

平成26年度 第3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9月9日（火）午後18時から午後20時まで
- 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

◎放置自転車対策に関する協議

部会における質疑応答は、以下のとおり。

委員： 事務局に数字のことで2点確認がある。昨年度の放置自転車に関わる決算額はいくらか。また、11頁の駐輪場整備台数の推移のグラフに関して、平成23年度から平成25年度にかけて、京都市・都市整備公社の整備台数が減少しているがこれはなぜか。

事務局： 放置自転車対策の決算について、平成24年度が1億6000万円、平成25年度が1億2000万円となっている。今年度の予算に関しても1億5700万円を確保し、取り組みを行っている。

次に京都市・都市整備公社の駐輪場整備台数の減少についてだが、平成23年度から平成24年度の減少についてはJR丹波口駅の市営無料駐輪場をJR管理の有料駐輪場へ転換、また、平成24年度から平成25年度の減少についても、竹田駅と淀駅の市営無料駐輪場が有料駐輪場に転換された経緯がある。京都市の場合は、各鉄道事業者による協力により、率先して駐輪場整備が行われている。関東の場合は、鉄道事業者のもつ鉄道用地の貸与を受け、自治体が整備をする図式になっているようだ。鉄道利用者が使う駐輪場のため、本来鉄道事業主が整備をすべきという考え方はあるが、京都の場合は鉄道事業主の方々に努力を求めている。

委員： 参考の数値として、内閣府調査による全国的な駐輪場台数の傾向として、2007年が438万台とピークであり、2009年が432万台、2013年が424万台となっており、減少傾向にある。また駅前駐輪場の頭打ちの状況も関係して駐輪場の数も減少傾向にある。このような中で京都市は相当の努力をして駐輪場の台数を増加させている。

委員： 放置自転車の禁止区域は市域のなかでどれぐらいあるものなのか。今後禁止区域を拡大していく可能性はあるか。

事務局： 放置自転車防止条例の5条1項に定められている放置自転車の撤去強化区域は、市内に11ヶ所ある。主に京都駅、四条大宮、西院などの駅の周辺となっているが、都心部も含まれている。また御池通、河原町通、四条通、烏丸通に囲まれたエリアに関しては特に重点的に撤去を行っている。

会長： 24頁の放置自転車が多いところはほぼ禁止区域になっている。

委員： 撤去と駐輪場の量及び質の関係は表裏一体である。浦安市では、放置自転車が深刻な問題となっていたが、料金その他で利用者の利用意向に合うような量と質の駐輪場を大量に設置するとともに撤去をすることで自転車利用者を駐輪場に追い込むというやり方を取り、現在では放置自転車がなくなっている。撤去を行いながら自転車利用者を駐輪場に追い込むというやり方だ。放置自転車の撤去をしないというわけにはいかないが、駅前の放置がされやすい場所には三角コーンを設置することで、撤去強化エリアであることを示して、放置しにくい環境も作ることもしている。

自転車の撤去はすればするほど費用がかさむ。全国的にみると撤去保管料がおよそ 2000 円前後、撤去に関わる実費が 3000 円程度であり、撤去をすればするほど行政の持ち出しが増える形になる。また、自転車の引き取りに来る割合は全国平均で 5 割であり、撤去はうまく駐輪場利用を促す手段と考えることが重要で、これの受け皿となる駐輪場の質の改善には問題意識をもって対処する必要がある。質の改善について、具体的な中身の提案がみられなかったので考慮いただきたい。

全国の駐輪場に対する要望調査で一番多いのは屋根付きである。また、自転車 1 台あたりの幅のゆとり、混雑時にも通行しやすい十分な通路幅、駅からの距離など、利用者が求める意向に沿った駐輪場であれば利用される。利用者の意向を十分に聞いた上で、できるだけ対応をしていく戦略をもってほしい。

会長： 27 頁以降の今後の方向性において、これまでの自転車対策はいかに駐輪場をたくさんつくるかという面があり、現在充実をしてきている。量の拡大から質の向上を図るべきだというご指摘だが事務局からなにかあるか。

事務局： 京都市の状況については、撤去保管料が 2300 円であり、1 台あたりの撤去費用が 3700 円程度となっている。返還率については 7 割程度となっており、他自治体と比べ高い割合である。

会長： 返還率が他都市に比べ高いのはなにか理由があるのか。

事務局： 自転車保管所が年末年始を除き毎日返還対応をしている点が挙げられる。また、撤去時にどの保管所に自転車が保管されているかすぐわかるようになっている。防犯登録の番号があれば、どこに保管されているのかすぐに案内ができるシステムがあり、返還受取をしやすいサービスを提供できている。

