

第10次京都市交通安全計画の概要

～交通事故のない安心・安全なまち 京都を目指して～

計 画 期 間

平成28年度から平成32年度までの5年間

計画の基本的な考え方

交通事故のない社会を目指して

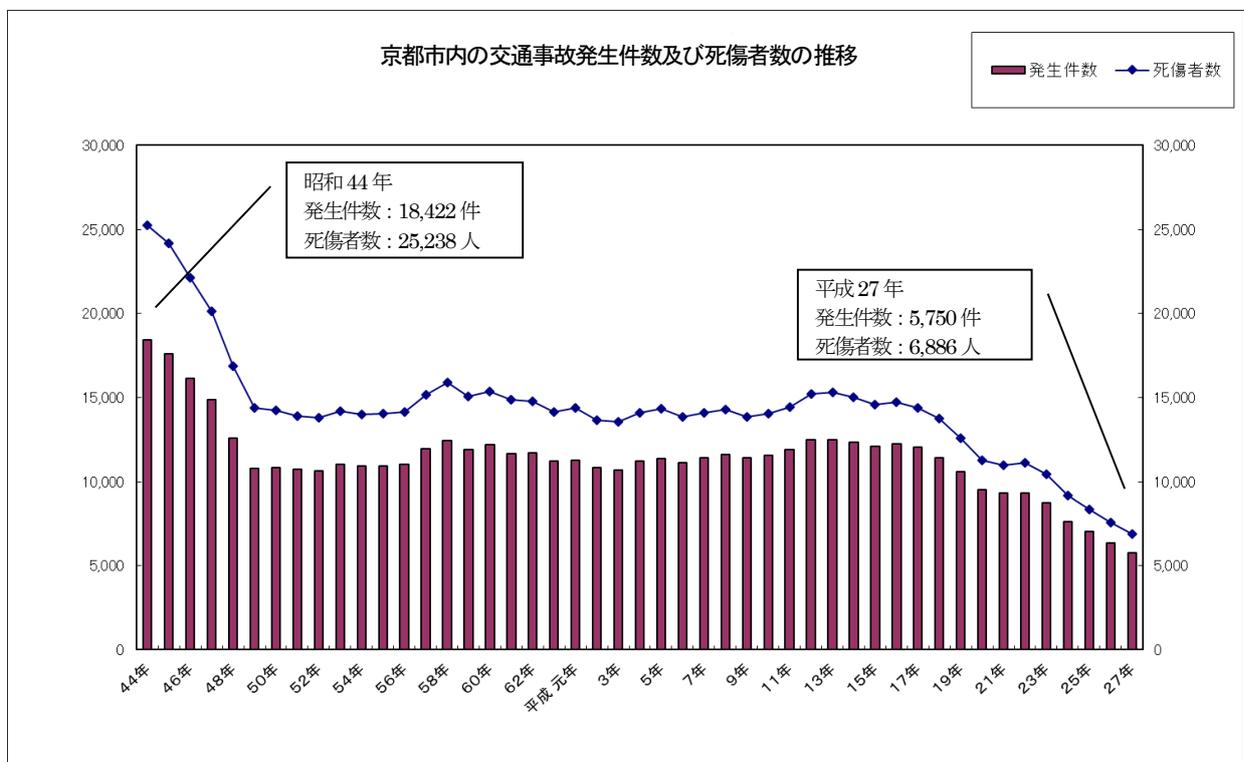
「京都市交通安全基本条例」（平成25年7月施行）に掲げる「人命の尊重」や「歩行者、自転車利用者及び公共交通を優先するまちづくりの実現」という基本理念に基づき、交通事故被害者の存在にも思いをいたし、悲惨な交通事故の根絶を図っていきます。

道路交通事故の現状

1 発生件数、死傷者数は減少傾向

京都市内の交通事故は、昭和44年に発生件数が18,422件、死傷者数が25,238人と過去最悪でした。

交通環境の整備や交通安全対策に携わる皆様の不断の取組により、交通事故は大幅に減少しましたが、平成27年中の発生件数は5,750件、死傷者数は6,886人と、未だ厳しい状況にあります。

