

平成28年度京都市交通安全対策会議 摘録

1 日時

平成29年2月21日（火） 11時～12時

2 場所

京都市消防局本部庁舎7階作戦室

3 出席者

京都労働局専門監督官（労働基準部長代理）、近畿運輸局京都運輸支局長、近畿地方整備局京都国道事務所長、京都地方気象台次長、京都府府民生活部副部長、京都府警察本部交通部次長（交通部長代理）

【京都市】

藤田副市長、交通局長、教育次長（教育長代理）、観光政策監、交通政策監、環境政策局長、文化市民局長、保健福祉局長、都市計画局長、建設局長、消防局長、西京区長

4 摘録

（1）開会挨拶

藤田副市長

関係機関・委員の皆様には、これまでからそれぞれの立場で、交通安全または安心・安全に係る様々な取組を実施いただき、ありがとうございます。

おかげさまで市内の交通事故は、死者で申し上げますと、ピーク時は180名を超える状況から昨年度は24名と、死者数を大きく減少させることができました。

もちろん24名の方が尊い命をなくされているということにおいては、大変悲しみが伴うわけですが、この間、やはりシートベルトの着用の徹底や飲酒運転の根絶に係る取組等をしっかりと警察等で実施していただいたこと、そして、皆様の多様な取組が功を奏したものと考えられます。

同時にこの24名の亡くなられた方の内訳は、65歳以上の高齢者が9名と4割を占めており、全国の高齢者の人口比率が多くなっていることを差し引いても、高齢者が関係する事故の割合が年々増加しています。

また、自転車の利用につきましても、特に京都の場合は、自転車の利用者が多いまちでもありますので、自転車の原因となる事故を根絶していくよう取組を推進していく必要もあります。

明日から始まります京都市会においても、自転車の事故を根絶させるために、京都市自転車安心安全条例を改正し、これまで努力義務であった保険加入を義務化する、あるいは規定がなかったものについても努力義務としていく、こうした条例の改正を提案させていただきます。

加えて近年、いわゆる歩きスマホやスマホを操作しながらの運転等の問題があり、こうし

た新しい課題を常に視野に入れながら取組を推進していきます。

こうした様々な状況の中ではありますが、京都市においては、市民の皆様の交通ボランティア、交通対策協議会等のそれぞれの地域での非常に献身的な取組、また道路管理者等によります安心・安全な道路環境の整備等、そうした形の対策が緊密な連携のもとで着実に効果を発揮しているということを確認しています。今後とも、本日の会議を契機にしまして、京都市の交通事故防止対策をよりいっそう推進していくことで、京都市の交通事故が根絶されることを祈念いたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。

(※配布資料確認)

(2) 議題「第10次京都市交通安全計画について」

事務局

資料2-1, 2-2, 3-1, 3-2に基づき、計画の最終案及び市民意見募集結果について説明

事務局

まず、京都府警察本部様から、京都市域における交通事故の現状と交通安全対策について、御説明をお願いいたします。

京都府警察本部交通部次長

交通事故の現状と交通安全対策について説明させていただきます。

まずは、平成28年中の京都府内の交通事故の発生状況についてですが、発生件数は8087件、前年比でマイナス1,241件、負傷者数は9,678件、前年比でマイナス1,584人と、ともに12年連続で減少となりました。また、死者数は統計が残る昭和23年以降でもっとも少ない60人、前年比でマイナス27人となったところでございます。これは交通戦争と呼ばれた昭和47年、48年の360人から、実に6分の1にまで減少しています。

次に、京都市内の交通事故状況についてですが、昨年度の発生件数は4,909件、前年比でマイナス841件、負傷者数は5,792人、前年比でマイナス1,059人、死者数は24人、前年比でマイナス11人と府内の減少傾向と大きく変わりはありません。主な特徴としては、交通事故死者数は減少しているものの、死者数の約4割は高齢者が占めること、自転車乗用中の死者数が5人と前年から増加し、自転車事故は1,183件と減少しているものの、その割合は全体の24.1%を占めていること、夜間の交通事故が大きく減少したこと、などが挙げられます。

このように京都市内の交通事故の発生件数、負傷者数は減少しているものの、京都府内の半数以上を占めていることから、京都府の交通事故防止対策の成否は京都市にかかっているといっても過言ではありません。

