

平成26年度 第4回「改訂京都市自転車総合計画の見直し検討部会」 議事概要

- 1 日 時 平成26年10月2日（木）午後15時半から午後17時半まで
- 2 場 所 職員会館かみがわ 大多目的室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

◎環境・福祉施策に関する協議

委員： 高齢者にとって自転車利用は有用である。上半身の筋肉は高齢になってから鍛えることは難しいが、自転車に使ういわゆるインナーマッスルは65～70歳からでも鍛えることが可能である。この筋肉を鍛えることで新陳代謝を活発化し、心肺機能が強化される。健康増進の観点から、高齢者には自転車に乗っていただきたい。諸外国のように、京都市でも高齢者の自転車利用を後押しして欲しい。

現在日本で広く利用されている自転車では、あまり自転車に乗る楽しさを実感できないことも無視できない。オランダで利用されているダッチバイクなどの軽快車と日本のママチャリを比較すると、ダッチバイクは高精度で長年の使用に耐える、サドル位置が高く長距離でも乗っていけるといった特徴がある。日本の自転車の平均購入価格の10,200円に対し、オランダの平均購入価格は約70,000円であり、いい自転車に乗っていると見える。ここでいういい自転車というのは「軽量ゆえに速い」「長い距離を走ることができる」ということである。こういった自転車に乗ることで自転車に乗る楽しさを知ってもらうことができる。

「楽しく自転車に乗る」というのは大きなキーワードであり、いくら自転車利用のメリットを強調しても、乗りたくない人は多いだろう。乗りたくない自転車ではなく、乗って楽しい自転車に変えていくことが大切である。

事例としては、愛媛県では「アクティブシニアサイクリング」事業のなかで車の教習所での高齢者自転車教室を開催している。単なる自転車教室ではなく、クロスバイクを使った自転車教室だ。ママチャリとはかなりポジションが異なるため、はじめは違和感があるが、きちんと乗り方を教えることで、自転車の楽しさを実感してもらい、午後にはしまなみ海道を走るプログラムになっている。健康やエコだけでなく、自転車が楽しいものであることを伝えていく必要があるだろう。

委員： 高齢者の自転車利用は危ない、事故が心配だという誤解を解く必要があるだろう。年齢別自転車事故のデータをみると、人口10万人あたりで事故が多いのは10代であり、次いで20代となっており、それ以外の世代はほぼ同じ程度の割合で、高齢者は決して自転車事故を多く起こしているわけではない。

ただ、問題点として、高齢者は事故の際の死亡率が高い。そのために対策が必要であり、倒れない三輪車や四輪車の利用、ヘルメットの着用が挙げられる。へ

ヘルメットの着用と非着用では4倍ほど死亡率が違う。頭部外傷が死亡要因の7割を占めているため、ヘルメットの着用により高齢者の死亡率は他の年代と変わりなくなる。ヘルメットの着用を推進して、高齢者の利用促進を図るべきだ。

また、自転車事故の多くは、ルールを守っていない自転車が原因であるが、内閣府の調査によると、年齢が高くなるほど、ルールの遵守率も高くなるという傾向がみられる。倒れない自転車とヘルメットの着用、高齢者向けの講習会等の対策により高齢者の自転車利用が万全の態勢になる。

また、高齢者の自転車利用と自動車利用の比較として、自動車の場合、自身の身体が運転できるコンディションかどうかを確認することはできないが、自転車の場合はまたがることで自己判断ができる。自転車の場合は自分の力以上の力はないが、自動車の場合は他人に与える損傷も大きい。自動車免許を返納したとしても、自転車を利用することは可能である。

また6、7頁の介護と健康寿命に関する記述に関連して、介護に至る理由の10%が脳梗塞であるというデータがある。生活習慣病の予防が、要介護に進む可能性を少なくすることを記述してほしい。

