

第1章 道路交通の安全

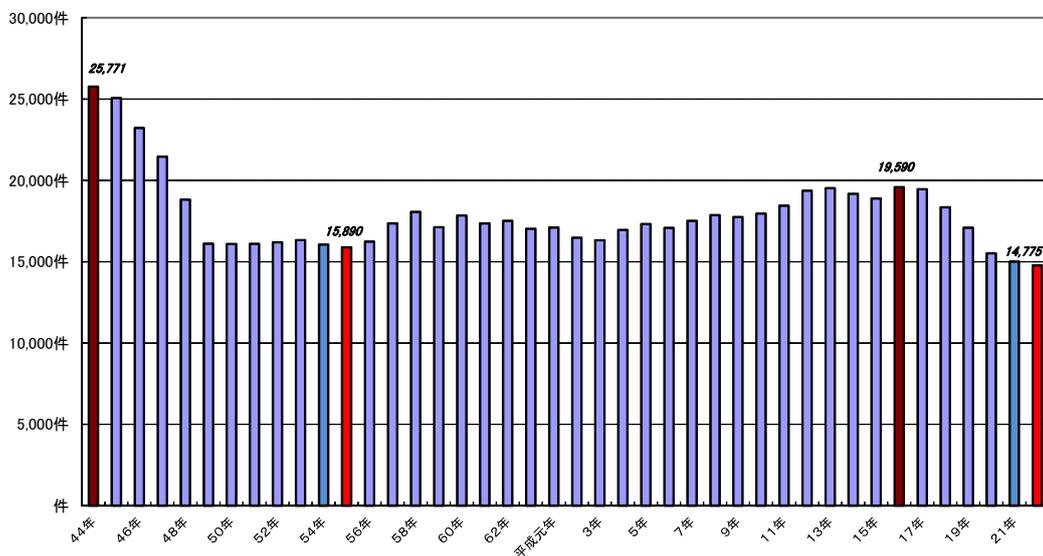
第1節 道路交通事故の現状と道路交通安全対策を考える視点

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

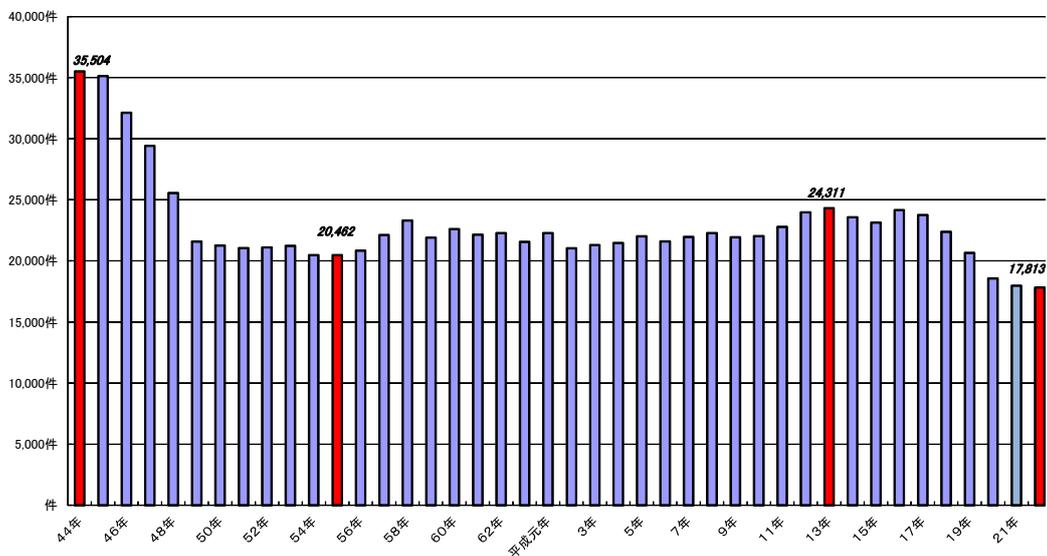
(1) 道路交通事故の現状

府内における道路交通事故の発生件数及び負傷者数は、昭和44年に最高を記録したが、その後減少傾向をたどり、昭和55年には昭和44年の約6割まで減少した。昭和56年から再び増加に転じ、発生件数は、平成16年に19,590件、負傷者数は平成13年に24,311人と2度目のピークを迎えた。平成16年以降は、発生件数及び負傷者数とも、減少傾向にあり、平成22年の発生件数は14,775件、負傷者数は17,813人となった。

府内の交通事故発生件数の推移(昭和44年～平成22年)



