

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

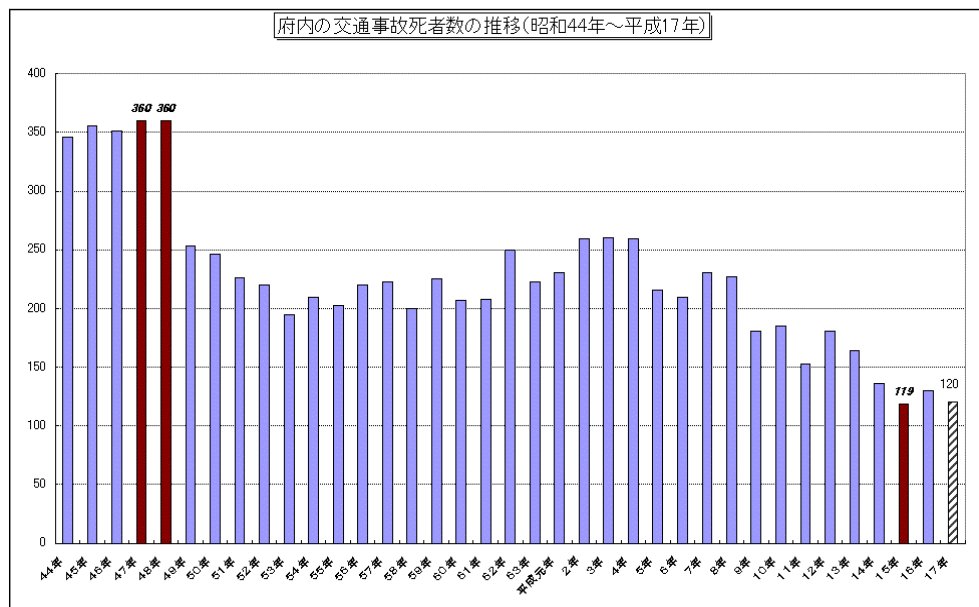
1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(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。しかし、昭和56年から再び増加に転じ、昭和58年をピークにその後は横ばい傾向で推移したが、近年は増加傾向を呈し、平成17年には、発生件数は19,460件、負傷者数は23,747人となった。

