

# 1 車が多い幹線道路の事故を減らします

京都府内の幹線道路における交通事故のうち  
80%の事故が約15%の箇所に集中※

事故が多発する箇所を集中的に対策しています。

危険な交差点が安全に  
通行できるようになりました。



※H25年の京都府内の国道・府道・京都市道での交通事故7,476件の内5,978件が、  
15%の区間に偏って発生。  
出典：(公財)交通事故総合分析センター 交通事故・道路統合データベース



京都市南区 国道171号 上久世交差点

# 2 私達の身近な生活道路の事故を減らします

京都府内における交通事故死者のうち  
約3割が自宅から1 km以内で  
歩行中・自転車乗車中に遭遇※  
生活道路を安全にするIIP対策をしています。

家の近所を安心して  
出歩けるようになりました。



※H27年の京都府内の交通事故死者87人のうち、歩行者24人、自転車利用者3人  
計27人が自宅から1 km以内で事故に遭遇。出典：京都府警本部 提供データ



亀岡市 府道亀岡停車場線

## 京都府の 交通事故を減らす 取り組み

交通事故を防ぐため、有識者の助言・指導の  
もと各関係機関が協力して取り組んでいます。

京都府道路交通環境安全推進連絡会議

事故を減らすためには  
道路利用者や沿道の方々などの  
協力が必要です。  
ご協力をお願いします！

京都府内における交通事故のうち  
約5件に1件が自転車の事故※

皆に分かりやすく安全な  
自転車の通行空間を考えています。

自転車専用の道ができて  
安全に走れるようになりました。



※平成26年の京都府内の交通事故10,185件のうち2,182件が自転車関連事故。  
出典：京都府警本部 提供データ



京都市下京区 国道9号

京都府内において交通事故死傷者に占める  
歩行中の死傷者の割合は  
おとなと比べてこどもは2倍以上※  
地域と協働してこども達の安全を考えています。

毎日、安心して通学  
できるようになりました。



木津川市 府道奈良加茂線

※京都府において、平成26年に交通事故に遭遇した中学生以下の子供693人の内  
159人(23%)が歩行中に遭遇。子供以外では9%(11763人中1015人)。  
出典：京都府統計ナビ・交通統計

# 3 自転車が安全に走れる道づくりを進めます

# 4 子供達が安全に歩ける道づくりを進めます

# 1 車が多い幹線道路の事故を減らします

## ■ 幹線道路での事故対策の一事例 「走行位置を分かりやすくしました！」



交差点内での車同士の衝突を防ぐため、車が走る位置を分かりやすくした事例を紹介します。

### ● 対策実施前の交通状況

国道171号上久世交差点、国道24号大川原交差点は、ともに交差点が大きく、かつ、交差点内の走る位置が分かりにくかったため、車同士が交差点内で衝突する危険性がありました。

### ● 対策実施後の交通状況

国道171号上久世交差点は、「右折動線のカラー化」や「矢型マークの設置」により、**昼間の走行位置を分かりやすく**することで、車同士が交差点内で衝突する危険性を減らしました。

国道24号大川原交差点は、「交差点内の導流表示の見直し」や、「右折の青矢信号と連動して走行位置が光る道路鏡の設置」により、**夜間の走行位置を分かりやすく**することで、車同士が交差点内で衝突する危険性を減らしました。



対策前



対策後

京都市南区 国道171号 上久世交差点

• 走行位置のカラー化や矢印マークの設置 等



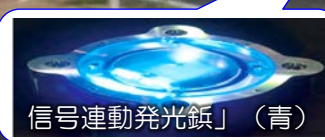
対策前



対策後

宇治市 国道24号 大川原交差点

• 信号連動発光鏡の設置 等



信号連動発光鏡 (青)

## 2 私達の身近な生活道路の事故を減らします

### ■生活道路での事故対策の一事例「車道を狭め、歩道を拡げました！」



商店が立ち並ぶ駅前通において、歩行者の安全性向上のため、車道を狭め、歩道を拡げた事例を紹介します。

#### ●対策実施前の交通状況

商店が立ち並ぶ駅前通において、車道は2車線確保され、比較的高い速度で通行する車が見られました。

一方、歩道は、駅や商店を利用する歩行者が往来するので、狭く感じられました。



#### ●対策実施後の交通状況

車道の幅を狭めて、センターラインを消すことで、車の速度がやや低くなりました。一方、歩道を拡げたことで、歩行者は歩きやすくなりました。



### 3 自転車が安全に走れる道づくりを進めます

#### ■自転車通行環境整備の一事例「自転車が専用で通行できる空間を整備しました！」



歩行者や自動車との接触事故等を防止するため、自転車が専用で通行できる空間を整備した事例を紹介します。

#### ●対策実施前の交通状況

国道9号、京都府道宇治淀線は、ともに自転車が専用で通行できる空間が無かったため、歩道においては歩行者と、車道においては自動車と接触する危険性がありました。



#### ●対策実施後の交通状況

国道9号において、自転車道を整備して自転車・歩行者・自動車を分離することで、接触の危険性を減らしました。

京都府道宇治淀線において、自転車レーンを整備して自転車の通行空間を確保することで、歩行者と分離するとともに、自転車レーンをカラー化することで、自動車が自転車に注意して走るようになりました。



