

「大阪府交通安全対策会議」

日時：平成28年9月13日（火）午後2時から

場所：大阪府庁本館5階 正庁の間

大阪府交通安全対策会議

1. 開会

○司会 皆様、お待たせいたしました。ただいまから、「大阪府交通安全対策会議」を開催いたします。本日は、お忙しい中、本会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は、本日の司会を努めさせていただきます。本対策会議事務局、大阪府都市整備部交通道路室の丸山でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。なお、本来ですと、会議の開会にあたりまして、大阪府交通安全対策会議会長の松井知事が、ご挨拶をさせていただくべきところですが、本日は、公務で不在のため、東 都市整備部道路環境課長からご挨拶させていただきます。よろしくおねがいします。

2. あいさつ

大阪府都市整備部交通道路室道路環境課

課長 東 安彦

○東 大阪府都市整備部道路環境課長の東でございます。本日は、大阪府市長会会長の八尾市田中市長をはじめ「大阪府交通安全対策会議」にご出席いただき、誠にありがとうございます。関係機関の皆様には、日ごろから交通安全対策はもとより、府政の様々な運営に深いご理解と格別のご配慮いただき、厚くお礼申し上げます。また、本日お示しする「第10次大阪府交通安全計画（案）」の取りまとめにあたり、ご多忙な中ご協力頂きましたことを、併せてお礼申し上げます。さて、「第9次大阪府交通安全計画」では、平成27年度までに年間の交通事故死者数を122人以下に抑制するという目標を掲げ、関係機関が協力して各種対策に取り組んだ結果、平成26年には統計史上最小となる143人を記録しました。しかしながら、計画最終年となる昨年は、交通死亡事故多発警報を2度も発令するなど、大幅に死者数が増加、最終的には196人となり、目標達成には至りませんでした。今年に入り、府内の交通死亡事故件数は、減少傾向を示しているものの、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死亡事故件数が全体に占める割合が高くなってきております。こうした状況から本府におきましても、本年4月から「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、4本柱の「交通ルール・マナーの向上」「交通安全教育の充実」「自転車の安全利用」、そして7月から施行の「自転車保険の加入義務化」の取り組みを実施しています。悲惨な交通死亡事故を1件でも減少させるため、府民一人ひとりが交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践を習慣づけることはもちろんですが、交通安全を担う我々が、強い危機感を持って取り組むこと

が非常に重要です。最後になりましたが、本日は、この基本計画が、交通死亡事故の更なる減少につながる実効性のあるものとなるよう、十分ご審議いただきますことをお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしく申し上げます。

○丸山 それでは、お手元の「会議次第」に従いまして、会議を進めてまいりますので、よろしく申し上げます。なお、各機関の皆様方は、ご着席のまま、ご発言をお願いいたします。それでは、大阪府警察本部 交通部 調査官の高野 敏弘 様から、大阪府内の交通事故発生状況等についてご説明をお願いいたします。高野 調査官よろしく申し上げます。

3. 大阪府内の交通事故発生状況等について

大阪府警本部交通部交通総務課

調査官 高野 敏弘

○高野 大阪府警察本部交通総務課、交通部調査官の高野です。それでは、平成28年8月末の大阪府下における交通事故の発生状況について説明します。まず、交通事故の概況について説明します。本年8月末の交通事故件数、死者数、負傷者数についてはいずれも減少しており、特に死者数については、昨年比で約2割の減少と大幅に減少しています。ただし、重傷者数につきましては、昨年比プラス58人と約3パーセント増加しています。ちなみに重傷者とは、1か月以上の怪我をした人のことで、瀕死の人から大した怪我ではなかったが、後から骨折していたというようなものまで全て含みます。次に状態別、道路形状別、時間帯別の状況について説明します。昨年は、「夜間、幹線、交差点」の事故が多く発生したことから、今年、府警としましても、各警察署を始め、市町村及び交通関係団体等と協力して、これら「夜間、幹線、交差点」に重点を置いた指導取締りや広報啓発を行ってきました。その結果、死亡事故については大幅に減少し、夜間の死者数が昨年比マイナス31人、交差点における死者数が昨年比マイナス22人など、大幅に減少しています。次に、交通事故の特徴について説明します。今年は、飲酒運転による事故件数が増加したほか、飲酒運転による死者数は横ばいとなっています。一方、信号無視による事故件数が大幅に減少したほか、信号無視による死者数も減少しています。また、子供の交通事故件数については、総数は減少しているものの、通学等における子どもの死傷者数は増加しています。特に、7歳児が被害に遭うケースが多く、これは、全国でも同じ傾向を示しています。小学校に入学して、親の手をはなれてすぐの子供が被害に遭っていると考えられます。自転車関連事故については、総数は減少しているものの、自転車相互の事故件数は微増しており、予断を許さない状況です。以上で、私の方からの説明を終わります。

○司会 どうもありがとうございました。

4. 議案「第10次大阪府交通安全計画（案）」について

引き続きまして、本日の議案であります、「第10次大阪府交通安全計画（案）」につきましてご審議いただきたいと存じます。なお、以後の議事進行につきましては、東 道路環境課長に会長代理の議長として、議事を進めていただきたいと存じますが、皆様よろしいでしょうか。

