

第11次奈良市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

奈良市

はじめに

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、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、奈良市では昭和46年以降、5年ごとに1～10次にわたり「奈良市交通安全計画」を作成し、行政機関や関係機関・団体等が一体となって、各分野にわたる交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めてきたところです。

その結果、奈良市の交通事故による死者数はピーク時であった昭和45年の31人から平成12年には13人にまで減少し、令和2年には4人と8割強も減少しました。

これは、長年にわたり行政機関、関係機関・団体はもとより、市民をあげた各分野にわたる努力の成果が着実に表れたものと考えられます。

しかしながら、未だに道路交通事故が絶えないのも事実で、新たに交通事故の被害者及びその家族又は遺族となる方がいる現実から、目を背けてはなりません。近年、本格的な高齢化社会を迎え、高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です

さらに、鉄道の分野においても、大量・高速輸送が進む中で、ひとたび事故が発生した場合には重大な事故となる危険性が常に存在しています。

このような状況から、交通事故の防止は、行政機関、関係機関・団体を始め、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重が何よりも優先するとの認識の下、市民が安全・安心、心豊かに暮らせる交通事故のない社会を目指し、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

このような観点から、第11次奈良市交通安全計画は、令和3年度から令和7年度までの5年間に、奈良市の区域において構ずるべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものであり、この交通安全計画に基づき奈良市の実態に即して効果的な諸施策を具体的に定め、これを強力に実施するものです。

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奈良市を目指して	6
第2節 道路交通の安全についての目標	7
道路交通事故の現状と今後の見通し	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 道路交通を取り巻く状況の展望	9
(3) 道路交通事故の見通し	9
II 交通安全計画における目標	9
第3節 道路交通の安全についての対策	10
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	10
<重視すべき視点>	
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	10
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	11
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	12
(4) 地域が一体となった交通安全対策の推進	13
II 講じようとする施策	14
(1) 道路交通環境の整備	14
ア 道路の新設・改良による交通安全対策の推進	14
イ 交通安全施設等整備事業の推進	15
ウ 交通需要マネジメント(TDM)の推進	15
エ 違法駐車・迷惑駐車追放の推進	16
オ 自転車等駐車対策の推進	17
カ その他の道路交通環境の整備	17
キ 生活道路における交通安全対策の推進	18
ク 通学路等における交通安全の確保	18
ケ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	19
コ 高齢者等の移動手段の確保・充実	19
(2) 交通安全思想の普及徹底	20
ア 生涯にわたる交通安全教育の推進	20
1 幼児に対する交通安全教育	20
2 児童に対する交通安全教育	20
3 中学生に対する交通安全教育	21

4	高校生に対する交通安全教育	21
5	成人に対する交通安全教育	21
6	高齢者に対する交通安全教育	22
7	障害者に対する交通安全教育	23
イ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
1	交通安全運動等の推進	23
2	横断歩行者の安全確保	23
3	自転車の安全利用の推進	24
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	24
5	チャイルドシートの正しい使用の徹底	25
6	反射材用品の普及促進	25
7	飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発 活動等の推進	25
8	効果的な広報の実施	25
9	その他の普及啓発活動の推進	26
ウ	市民の参加と協働の推進	26
(3)	安全運転の確保	27
ア	運転者教育等の充実	27
イ	道路交通情報の充実	28
(4)	道路交通秩序の維持	28
(5)	救助・救急体制の整備	28
(6)	被害者支援の推進	30
第2章	鉄道交通の安全	31
第1節	鉄道事故のない奈良市を目指して	32
I	鉄道事故の状況	32
II	交通安全計画における目標	32
第2節	鉄道交通の安全についての対策	32
第3章	踏切道における交通の安全	34
第1節	踏切事故のない奈良市を目指して	35
I	踏切事故の状況	35
II	交通安全計画における目標	35
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	35
【参考資料】	用語解説	37

計画の基本理念

1. 交通事故のない奈良市を目指して

奈良市は、長期の人口減少過程に入っており、全国平均を上回る高齢化率となっています。このように大き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その前提として、市民全ての願いである安全・安心を確保していくことが重要です。

そのために防犯や防災、更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であって、今なお、交通事故による被害者数が、多いことを考えると、交通安全の確保もまた、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の実現を図っていくための重要な要素です。

2. 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要があります。

3. 高齢化が進展しても安全に移動できる社会のための構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題になっています。全ての交通の分野で、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、解決していくために交通関係機関と連携します。

4. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、①交通社会を構成する人間、②自動車・鉄道等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境、という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、事業評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを市民の理解と協力の下、強力に推進します。

(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、指導の強化、取締り依頼、運

行の管理の改善、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醸成、指導の強化等を図るものとしします。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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や普及啓発活動を充実します。

さらに、市民自らの意識改革のためには、市民が、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くような仕組みづくりが必要であり、奈良市においても、それぞれの実情に応じて工夫する必要があります。

このようなことから、交通安全計画の作成にあたっては、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要であると考えます。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを起こ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、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制の充実を図るものとしします。

(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依頼、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ものとしします。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の交通安全思想の下、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、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとしします。

特に、道路交通においては、高齢者や障害者等を含む多くの人々が利用する公共施設等の周辺や、児童生徒等の通学路、地域の生活道路や市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

5. これからの5年間（計画期間）において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見られ、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がないように、安全教育を徹底する等の取組が必要であると考えます。

（2）先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。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、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要があります。

（3）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

（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・間接の影響により、様々な問題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。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、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策や啓発活動に努めます。

6. 横断的に重要な事項

（1）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に活用を促進します。

加えて、将来的には、Society5.0¹の実現を視野に、ICT²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す。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ります。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故の調査・分析の充実・強化を図ります。

(2) 救助・救急活動の充実及び被害者支援の推進

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要となります。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故の被害者及びその家族又は遺族に対する支援の推進を図るものとします。

(3) 参加と協働による交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関、団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、交通の安全に関する施策に計画段階から、市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働による交通安全活動を推進します。

(4) EBPM³ の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPM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ます。

¹ Society5.0：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

² ICT：Information and Communications Technology 通信技術を活用したコミュニケーション

³ EBPM：Evidence Based Policy Making 証拠に基づく政策立案

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない奈良市を目指して
人命尊重の理念に基づき、事故そのものの減少に積極的に取り組み、究極的には交通事故のない奈良市を目指す。