# 4 子供達が安全に歩ける道づくりを進めます

## ■通学路安全対策の一事例「歩行者が安全に通行できる空間を整備しました！」



通学路での車等との接触事故等  
を防ぐため、歩行者が安全に通  
行できる空間を整備した事例を  
紹介します。

### ●対策実施前の交通状況

京都市・木津川市にある通学路では、道路が狭い  
ため歩道が無く、歩行者が車等と接触する危険性  
がありました。

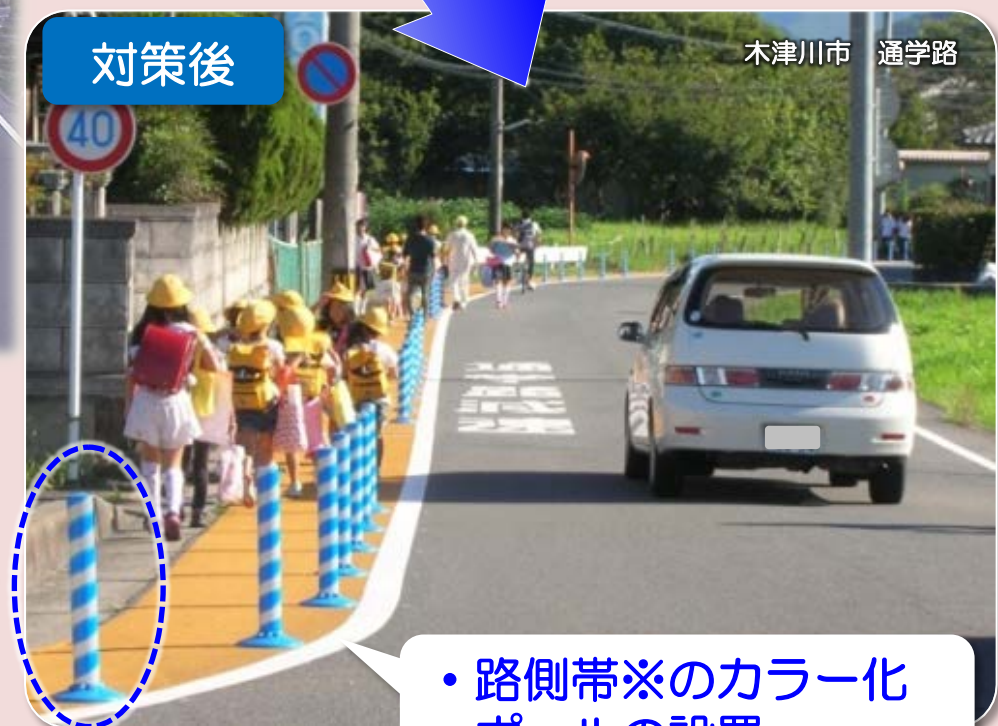
### ●対策実施後の交通状況

京都市では、歩行者の通行空間であることを明示す  
るために、路側帯※をカラー舗装しました。  
木津川市では、カラー舗装に加えて、車等が入ってこ  
ないように、ポールを設置しました。  
これらの対策により、歩行者の安全性が向上しました。



