

最終案

第 1 1 次京都市交通安全計画（本冊）

（令和 3 年度～令和 7 年度）

～交通事故のない安心・安全なまち京都を目指して～



京都市交通安全対策会議

目 次

第1章 はじめに

1 計画の基本理念	P1
2 計画作成の目的	P1
3 計画の位置付け	P1
4 計画期間	P1

第2章 京都市の交通事故の現状、課題及び目標

1 交通事故の現状	P2
2 課題	P3
3 目標	P6

第3章 計画の推進

1 重点施策と主な取組	
（1）重点施策1 異種交通の分離対策	P7
（2）重点施策2 人によるエラーの低減	P7
（3）重点施策3 地域力を活かした交通安全対策	P8
（4）重点施策4 「歩くまち・京都」の推進	P8
（5）重点施策5 「自転車共生都市・京都」の実現	P8
（6）重点施策6 脱炭素社会における交通安全対策	P9
（7）重点施策7 誰一人取り残さない交通安全対策	P9
2 計画別冊（第11次京都府交通安全計画）における 本市重点施策の位置付け	P10

京都市交通安全対策会議委員等一覧	P11
------------------	-----

第1章 はじめに

1 計画の基本理念

「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るとともに、子ども、高齢者などを中心に、あらゆる人が安心して、安全に移動できる社会の構築を目指します。

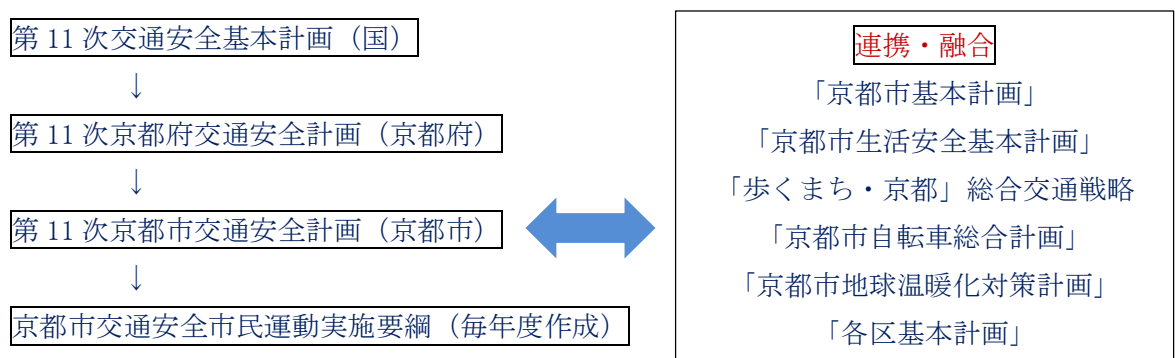
2 計画作成の目的

「第 11 次京都市交通安全計画」（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定により、京都府が策定した「第 11 次京都府交通安全計画」（＝本計画『別冊』、以下「京都府計画」という。）に基づき、本市の交通安全施策の大綱を定めるものです。本計画の作成に当たっては、本市独自の取組を明確化したものとなるよう配慮しました。

3 計画の位置付け

本計画は、国の「第 11 次交通安全基本計画」（以下「交通安全基本計画」という。）及び「京都府計画」に基づき、京都市基本計画や本市の分野別の諸計画との整合を図ったものとし、ます。