- 第2節 道路交通の安全についての目標**
- ◆ 令和7年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける。（奈良市第5次総合計画に準拠）
 - ◆ 令和7年までに重傷者数85人※以下に減少させる。死者数の減少につなげるため、命に関わり優先度が高い重傷者数の減少を目標とする。



- 第3節 道路交通の安全についての対策**
- <視点>
- 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 地域が一体となった交通安全対策の推進



- <施策>
- 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 道路交通秩序の維持
 - ⑤ 救助・救急体制の整備
 - ⑥ 被害者支援の推進

※重傷者：交通事故によって負傷し、1ヶ月（30日）以上の治療を要する者をいう

85人の根拠：第11次奈良県交通安全計画の重傷者数の目標値320人以下に対する奈良市の人口割で算出

第1節 道路交通事故のない奈良市を目指して

1 道路交通事故のない奈良市を目指して

安全で安心な社会の実現に向け、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要です。また我々は、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指し、死者数の一層の減少に取り組み、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶ちません。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められています。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要となります。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において、様々な形で参加・協働していくことが有効であると考えます。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが、有効かつ重要なこととなります。

2 歩行者の安全確保

奈良市における第10次交通安全計画期間中の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約4割であり、人優先の交通安全思想の下、歩道等の整備により歩行者の安全確保を図ることが重要です。

3 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策がありますが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくことが重要です。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたっては、市民に一番身近な市町村や警察の役割が大きいと考えられます。

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

4 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

5 交通事故の被害者及びその家族又は遺族の参加・協働

交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故の被害者及びその家族又は遺族の参加や協働は重要です。

第2節 道路交通の安全についての目標

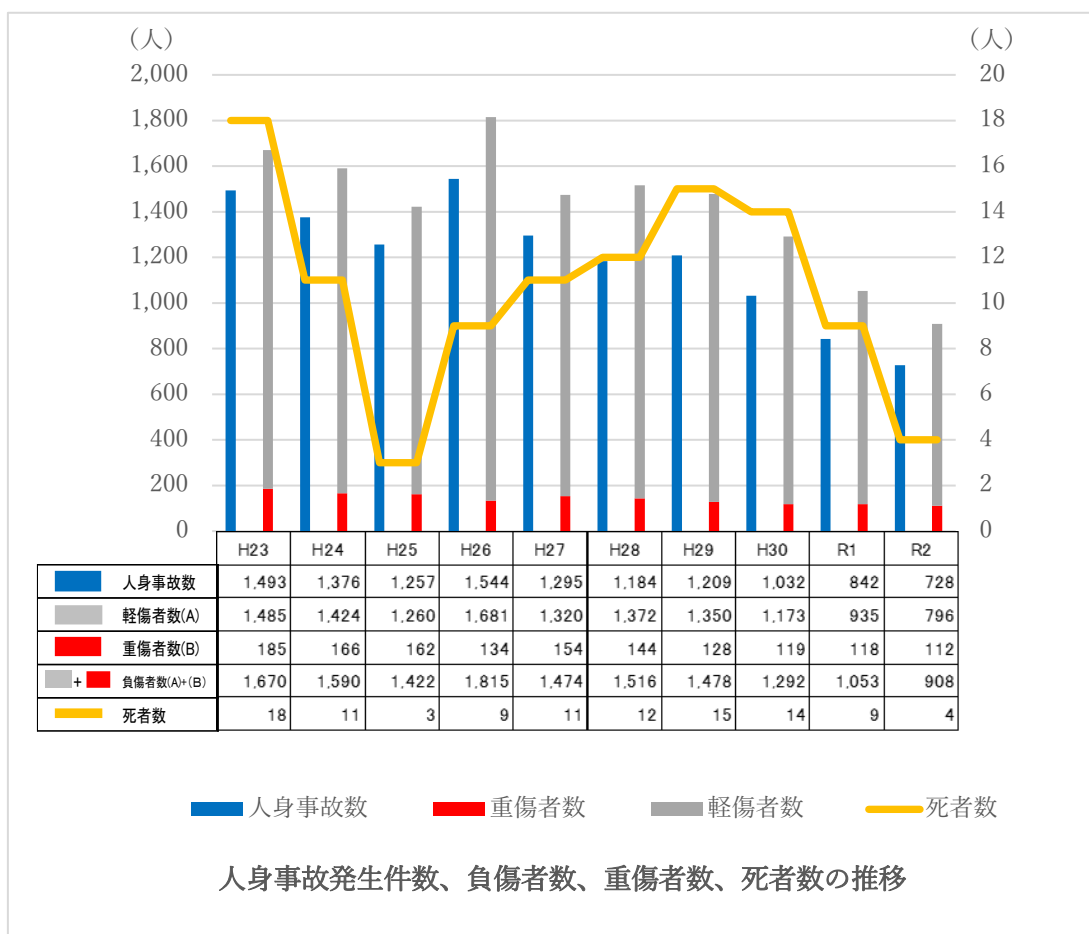
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

奈良市内の道路交通事故による死者数は、昭和45年の31人を頂点にその後は増減を繰り返しつつ少しずつ着実に減少に向かい、平成7年には12人にまで減少し、平成17年には8人で10人を切るまでになりました。しかし、平成18年には市町合併の影響もあり16人と逆に増加してしまいましたが、平成28年からの第10次奈良市交通安全計画における各分野での交通事故抑止対策を関係機関・団体との連携の下、積極的に推進した結果、期間を通じて着実に死傷者は減少し、最終年である令和2年には死者数は4人にまで減少しました。

一方、負傷者数は昭和45年の2,001人をピークに一時減少傾向を示しましたが、昭和53年の1,035人を境に増加に転じた後、平成12年の2,757人を第二のピークに減少し、最終年である令和2年には908人にまで減少しました。

また人身事故件数も昭和45年の1,363件から一時減少傾向を示したものの、自動車保有台数及び運転免許保有者数の増加に伴い、昭和53年の818件を境に増加に転じました。しかし、平成13年の2,437件をピークに再び減少し、令和2年には728件にまで減少しました。



資料：奈良県警察本部交通企画課

近年の奈良市内における交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴として、次のことが挙げられます。

- ① 65歳以上の高齢者が死者数に占める割合が高水準で推移しており、平成28年から令和2年の5年間では、全死者数の約5割を超えている。
- ② 歩行中の死者数の割合が高い。
- ③ 夜間や朝暮時の時間帯における死者数の割合が高い。

