

平成24年度 第1回 京都市自転車等駐車対策協議会 摘録

- 1 日 時 平成24年6月13日（水）午前10時から正午まで
- 2 場 所 右京区総合庁舎5階 大会議室1
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

(1) 開会のあいさつ

【事務局】

今年度、初めてとなる協議会である。改訂京都市自転車総合計画の推進について、本協議会の委員の皆様には毎回建設的な意見をたくさんいただいている。今回も活発な議論をお願いしたい。

(2) 資料確認

(3) 定員数確認

【事務局】

本協議会の委員数30名のうち、22名の出席があり、委員の過半数を超えることから、「京都市自転車等放置防止条例施行細則」第13条第3項の規定に基づき、本日の会議が有効に成立することを確認する。

(4) 委員の紹介

(5) 協議会会長の選出

(参加委員からの推薦により、満場一致により塚口委員を会長に選出)

【塚口会長】

本協議会は、駐車対策協議会となっているが、駐車対策だけでなく様々な自転車に関する問題を多くの方と協議する場であると考えている。改訂京都市自転車総合計画の推進について、本協議会の委員の皆様には毎回建設的な意見をいただいております、今回も活発な意見をお願いしたい。

(6) 議題(1) 改訂京都市自転車総合計画の推進について

【事務局】

(資料説明)

【塚口会長】

資料1の内容について、どのような視点からでも結構であるので意見をお願いしたい。

【小谷委員】

改訂京都市自転車総合計画の推進について、2点申し上げる。1点目として、御射山自転車等駐車場の料金体系の見直しに関して、利用台数や収入の減少を案じていたが、うまく機能していると思う。この料金体系の見直しを踏まえて、きめ細やかな対策を地域ごとに採ることが必要になってくる。2点目として、資料1に記載されている内閣府調査について、これを見ると放置台数が減少傾向であるようにみえるが、この数値と市民の方が感じる放置状況は違っているのではないか。

【事務局】

御射山自転車等駐車場における新たな料金体系の導入後、稼働率、利用台数及び収入増加となっており、また無料時間帯の導入により放置自転車の減少にも寄与していると考えている。

内閣府調査は、京都市内の鉄道駅のうち放置自転車が100台以上の箇所についてカウントしており、平成21年度と比較して約半数減少し、平成23年度は2,034台となっている。内閣府調査は隔年であるが、平成24年度から京都市の取組として放置台数の調査を毎年実施させていただく。また、市民の方から見れば、特定の場所では放置台数が減っているようには見えないかもしれないが、市全体では、実際は効果が上がっていると考えている。

【梅津氏（小林委員代理）】

資料1に記載の京都市自転車安全利用促進啓発員活動の充実に関して、具体的な計画があるのか。また、市と府警察本部で連携して何かできるものがあるのではないかと。

【事務局】

本市では、「京都市自転車安心安全条例」を制定し、自転車の安心安全な利用を推進している。平成24年度においては、4月に東山警察署と合同で商店街での啓発活動や上京警察署と合同で烏丸今出川での啓発活動、5月には小学校を対象に自転車教室を開催している。所轄署と協力しながら様々な活動を推進して参りたい。

【梅津氏（小林委員代理）】

各警察署との連携については承知しているが、府警察本部が市の各事業課とやり取りしてよいか。

【事務局】

協議していただいて結構である。

【井原委員】

京都市自転車安全利用促進啓発員活動の充実に関して、この取組は全く新しいものなのか。府の自転車安全利用推進員とは違うのか。

【事務局】

平成23年度に本市の取組として、自転車安全利用促進啓発員を設置しており、本年度は昨年度の取組の延長という形になっている。

【奥野氏（吉川委員代理）】

駐輪場の料金改定等しているが、これによりどういう効果が出たのかが不明確である。例えば、丹波口の無料駐輪場を有料化することで、周囲にどういった影響が出たのかわかるような指針を早急に作っていただきたい。

【塚口会長】

一般論として、アウトプット指標からアウトカム指標に変化してきている。駐輪場の整備をして何台駐輪できるようになったかだけでなく、放置自転車の減少や駐輪場の利用環境が向上したというようにどういった効果が出たかを調査して、市民の目に見えるようにできればよいと思う。

毎年実施するのは、なかなか難しい話ではあると思うが、経年比較できるよう適切な時期にするといった工夫を考えてもらいたい。

【窪田委員】

無料駐輪場の有料化について、毎日使う学生の立場からすると有料駐輪場を避けて無料駐輪場を探す人が多くなってくると思う。有料にすることにより、以前無料であった時に駐輪して

いた人が駐輪できなくなる。さらに、無料で駐輪できないということで、放置する人も出るだろう。こういった人への対応についてはどのように考えているか。

【事務局】

ここ数年、無料駐輪場の有料化再整備を推進している。無料駐輪場では、自転車の盗難による被害が発生しやすいことや、捨てられた自転車が置去りにされていることによって駐輪可能台数が減少するといった問題がある。有料化によってそのような自転車の適正管理が可能となり、自転車を利用する方に安心して安全な自転車利用環境を提供するための一助となっていると考えている。

