の交通事故件数は過去５年間は、ほぼ横ばいで推移していますが、歩行者事故における死者数が全事故の死者数に占める割合は近年増加傾向にあります。

また、死傷者の事故発生状況では、横断中が最も多く、その中でも横断歩道での発生が最多となっています。

歩行者の交通事故件数

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	1,217	1,096	1,170	1,111	865	813	892	926	884	972
歩行者事故の割合	10%	10%	11%	11%	10%	10%	11%	11%	11%	12%
負傷者（人）	1,239	1,098	1,177	1,113	876	811	899	940	883	976
全負傷者数に占める割合	9%	8%	9%	10%	9%	8%	10%	10%	10%	11%
うち重傷者（人）	195	171	212	182	165	166	176	178	182	177
全重傷者に占める割合	21%	19%	20%	19%	19%	19%	20%	18%	20%	19%
死者（人）	18	17	15	16	16	16	12	17	16	14
全死者数に占める割合	37%	39%	34%	47%	43%	37%	30%	43%	37%	33%



●事故発生状況（死傷者）

人対車両		
横断中	背面通行中	対面通行中
496 件	153 件	138 件

※件数が多いものを掲載

●横断中事故の内訳

横断歩道	横断歩道付近	横断歩道橋付近	その他
278 件	22 件	1 件	187 件

⑷　自転車の交通事故状況

自転車の交通事故件数は減少傾向で推移していますが、自転車事故における死者数が全事故の死者数に占める割合は横ばいにあります。令和７年の全事故の死者数 43 人のうち 11 人（26%）が自転車乗車中となっており、そのうち高齢者は４人（36%）です。

また、死傷者の事故発生状況では、車両との出合い頭が最も多く、ついで左折時、右折時の順となっています。

自転車の交通事故件数

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	4,720	4,458	4,367	4,174	3,538	3,639	3,453	3,431	3,220	3,232
自転車事故の割合	39%	39%	40%	41%	43%	44%	43%	42%	42%	41%
負傷者（人）	4913	4644	4552	4327	3680	3798	3591	3564	3310	3328
全負傷者数に占める割合	35%	35%	36%	37%	39%	40%	39%	38%	38%	37%
うち重傷者（人）	416	438	539	511	438	423	478	492	479	455
全重傷者に占める割合	44%	48%	50%	52%	50%	48%	53%	50%	52%	49%
死者（人）	8	13	7	11	12	9	8	10	12	11
全死者数に占める割合	16%	30%	16%	32%	32%	21%	20%	25%	28%	26%