これらの情勢から第10次京都市交通安全計画に定められた年間の24時間交通事故死者

数を平成32年までに20人以下とするという目標達成に向けての大きな課題は、高齢者対策及び自転車対策であると認識しています。

まず、高齢者対策については、現在認知症と疑われる高齢運転者の重大な交通事故が全国的に連続発生しているところであり、国を挙げてこれらの対策を行うべく、来月12日には道路交通法の一部を改正し、臨時の認知機能検査を新設し、その結果によっては講習を義務付けるなど、認知機能が低下した高齢運転者をより早期に発見し、交通事故の未然防止を図ることとしています。京都府警察では、加齢による身体機能の変化を感じた高齢運転者の運転免許証の自主返納が何よりも高齢者の交通事故防止対策に有効であると考え、交通事故や交通取締り、医師や家族等からの相談など、あらゆる機会を通じて、高齢運転者の認知症の早期発見に努め、自主返納の促進や必要に応じた運転免許の取消を行っているところです。

次に自転車対策については、京都市内の自転車事故の発生件数は府内全体の約7割を占めており、第10次京都市交通安全計画に定められた年間の発生件数を1,000件以下にするという目標の達成に向け、京都府警察としては、交通取締りをはじめ、広報啓発活動を強化してまいります。具体的には、来月3月にも第1回目を予定していますが、年間4回程度の府域一斉強化期間を設定し、期間中は関係機関・団体、ボランティアの皆様と連携し、集中した取組を行うこととしておりますので、よろしく申し上げます。

その他、二輪車が関係する交通死亡事故の対策など様々な交通事故防止対策を検討し、効果的な交通安全対策を推進してまいります。

事務局

京都市交通安全計画では、京都市の独自項目として「歩くまち・京都」の総合交通戦略の推進を掲げており、また、第10次計画では、重点施策にも位置付けております。この「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組や今後の方向性について、京都市交通政策監から御説明いただきます。

交通政策監

平成21年度に、公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進と京都議定書誕生の地であり環境モデル都市でもある京都市が日本を代表する国際文化観光都市であると同時に、まちのにぎわいを生み出す都市であり続けるということを基本理念としました「歩くまち京都総合交通戦略」を策定しましたが、この策定から今年度で約7年が経過しているところです。この間、戦略の中に、シンボルプロジェクトとして掲げられた四条通の拡幅事業は、その構想から約10年間の期間を経まして、一昨年10月末に完成しました。

工事期間中は、大規模な渋滞が発生するなど、市民の皆様や関係機関の皆様には、大変な御迷惑をおかけしましたが、様々な対策を講じた結果、現在では、市バスの運行時間は整備前とほぼ変わらない状況になっており、また広くなった歩道は多くの市民の皆様や観光客の皆様から好評をいただいています。また、四条通の自動車交通量は、約10年前の平成18年との比較で約4割減少しています。また、周辺の幹線道路や生活道路においても、交通量は減少しています。

さらに、都心部における生活道路としての細街路については、車両の走行速度を抑制することで、事故の減少を図り、安全でゆとりある歩行空間を確保することを目的とした「歩いて楽しいまちなかゾーン」を指定し、路側にカラーラインやカラー舗装等を施すとともに、京都府警察により、一灯式などの信号機の撤去、また、三条通りの制限速度を30kmから20kmに変更していただくなどの取組を行いました。

これら歴史的都心地区をはじめとする市内中心部での取組は、京都市域への車の流入抑制や速度の抑制などにもつながり、歩行者の安全性の向上に資する安全で快適な歩行空間の確保に結びつくものであると考えています。

また東海道新幹線開業以来、手が付けられることがなかった京都駅八条口駅前広場の整備につきましても、この総合交通戦略のシンボルプロジェクトに位置付けており、この度、50年ぶりとなる大規模な改修が実施され、昨年末にグランドオープンしたところです。

改修前には、八条通まで溢れていた客待ちタクシーや貸切観光バスの混雑解消などを図るため、駅前乗車場の空き状況に応じてタクシーを誘導する西日本では最大規模のショットガンシステムの採用、貸切バス乗降場の移設と規模拡大、路線バス乗り場の集約化などを行いました。

