

平成25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25年6月12日（水）午前10時から11時30分まで
- 2 場 所 右京区総合庁舎5階 大会議室2
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

（1）会長あいさつ

平成25年度第1回の駐車対策協議会である。これまで、皆さまの協力を得て様々な施策を議論し、実施していただいていた。名前は自転車等駐車対策協議会であるが、自転車の駐車をどのように整備し運用していくかを議論する場でもあると思う。本日は二つの議題がある。一つは従来皆様に意見をいただきながら改定してきた京都市自転車総合計画の報告である。もう一つ、自転車政策として忘れてはならないのが、自転車の走行空間の問題である。全国的にも走行空間の方向性が決まってきたようだが、細部に関しては個々の状況を鑑みる必要がある。本日は、委員の皆さまには忌憚のない意見をいただき、自転車政策に生かしていただきたい。

（2）資料確認

（3）新規就任委員の紹介

（4）定員数確認

【事務局】

本協議会の委員数30名のうち、現時点で21名（最終23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規則」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。

（5）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の内容につきまして、どのような視点からでも結構であるので意見ををお願いしたい。

【桂氏（富永委員代理）】

現在の取組内容について非常に熱心に取り組んでいただいていると思う。烏丸今出川の駐輪場について、常時100台位の放置があったところ、駐輪場をつくっていただく等非常にいろいろな活動していただき感謝申し上げます。現在自転車マナーに関しては、放置自転車や走行マナーについて市民からの苦情が多く、いろいろな方法で啓発されているところであると思う。警察でも指導・取り締まりとともに安全教育を行っているところであるが、小学生、中学生については安全教育を受ける機会が多く交通ルールやマナーもよくわかっている。しかし、大人がルールとマナーをよくわかっている。東京の武蔵野市で放置自転車と絡めて自転車の講習会を開き、参加者に駐輪場の優先使用権を与えるという取組をしたところ、その講習会における一般人の方の参加率が高まり交通事故も減少したといったことを聞いている。そういった自転車に関する講習会を京都市で、検討いただけないか。

【事務局】

京都市, 京都府警で自転車マナー向上等適正化協議会を定例的に開催しているところであり, 今の御提案を踏まえ事務局の方で検討させていただきたい。

【桂氏 (富永委員代理)】

非常に前向きに考えていただいている。今後も連携し協力していきたいので, 宜しくお願い申し上げる。

【塚口会長】

この件は京都市自転車マナー向上等適正化協議会の中の活動として提案いただいた方向で考えていくということで良いか。

【事務局】

それでけっこうです。

【山本委員】

昨年度, それ以前からの取り組みで駐輪場ができたのはわかったが, できた後に放置自転車が増えているのか減っているのか, 把握しておられたら教えていただきたい。また, 今年度の予定となっている竹田駅と淀駅について, 現在計画している台数で十分なのか, 淀に関しては競馬場の関係等あると思うが平日にどのような利用を想定しているのか, 行政として考えがあれば教えていただきたい。

【事務局】

駐輪場の整備であるが, 現在京都市では無料の駐輪場を有料の管理型へと移行している。有料にすることで自転車ではなく徒歩で来られる方が増える, 無料駐輪場では盗難自転車や捨てられる自転車が多くとまっており, 溢れていたが, 有料駐輪場ではそういった状況も排除できしており, 大体3割減っている。竹田駅は交通局や近鉄様の協力を得ながら現在順次整備しており, NEXCO様の力も借りながら新たな場所を開発し, 無料駐輪場であった台数よりは少し駐輪台数を増やしている。さらに, 無料駐輪場から有料にすることで利用マナーもよくなると思われるので, 現在計画している台数でカバーできると考えている。