委員： 全国の保管場所に比べ、京都市は土地代の安い人里離れたところではなく、便利な場所に保管場所を設定している。土日対応など細やかに配慮をしていることが、結果として撤去保管料の回収率が高く、いい循環になっている。

会長： 駐輪場の質の問題に関連して、使いやすい料金設定という視点もあるが、どの程度であれば利用者にとって使いやすい金額になるのか。

委員： 浦安市では、駅から 200～300m の好立地で、定期利用が原則 1 ヶ月 700～1200 円という価格設定になっている。ただ首都圏でもあまりにも安すぎるため値上げ

を行い 1500 円程度に変更されているが、十分に安い金額設定である。また、駅から遠く利用率の低い駐輪場では値下げがされている。利用者の状況や駅からの距離、屋根の有無による細やかな料金設定をしており、結果的に利用者の多様なニーズを満たすことが可能となっている。

会 長： 京都市の料金体系はどのようになっているのか。

事務局： 条例により月極定期利用において 2700 円、一日利用は 200 円を上限に指定管理者に委託し、指定管理者が料金設定をしている。

会 長： 車の駐車場は、都心が高く不便なところは安い設定をされているように、料金のコントロールは非常に大事である。

委 員： これまで一律の駐輪場の整備をしてきたというのは課題である。区別の土地利用の状況に応じて、対応を変えていくことが求められる。また、駐輪事業をできるだけ行政から民間事業者に主導権を移しながら、利用者負担を明確にしていく必要がある。京都の場合は歴史的な建物等が多くあり、なかなか面的な駐輪場確保ができない区域に対しては、行政が積極的に関与すべきだ。

最近、短時間駐輪と長時間駐輪を分けることで駐輪場をうまく回転させる方法がある。具体的には 90 分無料というような事例がよくみられる。行政のやり方としては出来る限り運営率を高くする傾向にあるが、一時利用者からすると空かない駐輪場としての印象がついてしまい、再び利用してもらえなくなる。民間のノウハウを活用しながら駐輪場が空いているイメージを利用者にもってもらうことが重要である。行政の方法と指定管理者の方法やノウハウをベースに進めてほしい。

また子乗せ自転車に関して、従来の 2 段ラックでは長さや幅の規格のみで、高さに関する規定がないため後部にチャイルドシートをつけた自転車が使えないもしくは使いにくいという点がある。利用者の意見を踏まえながら、全国的に使われている駐輪場の基準を使いやすいものに変えていくことも必要だ。

事務局： 駐輪場の整備に関して、7 頁に示すように年末から年明けにかけて京都駅前八条口において地下機械式駐輪場を 3 基供用開始する。市役所前にもおよそ 1 年後に 2 基供用開始を予定している。これは省スペースな駐輪場になっており、また現在利用されている自転車の 9 割に対応した機械となっている。しかし、機械式は平面よりも倍以上コストがかかってしまうため、民間事業者が設置していくのは厳しい。今回計 5 基の機械式駐輪場の設置を行っていくが今後も進めていくという計画はまだない。機械による管理で、人手がかからず、安全で防犯性も高いという利点はあるものの、行政が市民の税金を使い、どこまで初期投資をすべきかは今後の課題である。

委 員： 京都市においては、行政と民間事業者により駐車場の整備を進めていることに加え、京都仏教会から有名寺院に駐輪場設置の取り組みをしていただいている。

観光において大きな駐輪問題は発生していないが、最近寺社仏閣に限らずまちなか観光が流行っている。そのため、まちなかにある駐輪場がどこにあるか分かるサインを数多く設置してほしい。具体的には市が設置している放置自転車撤去看板に、保管場所の明示だけでなく、付近の駐輪場の明示をして欲しい。

また、駐輪場について、京都市においては有料であって当然という形で普及をしているが、諸外国ではまちなかの空きスペースに簡易駐輪ラックが設置され、無料で使うことができる場所も多くある。駐輪器具を空いているスペースに設置していく形をとるべきだ。

最後になるが、最近市もしくは民間事業者が歩道上に有料駐輪器具の設置を行っているが、場所によっては交差点付近に設置がなされ、歩行者の妨げとなっているようなので、配慮した設置をすべきだ。

事務局： 今日の参考資料2「中京区・下京区の駐輪整備状況」には、まちなかの公営・民営駐輪場の一覧が載っている。おおむね整備はされているものの、周知が十分でないためどこにあるか知られていないという状況だ。いかに利用者に知っていただくかが重要だ。

