

## 平成26年度 第3回 京都市自転車等駐車対策協議会 議事概要

- 1 日 時 平成27年1月16日(金) 午後2時から午後3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 議 題

### (1) 市民意見募集結果及び改訂京都市自転車総合計画見直しの方向性について

会 長：一点確認ですが、資料1 市民意見募集の結果について、多くの皆様からご意見をいただいたようだが、そのなかで特設キャンペーンサイトでは具体的にはどういった形で意見を募集したのか。

事務局：『ノッていこう！京都・自転車キャンペーン』という専用のウェブページを民間企業に立ち上げていただき、地下鉄に掲出した吊革間広告をご覧になり持ち帰っていただいた方等が応募できるという形であった。

会 長：地下鉄車両内に吊り下げられているので、まったく京都に来ていない方がウェブ上でだけ答えられたというよりも、実際に吊革間広告を受け取った方が市民意見募集に応募されているということか。

事務局：吊革間広告は4000部用意し、約85%の3400部は配布することができたため、市民意見募集の周知をすることができたと考えている。

会 長：非常に高い割合であり、有用な方法だとわかりました。それでは、委員の皆様からご意見ご質問等ありますか。

委 員：資料2 答申案の5頁、「わかってきたこと」という表に関して、冒頭に「走る場所や走り方を知らない」とあるが、一方で総合計画見直し案の25頁、市民ウェブアンケート調査結果では、「自転車が車道の左側を通行するということを知っていますか」という問いに90.6%の市民が知っていると答えている。走る場所というのが、車道のことなのか歩道のことなのかわかりにくく、若干言い回しに矛盾があるように感じる。また、答申案5頁の「歩道は安全と思っている」という言葉は、安心と安全の乖離を受けての話だと思うが、施策として歩道を整備していくように捉われる場合があるため、安心の高さと安全の高さの不一致は車道走行の妨げになっていることを書いた方が紛らわしくないように思う。

また、答申案7頁の②面的整備によるネットワークの構築に、都心部地区の定義として「交通事故の発生が多く、自転車交通量が最も多い地区」とあるが、これは、交通量が多く事故が少ない場合対象として外れるということか。

事務局：「走る場所や走り方を知らない」という書き方に関しては、市民ウェブアンケート結果から分かるように、頭の中では車道走行とわかっている、実際に車道走行をしている市民は32.8%という状況である。細かすぎたり、大まか過ぎたりしても市民にとって分かりにくくなってしまいうため、書き方の表現については工夫を

させていただきたい。

都心部地区のエリア設定については、エリアとして決めたエリアについては、自転車走行環境のネットワーク整備をすすめていきたいと考えている。

**委員**：「交通事故の発生」、「自転車交通量」という2つの条件が最も多いということではないですね。文面をみるとどちらも多いような捉え方ができるのではないかと。

**事務局**：わかりやすいように表現を変えさせていただきます。参考ですが、総合計画見直し案の40頁重点地区（案）のなかに、色による自転車交通量区別、実線、破線による交通事故多発路線とそれ以外とを示している。自転車交通量が多く、交通事故の発生が多い路線は、赤の実線になっており、丸で囲んだエリアを都心部地区と位置付けています。一部赤の実線がエリアから外れているが、まず、都心部から整備を行い、その後順次対策を進めていきたいと考えている。自転車走行環境整備の基本方針の2では、「自転車事故の発生箇所など対策が必要な箇所について、部分的整備（スポット対策）を図る」と位置づけている。

**委員**：答申案の9頁に、「自転車総量コントロールについて取り組むべき」とあるが、総量コントロールのためには、総量を数字で把握しないことには現実的な施策に結びつかない。回数ではなく、需要の総量について、どこかに載せたほうがいい。京都市内、一日だいたい人が3100万人キロ動いていると推定され、そのうち鉄道が46%、自動車が45%、自転車は5%ぐらいの割合である。パーソントリップによるトリップ数が21.4%と合わせて、距離ベースで考えると自転車は5%ぐらい分担しているというデータをどこかに載せておいたほうが、今後施策を考えるうえでいいのではないかと思う。

**事務局**：自転車総量については、例えば西院地区でどれだけ西院地区に自転車が増えて、駐輪場がどの程度あるか、さらには徒歩や公共交通への転換を図ることができる近隣からの自転車利用など、本来自転車の本当に必要な量の把握をしていかなければと考えている。現状データがないためデータを取り、総量のコントロールを検討していきたい。

**会長**：提供いただいた需要の総量データはパーソントリップ調査からのものか。

**委員**：そうです。

**会長**：パーソントリップ調査は近畿圏全体で行っているものだが、京都市のある特定の場所をもう少し詳しくみたいということか。

**事務局**：そのとおりです。特定エリアをみていく場合には、実態調査が必要です。

**委員**：見直し案40頁の都市部地区以外に、特に大学周辺ですが、自転車が荒っぽく運転がみられ、大学生同士の事故が多い地区についても、整備を念頭にいただきたいと思います。

**事務局**：京都は大学生のまちでもあり、大学生がよく通る場所もあるため、整備については都心部地区等になっているが、大学周辺を含めて今後検討していきたい。また、

大学生については、ルール・マナーの周知について計画案に盛り込んでおり大学生の方々にもルール・マナーが浸透できるように合わせて進めていきたいと考えている。

**委員**：答申案12頁の計画の評価項目に関して、チェック項目のなかに事故件数、事故率とあるが、市民ウェブアンケート等をみても事故になっていないヒヤリハットが多くあるため、事故件数や事故率のうしろに走行環境の整備やルール・マナー啓発、放置自転車がぶらさがるのではなく、それぞれが独立して前に出てくるものではないかと思う。

