

平成26年度 第1回京都市自転車等駐車対策協議会 議事概要

- 1 日 時 平成26年7月29日（火）午前10時から12時10分まで
- 2 場 所 メルパルク京都 6階 貴船
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

（1）京都市長の挨拶

京都は自転車の似合うまちである。私ども京都市は今年を自転車政策元年に位置付けている。自転車対策のなかでも放置自転車の問題が大変大きいものであったが、取り組みにより前進することができた。しかし、短時間駐輪あるいは放置自転車が減ってきたからこそ目立つ、残りの放置自転車の問題がある。観光や健康目的での自転車利用も増えるなか、「対策」からより本質的な「政策」を進めるため、自転車政策室を設置した次第であり、走行環境の改善、マナーの改善の2点を中心に、福祉・観光・環境・健康増進、あらゆる政策と融合した取り組みを進めて参りたいと考えている。

しかし、ハード面への巨額の投資ができる状況にない。人口減少社会において、財政を健全化し次の世代に大きな借金を残さないための取り組みを進めている。徹底したマナーの向上と、効果的な投資のための知恵が必要だ。みなさんの叡智を集めていただき、幅広いご意見を賜りながら、方針を決めるためのご審議をお願いしたい。これまでの5年間の取り組みを総括しこれからの5年間でどう進めるべきか忌憚のないご意見を願う。

17年前に世界一美しいまちをつくろうという方針のもとに、京都の伝統である“かどはき”を復活させようという取り組みが始まった。おかげさまで、観光の人気度世界一となり、国内外から来られる方々から京都のいい点として、「町が清潔、美しい」と回答いただいた。同時に「自転車が怖い」という声もいただいた。世界一安心安全・優しさあふれるおもてなしのまちにしていきたいため、幅広い分野において皆様と一緒に進めたい。

（2）会長の選出

京都市自転車等駐車対策協議会の会長として、委員の互選により立命館大学塚口教授が選出された。

（3）京都市長からの諮問

改訂京都市自転車総合計画の前半5年の総括及び総合的な自転車政策推進を実施するための見直しを行うにあたり、本協議会のご意見をいただくことをここに諮問する。

（4）報告 京都市自転車総合計画の現状と見直しについて

委 員： 事務局への作業のお願いだが、交通手段の分担率の目標値を定める際に、距離の概念を考慮したデータ整理をお願いしたい。例えば、自転車道を計画・整備するにしても、どれくらいの需要に対処しようとするのか、目標の量を定めることが不可欠。今の機関分担率は、何回乗るかという回数の単位での

数字であり、距離が考慮されていない。仮に、自転車に乗る回数を今の倍にしましょうとしたとしても、短いトリップの回数が倍になっても、例えば、自動車の混雑の解消には効かない。トリップ長 5 km 以下の自動車交通需要がこれだけあるのでうち何割を自転車で受け持てるようにしようとか、そういう回数では無く、距離の概念を入れた目標設定が必要。

会 長：距離の概念をいれると例えば鉄道の（人）キロが非常に大きなデータになるがそれで結構か。

委 員：それで結構だ。

事務局：距離による分析について今後参考にする。

委 員： レンタサイクルを利用する外国の方が、四条通や八坂通のような自転車通行規制のエリアを走っているのが見受けられる。貸出の際のルール徹底をお願いしたい。

事務局： 今後、貸出の際にルールの周知・徹底のため、ホテルやレンタル事業者と連携をする。

委 員： 烏丸御池の地下鉄出口のすぐ近くに自転車通行位置があり危険だ。明示区分そのものはいいものだが、部分的に明示区分の設置場所が適正でないところがみられる。京都は観光都市であり、はじめて京都に来られる観光客にもわかりやすく安全な方法で示していくべきだ。チェックをしたうえで塗り替え等対策をしてほしい。

事務局： 御池通では平成 22 年の社会実験を受け路面標示や注意看板をつけている。部分的にある危険な箇所については、注意喚起等の何らかの対策を考えていく。

委 員： 駐輪場ができたとしても、駐輪場の場所をサイン等で周知しないと利用しにくい。

事務局： 市のホームページにおいて案内の掲載をしているが、マップとしてきちんとしたものはない。ご意見のとおり、チラシ等による周知 PR を図る。

一部になるが、放置自転車撤去看板に付近の駐輪場の明示している。リアルタイムの情報がわかるよう、いくつかの媒体による PR を行い、自転車放置をしない環境づくりをする。

委 員： 民間ビジネスとの共存共栄の施策に関して、コミュニティサイクルの補助金制度はあるのか。なければ、今後検討を行うのか。なかなか採算ベースに合わないとの声が事業者からは聞こえているし、観光客の便利なツールともなるので、ご検討いただきたい。

事務局： 今現在はコミュニティサイクルに対する補助金・助成金制度はない。市から補助金を出す形だと、逆に言えば市の予算がなくなると終わりになるので、今ある民間レンタサイクルを市がつなぐようなシステムを考えていきたい。

委 員： 今日までの放置自転車対策により、放置自転車が減少したというのはひとつの成果だ。しかし機械式駐輪場の不正使用や、周辺部への不法駐輪がみられる。ある程度の収入も求められるのは理解しているが、極力安く貸すということが大切である。

ただ歩道上に線を引きマークをつけるだけでなく、地域をあげた啓発活動が必要である。皆が社会のルールを守ることの大切さを訴えるべきである。

委員： 高齢者や、障がい者等は、歩道を走行する自転車の早い動きに対応できない。配慮のある運転をすることで事故も減少するため、啓発を進めてほしい。

委員： 方向性の整理のなかのルール・マナーの周知徹底に関して、教育段階ごとに繰り返し交通安全教育に取り組む必要があると考えている。例えば入学式等において親子への啓発を重ねていくことがルール・マナーの教育を行うという方法がある。

