

平成27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27年5月29日(金) 午前10時から午前12時まで
- 2 場 所 メルパルク京都 6階 貴船
- 3 出席者 別紙のとおり
- 3 報 告

(1)「京都・新自転車計画」の策定について

- 委員：自転車の走行空間がところどころ違う色になっているので統一したほうがよい。また、自転車道を歩行者が歩いたり自転車が歩道を走ったりと、自転車の走る場所、歩行者の歩く場所の区別がいまひとつ徹底されていないため取組みを進めてほしい。
- 事務局：今年度走行環境整備ガイドラインを策定する予定であり、色についても京都市で統一した色の検討をしていく。夜間の視認性をあげるような工夫もしながら統一した色やデザインを考えていきたい。
- また、七条通と五条通は自転車道の整備がされているが、ご指摘の通り自転車道を歩く人がみられ、さらには「自転車道がある場合自転車は必ず自転車道を走らなければならない」というルールがあるが、自転車の歩道走行が見受けられる。今後ルール・マナー啓発と、自転車道とはどういうものなのかを含め、市民周知をしていかなければならないと考えている。
- 会長：多少時間がかかる問題ではあるが、市民の協力を得ながら地道に気長に取り組むを続けていただきたい。
- 委員：自転車安全利用推進企業制度は平成27年2月から開始されていると聞いているが、その他すでに開始または目に見えるような形になっているものはあるか。
- 事務局：自転車安全利用推進企業制度については、自転車安全教育の一環として京都府警と市との相互連携により立上げた。企業から自転車安全利用推進管理者の選任ののち、その人への京都府警による自転車の教育の実施、推進管理者には企業に持ち帰りいただき、さらに社員に教育をしていただくという制度である。今年3月に第1回の指定書交付式を実施し、24社の企業を指定している。その後、企業からの申請が来ているため今後、早急に第2回の指定書交付式をしていきたい。本制度をきちんと企業にご理解いただき、中小企業にも手を挙げてもらえるような工夫を考えながら広げていきたい。
- 会長：その他の施策で進行中のものはあるか。
- 事務局：概要版裏の工程表でいくと、市バスの車体を活用した啓発等については予算化をしていただいたため、今後関係部署との協議を行っていく。走行実態の調査は、自転車のみで実施すると費用が無駄になるため、例えば他の交通調査と連携しながら、二重の投資にならないように合理的な方法を模索し、今年度秋口には実施

するように進んでいる。今のところ工程表の通りスタートできているため、第2回、第3回の協議会では途中経過も含め、ご報告したい。

委員：市バスの車体を活用した啓発はいい取組みになると思う。市バスの後ろの広告は、交通に限らず様々な広告が掲出されている。色々と工夫していただければと思う。もう一点、先日新聞で市営駐車場においてレンタサイクルが行われると拝見したが市の政策と関連していくものなのか。

事務局：市営駐車場は、市の施設ではあるが、運営は公募により選定された団体によってなされている。現在市営駐車場を管理・運営している都市整備公社が観光駐車場に来られる方々の利便性等を考慮し、事業者側の提案でレンタサイクルが行われている。基本的には、駐車場の管理を受託している企業の自主的な事業という形である。市内には、大手・中小含め様々なレンタサイクル事業者がそれぞれのアイデアを活かしながら、運営されている。これは他の都市にない実情であり、既存事業者のレンタサイクル事業を、行政としていかに有機的につなげ活用していくかについては、じっくり研究をしたうえで、より市民または観光客の利便性が向上するような方策について検討して参りたい。

委員：都心部地区を強化するということが、全国的にも報道されている四条通の歩道拡張に伴う車道の縮小により、自転車の扱い方はどのようになるのか。

事務局：四条通における自転車は、歩道については一日中通行ができない状況である。車道については、夜の9時から翌日の朝8時までには通行可能だが、それ以外の時間帯は通行できない状況である。四条通では歩道拡幅を進めているが、引き続き同じ形で運用をしていく。

委員：通行禁止の表示は徹底されているのか。

事務局：四条通の歩道拡幅に伴い自転車が違法駐輪されるのではという懸念もあるため、四条通全体を捉える四条通マネジメント会議を設置しており、そのなかで違法駐輪や違法駐車については啓発を行い、徹底していきたい。

