平成29年度 京都府の交通事故を減らす取り組み

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14%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。

危険な区間が安全に
通行できるようになりました。

京都市東山区　国道1号　東山高架橋

※平成27年の京都府内の国道・府道・京都市道での交通事故5,552件の内80%の4,442件が、全14,714区間のうち約14%の2,039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

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1ｋｍ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ｴﾘｱ対策をしています。

宇治市　宇治淀線（現　市道宇治橋線）

家の近所を安心して
出歩けるようになりました。

※平成29年の京都府内の交通事故死者66人のうち、歩行者13人、自転車利用者9人計22人が自宅から1ｋｍ以内で事故に遭遇。出典：京都府警本部 提供データ

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！

3 自転車が安全に走れる道づくりを進めます

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※
皆に分かりやすくて安全な
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。

京田辺市三山木 生駒井手線

※平成28年の京都府内の交通事故8,087件のうち1,678件が自転車関連事故。
出典：京都府統計なび・交通統計

4 子供達が安全に歩ける道づくりを進めます

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3倍以上※
地域と協働してこども達の安全を考えています。

乙訓郡大山崎町　通学路

毎日、安心して通学
できるようになりました。

※京都府において、平成28年に交通事故に遭遇した中学生以下の子供440人の内125人（28%）が歩行中に遭遇。子供以外では9%（9,298人中876人）。
出典：京都府統計なび・交通統計

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「案内板改良の実施！」

標識とカラー舗装のセット対策により分かりやすい案内に改良した事例を紹介します。

京都市東山区 国道1号 東山高架橋 平成29年2月完了

●対策実施前の交通状況

国道1号東山高架橋の分岐付近では、<u>行先に迷った車の急な進路変更や急ブレーキ</u>によって、追突事故が多発していました。

●対策実施後の交通状況

案内板の行先矢印と路面の色を合わせて、直感的に行先を分かりやすくすることで、<u>迷わずスムーズに走行</u>できるようになりました。

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「追突防止システムの設置！」

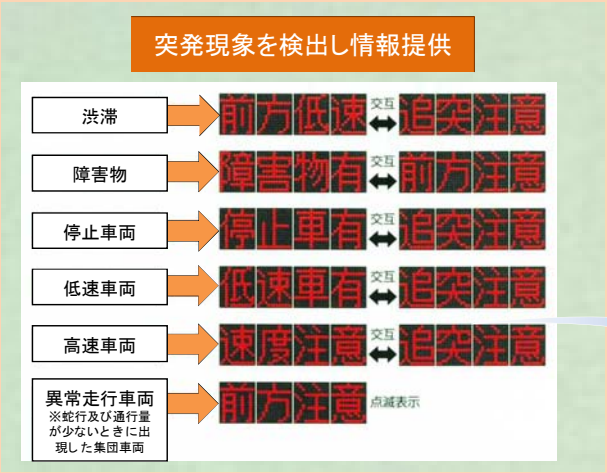
渋滞状況を自動的に検出し
ドライバーに情報提供する
事例を紹介します。

●道路交通状況

国道1号東山トンネルの京都側は、**急な下り坂と見通しの悪いカーブ**が混在し、また交通量が多いため、**渋滞が断続的に発生**しています。

●「追突防止システム」の導入

このシステムはカメラ映像を画像処理して、渋滞、停止車両、障害物、低速車両及び**異常走行車両など突発現象を検出**し、**ドライバーに電光掲示板で情報提供**することで、追突事故の防止を図ります。