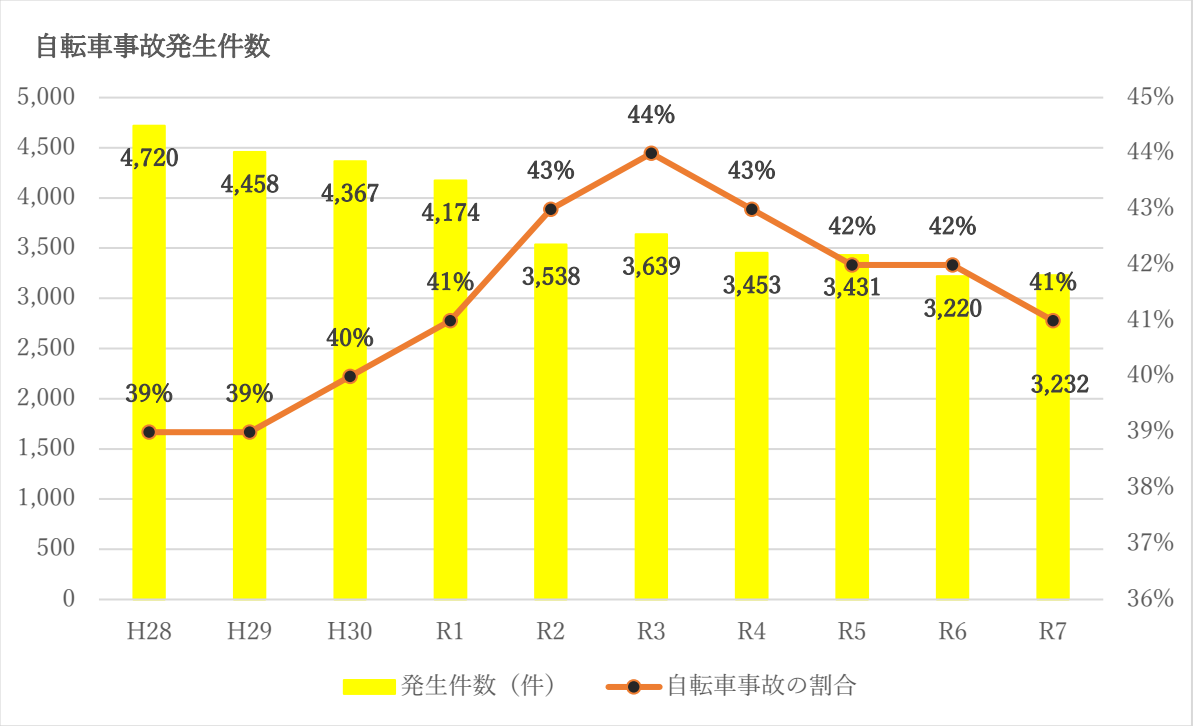
●死者数の内訳

高齢者	４人	36%
それ以外	７人	64%

●事故発生状況（死傷者）

出合い頭	左折時	右折時
1,720 人	474 人	300 人
（53%）	（15%）	（９%）

※件数が多いものを掲載



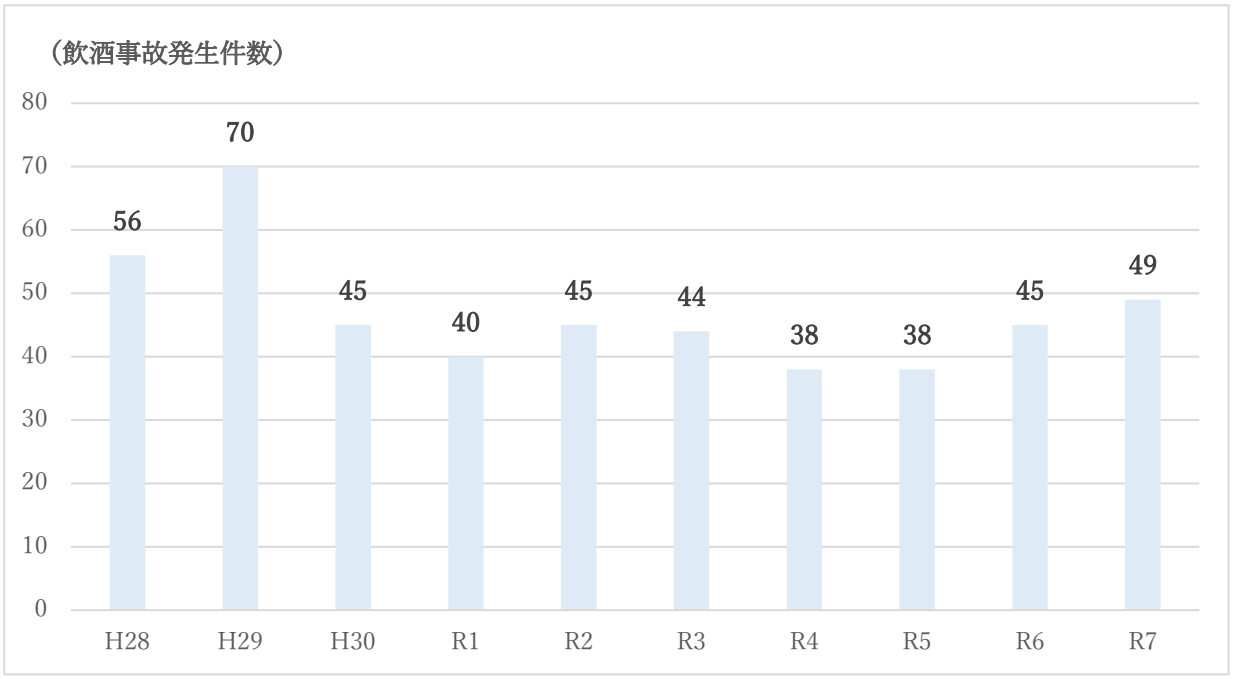
⑸　飲酒運転事故の状況

飲酒運転による交通事故件数は減少傾向で推移していましたが、令和６年に 45 件、また、令和７年においては 49 件発生しており、大阪府における飲酒運転事故の 35％が大阪市で発生しています。

また、負傷者数が前年を上回っています。

飲酒運転の交通事故件数

	第 10 次大阪市交通安全計画					第 11 次大阪市交通安全計画				
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数（件）	56	70	45	40	45	44	38	38	45	49
負傷者（人）	72	104	56	53	55	55	54	54	55	65
死者（人）	1	2	0	1	3	1	3	3	4	2



●大阪府における発生件数

	R3	R4	R5	R6	R7
府内（件）	131	159	159	147	142
市内（件）	44	38	38	45	49
割合（％）	34%	24%	24%	31%	35%

３　本計画における目標

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を考えると、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めざす必要があります。

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、まずは死者数や命に関わり優先度が高い重傷者数（交通事故によって負傷し、１ヵ月（30 日）以上の治療を要するものをいう。）をゼロに近づけることをめざすこととし、国の「第 12 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めざし、令和 12 年までに年間の 24 時間死者数を 1,900 人以下とする（30 日以内死者数は 2,300 人）

②　令和 12 年までに年間の重傷者数を 20,000 人以下とする

という目標が設定されました。

本計画においては、国及び大阪府の計画に示された目標設定の考え方との整合性を図り、最終年である令和 12 年までに達成すべき目標として、

①　交通事故による 24 時間以内死者数を年間 26 人以下

②　重傷者数を年間 695 人以下

とすることをめざし、市民の理解と協力の下、公民連携して、交通安全の諸施策を総合的かつ強力に推進していきます。

また、本市関係部署において、実績把握と地域実情に応じて改善を行いながら、目標の達成に努めていくこととします。

４　今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づいて実施してきた施策には一定の効果があったものと考えられます。

このことから、従来からの交通安全対策を基本としつつも、目まぐるしく変化する経済社会情勢、交通情勢の変化を踏まえながら、より効果的な対策に取り組んでいきます。

交通事故の発生に関する情報を収集し、原因の分析など検証を充実させることにより、必要に応じた改善を図っていくこととします。

そのために、

１　道路交通環境の整備
２　交通安全思想の普及啓発
３　自動車駐車対策の推進
４　道路交通秩序の維持
５　救助・救急活動の充実
６　交通事故相談活動の推進及び交通事故被害者支援の充実
７　調査研究の充実

の７つの交通安全対策を実施するものとします。

また、これらの対策を実施していくにあたっては、次のような視点を重視して対策の推進を図っていきます。

⑴　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

高齢者については、市内の 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割合は、全体の 33%（前掲「高齢者の交通事故状況」（４頁）参照）となっており、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ますます重要となっています。

とりわけ、自転車事故による死者数に占める高齢者の割合が 36%（前掲「自転車の交通事故の状況」（７頁）参照）となっており、高齢者の行動特性を考慮した対策を講じる必要があります。

そのためには、加齢による身体機能の変化に関わりなく、多様な人々が生活しやすい都市環境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、運転する立場となる高齢者の安全運転を支える対策を進めていく必要があります。

さらに、運転免許返納促進に向けた取組みも有効であるものの、これと併せて、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推進していくことが重要となります。

⑵　こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、将来を担うこどもたちの尊い命を交通事故から守る必要性が一層求められています。通学路等こどもが日常的に移動する経路が、安全安心な歩行空間となるよう、整備を推進することや、幼児期から発達段階に応じた交通安全教育の普及啓発活動等の推進を図る必要があります。

⑶　歩行者の安全確保のための意識変容

安全で安心な社会の実現を図るため、自動車等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、高齢者やこども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ます。

このことから、人優先の考え方の下、通学路等こどもが日常的に移動する経路、生活道路及び市街地の幹線道路を安全安心な歩行空間として確保する対策を推進します。

また、横断歩道をはじめ一時停止が定められている場所において、自動車等が一時停止しない状況も見受けられ、歩行者優先の徹底がまだまだ不十分であると考えられることから、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者はもとより、歩行者に対しても歩きスマホをしないこと等交通ルールの周知など、遵法意識を向上させるための交通安全教育等を引き続き推進していく必要があります。