歩道上を自転車が通れないことがまだまだ市民に周知できていないため、四条繁栄会商店街振興組合により、わかりやすい「自転車走行禁止サイン」デザインコンテストが昨年行われた。拡幅工事が終わった段階では小学生や中学生でもわかるようなサインが、歩道上に貼られていく予定である。河原町通も同じように昼間は自転車が通れないようになっているため、「ここを通りましょう」というガイドラインを今年策定すると共に、「ここは通れません」ということが一目で市民・外国から来られた方にもわかる工夫をしなければならぬと考えている。ガイドラインの議論のなかで、通行できない区域についても統一的な表記を目指していきたい。

会長：概要版中表紙の「京都自転車基本の8ヶ条」の7つ目にも、「京流押し歩き」とあるが、こういったことを徹底していただくことだ。

委員：細街路の路面表示に関して、細街路を歩いていると、電柱が立っている関係で、ピクトグラムを設置してもなかなか見えにくかったりあるいはぶつ切れになってしまったりということもあるかと思われるので、自転車の利用状況を踏まえた上での無電柱化の推進も併せて検討いただきたい。

(2) 平成27年度の放置自転車対策について

会長：確認になるが、別紙にある撤去強化区域が大幅に拡大されており、担当者はかなりの労働強化になると思われるがどうか。

事務局：範囲は広く、その当日の撤去となると車にも限りがあるため、できないこともあるかと思われるが、できるだけ早く撤去をする形で考えている。

委員：1点目は、人気飲食店やコンビニ近辺の自転車も放置自転車にあたるのか、定義をお聞きしたい。2点目は、道路などの固定工作物に鍵をつなげている自転車は、チェーンを切ってでも撤去していくのかお聞きしたい。

事務局：1点目については、コンビニ等で放置されている自転車にはシールを張りつけて、10～20分放送を流し、それでも移動しない場合は撤去をするというものだ。また、店にも指導に入りたいと考えている。2点目のチェーンに関しては、撤去の場合はチェーン等を切り、補償はしないと条例にも書かれており、不公平感がないよう撤去を行っている。

委員：回収した自転車の返還率は数字としてあるか。また、不要になった自転車の廃棄の場合、料金がかかるようになっているため、放置自転車として回収してもらえばいいという発想も考えられるが、どのような仕組みになっているか。

事務局：返還率は、おおよそ66%程度であり、3分の2が放置した方の手に返っている。他の政令指定都市、大都市の返還率(約5割以下)と比べてもかなり高い返還率になっており、放置自転車を受け取りにきていただいている方が多いと言える。受取りに來られなかった自転車については、リサイクル業者にみてもらい、修理により再販売できるものについては業者間の入札をしている。再販売が難しい傷んだ自転車については、金属回収業者の入札を経て解体され、再利用されている。放置自転車の回収から6か月間経った自転車は、京都市の財産になると法律で決まっており、少しでも撤去にかかる経費等を売却益で回収する形となっている。

委員：京都駅前駐輪場の整備を進めて頂きありがとうございます。利用者もたくさん増えており、目にみえる効果が出ていると思う。新幹線のお客様の安全性や駅をお使いいただくお客様の利便性を考えると、放置自転車は問題だと考えており、放置している人達への指導や注意など、ご協力できる部分が大きいのと思われるため一緒になにかできることがありましたらご協力していきたい。よろしくお祈いします。

委員：撤去の強化をする一方で、駐輪場整備の強化も必要だと思われる。工程表には「特定地区における民間駐輪場誘致補助制度の導入」や「付置義務の見直し」とあるが、いつから始めるのか。中身を詳しく知りたい。

事務局：平成28年度から始めていきたい。新たな補助制度の導入の検討や、付置義務の見直しについては現状把握の調査をしていきながら、既存不適格への対応も含め検討をしていく。

委員：補助制度はもうされているのか。

事務局：補助制度については、民間が民間の敷地を活用して駐輪場をつくる際に、市から上限400万円の補助を出している。これについては、整備をするための補助になっている。都心部地区のように限られた土地しかない場合は、整備のお金だけではなく、その後の維持管理のお金を含めて継続的に駐輪場を設置していただけるような新たな補助を検討していきたいと考えている。

民間駐輪場補助制度の予算は2800万円であり、年間7～10件程度の申請を受け付け、補助を行っている。土地の関係もありなかなか都心部の駐輪場が広がっていない。都心部における空き地の有効活用の場合は駐車場のほうが収益性が高いため、なかなか駐車場から駐輪場への転換が簡単にはいかない。初期投資だけではなく日々の維持管理についても補助ができないかと検討している。現在の予算ではなかなか難しいところもあるため、今後きっちりと精査をしたうえで新しい制度をつくっていきたい。