京都市東山区 国道1号 東山トンネル京都側 平成11年度導入

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「中央分離帯設置の実施！」

正面衝突事故が多発する急カーブ連続区間を改良した事例を紹介します。

京都市東山区 国道1号 東山高架橋 平成29年2月完了

●対策実施前の交通状況

国道１号東山高架橋地点は、<u>急カーブが連続し、追突事故・正面衝突</u>の多発区間でした。

●対策実施後の交通状況

正面衝突事故は重大事故につながるため、<u>中央分離帯</u>を設置しました。

また、カラー舗装を設置し、<u>速度超過を抑え、追突事故の防止</u>を図ります。

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「交差点改良の実施！」

死亡事故が多発する信号のない５差路交差点を改良した事例を紹介します。

船井郡京丹波町 国道９号 新水戸地区（交差点）平成28年10月完了

●対策実施前の交通状況

国道9号新水戸地区交差点は、**信号が無い変形した５差路交差点**で、横断中の死亡事故などが多発していました。
（過去15年で死亡事故５件）

●対策実施後の交通状況

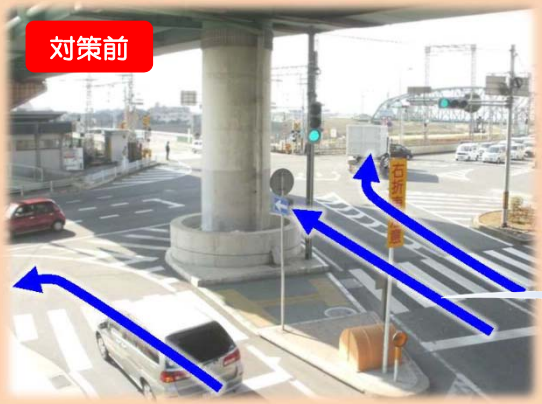
交差点改良を行い、**正十字の信号交差点**となり、安心して国道９号を渡れる交差点となりました。