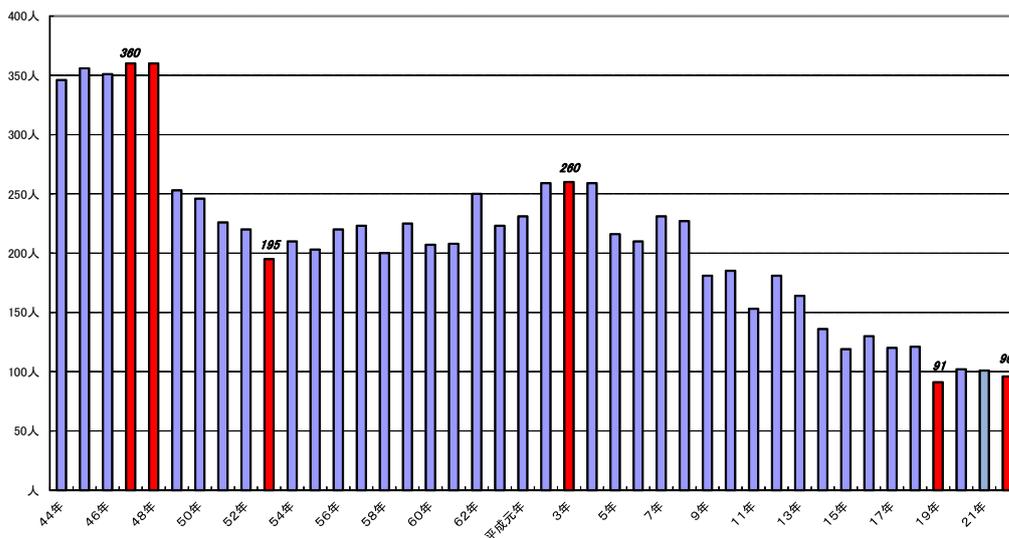
府内の交通事故負傷者数の推移(昭和44年～平成22年)



一方、死者数は昭和47年、48年に過去最高の360人を数え、歩車道の分離、公共交通機関の整備充実等の各種施策を推進した結果、昭和53年には195人とほぼ半減したが、その後は増加傾向に転じ、平成3年には260人を記録した。

平成3年以降、死者数は減少傾向にあり、平成19年には過去最少の91人、平成22年には96人と、第8次京都府交通安全計画の「年間の24時間死者数を平成22年までに100人以下とする」目標を達成することができた。

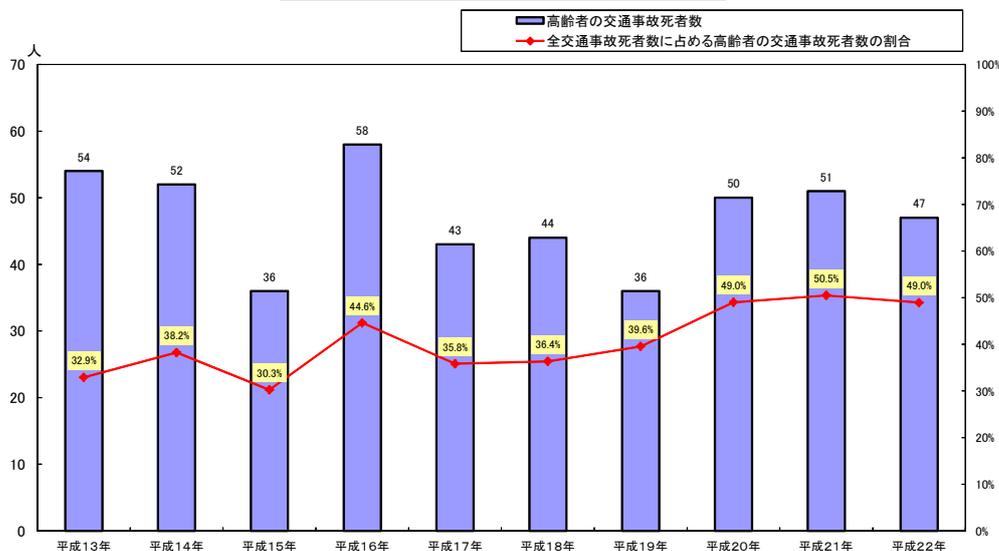
府内の交通事故死者数の推移(昭和44年～平成22年)