委員： 高齢者の自転車利用をみると、大通りではルールを守っているが、住宅地では傘差し運転などの違反が見受けられる。高齢者が走る場所としては住宅地が多いため、細街路における表示の整備をしていただきたい。また、自転車利用者へ的高齢者への配慮の教育もしていただきたい。

委員： 特に男性の高齢者は、自尊心が強く、歩行が不安定な方でも歩行器代わりとしての自転車利用がみられる。高齢になると脚力がなくなりバランスが悪くなり、耳が遠くなることで周りへの反応も遅くなる。ただ、自転車を長く利用している高齢者にとって、自転車は「足」であり、家族に迷惑をかけないように脚力をつける目的で利用している方もいるため、万一転んでしまっても大丈夫なように環境を設定することや、周りが注意して支えていくような配慮が必要だ。

委員： 車椅子利用者のなかでは、狭い歩道を走ることで周囲に迷惑をかけていることに対して抵抗を感じている人もいる。

部会長： 高齢者といってもひとくくりに議論するのは難しい。仕分けて記述をすることが求められる。

委員： 事例として、上尾市と袋井市では、65～70歳代の高齢者を対象とした社会実験を行い、事故もなく、引きこもりの解消、運動量の増加、買い物が気楽になったなどといった結果が寄せられ、健康状況がより改善したという結果がある。

委員： 自転車事故の発生状況について、2014年8月末現在の京都府内における高齢者の自転車関連事故交通事故の負傷者は全件数1,394件中の17.2%となっている。一番事故が多い年代は10代であり、20.3%となっている。自転車事故の詳細な分析ができていないため、高齢者の事故がどういったものか示すことはできないが、

今後精度をあげて説明ができるようにしていきたい。高齢者の自転車事故が著しく割合が高いという傾向はない。

また、車椅子の歩道利用に関して、車椅子は歩行者だ。歩道を安全に通行していただきたい。

部会長： デンマークでは自転車通勤者のために、勤務先でのシャワールームの設置や、健康保険料の割引などインセンティブが付与されているといったことが言われているが京都市内ではどうか。

事務局： 京都市内の企業では、「はてな」という企業が自転車通勤を推進しており、お金や設備を用意していると聞いている。

委員： 名古屋市では、市職員が車通勤から自転車通勤に転換すると通勤手当が 1.5 倍になる。役所周辺の駐車場の確保がネックであり、渋滞のもとになるため自転車通勤を推奨している。

企業では外資系企業や一部国内企業でも自転車通勤手当を支給している。自転車部品メーカーになるが、シマノでは通勤手当だけでなく、駐輪場が整備されており、駐輪場の 2 階には 24 時間利用できるシャワーとお風呂が完備されている。駐輪場に管理人がいて、整備用品が常備されているのもポイントが高い。ドイツのミュンスターやハノーバーの自転車ステーションに似ている。

委員： 堺市では、企業の自転車利用促進のために、安全利用に関する講習を受けた自転車リーダーを中心に、自転車通勤を推進してき、すばらしい活動に対して表彰するという制度を条例内に定めている。都市部ではテナント自体に駐輪場がないため、企業側は自転車通勤を禁止するという例も多い。海外では、自転車に限らず、企業単位で交通計画を立てる取り組む方法がある。ニューヨークでは自転車通勤希望者が市に要望すると、市がビル管理者に駐輪場確保の計画を立てるよう要請できる内容が条例が定められている。

委員： 豊橋市では、自転車通勤手当を千円増額したことにより、自転車通勤者が 256 人から 420 名に増えたという事例がある。同時に自動車通勤手当を二千元ほど減額した結果、市の通勤手当金額は 500 万円ほど節約できたと聞いている。健康と経費の節減も含めて自転車通勤は効果がある。

自転車通勤における事故に対する懸念について、2012 年のデータで自転車通勤者 100 人当たりの事故件数は 1.6 件に対して、自動車通勤者は同じく 100 人当たり 3.2 件という結果があり、自転車通勤は事故率が半分であることがわかる。自転車は危険なため、自転車通勤を認めないという企業がみられるが、誤解を解く必要がある。