こうした状況の背景として、高齢社会の進展による高齢者人口の増加と、それに伴う高齢運転者の増加と交通行動の拡大等があると考えられます。

また、近年、交通死亡事故が減少してきている理由としては、新型コロナウイルス感染症対策による移動の減少や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・救急体制の整備、被害者支援の推進等の諸対策が効果を発揮したことが挙げられます。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

市内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、車両保有台数・運転免許保有者数については減少傾向にあります。

このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも運転免許を保有する高齢者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

(3) 道路交通事故の見通し

市内の道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じるため、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところです。

しかし、年齢層別人口構成の推移等諸要因を前提として、将来の交通事故発生を予測すると、今後の更なる高齢者人口の増加に伴い、高齢者が関係する交通事故が増加するものと見込まれます。

II 交通安全計画における目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、奈良県の第11次交通安全計画においては、「令和7年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける（20人以下を目途）。」「令和7年までに重傷者数を320人以下に減少させる。死者数の減少につなげるため、命に係わり優先度の高い重傷者数の減少を目標とする」という目標数値が設定されました。

奈良市においても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、そのため市民の理解と協力の下、関係機関・団体と連携して諸施策を総合的かつ強力で推進します。

【市の数値目標】

令和7年までに、
交通事故死者数を限りなくゼロに近づける。

(奈良市第5次総合計画に準拠。)

交通事故重傷者数85人以下を目指す。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

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死者数及び死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ます。

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、分析を充実して、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策の推進が必要です。対策の実施にあたっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していくことも必要です。

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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急体制の整備、⑥被害者支援の推進などの交通安全対策の実施を図るものです。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

奈良市の令和2年中における全体の交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は、75%と高く、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、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す。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきです。今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化され

た道路交通環境の形成を図ることも重要です。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後の取組を充実させていく必要があります。

子どもの安全確保については、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されます。子どもの交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学・通園路や保育所等における散歩コース等の未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道等の整備を実施し、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。特に保育所、保育所型認定こども園等の周辺ではキッズゾーンの設定を推進し、安全対策を講じます。また、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

（2）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

奈良市における第10次計画期間中全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約4割を占めています。

安全で安心な交通社会の実現を図るためには、自動車に比べて弱い立場にある歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者、障害者、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ます。このような情勢等を踏まえ、人優先の交通安全思想の下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学・通園路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による安全・安心な歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、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を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

また、令和2年の奈良市における自転車乗車中の重傷者数の割合は交通

事故重傷者数の約2割、死者数の割合は交通事故死者の5割となっています。

自転車は、自動車と衝突した場合には身体的に大きな被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となるケースも多く、それぞれの面から対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、自転車の点検・整備、「奈良県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和元年奈良県条例第17号。以下「自転車条例」という。）により所有者等の加入が義務化された損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。また、事故被害軽減のため全ての年齢層へのヘルメット着用を推奨し、特に自転車条例により着用が努力義務となっている高齢者について着用の促進を図ります。市街地の幹線道路や生活道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車交通のあり方や多様な交通形態間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。また、歩行者や自転車利用者についても、自身の交通ルールや交通マナーの違反が交通事故の原因になっていることに鑑み、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

さらに、市街地の駅前や繁華街の歩道上などにおける放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を併せて進める必要があります。

加えて、通勤や配達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の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路における交通事故発生状況の推移をみると緩やかに減少しているものの、全事故発生件数の約4割近くを占めています。

また、生活道路における歩行者・自転車利用者の死者数、負傷者数の割合も高い水準で推移しています。

この状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るため、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ります。

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の育成も重要な課題です。

また、全事故発生件数の半数以上を占める幹線道路における対策については、事故発生の危険性が高い箇所の注意喚起や、事故原因に即した効果の高い対策を立案・実施するなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

(4) 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、奈良市における行政、関係団体、市民等の協働により、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ります。

このため、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、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ます。

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ます。そこで、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、奈良市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します。

II 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

交通事故の発生については、道路構造や交通状況等が複雑に絡み合っ
て構成される道路交通環境が大きく影響していると考えられます。このため、
道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から適切に機能分担
された安全な道路交通網の整備を進める必要があります。緊急に交通の安全を
確保する必要性のある道路や交差点には、交通安全施設等の整備、効果的
な交通規制の推進依頼等により安全な道路交通環境の形成を推進する必要
があります。

そこで、交通安全施設等の整備にあたっては、交通事故が多発している
など道路交通安全の観点から問題が生じている箇所ごとに、道路管理者や
警察等の関係機関と協議しながら当該箇所における事故の特性や発生要因
についての分析を行い、その結果を踏まえた交通安全対策の実施を目指し
ます。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者
や障害者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、
安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図
っていくものとします。

ア 道路の新設・改良による交通安全対策の推進

道路交通環境の整備については、交通事故の防止及び道路交通の円滑
化を図るため、幹線道路から生活道路に至るまで、安全な道路交通網の
整備を推進します。

1. 安全で快適な街を形成するためには、適切に機能分担された都市計
画道路を中心とした道路整備を推進する必要があります。そこで、交
通円滑化を図るための交通混雑箇所の解消、地域の活性化と均衡のあ
る市街地形成を図るための道路交通網の整備を推進します。
2. 交通事故を防止し、自動車交通の安全と円滑を確保するための道路
改良事業として、交通渋滞交差点及びその付近においては、右折レー
ンの付加等を行うとともに道路拡幅等の整備を推進します。

また、歩行者及び自転車利用者の安全を図り、高齢者等の社会参加
を支援する歩行空間の面的整備として、歩道設置、防護柵等の整備を
推進します。

3. 商業地域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、幅の広い歩道等の整備を検討します。

4. 地域の特性に応じた道路交通の安全確保を進めます。

イ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路については、歩行者・自転車利用者の安全と利便性確保に配慮した歩道整備を推進し、高齢者・身体障害者等の安全な通行に配慮したバリアフリー化を始めとする交通安全施設の整備を推進します。