交通安全思想の普及徹底に関しては、本計画に基づき、毎年度「京都市交通安全市民運動実施要綱」を定め、市民や関係機関・団体等と連携し、交通安全の取組を推進します。



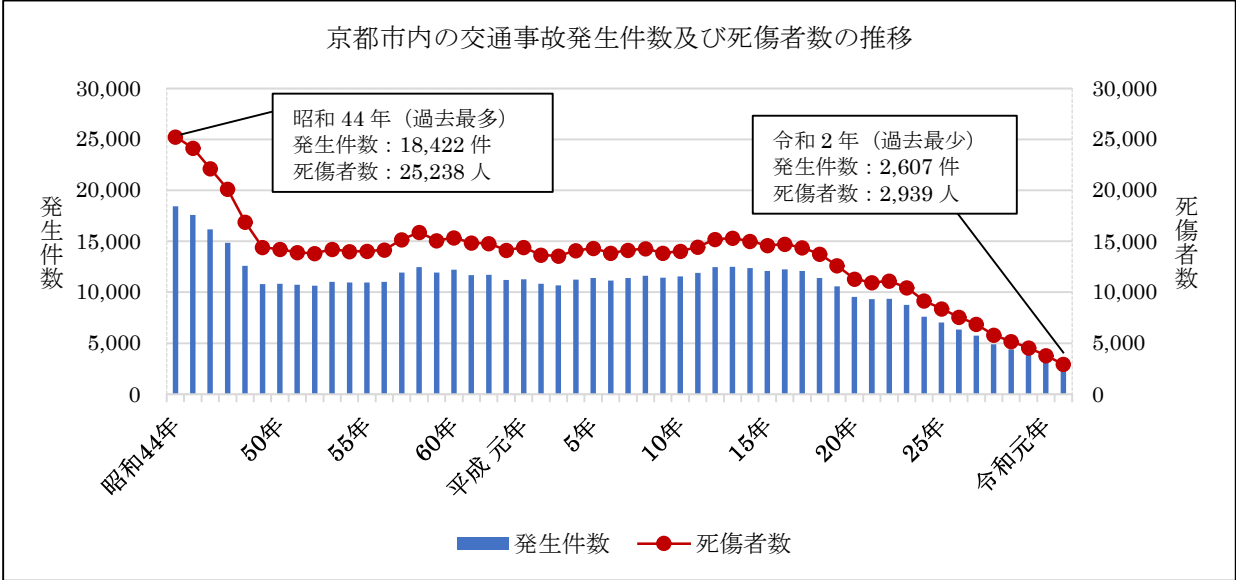
4 計画期間

本計画の上位計画である交通安全基本計画及び京都府計画の計画期間と同様に、本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

第2章 京都市の交通事故の現状、課題及び目標

1 交通事故の現状

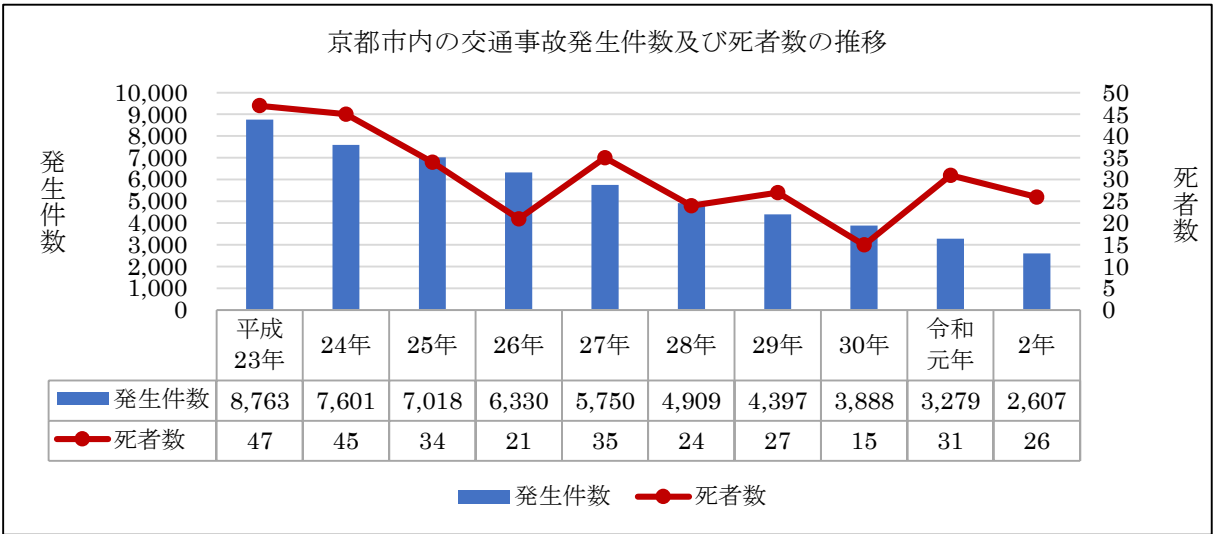
京都市内の交通事故は、昭和44年に発生件数が18,422件、死傷者数が25,238人と過去最悪でしたが、交通環境の整備や交通安全対策に携わる皆様の不断の取組により、交通事故は大幅な減少を続け、令和2年中の発生件数は2,607件、死傷者数は2,939人となりました。