**事務局**：チェック項目の表現としてこういった形にさせていただいたのは、事故を減らしていくのは大きな柱になっており、そのなかでどうことを進めていくなかで事故が減るのか、ということで走行環境の整備等をあげ、こういった表現にしている。

**委員**：自転車だけでなく、自動車ドライバーのマナーなど、様々な要素が事故へ影響を与えていると考えられ、さまざまな対策が結果として事故件数等の数字が減っていくというものなので、事故件数や事故率の数字自体を前面に捉えるのではなく、それぞれが独立したものと考えるべきだ。

**事務局**：ご指摘にありました通り、それぞれを独立した形で修正をさせていただきます。

**委員**：よく見直し案ができていのに感心している。一番大切なのは交通弱者であり、歩行者第一、自転車、自動車という優先順位があり、人を大事にするということが計画案には盛り込まれている。歩道を走る自転車に対して不平不満をよく聞く。警察と市民が手を取り合って、厳しいところは厳しくやり、思いやりの教育をしていくことが求められる。

**委員**：丸太町通東西方向のバス停でのバスを待っている人のバスの待ちかたや、後ろから走ってくる自転車が危ないなどの問題がある。歩行者にも問題があるが、どのような対策や周知をしていくのか。また、アーケード商店街において自転車やバイクの走行禁止の時間があるにもかかわらず走行がみられ、誰も注意しない状況がある。商店主の方など困っているかと思うが対策をどのように考えているか。また、信号無視や一時不停止などについて対策はあるか。

**事務局**：丸太町通りのバス停に関して、自転車は基本車道左側走行、歩道を走ることができる（自歩道）については、走行可能だが歩道はあくまでも歩行者のためのものである。今回の計画見直しを踏まえ、今後年代ごとにあわせた教育をするなかで自転車のルール・マナーの周知を行い、いきなり改善するというのはなかなか難しいかもしれないが、市としても取り組みを続けていきたいと考えている。信号無視や一時不停止については、府警と連携しながら、違反をする自転車が少しでも減っていくように取り組んでいきたい。アーケードの走行に関しては、そもそものルールを知らない市民や、最近

ではレンタサイクル利用の外国人の方もいるようなので、それぞれに周知を図っていききたい。

**会 長**：ルール違反の人に対して、色々な方法で改善を促す必要があるが、交通管理者にお願いするだけでなく、行政を含め一般市民が努力していかなければならない。ルール違反に対して、警察の基本的な姿勢はどういったものか。

**委 員**：すべての歩道やバス停等で指導をするということは無理だが、自転車利用が多い時間帯などに警察による自転車指導や、交通ボランティアと協同のもと指導を行っている。信号無視や一時不停止は、事故に直結する違反なため、取締りの要望のあるなしでなく、事故を抑止する意味合いで、昨年は一昨年比べて多くの違反を検挙している。検挙はしているがなかなか起訴にはなっていない状況だ。しかし、道路交通法が改正され、違反を繰り返す者に対して安全講習を受けなければならないようになるため、警察としては検挙し、違反を繰り返す者については安全講習を受けていただくという形である。

**委 員**：ハード面とルール面の両輪で動いていただきたい。自転車利用者は車のドライバーに必ずみえてるものと思っているようなので、自転車が車に巻き込まれないように車道を走ることができる空間づくりの施策と、警察と市が同じ方向をむいてルールについて取り組んでいただきたい。

**会 長**：多くの皆様型にご意見をいただいたが、ここで部会においてご尽力いただいた小谷委員から一言ご意見を伺いたいと思います。

**委 員**：本日ご出席の委員の皆様には、何人かの方は部会の方へもご出席いただき大変熱心にご議論をいただき、私自身も大変勉強させていただいた。こうした形で最終的に見直し案をとりまとめることができたのも、ひとえに委員の皆様方と事務局のご尽力の賜物だと改めて感謝を申し上げます。この協議会の名前は自転車等駐車対策協議会であるが、名前が示すとおり、どちらかというところまでは放置自転車対策が中心的なテーマであった。しかしながら、今回の見直し案では、駐輪対策、走行環境の整備、ルール・マナーの啓発などがバランスよくとりまとめられている。これらを一体的に進めていくという強い決意を示せるような内容になっていると思う。これで、自転車も都市交通手段のひとつとして活用できる道が開けたのではないかと感じている。しかしながら、計画があれば明日からでもすべてがうまくいくということではなく、この計画に示されたロードマップに従って、市民の皆さん、行政、あらゆる関係者の方々の協力を得ながら、この計画を推進していくことが必要である。自転車を、環境改善や観光振興、健康増進等にも生かしながら、自転車を有効に活用しようという文化を創り、育ていけるよう、この見直し案がそのきっかけになれば良いと思う。これから具体的な施策が進められることになるが、皆さんと一緒に考えながら取り組んでいくことが何よりも大事である。