駐輪場の有料・無料に関しては、無料になるとどうしても乱雑に置かれ、スペースの割に駐車可能台数が少なくなるなど欠点も多い。市としては基本的に有料で考えていきたい。

路上駐輪場の安全性についてのご指摘は恐らく烏丸今出川駐輪場だと考えている。今後十分検討をしていきたい。

委員： 付近の駐輪場への案内は道路管理者としてはやっていくべき仕事の一つとしてとらえている。道路上に標識を設置する場合、関係機関同士で連絡調整をする必要が出てくるが、道路標識適正化委員会において調整を行っている。駐輪場の案内標識をどのように整備していくかも、適正化委員会で議論をさせてもらえればと考えている。

委員： 管理者によって駐輪場の案内の仕方はまちまちだが、統一したサインをつくり集約化されている事例はあるか。

委員： 自転車に関するものはおそらくない。ただ、去年から道路標識のローマ字表記の英語表記への切り替えをしているが、道路管理者ごとに表現が異なることがないよう適正化委員会の中で検討し、京都市の観光MICE推進室と共に、道路管轄が異なっても統一した表記になるよう整合を図っている。ただ、民間事業者は別になっている。ピクトグラムについても、できれば適正化委員会に持ち帰り形や大きさを統一することも決めさせていただきたい。

会長： ぜひお願いします。現在駐輪場には「P 駐輪場」という表記がされているが、外国人にはわからない。そもそも自転車駐輪場専用のマークがない。現在京都市でインターネットによる駐輪場検索システムはあるか。

事務局： 駐輪場検索システムというものがある。例えば鉄道駅付近やGPSによる現在地取得による駐輪場の提供を行っている。周知が十分でないところがあり、QRコードの宣伝が必要である。また、スマートフォンの場合はアプリ形式で提供したほうが、利用者にとっては手軽なツールになるため、もう少し使いやすくリアルタイムな情報提供が必要だと考えている。

委員： 駐輪場の配置に関して、諸外国の例では職場、学校のような単位に対して、自転車利用を推進していくのであれば、その単位のなかで駐輪計画等を策定してもらうことが重要だ。ニューヨークはまだまだ自転車利用が進んでいないところではあるが、どのようにしてビルの中に自転車駐輪場を設置していくか考えて行く時に、利用意向があれば、市がビル管理者に対して駐輪計画をつくるよう指導するという条例がある。これにより職場等での通勤用の自転車をきちんと適正に駐輪できるスペースの確保を支援できる可能性がある。

委員： 7頁の御射山自転車等駐車場は、地下にあるため出入りの際に坂道を上り下りする必要がある、子どもを乗せながらだと負担が大きい。駐輪部分に関してもラックが動くため、自転車のハンドル同士がからみあい困った経験がある。2段目の利用はなかなか女性の力では使えないため、利用したことはない。ただ、駐輪場の係員の方はよく親切にさせていただいていて、空きスペースに子乗せ自転車を優先して案内していただいている。

会長： PTAの会合のなかで自転車駐輪の問題を議論する機会はあるか。

委員： 不満ばかりになるかもしれない。

会長： 機会があれば、ぜひ生の声をお聞かせ願いたい。

委員： 駐輪場整備状況のなかに子乗せ自転車に配慮した駐輪場かどうか分かる案内というものも必要かもしれない。

委員： 昨年利用者と自治体を対象に「子乗せ自転車」に対する優先的な扱いについて意向調査を行ったところ、「優先スペースを設けるべきかどうか」について、「優先すべき」と回答した自治体は29.9%、「一般と同じで良い」と回答したのが52.2%であった。つまり、まだ子育て世代に対する配慮というのは浸透していない。だが、料金に関しての設問については、利用者は「子育て世代を優遇すべき」と回答したのが46%と多くなっており、利用者は自分が子育て層でない人でも、配慮が必要と考えている。一方自治体の「割引くべき」としたところは11%であり、自治体の考えと利用者の意向と乖離があるといえる。これから駐輪場において質の向上を図るのであれば、利用者の意向に基づいて子育て世代、さらに高齢者に対しても配慮が必要である。

会長： 最近では、公共交通のなかでベビーカーに対する優先マークが貼られているように、社会全体で子育て世代に配慮をしていこうという機運があるため自転車もそうしていただきたい。

