

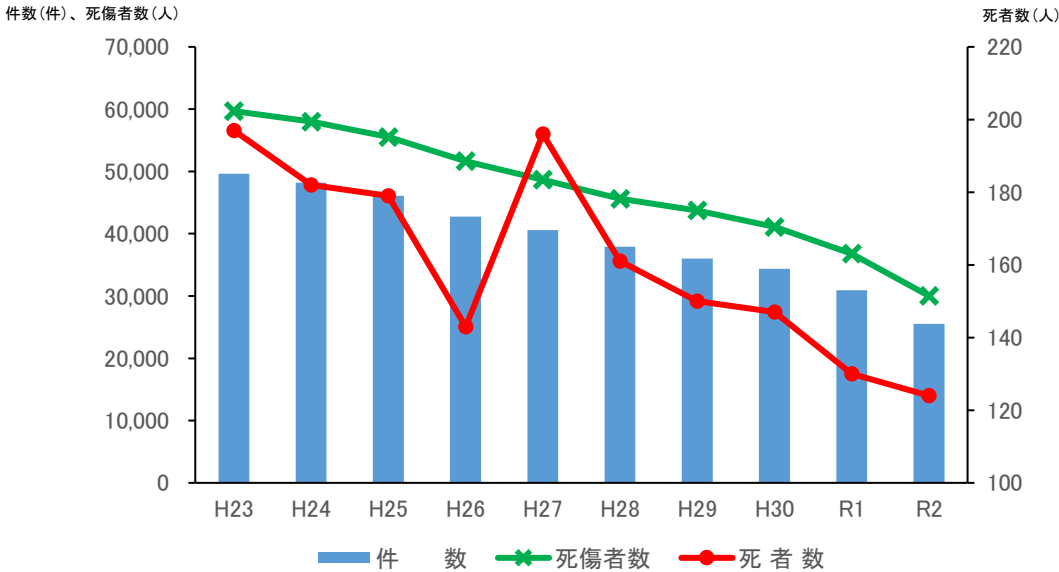
第 11 次大阪府交通安全計画（案）【概要】

大阪府交通安全対策会議

第 11 次大阪府交通安全計画の策定にあたって

大阪府交通安全計画は、大阪府域における陸上交通（道路、鉄道、踏切道）の安全施策の基本となるもので、大阪府では、昭和 46 年度からこれまで 10 次にわたり本計画を策定してきた。

第 10 次大阪府交通安全計画（平成 28 年度～令和 2 年度）では、道路交通安全における目標として、交通事故死者数を 119 人以下、交通事故死傷者数を 36,500 人以下に抑えることを掲げていた。



	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
件数	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920	35,997	34,382	30,914	25,543
死者数	197	182	179	143	196	161	150	147	130	124
死傷者数	59,686	57,986	55,542	51,644	48,677	45,621	43,735	41,080	36,794	30,012

図 1. 道路交通事故の経年変化

本計画に基づき、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底及び道路交通秩序の維持（交通指導取締りの強化）等により、死傷者数は令和 2 年で 30,012 人となり、第 10 次計画の目標を達成した。しかしながら、交通事故死者数については、昭和 45 年に 848 人であったものが、令和 2 年にはこれまでの統計史上最少となる 124 人となったが、目標達成には至らなかった。

このような中、大阪府では超高齢化社会を迎え、誰もが安全で安心して移動することができる社会を実現していくことが重要となっており、引き続き、交通事故のない社会を目指していく必要がある。さらに、新型コロナウイルス感染症対策等、ライフスタイルの変化を強いる事象も発生しており、適宜適切な交通安全対策が求められている。

そこで、第 11 次大阪府交通安全計画（令和 3～7 年度）では、そのような社会情勢にも対応できるよう改定を行い、「オール大阪」で交通安全施策に取り組んでいく。

計画の基本理念

1. 交通事故のない社会を目指して

- 高齢化が進展する社会において、真に豊かで活力のある社会を構築するためには、安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。
- 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す。

2. 人優先の交通安全思想

- 高齢者、障がい者、子供等の交通弱者や、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」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進する。

3. 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

- 高齢歩行者の交通事故とともに、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題を解決していくことが必要。
- 高齢になっても安全に移動することができ、年齢や障がいの有無等に関わりなく安心して暮らせる「共生社会」を構築することを目指す。

4. 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
 - 交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。
- (2) 交通機関に係る安全対策
 - 人はエラーを犯すものとの前提の下で、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る。
- (3) 交通環境に係る安全対策
 - 交通環境である施設・設備等の整備などを行うとともに、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。