シマノでは、自転車通勤者と非自転車通勤者の血中インスリン濃度やヘモグロビンなどの数値をプレスリリースしており、はっきり効果が出ていることが示されているため、はっきりとしたデータを出すという点でも参考にしていきたい。

部会長： 厚生労働省が、『一步步けば、0.00014 円医療費が節約できる』という試算を出しているが、自転車も同じである。どれだけ医療費が削減できるかというのは一つの指標になる。海外ではそういった指標はあるか。

委員： 海外でも実験結果をもとに、保健省が自転車利用に対して補助を出すという例はある。

部会長： 自転車のための政策に、いろいろな分野を巻きこむという点では非常に有効な考え方である。

委員： 自動車通勤の場合、マイカー通勤管理規定を定め、保険への加入を義務付けさせる。自転車通勤が増えることはいいことだが、企業側からすれば、自転車通勤管理規定をつくらなければならない。自動車同様に、通勤を認める代わりに保険への加入を義務化することが求められる。現状企業側のインフラの整備や通勤管理規定などが追い付いていないため、なかなか進行はしないだろう。

◎最終案とりまとめに関する協議

委員： 各論についての「みえる化」は提案通りで結構だが、なぜここまで京都市が自転車のことに取り組んでいくのかという、「なぜ自転車なのか」というミッションの「見える化」をすべきだ。これらの事を実践することで、京都はこう変わるというわかりやすい大きな目標・ミッションを提示する必要がある。世界トップレベルの自転車共存都市という言葉では少しわかりにくいと感じる。具体的にどうであれば自転車共存都市なのか、なにをもって世界トップレベルというのか。世界の自転車先進都市はどんどん前に進んでおり、自転車政策を進めて行くのがトレンドになっているなかで、そのトレンドはなんなのか、なんのために欧米諸国はここまで自転車のことに取り組んでいるのか勉強したうえで、ミッションの「みえる化」が必要だ。

事務局： なぜ今回自転車に取り組むのかというひとつに、誰もが歩道上を安全に楽しく歩くことができるまちを実現する為に、自転車の無秩序な状態を解消することがある。また、交通事故で命を落としてしまうようなことを少しでもゼロに近づける、単純にクルマを規制するのではなく、相互に譲り合いながら快適に暮らせるまちの実現が求められる。大きな目標について考えていきたい。

部会長： 改訂計画の冒頭において、そもそもの考え方についてはまとめる必要がある。

委員： 現段階では、環境とか健康とか福祉という言葉が総花的に並んでいるだけの状態であり、具体案や骨格は本部会で検討することができたが、なんのためにするのかというところをどううまくまとめていくのか事務局のこれからの仕事だと思う。

委員： 今日初めて「世界トップレベルの自転車共存都市」という目標をみて、感激と驚きが交錯した印象を持った。私が世界で一番進んでいると思う都市は、ロンド

ン、コペンハーゲン、ポートランドだと考えている。例えばコペンハーゲンでは、「世界一自転車利用者に優しい都市」、ポートランドでは「世界最高水準の自転車都市」という打ち出しがされている。それがどういったものか定義はしにくいものだが、まずは高いレベルを設定してそれに向かって努力をするという気持ちをもっていることが計画からありありとわかる。そのあたりのストーリーを京都市でもきちんとつくっていただきたい。

“共存”という言葉はほかのところにはない観点である。車、歩行者との共存や、環境、健康という思いがはいっているものだと思うるので、わかりやすく説明し、意気込みがあらわれるようなものにしていただきたい。51 頁もチェック項目は色々議論すべきところはあるかと思うが、高い目標を出した以上は、ずっと頑張りを続けてほしい。