委員：放置撤去の拡大について、自転車の保管する場所は大丈夫か。また、保管場所は何カ所あるのか。

事務局：現在市内には6ヶ所保管所があり、撤去強化区域の拡大が行われるが、運営していると考えている。即時撤去をしても保管所が満杯になって溢れるということはない。

委員：資料に「特定地区における民間駐輪場誘致補助制度の導入」とあるが、特定地区とは具体的にどこを指すのか。

事務局：駐輪場が必要であるにも関わらず、駐輪場をつくる場所が限られているような場所を特定地区として想定しており、具体的にどこを特定地区にしていくかは今後検討していく予定である。イメージ的には四条通または河原町通付近はなかなか駐輪場が確保できていない反面、路上駐輪対策をきっちりとしていかなければならないため、特定地区のイメージと考えているが、制度化していくなかでもう少し具体的に決めていきたい。

4 議 題

(1) 自転車走行環境整備ガイドライン部会（仮称）の設置について

- 委員：道路上の表示やデザインについて、自転車で走っている方にどういう風にみえるか、知覚で心理的にどう訴えるかというような視点での専門性のある方を加え、役所的な固いデザインではなく、走りたくなるような柔らかいデザインの提案や意見をいただけるといい。
- 事務局：心理的な側面が大切であるという点は事務局でもそのような考えをもっている。そのような視点も含め学識経験者の人選等で検討させて頂きたい。それとは別に自転車政策推進室として、路面表示や標識などの視覚効果を、認知心理学の観点からより効果的なものができないか、京都が大学のまちであることも踏まえ、研究テーマとして「自転車の走行環境整備における知覚心理学の活用について」公募をしているところである。採用された大学とこの1年間十分に協議を行い、よりいろいろな方のご意見を踏まえ、安心して運転できるようなものを目指していきたい。
- 委員：昨年度から関わらせていただきまして、色々と目に付くことがある。国が自転車に関して大きく動き出しており、自転車もミラーをつけるべき、ナンバープレートをつけるべきなどマスコミ等で色々な議論がある。京都においては、北大路通などで、暑い時期には歩行者が日影を歩きたいがために木寄りを歩いており、そこが自転車の走行空間になっている。そのため、自転車が走るべき場所と違うところを走ることがある。また、バス停の待機者で通れなかったり、間を縫うようにして自転車が走っていたりするのを見ると、現実をみずに机上でやっていくと全然違うものができてしまうと思う。信号無視をしている車を避けながら走る高齢者など、そういう方のご意見なども取りながら、ガイドライン策定の際は現実を目を向けて検討していただきたい。また、京都は観光のまちなので、京都に来た雰囲気を感じられるように観光地の走行空間のみ変更してもいいのではないかなと思う。
- 事務局：ご意見を参考に検討します。
- 会長：自転車利用に関して、規範的なだけではいけないし、現象面ばかりを追ってもいけないので、規範性と実態の両方をみて適切な案をつくるということがポイントである。
- 委員：自転車保険の義務化について、京都府下においてTSマークの加入者については約13,000弱発行をしているが、例えば、公務員の方の数と比較しても少ないはずであり、ここにいらっしゃる方でも加入されているかどうか、という問題がある。義務化といっても、京都市だけでやるというのは問題ではないか。通勤で京都市に流入する自転車などがたくさんあるため、その辺をきちんとやっていかないと

ならない。以前市会においても義務化の話が出ていたが、非常に色々な問題が出てきて結局推奨という形になった。どのようにお考えか。

事務局：京都市では安心安全利用条例において、市民の方には努力義務が課されている。これは、ご指摘の通り市会での色々な議論を踏まえ、現在努力義務となっている。今回この計画をつくるにあたり、単に努力を課すというだけでは、いざ事故が起きた時に被害に遭われた方の損害を補填できないおそれがあり、加害者の方の生活が完全に破たんしてしまうということにおいては、車と同じレベルまで来ていると認識している。自転車が高性能化しているため、重さのある電動自転車が10～20km/hで走っていると、交通事故等の損害の程度がかなり大きくなるといえるため、やはり義務化が必要ではないかということで、現在の計画ではこういう形で協議をしている。