5. 特に注視すべき事項

- (1) 人手不足への対応
 - 人手不足の影響で、安全が損なわれることがないように、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等に取り組んでいく。
- (2) 先進技術導入への対応
 - ヒューマンエラー防止を図り、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的な受容性の醸成を推進する。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

○確実に交通安全を図るためには、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携を行う。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

○ライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策を臨機に取る。

6. 先端技術の積極的活用

○あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を推進するとともに、新たな技術の研究開発にも取り組んでいく。

7. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

○迅速な救助・救急活動や負傷者の治療の充実等を図る。

8. 参加・協働型の交通安全活動の推進

○府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うとともに、地域の特性に応じた取組が可能となるよう参加・協働型の交通安全活動を推進する。

9. EBPM の推進

○基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

【第 11 次大阪府交通安全計画】

根拠法令：交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）

計画期間：令和 3 年度～令和 7 年度（5 か年）

<道路交通の安全についての目標>

○交通事故死者数 87 人以下

○重傷者数 2,160 人以下

<鉄道交通の安全についての目標>

○乗客の死者数ゼロの継続を目指す

○運転事故全体の死者数の減少を目指す

<踏切道における交通の安全についての目標>

○踏切事故の発生件数減少を目指す

第1章 道路交通の安全

【道路交通の安全についての目標】

- 交通事故死者数 87 人以下
- 重傷者数 2,160 人以下

【今後の道路交通安全対策を考える視点】

1. 高齢者及び子供の安全確保
2. 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
3. 生活道路及び幹線道路における安全確保
4. 先端技術の活用推進
5. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
6. 地域が一体となった交通安全対策の推進

【具体的な施策】

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. 道路交通環境の整備 | 5. 道路交通秩序の維持 |
| 2. 交通安全思想の普及徹底 | 6. 救助・救急活動の充実 |
| 3. 安全運転の確保 | 7. 被害者支援の充実と推進 |
| 4. 車両の安全性の確保 | 8. 調査研究の充実 |

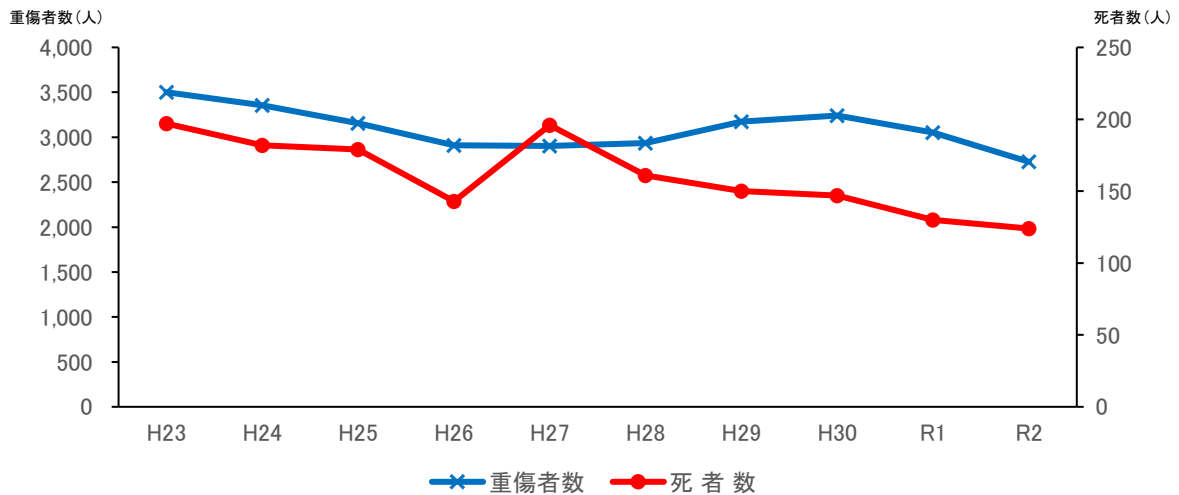


図2. 交通事故の死者数・重傷者数の推移

講じようとする主な施策

(1) 道路交通環境の整備

- 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
 - ・最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備の促進
 - ・エリア内の車両の速度を抑制する道路構造の整備及び通過車両を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善
 - ・通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全の確保及び関係機関との連携による対策の推進
 - ・高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
 - ・事故率の低い高規格幹線道路等の利用促進及び生活道路における車両速度抑制、通過交通の排除による人優先の道路交通の形成
- 幹線道路における交通安全対策の推進
 - ・事故危険箇所等対策の推進及び適切に機能分担を図るための道路網の整備
 - ・交通結節点等へのアクセス強化
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
 - ・公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実に取り組む取組の推進
- 歩行空間のユニバーサルデザイン化
 - ・ユニバーサルデザイン化による歩行空間の整備を推進
- 自転車通行空間整備
 - ・「大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画」に基づき、自転車通行空間ネットワークの整備を推進
- ITS の活用
 - ・人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである ITS を引き続き推進
- 災害に備えた道路交通環境の整備
 - ・災害に備えた道路及び交通安全施設等の整備の推進