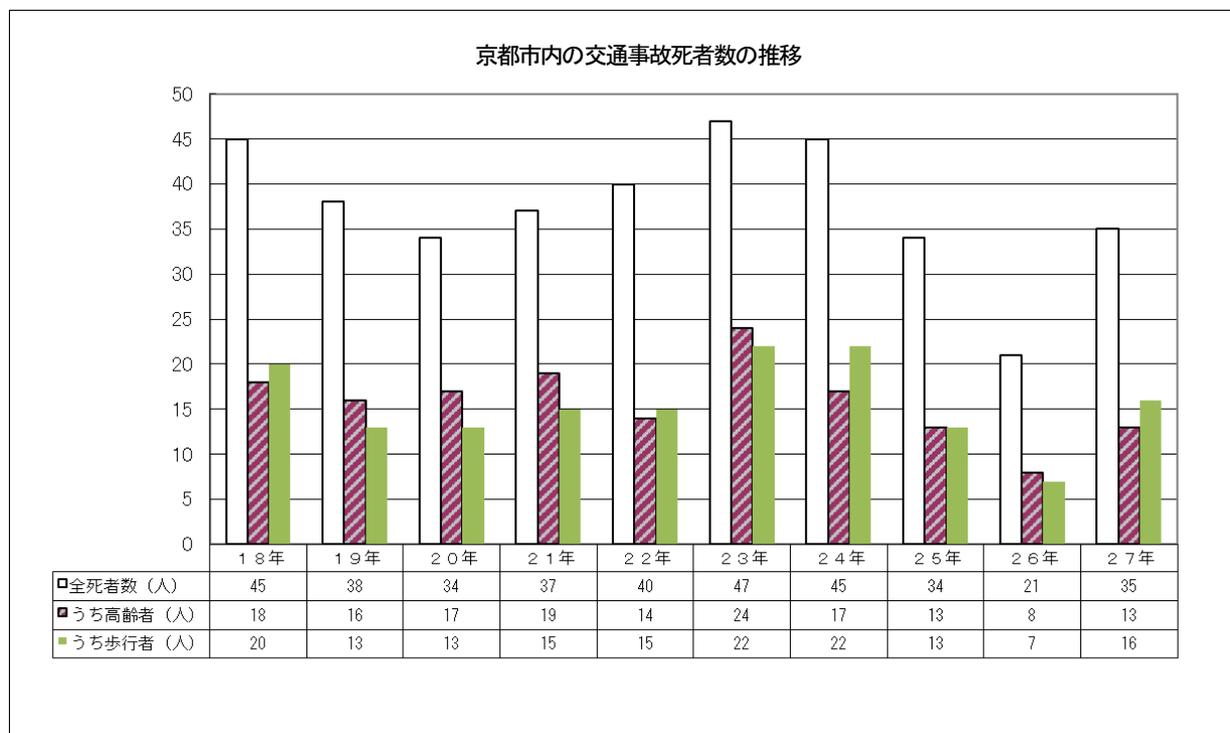


2 交通事故死者に占める高齢者及び歩行者の割合は依然として高い

交通事故により亡くなられた方は、平成18年には45人でしたが、平成27年は35人となり、増減はあるものの、横ばいから減少傾向にあります。

一方で、65歳以上の高齢者の割合が非常に高く、平成27年では全死者数の37%を占めています。

また、歩行中に交通事故で亡くなられた方の割合は全死者数の約半分を占め、平成27年では46%となっています。



本計画における目標

《平成32年までの目標》

	目標値
年間の24時間死者数 (交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数)	20人以下
年間の死傷者数	5,200人以下

※ 国の第10次交通安全基本計画の数値目標の削減率に準じて設定

今後の道路交通安全対策を考える視点

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

- 高齢者や子どもは、生活圏である自宅近くや通学路で事故に遭うことが多いため、身近な道路の安全性の確保や地域における見守り活動の充実などを行います。
- 高齢者や子ども自身の交通安全意識の向上及び交通ルールの理解の促進を図ります。
- 高齢運転者の増加が予想されることから、免許返納も含め高齢者が事故を起こさないための対策を強化します。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

- 人優先の考えの下、歩道の整備等による歩行空間の確保や歩行者、自転車、自動車の異種交通の分離対策を推進します。
- 自転車利用者は、交通ルールに関する理解が不十分なことによる違反行為が多いことから、交通安全教育の充実を図ります。

(3) 生活道路における安全確保

- 自動車の速度抑制を図るため、エリア侵入部における路面標示やハンプ[※]の設置など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ます。
- 幹線道路を走行すべき自動車が通過交通として生活道路へ流入することを防止するため、外周幹線道路における交通流の円滑化を推進します。

(4) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進 **本市独自**

- 自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していきます。
- 世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力にあふれるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現します。

※ 道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- これまでの対策では抑止が困難であった安全運転義務違反等に起因する交通事故について、発生地域、場所、形態等の情報に基づいて分析し、よりきめ細かな対策を実施します。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