・路側帯※のカラー化

※路側帯とは歩道の無い道路における、自動車から見て  
白線の外側の帯状の部分のことです。



ポール

・路側帯※のカラー化  
・ポールの設置

# 皆で京都府下の事故を減らしていきましょう。

■事故を減らすためには道路利用者や沿道の方々などの協力が必要です。



安全な道路にしていくためには、皆様のご理解とご協力が必要※1です。

対策前

対策後



生活道路を抜け道利用しないことで、歩行者が安全に通行できます。

反射材を身に付ければ夜間の事故に合いにくくなります※2。



※1 皆様におかれましては、安全な道路環境創出のため、道路拡幅用地の確保や中央分離帯設置による沿道の出入り制限などについて、ご理解・ご協力をお願いいたします。

※2 京都府内において平成27年は、夜間において反射材を身に着けた歩行者の死亡事故はありませんでした(交通誘導員除く)。出典:京都府警本部 提供データ



自転車は車道の左側通行が原則、歩道は例外※3です。



自転車道・自転車レーンのある道路では、自転車道・自転車レーンを走りましょう。

自転車道



通学路では、子どもたちに気を付けてゆっくり走りましょう。

色のついた路側帯※4の中をはみ出さずに歩きましょう。



※3 左の標識のある歩道では自転車も歩道を通行することができます。ただし、歩道は歩行者優先です。自転車は歩道の車道よりをゆっくり走りましょう。

※4 路側帯とは歩道の無い道路における、自動車から見て白線の外側の帯状の部分のことです。通学路等では、通行位置を分かりやすくカラー化するなどの対策をしています。

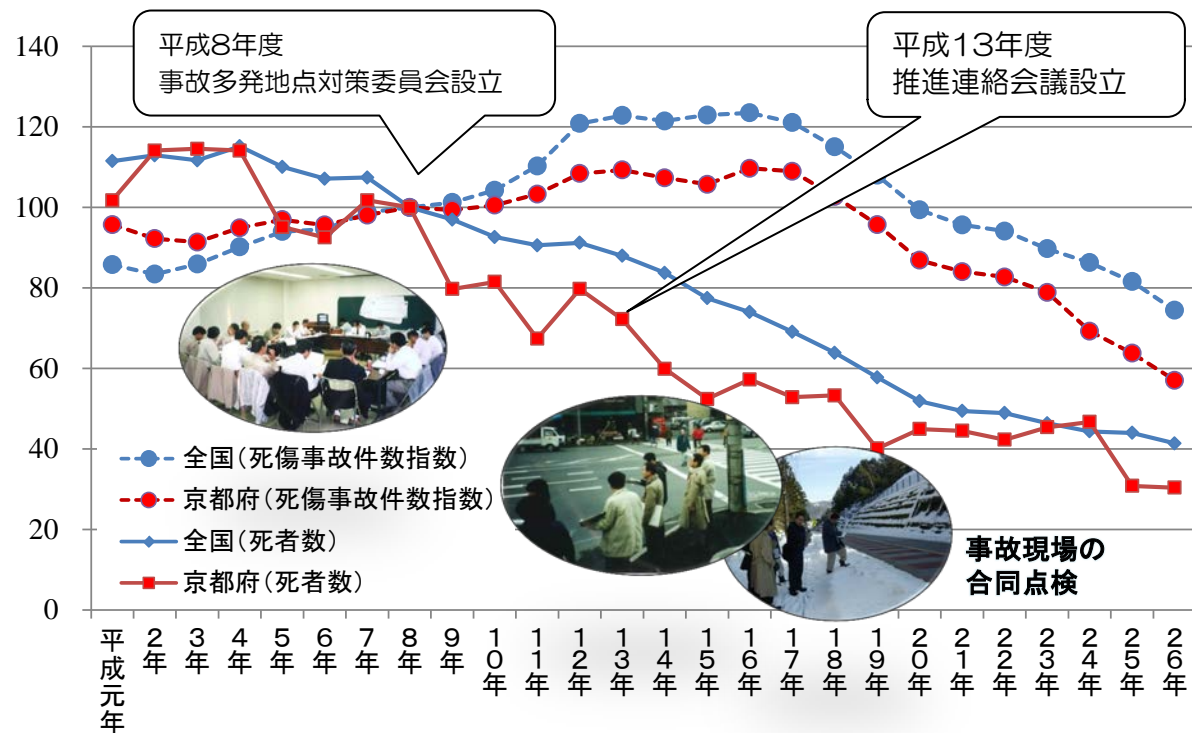
# 京都府道路交通環境安全推進連絡会議

## ■ 設立経緯

平成8年度に、京都府内の交差点が安全度の偏差値で全国7-位1に該当し、さらに京都市内8箇所の交差点が全国7-位10以内に該当する状況となりました。この状況を重く受けとめた「公安委員会」と「道路管理者」が連携して、「学識者」の助言・指導のもと安全な道路環境の整備を推進する組織として「交通事故多発地点対策検討委員会」を設立しました。

その後、平成11年度に中央省庁（警察庁・旧建設省）で「道路交通環境安全推進会議」が設立されたことに伴い、平成13年度に各都道府県においてもその支部組織が設置されることとなりました。京都府では全国に先駆けて設立されていた「交通事故多発地点対策検討委員会」が母体となり、名称を改めて「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」が設立されました。以来、現在までに学識者を部会長とする5つの部会を設置し、交通事故削減に向けた取り組みを継続して推進しています。