完成した交差点

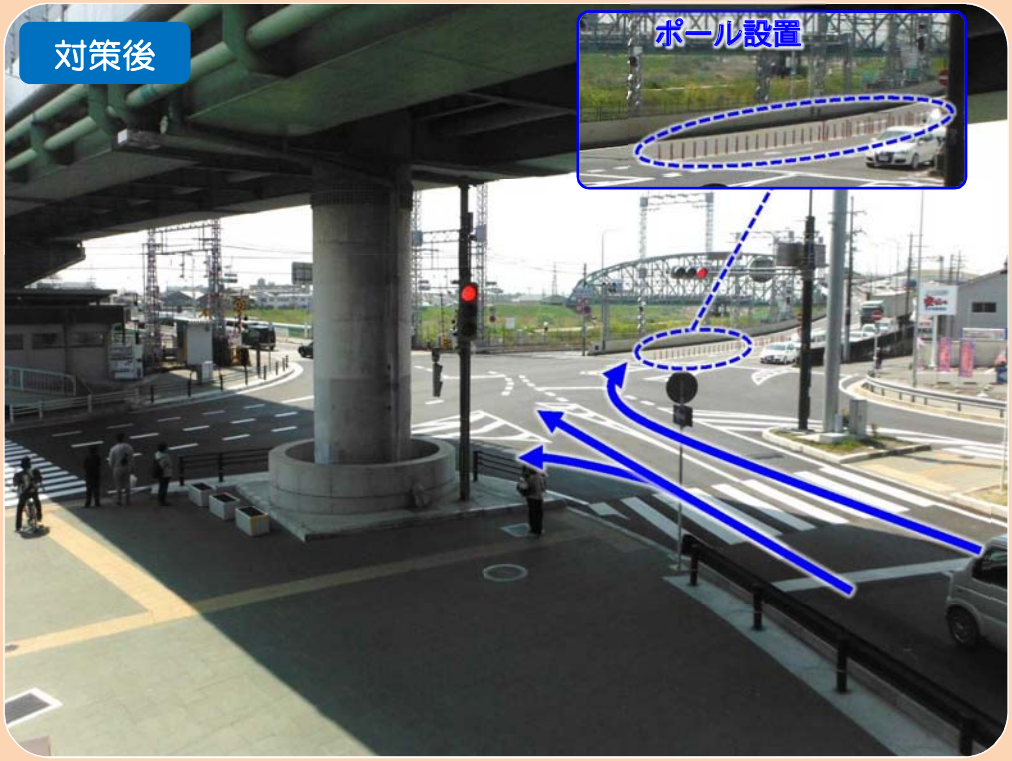
1　車が多い幹線道路の事故を減らします

■幹線道路での事故対策の一事例「交差点のコンパクト化！」

大きな交差点を小さくコンパクトに改良した事例を紹介します。



京都市伏見区 国道24号 観月橋北詰交差点 平成28年3月完了



●対策実施前の交通状況

国道２４号観月橋北詰交差点は、踏切が近くにある、６差路の<u>複雑で大きな交差点</u>のため、車両が入り交じり通行することで事故が多発していました。

●対策実施後の交通状況

<u>信号の改良</u>、<u>交差点を小さくする改良</u>、<u>車線の逸脱防止ポール設置</u>を行い、事故防止を図ります。

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「車のスピードが出しにくい道路で安心して歩けます！」

歩行者の安全性向上のため、ドライバーに減速や注意を促す対策などをした事例を紹介します。

宇治市 宇治淀線（※） 平成24年9月完了

●対策実施前の交通状況

府道宇治淀線（※）は商店が立ち並ぶ駅前通りであり、狭い道に**非常に多くの車が通行**します。

また、立ち並ぶ電柱が、道を狭めるとともに、景観も損ねていました。

一方、駅や商店を利用する歩行者の往来も多く、**車と歩行者のすれ違いなどが危険でした**。

●対策実施後の交通状況

交差点を目立たせる**明るい色の舗装**や、ドライバーに道路を狭く感じさせる**減速マーク**を設置するなど、**車がスピードを落として注意して走ることを促す対策**をしました。

また、電線類の地中化により、歩道空間が広がるとともに、景観も向上しました。これらにより、**歩行者は安心して快適に歩きやすくなりました**。

（※）H30.4より宇治市道 宇治橋線

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

府道生駒井手線は三山木駅と同志社大学の駐輪場を繋いでいるが、道路が狭く、自転車は**自動車と接触する危険性**がありました。このため、府道を避けて抜け道を走る自転車が多くいました。

●対策実施後の交通状況

道路を広げて、歩道と自転車道を整備して**自転車と歩行者・自動車を分離**することで、接触の危険性を減らし、安全に通行できるようになりました。

京田辺市三山木 生駒井手線 平成28年10月完了

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！」

通学路で車等との接触事故等を防ぐため、通学児童等が安全に通行できる空間を整備した事例を紹介します。

乙訓郡大山崎町 通学路 府道西京高槻線 平成28年9月完了

歩道整備、車道拡幅により、通学児童等の歩行者の安全と円滑な自動車交通を確保します

●対策実施前の交通状況

大山崎町にある通学路では、車道も<u>歩道も狭く</u>、<u>通学児童等が自動車と接触する危険性</u>がありました。

●対策実施後の交通状況

歩道を広げたことで、<u>通学児童等が安全に通行</u>できるようになりました。

また、車道も広げ、<u>自動車もスムーズに走行</u>でき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！」

通学路の交差点での横断事故等を防ぐため、通学児童等が安全に通行できる対策をした事例を紹介します。

現地検討会及びとりまとめ会議
平成28年11月28日実施

●対策実施前の交通状況

モデル地区※である綾部市東綾小学校区にある通学路の交差点では、横断する**児童等が待つ空間がなく、横断歩道は車から見通しが悪いため、児童はヒヤヒヤしながら通学**していました。

●対策実施後の交通状況

歩行者が待てる場所を広げ、車から児童を見つけやすい場所に横断歩道を移すことにより、**児童等が安全に横断**できるようになりました。

府道小浜綾部線 綾部市東綾小学校区 通学路 平成28年完了

※京都府道路交通環境安全推進連絡会議において、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、過年度にﾋﾔﾘﾊｯﾄﾏｯﾌﾟの作成、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。