【前田委員】

淀については高架下にかなり広いスペースがあるので, 現在は2,000台を少し切るくらいの台数でスタートしようと考えており, 見込みでは大丈夫であると考えている。万が一, 想定以上に利用者がいた場合, ひろげるという方法も考えている。土日と平日の問題であるが, 土日は淀競馬場自体が駐輪場を開放している。京都競馬場に行く人は競馬場の駐輪場へ, 駅や淀のまちへくる方については京阪の駐輪場を使っただかく。基本的には淀駅の場合, 競馬場以外の目的の人は平日利用が多く, 平日利用に対する台数は確保している。また, 自転車, 原付, 大型のバイクまで止められるように準備を整えている。

【小谷委員】

年々着実に駐車場整備を進めて頂いているところであると思う。できることから作っていくのは大事なことだが, 一方で放置が多く, 駐輪場整備が難しい地域についてはどうか。

【事務局】

放置自転車が多いのはまちなかである。現在は木屋町の三条小橋のローソン横は, 金土日の夜間でいうと300台程放置自転車がある。四条木屋町も放置が多い。この近辺に放置するのは3分の1から4分の1が近隣で働いている従業員であると思う。現在, 夜間撤去を強化しており, 19時に撤去した後, 同じ所で21時にも実施するといった2段階で撤去をしている。

ただし撤去の際には30分ほど啓発の時間を設けるのでその際に100台から150台少なくなるのが現状である。また、阪急西院駅近辺も夜間になると放置が多い。阪急電鉄様の御好意で駐車を駐輪場に変更し、管理していただいておりますが依然として放置は多い。鉄道事業者様にご協力いただく場合や助成金で民有地を活用し、まちなかや駅周辺を中心に小規模分散型の駐輪場をつくっていくことを方針としている。

【井原委員】

p4の放置自転車の撤去回数とp5の撤去実績についてだが、平成24年度では撤去日数が増えているにもかかわらず撤去実績が減っているが、説明いただきたい。

【事務局】

平成24年度までは土曜の撤去はしていたが日曜はしていなかった。平成22年度の実績をみると約86,000台撤去している。86,000台が最大でなくこの時は日曜・祝日の撤去をしていないので全体でいうと10万台はいくと思われる。撤去の強化により放置台数が年々減少していると考えられるが、撤去の強化だけでなく放置しないようルールを守ってもらうことが重要であり、鉄道駅周辺においては週に1回か2週間に1回啓発を行うなどマナーを守っていただけるようにする取組の結果、放置が減っているものと考えている。

【桑原委員】

撤去された自転車がその後どうなるのかについて、実際に所有者のもとに帰るのがどれくらいで最終的にスクラップや業者への売却はどれくらいなのか教えて頂きたい。

【事務局】

平成23年度の返還率は65%であり、平成24年度の返還率は67.5%である。毎年返還率は上昇している。全体の中で、返還に来ない方が30%、放置自転車の中にはきれいなものも多く、30%のうち10%がリサイクル自転車登録業者に入札いただき引き取ってもらっている。あとの20%は鉄として売却しており、スクラップする自転車はない。

【山本委員】

中学生の子を持つ親として、受験体系が変わり高校生が選抜試験になり、今までなら自転車で通学できる範囲の高校に行く人が多かったが、今年度以降少し遠くに通う人が増えるようになると考えられる。今まで自転車で学校まで行っていた子が、自転車で駅まで行ってそこから学校まで通うようになるなど自転車の利用増加が考えられるが、そのような自転車にどのように対応していくのか、考えがあれば教えて頂きたい。

【事務局】

改訂自転車総合計画の中でも、鉄道事業者様やバス事業者様には協力いただいているところであり、足りない所には場所に見合った対応をしていく。自宅から駅まで、駅から学校までと2箇所定期利用いただく場合があるかもしれない。可能なら鉄道事業者様と協力して定期代を割引するなどの方法が考えられるが、利用者の利用実態やニーズの把握に努め、できることから対応していく。