(指数) <交通事故死者数・死傷事故件数の推移(平成8年を指数100とした場合)>



## ■ 目的

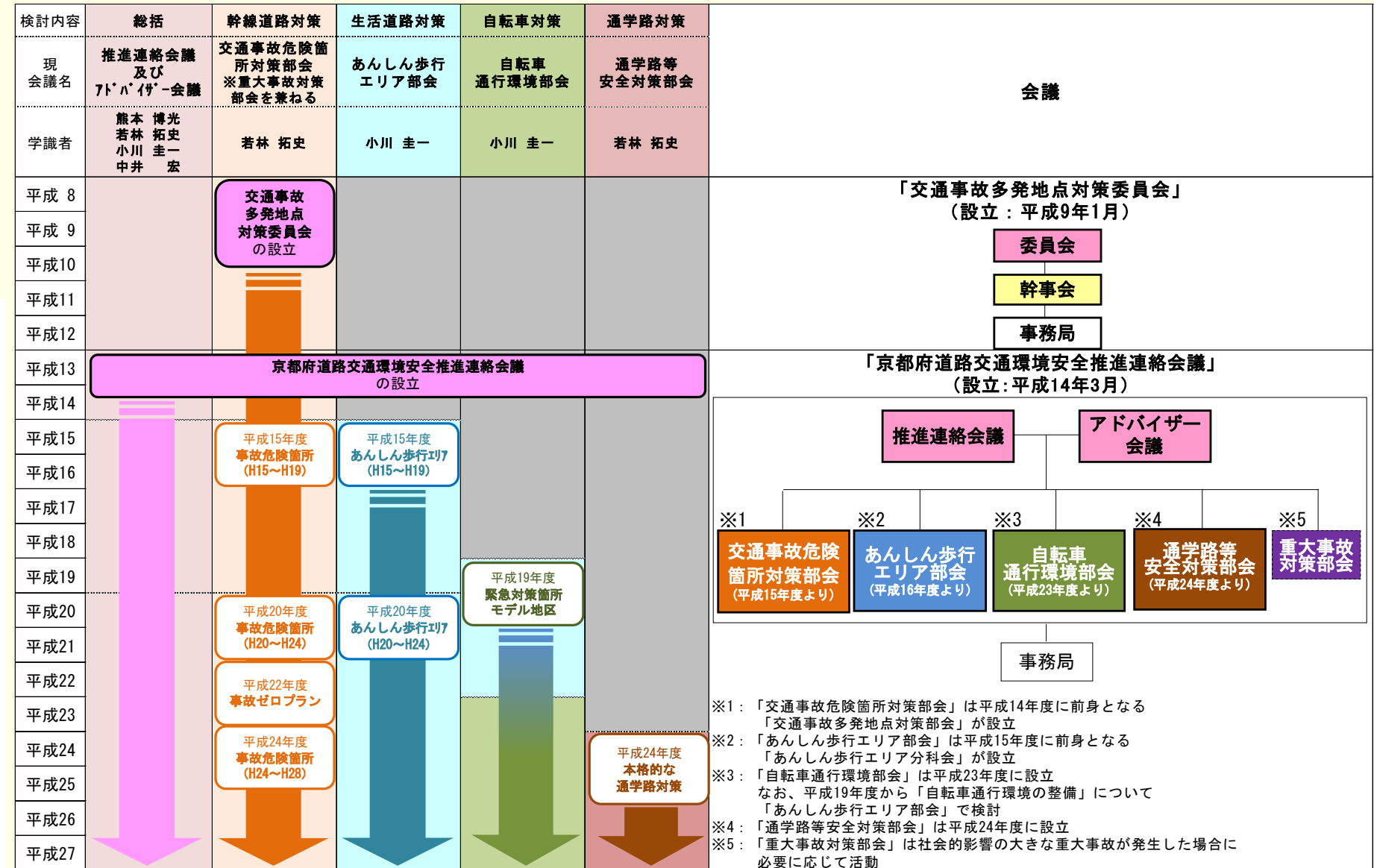
行政関係機関が行う交通安全の取り組みについて、取り組みの進捗管理や取り組み内容の公表などを行うことによって、皆様のご理解とご協力の下で安全な道路交通環境の整備を推進し、京都府における交通事故を減らすことを目的としています。

## ■ 内容

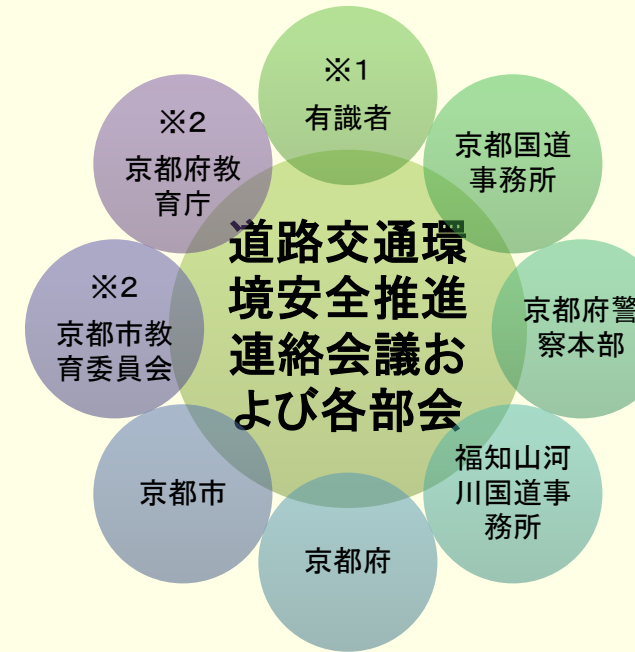
目的を達成するため、次の事項を検討を行っています。

- (1) 主要施策の実施方針の策定
- (2) 地域住民等への広報
- (3) 地域住民等の道路交通環境に関する意見の主要施策への反映
- (4) 重大事故の再発防止
- (5) その他、安全な道路交通環境の整備に関する事項

<京都府道路交通環境安全推進連絡会議の変遷>



## ■ 構成員



公安委員会、関係道路管理者、教育庁、教育委員会で構成し、連携して検討を行っています。

- ※1 有識者
- 熊本 博光 (京都大学 名誉教授)
  - 若林 拓史 (名城大学 都市情報学部 都市情報学科 教授)
  - 小川 圭一 (立命館大学 理工学部 都市システム工学科 准教授)
  - 中井 宏 (東海学院大学 人間関係学部 心理学科 准教授)

※2 「京都府教育庁」及び「京都市教育委員会」は通学路等安全対策部会のみ

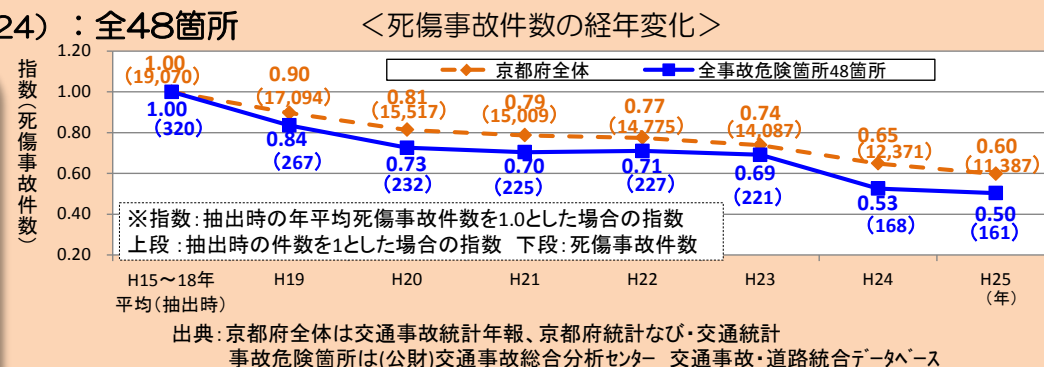
# 1 交通事故危険箇所対策部会での活動

## 幹線道路の交通事故対策

社会資本整備重点計画に基づき、幹線道路において事故の危険性が高い箇所(事故危険箇所、事故ゼロプラン箇所等)に対する重点的な交通事故抑止対策推進を目的とし、対策検討・進捗状況・事故発生状況の把握などを行っています。