【前田委員】

自転車が無料で置けるものとの認識が特に学生の方を中心にあるように思うが、例えば学校の駐輪場であっても維持管理にお金がかかっている学校が負担しているように、駐輪場における自転車の管理には費用がかかるものである。特に駅周辺になると土地代は高いうえ、限られた場所になってくるのでなおさらである。

【三浦委員】

不況の中、学生は特に大変である。維持管理費用等がかかるのは理解できるが、学生証の提示により数パーセント割引等の措置があってもいいと思う。

【事務局】

市営駐輪場においては、割安な学生定期がある。京都は学生の町であり、学生の自転車利用者が多いことも存じ上げているが、学生による放置自転車がも多いのも現状である。マナーを守って安心・安全に自転車を利用していただきたい。

【石野委員】

50～150円の駐車料金を払えないなら自転車で来るべきではない。都心部において民間の駐輪場が多数あるにもかかわらず、学生の駐輪マナーの悪さが目立つところがある。真面目に料金を支払って駐輪している人のためにも、こういった行為をする人への対策を考える必要がある。また、近頃自転車の返還の際に、盗難届を出したと虚偽の申し出をする人もいるという話を耳にした。警察の方に伺いたい、盗難届を受ける際にはどのような対応をされているのか。

【梅津氏（小林委員代理）】

盗難にあった場所、時間等は確認しているが、虚偽かどうかは判断しがたい状況である。

【塚口会長】

自転車の駐輪マナーは非常に大きな問題である。すぐに打開策を導き出すのは難しい話であるが、議論を重ねていくことが重要である。

【窪田委員】

有料化に反対しているのではなく、学生の駐輪マナーが悪いということなら学生の認識を変えていけるよう取組をすべきであると思う。

【塚口会長】

学生、生徒の駐輪マナーは学生等だけの問題ではなく、大学、学校、PTA等の責任でもある。

ところで、資料1の3ページで「障害」との表記があるが、「障がい」ではないのか。

【事務局】

確認し、訂正させていただきます。

【塚口会長】

資料1記載の改訂京都市自転車総合計画において、平成23年度の実態把握、平成24年度の案を受け、この計画には委員の皆様の発言が取り入れられていると考えられる。この計画の推進について異議のある方はおられるか。

異議がないようなので、事務局においてはこの方向で進めていただきたい。

(7) 議題(2)「自転車通行環境プログラム(整備方針)」(案)について

【事務局】

(資料説明)

【原委員】

提案に賛成である。地球温暖化防止京都会議が行われた当時にも、自転車利用を促進することが重要であるといったことから今回の自転車通行環境プログラムにあるようなものがあつたが、それから10年ほどが経過し、ようやく市は腰を上げたように思う。歩行者と自転車が隅に追いやられないよう、車に対する規制が必要であると思う。市はどう考えているか。

【事務局】

自転車通行環境整備は、これから始めるというわけではなく昭和61、2年頃から行っている取組である。整備済み区間は、5ページ自転車通行環境イメージ図の青い線の部分となっているが、今後は赤い線で示した部分を優先整備区間として取組を進めることとしており、優先順位を決め着実に整備を進めることが必要と考えている。

これはハードの話であり、既存の道路をどのように活用していくかについては、整備を進めるにつれて整理していきたいと考えている。

【長嶋委員】

私は車いすを利用しているが、歩道か車道のどちらを利用すればいいのか。都心部は狭い道が多いと感じているが、道路を広げるのはやはり難しいことなのか。

【事務局】

車いすを御利用の方は歩行者と同じなので、歩道を利用していただきたい。通行環境に関しては、道路を広げるのは難しいと思うが、自転車の通行環境だけでなく、バリアフリー事業、無電柱化事業もあり、段差の解消や電柱をなくすといった取組も行っている。

【塚口会長】

歩行者と自転車の関係は難しいところもあるかと思う。小谷委員から意見を頂戴したい。

【小谷委員】

道路環境の整備を考える際には、誰が一番大事にされるべきかという議論が最も重要である。機械的に歩道と車道を分けるのではなく、利用の実態に即した道路空間の再構成が世界的に広がっている。具体的には歩道と車道の比率の改編や、自転車道の整備等である。そのためには、周辺住民や道路利用者との合意形成が重要である。必要な箇所については、行政が問題提起して議論し、合意形成していかなければならない。高齢化が進み、自動車の台数が近い将来頭打ちになると言われている中、長期展望を持ちながら、基本的な視点をはっきりさせていくことが必要である。