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。

国道24号 木津川市木津池田

※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。

宇治市 宇治淀線（現 市道宇治橋線）

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。

※2 京都府内において平成29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。

京田辺市三山木 生駒井手線

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。

※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。

木津川市 府道奈良加茂線

通学路では、こどもたちに気を付けて
ゆっくり走りましょう。

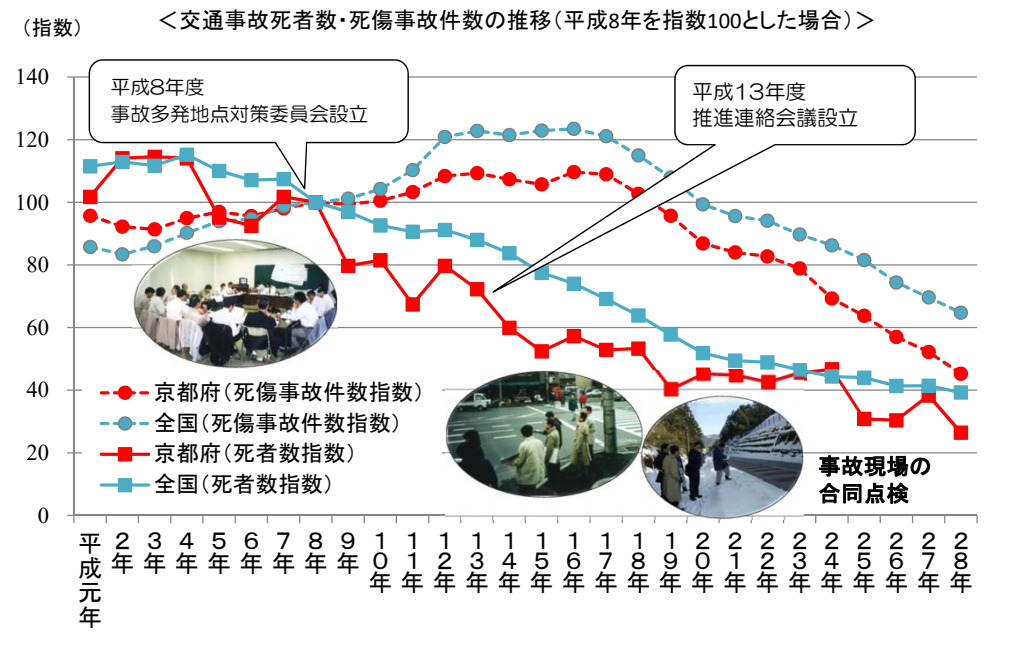
色のついた路側帯※4の中を
はみ出さずに歩きましょう。

※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年度京都府内の交差点が安全度の偏差値で全国ﾜｰｽﾄ１に該当し、さらに京都市内8箇所の交差点が全国ﾜｰｽﾄ10以内に該当する状況となりました。
●平成９年に、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。
●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、京都府では「交通事故多発地点対策検討委員会」が平成14年度に名称を改めて「京都府道路交通環境推進連絡会議」を設立しました。
以来、現在までに学識者を部会長とする４つの部会（平成29年度から「あんしん歩行エリア部会」と「自転車通行環境部会」を統合し「歩行者・自転車部会」として運営）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。