【井上委員】

駐輪場の場所がわかりにくいことがある。駐車場なら大きく表示されておりわかりやすいが、駐輪場については目立ちにくく、わかりやすい表示にすることができないか。

【事務局】

確かに、駐車場のような大きな表示はあまりない。標識にはいろいろな規定があり、困難な場合がある。

【前田委員】

できることとできないことあるが、利用者にとってどこがわかりにくいかといった情報があれば、対応できるところは検討していきたいので教えていただきたい。

【三浦委員】

京阪、阪急等各駅の券売機の上に駐輪場の案内ステッカーのようなもので掲示いただければわかりやすいのではないか。

【前田委員】

券売機の上や周辺になると、お客様全体のことを考えると難しい。券売機の上は行き先と運賃の情報があり、あまり多くの情報があるとかえってわかりにくくなる可能性がある。ここがわかりにくいといった課題箇所については何ができるか考えていきたい。

【九後委員】

烏丸駅、河原町駅については京都市との協議の上、駅から地上にあがる部分の階段の踊り場、通路の壁面、地上にでたところ付近に周辺の駐輪場のマップを掲示している。適宜京都市から情報もらいアップデートしていければと考えている。

【塚口会長】

そろそろ時間がきている。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。

（６） 議題（２） 放置自転車撤去の強化について

【事務局】

（資料説明）

【井原委員】

通行環境の整備に尽力なさっており、敬意を表す。オランダ・ドイツに行った際に感じたが、車道、自転車道、歩道がきちんと全国的に整備されている先進国である。それをみて、京都市にもと思うが即座にはできないということはわかっている。京都市には京都の歴史があり即オランダ、ドイツのようににはできない。自転車通行帯が烏丸通にできたが、これは非常に良いことである。しかし、通行帯であり、専用レーンでない。車の荷捌き等通行帯に車が止まっているので怖くて走れない。警察に聞きたいが、専用レーンになると若干規制がかかって、バイクや車はベンガラの部分にはとまれないのか。そういう取組を少しずつでもやっていただいて、京都市内が車道、自転車道、歩道として機能し、すばらしい自転車の街になってほしい。サイクリング協会の方も一緒になって協力していく。

【久保田委員（宮路委員代理）】

烏丸通では路肩に色をつけており、交通規制上は専用通行帯でない。専用通行帯になると、自転車はそこをとらなければならない、車・バイクは専用通行帯は走れない。歩道は基本的に歩行者。しかし、専用通行帯にしても停車車両まで規制するものではない。荷捌きの車両が多いと専用通行帯をいかしきれなく、その点だけでいえば、現状と変わらない。駐停車の車両の対策は大きな課題である。

【右近氏（原委員代理）】

事務局が烏丸通に面しており、ベンガラ色の通行空間がみえている。この整備は大きな前進であると思うが、いろいろな側面から考える必要がある。京都市は企業の公告等の色の規制をしているなど景観には配慮しているなか、この赤い色は京都市内とのバランスが悪い様に感じ

る。また、荷捌き程度でなく、常に駐車しているような車が非常に多い。京都市だけではどうしようもないなら警察と連携し指導体制を強化していただきたい。また、京都は外国人も多いので、外国人にもわかるような表示ができないか。

【事務局】

色については、西大路通、堀川通、北大路では濃いベンガラ色にしており、京都ではこの色が定着してきており、これを継続していきたいと考えている。新町通の車道では濃いベンガラ色を塗った結果、夜間の視認性の機能が劣ることがわかり試行錯誤のうえ、車道では明度をあげたベンガラ色で整備を進めることとしている。烏丸通も明度をあげており派手な印象をもたれる方もいるが、機能性も必要であり現状はこのまま進めたい。

【塚口会長】

京都にどの色がいいのかはなかなか判断が難しいと思う。市内各地においておおよそベンガラ色で進めていることもあり、今後市民からこれはいかんとなれば再検討の必要がでてくるのかもしれないが、個人的には水色などよりは合っていると思う。駐停車、外国人に関する質問について事務局に回答願います。

【事務局】

荷捌きの車の駐停車については、警察に取り締まりをお願いする必要があるが、それ以前に今回整備した自転車通行空間は自転車を通る機能もあるということ、車がとまる機能もあるということ、それを踏まえたうえで短時間の停車に協力いただく、これは難しいと思うができれば荷捌きの車は路外で行っていただくというように道路を譲り合って使っていただけるよう周知するなどし、機能性を高めていきたい。