(2) 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
 - ・それぞれの世代等にあった交通安全教育の推進
 - ・運転免許を持たない若者や成人が交通安全教育について学ぶ機会の設定
 - ・地域が一体となった高齢者の安全確保

- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・交通安全運動の組織的・継続的な展開
 - ・横断歩行者の安全確保
 - ・全ての年齢層の自転車利用者に対してのヘルメット着用を推奨
 - ・自転車配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等の推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等
 - ・交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画

(3) 安全運転の確保

- 運転者教育等の充実
 - ・認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消し等の行政処分を実施
 - ・限定条件付免許制度の導入等の準備及び施行後の適正な運用の推進
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進
 - ・事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となった総合的な取組を推進

(4) 車両の安全性の確保

- 自動運転車の安全対策・活用の推進
 - ・自動運転技術は発展途上の技術でもあることを踏まえ、自動運転車の活用促進のほか、正しく使用してもらうための安全対策の両方を推進
- 自転車の安全性の確保
 - ・自転車事故被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進

(5) 道路交通秩序の維持

- 交通指導取締りの強化等
 - ・道路種別、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮した交通指導取締りを効果的に推進
- 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

- ・初動捜査から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因究明等による適正かつ緻密な捜査の一層の推進

(6) 救助・救急活動の充実

- 救助・救急体制の整備
 - ・救助体制の整備・拡充
 - ・多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
 - ・救急救命士の養成・配置等の促進
- 救急医療体制の整備
 - ・救急医療機関等の整備
 - ・救急医療担当医師・看護師等の養成等
 - ・ドクターヘリ運航事業の推進

(7) 被害者支援の充実と推進

- 自動車損害賠償保障制度の充実等
 - ・社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応した改善を推進
 - ・被害者救済の充実
- 損害賠償の請求についての援助等
 - ・交通事故相談活動の推進
 - ・損害賠償請求の援助活動等の強化

(8) 調査研究の充実

- 交通実態調査等の推進
 - ・交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものと言われていることから、3要素それぞれの関連分野における調査研究を一層推進
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化
 - ・インベントデータレコーダーやドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を検討

第2章 鉄道交通の安全

【鉄道交通の安全についての目標】

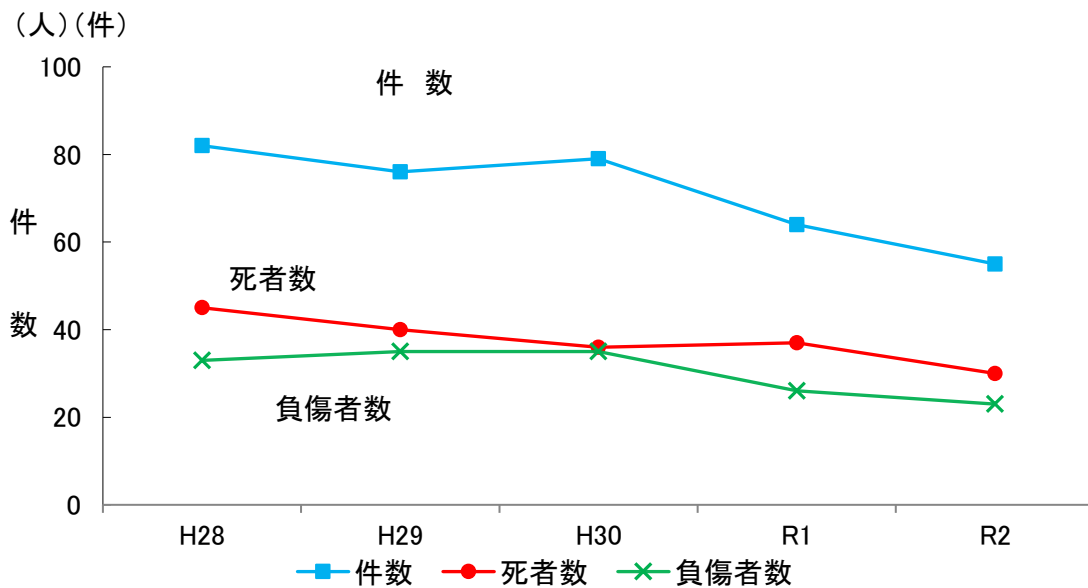
- 乗客の死者数ゼロの継続を目指す
- 運転事故全体の死者数の減少を目指す

【今後の鉄道安全対策を考える視点】

1. 重大な列車事故の未然防止
2. 利用者等の関係する事故の防止

【具体的な施策】

- | | |
|---------------------|----------------|
| 1. 鉄道交通環境の整備 | 4. 鉄道車両の安全性の確保 |
| 2. 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 5. 救助・救急活動の充実 |
| 3. 鉄道の安全な運行の確保 | 6. 被害者支援の推進 |