委員： 先日も国連気候変動サミットにおいて、すべての国が温室効果ガス削減に取り組むという宣言があった。いまこそ環境に優しい自転車がいいと考える。

だからこそ、今の右へ左へ自由すぎる自転車の走行はルール付けをきちんとして、取り締まることが求められる。

委員： 50 頁の工程表において、横のラインだけではなく、縦のラインをつくらなければならない。何年度までの宿題はなにか、という少しずつの積み上げが今の日本の自転車状況には求められる。一足飛びにヨーロッパにはなれない。自転車に対する誤解やでたらめな状態をひとつひとつ解決して積み重ねる必要がある。まず細街路におけるピクトグラムがスタートだと考える。すぐに自転車に車道に降りるといってもなかなか難しい。安心と安全は違うが誰もが安心は得たい。子ども乗せ自転車がいきなり車道に降りるわけがない。ゆっくり理解を促すこと、車道側に安全なスペースをつくっていくことに尽きるわけだが、まず左側通行が重要であり、それを浸透させるためにはピクトグラムが有効である。

東京にも例があり、旧東海道の北品川から鈴ヶ森までピクトグラムがかかっている。はじめはでたらめな通りだったが、矢印をかいいて2か月でだんだんと利用者が走行方向を守るようになっていく。金沢でも同様の取り組みがされている。このピクトグラムの設置が終わったら、ルール教育、駐輪場の整備など段階を追った計画の部分の部分をしっかりと作成することがこの計画の実行性を担保することとなる。50 頁の頁一枚ですませることなく、ここの部分こそしっかりと書いていただきたい。

委員： データにもあったように、交通事故が減っている一方、自転車と歩行者の事故は増加している。環境・健康という観点も大切だが、これから目指すべきベースにあるのは第一に安全や安心である。歩行者、自転車、自動車それぞれが事故を減らし、安心できるまちにしていくことである。そのためには事故のデータを整理し、分析していくことが求められる。細かい条件を整理したデータを市民に見

える化し還元することが重要である。

そのためには3つのRが大切である。一つはRule, つまり法律—道路交通法や府市の条例を徹底していくこと。二つ目はRoute, シチュエーションごとにどの信号を守るべきかという推奨ルートを明確に示すこと。三つ目はReport, 報告だが、自転車事故は増加しているが本当はもっとあるはずだ。自動車の場合、自賠責保険や任意保険がありちいさな事故でも警察に報告されるが、自転車の事故は報告されていないケースが非常に多い。基本的なことを徹底していくことで、データによって見える化していくことで可能になり効果があらわれていくものだ。

委員： 50頁の工程表は計画のプログラムの話である。例えば、事故が一番多いのは裏道交差点、二番目は脇道交差点、三番目は幹線道路というデータがあるため、事故が多いところから順に工程表に取り入れて重点的に取り組むのはどうか。具体的には、裏道交差点で守るべきルールは左側通行と一旦停止あるいは安全確認しかないと、それらを守りさえすれば9割ぐらいの事故を防ぐことができる。

通行環境の整備においても、裏道での走行位置の明示を行い、次は準幹線、幹線といった順番でプログラムを組むことが考えられる。豊橋では、通勤目的のための走行環境整備、次いで、買い物目的の走行環境整備などのように、目的別に工程を具体的・重点的に組んでいる。

委員： 自転車のネットワークの構築に関して、自転車の通勤・通学・観光などの目的別の行動パターンの把握が求められる。今年度京都市内で調査を予定している。通勤通学では京都駅前を対象に、観光では東山周辺、嵐山周辺をエリアとして調査をする予定である。GPSやWEBアンケートによる調査も行う。観光シーズンの車の渋滞が懸案事項になっていると聞いているため、車から自転車に転換していくことが大きな課題と捉えており、そういったことも視点にいれながら調査をやっていきたい。

委員： 自転車を市から提供していただき、保険問題等もクリアになったうえであれば、積極的にお客様に案内することは難しいが、日帰りや宿泊のお客様などに対してご案内の協力をしていきたい。