さらに、来年度からは、貸切バスのショットガンを実施し、使いやすい安全な京都駅八条口駅前広場を目指してまいります。

また、総合交通戦略では、大規模なハード整備だけでなく、車から公共交通機関等への交通手段の見直しを支援するために、モビリティ・マネジメントの取組を実施しています。

今年度から、市内の3小学校において、総合的な学習の時間を活用し、歩行者優先の安全な道にするための検討や市バス路線に関する学習などを実施しています。

例えば、「歩くまち・京都」の実践校である中京区の高倉小学校では、6年生を対象に、安心安全に歩いて生活するにはどうすればよいのかを考える公開授業を昨年の11月に実施しています。

このような総合交通戦略におけるハード・ソフト両面にわたる施策に取り組んだ結果、平成22年度以降、京都市における鉄道利用者数は年々増加しており、特にこの2年間は、本市での伸びが、全国と比較しても大きくなっています。

また、バスについても、平成24年度以降、利用者数は大きく増加しており、全国平均がほぼ横ばいの中で、本市では増加傾向が続いています。

また、観光目的で京都に来られる方の交通手段についても、平成24年以降、車での入浴比率が減少傾向で推移しており、平成24年には約22%であった車での入浴が、平成27年には約6%となり、この3年間で3分の1以下まで減少しています。

引き続き、総合交通戦略を着実に推進し、人が移動する手段のうち、車以外の手段で移動する非自動車分担率の割合を80%以上に引き上げるといった目標の達成を目指してまいります。

ところで、昨日2月20日に今年度の「歩くまち・京都」推進会議を開催し、先ほど申し上げた「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げるシンボルプロジェクト、四条通の歩道拡幅事業や京都駅八条口駅前広場の整備など、88の実施プロジェクトの進捗状況について御報

告させていただきます、あわせて今年度からスタートしました「はばたけ未来へ！京プラン」の実施計画第2ステージにおいて人と公共交通を優先する「歩いて楽しいまち・京都戦略」に掲げるプロジェクトを、現行の「歩くまち・京都」の総合交通戦略に反映させていただきます。

今後、バージョンアップをいたしました総合交通戦略を関係機関等としっかりと連携して、強力で推進いたします。また、昨今、報道等でも毎日のように取り上げられている自動運転に関し、その研究が世界的な規模で進んでいます、AI（人工知能）が運転する自動運転車が普及すれば、交通事故が減少するのではないかと期待もされているところです。今後否応なく普及が進むであろうと考えられる自動運転と、京都市が将来に向けて抱える様々な課題に、どのような技術のマッチングを図り、課題解決につなげられるかということをも市民生活の安心・安全という面からも検討して参りたいと考えています。

総合交通戦略の推進に当たり、安心・安全な社会の構築を念頭に、人と公共交通優先の歩いて楽しいまちの実現に向け、公共交通の利用促進や自動車利用の抑制を図ることで、安全で快適な歩行空間を創出できるよう、引き続き努力してまいりますので、関係各位の御理解・御協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

事務局

パブリックコメントでは、自転車の利用環境や安全利用に関する御意見をたくさんいただきました。これらに関する最近の動き、特に京都市自転車安心安全条例の改正について、京都市建設局長から御説明をお願いいたします。

建設局長

京都市自転車安心安全条例の改正について、説明させていただきます。

初めに、条例改正の趣旨につきましては、昨今の自転車事故をめぐる状況や高齢化社会の進展といった環境の変化、更には、自転車事故における高額賠償事例等を踏まえ、万が一、自転車の交通事故が起きた場合は、被害者の救済並びに加害者の経済的負担の軽減を図るため、自転車損害賠償保険等への加入につきまして、現行の条例上努力義務であるところを、新たに事業者を対象に加え、義務化をしようとするものです。

また、保険への加入促進の実効性を確保するため、自転車小売業者等に保険の情報提供の努力義務を課してまいります。

次に、条例改正の内容ですが、保険への加入義務化の対象については、自転車利用者、レンタルサイクル事業者を努力義務から義務に変更し、また、新たに、業務で自転車を利用する事業者を義務とします。

保険加入促進のための実効性の確保策については、新たに努力義務として、不動産関連業者は京都市への転入者等に対し、保険の情報提供を行う、自転車駐車場管理者は利用者に対し、保険の情報提供を行う、事業者・学校は自転車通勤・通学者に対し、申請時に保険の加入を確認する、こととします。