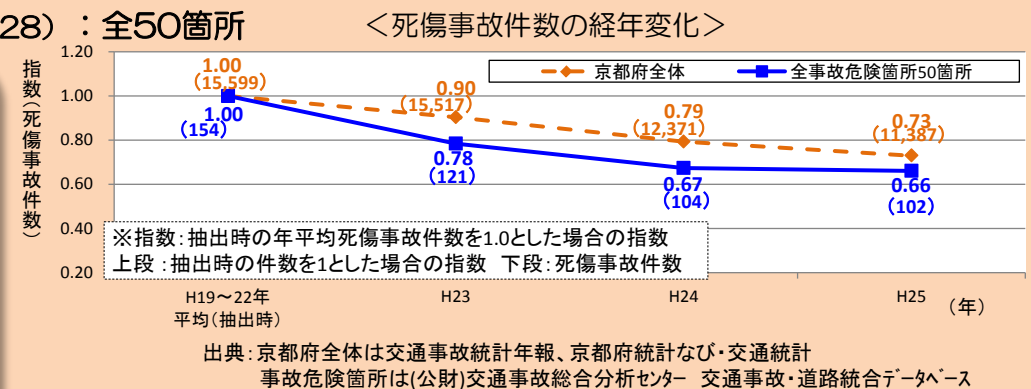
○事故危険箇所(事業期間H20~24)：全48箇所

・全48箇所が対策検討済みであり、全箇所のうち84%が「完了」または「一部完了」となっています(H27.12時点)。  
 ・死傷事故発生状況は京都府全体と比べて減少傾向で推移しており、今後も対策推進による減少傾向の維持が期待されます。



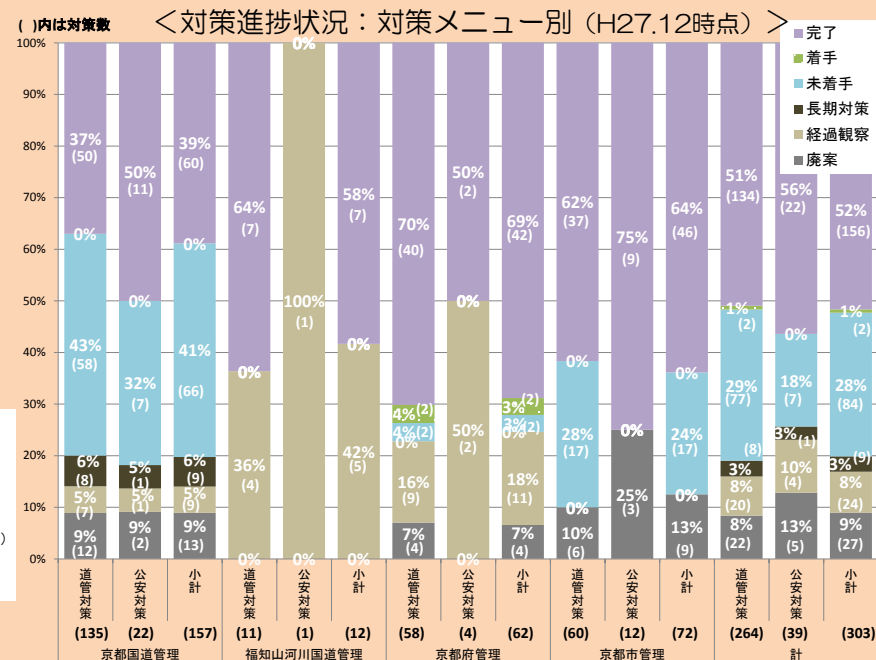
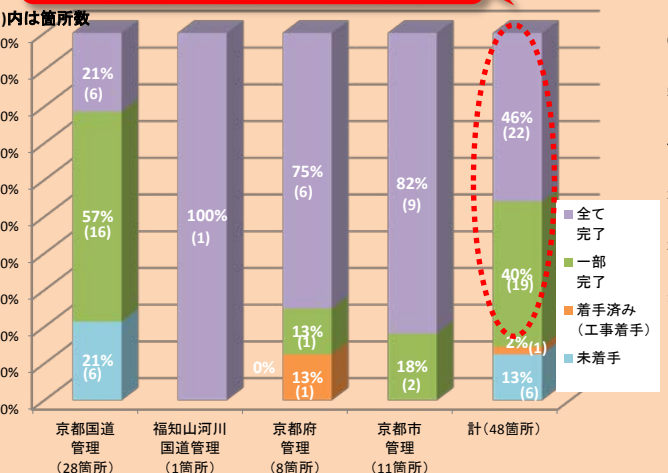
○事故危険箇所(事業期間H24~28)：全50箇所