⑷　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車が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７年中の交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は、全体の 41%（前掲「自転車の交通事故状況」（７頁）参照)、交通事故死者数に占める自転車乗用中の死者数の割合は、全体の 26%になるなど、高い割合を占めています。また、自転車の絡む車両相互の事故では、出合い頭による事故の割合が 53%となっており、主な原因としては、自転車運転者による安全確認不足や信号無視等の交通違反が挙げられます。

その他、歩道上を自転車で高速で走るなどの危険運転や、接触事故を誘発するような自転車の路上放置も後を絶たず、交通マナー面において解決しなければならない諸問題が依然として存在しています。

このような現状を踏まえ、広く一般に対しては、引き続き基本的な交通ルールの遵守及び交通マナーの向上のための普及啓発とともに、とりわけ自転車運転者に対しては、損害賠償責任保険等の加入や乗車時のヘルメット着用を促すための普及啓発を粘り強く推進していく必要があります。

また、令和６年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車のながらスマホに対する罰則が強化、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月からは自転車に対する交通反則通告制度が適用されました。これらを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図ります。

さらに、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うとともに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

加えて、自動車の運転者に対しても、令和８年４月から適用された自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

⑸　外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。これに合わせて、外国人運転者による交通事故件数も増加していま

す。さらに、無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生しています。

また、トラック・バス・タクシーなどの自動車運送業分野が特定技能制度の対象となるなど、外国人労働者の受入れが拡大しており、今後も、外国人運転者は一層増加すると見込まれます。

外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要があります。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要となります。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人を含めた道路利用者にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進します。

⑹　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令順守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車または自動車に該当します。運転には免許が必要であり、ヘルメットの着用も義務となっています。加えて、ナンバープレートや方向指示器などの装備が必要となることについて、関係機関、販売事業者などと連携し、周知を徹底していきます。

また、電動車椅子が「歩行者」に当たることについて周知に努めるとともに、安全に利用するための交通安全教育を推進します。

さらに、道路交通法に遠隔操作型小型車の届出制度が新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送も各地で行われています。関係機関や事業者と連携し、安全対策を推進します。

⑺　生活道路及び幹線道路における安全確保

全交通事故死者数のうち、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こどもや高齢者の交通事故死者数については増加傾向にあるものの、市民生活における安全安心を担保するためには、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ります。

そのためには、幹線道路を走行すべき自動車が抜け道等として生活道路に流入するケースについては、これを抑制する一方、真に流入が必要な自動車に対しては、生活道路を安全に走行するための速度抑制や安全確認など交通法規の遵守を徹底させる必要があり、そのためのハード、ソフト両面からの取組みを推進していきます。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプ等の物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進します。

なお、各種対策を実施していく上では、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であるため、対策着手段階から地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要です。

⑻ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 11 次計画期間中を通じて、ETC2.0（※）から得られた詳細なビッグデータの情報（発生地域、場所、形態等）を分析することで、従来の対策では困難であった事故の抑止に向けた対策に効果的・効率的に取組みが進められました。

新しい道路交通システムの構築と相まって、こうしたデータ等を活用していくかが今後の課題となります。

（※）ETC(Electronic Toll Collection System)とは、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のこと。この 2.0 では、①大量の情報の送受信が可能となり、②IC（インターチェンジ）の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる等、これまでの ETC よりも格段に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す道路交通の安全性、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高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）推進に大きく寄与するシステム

⑼ 地域が一体となった交通安全対策の推進

今後、ますます高齢化が進展していく中で、地域に根差した課題も複雑多様化が進んでいます。こうした中で、交通安全の確保も課題の一つであり、その解決に向けては、それぞれの地域実情やニーズを十分に踏まえつつ、関係機関・団体等と地域住民とが協働により取り組んでいくことが、一層重要となります。

第２章　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ます。

少子高齢化が一層進展する中で、高齢者や障がい者、こども等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で重点的な事故対策の推進を図るなど、次のような施策を具体的に推進します。

⑴　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す。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備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、歩行者等の安全な道路交通環境を形成することとします。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

道路管理者と警察が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を、事故の態様、交通量、地域住民の要望等を踏まえ、関係者間の連携を十分に図りながら、その実施に取り組みます。

警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進し、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前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、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、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します。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 92 号。以下「バリアフリー法」という。）の重点整備地区内の主要な経路を構成する道路を中心に音響式信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進します。

道路管理者においては、外周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はじめ、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さくしたり、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、歩行空間のバリアフリー化等の経路対策を推進します。

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、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）等の整備を推進します。

イ　通学路等における安全の確保

通学路における安全を確保するため、関係機関・団体等により策定した「大阪市通学路安全プログラム」に基づき、合同点検を実施し、路肩のカラー舗装、防護柵や車止めの設置等のハード対策や安全教育の実施等のソフト対策を実施します。

また、未就学児が日常的に集団で移動する経路においても、緊急交通安全点検等の結果を踏まえ、安全安心な歩行空間の確保を図ります。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

⑺　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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道、歩道の段差・勾配の改善、昇降装置付立体横断施設、自転車駐車場等を整備し、歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに改築事業等と併せた無電柱化を推進します。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と高齢運転者の増加に対応するた

め、信号灯器のＬＥＤ化等を推進します。

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します。

特に、市内 25 地区のバリアフリー重点整備地区においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、歩行空間のバリアフリー化を図ります。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等により、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します。

⑷　高齢者、障がい者等の歩行空間の確保を図るため、円滑な移動を阻害する要因となっている、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等における放置自転車の撤去等を推進します。

⑵　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、幹線道路とその他の道路が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ります。

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（中央線等により道路の中央が定められていない道路）を指定した「事故危険箇所」について、道路管理者と警察が連携して集中的な事故抑止対策を推進します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、歩道等の整備、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の対策を推進します。

イ　適切に機能分担された道路網の整備

交通の安全と円滑化を確保するため、道路の体系的整備に取り組むとともに、他の交通機関との連携強化を図ります。

⑺　自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、歩行者空間等を確保するとともに、交通流の純化を促進するため、幹線道路を整備します。

⑴　一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い地域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ます。

⑼　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、幹線道路網の整備を推進します。

ウ　既存道路の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します。

⑺　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道路空間の再配分、既存道路の拡幅、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路整備を推進します。

⑴　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はじめとする短期的なハード整備や立体交差化等を図ります。

⑼　交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を推進します。

⑵　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、植樹帯の設置、路上駐停車対策等に取り組みます。

⑻　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、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車通行空間等の整備を推進します。