- 交通事故の実態をタイムリーかつ正確に周知し、地域住民の交通安全対策への関心をより一層高めるとともに、地域における安全・安心な社会の形成について、「じぶんごと」、「みんなごと」として積極的に参加する意識を醸成します。

(3) 先端技術の活用推進

- 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防止するため、安全運転を支援するシステムや事故発生時にいち早く救助・救急を行えるシステムなどの活用を推進します。

京都市の地域特性を踏まえた施策の重点化

異種交通の分離対策

→施策「1 道路交通環境の整備」,「16 歩行者優先のまちづくり」

都心部の交通量の多い細街路や通過交通の多い生活道路、観光地の道路等における自動車、自転車、歩行者等が交錯して発生する交通事故の防止対策の推進

- ・生活道路における通過交通の排除や車両速度の抑制等の面的、総合的な対策の実施
- ・細街路等における歩道空間や自転車通行位置の明示による歩行空間の確保
- ・歩行空間のバリアフリー化や通学路の安全対策の推進 等

人によるエラーの低減

→施策「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」

運転者の不注意や操作ミスによる交通事故を減らすことによる更なる交通事故の削減を図る取組の推進

- ・交通安全施設等の高度化による視認性の向上
- ・高齢運転者に対する認知機能検査等の確実な実施、高齢者運転免許自主返納支援の推進
- ・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の実施
- ・自動車の安全に関する先進技術の市民理解促進によるより安全な自動車の普及拡大 等

地域力を活かした交通安全対策

→施策「2 交通安全思想の普及徹底」

地域の交通ボランティア、PTA、民生・児童委員等の地域住民と警察等の関係機関が一体となった高齢者や子どもの交通事故防止や地域特性に応じた交通安全対策の推進

- ・身近な道路や通学路における地域ぐるみの高齢者、子ども等の見守り活動の実施
- ・地域の事故実態や住民ニーズ等を踏まえた地域に密着した交通安全活動の実施
- ・交通事故情報等の地域への積極的な提供による市民の交通安全意識の高揚 等

「歩くまち・京都」の推進

→施策「1 道路交通環境の整備」,「9 環境に配慮した交通対策の推進」,「16 歩行者優先のまちづくり」

人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向けた公共交通の利用促進や自動車利用の抑制による安全で快適な歩行空間の創出

- ・公共交通の乗継利便性や快適性の向上
- ・「歩いて楽しいまちなかゾーン」の拡大整備など安全・快適な歩行空間ネットワークの形成
- ・自動車利用の抑制策の実施（パークアンドライドの充実による車両の流入抑制、効率的な物流・輸送体系の確立やカーシェアリングなどによる自動車利用の効率化） 等

<凡例>

- ◎ 京都市が主体的に実施する取組
- 京都市と関係団体等の連携した取組
- 京都市以外の取組

○ 道路交通の安全対策

No.	施策項目	第10次計画における主な取組
1	<p>道路交通環境の整備</p> <p>自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進めるとともに、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図り、暮らしのみちの安全の推進に取り組む。</p> <p>(1) 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備</p> <p>(2) 高速道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化</p> <p>(3) 幹線道路における交通安全対策の推進</p> <p>(4) 交通安全施設等の整備事業の推進</p> <p>(5) 歩行者空間のバリアフリー化</p> <p>(6) 無電柱化の推進</p> <p>(7) 効果的な交通規制の推進</p> <p>(8) 自転車利用環境の総合的整備</p> <p>(9) 高度道路交通システムの活用</p> <p>(10) 交通需要マネジメントの推進</p> <p>(11) 災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>(12) 総合的な駐車対策の推進</p> <p>(13) 道路交通情報の充実</p> <p>(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備</p>	<p>○生活道路における車両速度の抑制（最高速度30km/hの規制（ゾーン30）の実施など）</p> <p>◎「京都市通学路交通安全プログラム」に基づく通学路安全対策</p> <p>◎自動車、自転車、歩行者等が分離された安全な道路交通環境の形成（細街路等における歩道空間や自転車通行位置の明示、車道左側の自転車走行環境の整備など）</p> <p>◎バリアフリー重点整備地区等における道路のバリアフリー化</p> <p>◎第6期無電柱化計画に基づく無電柱化事業の実施</p>
2	<p>交通安全思想の普及徹底</p> <p>幼児から成人に至るまで、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を行う。交通安全教育を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れ、必要な情報をわかりやすく提供することにより、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるようにする。</p> <p>(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>(2) 効果的な交通安全教育の推進</p> <p>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>(4) 自転車の安全利用の推進</p> <p>(5) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進</p> <p>(6) 市民の参加・協働の推進</p>	<p>◎シミュレーターの活用やスケアード・ストレイト方式による参加・体験・実践型の交通安全教育の実施</p> <p>◎「パパママ自転車教室」の開催など保護者向け交通安全講習等の実施</p> <p>○地域の見守り活動等による高齢者の安全確保</p> <p>◎自転車のルール・マナーの「みえる（わかる）化」の推進</p> <p>□自転車運転者講習制度の適切な運用</p> <p>○交通事故情報等の地域への積極的な提供による市民の交通安全意識の高揚</p>