1. 「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）に基づき、平成25年度に奈良市バリアフリー基本構想の策定を行いました。この基本構想を推進するべく、平成27年度に各事業者が取り組むべき奈良市バリアフリー特定事業計画を策定しました。この計画の進捗を図ることで高齢者や障害者のみならず、様々な立場の人の視点も考慮し、誰もが安全かつ快適に円滑な移動ができるよう、駅やバス、道路、駐車場等の交通施設とともに、交通環境から多くの人々が利用する公園や建物施設への連続したバリアフリー化を推進し、また、視覚障害者誘導用ブロック等、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩行空間の整備を推進します。
2. 道路構造に応じた安全で快適な道路交通を確保するため、バス停車帯の設置及び防護柵、道路標識、路面標示、啓発看板、道路照明、カーブミラー等の交通安全施設の整備を推進します。
3. 都市交通の機能確保と道路交通流の円滑化を図るため、信号機の設置及び系統化・感応化等の改善を関係機関に対して積極的に働きかけます。
4. 山間部等の道路の危険箇所には、落石、転落及び路外逸脱事故等を防止するための、交通安全施設の設置と整備を推進します。

ウ 交通需要マネジメント（TDM⁴）の推進

道路交通の円滑化を図るため、バイパス道の整備や渋滞交差点の改良等による交通容量の拡大と鉄道駅を結ぶバス交通機関の利用を促進し、パークアンドライドの実施等により、道路利用方法を工夫して、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図ります。

1. 行楽シーズンにおける奈良市の中心市街地への車両の流入を少しでも抑制し、交通渋滞を緩和するため、市庁舎駐車場等を利用してパークアンドライドを実施し、あわせて駐車場利用者に対してレンタサイ

⁴ TDM : Transportation Demand Management 交通需要マネジメント

クルを行うとともに、関係機関の実施するパークアンドライドとの連携を図ります。

2. 世界遺産が集積する奈良公園周辺への自動車の流入を減少させるため、奈良市を訪れる観光客の交通手段として、自動車から公共交通機関への転換を図る施策を進めます。さらに、マイカー利用の自粛や、マイカー通勤の相乗りの呼び掛けなど、環境にやさしい自動車利用を推進することにより、交通渋滞の緩和や排気ガスの抑制を図ります。
3. 地域の学校や企業における公共交通の利用促進を図るためのモビリティ・マネジメントについても、国・県及び交通事業者等関係者と連携して取り組んでまいります。
4. 鉄道やバス運行ダイヤの見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現や、最新技術を活用したオンデマンド交通の導入、さらには新たなモビリティサービスであるMaaS⁵の導入など、利用者の利便性の向上や公共交通の維持・活性化を図ります。
5. 効果的な貨物自動車利用等を促進するため、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等により物流の効率化を推進します。

エ 違法駐車・迷惑駐車追放の推進

違法駐車や迷惑駐車等は、交通渋滞や交通事故発生の原因となり、市民の安全で安心して暮らせる生活環境を守る上で大きな障害となっています。

不法に道路を占拠している違法駐車や迷惑駐車をなくし、道路が公共施設として正しく一般の交通に使われることを確保するため、市民、事業者、警察機関、関係団体等が違法駐車等の防止活動を推進する必要があります。

1. 奈良市交通安全指導員による違法駐車等防止活動
違法駐車防止パトロール活動や、概ね毎月20日を統一活動日として駅周辺等の市内主要地域で実施する迷惑駐車防止の啓発活動、各地区で交通安全の街頭啓発活動など交通安全活動を展開します。
2. 市民・事業者の自発的な違法駐車等防止活動
市民は、駅や市街地など自動車の集中する場所へ出かける時、道路に違法駐車等をしないよう駐車場の確認と確保を心掛け、また、事業者は、事業に必要な駐車場の確保を厳守し、違法駐車等を防止するよう啓発活動を推進します。さらに、警察、消防、防災等の活動におい

⁵ MaaS : Mobility as a Service 新たなモビリティサービス

て、緊急時の自動車の通行に支障を及ぼす駐車違反車両に対しては、より強力な防止対応活動を実施します。

オ 自転車等駐車対策の推進

自転車駐車場の整備推進については、鉄道駅周辺の自転車等の放置状況を勘案しながら、鉄道事業者等と協力して、自転車駐車場の整備を推進します。

1. 広報啓発活動の推進

自転車等の駐車秩序の確立を図るため、自転車等の利用者に対し関係法令の遵守や、「決められた場所以外に自転車等を駐車(放置)しない。」といった駐車マナーの向上を訴える広報啓発活動を推進します。

2. 放置自転車等の対策

自転車等放置禁止区域に指定している、JR奈良駅周辺、近鉄奈良駅周辺、近鉄新大宮駅周辺、近鉄大和西大寺駅周辺、近鉄菖蒲池駅周辺、近鉄学園前駅周辺、近鉄富雄駅周辺、近鉄高の原駅周辺、近鉄西ノ京駅周辺、近鉄平城駅周辺の10箇所については、自転車駐車場への駐車を誘導します。また、放置自転車に対する移動、指導により、市民の良好な生活環境を確保し、街の美観を維持するとともに、市民生活の安全の保持を図ります。

カ その他の道路交通環境の整備

道路の保全と交通事故防止及び交通安全を確保するため、道路の損壊や決壊箇所及び不法占用物件の早期発見に努め、道路パトロール等を強化します。「道路を守る月間」には道路に対する市民の認識を深め、道路の正しい利用の推進を図るための啓発活動を実施します。また、駐車場案内システムや県の新交通管理システム(UTMS⁶)及び道路交通情報通信システム(VICS⁷)により交通渋滞の緩和を図り、道路交通を妨害している不法占用物件及び放置自動車等については、適正かつ迅速な処理を行い良好な道路環境の維持に努めます。

さらに、都市環境の整備や安全で良好な歩行空間の確保等を図るため、電線類の地中化を推進し、工作物の設置や工事等のための道路の使用及び占用については、安全かつ円滑な交通の流れを確保するため、公益性の高いものを除きこれを極力抑制し、無秩序・無計画な工事の防に努めます。

⁶UTMS : Universal Traffic Management Systems 新交通管理システム

⁷VICS : Vehicle Information and Communication System 道路交通情報通信システム

街路灯については、LED 化が完了し、道路利用者が安全で安心して通行できる環境づくりに向け必要に応じて増設を行います。

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に協力します。

キ 生活道路における交通安全対策の推進

事故データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出したエリアにおいて、県、市、地域住民等が連携し、車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

