

件 名	第9次堺市交通安全計画（案）の策定について				
経過・現状 政策課題	<p>【計画の位置付け】 交通安全対策基本法及び堺市交通安全対策会議条例に基づき、5年毎に講ずべき道路交通の安全に関する施策の大綱として、策定するもの</p> <p>【経過】 平成4年3月31日 堺市交通安全対策会議条例 制定（計画策定を規定） 平成23年3月 国が設置する中央交通安全対策会議において、第9次交通安全基本計画を策定 (計画期間：平成23～平成27年度) 平成23年7月 大阪府において、第9次大阪府交通安全計画を策定 (計画期間：平成23～平成27年度) 平成23年8月1日 堺市交通安全対策会議幹事会（庁内及び庁外の関係機関で構成）を開催</p> <p>【課題】 ・第8次計画では、交通事故死者数、死傷者数とも目標数値は達成したものの、道路交通事故件数は、依然として高い状態で推移 ・とりわけ、高齢者や自転車の関連する交通事故件数が事故全体に占める割合が高く、より効果的な対策が必要</p>				
対応方針 今後の取組 （案）	<p>【交通安全対策を考える視点】 ・高齢者及び子どもの安全確保 ・歩行者及び自転車の安全確保 ・生活道路及び幹線道路における安全確保</p> <p>【計画期間】 平成23～27年度</p> <p>【目標】</p> <table border="1" data-bbox="437 1438 1090 1529"> <tr> <td>交通事故死者数(年間)</td> <td>交通事故死傷者数(年間)</td> </tr> <tr> <td>12人以下</td> <td>5,000人以下</td> </tr> </table> <p>【今後のスケジュール（案）】 9月中旬 パブリックコメントの実施 11月中旬 堺市交通安全対策会議の開催 11月下旬 第9次堺市交通安全計画の策定 11月末 大阪府知事へ報告・公表 12月 議会へ報告</p>	交通事故死者数(年間)	交通事故死傷者数(年間)	12人以下	5,000人以下
交通事故死者数(年間)	交通事故死傷者数(年間)				
12人以下	5,000人以下				
効果の想定	交通事故死者数・交通事故死傷者数の減少				
関係局との 政策連携	庁内：全局 庁外：近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪府、大阪府警察				

第9次堺市交通安全計画（案）の概要

計画策定にあたって

堺市交通安全計画は、昭和45年に制定された交通安全対策基本法に基づき、平成4年に堺市交通安全対策会議条例を制定し、市域における道路交通の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、国・大阪府に準じて、平成8年度に第6次として堺市交通安全計画を策定し、以後、5年毎に計画を策定しています。

先の、第8次堺市交通安全計画では、平成22年までに年間の交通事故による死者数を22人以下に、死傷者数を6,800人以下に抑制するという目標を掲げ、平成20年には、死者数15人、死傷者数6,714人となり目標を達成し、一定の成果をあげることができました。

しかしながら、道路交通事故件数は、依然として高い状態で推移しており、とりわけ、高齢者や自転車に関連する交通事故件数が事故全体に占める割合が高く、より効果的な対策の必要性があります。

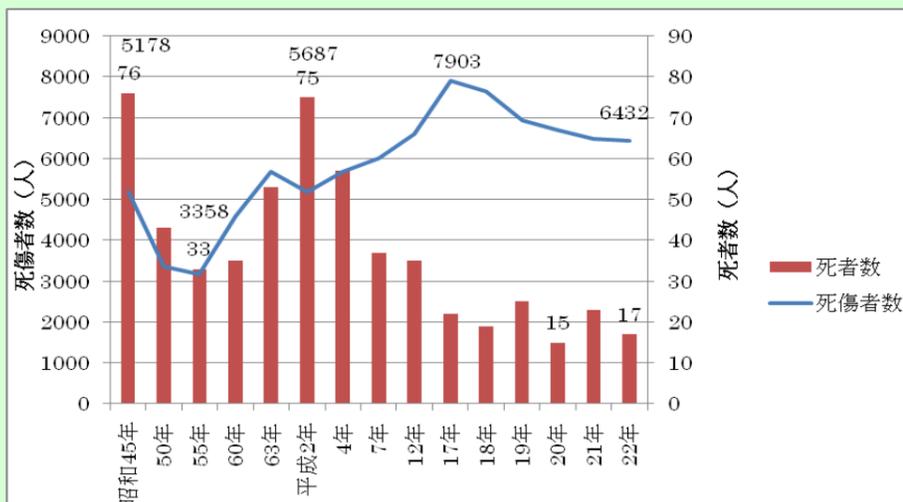
そこで、平成23年度から平成27年度までの5年間に講ずべき道路交通の安全に関する施策の大綱として、第9次堺市交通安全計画を定めるものです。