No.	施策項目	第10次計画における主な取組
3	<p>安全運転の確保</p> <p>高齢や運転環境の変化に応じた運転者教育等の充実、高齢者や障害者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進、ICTを活用した道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。</p> <p>(1) 運転者教育等の充実 (2) 運転免許業務の改善及び充実 (3) 安全運転管理の推進 (4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 (5) 交通労働災害の防止等 (6) 道路交通に関する情報の充実</p>	<p>◎新規就職者やプレママ・パパ等の運転機会が増大する層への安全運転啓発</p> <p>□認知機能検査の結果に基づくきめ細やかな高齢者講習の実施</p> <p>□臨時適性検査等の確実な実施による安全運転に支障がある者の運転免許の取消し等</p> <p>○高齢者の運転免許証の自主返納に対する支援（自主返納者への支援物品の提供など）</p>
4	<p>車両の安全性の確保</p> <p>車両構造面からの対策により、交通事故の未然防止と被害軽減を図る。特に、衝突被害軽減ブレーキなど先進技術の活用を更に充実するとともに、適切な保守管理を推進する。</p> <p>(1) 車両の安全対策の推進 (2) 自動車アセスメント情報の提供等 (3) 自動車の検査及び点検整備の充実 (4) リコール制度の充実・強化 (5) 自転車の安全性の確保</p>	<p>□先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進</p> <p>□自動車利用者に対する自動車アセスメント情報の提供</p>
5	<p>道路交通秩序の維持</p> <p>死亡事故等重大事故に直結する悪質性、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とともに、交通事故事件等に係る適切かつ綿密な捜査の一層の推進、暴走族対策の強化を図る。</p> <p>(1) 交通の指導取締りの強化等 (2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進 (3) 暴走族対策の強化 (4) 危険物等の安全輸送の確保</p>	<p>□交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの推進</p> <p>○飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組の推進</p> <p>□過積載違反防止に向けた啓発活動の実施</p> <p>□危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底</p> <p>□危険物輸送に関する街頭検査の実施</p>
6	<p>救助・救急活動の充実</p> <p>救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、救急現場や搬送途上における救急医療、応急処置等の体制整備や応急手当の普及啓発を推進する。</p> <p>(1) 救助・救急体制の整備 (2) 救急医療体制の整備 (3) 救急関係機関の協力関係の確保等</p>	<p>◎高度救急救護車の運用による救助・救急体制の充実</p> <p>◎AEDの使用も含めた心肺蘇生法など応急手当の普及啓発活動の推進</p> <p>◎消防防災ヘリコプターの24時間365日の運航</p> <p>◎市北部地域等における救急ランデブーポイント（臨時離着陸場）の調査</p> <p>□ドクターヘリ事業の推進</p>