交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

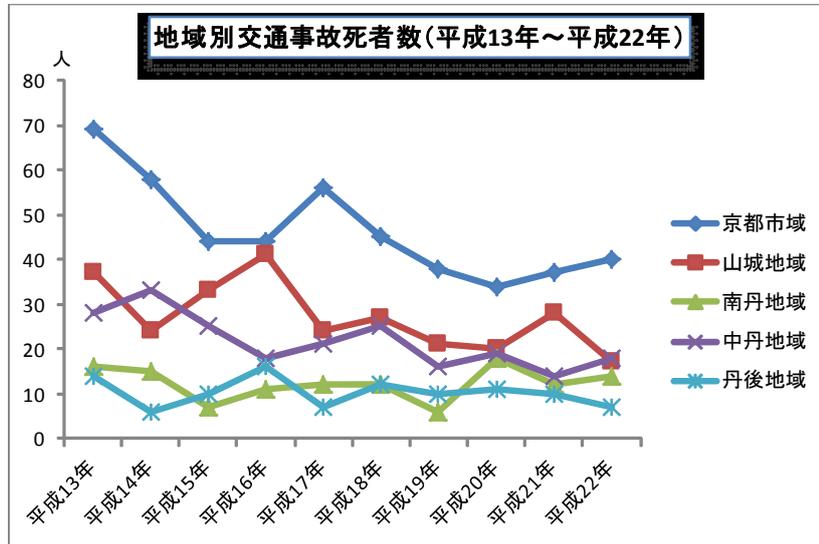
- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、平成20年以降は、全死者数の約半数を占めている。また、高齢者の歩行中の死者数は、高齢者の死者数の約半数を占めている。

府内の高齢者の交通事故死者数(平成13年～22年)

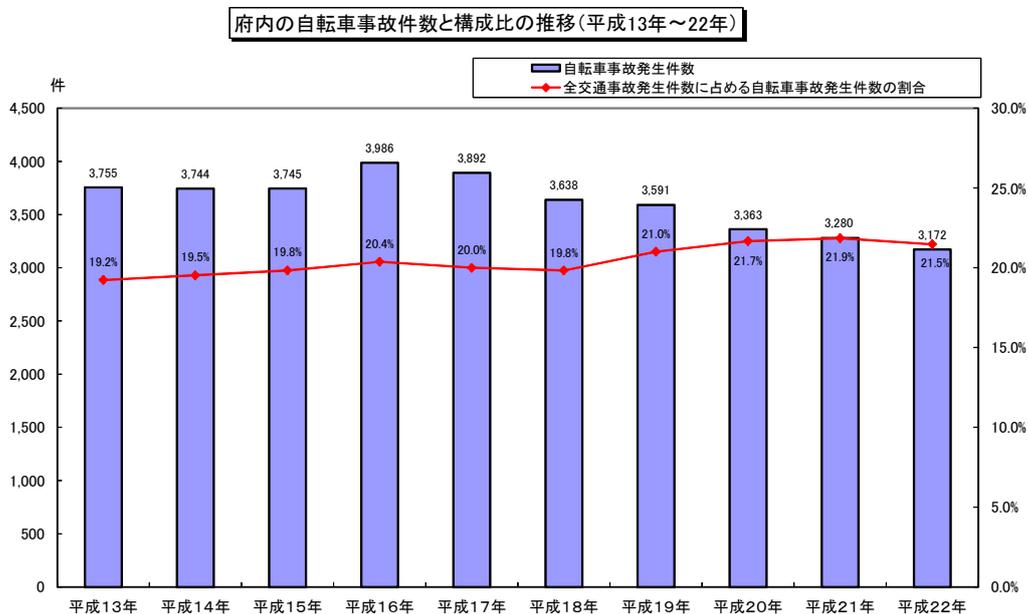


これは、高齢化の一層の進行により、高齢者人口が増加しているとともに、高齢者の交通行動の機会が増大していることによるものと考えられる。

- ② 交通事故死者数は、京都市域、山城地域、中丹地域においては減少傾向にあり、特に、京都市域では、平成13年の69人から平成22年の40人と著しく減少している。南丹地域、丹後地域においては、概ね横ばいとなっている。



また、近年の交通事故では、全交通事故に占める自転車事故の割合が約2割を占めていることもその特徴の一つとして挙げられ、これは、自転車利用者の交通ルール無視（知識不足）や交通マナー、安全意識の欠如等によるものと考えられる。



(2) 道路交通を取り巻く状況の展望及び見通し

本府の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、高齢化の進行により、高齢化率が平成27年には27.5%（推計値）まで上昇し、高齢者人口の増加が見込まれるとともに、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

中央交通安全対策会議が策定した交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）では、「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数3,000人以下、交通事故死傷者数70万人以下」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、上記目標の削減率を参考とし、平成21年の府内の交通事故死者数101人、死傷者数18,073人を基準として、「平成27年までに年間の24時間交通事故死者数を61人以下」とすることを指すものとする。