■目的と内容

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。

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

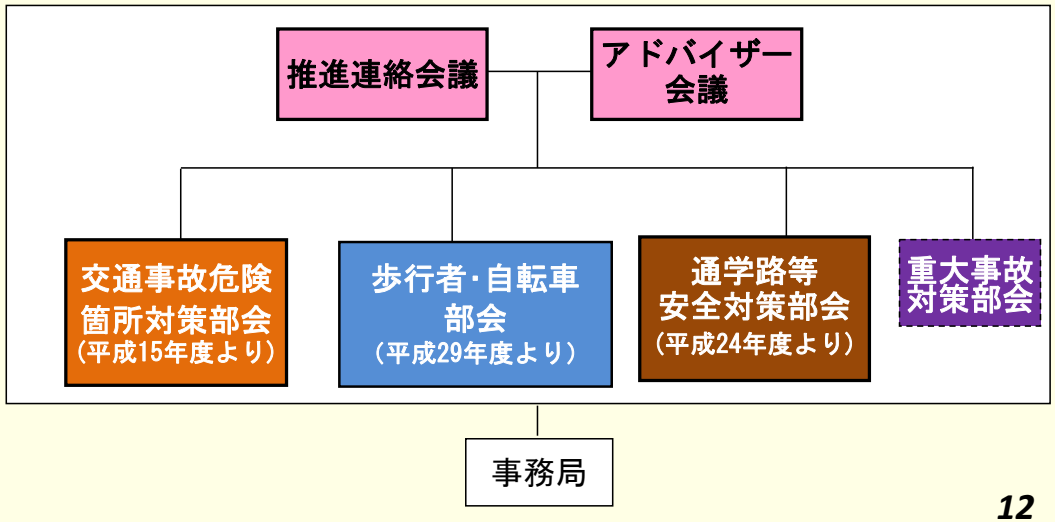
■構成員

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
■塚口　博司　（立命館大学　理工学部　特任教授）
■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　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

「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」
（設立：平成14年3月）



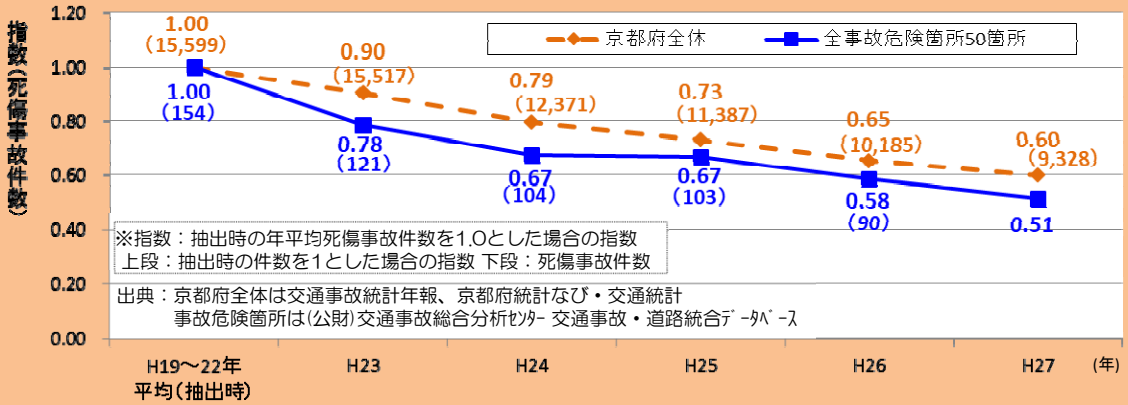
■ 幹線道路の交通事故対策

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。

■第３次事故危険箇所：全50箇所

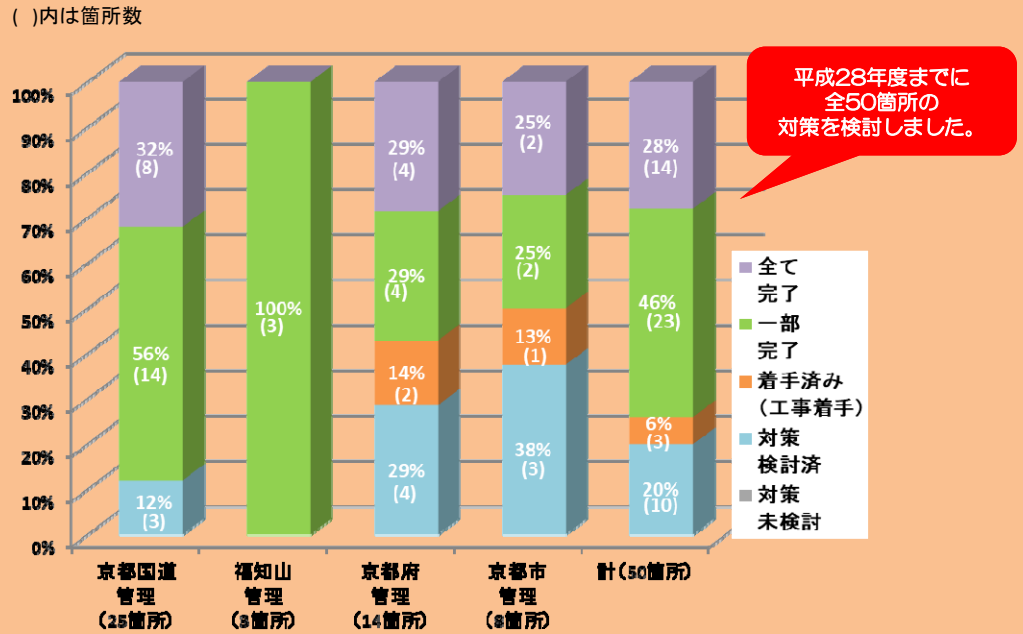
●死傷事故発生状況は京都府全体と比べて減少傾向で推移しており、今後も対策推進による減少傾向の維持が期待されます。