ただ、新自転車計画の本冊の44頁に「備える」という項目があり、「自転車向け保険への加入を義務付けていきます」と書かせていただいているが、主語をあえて明記しておらず、京都市民にとは言い切っていない。京都市の条例が適用できるのは、京都市に住む方または京都市の地域に適用できるため、条例化の時に、単純に京都市民に限るのか、あるいは京都市に来られた方も含めるのかは今後も少し色々な方のご意見と十分な検証をしたうえで、議会と調整し、提案をしていきたいと考えている。基本的には京都市という自治体であるため、あまり大きなことは言えないが、国民の義務としてなんらかの形で自転車保険に入るべきだと我々は思っているため、京都市という自治体でできる範囲はどこまでなのかということももう少し検討したうえで、条例化等を進めていきたいと思っている。市民や京都市に来られる方に義務を課することになるため、平成29年度の末ぐらいを自処に進めていくよう工程表には書いている。

委員：さきほどもご指摘があったが、バスを待つ時に怖い思いをする。四条葛野大路の東に向かう大きなバス停前や、四条大宮の西に向かうバス停前は本当に危険である。バスを待つ人がどこで待てばいいのかという表示もなく、自転車も平気で歩道を走っている。市内のバス停の危ない箇所を把握していますか。

事務局：個別にどこのバス停が、というところまではなかなか把握できていないが、ガイドラインをつくるなかで、バス停での処理についても、どのような形・誘導が一番好ましいかについて今年度検討していきたい。

会長：他にいかがでしょうか。皆さま方から色々ご意見を考慮しながら今後審議を進めていきたい。今後、部会を設置して詳細な議論を行っていくのが効果的と考えるが、部会を運営していく際には部会長を選任する必要があり、条例施行規則第14条第4項において、会長が指名することとなっている。例えば、私が兼職するというのも一つの考え方とは思いますが、部会の議論をある程度、客観性を持たせてこ

の協議会に再度踏ることから、私ではなく、もし、受けていただけるのであれば小谷先生にお願いしたいと思っている。

委員：大変微力でございますが、お受けさせていただきたいと思います。一言、発言させていただきます。今回、策定された京都・新自転車計画において、自転車の走行環境の整備の方向性については、一定の指針が示されている。今後、部会では、その方向性に基づいて検討していくことになるかと思われる。これまでの皆さんのご意見をお伺いして、大変重責であると感じている。国、京都府の設計基準との整合性をどうするか、細街路の自転車通行が多く、観光客も多い京都の特殊性・地域性をどうやって反映させていくのか、景観面にどう配慮していくのか、心理的な側面からも十分検討すべきではないか、一般論ではなく具体的・個別に交差点・バス停・荷捌きなど、原則ではうまく処理できないような箇所でどのように対応するのか、問題も多々あると思います。こういった皆さんのご指摘を踏まえて、塚口会長とも十分相談させていただき、参加していただく委員の方々と十分協議を重ねながら、皆さんに納得していただけるようなガイドラインづくりができるように努めたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

委員：《拍手》

会長：実は、最後にこういうご提案でよろしいでしょうかとお伺い、ご承認いただけるものならば拍手をお願いしたいという流れを考えていましたが、小谷先生の発言に拍手をいただいたので、部会長への選任の御同意が得られたものと解釈させていただきます。よろしいでしょうか。では部会を設置し、その中で集中的に議論していくわけですが、部会のメンバーにつきましては、小谷先生と相談の上、条例施行規則第14条第2項で定めていますように、当協議会の委員の方と有識者を中心に進めさせていただきたい。なお選任する委員の方々につきましては、事務局から皆様にご報告をさせていただくということで宜しく願いします。

(2) 今年度のスケジュールについて

委員：罰則のお話がさきほどからでているが、どういった違反をイメージされているか。

事務局：幅広く罰則と表現させていただいたが、狭い意味の刑罰という意味ではなく、市としては道路交通法の範囲以外の部分で自転車のルールやマナー、あるいは駐輪の仕方等について取り組んでいきたいと考えている。現在は市民の良識・マナーに訴える部分が多いため、その部分がどこまでそれでいけるのか、それでも守られない部分についてはなんらかの厳しい取扱いができないかと会長から指示をうけており、道路交通法や他の法令との兼ね合いがあるので、十分な検証をしたうえで案をお諮りしたいと思っている。道路交通法と重なる部分ということのイメージは持っていないというのが正直なところになる。

