

「第10次京都市交通安全計画（案）」に関する市民意見と対応一覧

A：見直し案に反映するもの（19件）

B：見直し案に記載済み又は趣旨に含まれ、賛同いただいているもの（135件）

C：今後、施策を検討する際に参考とするもの（26件）

No.	御意見の趣旨	件数	対応
第2章 道路交通の安全			
1	「交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進」を掲げているのは良いと思う。地域ごとの道路・生活環境施設等をよりきめ細かに調査し、改善を行うことが重要である。	2	A
2	交通事故発生件数や死傷者数がこれほど大幅に減少しているとは知らなかった。これをもっとアピールすれば見守りや啓発活動に取り組んでいる市民の励みになると思う。	6	B
3	計画目標は決して無理な数字ではない。目標を達成するため、行政、警察、関係機関・団体が緊密に連携し、市民・事業者等が責任を持って行動できるよう、取組を推進してもらいたい。	3	B
4	高齢社会がどんどん進展していく中で、人口の減少、高齢化を想定した計画を作成する必要があると思う。	1	B
5	子育て世帯の京都市への移住を促進する観点からも、交通安全を確保することは非常に重要なことである。観光客ばかりでなく、市民の更なる安寧に繋がる取組を充実させるべき。	1	B
6	子を持つ親として、通学中の子どもに列に車が突っ込む事件などに何か対策が必要と感じている。そこで、交通安全計画案の中に、異種交通の分離や人によるエラーの低減を重点取組としている点がすばらしいと思う。具体的な政策を期待している。	1	B
7	当初の目標から現状で達成している目標については、見直し時にさらに高い目標に変更していくことが望ましい。また、当初設定の目標だけでなく、時代の変遷とともに新たな目標を設定することも併せて検討してはどうかと考える。	1	B
8	交通事故死者数を20人以下にする目標を達成するのは困難ではないか。	2	C
第3章 講じようとする施策			
第1節 京都市域において重点的に取り組むべき事項			
9	細街路交差点や季節的に混雑する観光地など京都の地域特性に応じたきめ細かな対策が必要である。	1	A
10	特に事故が多発している交差点や踏切等で、重点的に注意を呼びかける等、取組を進めてほしい。	1	A
11	マンションに居住しているが、地域ぐるみの交通安全活動等に関わる機会がない。今後、地域活動を継続していくには、地域の様々な居住形態・世代の世帯を取り込んでいくことが重要である。	1	A
12	地域住民と警察、学校等関係機関が連携した子どもや高齢者の見守りや声かけ、啓発活動、危険箇所の把握に取り組んでほしい。	3	B
13	高齢ドライバーは「漫然運転」、「運転操作不適」の割合がダントツに高い。高齢者による暴走・逆走事故等も後を絶たない。高齢者向けの啓発活動や京都府警と連携した対策をもっと積極的に展開したほうが良い。	3	B
14	異種交通の分離対策は大切であり、是非推進してもらいたい。	2	B
15	異種交通の分離のため、特に歩行者と自転車の通行帯をはっきり区分し、路面を色分けしたり、線を引く対策はわかりやすいので拡充して行ってほしい。	2	B
16	京都の地域特性を踏まえた、車優先の社会から人重視の交通社会への取組を期待する。	2	B
17	市内中心部の生活道路は抜け道として使われ、また、一方通行が多く車がスピードを落とさないと走行することがあるため、安全の確保のための対策を積極的に進めてほしい。	2	B