＜死傷事故件数の経年変化＞

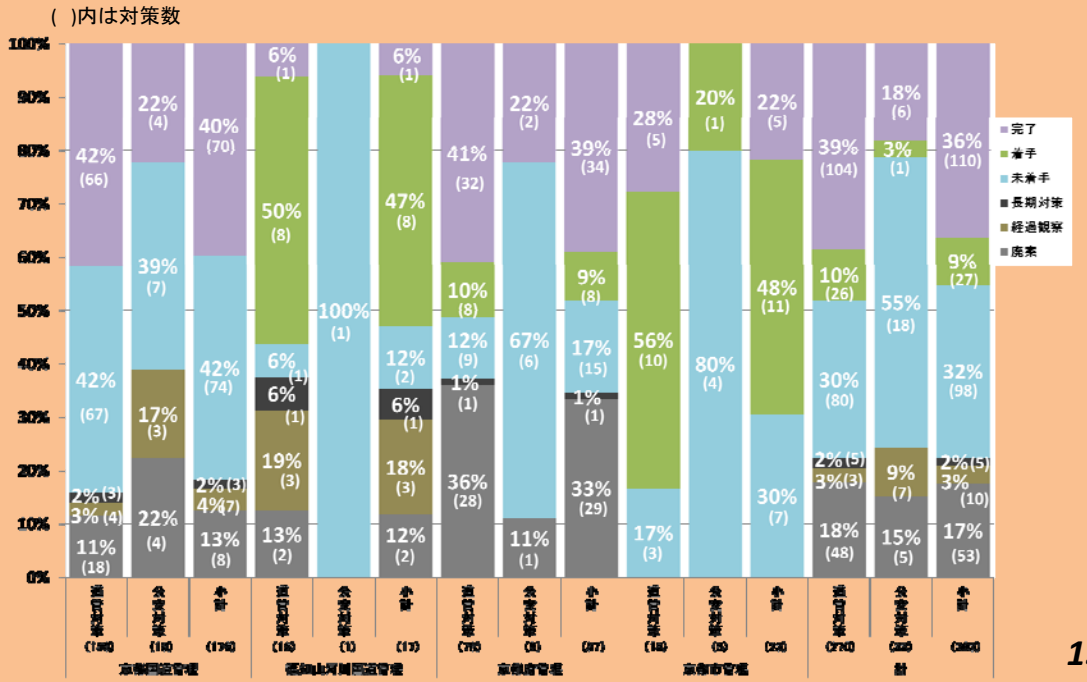


●平成29年度までに全５０箇所の対策を検討しました（H29.12時点）。

＜対策進捗状況：箇所別（H29.12時点）＞



＜対策進捗状況：対策メニュー別（H29.12時点）＞



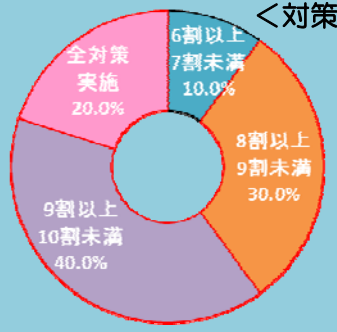
■生活道路の交通事故対策

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」及び「生活道路対策エリア」）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。また、「生活道路エリア」においてH28年度よりビッグデータを活用して、速度超過や急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所の特定、対策の効果評価の情報を道路管理者へ提供するとともに現地診断を行っています。