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と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として警察と連携して設定し、また、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識改良依頼・道路標示の整備や、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、信号機の新設・改良依頼等により交通円滑化対策を実施します。

ク 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するための「通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検及び未就学児を中心に子ども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、保育所等の対象施設やその所管機関と道路管理者、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とともに、より安全な通学路・通園路の設定の検討を行います。特に保育所、保育所型認定こども園等の周辺ではキッズゾーンの設定を推進し、安全対策を講じます。中学・高等学校等に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所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・通園路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の対策、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、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等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ケ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

1. 高齢者や障害者等を含め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、病院等の周辺中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を検討します。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、高度化 PICS⁸ や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化、道路標識の高輝度化等を推進します。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、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保します。特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。さらに、視覚障害者誘導用ブロック、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。
2. 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても積極的な取締りを推進します。

コ 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域の移動ニーズに応じた交通サービスの実現に向け、県・市・交通事業者などが連携・協力して取り組んでいきます。

具体的には高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する路線バスやコミュニティバスの運行ダイヤ・ルートの見直し、新たな公共交通システムの導入、70歳以上の高齢者へのバスの優待乗車証の配布などの取組や、バス停のアメニティ向上、ノンステップバス導入など利用者が公共交通を安心して快適に利用できる環境づくりを継続しま

⁸ PICS : Pedestrian Information and Communication Systems

歩行者等支援情報通信システム

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について、利用者の利便性の向上や公共交通の維持・活性化を図る取組を交通事業者や市が実践できるよう、連携・協力して普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実に努めます。

(2) 交通安全思想の普及徹底

ア 生涯にわたる交通安全教育の推進

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下、自ら交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に努め、他者や地域の安全に貢献できる良き社会人を育成することを基本方針とします。心身の発達段階やライフステージに応じた段階的な幼児から高齢者に至るまでの教育の一貫性を確保し、参加・体験・実践型の教育手法を活用して、家庭、学校、幼稚園、保育所（園）及びこども園、職場、地域等が相互に連携、協力した体系的な交通安全教育の推進を図ります。また、保護者や教職員等に対しては、交通安全意識の高揚と指導力の向上を図るため、研修会・講習会等を開催します。

1. 幼児に対する交通安全教育

幼児に対しては、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や日常生活における安全通行の基本的な技能・知識を習得させることを目標とします。日常の教育・保育活動において、交通安全教育を計画的・効果的に行うため、視聴覚器材等の利用や親子実習など、分かりやすい指導に努めるとともに、教職員の指導力向上と教材・教具の整備を図ります。また保護者に対する交通安全講習会の実施に努めます。

2. 児童に対する交通安全教育

歩行者であり自転車の利用者として、必要な技能と知識の習得と、安全に道路を通行するために道路交通の危険を予測し、回避して安全に通行する意識と能力を高めることを目標とします。

学校の教育活動全体を通じて歩行者としての心得、自転車や乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味と必要性等につ

いて重点的に教育を実施します。小学校における交通安全教育を計画的・効果的に行うため、教育教材等の作成・配布、交通安全教室の推進、教員等への研修会の実施、保護者を対象とした講習会の開催を促進します。

交通安全教室においては、交通信号機等を利用した道路横断や自転車の安全通行指導等の実技指導、視聴覚器材等を利用したわかりやすい教室の実施に努めます。

3. 中学生に対する交通安全教育

日常生活に必要な交通安全の事柄、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の習得と、道路交通において自己のみならず他者の安全にも配慮できることを目標とします。

中学校における教育活動全体を通じて、歩行者としての心得や自転車の利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、事故等に対する応急手当等について重点的に教育を実施し、交通安全教育を計画的で効果的に行うため、教育教材等の作成・配布、交通安全教室の推進、教員等への研修会を実施します。

4. 高校生に対する交通安全教育

日常生活に必要な交通安全の事柄、特に自動二輪車や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や知識の習得と、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責任ある行動がとれる健全な社会人の育成を目標とします。

高等学校における教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動二輪車・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なる理解を深め、また、将来の自動車運転免許等の取得に備え、取得前の教育としての性格を重視した教育を実施します。特に自動二輪車・自動車の安全指導については、安全運転に係る各種機関や団体、PTA等と連携し、安全運転の意識の高揚を図るとともに、実技指導等も含め実践的な交通安全教育の充実を図り、交通安全教育を計画的で効果的に行うため、安全通学のための教育教材等の作成・配布、交通安全教室の推進、教員等への研修会を実施します。

5. 成人に対する交通安全教育

自動車等の安全運転を確保するため、各種交通安全講習会や自動車教習所等において、社会人や大学生等に対して行う交通安全教育や事

業所等の安全運転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室を通じ、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・技術、交通安全意識や交通マナーの向上を図ります。

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・指導者向け研修会等へ参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活性化に努めます。また、社会人を対象に公民館等の社会教育施設等における交通安全に係る学級・講座等の活動の促進や大学生等に対する自動二輪車・自動車の利用に応じた安全教育を交通安全に係る関係機関・団体と連携し実施します。

6. 高齢者に対する交通安全教育

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の理解及び道路や交通の状況に応じて安全に通行するために必要な実践的スキルや交通ルール等の知識の習得を目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、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、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。また、関係機関・団体等と連携して、高齢者へ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します。特に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、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努めます。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ます。高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体等や自動車教習所等と連携して個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の推進に努めます。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

7. 障害者に対する交通安全教育

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、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害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

イ 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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、市民参加の運動として奈良市交通対策協議会等の構成機関・団体等が相互に連携して交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の目標としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故の防止、夕暮れ夜間の交通事故防止等、時節や交通事情を反映した、事項を設定するとともに地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画、「交通事故死ゼロを目指す日」等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう実施に努め、さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる地域ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

2. 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、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。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を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

3. 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーの実践に努めなければなりません。

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、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ります。特に、道路交通法の改正内容(平成27年6月改正)の周知・徹底を図ります。

自転車利用者は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合の備えとして損害賠償責任等への加入促進等の対策を推進します。

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

幼児・児童の保護者及び高齢者に対して、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、高齢者の自転車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

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、自転車配達員への街頭における指導啓発、交通ルール遵守の呼びかけ等を推進します。

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

後部座席を含めた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、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開します。

5. 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、幼稚園・保育所（園）・認定こども園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ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

6. 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、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を実施します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとしますが、歩行中の交通事故死亡者の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