18	京都には道が狭いので時間帯を決めてもいいので、自転車、バイク、車など車両の通行禁止エリアを設けるほうが良いと思う。その場合、歩きやすさや車いす、乳母車でも通りやすい道づくり（車輪がはまりづらい石畳とか）にすべきだと思う。	1	B
19	田の字地区などはゾーン20にして、タクシー会社などにも周知するなど、歩行者優先のまちづくりを計画に掲げてもらいたい。	1	B
20	高齢運転者は、加齢により危険認知の遅れや運転操作の誤りにより事故が発生していることが推測されるが、徐々に能力が低下するので、自覚しづらい。免許更新の際に運転適性が備わっているかを試験等で調べ、不適正の場合には免許を諦めてもらうなど、強い姿勢で臨む必要がある。	1	B
21	家族間での注意喚起や見守り、高齢者の事故防止について地域住民が協力して対策に取り組んでいけるよう地域コミュニティを活性化することも大切だと思う。	1	B
22	小さな子どもを守るため、安全パトロールの強化、集団下校等に積極的に取り組んでほしい。	1	B
23	市内の交通事故発生件数が減っているのは良いことだが、気になるのは自分たちが居住している地域が安全かどうかである。	1	B
24	計画を立てて終わりではなく、継続することが大切なので、地道な取組を応援してほしい。	1	B
25	公共交通機関の利便性の向上、快適安全な歩行空間創り等に取り組んでもらいたい。	1	B
26	四条通の歩道が広がったが、その分車道が狭くなって混雑してしまっているため、歩行者のためだけでなく、観光都市として混み合う京都を考えたまちづくりをしていただきたい。	1	B
27	バス停付近では、バス降車時の自転車との接触が危険である。また、バス待ちの人が歩道に広がっており、通行の支障となっている。バス停付近の整備をしてもらいたい。	1	B
28	自転車を利用していると、タクシーとバスの運転が荒いので、いつ轢かれるか分からない。自転車専用の道路の整備や歩道の拡幅をしてほしい。	1	C
29	自転車の歩道走行を禁止してほしい。スマホやイヤホンを使いながら歩道を走行する人やスピードを出す人もいる。また、バス降車時は、歩道の自転車走行帯が車道側にあるため、ぶつかる危険がある。これでは高齢者、障害者、ベビーカーなど交通弱者が安心して歩道を歩けない。自転車税でも徴収してもっと意識を高めさせるのがよい。	1	C
30	自転車と歩行者を切り離し、自転車の歩道通行を禁止し、広い道では自転車専用道路を確保すべきだと思う。歩道上の通行を許可するなら一方通行にすべき。	1	C
31	幹線道路では自転車の車道通行禁止を復活してほしい。	1	C
第2節 道路交通の安全対策			
32	外国人観光客や留学生にも京都の交通ルールを理解し、守ってもらえるよう、多言語による啓発チラシの配布や周知プレートの掲示、様々な媒体やイベントでの周知、注意喚起が必要だと思う。	5	A
33	子どもの交通安全意識の向上や交通ルールの理解の促進も大切だが、模範となる大人の意識の向上が必要である。	5	A
34	観光客や京都市以外からの通勤者に対して、交通ルールをきちんと伝える工夫が必要である。	1	A
35	交通安全の啓発活動については、単なるティッシュ配布など形骸化が進んでいるように思われる。高齢者を中心に現場での啓発が一層重要となると思われるため、単にルール指導するなどでも良いので、意味のある啓発活動を実施していただきたい。	1	A
36	観光客が安心してストレスなく、京都の文化を享受できるようにしなければならない。地域特性や交通需要に細かく目配りして、市民生活と観光客のニーズの両方に対応してほしい。	1	A
37	京都市は狭い路地などが多いが、タクシーや配送トラックなどが猛スピードで走っていることがある。特に子どもや高齢者の安全のためにも、自動車を使用する業者に対する交通安全意識の啓発の取組を行ってほしい。	1	A
38	京都駅前運転免許更新センターができて、免許更新が便利になり、時間、交通費負担が軽減された。	4	B