○あんしん歩行エリア：全10地区

●あんしん歩行エリアは、全10地区のうち9地区が対策の８割以上を実施しています（H29.12時点）。

＜対策実施率別　地区数割合（H29.12.時点）＞

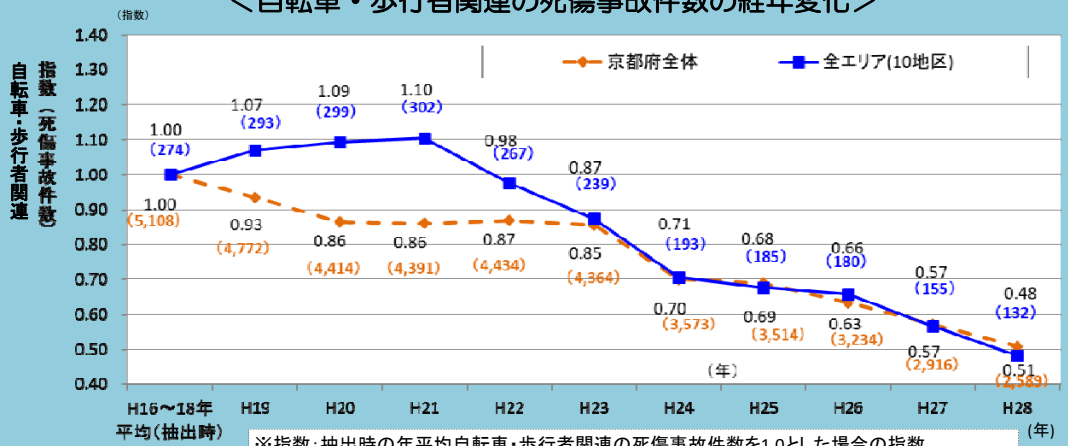


No.	エリア名	市町村名 行政区	関連道路管理者	対策実施率
1	長岡京市中心市街地	長岡京市	京都府、長岡京市	８２％
2	宇治・南陵町	宇治市	京都府、宇治市	９３％
3	平川・久世	城陽市	城陽市	１００％
4	寺田	城陽市	京都国道事務所、京都府、城陽市	９６％
5	京田辺	京田辺市	京都府、京田辺市	８２％
6	亀岡駅前	亀岡市	京都国道事務所、京都府、亀岡市	１００％
7	東舞鶴	舞鶴市	福知山河川国道事務所、京都府、舞鶴市	６９％
8	西舞鶴	舞鶴市	福知山河川国道事務所、京都府、舞鶴市	８２％
9	宮津	宮津市	京都府、宮津市	９７％
１０	松ヶ崎	京都市左京区	京都市	９５％

9地区が対策の8割以上を実施

●あんしん歩行エリア全地区合計の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。

＜自転車・歩行者関連の死傷事故件数の経年変化＞



※指数：抽出時の年平均自転車・歩行者関連の死傷事故件数を1.0とした場合の指数
上段：抽出時の件数を1とした場合の指数　下段：自転車・歩行者関連の死傷事故件数

出典：京都府全体は交通事故統計年報、京都府統計なび・交通統計
あんしん歩行エリアは京都府警本部提供データ

○生活道路対策エリア（H27年度～）：全6地区（H29年度末時点）

No.	エリア名	市町村名	ゾーン３０運用開始	生活道路対策エリア登録
1	久世地区	城陽市	H28. 2. 27	平成２７年
2	青谷地区	城陽市	H28. 3. 12	平成２７年
3	南山小学校西地区（南山地区）	八幡市	H28. 12. 20	平成２８年
4	くすのき小学校西地区	八幡市	H28. 3. 4	平成２８年
5	美濃山小学校（欽明台西）地区	八幡市	H26. 12. 19	平成２８年
6	橋本小学校西南地区	八幡市	H30. 1. 24	平成２９年