計画の基本理念

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 人優先の交通安全思想
- 3 交通社会を構成する三要素とこれに係る安全対策
 - (1) 人間に係る安全対策
 - (2) 交通機関に係る安全対策
 - (3) 交通環境に係る安全対策
- 4 ITの活用
- 5 救助・救急活動及び被害者支援の充実
- 6 参加・協働型の交通安全活動の推進
- 7 効果的・効率的な対策の実施
- 8 公共交通における一層の安全の確保

第1章 道路交通の安全

道路交通事故の現状



第9次堺市交通安全計画の目標

本計画の最終年度である平成27年度までの目標を次のとおり設定します。

交通事故による年間の
 死者数 12人以下
 死傷者数 5,000人以下

道路交通安全対策を考える視点

- 1 高齢者及び子どもの安全確保
 - ・バリアフリー化された道路交通環境の形成
 - ・幼児から高齢者まで段階的な交通安全教育活動等の推進
- 2 歩行者及び自転車の安全確保
 - ・歩道等歩行空間の確保
 - ・自転車利用者に対する交通安全教育・広報啓発の充実
- 3 生活道路及び幹線道路における安全確保
 - ・幹線道路と生活道路の適切な機能分担

講じようとする施策

- 1 交通安全思想の普及徹底○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 ○市民の参加・協働の推進 など



幼稚園での安全な歩行学習



地域、警察、行政協働での迷惑駐車防止パトロール

- 2 安全運転の確保
 - 運転者教育等の充実
 - 道路交通に関する情報の充実 など

- 3 道路交通環境の整備
 - 交通安全施設等整備事業の推進
 - 自転車利用環境の総合的整備 など



歩車道の分離



自転車道の整備

- 4 車両の安全性の確保
 - 自動車の検査及び点検整備の充実 など

- 5 道路交通秩序の維持
 - 交通の指導取締りの強化 など

- 6 救助・救急活動の充実
 - 救助・救急体制の整備 など

- 7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進

- 8 調査研究の充実

第2章 踏切道における交通の安全

目標値 踏切道における事故件数を引き続き0件とする。

講じようとする施策

1. 構造改良等の促進
2. 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
3. その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第9次堺市交通安全計画

(案)

～ 交通事故のない社会を目指して ～

堺市交通安全対策会議

ま え が き

21 世紀の安全な交通社会の形成に向けて、人命尊重の理念はもとより、交通事故による社会的経済的損失という側面をも勘案し、交通事故根絶という究極的な目標を目指す立場にたって、堺市交通安全対策会議では、交通安全対策基本法に基づき、「堺市交通安全計画」を策定し、市内における交通安全対策を総合的かつ計画的に推進してきたところである。

このような中で、先の、第 8 次堺市交通安全計画では、平成 22 年までに年間の交通事故死者数を、22 人以下に抑制するという目標を掲げ、適切かつ効果的な施策を総合的に推進した結果、交通事故死者数は、各年により増減は見られるものの、計画策定年の平成 18 年に 19 人となり計画を 4 年前倒しで達成し、平成 20 年には、これまでの統計史上最少となる 15 人となった。また、交通事故死傷者数を 6,800 人以下にするという目標についても、平成 20 年に 6,714 人となり目標を達成し、その後も減少傾向が続いており、平成 22 年には 6,449 人となるなど、一定の成果を得ることができた。

これは、国、府、市のみならず、市民の十分な理解と協力の下、一丸となって長年取り組んできた努力のたまものである。

しかしながら、その一方で、道路交通事故件数は、依然として高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められている。とりわけ、高齢者や自転車に関連する交通事故件数が交通事故全体に占める割合が高く、効果的な対策を打ち出していく必要がある。