【井原委員】

5月中ごろから10日間ほど、オランダへ視察に行ってきた。オランダでは歩行者と自転車と自動車の通行環境が整備され、通行ルールも守られていた。電柱もなかった。文化の違いもあるのですがすぐに日本に導入するのは難しいかと思うが、自転車先進国の良いところを少しずつ取り入れ、一歩ずつ前へ進む努力をすべきである。

【井上委員】

この案には交差点の処理のことが載っていない。自転車に関する事故は、交差点での出会い頭の事故が多いと思う。自転車通行環境プログラムに記載のある整備手法は、単路部の処理のことしか書かれていないが、交差点の処理方法についても考えていただきたい。

【事務局】

秋に出る国のガイドラインを踏まえて、交通管理者との協力も得ながら交差点において自転車がきっちり走ることができるように通行環境整備に取り組みたい。

【窪田委員】

歩道が比較的狭いか広いかで、路肩の方にレーンをつくるのか、内側の方にレーンをつくるのかを考えるとという話であったが、基準があいまいであるように聞こえた。

また、6ページで紹介されている松本市の自転車のレーンを走っていたが、広くてバス停がない道路と比べて、京都市はバスが走っているので、バス停部の対策が課題であるとする。

【塚口会長】

バスと自転車の接触事故が増えているということを目にしている。

【石野委員】

その通りである。新町通のように幅の広い道路では、自転車レーンにタクシーが停まっても、自転車はタクシーの横を通行することができる。しかし、例えば人や自転車、車の通行量の多い烏丸通で自転車レーンをつくっても、バスやタクシーが混在するだけで、整備の意味がない。

また、「歩いて楽しいまちなかゾーン」の実験では、自動車の運転スピードが減少するといった効果もあるように思うが、歩行者の通るところにタクシーが停車するといった問題も発生している。歩行者の安全性の点では、ここが歩行者の通るところであるとひと目でわかるように歩行者が通るところの全面に色を塗るといった対策が有効であると思う。

御池通については、現在も街路樹の下を通る歩行者が多く、自転車と歩行者が錯綜している。整備して効果はあるのか。

【原委員】

10数年前、都市空間をどのようにシェアするのかについて議論したが答えはなかなか出ない。自転車は歩道を走るべきか車道を走るべきかについても議論したが折合いがつかず、現在歩道で歩行者と自転車の間で様々な問題が発生している。三条通等の道路が狭いところでは、自転車通行部分に色を塗ることもできないため、自動車の総量制限をする必要があると思う。京都市の関係部局内で調整して決めていかなければならない問題であると思うし、進めてほしい。

【事務局】

京都市では、平成22年1月に歩くまち京都総合交通戦略を策定し、人と公共交通優先の歩くまちを大方針にしている。平成23年3月の改訂自転車総合計画も如し、この方針のもとに様々な取組を進めてきているところであり、様々な意見を頂戴することは非常にありがたい。

自転車法に基づき自転車の駐車対策に関することを協議するため駐車対策協議会として始まったものであるが、委員の皆様の議論をもとに推進させていただいている。改訂自転車総合計画には、通行環境も含められているため、自転車通行環境プログラムについても、意見を頂戴している。

【塚口会長】

予定の時間が近づいてきたが、次の協議会に向けて準備をしておいてほしい事項等意見があるか。

【脇本氏（荒木委員代理）】

自転車通行環境プログラムの整備について、ハード面の整備内容のみであるが、利用者のマナー等ソフト面の対策について次回の協議会で講じていただきたい。

【塚口会長】

最後に私の感想を述べて締めくくる。都心部においては、人・公共交通を優先させるということは明確にされており、歩くまち京都憲章もできている。歩行者・自転車・自動車の関係は、歩くまち京都総合交通戦略の中でもかなり難しいが、自転車が歩行者より優先することはあり得ない。自転車利用者にマナーを守ってもらうことが重要である。一方で、自転車が環境面で有用な交通手段であることも明らかである。

自転車通行環境プログラムの6ページ「整備手法」のうち②について、近頃自転車とバスの事故が増加していると聞く。バスと自転車レーンの関係をどのように考えるかは課題である。同じく③について、交差点以外の部分で、自転車と歩行者をしっかりと分けることが重要である。また、一帯を面として扱い、幹線道路から細街路への自動車の流入をいかに抑えるかが最も重要である。自転車通行環境プログラムについては、本協議会で継続審議ということにさせていただく。他に意見があるか。

【原委員】

協議会の開催頻度についてはどう考えているか。

【塚口会長】

その部分も含めて事務局にお答えいただきたい。事務局にマイクをお返しする。

（8）閉会のあいさつ

【高溝自転車総合政策担当部長】

委員の皆様には、就任いただきお礼申し上げます。また、塚口委員に関しては引き続き会長をお引受いただきお礼申し上げます。次回協議会の開催予定については、国土交通省及び警察庁から示されるガイドラインが発表される時期の影響を受けるので、決まり次第また連絡させていただきます。今後ともよろしくお願ひしたい。