海外事例に関連して、海外では銀行がスポンサーとしてコミュニティサイクルがつくられているが、実態としては税金での補填が避けられないと聞く。コミュニティサイクルが日本ひいては京都に合う方法なのか検証していく必要がある。ポート設置の際にも規制が多く、管理の問題等が避けられない。コミュニティサイクルの運用法が浸透するのか、行政側の規制緩和、収益性の確保等の検証をお願いしたい。京都市が、コミュニティサイクルでいくか、レンタサイクルでいくかリスクを加味しながら判断いただきたい。

事務局： 駐輪場内の違法駐輪に関して、市も撤去を行っているが十分ではない。今後も市で撤去できるものについては撤去をしていく。啓発については、例えば御池通では中京区役所と連携し、7月22日に夜間啓発を行い、8月からも実施予定である。地元関係者との協力の上で啓発に取り組んでいきたい。

教育段階ごとに啓発を行うべきという貴重な提案をいただいた。小・中・高校における啓発には力が入れているが、大学生・社会人へのルール・マナーの周知ができていない。今後こういった機会に周知を行うべきか検討していく。

海外のコミュニティサイクルに対する税金投入の実情に関して、市として税金を投入することは長く続かないと考えている。どのような形になるかは委員の方々の意見を踏まえ考える必要があるが、民間と市にとって一番いい形になる施策を考えていきたい。

委員： 年代別死傷者の数（52頁）と年代別の代表交通手段（44頁）を比較した時に、15～19歳の代表交通手段の割合が約35%と比較的高い数値にも関わらず、死傷者数が比較的低い理由（20代、高齢者等も含め）がわかるデータはあるか。

また、自転車年間販売台数とスポーツ車、電動アシスト車の需要の伸びについて、電動アシスト車はスピードがでるものなのかお聞きしたい。

事務局： ご指摘のデータに関しては分析を行い検討する。電動アシスト車のスピードについては、一般的によく使われるシティサイクルとの比較で性能が良くなっている状況である。

委員： 受験体制の変更を受け、遠方の高校に通うことが可能になった。そのため自転車利用に伴う駐輪場代等の負担が発生している。昨年もお願いをしたが、駐輪場の学割利用の導入を検討していただきたい。また、教育委員会とのつながりのなかで、教育現場での交通安全教育の機会を増やしていただきたい。

自転車利用時の後方確認の徹底方法、または歩行者に対するベルの使い方等具体的な手法による京都市としてのモデルをどう考えているのか。子ども達に啓発する、イコール親の教育の必要性があるので、周知の施策等を盛り込んでいただきたい。

委員： 各年齢層に対する交通安全教育の必要性が言われているが、京都府の交通事故は年々減少しているが、資料 54 頁の通り自転車対歩行者事故件数は 2 割増加している。また自転車事故の 7 割は京都市内である。警察としては、京都市と連携をしながらいかに交通安全教育をしていくかということが重要である。例としては、小学校では、自転車運転免許証制度対象の交通安全教室参加者への T S マークの付与、中学高校では、スクエアード・ストレイト方式の教育をしている。一番難しいのが大学生対象の交通安全教室である。京都府出身でない学生がいるため、大学側に自転車登録制度を設け、自転車通学者は登録を行い、安全教育と保険加入をするよう大学とも進めている状況である。

(5) 議題 部会について

事務局： 計画の見直しの骨子案のとりまとめを進めるために、当協議会の下に、条例施行規則第 14 条で定める部会を設置し、8 月から 9 月で集中的に議論を進めていきたいと考えています。この部会設置に関しまして、協議会の皆様のご意見を伺いたいのですよろしくお願いします。

会長： 部会を設置し集中的に議論を行い、その議論を協議会において審議をしていく形にしたいという提案であったが、異議のある方はおられるか。

異議がないようであれば、事務局はこのような形で進めて頂きたい。部会長の選任については、条例施行規則第 14 条第 2 項で定めていますように、会長である私としては、本日は急な都合により欠席をされているが、小谷委員にお願いしたい。後日、小谷委員に意向を確認し、お受けいただけるのであれば、部会長をお願いしたいと考えている。このような形で進めてよろしいか。

委員： 異議なし

会長： ありがとうございます。部会の委員に選任する方々については、事務局から追って連絡をする。

(6) 議題 日程について

事務局： 今後のスケジュールですが、本日第 1 回の協議会を開催させていただきました。その後、8 月から 9 月にかけて、先程了承をいただきました協議会の下部組織としての検討部会において、啓発マナーや走行環境などのテーマ毎に議論を進め、事務局としての計画見直しの骨子案をとりまとめ、その骨子案を 10 月の第 2 回協議会で、計画見直し案のパブリックコメントの内容を 11 月の第 3 回協議会で、それぞれ議論をしていただき、11 月中旬から 12 月中旬にかけてパブリックコメントを行います。その後、計画見直しの最終案の議論を来年の 1 月の第 4 回協議会で行い、最終的には、協議会から京都市へ答申をいただく予定で進めていきたいと考えています。

会長： 日程について、異議がないようでしたら承認とさせていただきます。

事務局にマイクをお返しする前に一言申し上げる。本日は多岐に渡る色々なご意見を頂いたが、一口にまとめると交通マネジメントにおける「3つの E が重要だ」という言葉に集約できる。一つ目は Education(教育)、つまりき

ちゃんと安全教育を行うことでマナーを身につけてもらうということ，二つ目は Engineering(技術)，つまり I T 等も含め様々な技術を活用して駐輪場等の環境を整備していくということ，3つ目は Enforcement（取締り）だ。3つの E のバランスのよい組み合わせが，より良い成果をあげると思う。部会においても，そういった視点で議論をしていただきたい。