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

そこで、この第 9 次堺市交通安全計画は、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策として、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間に講ずべき堺市における道路交通安全に関する施策の大綱として定めたものである。

この計画に基づき、国、府及び市がより一層の連携を保ち、交通情勢や地域の実態に応じた交通安全に関する諸施策を市民の十分な理解と協力を得て、強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 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	4
1 道路交通関係指標の推移	4
(1) 人口	4
(2) 道路	5
(3) 自動車等保有台数	5
(4) 運転免許保有者数	6
2 道路交通事故の現状	7
(1) 道路交通事故の現状	7
(2) 最近の交通事故の状況及びその特徴	9
3 今後の道路交通安全対策を考える視点	9
(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	10
(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保	11
4 第9次堺市交通安全計画における目標	11
第2節 講じようとする施策	12
1 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等	19
(4) 市民の参加・協働の推進	20
2 安全運転の確保	20
(1) 運転者教育等の充実	20
(2) 運転免許制度の改善	22
(3) 安全運転管理の推進	22
(4) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実	23
(5) 交通労働災害の防止等	24
(6) 道路交通に関連する情報の充実	25
3 道路交通環境の整備	25
(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	25
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	27
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	30
(4) 効果的な交通規制の推進	31
(5) 自転車利用環境の総合的整備	32
(6) 高度道路交通システムの活用	33
(7) 交通需要マネジメントの推進	34

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	35
(9) 総合的な駐車対策の推進	36
(10) 道路交通に関する情報の充実	38
(11) その他道路交通環境の整備	39
4 車両の安全性の確保	40
(1) 自動車アセスメント情報の提供等	40
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	40
(3) リコール制度の充実・強化	42
(4) 自転車の安全性の確保	42
(5) 交通関係用品の安全性の確保及び向上	42
5 道路交通秩序の維持	42
(1) 交通の指導取締りの強化等	43
(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化	44
(3) 暴走族対策の強化	44
6 救助・救急活動の充実	45
(1) 救助・救急体制の整備	45
(2) 救急医療体制の整備	47
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	48
7 損害賠償の適正化をはじめとした被害者支援の推進	48
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等	48
(2) 損害賠償の請求についての援助等	49
(3) 交通事故被害者支援の充実強化	49
8 調査研究の充実	50
(1) 交通実態調査等の推進	50
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化	50
(3) 交通安全教育に関する研究	50
第2章 踏切道における交通の安全	51
第1節 踏切事故の現状等	52
1 踏切事故の現状	52
2 第9次堺市交通安全計画における目標	52
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	52
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	52
2 講じようとする施策	52
(1) 踏切道の構造改良等の促進	52
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	52
(3) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	53
資料編	55

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

その一方で、我々の日常生活で最も身近な災害である交通事故についてみると、その被害者数は災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多く、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通安全対策については、その重要性からこれまでも様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数は高い水準で推移していることから、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

2 人優先の交通安全思想

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

3 交通社会を構成する三要素に係る安全対策

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、市民一人ひとりの交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。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か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けるような仕組みを作ることが、市民自らの意識改革を行う上では必要となる。

(2) 交通機関に係る安全対策

ヒューマンエラーを原因とした事故防止を図る観点から、人間はエラーを犯すものとの前提のもとで、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、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を充実させる。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システム及び交通に関する情報の提供の充実、効果的な交通規制や施設の老朽化対策などを図る。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する事故の危険を排除する施策を充実させる必要がある。

4 ITの活用

人間、交通機関、交通環境の三要素を結び付け、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、情報通信技術等の積極的な活用を図る。また、そのための基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図る。

5 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、その被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動や、負傷者の治療の充実等を図る。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野における被害者支援の充実を図る。

6 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の機関、府及び市、関係民間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もと地域の特性に応じた取組が可能となるような参加・協働型の交通安全活動を推進する。

7 効果的・効率的な対策の実施

現下の厳しい財政事情を踏まえつつも、悲惨な交通事故の根絶に向けて地域の実情に沿った効果的な対策に集中して取り組んでいくために、多方面にわたる交通安全に関する施策を有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する。また、諸施策を少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うなど、適切な施策を選択し、重点的かつ効果的に実施する。

8 公共交通における一層の安全の確保

このほか、日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、保安監査の充実等、事故防止対策の充実を図る。