（異議なし）

ご異議が無いようですので、それでは、東 道路環境課長議長として以後の議事進行をよろしくお願いいたします。それでは、本日の議案であります「第10次大阪府交通安全計画（案）」について事務局よりご説明願います。

○事務局 第10次大阪府交通安全計画（案）につきまして、概要に沿って説明させていただきます。第10次大阪府交通安全計画は、本年国において策定されました、「交通安全基本計画」に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間における、本府の陸上交通の、安全施策の基本となる計画です。大阪府では、昭和46年度から、これまで9次にわたり、本計画を改定し、交通指導取締りや、交通安全思想の普及徹底をはじめとした取組みにより、昭和45年に848人であった交通死亡事故死者数が、平成10年には394人に減少し、平成26年にはこれまでの統計史上最少となる143人となりました。しかし、平成27年には、交通事故死者数が196人と増加し、「交通事故多発警報」を2回も発令するに至る等、憂慮すべき事態となっています。こうしたことから、今後、誰もが、「安全・安心・快適」な大阪を実感できるよう、より高い目標を掲げ、さらなる「交通死亡事故抑止」を目指し、交通ルールの遵守徹底、交通指導取締りの強化及び交通安全施設の整備等に「オール大阪」で取り組んでいくため、本計画を策定するものです。

さて、第1章 道路交通の安全についてですが、まず、道路交通事故の現状についてご説明いたします。大阪府内の道路交通事故の状況につきましては、グラフで示しておりますとおり、平成18年から平成27年までの間で、交通事故発生件数、負傷者数ともに減少しており、右肩下りのグラフとなっています。しかしながら、死者数につきましては平成20年に198人まで減少したあと、翌21年には205人と増加したほか、平成26年に143人と交通統計上、過去最少を記録しましたが、先ほどの説明のとおり昨年の平成27年には196人と大幅に増加した結果、第9次計画の目標であった年間死者数122人以下については達成することが出来ませんでした。今年に入ってから交通事故死者数については、現在のところ、昨年比大幅なマイナスで推移していますが、依然として多い状態であることには変わりないことから、今後も引き続き交通事故抑止対策が必要と考えます。なお、近年の交通事故の特徴としては、65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の約4割をしめ、このうち、約8割が歩行中及び自転車乗用中の事故であること、また、高齢運転者による交通事故件数が増加していること、自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全国に比べると高い数値で推移していること、飲酒運転による事故件数及び死亡事故件数

は減少していることなどがあげられます。次に今後の道路交通安全対策を考える視点についてです。最近の交通事故の発生状況及びその特徴を受けて、今後の道路交通安全対策を考える視点といたしましては、「高齢者と子どもの安全確保」「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」の3つの視点から、道路交通の対策を図ることとしております。まず、「高齢者と子どもの安全確保」についてですが、交通事故死者数の約4割を、65歳以上の高齢者が占めていることと、少子化の進展に相まって、子どもを交通事故から守る必要性が一層求められていることから、高齢者と子どもの交通安全対策について行うこととしています。次に、「歩行者及び自転車の安全確保」についてですが、交通事故死者数の約32%が歩行中、約26%が自転車乗用中であることから、歩行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者に対する交通ルールの遵守とマナー向上を図ることが求められていること、また、今年の4月に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されたことなども踏まえて、歩行者及び自転車の安全対策を行うこととしています。最後に、「生活道路及び幹線道路における安全確保」については、府内の生活道路における交通事故死傷者数は、全国と比べて割合は低いものの増加傾向にあることから、生活道路における交通の安全を確保するための対策を一層推進する必要があることと、依然として、幹線道路において交通死亡事故が多く発生していることなどから、生活道路及び幹線道路における安全対策を行うこととしています。次に、事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項についてです。先端技術の活用推進として、運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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や、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進するなど、新たな技術を有効に活用する取り組みを推進することとしています。また、交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進として、これまで、総合的な交通安全対策の実施により、交通事故を大幅に減少させることが出来ましたが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多く発生しています。よって、これまでの対策では抑止が困難である交通事故についても、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していくことにより、交通事故の減少を図ることとしています。地域ぐるみの交通安全対策の推進として、インターネット等を通じた交通事故情報の提供等により、地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらうなど府民意識を醸成していくとともに、運転者、歩行者等の意識や行動をサポートしていく社会システムを、行政、関係団体、住民等の協働により形成していくこととしています。

次に、第10次大阪府交通安全計画における目標についてですが、国の交通安全基本計画では、平成32年までに年間の24時間死者数を2,500人以下とし、また、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、年間の死傷者数を50万人以下とする目標が設定されています。よって本府の計画に於ける目標数値の設定については、国の目