外国人観光客が増えている中、外国人がレンタサイクルに乗って移動する場合も多い。置いてはいけないところにおき、撤去の際にトラブルになることもある。レンタサイクル業者の中にはレンタサイクルを使用する際に英語や中国語で撤去される場合があることを事前に説明したり、パンフレットを配布するところもあるが、旅館やホテルでも自転車を無料で貸し出しているところがあり、撤去についての苦情がくることがある。そういった状況に対する対策を検討していく必要があると考えている。

【井上委員】

烏丸から東で御池から南のまちなかについても自転車の走行空間があると思うが、先ほどの事務局の説明の中で烏丸通の整備に関する周知をされていたので、市民にとっては烏丸通もまちなかも一緒なので、まちなかについても周知いただいた方が良いのではないか。

【事務局】

歩くまち京都推進室と建設局と一緒にあってまちなか路側帯にレーンをひいている。確かに一緒にあって周知できていなかったもので、今回いただいた貴重なご意見を踏まえて連携して啓発等に取り組んでいきたい。

【塚口会長】

連携してやっていただいていると思うので、市民からも見えるような形で取り組んでいただきたい。

【小谷委員】

ガイドラインでは基本的には自転車は車道を通行することとされたが、車道上でドライバーと自転車との関係がまだ築かれていないのではないか。自転車の専門家がいうには、ドイツでは自転車に対してドライバーがリスペクトしている。車と自転車との間で、時間をかけてお互

いに尊重し合える関係をつくる必要があるのではないかと思う。具体的な対応としては、構造で対応できるところ、ルールで対応できるところがある。たとえば、物理的に限られた中で通行帯をつくっても荷捌きの車の問題が起きるが、こうした問題にどう対応していくのか。いずれにしても、昨年出たガイドラインの方向性の中で、各道路の性格、地域の特性に応じて対応していくことが望まれるが、非常に難しい問題もあると思う。先ほど出た意見を通じてこの協議会の中でも議論し、問題の所在を認識しながら解決策を検討していきたい。

【塚口会長】

自転車の走行空間をどのようにして考えていくのか、そしてその前提として、既存の幅員のままで、どれくらいのスペースをわりあてるのか、ある空間については、1つの手段でなく双方が共通の利用空間として使用するなど多様であり、ガイドラインができてだけでは対応できない。細かな運用面については、どのように走行させるか議論がある。委員には京都のまちに合った走行空間の整備について厳しく温かい発言をいただいたが、将来は安全快適に自転車を使ってもらえるような環境をつくっていく必要がある。このテーマについては今後も継続的に議論していく。今日は非常に建設的な意見が出たので、こうした意見を参考にして、事務局におかれては着実に実務を遂行していただきたい。予定していた議事を全て終了したので、事務局にマイクをお返す。

【事務局】

通行環境については、昨年ガイドラインが出たが、交通事故が多いところは交差点であり、ガイドラインに基づく整備や、自転車の利用マナーを向上させることで交通事故を防いでいきたい。ベンガラ色については京都市のデザイン指針の中で京都に似合う色としてベンガラ色を使わせていただいている。

（8）閉会のあいさつ

【古川自転車総合政策担当部長】

今日は、塚口会長はじめ委員の皆様には、ご多忙の中出席賜りお礼申し上げます。また、駐輪場の整備に関する事、路上駐輪に関する事、通行環境の整備に関する事、マナーに関する事等貴重な意見をいただいた。短期的に解決できる事、長期的に取り組む必要がある事等いろんな観点があるが、本日いただいた意見は事務局で1つ1つ検討を重ねていきたい。また、本日発言頂けなかった皆様についても、お気づきの点があれば事務局の方へ意見いただきたい。以上、御礼とお願いを申し上げ、挨拶とさせていただきます。