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、関係機関・団体等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

8. 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、しみんだより、インターネット、ラジオ、新聞等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容など、具体的でより効果的な広報を行います。

- (1) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者、障害者、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図ります。

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ります。

- (2) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実

に努めます。

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

9. その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について積極的に広報を行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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ます。

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り、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、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、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を推進します。

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、交通事故の概況等に係る情報を自動車ユーザー等に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ます。

ウ 市民の参加と協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要であり、交通安全思想の普及徹底にあたっては、関係機関・団体等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加と協働を積極的に進めます。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、交通安全計画の積極的活用、広報などのほか、交通安全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ます。

(3) 安全運転の確保

ア 運転者教育等の充実

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重要であり、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の充実が必要です。特に、今後大幅な増加が見込まれる高齢運転者に対する教育等の充実と企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を認識し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進と運送業者等の行う車両運行管理の充実を図ります。

また、安全運転に必要な知識と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、関係機関・団体等と連携して安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図り、特に危険予測・危険回避能力向上のための訓練を行うとともに、これらの機会が単に知識と技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める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と態度を向上させるよう、交通安全教育の充実を図ります。

1. 高齢運転者に対しては、安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適正に応じて運転継続の可否を的確に判断できるようにする必要があります。

また、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされています。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進します。そのほか、高齢運転者の交通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ります。

2. ミニバイクや自動二輪車の運転者には、二輪車の特性や交通事故の実態を理解させる安全運転講習等の充実を図るとともに、交通安全意識の高揚と安全運転の知識・技能の取得の推進に努めます。
3. 後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び乗車用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、着用効果の啓発等を積極的に実施するとともに、シートベルト等の着用に対する街

頭での指導啓発活動を推進します。

4. 事業用自動車の運転者には、一般の運転者よりも高い資質が求められていることから、関係機関・団体と連携して、事業者に対して、事故・違反惹起運転者、初心運転者及び高齢運転者に対する特別な教育を実施するよう働きかけます。

イ 道路交通情報の充実

高度化、多様化する道路利用者のニーズに応えるため、道路利用者に対し、必要な道路交通情報を提供することで交通流の分散誘導を確保するとともに、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通情報提供装置等の既存の情報収集・提供体制の充実と、災害発生時などの交通安全に関する交通情報を収集・提供するシステムの整備・拡充を行う必要があります。

駐車場案内システムにより、中心市街地における満空情報と最適な交通経路を提供することで、時間的に集中する交通流の平準化を促進します。あわせて、交通渋滞の原因となる中心市街地における迷走車両の削減を図ります。

(4) 道路交通秩序の維持

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進します。

1. 暴走族追放機運を高めるため、広報啓発活動を推進するとともに、地域社会における暴走族追放意識の高揚を図るため、家庭、学校、職域等における適切な指導を促進します。
2. 暴走族及びこれに伴う群集の集合場所として利用しやすい公共施設等の管理徹底を図るとともに、地域における関係機関・団体等が連携を強化し、暴走行為ができない道路環境づくりを推進します。
3. 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、車両の部品等が不正な改造に使用されないことがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、積極的な広報活動を推進するとともに、交通安全運動等の機会をとらえ、車両の不正改造防止の啓発活動を推進します。

(5) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、

救助・救急体制等の整備を推進します。

1. 救助・救急体制等の整備・拡充を図るとともに関係機関との相互連携強化、救助活動の円滑実施と交通事故による負傷者の救命を図るため、救急医療機関、消防機関等の救急関係相互の連携・協力関係を確保し、効率的な救急業務の推進に努めます。
2. 交通事故等で負傷者が多数発生する大事故に対処するため、関係機関との連絡体制の整備を図り、救助訓練を実施するとともに、救助・救急事象に対応するための救助・救急隊員の知識・技術等の向上を図る教育訓練の充実に努めます。
3. 多種多様な救助現場での活動に適した救助資機材の整備を推進するとともに、救命率の向上につながる高度救命処置用資機材等の充実に努めます。
4. 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）による救命効果の向上を図るため、救急救命士の更なる養成を推進し、処置拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に行うための資格取得者の拡大を図ります。
また、医師の指示、指導及び助言の下に救急救命士を含めた救急隊員が行う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（医療機関等との連携により救急業務の質的向上を図る体制）の充実に努めます。
5. 災害現場におけるバイスタンダー（倒れた人のそばに居る人）による応急手当により救命効果が格段に向上するため、自動体外式除細動器（AED⁹）の使用も含めた応急手当の普及啓発活動を推進します。
6. ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。
7. 「現場急行支援システム（FAST¹⁰）」は、緊急車両が現場に到着するまでの時間（レスポンスタイム）短縮に寄与するものですが、現状の道路環境下での運用では従道路側の渋滞発生等の各種問題を伴うため、それらを踏まえた上で、関係機関が連携して検討を行います。
8. 交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資す

⁹ AED : Automated External Defibrillator 自動体外式除細動器

¹⁰ FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 現場急行支援システム

る技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP¹¹）や事故自動通報システム（ACN¹²）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備します。

（6）被害者支援の推進

交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故の被害者及びその家族又は遺族を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づく奈良市犯罪被害者等支援条例の下、交通事故の被害者及びその家族又は遺族のための施策を総合的に推進します。

自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、自動車損害賠償の履行を確保するため、自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性と役割について、広報・啓発活動を行います。

また、近年、自転車に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るため、損害賠償責任保険等への加入を加速化するための啓発活動を推進します。さらに、交通事故の被害者及びその家族又は遺族は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、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、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

¹¹ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety 緊急通報システム

¹² ACN : Automatic Collision Notification : 事故自動通報システム

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない奈良市を目指して

鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段であるため、安全で安心して利用できる鉄道輸送を目指します。



第2節 鉄道交通の安全についての対策

列車の衝突や脱線等の事故が、ひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層、安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止と、利用者等の関係する事故の防止を図るため、鉄道交通環境の整備等、より効果的な対策の推進を図ります。

第1節 鉄道事故のない奈良市を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じる恐れがあります。

また、利用者等がホーム上で、又はホームから転落して、列車に接触するなどの人身傷害事故を防止する必要があります。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

I 鉄道事故の状況

鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあり、奈良市内の第10次交通安全計画期間中（平成28年から令和2年まで）の乗客の死亡事故の発生はゼロでした。