⑽　交通混雑が著しい鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、安全な歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、立体横断施設、交通広場等の総合的な整備を推進します。

エ　交通安全施設等の高度化

道路管理者と警察が連携し、道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等における信号機の設置に向けて協議等を実施します。

⑶　交通安全施設等整備事業の推進

令和７年度から 12 年度までを計画期間とする第６次社会資本整備重点計画（令和８年１月 16 日閣議決定）に即して、道路管理者と警察が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点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ります。

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制をはじめとした通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行空間の確保を図ります。

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

イ　幹線道路対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所として選定の上、集中的に交通安全施設等を整備し、対策実施箇所の死傷事故件数の抑止を図ります。

ウ　交通円滑化対策の推進

安全な道路交通環境の実現にあたっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要です。このため、道路管理者として分かりやすい道路標識等の整備、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図ります。

交通安全に資するため、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、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進します。

エ　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あたっては、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下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「おしえ太郎」（スマートフォン等のカメラ機能と GPS 機能を利用して、道路利用者等から道路の不具合等を本市へ伝達できるシステム）及び「標識ＢＯＸ」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

⑷　高齢者等の移動手段の確保・充実

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・充実を図る取組みを推進します。

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します。

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・充実を図ります。

⑸　歩行者空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の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します。

⑹ 無電柱化の推進

平成 31 年３月に策定した「大阪市無電柱化推進計画」に基づき、都市防災機能の向上、都市魅力の向上、歩行者空間の安全・快適性の向上を目的にさらなる無電柱化を推進します。また、多様な整備手法の活用とコスト縮減の促進及び公民連携による整備の推進、道路法第 37 条による占用制限等により、無電柱化をより効率的・効果的に推進していきます。

⑺ 自転車通行空間整備

ア 安全で快適な自転車通行環境の整備

自転車と歩行者の交通事故件数は近年横ばい傾向であるものの、引き続き、自転車と歩行者の通行空間を分離した安全かつ円滑に通行できる自転車通行環境の整備を行っていく必要があります。このため、「大阪市自転車通行環境整備計画」に基づき、自転車は車両であるとの原則の下、市内全域の主要な幹線道路において、歩道上の歩行者の安全確保を最優先に、歩行者と自転車の通行空間の分離に加えて、車道を通行する自転車の安全性向上を図るため、自転車と自動車の通行空間の分離を進めていきます。

イ 自転車等駐車対策の推進

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します。

㈠ 自転車駐車場の整備

鉄道駅周辺及び自転車の駐車需要の多い地域を中心に、利用のされ方に応じた自転車駐車場等の整備を推進するため、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業、鉄道事業者への協力要請等により自転車駐車場の整備を進めます。また、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設及び共同住宅については、「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例」（平成 22 年大阪市条例第４号）に基づき、施設の新築・増築等の際に自転車駐車場の設置を義務付け、放置自転車の削減を進めます。

㈡ 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、昭和 58 年８月に「大阪市放置自転車対策推進要綱」を、昭和 63 年４月に「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」（昭和 63 年大阪市条例第 31 号）を制定し、これに基づき放置禁止区域を指定し、区域内の放置自転車の即時撤去を行っています。令和３年３月末までに、市内 146 駅周辺を放置禁止区域に指定し、一定の効果を上げていますが、今後も引き続き、道路に放置されている自転車等の撤去の推進を図ります。

特にバリアフリー法に基づき、高齢者・障がい者等の円滑な通行を確保するため、重点整備地区内の鉄道駅出口付近及びエレベーター付近においては、地域と連携した重点的放置自転車対策を行い、効果的な広報啓発活動等の自転車対策を推進します。

さらに、近距離利用の抑制を図るため、啓発活動の強化を図るとともに、昭和 63 年 11 月から自転車駐車場の有料化に取り組んでいます。令和３年３月末までに 132 駅（鉄道事業者等の運営を除く。）で自転車駐車場を有料化し、近距離利用等の抑制や駐車場内の自転車利用秩序が回復されるなどの効果が上がっていることから、今後も自転車利用の適正化に向けた取組を展開していきます。

㈢ 自転車利用者に対する啓発

放置自転車問題を地域の問題として、幅広く市民に「自転車の放置はしない・させない」意識の高揚を図るため、自転車駐車場の利用方法や路上放置の防止など意識向上に向けた啓発活動を引き続き展開します。

また、自転車利用者に対し、社会的責任の自覚を求めるため、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します。

⑻ 交通需要マネジメントの推進

活発な都市活動を支える基盤として、大量交通機関・個別輸送機関・技術革新に伴う新たな交通手段などを総合的に組み合わせ、きめ細かな都市交通網の形成を図ることが必要です。

このため、総合交通体系の中枢を担う公共交通の充実・利用促進に努める一方、自動車交通については、機能的な道路ネットワークの整備とともに自動車利用の適正化を図るなど、総合的な交通対策を推進します。

また、毎月 20 日の「ノーマイカーデー」の運動を展開することによりマイカー通勤や業務用車両の持ち帰りの削減、マイカー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ります。

ア　公共交通機関利用の促進

鉄道事業者が実施する安全対策・バリアフリー化への助成や、バスネットワークの維持とサービス向上を図り、公共交通機関の利用を促進します。そのほか、割引サービスやモビリティ・マネジメントなどの施策を推進するなど、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現に努めます。

イ　ノーマイカーデーの推進

毎月 20 日の「ノーマイカーデー」を中心としたキャンペーン活動をはじめとして広報啓発活動を推進します。

⑼　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

豪雨・豪雪、地震、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、近年の集中豪雨災害や東北地方太平洋沖地震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交通路を確保するため橋梁の耐震補強や無電柱化を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小限にとどめるため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急交通路を確保するため、津波浸水域を回避する地域高規格幹線道路等の整備を推進します。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

豪雨・豪雪、地震等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、情報提供装置等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ための道路災害の監視システムの導入等の整備を推進します。

ウ　災害発生時における安全な道路交通の確保

阪神・淡路大震災の経験を踏まえ、震災が発生した場合、警察や道路管理者等と相互に協力して、道路・交通に関する情報を迅速かつ的確に把握し、交通の混乱を最小限にとどめ、被災者の安全な避難と緊急車両の円滑な通行を確保するため、関係機関等と連携して、災害応急活動が効果的に行えるよう連絡調整を図ります。

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、道路の被災状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路等の確保、道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