会 長：小谷委員のご発言を受けまして、資料2の「はじめに」においてまえがきを書いているが、最後の段の「自転車が」というところを「自転車を活かしたまちづくりが」のほうがよろしいのではないかと考えている。できればご検討いただきたい。今回の総合計画の変更点は、「スピードを出している自転車は車道に誘導する」「ルール・マナーの啓発だけでなく、環境整備をする際もその意義を広く周知する」「罰則などの適用等、規制の強化について検討する」などこういった点を中心であった。本日皆様にご議論いただいた内容に対して、事務局で修正するようお答えした点は事務局で修正をしていただきたい。そのうえで皆様にご確認をしていただく予定だが、確認のためだけに、再度忙しい皆様方に集まっていただくのも大変だと思われるため、確認後の最終的な答申のまとめかたについては会長の私にご一任いただければ非常にありがたいと思っている。

また、計画をどう具体的に進めていくのかご質問もあったため、来年度以降走行環境の整備などを推進していくにあたって検討が必要であり、この答申案を速やかに実施していく上でできれば準備的なことをやっておく必要があるのではないかと考えられる。委員の皆様方にお諮り申しあげたいことは、最終案のとりまとめを私に一任していただけないかということ、速やかに計画を実際の施策に結びつけるという意味で準備会をつくって議論を進めていくということによろしいでしょうか。

委 員：異議なし

会 長：恐縮ですけれどもそういうことでもって進めてまいりたいと思います。事務局と答申案を取りまとめさせていただきまして後日市長にお渡しさせていただく形とする。

## (2) 見直し後の計画の愛称について

事務局：今お手元に配布しておりますが、本日の議論を踏まえ最終の答申を受け、京都市として改訂京都市自転車総合計画見直しの策定をさせていただきたいと考えている。市民意見募集と同時に見直し後の計画愛称募集を実施した結果、応募件数が337件と非常に多数のご応募をいただきました。そのなかで候補を事務局で選定致しました。この場で委員の皆様にご候補を選んでいただき、本日欠席の委員の皆様の意見も踏まえまして、上位のなかから最終決定をさせていただきたいと思います。

委 員：候補は、複数可ですか。決まった愛称はどこに印刷されるのか。京都市のパンフレットや広報、ポスターにも載るものか。

事務局：3～5つ選んでいただければと思います。決まった愛称はデザイン等ありますが計画の表紙に載せていきます。広報等にも掲載されます。

委 員：「DO YOU KYOTO」のようにこれから色々な場面で使っていくということによろしい

でしょうか。

事務局：はい。

### (3) 協議会名称の変更について

会 長：11月に開催した第2回協議会で、私から事務局に自転車政策全般に関する幅広い内容を協議している本協議会に相応しい名称をつけてはどうかとご提案申し上げましたが協議会名称について事務局から説明をお願いします。

事務局：新たな協議会の名称案について事務局で検討した結果、今後の本市の総合的な自転車政策の推進に関して調査・審議する場であることを踏まえ、「京都市自転車政策審議会」とさせていただければと思う。ただし、名称変更については条例改正が必要となるため、自転車総合政策条例の制定時に合わせて名称の変更をさせていただきたい。

会 長：皆様方がいかがでしょうか。事務局案でよろしいか。

委 員：異議なし

会 長：より名称と活動の中身が一致しますと活動がしやすくなると思う。現在の委員の任期満了とともに、事務局から推薦いただいた「京都市自転車政策審議会」の名称に変更していくものとします。

## 5 報 告

### (1) 平成26年度駅周辺における放置自転車等の実態調査の結果について

事務局：本実態調査は、隔年で実施している内閣府調査に準じて本市が独自で行ったものであり、10月から11月までの晴天の平日おおむね午前11時頃を基準として実施し、放置台数については一駅につき自転車が100台以上あった場合を報告対象としている。今回の調査も昨年度から60%減少という結果となり、全調査駅の放置台数の合計についても、前年度から約400台減少している。放置台数については年々着実に減少しているが、今後も放置自転車対策として重要な事業である放置自転車等の撤去・啓発活動等については継続して積極的に取り組んでいく。

### (2) 条例改正に伴う協議会委員定数見直しについて

事務局：平成26年11月市会において本市の附属機関全体の定数等の見直しを行う条例改正がされた。本協議会の定数についても、全市の基準に従い、現行40人の委員定数を20人に見直すこととなった。現在の本協議会の委員数は30人だが、委嘱期間である平成27年12月19日までは現行の委員で進めさせていただく。その後の次期委員の改正にあたり、新たな委員定数でも幅広いご意見をいただけるよう会長と十分に協議して検討しますのでご理解賜りますようお願いいたします。