また、今後はさらに、交通事故の減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「平成27年までに年間の交通事故死傷者数を14,000人以下」とすることを指すものとする。

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

【参考】過去の計画における数値目標

24時間交通事故死者数

計画	計画期間	数値目標
第1次	昭和46年度～50年度	設定せず
第2次	昭和51年度～55年度	設定せず
第3次	昭和56年度～60年度	設定せず
第4次	昭和61年度～平成2年度	180人以下
第5次	平成3年度～7年度	設定せず
第6次	平成8年度～12年度	平成12年までに180人以下
第7次	平成13年度～17年度	平成14年までに170人以下 平成17年までに153人以下
第8次	平成18年度～22年度	平成22年までに100人以下

交通事故死傷者数

計画	計画期間	数値目標
第8次	平成18年度～22年度	平成22年までに2万人以下

3 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かんがみると、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ったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、道路交通を取り巻く情勢の変化を踏まえ、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車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、⑧調査研究の充実といった8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

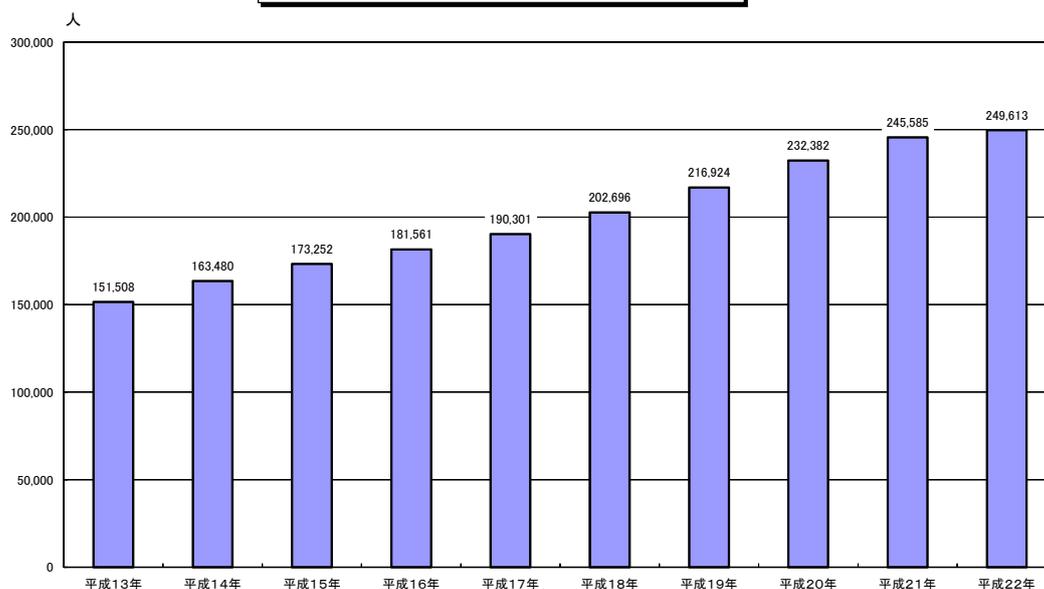
交通事故死者に占める高齢者の割合が高いこと、今後も一層の高齢化が進行することを踏まえると、高齢者が安心して安全に外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等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ある。また、高齢者が交通社会に参加しやすく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都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、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ある。

また、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、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、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させること等多様な高齢者の交通安全行動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することが重要である。

さらに、安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するためには、通学路の歩道整備を推進する等子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

府内の高齢者の運転免許保有者数(平成13年～22年)



(2) 歩行者及び自転車の安全確保

京都府では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約3割を占めており、特に、高齢者では交通事故死者数に占める歩行者の割合が約半数を占めている。

安心で安全な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。

このような情勢等を踏まえ、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、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、歩行者に危険・迷惑を及ぼす自転車運転などが跡を絶たず、全交通事故に占める自転車事故の割合が約2割を占めていることから、「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)、「京都府自転車安全利用促進計画」、「京都市自転車安心安全条例」(平成22年京都市条例第32号)の効果的な運用や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規範意識の更なる向上を目指し、自転車事故抑止に向けて取り組んでいくこととする。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

全交通事故件数に占める生活道路における交通事故件数は、約2割であるが、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進する上で、生活道路における安全確保は、重要な要素である。今後は生活道路において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の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る。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となる。

また、幹線道路における交通事故死者数は、全事故死者数のうち、約半数を占めており、依然として、高い水準である。このような状況を踏まえ、幹線道路における対策については、事故危険箇所における集中的な事故防止対策や交通規制等を実施し、総合的な交通安全対策を推進する。