○生活道路対策エリア（八幡市欽明台西地区）の取組み

●生活道路対策エリアであり、通過交通による事故が発生していた八幡市欽明台西地区において、通過車両の速度抑制を目的とした、可搬型ハンプの試験設置を行いました。

＜八幡市欽明台西地区 可搬型ハンプ＞

実験期間：平成３０年２月２日（金）
～平成３０年３月２日（金）

〈設置後の効果検証〉
設置期間中に、通過車両の速度、騒音、振動の計測を実施し、設置の前後についてビッグデータにより交通状況分析を実施する予定です。

『ハンプ』とは

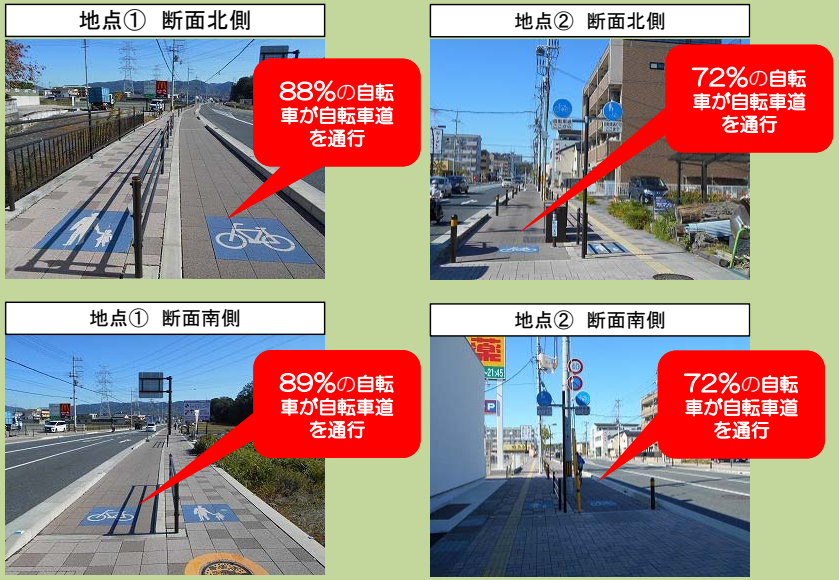
ハンプは、車道に設置した凸型の路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して減速させる道路構造です。

■ 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。
平成28年度に府道生駒井出線の自動車道整備が完了し、通行実態調査を実施し、約7～9割の自転車が整備された自転車道を通行しているという効果を把握しました。

＜自転車・歩行者の通行実態調査（府道生駒井手線）平成28年12月実施＞



●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及び参考設計図集（案）を平成25年度に作成し、道路管理者等へ配布して説明会も行いました。
「安全で快適な自転車利用環境創出ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ（国土交通省道路局、警察庁交通局）」が平成28年7月に改訂されたことを受け、平成28年度に「京都府自転車道等整備ガイドライン（案）」と名称を変えて記載内容を改訂しました。

＜京都府自転車道等整備ガイドライン（案）平成29年３月改訂＞

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。

●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９９％が平成２８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。

＜通学路事故対策の取り組み状況（平成28年度末）＞

平成２４年４月　通学路等の緊急点検

↓

平成２４年６月　通学路等の緊急合同点検

↓

京都府内４０６小学校区
対策必要箇所２，２９１箇所を抽出

↓

・平成28年度末までに2,２５９箇所で対策を実施
（対策実施率：府内99%）

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、過年度にﾋﾔﾘﾊｯﾄﾏｯﾌﾟの作成、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。

＜合同現地検討会（綾部市東綾小学校）＞

●平成28年度は、モデル地区の１つである綾部市東綾小学校で対策実施状況を確認するための合同現地検討会を行いました。平成29年度に対策が完了するため、来年度は対策の効果把握を行っていく予定です。

＜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。