39	自転車による加害事故で多額の損害賠償を請求されることもあるので、自転車利用者に賠償責任保険の加入を義務化するのはいいと思う。	3	B
40	自転車通行帯や自転車専用道路の違法駐車対策を拡充してもらいたい。	3	B
41	計画内容の広報・周知につとめ、参加意識を持ってもらうことが重要だと思う。	2	B
42	トラックや貨物車の違法駐車が多く、歩行者、自転車の通行が危険である。	2	B
43	保護者を含めた子どもへの交通安全教育をさらに推進してほしい。	2	B
44	最近では「歩きスマホ」による事故が増えているため、注意・指導を行うとともに、「歩きスマホ」をやめようと思うような啓発運動も進めてほしい。	2	B
45	道路交通秩序の維持について、警察は違反者の取締りに加え、未然防止や抑止にも更に力を入れ、違反者が出ないように取り組むべきだと思う。	2	B
46	自転車利用者に交通ルールやマナーを周知するような取組があればいい。	2	B
47	自転車利用者に安全確認など基本的なことが周知徹底できれば、かなり走りやすくなる。地域や学校の行事、高齢者の集いなどで自転車安全教室を開くなど、色々な人が自転車の交通マナーを学べるようにしてほしい。	2	B
48	自転車による交通事故が社会問題化する中、自転車安全利用促進啓発員制度、賠償責任保険の加入義務化、小学生への自転車交通安全教室は事故防止に大いに役立つと思う。	2	B
49	自転車通行の安全確保（通行帯の整備）と安全運転の指導や取締りの強化をしてほしい。	2	B
50	利用の少ない歩道橋を撤去し、全面撤去を早期に実現してほしい。	2	B
51	高齢者の運転免許の自主返納を促すには、自動車が生活必需品として手放せない方などへの対策として、高齢者が運転しなくても良いような環境をつくる必要がある。	2	B
52	道路の白線が消えているところが多いので引き直してほしい。	1	B
53	白線がしっかり引かれているか、道路標示が見やすい高さに整備されているかなどについて、もう一度点検の必要があると思う。	1	B
54	京都はミラーの数が少なく、曲がり角で人が見えず、自転車で人に当たりかけた経験があるし、よく見かけもする。	1	B
55	安全性のためには街灯を全て明るいLEDにしてほしい。	1	B
56	交通ルールを学ぶ機会のなかった高齢者等への教育が必要である。	1	B
57	高齢歩行者の交通モラルの低さに驚くことが多い。体力の低下の自覚がなく、信号が無いところを横断したり、黄信号で横断している人をよく見かける。	1	B
58	危険な歩行者や自転車の走行が多いため、安全意識の醸成や規範意識の向上に取り組んでほしい。	1	B
59	市民一人一人に簡潔にわかりやすく交通ルールを知ってもらい、交通安全について考えてもらうようにすることが大事だと思う。幼稚園、小、中、高校、大学で年一回、交通安全教育をするとルールやマナーが身につくのではないかな。歩行者、自転車、二輪車、自動車それぞれのルールをみんなが知れば事故は減るのではないかなと思う。	1	B
60	学生向け自転車安全教室を実施し、また、学校や職場では歩きスマホ等を防止するため、教育活動が必要だと思う。	1	B
61	交通対策協議会で交通事故防止について話し合い、元気で明るいまちづくり、事故のない安心で安全な地域づくりにみんなで取り組んでいきたい。登下校時の見守り活動では、大人たちの信号無視やマナーの悪さが目につく。	1	B
62	歩行者のマナーの悪さが気になる。自転車の区分帯で真ん中を歩行したり、数名横並びで歩いたりしている。自転車も歩行者もお互いにもっとマナーを守り、通行しないといけないと思う。いち早く取り組んでほしい。	1	B