・対策検討等を順次推進中であり、平成28年度内に全50箇所が対策検討済みとなる予定です。  
 ・死傷事故発生状況は京都府全体と比べて減少傾向で推移しており、今後も対策推進による減少傾向の維持が期待されます。



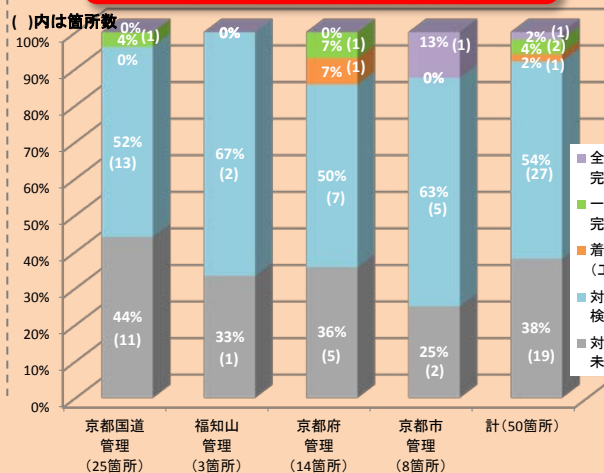
＜対策進捗状況：箇所別(H27.12時点)＞

84%の箇所が「完了」または「一部完了」



＜対策進捗状況：箇所別(H27.12時点)＞

平成28年度内に全50箇所が対策検討済みとなる予定



# 2 あんしん歩行エリア部会での活動

## 生活道路の交通事故対策

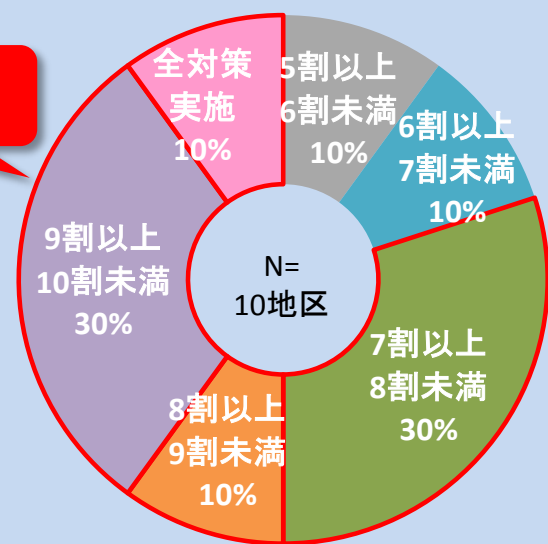
社会資本整備重点計画に基づき、生活道路において事故の危険性が高い地区(あんしん歩行エリア(H20~24))に対する自転車・歩行者に関連する交通事故抑止対策推進を目的とし、対策検討、進捗状況・事故発生状況の把握などを行っています。

○あんしん歩行エリア事業期間(H20~24)：全10地区

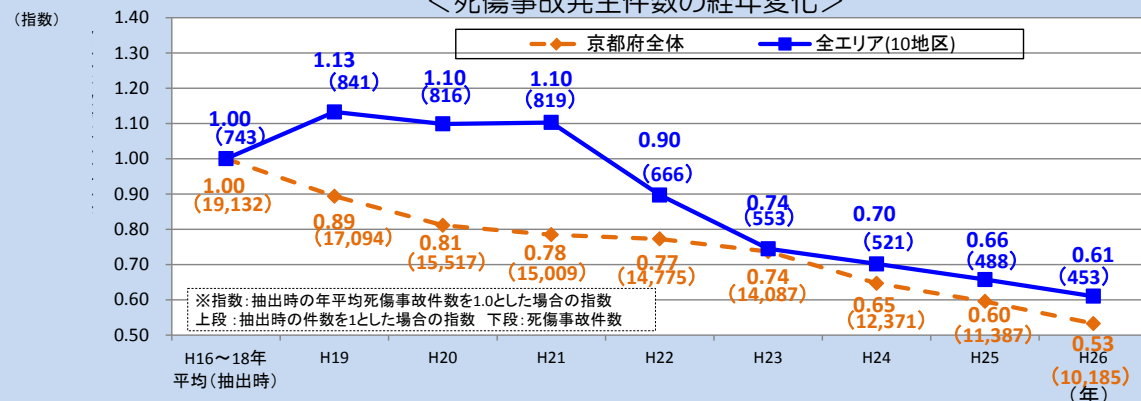
・あんしん歩行エリア(H20~24)は全10地区が対策検討済みであり、全地区のうち80%が検討された対策の7割以上を実施しています(H27.12時点)。  
 ・あんしん歩行エリア(H20~24)全地区合計の死傷事故及び自転車歩行者関連事故の発生状況は京都府全体と比べて弱い減少傾向で推移していましたが、平成23年以降は京都府全体と同程度まで減少しています。