委員： これまで正しい方向性を議論してきたなかで答えというのは極めてシンプルである。決められた道路空間のなかでいかに自転車を安心安全に活用していくかがポイントだ。自治体はなにかと予算をつけて社会実験等をやりたがる傾向が多々あるが、京都市はひとつ賢くなって他自治体の成功事例・失敗事例を参考にし、予算の無駄が無いようにしていただきたい。研究会もさることながら、百聞は一見にしかずとあるように、行政の方が直接海外の自転車先進都市を視察することが必要である。

委員： ルールに関連して、自転車とバスの事故は、数は少ないが、ヒヤリハットの相手が自転車であったというケースが多い。今自転車に乗っている若者はルールを

あまり知らないのではないか。

委員： 自転車レーン等の整備をするなかで、回覧版等で前もって住民になんのための整備なのか知らせることが大事だ。

委員： 25 頁の安心と安全に関連して、ハードの整備に加え、それ以上に大事なのが自転車利用者、自動車運転者、行政の3者が、車道走行が怖いという感覚を共同でなくすことが大切である。このため、それぞれが安心をつくりだすソフトを実践する必要がある。自動車運転者は自転車に対して尊重し、一定の間隔をあけるということ。自転車利用者はきちんとルールを守っている姿をみてもらい、信頼をもらうこと。行政もピクトグラムを表示するなどして、ここは自転車を通る空間であることをクルマに明示して知らせるなど車道が安全であるように整備し自転車をバックアップすること。このように3者の信頼関係ができあがることが一番大事である。自転車利用者のみが頑張っても安心は生まれえないため、それぞれの立場から安心をつくりだすための努力をしていくことが大事だ。

委員： 「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指すのであれば、もう少しその先、夢を語るというのもいいのではないか。車道の自転車レーンの次は、おそらく完全分離型の自転車レーンかもしれない。その頭上にアクリルの透明屋根があり、「雨でも雨具なしで走れる自転車レーン」などということになれば、世界中のどこにもないけれども京都だけにはあるという世界的に誇れるインフラになる。自転車先進都市のポートランドやシアトルに共通している特徴として、大言壮語をする傾向がある。美しい未来都市のCGのなかに、透明なチューブ状の自転車レーンが縦横無尽に走っている。チューブの中では追い風が吹いているため、楽に自転車をこぐことができる……。こんな未来が来るかはわからない、おそらく来ないと思うが、そういう夢をみることは悪いことではない。屋根つきのような、最高レベルの自転車走行環境が未来の京都にはあるということを示すことは可能ではないか。

委員： オリンピック・パラリンピックを目指すうえで、障がい者の自転車利用に関して言葉としていれておく必要があるのではないか。

具体的な計画については、PDCAのサイクルをしっかりとまわしていくこと、通行環境については、車道や歩道の余っている空間を通行せざるをえなかった自転車を、連続した走行環境の中を走行できるよう頑張っていたきたい。

部会長： 4回に渡り大変熱心にご議論いただきありがとうございます。今、なぜ自転車かというそもそも論、また打ち立てた目標をどう実現していくかをしっかり見える化をしていくことが重要である。また、市民ひとりひとりにその目標をどのようにして伝えていくかも必要である。これまでの部会で委員の方々から豊富な意見・経験やデータを示していただいた。事故や行動実態、先進事例、収集予定のデータも含めて、自転車に関わる客観的なデータをきちんとデータベース化し

蓄積することが非常に大事である。引き続き自転車政策に関するデータベースの構築をお願いしたい。

よく日本の行政は縦割りだと聞かすが、これは海外でも変わらないようだ。大切なのは、同じ政策目標を共有し、それぞれの組織がいかに連携できるかというところにかかっている。共有できる政策目標を掲げ、実現にむけてあらゆる関係する組織を含めた推進体制づくりが大切である。