

## 平成26年度 第2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11月12日(水) 午前9時半から午前11時半まで

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) 改訂京都市自転車総合計画の中間見直しについて

委 員： 高齢者へのマナー啓発のため、テレビによる啓発をすることはできないか。

事務局： テレビは幅広く啓発をすることができる媒体である。できる限り対応させていただきたい。

委 員： 前回の協議会でも申しあげたが、自転車の現状の課題に関連して京都における機関分担率が回数の単位で定義されているが、需要の予測をせずにハード整備をすることはありえないため、距離の概念を考慮したデータ整理をお願いしたい。

事務局： 第1回協議会でご指摘いただいております。データについては整理をしたものを最終的に本冊子に掲載する。

委 員： 自転車道の表示を外国の方がみてもわかるような表記をお願いしたい。

事務局： 京都市は観光で外国の方も多く来られる。漢字表記ではなく、外国人を含め誰もが分かる表記方法を来年度に検討していきたい。

会 長： 自転車関係のサインやロゴには規定やルールはどの程度あるものなのか。

事務局： 警察との協議を行い、公安委員会の了解を得たものを設置していく必要がある。検討内容を実際に道路上で試験的に整備を行い、その効果検証をしながら拡大していきたい。

委 員： 生涯学習的なプログラムの構築のなかに、交通安全教育の指導者の育成とあるが具体的にはどのようなものか。

事務局： 現在は、京都府警の協力をもらいながら指導者を配置していただいているが、京都市内にある全小学校 166 校全てを指導していくとなると今の体制だけでは限りがある。指導者を数多くつくっていく必要がある。例えば、自転車安全利用推進企業制度では企業に推進委員を置いてもらうが、その推進委員に地域に入ってもらい教育をするなどそういった手法ができないかも含めて指導者の育成を考えていきたい。

委 員： 小学校入学前の子どもを対象とした安全教育は比較的やりやすい。中学高校ではなかなか教育の機会がなく、大学においては全国から学生が来る。小さな頃にきちんとしたルールを身に着けると将来にわたって安全な走行を実践できるため、強化していく必要がある。学校の先生や教育委員会とも連携しながらやっていく必要がある。京都府内の自転車事故の7割が京都市ということもあり、自転車利用のスタートラインである小学生対象の啓発に力を入れていきたいので、事務局

において教育委員会との調整を願いたい。

**委員：** 自転車が悪者になっているような印象がある。自転車ばかりが悪者というわけではない。例えば御池通のような自転車レーンがある通りにおいて、自転車レーンを歩く歩行者を避けるために、自転車が蛇行運転するケースがみられる。歩行者側にもマナーの周知が必要である。さらには、観光客のようにその時々でしか京都を訪れない人にかにルール・マナーを伝えるかが問題だ。

また、京都市内のレンタサイクルの保有台数は約 6000 台といわれ、このうちのおよそ 1500 台を自転車軽自動車商協同組合が保有している。レンタサイクルの稼働率は 50%で稼働しており、3000 台のレンタサイクルが利用されている状況である。外国の方からは、どこに自転車を止めていいかわからないといった声も聞かれ、組合では英語による案内等を出しているが、組合外の土産店やゲストハウスが運営するレンタサイクルに対しても、案内・連携・協力等が必要である。

**事務局：** ルール・マナーの啓発に関して、自転車だけでなく、歩行者そしてドライバーに対しても「自転車が車両であること」を知ってもらうルール・マナー啓発が必要である。人・自転車・クルマを含めたルール・マナー向上を図りたい。

**委員：** 1 点目として、駐輪場の付置義務を課してだけでなく、並行して優れた使いやすい駐輪場整備をした民間を顕彰し、PRをしてはどうか。

2 点目として、自転車安全利用推進企業制度の考え方はいい取組案であり、CSR（企業の社会的責任）活動のひとつとして自転車のマナーアップや駐輪場整備があることを企業側にPRしていくべきであり、協力企業の顕彰も検討してほしい。

**委員：** 『見える化』という非常に分かりやすいいいタイトルをつけている。人・自転車・クルマのそれぞれの思いやりなしにはできないため、声を大にして思いやりを訴えていく必要がある。アムステルダムのように、人・自転車・クルマが完全分離していることが理想ではあるものの、一歩ずつアムステルダムに近づいている施策が盛り込まれているように感じた。

**委員：** 非常によくまとめられている。政策としてやむなく自転車を歩道から車道に降ろした経緯があり、今後車道左側通行をすすめる際、避けて通れない問題がいくつかある。それは、荷捌き、駐停車車両、バス停である。なかなか解決するのに難しい問題だが、こういった協議会の場で皆様の知見を集積し、調和できる対応をしていただきたい。

**事務局：** 平成 27 年度にガイドラインの策定を予定しており、挙げていただいた問題も含め本協議会等でご意見を伺いながら検討をしていきたいと考えている。

**委員：** 計画推進に向けた体制と方法に関連して、本会議は建設局主管だが、産業観光局では「京都観光振興計画 2020」を策定し、都市計画局では「京都未来交通イノベーション研究機構」を設立するなど、京都市の各部局において 2020 年オリンピ