⑽　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

⑺　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あたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

⑴　不法占用物件への対応

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、粘り強い指導等によりその是正を図ります。

また、「ゆめまちロードＯＳＡＫＡ」、「路上違反簡易広告物撤去活動員制度（愛称：かたづけ・たい）」といった市民協働事業や、「道路ふれあい月間」の取組等を通じて、道路の正しい利用を啓発・推進していきます。

(ｳ) 道路の掘り返し

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します。

イ　こどもの遊び場等の確保

(ｱ) 街区公園等の整備

令和７年度末現在における本市の都市公園の整備状況は、994 箇所、約 889ｈａであり、そのうち住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）は、963 箇所、約 432ｈａとなっています。主として街区内に居住する者の利用に供することを目的に設置する街区公園は、とくに地域住民と密接なかかわりがあることから、今後、さらに安全で安心して遊べるこどもの遊び場の確保、住みよい環境づくり等に資するよう整備の推進を図ります。

(ｲ) 児童遊園の整備

令和７年度末現在、児童遊園は 166 箇所です。健全な育成と各種の事故防止に資するため、管理運営を担う地域の住民で自主的に組織された団体等が取り組む事業に対して、引き続き必要な経費の一部を補助する等の支援を行い、安全で安心して遊べるこどもの遊び場の確保を図ります。

(ｳ) 児童いきいき放課後事業

市内に居住する学齢児童を対象に、小学校施設を活用しながら、放課後や長期休業日などに専任支援員の下、遊びを中心とした活動を行っており、全市立小学校において実施しています。

引き続き本事業を実施することにより、遊びを通して児童の健全な成長・発達を促すとともに、放課後等における安全な遊びの空間や時間、友達等との交流の機会の確保を図ります。

(ｴ) 学校体育施設開放の促進

学校体育施設開放事業の実施や総合型地域スポーツクラブの育成によって、安全なこどものスポーツ活動の場の確保を図ります。

ウ　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います。

エ　地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることに鑑み、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、その特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

⑾ 踏切道における交通の安全についての対策

ア　踏切事故の現状

大阪市域における踏切事故（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、長期的に減少傾向にあり、令和７年の大阪市域での発生件数は１件でした。

しかし、改良が必要な踏切道が依然として残っていることから、踏切道の改良等の安全対策は、今後も積極的に推進していきます。

イ　踏切道の立体交差化、構造の改良の促進

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、原則、立体交差化を図ります。

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、カラー舗装、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐車場整備等の一体対策を促進するほか、

円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに道路管理者と鉄道事業者が連携して検討し、早期に必要な取組を推進します。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進します。

さらに、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及び令和６年１月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置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します。

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「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

２　交通安全思想の普及啓発

人命尊重という理念の下に、市民一人ひとりが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、相手の立場を理解・尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる能力を育む活動を交通安全教育といいます。

幼児期から高齢期まで、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学習を通じて、交通安全を自らの課題として認識するように促すことが重要となり、交通安全教育・普及活動については、本市と警察が連携しつつ、各ライフステージにおいて関係する学校園や民間団体と協働して、以下の取組みを推進していくこととします。

⑴　ライフステージに合わせた取組み

ア　幼稚園・保育所

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的とします。

具体的には、日常の教育・保育活動のあらゆる場面で、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、幼児が心身の発達段階に応じて、交通安全のルールやマナーを身につけることができるよう、教職員の指導力の向上や教材等の整備等を推進します。

また、保護者が日頃から安全に道路を通行するなど、幼児の手本となり、適切な指導ができるよう、保護者を対象とする交通安全講習会等の実施に努めます。

加えて、地域において交通安全に関心を持ってもらうための啓発活動や、保護者ぐるみの交通安全教育が組織的かつ継続的に実施されるよう、ボランティアの諸活動を引き続き支援していきます。

イ　小学校

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的とします。

具体的には、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、運動場で模擬コースを設けて交差点での事故防止の安全な歩行の仕方、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の交通安全教育を行います。

このような教育課程と相まって、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、交通安全教室の開催や、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

また、保護者が歩行中、自転車乗用中等日常生活の中での規範となって、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、保護者を対象とする交通安全講習会等を開催するとともに、学校園・ＰＴＡ・地域団体と連携した見守り活動等を推進します。

加えて、ボランティアの諸活動を引き続き支援していきます。

ウ　中学校

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的とします。

具体的には、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します。

このような教育課程と相まって、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、指導者の派遣や交通安全教室の開催、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

エ　高等学校

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的とします。

具体的には、保健体育、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に学校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、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います。

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関係機関等と連携しながら、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ります。

このような教育課程と相まって、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、指導者の派遣や教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

オ　特別支援学校

特別支援学校においては、こどもの障がいの状態、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、必要な場合には援助を求めることができるよう、保健体育科、道徳、自立活動、学級活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、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、適切に指導します。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を行います。関係機関・団体は、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の推進を図ります。

カ　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、こどもに対して交通ルール・マナーを手本として示すべき立場にあるという観点から、交通安全意識の高揚を図るため、「交通事故をなくす運動」区推進本部（構成団体：区役所、警察、地域団体等）等を中心とした地域での実践・体験・参加型交通安全教室や教育委員会が行う各種の社会教育、事業所等における活動を通じた交通安全教育など、あらゆる機会を通じて交通安全意識の普及を図ります。

また、自動車等の安全運転の確保の観点から、「交通事故をなくす運動」区推進本部等が、交通安全協会等と連携して免許取得者を対象とした「安全運転講習会」への参加を促し、運転者に対する交通安全教育の充実に努めるとともに、交通事故時等への備えや、自身の運転特性を把握し、安全運転意識の向上にもつながる映像記録型ドライブレ

コーダー等の普及啓発に努めます。

さらに、自転車の安全利用について、地域における交通安全のための諸活動の促進を図るとともに、関係機関・団体等による活動を促進します。

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、関係機関等が連携し、交通安全教育の充実に努めます。

一方、運転免許を持たない若者の増加に鑑み、ＳＮＳ等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

キ　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的とします。

具体的には、毎月 15 日を「高齢者交通事故ゼロの日」とするなど、高齢者自身の交通安全意識を高めるための啓発活動を引き続き展開します。例えば、老人福祉センターなどの施設利用者に対して、広く交通安全教室を開催したり、高齢運転者に対しては、地元の自動車教習所と連携して安全運転の講習会を開催し、自己の運転特性を理解した安全運転を行う気付きを与えるなど、あらゆる機会や場を活用して、交通安全意識の高揚に努めます。