委員： 京都のまちなかは月極駐輪場が多い印象があり、参考資料2 駐輪場整備状況をみて初めてたくさん駐輪場があることを知った。スマートフォン向けのアプリがあれば、大学入学式の際に多くの学生に知ってもらえることができるだろう。

また、26 頁のふち義務駐輪場に関して、「来店客以外の利用を避けるために積極的なPRがされていない」とあるが、買い物をした客には無料にするなどの方法を行うことで新たな集客が見込めるのではないか。

会長： 京都は学生のまちでもあるため、学生の意向を汲んでいくことが大切である。大学で自転車利用の適正化を図る自発的な動きはあるか。

事務局： 立命館大学では交通安全教室の受講と保険への加入を条件に自転車利用を認めているという取り組みをしている。

委員： 駐輪場の利用料金に関しては、短時間利用が無料であればいいが、1 回利用するごとにお金がかかってしまうと、こまめに移動をする場合は抵抗感がある。

委員： 京都市民のみなさんの都心部での自転車の使い方について、学生だけでなく、主婦層は非常に料金設定に敏感だ。8 年前に歩いて楽しいまちなか戦略の一環で社会実験をした際のアンケートで、複数箇所を自転車で回遊して買い物する主婦の方がいた。例えるなら、高島屋で買い物して大丸、錦市場でも買い物をするというようなもので、駐輪場のはしごをしていた。高島屋であれば何円購入すれば駐輪料金が無料になるなど、よく御存じだった。一日共通券のようなものがあれば便利ではないだろうか。公共交通と事業者の取り組みでいえば、丸井と高島屋の共通スタンプカードで、スタンプがたまると一日乗車券がもらえるというような取り組み（eco スタンプキャンペーン）を参考にしながら自転車でもソフト面の工夫が必要だ。

また、駐輪場の案内に関して、烏丸通りは駐車場の案内は多くある。駐輪場の案内板に関しては既存であるものにうまくはめこんでいっても可能ではないか。

会長： 機械式の駐輪場であれば数の管理もできるのではないか。

事務局： 駐車場では実際に機械式の情報を集めて表示をしている。駐輪場でも同様の情報を集めることができるかは検討が必要である。

委員： 高島屋の駐輪場では、子乗せ自転車や高級車の増加を受け、一部ラックの撤去を行いスペースの確保をしている。お客様目線での対応が行き届いており、素晴らしい駐輪場だ。

委員： 付置義務の駐輪場が使われないというのは大阪でも同様である。不特定多数の人が駐輪場を利用することで、大阪ではゴミチャリといわれているが、所有者不明の自転車が増えていく。これを全て管理者が警察を通じて照会をかけなければならないため、一般開放に抵抗があるようだ。撤去に関わる手続きについても民間のなかでの委託が進んでいけば、開放の動きも出てくるだろうが、駐輪場そのものの管理に人手を割きたくないという思いがあるようだ。

委員： 世界の駐輪場付置義務と日本の違いとして、日本の場合は床面積に対して何台という量に対しての基準はあるが、外国の基準のように距離要件や場所要件戸など質の基準はない。海外では「入り口から何m以内」といった基準があり、京都でもゆるやかな基準でもいいので質の基準を考えるべきだ。

また、駐輪場を設けられない場合共同駐輪場についても考えていく必要がある。地域の商業事業者が集まって、利用者の利便のよいところにまとまった駐輪場を置くことが求められる。立川市の調査では駅前事業者にアンケートをしたところ、役3分の1は共同駐輪場に協力してもよいとしており、また、同市の伊勢丹では相互利用を認める検討もしており付置義務の質と利用方法に関して検討の余地がある。ニューヨークやポートランドでは市に店舗営業者が申請を行い、費用の負担一部はあるが通行に余裕のある店先の歩道に、市が駐輪ラックを設置してくれるというシステムもある。

さらに、29頁の自転車の総量を減らすという視点について、尼崎市の武庫之荘駅前で徒歩への転換意向のアンケート調査が今秋行われる。神奈川県橋本駅周辺の調査をしたが、放置自転車をしている人の10%が500m以内、33%が800m以内から来ているという調査結果である。これぐらいの距離であれば徒歩への転換が可能である。また橋本駅における調査では放置自転車をしている人の55%が2km先の隣の駅までしか移動していないのであれば、目的地まで自転車のみで移動する直行型もしくはバスに転換できる可能性がある。

地方では電車に自転車をもちこむ輪行を認めているところもある。またレンタサイクルを使うと駐輪場の面積が半分で済むという算定もあるため、駅前の駐輪需要を適正な方向に向けていくことが求められる。