ック・パラリンピックに向けた取組がされているようだが、他部局とも整合性をもっていったほうがいいだろう。

付置義務に関連して、運用の見直しをしていくなかで、例えば観光地であれば土日に企業の駐車場を駐輪場として開放し活用することなどで、付置義務の緩和など、企業側にとって何らかのインセンティブが働くような考え方が求められる。

**事務局：** 観光や歩くまち、教育など自転車は多岐の分野にわたるため今年度からプロジェクトチームをつくり情報共有を図っている。今後も横のつながりを大切にしながらすすめていきたい。

**委員：** 他部局との連携に関連して、例えば保健福祉局のユニバーサルデザイン施策、環境政策局の地球温暖化対策室の施策などは自転車とのかかわりが深いものなので、部局を越えて自転車を使いやすくすることをテーマに市民にわかりやすいやりかたをしていただきたい。

**事務局：** 市長からも常日頃横の連携を図りながら施策をすすめるよう指示を受けている。今後のプランの実行段階においても、各部局と連携しながら、わかりやすい施策を実行していきたいと考えている。

**委員：** 市民の9割が左側通行を知っているにもかかわらず、3割の市民しか実践していないことに対して、京都市として理由をどのようにお考えか。また、アンケートにおいて「ルールやマナーが道路や交通の事情に合っていない」という回答が約66%あるが、どういうケースをさすものなのか。

**事務局：** 実践が伴っていない件については、データがないため憶測だが、ルールとこれまでの慣例とを比較したうえで、歩道の方が安全だと考えて走行しているものと思われる。安心と安全の認識のギャップを埋めていく必要があると考えている。また、2つ目の質問についてアンケートでは具体的回答がないため詳細は明らかでない。市民の声を聞くなかでの感触としては、歩道走行をこれまで続けてきたため、いまさら車道走行をといわれても抵抗感があるようだ。ルールをわかっているにもかかわらず自転車は便利な乗物なので、どうしても楽をしてしまうことがある。自転車は車両という教科書的な認識がされても、便利さや慣習に従っている現状がある。市民アンケートでもこのようなことが出ていると思われる。

**委員：** ルールを覚えても、守れない事情をしっかりと分析をしていかないと、対策を立てることができない。細かく色々なケースをみていく必要がある。

**委員：** サイクリストからの意見として、子どもをもつ主婦が子どもを二人乗せて車道を走りなさいと言っても無理だろう。しかし自転車は車道左側を走るという大原則があり、この問題は京都市に限らず日本全国の課題である。アムステルダムのように歩道、自転車道、車道が完全分離されていることが解決方法ではあるが、すぐにはできない。

**会長：** 即効薬はないが、小さな頃からの教育によりルールを守ってもらうこと、そし

てあくまで車道左側走行が原則である。また、車道左側の方が安全という見方をすることもできるが、場合によっては例外を考える必要がある。警察や道路管理者もすべての自転車はなにがなんでも道路を走行しなさいとっているわけではない。原則は原則だが、人の命に係わる問題なので考慮をしていく必要がある。部会長を務められた小谷委員から部会での協議内容も踏まえ、なにかあるか。

**委員：** 今回の総合計画の見直しでは、残された計画期間5年間で共有すべき方向性を示したものである。この2、3年で、「自転車を車両として再認識し」「自転車は原則車道の左側を走行」という政策の見直しが行われた。今回の総合計画の見直しでも、まだ多くの課題が残されている。部会においても、路側の荷捌き駐車車両やバス停付近での交通処理、交通弱者の車道通行の危険性、など様々な問題が議論になった。基本的には、歩行者と自転車と自動車の通行空間を分離することが原則だが、やむを得ず歩行者と自転車を共存させなければならない場合に、どのようにして共存をさせていくのかなども具体的なテーマとして、考えていく必要がある。ここでは今回の総合計画の見直しの方向性が間違っていないかということを確認していただくのと同時に、個別の問題については部会等を設けひとつひとつ検討し解決していく必要がある。

また、総合計画の見直しで示した方向性を具体的に実現するには時間がかかるが、誰がどのような目的で、どのような自転車の使い方をしていくかということを考えていく必要がある。子ども、幼児を乗せたお母さんたち、高齢者、通勤・通学者、旅行者など、きめ細かな想定のもとで、利用環境整備と利用実態の両者が適合するように計画を進めていく必要がある。

また、交通手段ごとの移動距離のデータに関連しては、例えばクルマの短距離利用は自転車で代替できる可能性があり、自転車の利用のされ方を見極めていく必要がある。総合計画の中で示された方向性の中で、未解決な個別の課題についてはそれらを洗い出しながらひとつひとつ解決策を考えていくことが必要であると認識している。

**委員：** 観光客の行動と、京都市民の自転車利用はどのようなものになっているか、検討をしていく必要がある。京都では観光に多くのタクシーが利用されており、路肩駐車も多くなるだろう。タクシー、バス、荷捌き車の商業利用の車両等と自転車利用の住み分けが必要だ。

