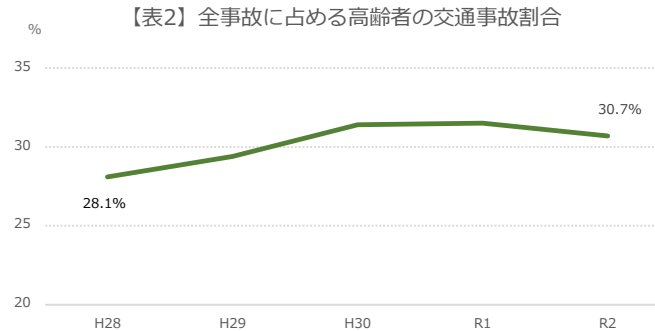
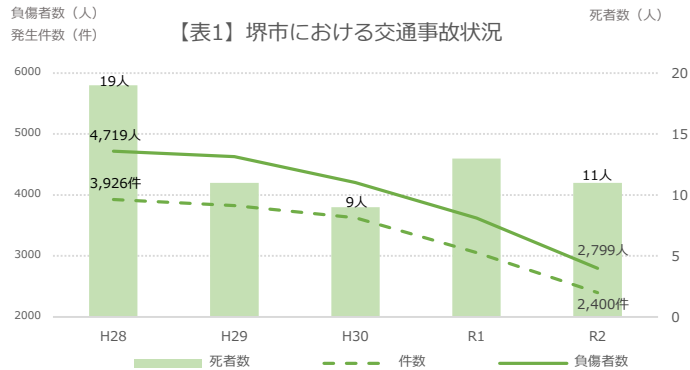


# 第11次堺市交通安全計画（案）の概要

## 1 第10次計画の実績と検討課題

- 第10次堺市交通安全計画（平成28年度から令和2年度まで）の目標「死者数10人以下」は未達成、「死傷者数3,800人以下」については達成
- 交通事故件数、負傷者数は**着実に減少**。特に令和2年は**大幅に減少**【表1】（令和2年 死者数11人、負傷者数2,799人 合計2,810人）
- 死者数は、平成30年に最少の9人に減少するも、令和2年は**11人に増加**【表1】
- 全事故に占める高齢者の交通事故割合が**上昇傾向**【表2】
- 自転車の関連する事故が、本市では事故全体の約31%と**高い割合で推移**（全国平均約22%、大阪府約34%）



### 【課題】

- 他府県における交通事故等を受け、本市でも通学路等の安全確保が必要。
- 自転車が関連する事故の割合が高いことから、自転車利用者に対する交通安全対策が必要。
- 高齢化率が上昇している中、より一層の高齢者への交通事故防止対策が必要。（本市における高齢者の交通事故割合は、高齢化率より上昇幅が大きい）

## 2 課題に対する主な取組事例

### 1 通学路の安全確保

- 他府県における交通事故を受け、本市でも学校、教育委員会、自治会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、交通安全対策を実施
- 令和元年11月、国で「キッズ・ゾーン」が創設されたことを受け、園外活動や施設周辺の安全を確保するため、令和2年度から「キッズ・ゾーン」を設定

### 2 自転車の交通事故防止

- 他の車両等の通行を妨害する目的で行われるいわゆる“あおり運転”や、近年問題となってきた運転中の“ながらスマホ”等について、取締り等を強化
- 自転車利用者の安全不確認や信号無視等の交通違反など、自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、より遵法意識を向上させたルール・マナーの啓発活動等による自転車対策を推進

### 3 高齢者の交通事故防止＜重点対策＞

- 見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言や、家庭訪問による個別指導等により、高齢者の移動の安全を地域全体で確保
- 高齢者の免許返納を促し、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、関係機関と連携して推進

### 3 第11次計画の概要（死者数、死傷者数の目標値について国・大阪府に準じた割合を設定）

#### 1 計画の位置付け（根拠法：交通安全対策基本法第26条第1項、堺市交通安全対策会議条例第2条第1項第1号）

上位計画（国）第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日策定）、（大阪府）第11次大阪府交通安全計画（令和3年8月頃策定予定）

#### 2 第11次堺市交通安全計画（令和3年度から令和7年度まで）の目標

死者数「8人以下」（第10次から▲2人） 重傷者数「193人以下」※

※第11次交通安全計画から死傷者数を重傷者数に変更

※重傷の定義：交通事故によって負傷し、1か月以上の治療を要する。警察庁「交通事故統計」による

【参考】 国 死者数 2,000人以下 重傷者数 22,000人以下  
大阪府（案）死者数 87人以下 重傷者数 2,160人以下

### 4 重視すべき視点と主な取組

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める割合が最も多い高齢者や次代を担う子供の安全の確保

- 加齢に伴う身体機能の変化や子どもの成長過程に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 行政、民間団体、企業（事業所）等との連携強化による交通安全教育や普及啓発活動の充実

#### 2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

人優先の安全・安心な歩行空間の整備と自転車の安全・安心な通行空間の確保

- 子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び市街地の幹線道路においての安全・安心な歩行空間の確保
- 交通行政に携わる機関・団体等が連携し、歩行者及び自転車利用者の安全な通行の確保等の総合的な自転車対策の推進

#### 3 生活道路及び幹線道路における安全確保

交通安全施設等の整備事業や効果的な交通規制、交通需要マネジメントの推進

- 自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策
- 幹線道路や生活道路等、適切に機能が分担されるよう道路整備を推進し、交通結節点等へのアクセスを強化

#### 4 先端技術の活用推進

交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用

- 運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及

#### 5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事情の変化等を的確に把握したソフト・ハード両面での総合的な対策の実施

- ETC2.0から得られたビックデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施

#### 6 地域が一体となった交通安全対策の推進

府、市、警察、学校、関係団体、地域社会、企業（事業所）及び家庭がそれぞれの特性をいかし、地域が一体となった活動の推進

- 家庭、学校、職場、地域等が一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等の実施
- 地域住民の参加・協働を積極的に進め、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバック

#### 7 それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進

- 道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進
- ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上をめざした対策の検討