- 委員：6月1日から道路交通法改正となり、自転車の危険行為、特定の違反を繰り返すと講習が義務化されるという手続きになる。これまで、通常車やバイクの違反で一定の点数までいくと免許停止や講習の対象となるわけだが、自転車の違反にも講習の仕組みを導入するというものである。6月1日から全国一斉である。罰則に関して、新たな法の改正があるなかで、京都市だけ独自の罰則をとということであると、市民が混乱することも考えられる。道路交通法の範囲以外の部分で考えていくというお話であれば、その点については了承させていただきます。また後程の検討にはなるかと思われるが、私共の取締りを担当するセクションの者も参画させてもよいのではないかと考えている。
- 会長：市当局と交通管理者の皆さんの連携なくしてうまくいかないのでもよろしくお願ひしたい。他にいかがでしょうか。こういった方向でもって今年度の施策をすすめていくということでもよろしいでしょうか。ありがとうございます。全体を通して、委員の皆様方から一言いっておきたいというようなことがございましたら、承りたいと思います。なにかご発言等ございますでしょうか。
- 委員：いわゆる小さい子が乗り始める自転車や、ストライダー（ペダルなし自転車）などでも事故が起きているなか、保険をかけていく際に、子どもの成長に合わせて自転車を買替えていくたびに保険をかけていくのは、なかなか難しい。付帯保険等様々な保険もあるため、保護者に対してこのような選択肢もありますよということも含めて周知いただきたい。また、スクールゾーンの表示も環境整備のなかにいれていただきたい。さらに、6月1日の道路交通法の改正を受け、小学校低学年～高学年など、まだ理解が追いつかない年齢層の子ども達に対して、違反を取り締まることはなかなか難しいと思われる。誰に責任があるかという保護者だと思しますので、保護者に罰則をつけてくださいというのもおかしいが、なんらかの義務や責任があることをなかに明記していただけると、子どもや保護者への働きかけをしていくことができる。ご検討よろしくお願ひします。
- 委員：自転車は本来車道を走るとのことだが、バイクはヘルメットをかぶるが、ヘルメットなしでは怖くないのか。危険度はどのようなものか。
- 事務局：自転車は車道の左側を走るとするのが大原則である。これまで自転車は歩道を走ると思われており、車道に降りるのは怖いというご意見もお聞きしている。その中で、いかにして自転車で安心して走ることができる整理も合わせて進めて行かないと、単純に車道を走りなさいでは恐怖感はぬぐいきれない部分がある。ルール・マナーの啓発も必要だが、走ってもらえる走行環境の整備をしていくことにより、それほど危くないということを経験していただきたいと考えている。車道左側を走る自転車が増えることにより、車のほうも安全に気を付けて走る部分もあるため、車道左側通行の徹底を図りたい。
- 昔と比べると、小さなお子様も自転車で乗る際、または母親と子のせ自転車に乗

っているときにほとんどのお子様がヘルメットをかぶっており、その割合はここ数年増大していると感じている。いまから30年程前は原付バイクもヘルメットをかぶる必要がなかった。現在ヘルメットの着用率が高い小さな子ども達をいかに中高生になってもヘルメットをかぶってもらうか、あるいは中高生がつけてもおかしくないようなヘルメットを開発していただくなどの取組みが必要となる。最近ではエアバッグのようなヘルメットがあると聞いている（ホープディング：自転車用エアバッグヘルメット）。社会が進歩し、技術的な開発で市民の方がもっとより使いやすいヘルメットが出てくるだろう。着用率を上げる努力をしながら、様々な技術開発により簡単につけやすいヘルメットができれば、飛躍的に広がっていくと考えている。

委員：よく自転車で車道を走るが車道は怖い。車道が怖くならないように今我々は議論をしているのであって、自転車が車道を安心して楽しく鼻歌交じりに走ることができるのが理想である。それには将来的に、オランダやドイツ形式のように歩行者・自転車・自動車を分けた構造分離を目指してほしい。

会長：ありがとうございました。本日の議題及び報告事項につきましては以上となります。それでは、進行を事務局にお返しします。

事務局：ありがとうございました。なお、昨年度の第3回協議会において報告させていただきました。当協議会の委員定数の見直しにつきましては、新たな委員定数でも幅広いご意見をいただけるよう、塚口会長とも協議し、検討した上で、第2回で委員構成の案をお示しし、次期委員の改選時に20人に見直したいと考えております。それでは、これもちまして、平成27年度第1回京都市自転車等駐車対策協議会を閉会させていただきます。