地図で自転車利用の重点地区を示していただいたが、これから一歩更に踏み込み、OD調査（どこから出発してどこに帰着しているか）を取らないと有効な対策はとれないだろう。よく最近ビッグデータといわれるが、携帯会社が様々なデータをもっており、そういったところと連携を深めながらデータの収集・分析をされてもいいだろう。

**会長：** 京都市民の動きはパーソントリップ調査等で掴めるが、来訪者の動きは補足し

づらい。市の観光調査の反映は可能か。また、ビッグデータに関して若干心配なのが個人情報の扱いであり、グレーゾーンとしかいいようのない状況だが事務局からなにかあるか。

**事務局：** 観光調査のほうでも色々なデータをとっているが、残念ながらODはとれていない。年4回アンケートをとり動向をとっているが、どのような行動をとっているかは分析できていない。一方で、ビッグデータとしてNTTドコモのもつデータをどのように活用するかという考え方があがるが、個人情報の取り扱いがグレーゾーンであり、また、かなりのお金がかかるため、そのあたりをどう調整していくかという課題がある。

京都の観光の場合、閑散期と繁忙期あるいは平日週末で大きな差が出るため、そのあたりをどう含めて扱っていくか、あるいは歩く距離と自転車の距離の別の仕方などデータ会社と調整していく必要がある。ただ、観光客かそうでないかは、端末のGPS情報の動きで補足することが可能であり、現在検討中である。

平成27年に観光客や通勤の人がどのルートを選択しているか、アンケートによるOD調査を検討している。平成29年、31年と経年でみていきたいと考えている。

**委員：** 京都駅周辺の1号線と24号線を管理しており、自転車道を整備するため、通行量を把握する必要がある。自動車の交通量の調査を来年に、整備局ではパーソントリップ調査の補完調査が来年再来年に控えている。空間配分を考えるとときには量のデータが必要であり、ODを必要としている。調査をしていくのであれば、エリアや時期をそろえて実施していきたい。

**委員：** 自転車の左側通行に関連して、本来自転車は車両の仲間であるためキープレフトである。平成23年に自転車は左側通行という施策転換があったが、いきなり車道においてくださいということではない。自動車の通行量が多く、自転車の走行が危険な場合は歩道通行可を解除せず歩道上を通行していただいている。法の中で歩道内の自転車の通行を認めているが、歩行者の通行が多い場合、自転車が走ると危険なケースがある。現在京都市内でも、道路状況に応じて自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）による分離、自転車通行位置の明示による車道混在など、様々な種類の自転車通行空間があるものの、利用者の混乱を招いている一面もある。

**委員：** いくつかお訊ねしたいことがある。自転車対歩行者事故について記述はあるが、自転車対自転車事故はどれぐらいあるのか。駐輪場の鉄柵にワイヤーでくくりつけている放置自転車を、トラブルを恐れて撤去をしないと聞いているがどうなのか。車道左側通行を周知徹底するのであれば、飲酒運転やながら運転、無灯火なども周知徹底をしていく必要があるだろう。

また、左折可の交差点における自転車の停車位置の明示や、通常車両が通行できないスクールゾーンにおいて自転車をどう取り扱うか住み分けをしていただき

たい。また、車道を走るのであれば、ヘルメット着用の推奨あるいは義務化をどうしていくのか。関連してレンタサイクル利用者はヘルメットをどうするのか。こういったことを含めて、自転車に乗る際の正しい恰好を市で周知してほしい。

さらに、明滅式のライトは条件を満たしていないと聞いているがどうなのか。自転車そのもののありようを知らない人が多いため、さまざまな視点からなにがいけないのか市で訴えてほしい。

**会 長：** 時間の都合もあるため、それぞれの質問への回答は事務局から改めて回答する形でよろしいか。

本日は様々のご意見をいただいた。見直し計画の主なポイントは自転車環境の「みえる化」である。本日ご議論いただいた内容を踏まえた上で修正し、委員の皆様を確認をいただく形になる。確認後の最終的なとりまとめについては会長の私に一任させていただく形でよろしいか。

**委 員：** 異議なし

**会 長：** ありがとうございます。それでは事務局と骨子案をとりまとめていく。最後に1点、本日の協議においては自転車施策全般に関する非常に幅広いご意見をいただいた。本会議の名称は「京都市自転車等駐車対策協議会」となっており、実際の協議内容との不一致を感じている。一度、協議会の名称について事務局のほうで検討し、名称の変更を行うかどうかも含めて次回第3回協議会にて諮っていくべきだと思うが事務局はどうか。

**事務局：** 次回協議会の課題とさせていただく。

## (2) 今後のスケジュールについて

**事務局：** 12月中旬から1ヶ月間、パブリックコメントの実施を予定している。パブリックコメント案を踏まえた最終案を1月中旬に予定している第3回協議会において委員の皆様にお諮りする。そのうえで第3回協議会の内容を踏まえ、当協議会から市長への答申を1月下旬にいただく予定である。最後に、答申を踏まえた見直し計画を2月中旬に策定予定である。