No.	施策項目	第10次計画における主な取組
7	<p>被害者支援の充実と推進 犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。特に、重度後遺障害者に対する救済対策の充実や交通事故被害者等に対する相談機会の充実、交通事故及び捜査情報の積極的な提供を行う。また、自転車の加害事故に関し、自転車賠償責任保険等への加入を義務化する。</p> <p>(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等 (2) 損害賠償の請求についての援助等 (3) 交通事故被害者等支援の充実強化</p>	<p>○交通事故に関する相談を受けられる機会の充実 □交通事故被害者等に対する交通事故の概要、捜査経過等の情報の提供 ○交通遺児奨学金等支給事業等の周知 ○公益社団法人京都犯罪被害者支援センター等との連携による被害者支援の充実 ○被害者の心情に配慮した対応の徹底</p>
8	<p>調査研究の充実 有効かつ適切な交通対策を講じるため、研究開発の推進と総合的な調査研究の充実を図る。また、データを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析、事後評価で得られた結果のフィードバックを行う。</p> <p>(1) 交通事故の長期的予測の充実 (2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化</p>	<p>○交通事故の発生に関する傾向や特徴の長期的な予測の充実 ○警察、道路管理者及び交通政策研究者などの連携による情報共有、事故分析、総合的な交通安全対策の推進</p>
9	<p>環境に配慮した交通対策の推進 本市独自 不要不急の車利用を抑制するとともに、共同配送やカーシェアリングなど自動車の効率的な利用を推進する。また、交通安全にもつながるエコドライブの普及活動を推進する。</p> <p>(1) 効率的な自動車の利用 (2) 「セーフティ・エコドライブ運動」の展開</p>	<p>◎共同配送システムの構築や計画的な配送による物流の効率化 ◎カーシェアリングの取組の普及・促進 ◎「京エコドライバーズ宣言」や「エコドライブ推進事業所」登録事業によるエコドライブの普及活動の推進 ◎エコドライブが安全運転に資することを啓発する取組の実施</p>
10	<p>京都市自転車安心安全条例の推進 本市独自 「京都・新自転車計画」に基づき、自転車走行環境、ルール・マナー、自転車駐輪環境、自転車観光、自転車関連施策の「みえる化」を推進し、市民等が自ら納得することで、自転車の事故防止や秩序ある利用につながる。</p> <p style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><目標値>年間の自転車事故発生件数1,000件以下</p> <p>(1) 自転車の安全な利用に関する啓発 (2) 自転車の点検整備の促進(再掲) (3) 自転車賠償責任保険等の加入の義務化(再掲) (4) 自転車交通安全教育の推進 (5) 自転車利用者に対する指導取締りの推進(再掲) (6) 自転車利用環境の総合的整備(再掲)</p>	<p>◎自転車走行環境、ルール・マナー、自転車駐輪環境等の「みえる化」の推進 ◎自転車安全利用促進啓発員による自転車ルールへの指導啓発 ○市内小学校での自転車教室の実施 ◎自転車賠償責任保険等の加入の義務化 ◎自転車の点検整備が受けやすい環境の形成 ◎道路の左側への自転車の走行を促す路面表示の設置(重点地区から順次整備) ◎駐輪スペースの更なる確保</p>

○ 踏切道における交通の安全対策

No.	施策項目	第10次計画における主な取組
11	踏切道の立体交差化及び構造の改良促進 抜本的な対策として立体交差化を進めるとともに、歩道が狭隘な踏切は事故防止効果の高い構造に改良する。	○遮断時間が特に長い踏切等の連続立体交差化による除却の促進
12	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備とともに、踏切遮断時間の短縮化や必要に応じた交通規制を実施する。	○踏切遮断機の整備及び警報時間制御装置等の整備 ○全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化の推進
13	踏切道の統廃合の促進 立体交差化や構造の改良と併せて、地域住民の通行に支障の無い近接踏切道等の統廃合を促進する。	○踏切道の立体交差化、構造改良等に併せた近接踏切道等の統廃合
14	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 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、対策を重点的に推進する。また、踏切道通行者の交通安全意識の向上を図る。	○「踏切安全通行カルテ」に基づく対策の実施 ○踏切道予告標、踏切信号機の設置 ○踏切事故防止キャンペーン等広報教育活動の実施

○ 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進 本市独自

No.	施策項目	第10次計画における主な取組
15	公共交通の再編強化 公共交通のネットワークを強化し、すべての人が、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進する。また、バリアフリー化などにより、ひとにやさしい旅客施設等を整備する。	○乗継利便性向上策の検討・実施 ○駅等のバリアフリー化の推進 ○公共交通の利便性・快適性の向上 ○バス待ち環境の向上
16	歩行者優先のまちづくり 無電柱化やユニバーサルデザインの推進と併せて、道路空間の再構成を行うことにより、安心・安全で快適な歩行空間を創出する。 (1) 歩行空間の創出 (2) 自動車利用の抑制策等の推進 (3) 未来の公共交通の整備	○「歩いて楽しいまちなかゾーン」の拡大整備の検討 ◎通年型パークアンドライドの充実 ◎自動車流入抑制策の研究 ◎新たな公共交通の導入に向けた検討
17	歩いて楽しい暮らしを大切にする ライフスタイルへの転換 人と公共交通優先の行動規範を明確にした「歩くまち・京都」憲章の推進するとともに、「クルマに頼り過ぎない暮らし（スローライフ）」を大切にするライフスタイルへの転換を促す。 (1) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発 (2) 「スローライフ京都」大作戦(プロジェクト)の推進	◎「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発 ◎「クルマに頼り過ぎない暮らし（スローライフ）」を大切にするライフスタイルへの転換の促進 ◎モビリティ・マネジメントの推進