一方、地域全体で高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域や関係団体等と連携し、日常的に地域活動で接する機会や、家庭を訪問する機会を活用し、高齢者に発生しがちな事故実態に即した助言を行うなど、自らの安全確保を促すとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

また、交通安全教育の担い手となるボランティア（交通安全リーダー）の育成を行い、老人クラブ、レクリエーションクラブ等の活動の中で、自発的に普及啓発活動が行われるよう促すとともに、老人クラブ等が自主的に交通安全活動を展開するにあたり、地域・家庭における主導的役割を果たすよう指導・援助を行います。

ク　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します。

また、視覚障がい者用タイル設置の促進、点字の交通安全教育資料の充実を推進します。

ケ　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について、関係機関等と連携し、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します。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解していただくよう周知徹底していきます。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、地域の取組を支援する活動を推進します。

取　組　事　例

幼稚園・保育所

・紙芝居やパネルなどの視覚教材、模擬信号機・横断歩道を活用した交通安全教室の実施
・小学校に就学する前の幼児の家庭を対象に、ルールブック等を配付
・保護者向けの交通安全教室の実施
・散歩時等を活用した安全な歩き方指導の実施

小学校

・自転車の走行体験ができる自転車運転シミュレーションを使用した親子での自転車安全運転講習会の実施
・交通安全をテーマとした絵画作品展等の実施
・自転車安全運転マナーとルールを説明する小学校低学年向け動画の作成
・朝礼等の時間を利用した交通ルールやマナー説明の実施
・新１年生全員への自転車ルールブック（こども用）の配付
・保護者向けの交通安全教室の実施

中学校

・自転車移動の機会を利用し、視覚教材を活用した実践的な交通安全教室の実施
・新３年生全員への自転車ルールブックの配付

高等学校

・自動車教習所のコースを使用した交通安全教育の実施
・自転車通学生を対象とした自転車運転マナー・ルールの啓発の実施

特別支援学校

・視覚教材や模擬信号機・横断歩道を活用した歩行訓練の実施

成人

・３歳児検診時や地域行事を利用した親世代への交通安全教室の実施

高齢者

・高齢者施設等の行事を利用した交通安全教室の実施
・模擬信号機や車を活用した交通安全教室の実施

外国人

・日本の交通ルール等の周知・理解

全体的な取組

・交通事故の再現映像等を活用した体感・体験型の交通安全講習会を開催。
映像や資料、教材については、高齢者、こども、外国人等対象者それぞれに対し理解しやすい内容とする。

⑵　交通安全運動の推進

市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づけるため、大阪府交通対策協議会（構成団体：大阪市、大阪府、大阪府警察本部、近畿運輸局、近畿地方整備局、大阪府交通安全協会など）の主唱の下、「『交通マナーを高めよう！』府民運動大綱」に基づき、本市では各区の「交通事故をなくす運動」区推進本部を設置し、春・秋の全国交通安全運動、夏・年末の交通事故防止運動などを展開し、区民の交通安全意識の高揚を図っていきます。

⑶　移動手段別の取組み

ア　歩行者に対する取組み

⑺　横断歩道における安全確保

歩行者が遭遇する交通事故件数の約３割は、横断歩道で起きています。このことを踏まえ、歩行者は横断歩道を渡ることを基本にしつつ、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徹底や、横断する際には運転者にその意思を明確に伝え、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確保のための行動を促します。

⑴　反射材用品の普及促進

自転車の重大事故は、夕暮れ時から夜間にかけて発生しやすい傾向にあることを踏まえ、夜間に歩行する際には、反射材を身に着けたり、反射材が組み込まれた衣服や靴、かばん等を着用することを推奨します。

⑼　“歩きスマホ”等の防止

スマートフォンの画面を注視しながら歩行する等いわゆる“歩きスマホ”については、周囲に払うべき注意が散漫となり、行為者本人にとってだけでなく、他者を巻き込む危険性が指摘されています。ヘッドフォンにより音楽等を聴きながらの歩行も同様に危険な行為です。これら“ながら”行為の危険性について自覚を促すよう、イベント等を通して啓発を推進していきます。

イ　自転車運転者に対する取組み

⑺　自転車安全利用五則の徹底

交通手段として自転車を利用する際には、自動車と関連する事故で負傷したり、歩行者への衝突や接触により負傷させることもあります。

このことから、自転車は車両として原則、道路を通行するとともに、左側通行を行い、例外的に歩道上を通行する場合には、歩行者を優先するなど、交通ルールを遵守することが重要となります。

自転車安全利用の啓発にあたっては、「自転車安全利用五則」（令和４年 11 月１日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）を引き続き周知し、徹底していきます。

また、大阪市内における自転車事故の死傷者のうち死者数の割合は 26％（11 人）であり（前掲「自転車の交通事故の状況」（７頁）参照）、主な死因としては、頭の損傷によるものです。

このことから、幼児・児童の保護者や高齢者に対しては、自転車事故時の頭部保護の重要性からヘルメット着用による被害軽減効果について、理解の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します。

また、加害者になった場合への備えとして、「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）で加入が義務付けられている損害賠償責任保険等への加入促進を推進していきます。

自転車安全利用五則

1　車道が原則、車道は左側を通行
　　歩道は例外、歩行者を優先
2　交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3　夜間はライトを点灯
4　飲酒運転は禁止
5　ヘルメットを着用

(ｲ) 灯火の徹底及び反射材用品の普及促進

自転車の重大事故は、夕暮れ時から夜間にかけて多発している傾向にあります。自転車灯火の点灯は、前方視界の確保のみならず、周囲に本人の接近を認識させる効果があります。また、明るい服装や反射材のついたものを身に着けたり、自転車に取り付けることで、灯火を点けて接近する自動車等に本人の存在を認識させる効果があり、そのことによって、交通事故防止につなげられるということを周知するとともに、実施を促進します。

(ｳ) “ながらスマホ”等の根絶

スマートフォンの画面等を注視しながら運転をするいわゆる“ながらスマホ”については、周囲に払うべき注意が散漫となり、行為者本人にとってだけでなく、他者に大きな被害を与える危険性があります。傘を差しながらの運転やヘッドフォンにより音楽等を聴きながらの運転も同様に、事故につながる危険な行為であり、これら“ながら”行為の危険性について自覚を促し、根絶に向けてイベント等を通して啓発を推進していきます。