63	自転車走行環境を整備するなどして、市民の自転車安全利用に対する意識向上を図るのは良いことである。	1	B
64	事故を起こしやすい要素（年齢、性別、事故発生の時間帯等）に焦点を当てて、注意喚起や対策を講じる必要がある。加害者の「自分は事故を起こさない」という慢心を崩すためにも「全員に言う」ではなく「あなたに言う」ことを進めるべき。	1	B
65	交通事故を減らすためには、高齢者の交通安全意識の向上はとても大切だと思う。 横断歩道のないところで自由に横断する人が高齢者や若者に多い。	1	B
66	事故発生件数、死傷者数は減少傾向だということはとても良いことだが、まだまだ多いと思う。これらを少なくしていくには、運転者だけでなく、歩行者や自転車も十分気を付けなければならない。特に自転車は危険な乗り方をしている人が非常に多いと思う。二人乗りやスピードを緩めず急に角から飛び出したり、信号無視や急な横断などがある。これらを少なくすることで交通事故が減少すると考えられるので、自転車に対する対策を練ることが重要だと思う。	1	B
67	車が大型化、高出力化する中で、京都は細い道や歩道がない道が多く、学生や自転車が多いため、運転者は、危機意識をもちながら、運転しなくてはならないと思う。	1	B
68	「京都市運転免許自主返納支援事業」は、運転に不安を覚える方の免許返納の後押しになり、高齢運転者による事故防止の一助になるだけでなく、返納する高齢者に対する敬老の意味からも良い取組である。	1	B
69	運転免許返納の特典をもっと充実させるべきだと思う。	1	B
70	高齢運転者による事故防止のため、運転免許証の自主返納の呼びかけは大切であるが、それと併せて、高齢者の運転能力を高める教習（訓練）の場を多くつくることや自動車メーカーに対し、高齢者向けの車両の開発を呼びかけること、高齢者の自動車事故の調査分析を行い、施策に反映すること等を検討してもらいたい。	1	B
71	近年、高齢者の交通事故が増加しており、加害者にも被害者にもなり得る状況である。今後、高齢化がさらに進むこういった状況がさらに顕著になる可能性がある中、加害者にさせないという点で、免許の返納などルール抜本的な見直しが必要かと思う。	1	B
72	目標達成には、死傷者発生率の高い交通事故を減らしていくことが重要である。最近、高齢ドライバーが事故を起こす案件が増えてきているので、高齢者に免許返納を呼びかけることや見通しの悪い道路や危険な道路の改善や警告（標識）を増やすことに取り組むべき。	1	B
73	警察と連携して、75歳以上の高齢者に運転免許証更新を毎年課すなど高齢運転者対策に取り組むべき。	1	B
74	普段の生活で、車よりも自転車の方が怖いと感じるときがある。安心安全の暮らしのために、自転車の危険運転等に対する罰則や対策をもっと強化してほしい。	1	B
75	交通安全は地域住民の啓発活動では限界があり、もっと警察が積極的に取り組む必要がある。特に自転車の違反に対する取締りを拡充すべき。	1	B
76	京都市自転車安心安全条例を推進していただきたい。	1	B
77	河原町通の一部は、一部時間帯を除いて自転車通行禁止にも関わらず、自転車で通行している人をよく見かける。市バスの後ろに周知文を貼ったり、レンタサイクル業者にももっと周知するなど、交通ルールの積極的な周知と、注意喚起や取締りを計画に掲げてもらいたい。	1	B
78	自転車乗車中も歩行中も明るい服装を心がけるべきである。横断歩道以外で道路を横断する人が多く問題である。	1	B
79	自転車の危険運転が目立つことから、自転車レーンの確保などのハードだけでなく、左側走行と一旦停止などを改めて周知してほしい。	1	B
80	自転車利用者の安全確保のために、自転車利用環境を整備してほしい。	1	B