80%の地区が7割以上対策実施

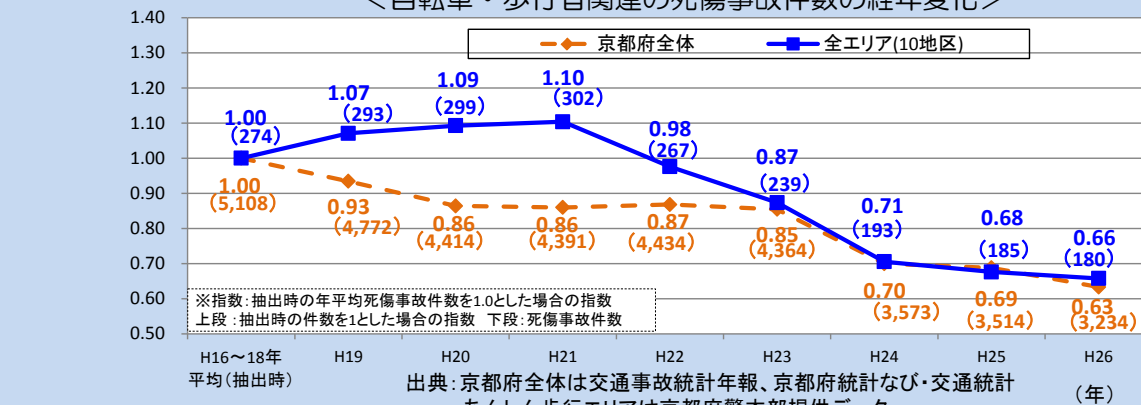
＜対策実施率別 地区数割合(H27.12時点)＞



＜死傷事故発生件数の経年変化＞



＜自転車・歩行者関連の死傷事故件数の経年変化＞





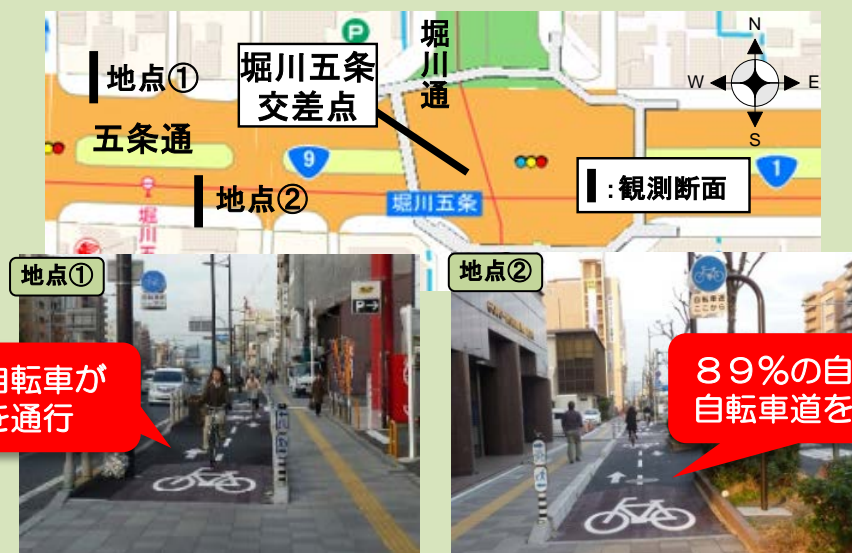
### 3 自転車通行環境部会での活動

#### 自転車の通行環境整備に関する検討

安全で快適な自転車通行環境の創出を目的とし、自転車通行環境整備箇所の効果把握、京都府自転車道等設計基準書(案)の作成、自転車通行環境整備に資する基礎調査などを行っています。

- 自転車道整備箇所において、自転車・歩行者の通行実態調査を実施し、適切な通行を促進する効果などを把握しています。
- 京都府における自転車道等を設計する際の考え方や整備の仕様などを統一するため、京都府自転車道等設計基準書(案)を作成しました。また、道路管理者等へ配布して説明会も行いました。なお、今後も本設計基準書の更新を図っていきます。
- 自転車通行環境整備に資する基礎資料を得るための調査手法を検討して、自転車の通行経路調査などを試行しています。