ウ 自動車（二輪車を含む。）運転者等に対する取組み

交通事故の加害者となりうる自動車等の運転者には、運転者としての能力や資質の向上を図ることが必要であることから、これから運転免許を取得しようとする人を対象者に含め、運転者教育等の充実に努めます。

これに併せて、高齢者や障がい者、こ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ります。

なお、自動車等の同乗者は責任を負わないのが原則である一方、運転者の補助的役割を担うことから、運転者の飲酒運転を黙認するなど、運転補助の役割を果たさなかった場合には事故の責任から逃れられないといった認識を促すことも重要です。

(ｱ) シートベルト、ヘルメット着用の徹底

交通事故が発生した場合、シートベルトが非着用の場合では、致死率が約 10 倍になると言われています。しかしながら、大阪府内一般道のシートベルト着用率は、運転席 96.9%、助手席 93.1%、後部座席 43.8%（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〔令和７年〕による）であることから、正しい着用方法によるシートベルトの効果の周知と併せて、後部座席を含めたすべての座席での着用の徹底に向けた啓発を展開します。

また、自動二輪車及びミニバイクの安全利用の観点から、その安全対策として、各種啓発活動を通じて乗車用ヘルメットの着用をはじめ、二輪車の安全利用について、啓発を推進します。

(ｲ) 妨害運転の撲滅

非常に危険で、重大な交通事故を誘発しうる、あおり運転等の妨害運転の撲滅に向けては、家庭や地域において、その危険性・責任の重大性を運転者に認識させるための啓発を推進します。

(ｳ) 飲酒運転の撲滅

飲酒運転の撲滅に向けては、飲酒運転による交通事故の危険性や引き起こされた交通事故後の被害者と加害者の実態などを周知することによって、その危険性・責任の重大性への理解を図ります。

また、ハンドルキーパー運動（※）など、酒類製造･販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等の職域と連携した普及啓発なども進め、「飲酒運転は、しない！させない！許さない！」という市民の規範意識の確立を図ります。

（※）自動車で仲間と飲食店などへ行く場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が仲間を自宅まで送り届ける運動

(ｴ)“ながらスマホ” の根絶

運転中にスマートフォン等を操作したり、画面等を注視しながら運転をするいわゆる“ながらスマホ”については、周囲に払うべき注意が散漫となり、交通事故を誘発するなど、他者に大きな被害を負わせる危険性があります。その危険性・責任の重大性の周知を通じて自覚を促し、“ながら”行為の根絶に向けて、啓発を推進していきます。

㈎　チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシート不使用の場合、交通事故での致死率は適正使用に比べて 10 倍以上であることから、正しい着用方法によるチャイルドシートの効果について、理解を深めるための啓発・指導を推進し、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、取組みを強化します。

また、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携し、内閣府が作成した推進シンボルマークを活用するなど効果的な広報啓発・指導を推進します。

その際、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こどもには、チャイルドシートを使用させるよう啓発します。

㈏　夜間運転時の危険性の啓発

薄暮の時間帯から夜間にかけて速度超過違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による重大事故が多発する傾向があります。このような事故実態やその危険性等を広く周知することで、これら違反の防止を図ります。また、薄暮の時間帯は、周囲の視界が徐々に悪くなり、他の自動車や自転車、歩行者などと、互いに発見が遅れたり、距離や速度が分かりにくくなることから、自動車運転者は前照灯の早めの点灯や、より遠くの前方の視界を確保するため対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を促します。

㈐　高齢者マークの表示促進

高齢者の関わる交通事故の防止に向けて、歩行中や自転車乗用中に遭った交通事故の実態を広く市民に周知することによって、高齢者の行動特性について関心を持ってもらい、市民意識を高めます。

一方、高齢運転者に対しては、乗用する自動車に、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を促すとともに、広く市民に対しても、高齢者マークを付けた自動車への保護など配慮を行う意識を高めるように努めます。

㈑　職域との連携

事業活動に伴う交通事故防止を一層促進するため、また、交通労働災害防止の観点からも、自動車・バイク・自転車の運転業務に労働者を従事させるすべての事業者が安全への取組みを行う必要があります。

事業者に対しては、従業員の安全運転管理の取組みとして、映像記録型ドライブレコーダー等の車載機器の事業用車両への設置や、交通安全教育の普及に向けた働きかけに努めます。また、飲酒運転撲滅の観点から、事業所におけるアルコール検知器を活用した運行前検査の徹底について啓発を推進していきます。

エ　新しいモビリティの安全対策への取組み

㈎　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化します。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進していきます。

㈏　ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底していきます。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図っていきます。

⑷ 広報活動等の取組み

あらゆる場や機会を活用した交通安全教育に併せて、広報媒体やメディアを活用した情報発信とともに、イベント活動などの展開を図っていきます。

ア 広報活動

インターネット（ホームページ、携帯端末）、広報紙、ポスター・チラシなどの自主媒体を活用して、タイムリーな発信に努めます。

情報発信にあたっては、訴求力を高めるため、時機にかなったテーマや、交通事故の実例なども紹介しながら、我が事として受け止めてもらえるような発信にも努めます。

また、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭に浸透させるためのきめ細かな情報提供にも努め、地域団体とも連携を図りながら時機にかなった気運の醸成や、普及啓発を図っていきます。

また、重点的･集中的なプロモーションを行うため、民間事業者への働きかけにより、街頭のデジタルサイネージやスタジアムのビジョンの積極活用による広報・プロモーションにも取り組みます。

加えて、報道機関への情報提供を積極的に行うことで、新聞やテレビ・ラジオ等のパブリシティにもつなげていきます。

イ イベント活動

各季に実施する交通安全運動といった行政区域単位の広範なキャンペーンから、校区等単位の地域住民と連携したエリア限定的な取組みまで、ターゲットに応じたさまざまな規模で実施します。

実施にあたっては、地域住民をはじめ、学校園、民間事業者等、様々な団体と協働して実施することで、実効性を期することとします。また、地域や学校園、職域等によって主体的に行われる、交通安全の取組みに対しては、情報提供や講師を派遣するなど、積極的な支援を行っていきます。

