

# 京都における交通安全対策

## 京都府警察本部

### 交通部企画課交通戦略室交通戦略係長

友廣 健介 様

—交通戦略係というのはどういうお仕事をされている部署ですか。

じられますか。

京都市は人口規模の大きい政令

指定都市です。また、他の都道府

県から転入してきた大学生も多く、

住民基本台帳に基づく人口以上に

多くの人が住んでおられると思わ

れます。加えて観光客の入浴も多

いため、非常にたくさんの人を対

象に交通安全の施策を進めていく

ことになります。そのため、そも

そもターゲットにどうやってアプ

ローチするかという点には苦労し

ています。

—観光客の中でも、特に自国と交

通ルールが異なる外国人観光客に

は周知・広報が特に重要になると

思います。外国人観光客へのアプ  
ローチにおいて工夫している点は  
ありますか。

自動車の左側通行・右側通行や

赤信号に対する認識など、日本と

外国では交通ルールがかなり違う

こともあります。外国人の方が日

本で自動車を運転する場合は国際

運転免許証が必要であり、国際ル

ル（道路交通に関する条約「ジュ

ネーブ条約」）に則って日本の交

通ルールを学んでいただくことに

なります。他方で、最近ではレン

タサイクルが手軽に利用できるこ

ともあり、外国人観光客の方が乗

られることもあります。自転車は

免許制度によらないので、自転車

の交通ルールに関する資料を英語・

中国語で用意し、京都府警のホ

ムページに掲載しています。また、

レンタサイクル業者にも協力を依

頼しており、府警が依頼した外国

語表記のルールブックのパンフレッ

トをレンタルに求められた外国人の

方に渡していただいています（写

真1・2・3）。

—交通安全に限った話ではありま

せんが、交番での言語対応はどの

ような形で進めていますか。

—

まず都道府県警一般に見られる

取組として、外国語が堪能な警察

職員を通訳人に指定する制度があ

ります。また、京都府警では英語



写真1: 「外国人向け自転車資料」を展開している京都府警のホームページ  
 (URL : [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki\\_k\\_t/jitensha/gaikokujin.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jitensha/gaikokujin.html).  
 2024年1月11日最終閲覧)

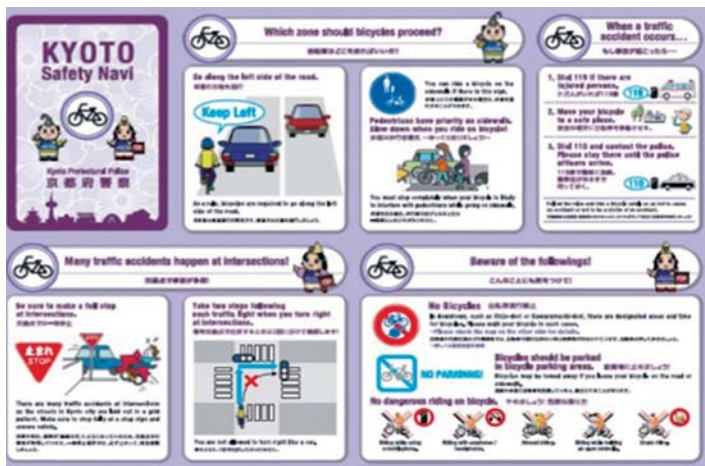


写真2: 「外国人向け自転車リーフレット『セーフティナビ』」の英語版。1枚で簡潔にまとめられており、他に中国語版も展開されている。

でコミュニケーションを取れる程度の語学力を有する職員を、おもてなし通訳人に認定しています。警察官だけが対応するのではなく、民間の方の力も借りています。また、多言語ボードというものも設置しています。警察官からの質問に対して想定される答えをボードに表記したもので、外国人の方にボード上の、例えば「財布を落と

した」の部分を目指してもらおうと、コミュニケーションを取るとい方法です。最近では通訳アプリを活用して、簡易的にコミュニケーションを取るといこともしています。他のターゲットとして、例えば高齢者は外出頻度が低い人やデジタルに不慣れな人も多く、接点が

持ちにくい対象だと感じます。京都府警として、高齢者の方々にはどのような形でアプローチしていますか。確かに高齢者に対してどのような交通安全に対する情報を届けるのかは問題になっています。自分が警察官になった頃だと、例えば老人クラブにアプローチするのが