委員： 駐輪場のサービス向上の一環として、駐輪場を自転車を置くためのスペースにとらえるのではなく、ドイツの事例のように、メンテナンス技術者やライト・ベル・合羽を購入できる小さな店舗を大きな駐輪場のなかに入れるのはどうか。

事務局： 現在京都市ではそういったサービスは提供できていない。あまり稼働率の低い駐輪場であれば、スペースもあるので今後有効活用について検討していく必要がある。

◎観光施策に関する協議

部会における質疑応答は、以下のとおり。

委員： 宿泊客から問い合わせがあれば、自転車観光へのご案内もする。極端な例でいえば、団体客で100台ほどレンタサイクルを用意して欲しいということもあった。自転車利用は来訪客によってまちまちである。44頁にもあるが京都市内は自転車で回れる距離である。初めて観光する方はバスで移動するケースが多いが、バス移動では得られない土地勘を自転車では身に着けられる。行政にMAP等を発信してい

ただき、市内の主要観光地は自転車で回ることができることをPRして欲しい。

委員： 2009年の数値であるため若干古いものになるが、京都市のレンタサイクルは約3000台であり（自転車組合調べ）、年間約60万人のレンタサイクル利用がある。最近では外国人観光客が増えており、特に欧米の方は自転車をレクリエーションとして捉えているため、外国人観光客の自転車利用が目立っている。一人当たりの一日の平均移動距離は約22kmであり、京都をぐるっと回ることが出来る距離である。

委員： 観光に関する情報発信として、45頁のような情報発信サイトはあるが、実際どれぐらいのアクセス数があるのか。ネット上での展開をする場合は、Facebook等を含め、更新を頻繁にしながら様々な情報を発信する必要があるだろう。

また、京都のバス停の広告のように、駐輪場で広告を出して情報発信をしていくことはできないのか。

少し話は逸れるが、自転車大国であるオランダでヴェリブ（パリ）やボリスバイク（イギリス）のようなコミュニティサイクルが定着しないのはなぜか。

委員： レンタサイクルにおける情報発信では、広報物としてインターネット、パンフレット等がある。サイクリングツアーの商品を取り扱う場合には、宿泊施設や旅行エージェントと協力関係がある。サイクリングツアーは年間100グループ以上の問い合わせに対応できない状況にある。通訳案内士の資格保有ガイドでなければ外国人を引き連れてガイドしてはいけないという法律があるため、現状ガイドが不足している状況にある。

委員： オランダの自転車保有台数は、人口よりも多いためわざわざ自転車を借りる必要性がない。更に、各駅のレンタサイクル自転車の利用の共通券をもっており、どこの駅を降りても共通のカードでレンタサイクルを借りることができるシステムがあるため、コミュニティサイクルが入る余地がないという状況だ。

委員： オランダでは一人で複数の自転車をもっているとも言われており、オランダに実際に訪れると日本でいう放置自転車どころの騒ぎではないくらいまちには自転車があふれている。コミュニティサイクルのような共同で使うという概念は基本的に薄い。一方、パリやロンドンでは、郊外からの鉄道通勤利用者が、公共交通が都心の中にはいないため一度乗り換える必要があり、またストライキなどの要因を受け、地下鉄の乗り継ぎよりも自転車の方が目的地まで早い、信頼できるという考えができ、都心中心部に導入したコミュニティサイクルが使われている。

ただ、中国ではほとんど成功していないと聞くし、導入をしても運用上の問題等がある。パリのヴェリブも、広告とセットで運用されており、自転車を利用させようという意味では市のモチベーションは高いが、運営会社にとってはコストがかかる施策になっている。また、コミュニティサイクルにもいろいろな国の考え方があり、税金を投入したのであれば観光客に使わせないという考え方もあり、運用方法によって対応も変わっていく。

自転車を利用した観光は都市のイメージをつかむことが出来る利点があるため、東南アジアなどでも増えてきている。日本人の観光のスタイルとして自転車を利用するというのは歴史や習慣もないため利用されていないが、外国人観光客は、その魅力を十分に知っているため、わかりやすい利用環境を整えていくことは必要だ。観光は、安全などのイメージに大きく左右されるため、行政がルート案内等の環境整備においてバックアップしていただきたい。

会 長： 自転車観光を推進するにあたっては、走行環境が世界標準でないと難しいところもある。

委 員： 自転車の観光の提供というのはハードルが高い。走行環境だけでなく、語学力、観光に関する知識はもちろん、自転車にも精通していなければならない。組織的に人材育成をしていかないと、自転車観光の拡大は望めない。