奈良市においては、脱線、火災などによる死傷者が多数出る大規模な鉄道事故は発生したことはありませんが、近年全国では、死傷者は出ていませんが、令和元年横浜シーサイドライン逆走衝突事故や、福岡市地下鉄空港線パンタグラフ火災事故等が発生しています。

II 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の未然防止、及び、近年の運転事故等の特徴等を踏まえたホームでの事故等を含む運転事故全体の死傷者数の減少を図るため、市民の理解と協力の下、関係機関・団体と連携して、諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続し、運転事故全体の死者数減少を目指します。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

鉄道における交通安全対策については、鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあることから、これまでの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あつたと認められます。

しかしながら、列車の衝突や脱線等の事故が、ひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じる恐れがあることから、一層、安全で安定した鉄道輸送を目

指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、高齢者、障害者、子ども等に配慮しつつ、鉄道交通環境の整備、鉄道交通の安全に関する知識の普及、鉄道の安全な運行の確保、鉄道車両の安全性の確保、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進、鉄道事故の原因究明と再発防止等、より効果的な対策を関係機関の協力のもと総合的かつ積極的に推進するものです。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない奈良市を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない奈良市を目指します。



第2節 踏切道における交通の安全についての対策

重大な結果をもたらす踏切事故を未然に防止するとともに、交通の円滑化を目指し、踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者立体横断施設の整備の促進等、それぞれの踏切の状況を勘案しつつ、より効果的な対策の推進を図ります。

第1節 踏切事故のない奈良市を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、改良すべき踏切道がなお残されているのが現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進していく必要があります。

I 踏切事故の状況

奈良市内の第10次計画期間中の踏切事故の発生件数は平成28年から令和元年まで0件、令和2年1件（死者0名、負傷者1名）でした。いずれも単独事故であり、列車に関係する事故ではありませんでした。

これは、踏切道の改良等様々な安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられますが、依然として改良すべき踏切道が残されているのが現状です。

区分	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数 (件)	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1
死者数 (人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数 (人)	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1

資料：奈良県警察本部交通企画課

II 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、市民の理解と協力の下、関係機関・団体と連携して、諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

踏切道における交通安全対策については、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに少数傾向にあることから、交通安全計画に基づき推進してきた施策には効果があったと認められます。

しかし、踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生じるなど、重大な結果をもたらすものであること、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、また、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等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者への配慮を行い、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進するものです。

加えて、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校等において踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

踏切事故による被害者及びその家族又は遺族への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していきます。

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の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の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します。

【用語解説】

〔ア行〕

開かずの踏切

ピーク時1時間あたりの踏切遮断時間が40分以上の踏切道。

新たなモビリティサービス

M a a S (Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組合せて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

エスコートゾーン

道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列。

〔カ行〕

キッズゾーン

令和元年5月に滋賀県大津市で発生した、保育所外の移動中に園児が亡くなるという交通事故等を受け、国によってスクールゾーンに準じた「キッズ・ゾーン」が創設（令和元年11月12日付け内閣府・厚生労働省連名通知「キッズ・ゾーンの設定の推進について」）。保育園や認定こども園などの園児が、お散歩などで園外活動するときの安全を確保するために設けられた制度。

緊急通報システム

HELP (Help system for Emergency Life saving and Public safety)

パトカー、消防車、ロードサービス車両などの緊急車両が、迅速な救援活動を行えるように支援するシステム。運転中の事故、車両トラブル、急病などの緊急時に、救援機関に通報を行い、正確な位置情報などを提供する。

現場急行支援システム

FAST (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems)

緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことにより、現場までの到着時間の短縮、緊急走行時の交通故の防止等を図るシステム。

交通需要マネジメント

TDM (Transportation Demand Management)

都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整など、交通需要量を調整することによって行う手法の体系。

交通モード

徒歩、自転車、自動車など、交通体系を構成する交通手段。

[サ行]

事故自動通報システム

ACN (Automatic Collision Notification)

生命に危険を及ぼすような傷害を負う重大な交通事故が発生した場合に、本人や目撃者の代わりに自動車から必要な情報を自動的に通報するシステム。

新交通管理システム

UTMS (Universal Traffic Management Systems)

ITを利用して交通信号制御や交通情報を提供したり、交通規制を適切に運用する、高度道路交通システムの交通警察版。

自動体外式除細動器:

AED (Automated External Defibrillator)

重い不整脈「心室細動」の患者に電気ショックを与えて救命する装置。

ゾーン30プラス

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、区域を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制と物理的デバイス（ハンプ・狭さくなど）を組合せ、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。

〔夕行〕

通学路交通安全プログラム

関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図る取組を行うため、平成26年11月20日付けで「奈良市通学路安全推進協議会」を設置し、協議会において「奈良市通学路交通安全プログラム」を策定した。

道路交通情報通信システム

VICS (Vehicle Information and Communication System)

車載器へリアルタイムに適切な道路交通情報等を提供するシステム。

〔ハ行〕

歩行者支援情報通信システム

PICS (Pedestrian Information and Communication Systems)

高齢者や障害者などの歩行者に、交差点名称や歩行者用信号機の状況を音声で提供し、安全に交差点の横断を支援するシステム。

※高度化PICSは、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の延長を可能とするシステム。

パークアンドライド

都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車(パーク)させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え(ライド)を促すシステム。

バリアフリー

高齢者、障害者などが社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは高齢者・障害者などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

踏切事故

鉄道運転事故のうち、踏切道において列車又は車両が道路を通行する人又は車両と衝突し、又は接触した事故であり、踏切障害事故をいう。

〔ヤ行〕

ユニバーサルデザイン

年齢や障害の有無にかかわらず、全ての人が使いやすいように工夫された用具・建築物などのデザイン。

〔ラ行〕

ライジングボラード

車の進入を抑止し、特定のグループの車のみの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路中央に設置されたポールを下降させることにより通行が可能となる仕組み。

統計資料

交通事故発生状況

	発生件数	死者数	負傷者数		
			重傷者数	軽傷者数	計
H28	1,184	12	144	1,372	1,516
H29	1,209	15	128	1,350	1,478
H30	1,032	14	119	1,173	1,292
R1	842	9	118	935	1,053
R2	728	4	112	796	908