主軸の手段でしたが、近年はそれらのコミュニケーションも希薄になりつつあります。このような中で京都府警が取り組んでいることとしては、例えば交通安全モデル店舗というものがあります。スーパーマーケットや薬局など、高齢者の方が日常的に使用する店舗に協力をお願いし、交通安全に関するポスターを掲示してもらったり、店内放送で交通安全を呼びかけてもらったりすることで、高齢者の方に交通安全情報が届くように工夫しながら取り組んでいます。

— これまでは京都市に住む人・訪れる人の属性に注目してお話を伺ってきましたが、京都市は狭い道が多いなど、まちの構造も特徴的だと思います。実際に、京都府警が公開されている犯罪・交通事故情報マップを見ると、大きな道路同士が交わる地点での事故も多く見られる一方で、狭い路地に入るところでの出会い頭の事故もこれま

で多く発生しているように感じました。実際に、京都の道の特性ゆえに起きている特徴的な交通事故はあると感じられますか

特に京都市内についてはそうだと感じます。京都府警ではGIS（地理情報システム）を活用して、人身事故の過去10年のデータを全て地図に落とし込んで分析しています。そこから特徴的な事故を捉えると、道幅が広く交通量の多い道路イコール事故が多い、というわけでは必ずしもありません。むしろ、いわゆる田の字地区というような、京都の中心部にある30



写真3：「自転車の交通ルール」という資料の中国語版。他には英語・ベトナム語版が掲載されており、12～13ページの資料になっている。

このような道路だと、自転車が顕著なのですが、短い距離を走って停止し、また走り出すというのを繰り返すことを煩わしく感じやすいと思われます。特に毎日通っているような道路だと、この時間帯ならクロスする道路から車は来ないだろう、という思い込みをしまいがちです。実際には今日大丈夫だからといって明日もそうだという保証はないわけですが、見知った道であるが故の安心から油断してしまい、事故を起こしてしまうということがあるのではないかと思います。

京都府警としては、GISをも

から50mほどで一時停止が繰り返されるような小さな交通差点で事故が蓄積している印象です。



写真4：京都府警が公開している「犯罪・交通事故情報マップ」  
 [URL : [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/crime\\_accident\\_map.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/crime_accident_map.html).2024年1月11日最終閲覧]。  
 写真は交通事故情報のみを絞ってマップに表示するよう選択しているが、ひたくり・路上強盗などの犯罪情報をマップ上で確認することもできる)

とに過去に交通事故の多く発生している時間と場所に重点を絞って交通指導取締りをしたり、街頭で交通事故防止の呼びかけをしたりしています。私達の仕事は交通事故をなくすことが目的ですから、現に事故が発生しているところで取締りを行う方が市民からの共感を得やすく、目的の達成にも効果的です。

—京都市は自転車社会だと感じたと先ほど申し上げました。基本計画を見ると、人身事故のうち自転車が関わった事故が全体の20%くらいで、そのままトレンドとして停滞しています。あくまで自分の感覚ですが、歩道に自転車・歩行者が混じっている状況、京都市の交通安全計画にいう「異種交通」が自転車の関わる事故の一つの要因ではないかと感じます。

多様な乗り物が交錯することによって交通事故が発生するのはそ

の通りですし、その中で顕著なのが歩道です。自転車は車道を通る

のが原則ですが、歩道通行可という規制があれば可能という区分けになっています。また、歩道通行可という規制がなくても、70歳以上や13歳未満の方は歩道を通ってもいいという例外規定もあります。基本的には道路標識で規制をしています。一見ただけでは目の前の歩道が自転車通行可なのか分りづらい箇所もあります。自転車はユーザーが保育園児から高齢者まで幅広い一方で、一人一人にルールを浸透させるのが難しいと感じています。自転車は免許制度をとっているわけではないので、完全にルールを把握しないままに道路交通の場に出て行ってしまうことも多いと思われまます。このように、自転車に関しては法律の周知と浸透が難しい状況です。

—自転車に関する交通安全対策として、京都府警ではどのような取

り組みが行われているのですか。

令和5年7月に特定小型原動機付自転車に関する規定が整備され、一定の基準を満たすものについては特例特定原動機付自転車として、自転車歩道通行可の歩道に限り通行することが出来ることとなりました。京都府警では、歩道上での歩行者・自転車・特例特定小型原動機付自転車の交錯を避けるため、幅員の狭い歩道については、自転車歩道通行可の規制を解除しています。