次に、過去10年の本市の交通事故発生状況を、複数の視点からみてみると、いくつかの特徴が見えてきます。

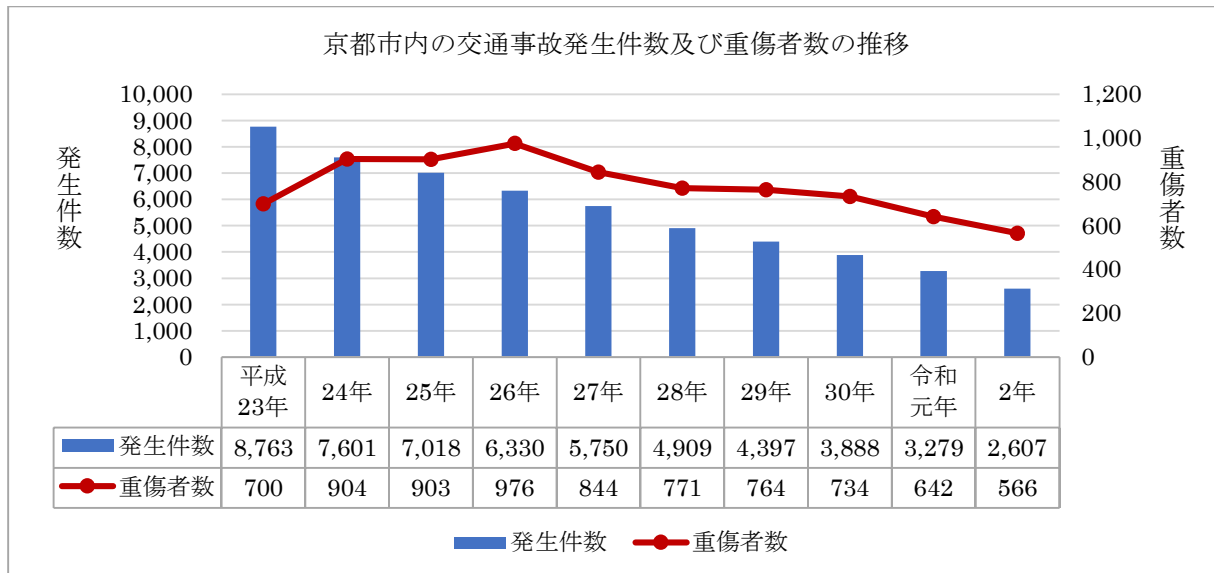
(1) 交通事故発生件数と死者数

交通事故発生件数は、過去10年間、着実に減少していますが、死者数は、増減数の振れ幅が大きく、例えば平成25年から平成29年は増減を繰り返しているほか、令和元年のように前年の2倍以上に増えている年もあります。



（２）交通事故発生件数と重傷者数

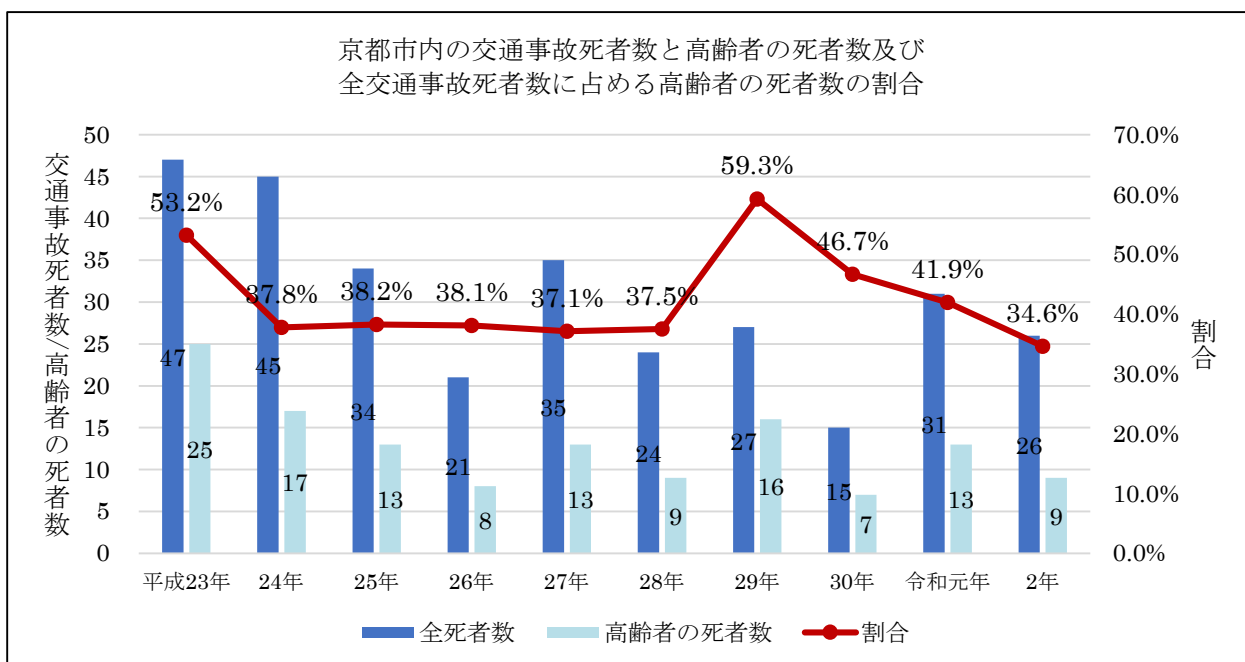
重傷者数については、平成 23 年から平成 26 年まで増加したものの、平成 27 年からは減少を続けています。平成 23 年と令和 2 年を比較すると、交通事故発生件数は約 7 割、重傷者数は約 2 割減少しています。