標設定と整合性を図りながら、府民の理解と協力のもと、関係機関が連携して、交通安全の諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、計画の最終年度である平成32年度までに、交通事故による24時間死者数を119人以下、死傷者数を36,500人以下とすることとしています。次に、講じようとする施策について、順に説明します。まず、「交通安全思想の普及徹底」では、交通安全意識を向上させ、交通マナーを身につけるため、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育・普及啓発活動を行うこととしています。また、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価手法等を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について、関係者の意識が深まるよう努めることとしています。次に「安全運転の確保」では、運転者の能力や資質の向上を図るため、運転者教育等の充実を努めることとしています。また、併せて、バスやタクシー、トラック等の運送事業者等の安全運転対策の充実を図ることとしています。「道路交通環境の整備」では、高齢者や障がい者、子どもを交通事故から守る観点から、歩道整備や踏切のバリアフリー化など、安全・安心な歩行空間の整備、交通安全施設等の整備などを進めていくこととしています。また、道路交通環境の整備を効果的、効率的に進めていくために、地域や住民の主体性を重視する取り組みを推進するとともに、事故要因や有効な対策の分析を十分に行った上で、交通安全対策を実施するよう努めることとしています。「車両の安全性の確保」では、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、運転ミスなどの人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策により交通事故の防止を図ることとしています。「道路交通秩序の維持」では、交通事故実態等を的確に分析し、飲酒運転や著しい速度超過、信号無視などの死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進することとしています。また、平成26年5月から施行された「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」を踏まえ、交通事故事件等にかかる適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ることとしています。「救助・救急活動の充実」では、交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、交通事故に即応できるよう、救急関係機関相互の緊密な連携・協力体制を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ることとしています。「被害者支援の充実と推進」では、交通事故被害者等が、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ている上、交通事故にかかる知識、情報も乏しいことが少なくないことから、自動車損害賠償保障制度や交通事故に関する相談を受けられる機会の充実等、被害者支援を積極的に推進することとしています。

次に、第2章の鉄道交通の安全について説明いたします。鉄道事故の現状につきましては、鉄道における運転事故が、長期的には減少傾向にある一方で、平成17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故など、社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生していることから、第10次大阪府交通安全計画では、乗客の死者数ゼロを継続することを目指すとともに、運転事故全体の死者数の減少を目指すことを目標としております。

次に講じようとする施策について説明します。鉄道交通の安全対策につきましては、鉄道における運転事故が府下において年数十件程度発生している現状から、過去に起きた事故等の教訓を活かし、総合的な視点から、対策を講じることとしています。「鉄道交通環境の整備」では、鉄道施設のシステム全体として安全性を確保する必要があることから、運転保安設備の整備等、安全対策を推進することとしています。「鉄道交通の安全に関する知識の普及」では、運転事故の9割以上を占める踏切障害事故と、人身傷害事故を防止するため、安全設備の正しい利用方法の表示や広報活動により、鉄道の安全に関する正しい知識を普及推進することとしています。「鉄道の安全な運行の確保」では、重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持をはじめとした対策の充実を図ることとしています。「鉄道車両の安全性の確保」では、発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直すこととしています。

次に、第3章の踏切道の交通安全について説明します。踏切事故の現状につきましては、鉄道事故同様、長期的には減少傾向にありますが、踏切事故は鉄道の運転事故の3割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道も残されている現状であることから、第10次大阪府交通安全計画では、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切事故の発生件数減少を目標としております。次に講じようとする施策について説明します。踏切道における交通安全対策として、「踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備等の促進」「踏切保安設備の整備及び交通規制の実施」「その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置」について対策を講じることとしています。立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備や交通規制等の対策を実施すべき踏切道がなお残されており、このため、それぞれの踏切の状況等を勘案しながら、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとしています。また、踏切保安施設の整備を行うとともに、交通量の多い踏切道については、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めるほか、交通量や踏切道の幅員等を勘案し、必要に応じて交通規制を実施するなど、踏切の交通の安全と円滑化を図るための措置といった施策を推進していきます。以上が第10次大阪府交通安全計画（案）を要約しました、計画の概要でございます。

○東 ただいま説明いたしました「第10次大阪府交通安全計画（案）」に関しまして何かご質問・ご意見等はありませんでしょうか。

（意見なし）

5. 採択

○東 ご意見等がないようですので、それでは、「第10次大阪府交通安全計画（案）」につきまして、皆様方にお諮りさせていただきます。「第10次大阪府交通安全計画（案）」につきまして原案どおりとすることに、ご異議ございませんでしょうか。

（異議なし）

ご異議がないようでございますので、原案を「第10次大阪府交通安全計画」として

大阪府交通安全対策会議で了承し、本日付で策定することといたします。なお、皆様方におかれましては、本計画に基づきまして、交通安全対策の推進に、格段のご尽力を賜りますようお願いいたします。それでは、以後の進行は事務局でお願いします。

6. 閉会

○司会 どうもありがとうございました。只今、ご承認いただきました、「第10次大阪府交通安全計画」についてでございますが、速やかに印刷し、関係機関の皆様方に送付させていただきますのでよろしくお願いいたします。これをもちまして「大阪府交通安全対策会議」を閉会させていただきます。本日は、大変お忙しいところ、本会議に出席いただきまして、誠にありがとうございました。

(終了)