区分	年	H28	H29	H30	R1	R2
件	数	82	76	79	64	55
死	者	45	40	36	37	30
負	傷	33	35	35	26	23
者	数					

図3. 鉄道事故の経年変化

講じようとする主な施策

(1) 鉄道交通環境の整備

- 鉄道施設等の安全性の向上
 - ・施設、車両等の適切な維持・補修等の促進
 - ・ホームドアの整備を加速化するとともに、内方線付き点状ブロックや新技術等を活用した転落防止策を引き続き推進
- 運転保安設備等の整備

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- ・学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンを実施
- ・鉄道事業者・携帯電話事業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透

(3) 鉄道の安全な運行の確保

- 保安監査の実施
- 運転士の資質の保持
- 計画運休への取組

(4) 鉄道車両の安全性の確保

- ・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の見直し

(5) 救助・救急活動の充実

- ・鉄道事業者、消防機関及び医療機関等との連携・協力体制の強化

(6) 被害者支援の推進

- ・損害賠償請求の援助活動等の強化及び被害者等の心情に配慮した対策の推進

第3章 踏切道における交通の安全

【踏切道における交通の安全についての目標】

○踏切事故の発生件数減少を目指す

【今後の踏切道における交通安全対策を考える視点】

○それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

【具体的な施策】

1. 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の促進
2. 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
3. 踏切道の統廃合の促進
4. その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

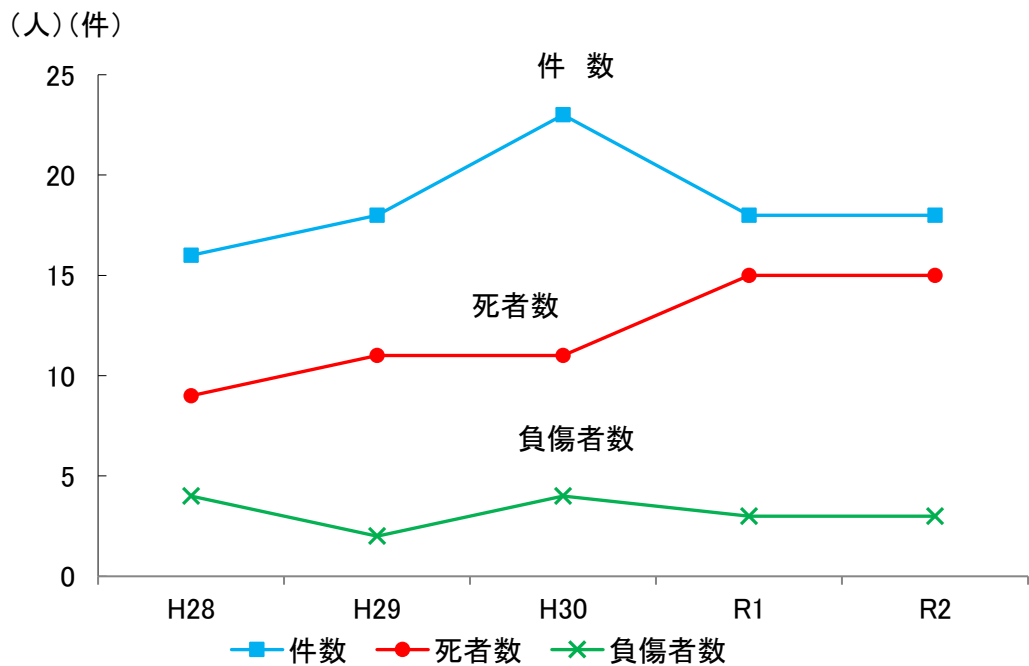


図4. 踏切事故の経年変化

講じようとする主な施策

(1) 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の促進

- ・開かずの踏切や、主要な道路で交通量の多い踏切等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差等により、除却を促進
- ・立体交差化まで時間の掛かる開かずの踏切等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の整備等、カラー舗装や駅周辺の駐車場等の一体対策を促進

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- ・高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押しボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進

(3) 踏切道の統廃合の促進

- ・利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては、統廃合を促進

(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

- ・緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進