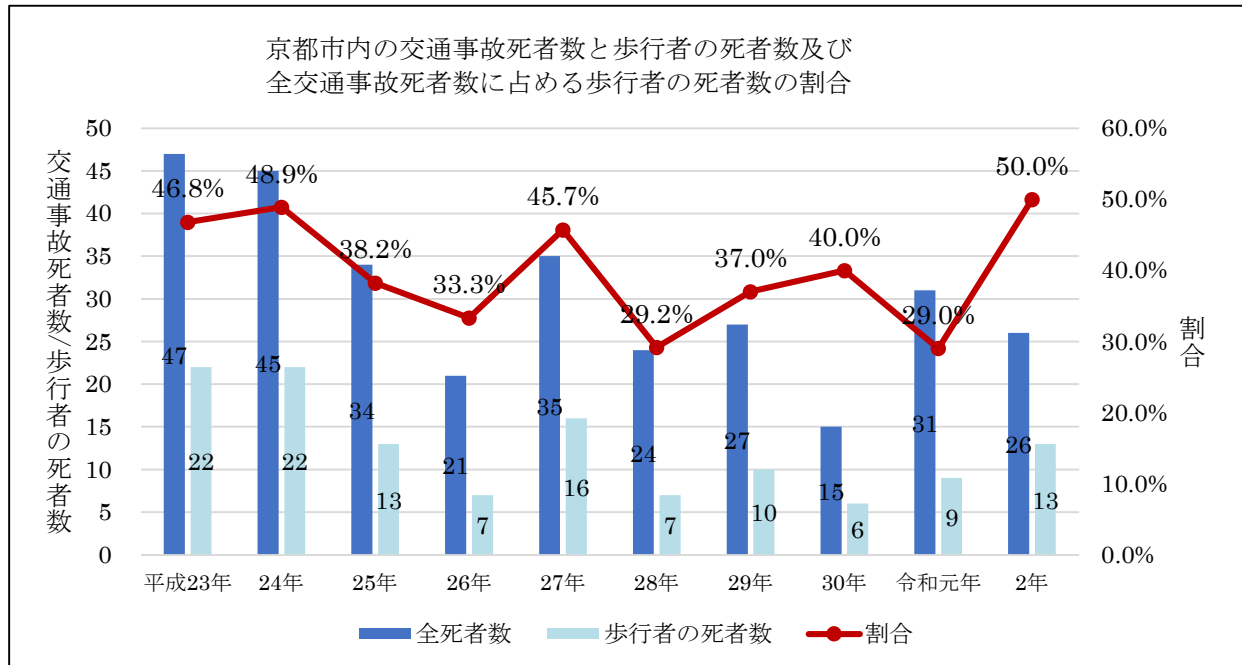
2 課題

（１）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

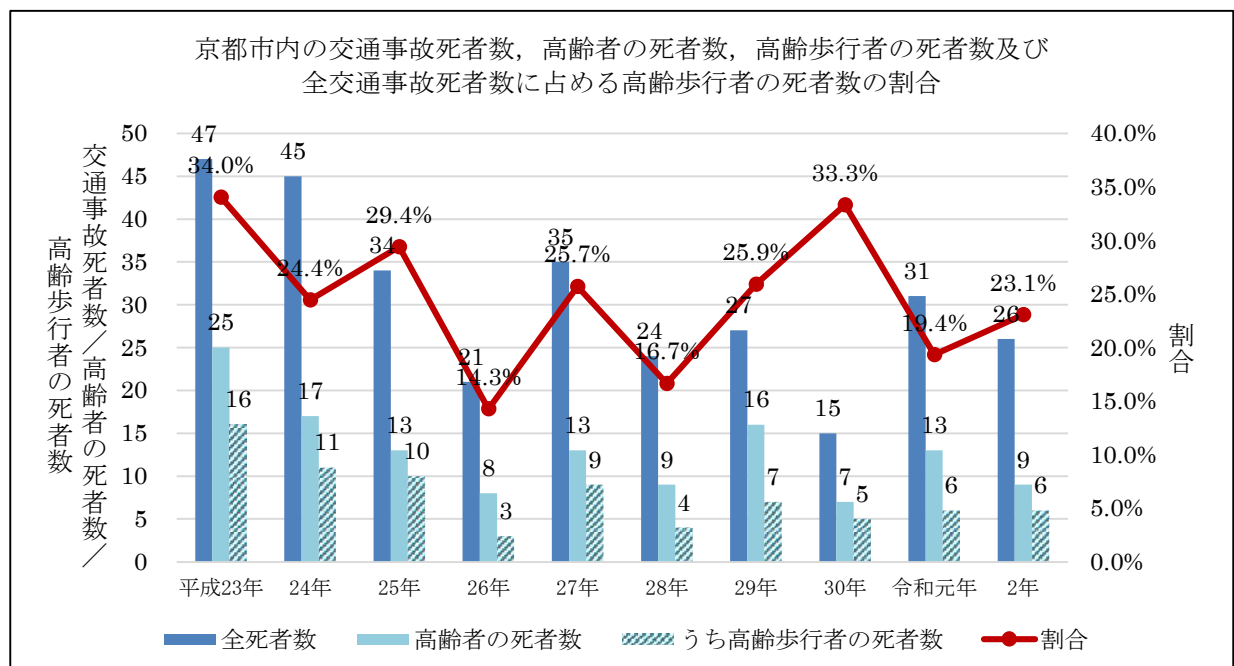
交通事故による死者は、この 10 年の間で増減しながらも減少傾向にあります。一方で、65 歳以上の高齢者の死者数の割合は非常に高く、全死者数に占める高齢者の割合は、平成 30 年からは減少を続けていますが、令和 2 年は全死者数の 3 分の 1 以上を占めました。



交通事故による歩行者の死者数は、この10年間で増減を繰り返しており、全死者数に占める歩行者の割合も、全体の5割から3割の間で推移しています。令和2年では、全死者数の半数を歩行者が占めました。