取　組　事　例

〈全体的な取組み内容〉

・各季に実施する交通安全運動期間において、交通ルールの遵守と交通マナーを習慣づけるため、警察と連携して、交通安全キャンペーンや交通安全啓発を実施

（４月）春の全国交通安全運動

（７月）夏の交通事故防止運動

（９月）秋の全国交通安全運動

（11月）自転車マナーアップ強化月間

（12月）年末の交通事故防止運動

〈各季の交通安全運動を中心とした取組例〉

・交差点や横断歩道において、歩行者・自転車利用者に対して交通安全啓発を実施

・警察と合同で国道等において、ドライバーに対して、飲酒運転撲滅やシートベルト着用啓発を実施

・街頭において、自転車利用者への無灯火防止の指導を実施

・区民まつり等を利用した交通安全啓発の実施

・ＰＴＡ等と連携した親子交通安全教室の実施

３　自動車駐車対策の推進

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、交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

自動車の駐車問題の解決にあたっては、「大阪市駐車基本計画」に基づき、①駐車需要の抑制、②駐車スペースの有効利用と拡大、③取締り強化の要請、④マナーの向上の 4 項目を基本方針として、駐車場情報の提供などによる駐車場の有効利用や、建築物における駐車施設の附置義務化などによる民間駐車場の整備促進、さらに、めいわく駐車をなくすために「大阪市迷惑駐車の防止に関する条例」（平成６年大阪市条例第 20 号）に基づくドライバー・市民への助言・啓発活動の推進など、総合的・長期的な駐車対策を推進します。

４　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ります。

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について、関係機関等に働きかけ、本市施策との連絡調整を図ります。

また、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関等が連携し、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します。

⑴ 交通指導の強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止及び幹線道路における重大事故防止を図るため、児童、高齢者、障がい者等の歩行者及び自転車利用者に対する指導の徹底、交通事故実態の分析結果等を踏まえた事故多発路線等における街頭指導活動を強化します。

そのほか、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、市民からの取締要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導の強化及び事業活動に関してなされた過労運転、過積載等の違反に対する事業者の背後責任の追及について、関係機関等に働きかけ、本市施策との連絡調整を図ります。

また、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警告の啓発を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置について、関係機関・団体等に働きかけ、本市施策との連絡調整を図ります。

⑵ 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、「暴走族問題大阪府民会議」を中心に啓発活動を行うとともに、報道機関等に対する資料提供を行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めます。

また、暴走族問題と青少年の非行等との問題行動等の関連性を踏まえ、青少年健全育成の観点から、関係機関・団体等とも連携を図りつつ、青少年が暴走族に加入しないよう家庭、学校、職場、地域等における適切な指導等を促進します。

イ 暴走行為阻止のための環境づくり

暴走族等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等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・団体等と連携して、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

5 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整備を図ります。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、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します。

⑴ 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

市内 25 消防署と 3 消防出張所に 28 隊の特別救助隊等（特別救助隊 13・救助隊 15）を配置しているほか、本部直轄の特別高度救助隊を警防部警防課に配置し、効果的な救助活動の実施に努めていますが、近年の救助活動の重要性に鑑み、救助隊員に対する専門的な教育・訓練を行うとともに、救助体制の更なる強化を図り、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ります。

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、多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、関係機関等相互の連絡体制の整備、救護訓練の実施及び専門的な訓練を受けた災害派遣医療チーム（ＤＭＡＴ）の活用等、救助・集団救急事故体制を推進します。

ウ 自動体外式除細動器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、関係機関等は「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）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きます。

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ます。

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」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ります。

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します。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ります。

オ　救助・救急用資器材の整備の推進

多数の傷病者の発生する救急事故や、増加する交通事故等に対処するため、現在 76 隊の救急隊全てで高規格救急車を運用し、救急業務の適正運用に努めていますが、今後も高度救命処置用資器材、消防救助用資器材等、救助・救急資器材の整備を推進し、効率的な救助・救急活動の実施を図ります。

カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進

消防ヘリコプターによる救急業務の積極的推進を図ります。

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・救急事案に対応できるよう、救助隊員（特別救助隊員を含む）及び救急隊員の養成及び知識・技能の向上を図るため、消防大学校及び専門的な資格を取得するための各種機関への派遣、高度専門教育訓練センターにおける教育訓練並びに職場教育を推進します。

ク　高速自動車国道等における救急業務体制の整備

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・協力の下、救急体制の整備を促進します。

⑵　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確保するため、休日夜間急病診療所を整備します。特に、重篤な救急患者を受け入れるため、総合医療センター及び大阪公立大学医学部附属病院に対し、救命救急センターとして、三次救急医療の提供・充実に取り組むよう求めています。

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機関等に対して、救急医療の確保に必要な支援を行い、市域における二次救急医療体制の充実を図ります。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

総合医療センター及び大阪公立大学医学部附属病院における救急医療の機能を維持・向上させるために、教育研修機能の充実などに務め、優れた医師、看護師等の育成に取り組むよう求めています。

また、市民に対し外傷に対処する際の応急措置やＡＥＤ（自動体外式除細動器）を用いた心肺蘇生法等に関する知識・技術の普及、また、救急救命士の病院研修の実施により、地域におけるプレホスピタルケア（傷病発生から病院搬送までの間の医療確保によって救命率を高めようとする手技及び手法）の推進を図ります。

⑶　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、大阪府と協力して救急医療機関、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ります。

また、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、救急隊が使用するスマートフォンにより医師と直接交信するシステム（ホットライン）を活用するなど、救急医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら、より効果的な体制を整備充実します。

6　交通事故相談活動の推進及び交通事故被害者支援の充実

現在、本市における交通事故に関する相談は、各区役所等で実施の大阪市法律相談にて損害賠償等法的な問題について受け付けるほか、市役所で実施する大阪民事調停協会との共催による民事調停手続相談においても受け付けており、今後も各種広報を通じて相談活動の周知を図ります。

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、損害賠償保険等への加入を促進します。

7　調査研究の充実

⑴　交通実態調査等の推進

交通安全対策、駐車対策等の効果的な推進に資するため、交通実態の多角的な調査を実施するとともに、その有効活用を図ります。

また、道路機能として自動車等の通行機能のみならず、歩行者・自転車利用者が道路を利用するにあたって十分な安全性・快適性を有することが求められていることから、安全で快適な道路空間のあり方については、十分な議論を基にした調査研究を行い、全ての人が利用できるユニバーサルデザインの考え方を取り入れた道路空間の実現に努めます。

⑵　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、大阪市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ります。