81	自転車事故で多額の賠償事例も出ており、自転車事故が減っていない現状、若者のマナーの悪さが目につくことなどから、今回の交通安全計画や市長の発言等に期待している。	1	B
82	自転車賠償責任保険の義務化については賛成であるが、現在 TS マークの制度があるので、これの継続加入を積極的に推進していくことがよいと思う。	1	B
83	自転車利用者に対する交通安全意識の向上を目的とする啓発を行ってほしい。	1	B
84	放置自転車により点字ブロックをふさいだり、歩行空間が狭くなって危険を感じることもよくあるので、交通安全教育の充実を図ることはよいことだと思う。放置自転車を減らすためにも、自転車駐車場の整備にも力を入れてほしい。	1	B
85	信号のない横断歩道を待っている人がいても決して車は止まろうとはしない。人も車も軽微な交通ルールは守らない等、人それぞれの中にある交通安全意識はまだまた改善が必要である。意識改善に最も大きな効果を表わすのは、幼少期からの教育と躾だと思う	1	B
86	タクシーの運転手であっても危険な運転をする方もいるので、全国的にタクシー運転手の運転技術の確認をしてほしい。	1	B
87	主要交差点などは車の駐車スペースがなく、タクシーなどは横断歩道上に停車することが多い。また、スペースがあっても、歩道の商店の看板や自転車等で車の乗降ができない。乗降スペースの確保と占用物の撤去を行ってほしい。	1	B
88	毎日利用する道路で行われるスピード違反の検問の時間帯が全くと言っていいほどずれており、もどかしい気持ちになる。周辺の住民などに特にどの時間帯の交通量が多く、スピード違反していきそうな車が目につくか、事前にアンケートなどをしてはどうかと思う。	1	B
89	四条通の2車線地域の「歩行者」の交通ルールを徹底される施策を講じてほしい。	1	B
90	東山通四条以南は歩行者重視から歩道拡充を検討されたが、交通安全から逆現象が考えられ、車の幹線道路を狭くするよりも歩行者に脇道を案内した方が良い。	1	B
91	歩行者の信号無視が多いと感じる。	1	B
92	市内にこれ以上高速道路は要らないと思う。	1	B
93	横大路学区は小学校が面する旧千本通の通過交通が多く、児童との接触事故が多い。区画整理事業で小学校が移転予定だが、事業が進んでいない。また、事業が終了しないので、一部の道路は規制や安全施設の施工ができない状態で、通学時には自転車の高校生と小学生の接触事故が後を絶たない。高齢者は危ないので自転車で出掛けるのが難しい。中途半端に出来上がった道路は隣接する企業が駐車場代わりに使用し、交通の妨げになっている。	1	B
94	新十条通について、外環状線以東が未整備なので、無料化したら大渋滞を起こす。早期着工してもらいたい。また、トンネル出口（山科側）から外環状線までは歩道柵がなく、歩行者等が自由に横断して危険である。バリアフリーにもなっていない。	3	C
95	円町駅周辺は JR 駅の新設に伴う混雑で、交通が錯綜しているので、道路環境を改善してもらいたい。	1	C
96	東山通の百万遍から近衛通まで、車道との境にある植樹ベルト（植え込み）で歩道が狭くなっているが、自転車で通行する大学生が多いので、植樹ベルトを取り払って代わりに柵を設置し、歩道を広くして、自転車と歩行者が共存できるようにすべき。	1	C
97	御所南小学校の通学路のため、竹屋町通の烏丸～柳馬場間の路側帯の拡幅、カラー舗装化（通学路の確保）をしてほしい。	1	C
98	我々の地域は幹線道路として国道1号線、府道四ノ宮四ツ塚線、外環状線十条通等があるが、歩道（幅員）について、どの道路も基準を満たしていない。京都市ではバリアフリーの基準があるにも関わらず、基準を無視して現状のまま復旧を行っているので、路線ごとにもっと対策を講じてほしい。	1	C