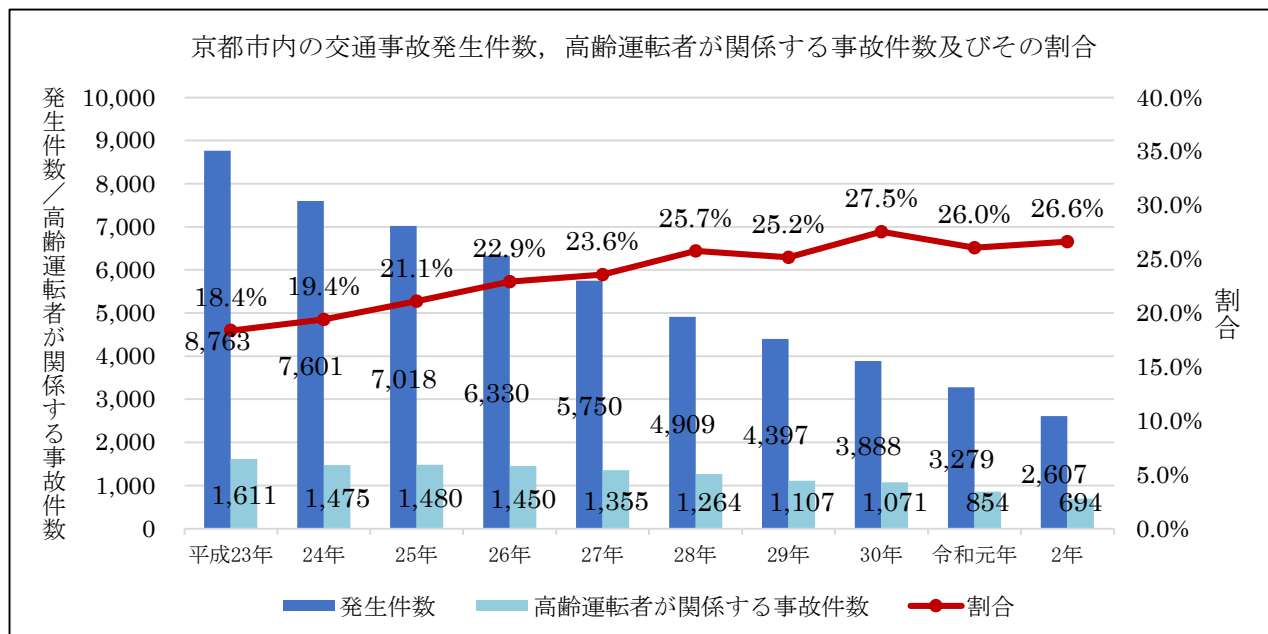


全死者数に占める、65歳以上の高齢歩行者の割合も、この10年間で増減を繰り返しています。令和2年では、全死者数の4分の1近くを高齢歩行者が占めました。



（２）交通事故発生件数における高齢運転者が関係する事故の割合が増加傾向にある