もともと昭和40年代のいわゆる交通戦争と言われた時期には、自転車は危ないから歩道を走らせようという動きがありました。今は逆に歩道から下ろして車道を走らせるという方向に舵が切られています。とはいえ、長年歩道において歩行者と自転車が共存してきたので、市民の皆さんにとっては自転車でも車道を走ることには抵抗があると思います。ましてや京都

は道幅がすごく狭いので、車道の左側端を走るのを怖いと感じる方も多いと思います。他方で自動車ドライバーからしても、自転車が車道を走っていると運転しづらいというのが正直なところでしょう。現時点では自転車と自動車、お互いがあまり良い関係にない状況です。しかしルール上自転車は車の仲間であり、車道が原則です。自動車ドライバーも時には自転車に乗るでしょうし、逆も然りです。お互い様の精神で、思いやりをもって狭い京都の道を通行していただければと思います。

道路が広ければ自転車・自動車の通行空間を分けることもできます。実際に、京都府警の建物の正面入り口に面した道路では、自転車専用通行帯が設けられています。しかし街の中ではなかなかこのような区分は難しい状況なので、道路管理者により車道の左側端に自転車のマーク（自転車走行推奨帯）を表示してドライバーおよび自転

車ユーザーに対して通行すべき場所を明示して周知していくやり方を主にとっています。

— 京都市の交通のもう一つの特徴は、三大祭などの関係で、交通規制が比較的多いことではないかと思えます。交通規制ではどのようなことを重視していますか。

まず、基本的に規制は最小限にすることです。円滑な交通を確保しながら、祭の進行の安全性も確保することを重視しています。住民の方も交通規制に関して理解の深い方が多い印象で、交通規制によって大きな混乱が生じることは特にありませんが、規制に関する広報は大切だと感じます。また、毎年決まった時期に交通規制を行ってはいませんが、マニユアルとして決まっているわけではなく、常に計画を見直しています。

例えば、今年度からはインバウンドが戻ってきているので、指定通訳人を多く投入するなど外国人に対する広報に力を入れました。

— 次に道路交通法の改正に関して伺いたく存じます。道路交通法は改正の頻度が高い法律で、都道府県警としても対応には苦労があるのではないかと感じますが、実際どうでしょうか。

確かに改正が多い法律だと思います。今年度ですと、4月1日に自転車ヘルメットの着用義務、遠隔操作の配送ロボットに関する改正が行われており、また7月には特定小型原動機付自転車に関する改正法が施行しました。都道府県警としてはその都度関連規定を組み替えるなどの事務作業ももちろん必要になりますが、それ以上に、新ルールを現場の警察官

や住民に伝えることに関して非常に苦労しています。まずは警察官が法律をきっちり理解することが重要なので、職員教養として研修を開くなどして対応しています。

その上で府民の方に新ルールを伝えていくことになりませんが、例えば大学生に伝えるのと高齢者に伝えるのでは有効な手段も変わってきます。まちの掲示板に貼っておけば府民全体に伝わるといってもいいので、難しい問題です。

— 今年の改正の中でも、自転車ヘルメットの着用義務義務化について伺いたく存じます。9月に警察庁が都道府県別に着用率のデータ<sup>①</sup>を公表していましたが、それによると京都府は10.5%となっており、全国平均の13.5%を下回る結果となっています。とはいえかなり都道府県ごとに着用率に差があるように見受けられました。この

ような都道府県ごとの違いは何に由来すると考えられますか。

全国で見ても着用率が高いのは愛媛県で、59.9%ですね。京都府が10.5%なので、6倍近くと考えると想像が難しいほど高い着用率だと感じます。愛媛県警に実際に尋ねてみると、ヘルメット着用に関して下地があつたのが大きな理由だと思われれます。今回の改正以前から、愛媛県では条例<sup>②</sup>（愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例）で全ての自転車利用者がヘルメットを着用するように規定されていました。また、中学生や高校生の自転車通学も多いようです。学校単位でヘルメットを被るように、という指導・ルールがあることで、ヘルメットに対する抵抗感を持たずに大人になっても着用を続けている人が多いと考えられます。