<自転車・歩行者の通行実態調査(五条通)平成27年11月実施>



92%の自転車が  
自転車道を通行

89%の自転車が  
自転車道を通行

<京都府自転車道等設計基準書(案)>



自転車道等の  
設計の考え方や  
仕様等を記載

道路管理者への  
配布・説明会開催

<自転車の通行経路調査 平成26年11月実施>



自転車の通行経路や  
平均移動距離などを把握

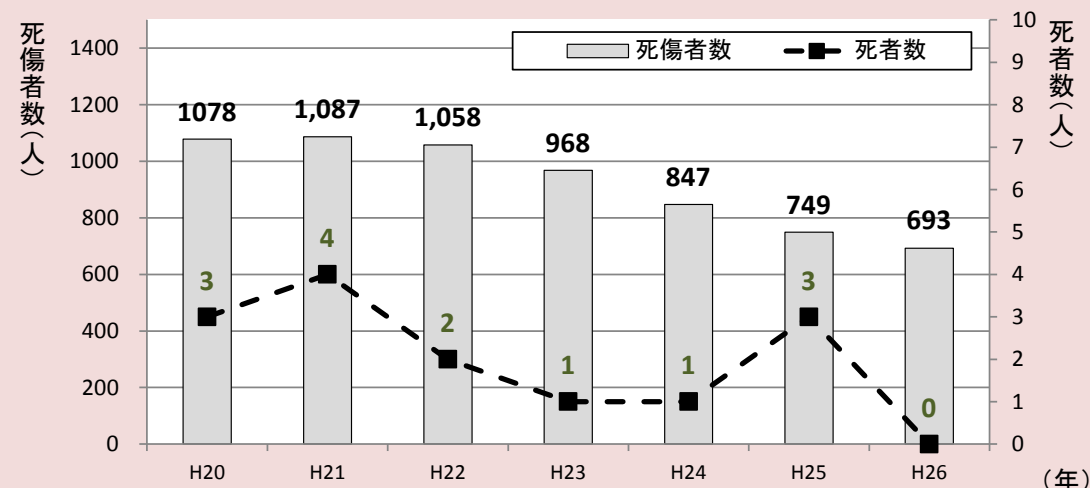
### 4 通学路等安全対策部会での活動

#### 通学路の交通安全の確保に向けた取り組みの支援

通学路の交通安全の確保に向けた取り組みの推進を目的とし、子どもの事故発生状況の把握、通学路事故対策の取り組み状況の情報共有、総合的に対策を行っていくための仕組みの検討・試行を行っています。

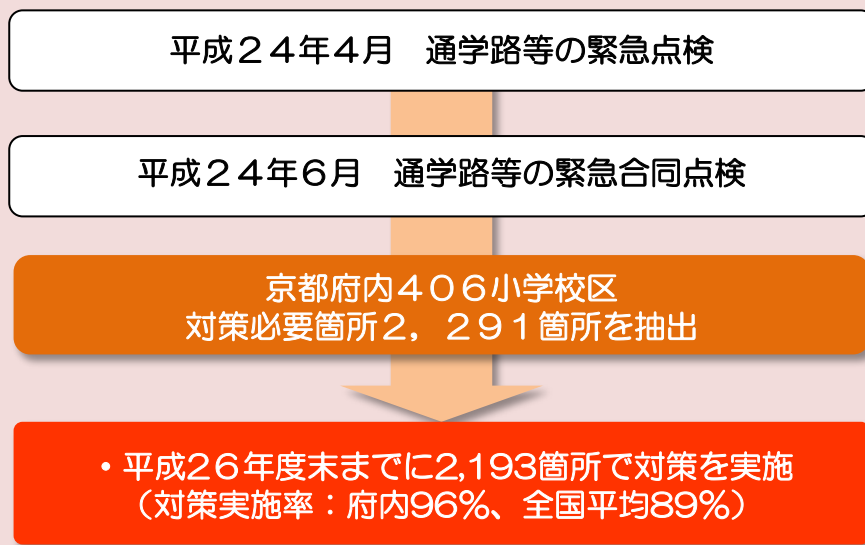
- 京都府におけるこどもの交通事故死傷者数は、平成21年以降減少傾向にあり、平成26年中の死者数は0人となっています。
- 平成24年4月・6月の合同点検により抽出された京都府内2,291箇所の対策必要箇所のうち96%が平成26年度末までにハードないしソフト対策を実施しています。
- 総合的に対策を行っていくための仕組みを検討し、2つの小学校をモデル地区として、ヒヤリハットマップの作成、道路管理者・交通管理者・教育機関による合同現地検討会(対策検討)を行いました。今後、一定の対策実施後に対策効果を把握します。

<子ども(中学生以下)の交通事故死傷者数の推移>



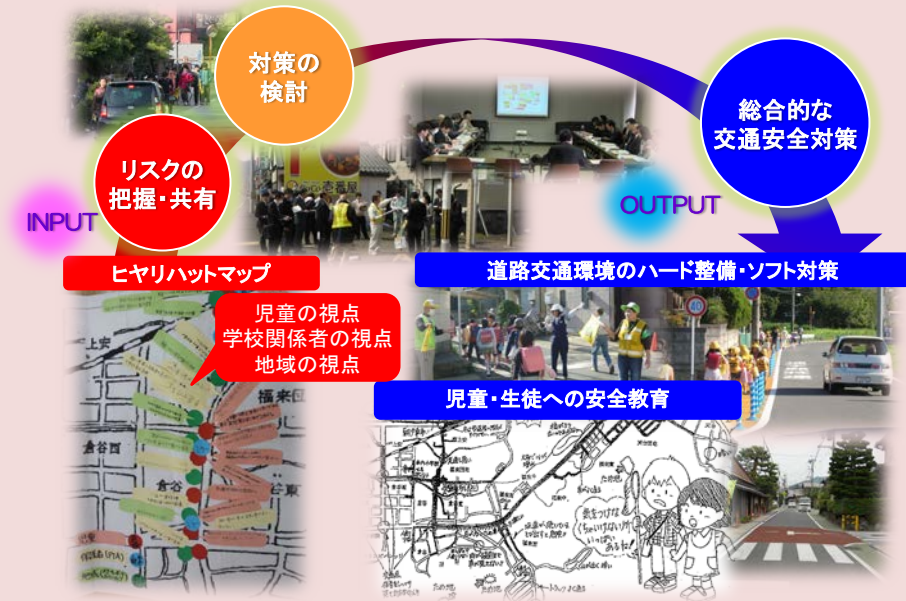
出典: 京都府統計ナビ・交通統計

<通学路事故対策の取り組み状況(平成26年度末)>



出典: 通学路等安全対策部会 構成機関 提供データ

<総合的に通学路対策を行っていくための仕組み>



### 5 重大事故対策部会での活動

#### 重大事故の再発防止

重大事故再発防止を目的として、重大事故発生箇所において、現地状況の確認や対策検討を行っています。