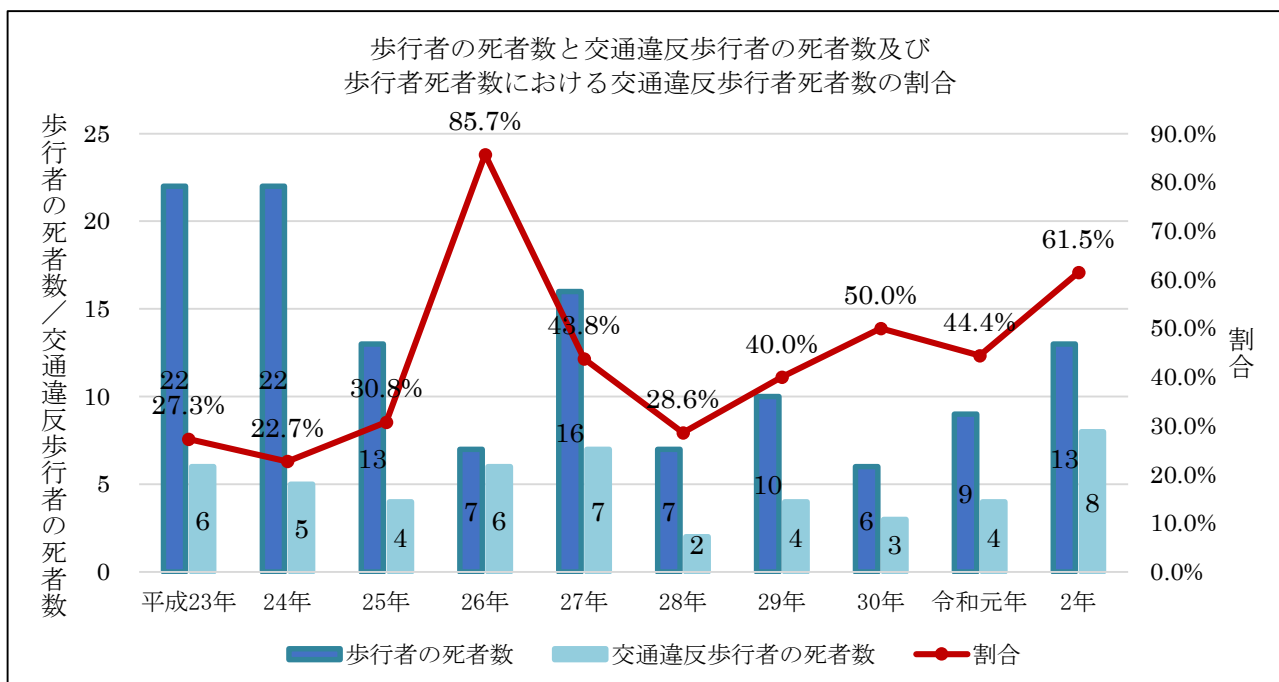
この10年間で、交通事故発生件数及び高齢運転者が関係する事故件数ともに減少していますが、交通事故発生件数における高齢運転者が関係する事故の割合は増加傾向にあり、令和2年には、全体の4分の1以上を占めています。