また、自転車小売等業者については、自転車の販売時等の保険の加入確認を新たに努力義務

務として追加をするものです。施行期日に関しては、保険への加入義務化の対象については、自転車利用者は、平成30年4月1日から、業務で自転車を利用する事業者及びレンタルサイクル事業者については、平成29年10月1日から施行します。また、保険への加入促進のための実効性の確保策につきましては、平成30年4月1日から施行します。

事務局

それでは、ただ今、御説明しました「第10次京都市交通安全計画最終案」について、御質問・御意見をお願いします。

近畿地方整備局京都国道事務所長

国道事務所としましても、特に生活道路対策につきましては、財政的な支援や技術的な支援を進めてきたところです。財政的な支援については、防災安全交付金という形で支援をしていますが、平成29年度は、生活道路対策として、ビッグデータを活用して潜在的な対策、潜在的な箇所の特定制という対策を進める場合には、特に重点的に配慮するという形に制度が変更されるため、そのあたりを引き続き活用していただけたらと思います。

京都運輸支局

特に京都市では、訪日外国人観光客が増加しており、外国人観光客の傾向として、レンタカーで観光する方が増えてきていると聞いています。そういった傾向を踏まえると、今後、外国人観光客の方々に対しても、パークアンドライド方式を周知していくような対策が必要になってくるかと思えます。

観光政策監

外国人観光客の増加が想定以上で、後手後手の対策になってしまっていますが、京都は歩いて楽しいまちだということを、徹底して周知していきます。

また、周辺の自治体には、レンタカーでの観光やクルーズ船での観光に力を入れている自治体もありますが、京都での歩くことを中心とした観光が最も満足いただけることをPRしてまいります。

さらに、外国人観光客の方々には、加害者にも被害者にもなられる可能性が高まっていますので、安心・安全の観点からも引き続き対策を推進していきます。

藤田副市長

大変熱心な御議論ありがとうございました。

京都市内の交通事故発生件数及び死傷者数が着実に減少しているという状況は、本日御出席の皆様をはじめ、市民の皆様の御助力の結果だと考えております。

先日の京都マラソンも、1万7千人のランナーが、1万5千人のボランティアと50万人の沿道の市民の応援のもとで気持ちよく走っていただきました。その中で、大会当日はノーマイカーデーということを周知させていただきましたが、多くの市民の皆様にもノーマイカー

デーを守っていただき、快適な環境のなかで実施することができました。関係機関の方々と横のつながりを持ち、連携して取り組んでいったことが成功につながったと考えています。

また、本日、御指摘いただきました観光客への対応あるいは歩いて楽しいまちという課題、特にまちなかの細街路対策につきましても、単独の部署が努力をするだけでなく、関係機関の英知を集め、適宜情報共有を図ることで、効果的な対策を講じていきます。

御議論いただきました第10次京都市交通安全計画の中にも、今申し上げたような京都の特性という部分を可能な限り盛り込みましたし、高齢化や自転車利用といった新たな課題についても対策を講じることを掲げました。これも先ほど申し上げたように、関係機関の皆様と連携することで推進していくことができると考えています。

特に京都市は、直接行政をつかさどる自治体ですので、それぞれの行政区での取組をそれぞれの警察署と連携して実施してきました結果、「世界一安心・安全のまち京都」に関する取組である刑法犯認知件数を減少させる取組も同様に大きな効果が上がっており、ピーク時は4万数千件あった刑法犯認知件数が、現在では1万4千件を下回っています。この取組と交通安全に係る取組は、互いに関連し合った取組ではないかと考えています。そして、それらの取組を各行政区、各学区、地域単位に広げていき、市民一人一人に当事者意識をもっていただき、加害者にも被害者にもならない、そうした環境をつくっていきたいと考えています。

この対策会議を契機にして、本日御出席いただいています皆様をはじめとした関係機関の皆様と一層の連携を図り、市民の皆様交通安全対策や防犯対策の推進を体感していただけるようなまちづくりを進めていきたいと考えていますので、今後とも御協力をよろしくお願い申し上げます。

事務局

他に御意見等はありませんでしょうか。

御意見等がないということでしたら、「第10次京都市交通安全計画」を案のとおり決定することとしてよろしいでしょうか。

御異議がないようでしたら、委員の皆様の拍手をもって承認とさせていただきますと存じます。

【拍手】

事務局

それでは、「第10次京都市交通安全計画」を案のとおり決定します。

(以上)