会 長： 49 頁のコペンハーゲンのようなGPS付き自転車の導入の検討はあるか。

委 員： GPSをみながら運転を行うと安全運転義務違反になる。また、GPSは次のルートを知ることにはできるが、京都のどこあたりにいるかを知るには、紙の地図のほうが適している。行政のなんらかの調査以外はGPSはつけないほうがよい。

会 長： 推奨ルートは地図に明記されているか。

委 員： 観光客にとっては迷うことも楽しみのひとつであり、おすすめコースは小さく記載するものの、地図上には線を引かない。ルートを決めないからこそ様々な経済活動があるのが自転車観光の特徴である。

委 員： これまで自転車観光は観光部局主体で行われており、自転車部局から観光にアプローチするというのはなかなかなかった。自転車のネットワークや、駐輪場の整備という視点の取り組みは観光部局からは出てこない。ハードの部分を用意し、観光客に提供するということが大切だ。

ネットワーク設定においてはあまり幹線道路ばかりのルートを設定しないほうがよい。裏道などの京町家が並ぶところを通るルートで京都の情緒を感じることができるだろう。

茅ヶ崎市の依頼で茅ヶ崎市内のすべての市道を安全・快適性の客観的評価を行い安全な道がどこなのか地図に落とし込みを行った。こういったことは観光局がやらないことだ。安全・快適性などの道路情報あるいは自転車レーンなのか車道での混在なのかなどのしつらえ、裏道に誘導するルートなどは自転車部局が前に出て観光部局との連携で取り組むべきだ。

コミュニティサイクルに関してはなかなか経営が難しい。通常のレンタサイクルのほうがコントロールしやすい。ただ、乗り捨て需要には応える必要があるだろう。奈良県の広域レンタサイクルでの乗り捨て需要は全体の1割だった。京都で乗り捨て需要に対応するには各レンタサイクル会社共同の収集システムがあればいいのではないか。

- 委員： アムステルダムには2000台ものレンタサイクルをもつ世界最大のレンタサイクルショップがあるが、相互貸出・返却をしていない。奈良県での乗り捨て需要は1割だが、京都では5%程度で乗り捨て対応は過剰サービスと捉えている。1%でも要望があれば対応できるように仕組みはもっているが、ほとんど利用がない。
- 委員： 欧米では、駅が目立つところにバイクステーションがあり、観光客が必ず通るところに自転車を活用できるようになっている事例がある。駅の駐輪場の有効活用としてレンタルをセットで考えることもできる。
- 委員： 年齢の高い宿泊客はなかなか自転車利用をしない。宿によっては若い外国人宿泊客もいるため、貸出需要があるようだ。ただ、ホテル側としては、小規模のレンタサイクル貸出をやっているものの、メンテナンスの問題や事故のリスクがあるため、積極的には貸出をやっていないのが現状だ。
- 委員： レンタサイクル業者は、整備と保険を行っている。万一の事故の際の救援体制も整えている。
- 事務局： 観光庁のほうからも、外国人観光客の自転車利用に際する保険加入の推進がされている。
- 会長： サイクリストの方で雨や汗で濡れたりしたままホテルにはいってしまうと困るという声も聞くため、シャワールームのようなサイクリストの要望にも応えたサービスも必要かもしれない。
- 委員： 奈良県はサイクリストに優しい宿の指定をしている。自転車観光をサポートするためには、宿だけでなく、例えばコンビニやその他の施設で共通のワッペンのようなものを掲示し、サービスを提供していく形があるかもしれない。
- 走行環境の明示は、車に対して自転車が通るところだとアピールすることで安全性が高まる。地図に整備状況やルートに名前や番号を付けていくことで観光地への案内がスムーズになるだろう。情報としては、勾配や車交通量を示していくことでルート選択の一助となるだろう。
- また、自転車利用者に渡す地図には、よくみる地図のある面に自転車のルール・マナーを掲載して、目に付くようにしてほしい。
- 会長： 前半の放置自転車対策では、放置自転車対策のきめ細やかさと、駐輪場の質の向上がポイントだった。後半の観光施策では、京都の魅力発信の上で、自転車利用観光を促進すべきという意見をいただいた。行政と民間の知恵をあわせ情報発信をし、ハードとソフトの整備を取りくんでいただきたい。今回の見直しの面白い柱になるだろう。大変遅くまで熱心にご議論いただきありがとうございます。ありがとうございました。