（３）歩行者の交通死亡事故の多数は交通違反（横断禁止場所の横断など）が原因である

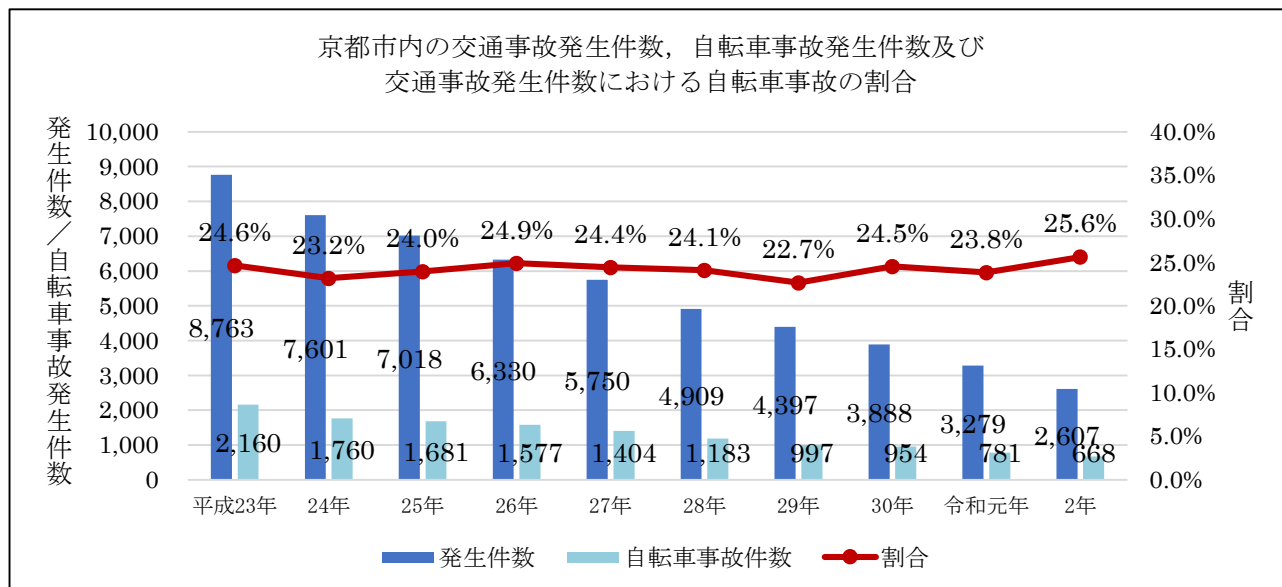
歩行者の死亡事故のうち、歩行者の交通違反によるものは、令和2年度では6割に上り、中でも車道通行、横断禁止場所の横断等の交通違反が認められます。

なお、この10年間の歩行者の死亡又は負傷を伴う交通事故の原因はほぼすべて、車両もしくは歩行者の交通違反によるものです。



(4) 交通事故発生件数における自転車関係する事故の割合は4分の1程度で推移している

この10年間で、交通事故発生件数及び自転車関係する事故件数ともに減少していますが、交通事故発生件数における自転車関係する事故の割合は、4分の1程度で推移しています。



3 目標

本計画期間（令和3年度から令和7年度まで）の目標値は下表のとおりとします。目標の進捗管理については、毎年度作成する「京都市交通安全市民運動実施要綱」により行います。

	目標値※ ¹
年間の24時間死者数※ ²	16人以下
年間の重傷者数※ ³	445人以下

※1 交通安全基本計画及び京都府計画の数値目標の削減率に準じて設定したもの

※2 交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

※3 交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要した者の数

第3章 計画の推進

計画の推進に当たっては、第10次計画で推進した本市独自の重点施策を継続するとともに、今日の社会情勢を踏まえた新たな重点施策を加え、7つの重点施策を推進します。また、重点施策以外に講じる施策は、京都府計画に定められた施策（本計画『別冊』参照）を推進します。

1 重点施策と主な取組

重点施策1 異種交通（自動車・自転車・歩行者等）の分離対策

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を推進します。

《主な取組》

- ＊ 生活道路における通過交通の排除や車両速度の抑制等、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、通学路及び児童の移動経路の安全対策の推進



重点施策2 人によるエラーの低減（運転者の不注意や操作ミスによる交通事故の減少）

運転者の不注意や操作ミスを減少させる取組、サポカー等先進安全技術の普及・活用などの取組を推進します。また、『高齢運転者事故防止支援事業』の実施により、高齢運転者が引き起こす交通事故の減少を目指します。

《主な取組》

- ＊ 交通安全施設等の高度化による視認性の向上や、サポカー（衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した安全運転サポート車）の普及・活用
- ＊ 高齢運転者に対する危険予測能力向上を目指す「高齢運転者事故防止支援事業」や認知機能検査等の確実な実施、運転免許証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



重点施策3 地域力を活かした交通安全対策

高齢者や子どもの交通事故防止や、あおり運転などの危険な運転の追放運動など、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交通安全対策を推進します。

《主な取組》

- ＊ 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
- ＊ あおり運転等危険な運転や暴走行為を許さない地域ぐるみの追放運動の展開
- ＊ 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