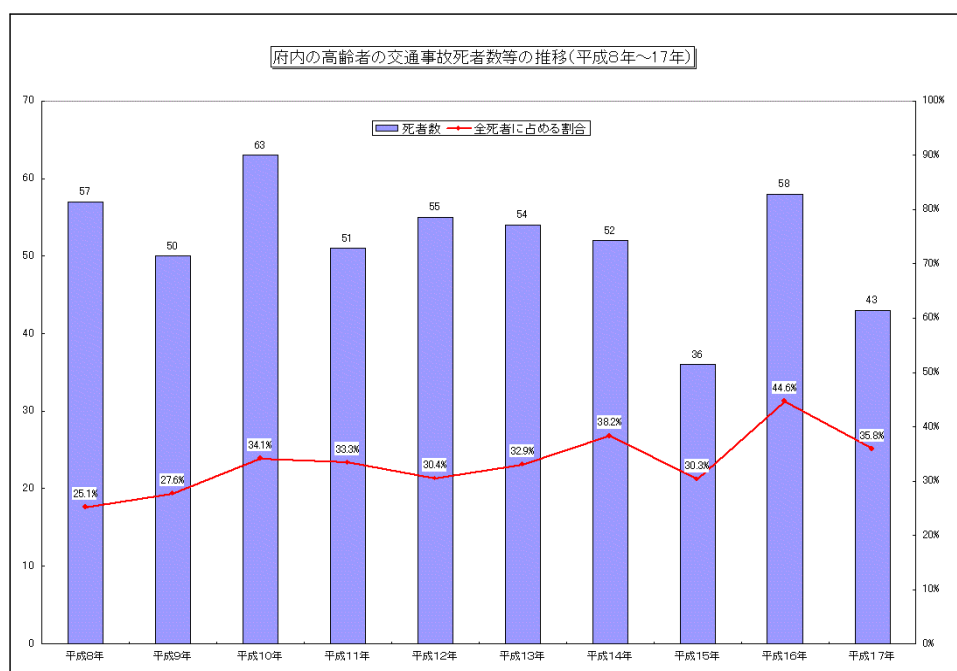


一方、死者数は昭和47年、48年に過去最高の360人を数え、昭和53年には195人とほぼ半減したが、その後は増加傾向に転じ、平成3年には260人を記録した。近年では、着実に減少傾向にあり、平成15年には119人にまで減少し、第7次京都府交通安全計画の「年間の24時間死者数を平成17年までに153人以下とすることを目指す」こととする目標を大幅に超えて達成することができた。

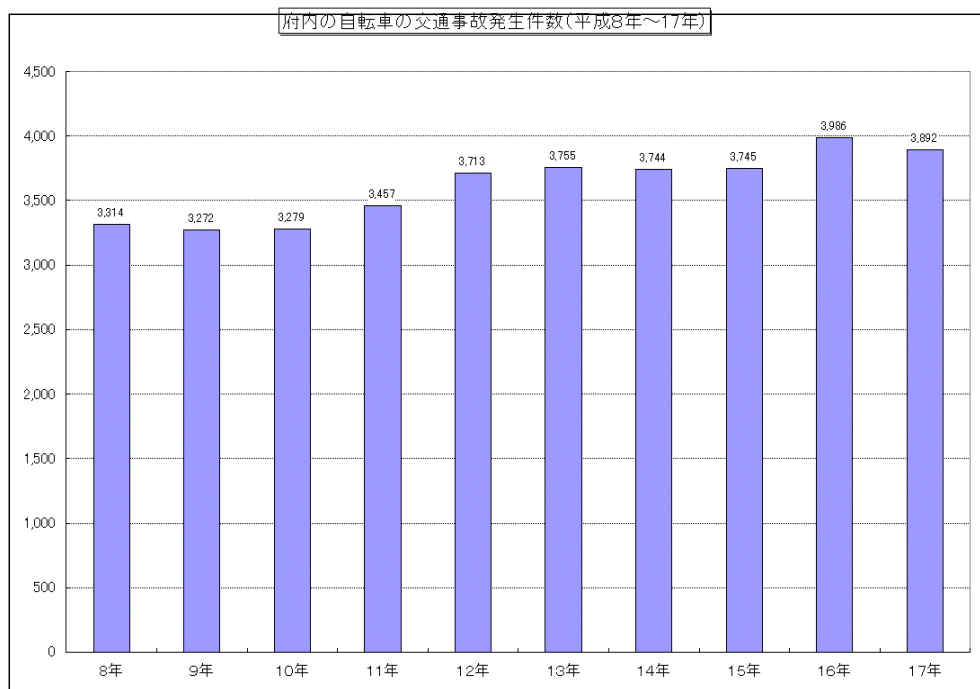


近年の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の4割近くを占めている。中でも高齢者の歩行中の死者数が、高齢者の死者数の5割以上を占めている。



② 都市部を中心に自転車の交通事故が増加している。



これは、

- ア 高齢化の一層の進行により、死亡事故の当事者となる比率の高い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
- イ 自転車利用者の交通ルール遵守意識の低下とマナーの悪化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

本府の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数共に着実に増加することが見込まれる。また、高齢化の進行により、高齢化率も平成22年には23.2%（推計値）まで上昇し、高齢者人口の増加が見込まれる。このような道路交通の量的拡大に加え、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は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

(3) 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況を予測すると、高齢化の急速な進行や運転免許保有者数及び車両保有台数の増加、また経済社会情勢の動向に伴い、歩行中及び自動車乗車中の事故や、高齢者の死者数が増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態になることが懸念される。

2 本計画における目標

交通事故による死者数を限りなくゼロに近づけ、府民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であるが、年間の24時間死者数を平成22年までに100人以下とすることを目指すものとする。また、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数)を同時に減少させることを意味している。

また、今後はさらに、事故そのもの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22年までに年間の死傷者数を2万人以下とすることを目指すものとする。