99	祇園祭の「神幸祭」, 「還幸祭」の祭事に係る車両交通規制で, 大和大路通は年々見物客が増加して道路にあふれかえっている, 車両通行止めにしてほしい。	1	C
100	高齢者は自分の運転能力の低下に気づかないので, 一定の年齢になったら, 強制的に免許を返納するようにすれば良いと思う。都心部に住んでいる人はバスやタクシーなどを使えば何とかなるが, そうではない人が免許を返納したときに交通手段に困らないように支援することも大切だと思う。	1	C
101	自動車への先端技術の活用(導入)を推進することが, 高齢運転者の安全運転の支援になるとのことだが, 高齢者が安全運転支援システムを導入した自動車に買い替える際に補助金を出すなど経済的な支援をして普及拡大すべきである。	1	C
102	自転車の車道通行を奨励するならば, 安全な自転車道を確保してほしい。脇道では自転車同士の衝突の危険が増える。	1	C
103	交通安全のためには, 自転車専用道の一部だけでなく, 他の地域にも取り入れることが必要であると思う。	1	C
104	自転車のヘルメット着用促進に向け, 「ヘルメット着用は安全を守るための極めて重要な装備であること」を明記し, ヘルメット着用による被害軽減の効果等をあらゆる機会を捉えて市民に周知し, 着用率の向上を図るとともにその検証を行い, 一定の効果が確認できた段階で自転車のヘルメット着用を義務化する条例の改正を検討すべきである。	1	C
105	道路交通で最も危険を感じるのは, 自転車の無謀運転である。現在, 強化中の罰則と取締りは十分な効果を上げているとは言えないと思う。路上喫煙の取締りのように, 軽微な罰則(罰金)を制度化し, 専門の取締員を養成して, 警察と協力しながら, 日常的に取り締まる必要があると思う。	1	C
106	自転車に取り付ける小さすぎるライトや自転車に傘を取り付ける器具などを販売しているのが問題である。警察で取締りを行ってほしい。	1	C
第3節 踏切道における交通の安全対策			
107	踏切道に信号機を設置し, 電車も信号で待つようにすべき。	1	C
第4節 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進			
108	「歩くまち・京都」の推進をテーマに, 道路網の整備(異種交通分離対策), 無電柱化計画・バリアフリー化の推進, あんしん歩行エリア・歩いて楽しいまちなかゾーンの整備等, 京都の地域特性を考慮した様々な施策が検討, 実施されている。	2	B
109	四条通の歩道拡幅をはじめとした「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換は素晴らしいことなので, 更に進めていくべきだと思う。	2	B
110	京都市の自転車利用者が多い理由は, 公共交通の利便性(鉄軌道, バス路線のシームレス, バリアフリー等)が, 本市における課題(高齢化, 中心市街地への回帰等)に対応できていない現状にあるからだと思う。「歩くまち京都憲章」の理念に基づき, より一層の公共交通利用の利便性向上に努めてもらいたい。	1	B
111	新しい交通システム(LRT・BRT・コミュニティサイクル等)も計画の念頭から外すことなく, 5年先を見据えた交通安全計画を推進してほしい。	1	B
112	夜間存在が分かりにくくなるバス停などがあり, 待ち時間も物騒な場合があるので, 夜間でも存在が目立つようにしてほしい。	1	B
113	キャリーバッグやベビーカーが増え, 混雑するバス内で利用できなくなっている。バスの座席の配置を変更し, スペースを確保すべき。	1	B
114	四条通の歩道拡充と車線減少は駄目だと思う。変更前に戻すべきである。	1	C
115	「歩くまち京都」で, 四条通はたしかに歩きやすくなったが, 交通渋滞で周辺のバスにまで遅れがでているのがよくないと思う。また, バスは人が多く乗りづらい。	1	C

116	朱八学区南部は地下鉄利用できるが、西大路御池周辺以外の北部および西部は直通バスがなく乗り継ぎとなり、相当不便であり循環系統の検討が必要と思う。唯一ある15系統は一部の地域しか通行せず、本数が以前に比べ大幅に減少しており不便である。	1	C
計画全般			
117	警察を含め関係機関としっかりと連携し、取組を進めてほしい。	6	B
118	関係機関・団体と地域が緊密に連携し、知恵を出し合って交通安全対策にとりくむべき。	3	B
119	計画のポイントを分かりやすくしてほしい。	2	B
120	交通安全は市民が暮らす上で必要不可欠な取組だと思う。これからも「安心・安全な京都市」を目指して取組んでほしい。	2	B
121	第10次京都市交通安全計画（案）に賛同する。	1	B
122	交通事故死傷者数等が順調に減少していることは、市民として喜ばしいことであり、行政が取り組まれてきたことの方が正しかったという証明であると思う。一市民として計画が実現できるように、微力ながら力になりたい。	1	B
123	市が事故防止について計画立てて取り組むことは大変良いこと。「計画を立てて終わり」とならないよう実効のあがるものにしてほしい。「自分たちで守る」という意識が安心感の醸成につながると思う。	1	B
124	京都市独自の取組については個別に計画があり、その他の多くが京都府の交通政策と切り離せないものであるため、二重行政となっていると思う。京都府の交通安全計画と統合してみてもどうか。	1	C