(1) <https://www.npa.go.jp/news/release/2023/kouhousiryou.pdf> 2024年1月11日最終閲覧

―愛媛県の例も当てはまりますが、ヘルメットの着用率を上昇させるためにはある程度長い目で見て取り組む必要があるのではないかと感じます。

歴史を遡ると、バイクに乗る際のヘルメット着用や自動車のシートベルトも不要な時期もありましたが、今ではこれらは常識となっています。自転車のヘルメット着用も同じようなものに位置付けられると思いますが、常識になるには一定の時間がかかることは確かだと思います。全国統計によると、自転車乗車中死者の人身損傷部位の約6割が頭部であることなど、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について広報啓発していきたいと考えています。

―自転車ヘルメットの着用促進に

向けて、京都府警としてはどのような取り組みを行っているのでしょうか。

京都府警では普及を進めるにあたって、自転車ヘルメットを着用しない理由をアンケート調査しました。それに基づく、着用しない理由は大きく分けて3つです。1つ目は髪型が崩れてしまうから、2つ目は自身で用意せねばならずお金がかかるから、3つ目は他の人が被っていないからです。1つ目や2つ目に関しては、ヘルメットを着用した際のメリットを具体的にわかりやすく伝え、自分の身を守るためにヘルメットを被ろうと思ってもらうのが一番の近道だと思います。万が一交通事故に遭った時にヘルメットを着用しているのとしていないのでは全く違うということをお個別に伝え、理解してもらうことが必要です。

3つ目の「他の人が被っていないから」という理由は日本人特有かもしれませんが。逆に言えば、コロナ禍におけるマスクと同様に、周りが着用していれば、自分も着用しないと思ってしまうのではないのでしょうか。そのような考えのもと、京都府警としてはスケールメリットを活かした取組として、

自転車ヘルメット着用促進モデル事業所・自転車ヘルメット着用促進宣言事業所の認定を行っています。会社単位で自転車を保有している会社で、従業員が通勤等で自転車を活用する際にはヘルメットを着用させることを宣言していたり、従業員がヘルメットを購入する際に補助金を出したりといった取り組みを行っている会社に対して、交通部長や管轄の警察署長が認定し、京都府警のホームページ<sup>②</sup>で会社名を載せています。企業側としても、ホームページに掲載され

ることで法令遵守のアピールにつながり、企業イメージの向上につながります。府警にとっても府民に対して個別の働きかけを行う以上に速度感をもって街中での着用率を上げることにつながり、双方の思惑がマッチングするような手法になっています。

―最後に、京都市民の皆さんや学生にメッセージをお願いします。

京都府では令和4年に24時間以内の事故死者数が統計上最少を記録しました。これは当然府警の取り組みだけによるものではなく、皆さんの交通リテラシーの向上、医療技術の向上、自動車の自動ブレーキ機能等の発達など、さまざまな要因があつてのことです。しかし、減少率自体は鈍化している状況です。実際に令和5年は令和4年に比べて増加しており、底を

(2) [https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki\\_k\\_t/jitensha/helmet.html](https://www.pref.kyoto.jp/fukei/kotu/koki_k_t/jitensha/helmet.html) 2024年1月11日最終閲覧

打ったのではないかという批判も  
あります。しかし交通部としては  
「交通事故死者数をゼロにする」  
というのが究極の目標であり、そ  
の達成のためには皆さんの交通安  
全意識を高め、実際に実行・実践  
してもらうことが重要です。

うのは小さな子供でも知っている  
ことです。しかし、車が来てない  
から、今日は急いでいるからとい  
う理由で渡ってしまふ。最初は警  
察に見つかつたらどうしようか心  
配するかもしれないけれども、繰  
り返していくうちに今回も警察に  
見つからなかったから、というこ

とで赤信号無視が通常になってい  
くんだと思います。しかし忘れて  
はならないのは、京都府では交通  
事故で年間50人近くの方が亡くなっ  
ているという現実です。それが自  
分の家族だつたら、恋人だつたら、  
ということを考えれば、同じよう  
な行動はしないのではないかと思

います。京都府警では「はんなり  
運転」と銘打っていますが、ぜひ  
自身の交通行動に自覚を持って  
いただき、お互い様の精神で余裕の  
ある運転を心がけていただければ  
と思います。

(インタビュー・勝木美衣)

友廣 健介  
ともひろ けんすけ

平成16年拝命  
平成31年4月から交通戦略係長