資料：奈良県警察本部 交通企画課

事故発生状況詳細

①事故類型別（件数）

	人対車両						車両相互							車両単独			その他	計
	対面通行中	背面通行中	横断中	路上作業中	路上停止中	その他	正面衝突	追突	出会い頭	追越追抜時	すれ違い時	右左折時	その他	工作物衝突	路外逸脱	転倒		
H28	4	10	108	0	3	33	17	425	282	23	14	155	92	6	1	3	8	1,184
H29	10	21	100	1	8	41	24	410	286	16	18	140	116	10	0	2	6	1,209
H30	12	9	75	2	6	34	19	350	263	15	15	116	102	5	3	0	6	1,032
R1	10	11	61	1	4	27	17	291	184	16	11	108	93	4	1	0	3	842
R2	10	8	78	0	2	27	11	218	169	14	7	100	74	4	2	0	4	728

資料：奈良県警察本部 交通企画課

②状態別（負傷者数）

	四輪運転	四輪同乗	二輪運転	二輪同乗	自転車	歩行者	その他	計
H28	646	261	230	2	213	159	5	1,516
H29	656	216	216	0	205	180	5	1,478
H30	580	195	190	2	179	141	5	1,292
R1	474	152	163	1	149	114	0	1,053
R2	366	148	147	1	120	126	0	908

資料：奈良県警察本部 交通企画課

③年齢別（件数）

	15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	計
H28	6	31	95	89	92	92	110	108	101	94	89	115	75	73	1,170
H29	9	47	93	93	84	82	120	123	97	80	77	106	68	109	1,188
H30	11	30	79	82	64	83	103	114	93	69	64	78	66	83	1,019
R1	9	22	82	55	56	55	72	83	85	59	46	57	54	98	833
R2	9	20	56	45	42	53	50	87	62	64	44	57	57	74	720

※年齢は第1当事者の年齢とする ※ひき逃げ等で年齢不詳は除く

資料：奈良県警察本部 交通企画課

④時間帯別（件数）

	0～3時	4～6時	7～9時	10～12時	13～15時	16～18時	19～21時	22～23時	計
H28	28	25	254	216	213	276	131	41	1,184
H29	27	29	257	235	219	279	111	52	1,209
H30	23	29	216	209	198	231	102	24	1,032
R1	21	31	188	153	143	210	83	13	842
R2	9	23	152	132	137	175	83	17	728

資料：奈良県警察本部 交通企画課

⑤発生場所別

	全体			幹線道路			生活道路			駐車場		
	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数
H28	1184	12	1516	696	5	956	431	6	495	57	1	65
H29	1209	15	1478	637	10	820	497	4	573	75	1	85
H30	1032	14	1292	559	9	738	417	5	488	56	0	66
R1	842	9	1053	451	4	606	360	5	415	31	0	32
R2	728	4	908	409	1	553	287	3	319	32	0	36

資料：奈良県警察本部 交通企画課

死亡事故発生状況詳細

①事故類型別（件数）

	人対車両						車両相互							車両単独			その他	計
	対面	背面	横断中	路上作業	路上停止	その他	正面衝突	追突	出会い頭	追越追抜時	すれ違い時	右折時	その他	工作物	路外逸脱	転倒		
H28	0	0	2	0	0	2	0	1	3	0	0	1	0	1	1	0	1	12
H29	0	0	7	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	2	0	2	0	15
H30	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	8
R1	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	1	9
R2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	4

資料：奈良県警察本部 交通企画課

②状態別（死者数）

	四輪運転	四輪同乗	二輪運転	二輪同乗	自転車	歩行者	その他	計
H28	1	1	5(3)	0	0	5(3)	0	12
H29	3(1)	1(1)	2	0	1(1)	8(7)	0	15
H30	1(1)	1(1)	5(1)	3	0	4(4)	0	14
R1	1(1)	3(1)	1	0	1(1)	3(3)	0	9
R2	0	0	1	0	2(2)	1(1)	0	4

※（ ）内は、高齢者（65歳以上）

資料：奈良県警察本部 交通企画課

③年齢別（件数）

	16～ 19歳	20～ 24歳	25～ 29歳	30～ 34歳	35～ 39歳	40～ 44歳	45～ 49歳	50～ 54歳	55～ 59歳	60～ 64歳	65～ 69歳	70～ 74歳	75歳 以上	計
H28	0	0	0	1	0	0	2	3	1	1	3	1	0	12
H29	0	2	0	1	1	1	3	3	0	0	0	0	4	15
H30	1	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	1	1	8
R1	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	1	1	2	9
R2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	4

※年齢は第1当事者の年齢とする ※ひき逃げ等で年齢不詳は除く

資料：奈良県警察本部 交通企画課

④時間帯別（件数）

	0～3時	4～6時	7～9時	10～12 時	13～15 時	16～18 時	19～21 時	22～23 時	計
H28	2	1	3	2	0	0	2	2	12
H29	1	1	3	4	0	4	1	1	15
H30	2	1	0	1	1	2	1	0	8
R1	1	1	1	1	1	2	1	1	9
R2	1	0	0	0	2	1	0	0	4

資料：奈良県警察本部 交通企画課

⑤発生場所別

	合計			幹線			生活			駐車場		
	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数	件数	死者数	負傷者数
H28	12	12	1	5	5	1	6	6	0	1	1	0
H29	15	15	1	10	10	1	4	4	0	1	1	0
H30	8	14	2	4	9	2	4	5	0	0	0	0
R1	9	9	2	4	4	0	5	5	2	0	0	0
R2	4	4	0	1	1	0	3	3	0	0	0	0

※幹線道路・・・国道・県道・主要市道・自動車専用道

※生活道路・・・その他の市道・農免道・林道・私道等

資料：奈良県警察本部 交通企画課

ゾーン30設置件数

	件数
H28	0
H29	2
H30	0
R1	1
R2	2

資料：奈良県警察本部 交通企画課

運転免許保有者数

	運転免許保有者数（人）
H28	225,657
H29	224,941
H30	223,993
R1	222,630
R2	221,396

資料：奈良県警察本部 運転免許課

自動車保有数(台)

	自動車保有数（台）
H28	120,375
H29	119,746
H30	119,042
R1	118,153
R2	117,242

資料：近畿運輸局 奈良運輸支局

奈良市交通安全計画

令和4年3月発行
奈良市 危機管理監 危機管理課
〒630-8580
奈良市二条大路南一丁目1番1号
電話 0742-34-4930