そのため、国の関係機関、京都府、市町村及び関係機関・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交通事故死者数に係る数値目標

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

3 道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死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施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、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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、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規施策を推進する。

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。

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研究開発及び調査研究の充実といった8つの交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

(1) 少子高齢社会への対応

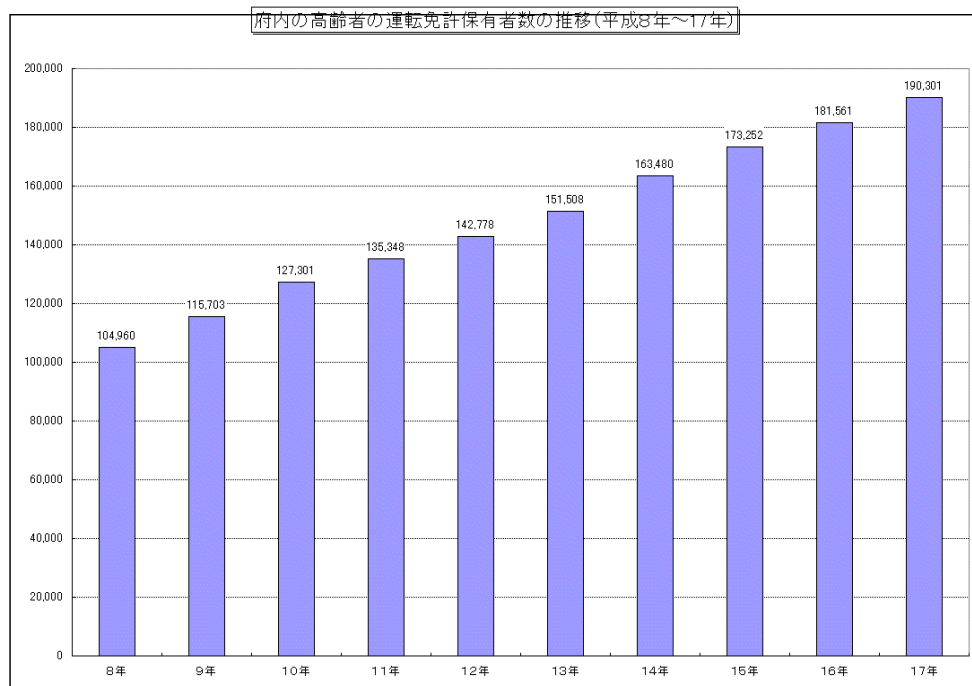
本府は交通事故死者に占める高齢者の割合が高いこと、今後も本府の高齢化は急速に進むと確実視されていることを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、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るべきである。特に、後者については、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ある。

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ある。

さらに、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が重要である。



また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。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、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。

(2) 歩行者の安全確保

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、特に、高齢者では歩行者の割合が5割以上、15歳以下の子どもでは約5割を占めている。

安全で安心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、市街地の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。

(3) 府民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての府民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない京都府を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実

すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの府民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重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、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くような仕組みづくりが必要であり、各地域において、それぞれの実情に応じて、このような仕組みを工夫する必要がある。

さらに、その目標を設定するに際しては、交通事故死者数や交通事故件数等とは異なる当該地域に根ざした何らかの具体的な指標（例えば、高齢者、子供等特定の年齢階層に着目した指標等）を生み出すことも、住民の交通安全意識を高める上で効果的と考えられる。

また、交通事故の被害者やその遺族の声を直接府民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

(4) I T の活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（I T : Information Technology）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、I T を用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、①ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、②衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、③交通管制をより高度化したり、④救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（I T S : Intelligent Transport Systems）の取組を推進する。

また、インターネットを始めとした I T の活用等により、指導者の育成を行うなど学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことも必要である。

今後は、システム開発と併せて、その実用化や普及を進めていく時代である。いかに多くの府民が I T によるメリットを享受することができるようにしていくかが交通安全を進める上で特に重要になると考えられる。

なお、I T はあくまでも技術や手段であって万能ではないことから、I T

を過信することなく、最終的には、府民一人ひとりの心掛けが重要であることは言うまでもない。