重点施策4 「歩くまち・京都」の推進

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の継承・進化により、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちを目指します。

《主な取組》

- ＊ ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進
- ＊ 安心・安全で魅力的な歩行空間の創出
- ＊ 歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出
- ＊ 徒歩や自転車等をかしこく組み合わせた公共交通利用の促進



重点施策5 「自転車共生都市・京都」の実現 《新規》

「自転車共生都市・京都」として、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質を高め合うまちを目指すとともに、自転車のルール、マナーを学び、守り合い、道路を正しく使い合うことにより、安心して心地よく行き交えるまちづくりに向けた取組を推進します。

《主な取組》

- ＊ ライフステージに応じた自転車安全教育・学習の充実
- ＊ 市内大学や企業との連携による自転車利用のルール、マナーの啓発
- ＊ 観光客の自転車利用のルール、マナーの向上
- ＊ 自転車走行環境や駐輪環境の更なる充実



重点施策 6 脱炭素社会における交通安全対策 《新規》

今後、電気自動車（EV）をはじめとする環境負荷の小さい自動車の普及や、運転支援や自動運転など先進安全技術の更なる進展が見込まれます。こうした環境にも安全にも配慮した次世代自動車※の普及を促進しつつ、交通安全にもつながる環境に良い運転方法を周知していくことにより、自動車移動における脱炭素化と交通安全の確保を進めます。

※ 電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）等

《主な取組》

- ＊ 環境にも安全にも配慮した次世代自動車の普及・活用促進
- ＊ 燃費の改善効果が高く、かつ交通事故の減少にもつながるエコドライブの推進



重点施策 7 誰一人取り残さない交通安全対策 《新規》

子どもや高齢者を中心にあらゆる人に配慮した交通安全対策、交通事故発生時における救助・救急体制の充実、交通事故の被害者に寄り添った支援を推進します。

《主な取組》

- ＊ 子どもや高齢者を中心にあらゆる人に配慮した交通安全対策の推進
- ＊ 救急体制の充実と市民への応急手当の普及啓発による救命効果の向上
- ＊ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進等、被害者支援の充実と推進



犯罪被害者等支援シンボルマーク
「ギョットちゃん」

2 計画別冊（京都府計画）における本市重点施策の位置付け

	京都府計画における施策	本市重点施策
道路交通の安全	1 道路交通環境の整備	1 異種交通の分離対策 4 「歩くまち・京都」の推進 5 「自転車共生都市・京都」の実現 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	2 交通安全思想の普及徹底	2 人によるエラーの低減 3 地域力を活かした交通安全対策 5 「自転車共生都市・京都」の実現 6 脱炭素社会における交通安全対策
	3 安全運転の確保	2 人によるエラーの低減 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	4 車両の安全性の確保	2 人によるエラーの低減 5 「自転車共生都市・京都」の実現 6 脱炭素社会における交通安全対策
	5 道路交通秩序の維持	1 異種交通の分離対策 3 地域力を活かした交通安全対策 4 「歩くまち・京都」の推進 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	6 救助・救急活動の充実	7 誰一人取り残さない交通安全対策
	7 被害者支援の充実と推進	5 「自転車共生都市・京都」の実現 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	8 調査研究の充実	1 異種交通の分離対策 2 人によるエラーの低減 3 地域力を活かした交通安全対策 4 「歩くまち・京都」の推進 5 「自転車共生都市・京都」の実現 6 脱炭素社会における交通安全対策
踏切道における交通の安全	9 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推進	1 異種交通の分離対策 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	10 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	1 異種交通の分離対策 7 誰一人取り残さない交通安全対策
	11 踏切道の統廃合の促進	1 異種交通の分離対策
	12 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	1 異種交通の分離対策 3 地域力を活かした交通安全対策 7 誰一人取り残さない交通安全対策

京都市交通安全対策会議委員等一覧

機 関 名	職 名
会長 ○京都市	市長
委員	
○ 近畿総合通信局	総務部長
○ 京都労働局	労働基準部長
○ 近畿運輸局京都運輸支局	支局長
○ 近畿地方整備局京都国道事務所	事務所長
○ 京都地方気象台	次長
○ 京都府	府民環境部副部長
○ 京都府警察本部	交通部長
○ 京都市	副市長
	公営企業管理者（交通局長）
	教育長
	観光政策監
	環境政策局長
	文化市民局長
	保健福祉局長
	子ども若者はぐくみ局長
	都市計画局長
	交通政策担当局長
	建設局長
	消防局長
	上京区長