

平成27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27年10月7日(水) 午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 サンサ右京(右京区役所) 5階 会議場1
- 3 出席者 別紙のとおり
- 3 報 告

(1) 自転車走行環境整備ガイドラインについて

委 員：自転車での実験動画を見る限りかなり速度がはやい印象を受けたが、京都のまちなかを走る自転車はもう少し遅いのではないか。

事務局：簡易実験における自転車の速度については、参加したモニターには約15km/h前後で走っていただいた。動画では速度がはやい印象かもしれないが、検証は一般的な自転車の速度で行っている。車の速度については30km/h強程度である。

委 員：ガイドラインの適用範囲として重点地区が示されているが、いわゆる田の字地区、すでにベンガラ色のラインが引かれたまちなかゾーンはどうするのか。また、ガイドラインで提案されているものとの違いは大きなものになるのか。整備内容に大きく差があるのならば、既設のものから変更を行うのか。

また、ガイドラインの重点地区外のエリア、五条通や七条通の範囲では、既に整備がされているところとの結節点における整備の整合性はどのようにするのか。

事務局：1点目のまちなかゾーンとの整合性について、そもそもまちなかゾーンは歩行者の安全確保および車の速度抑制を狙い整備されたものである。自転車についても左側走行をするように、ベンガラ色のラインと路面表示により自転車の走行空間が明示されている。本ガイドラインの整備も基本的な考え方は同じだが、まちなかゾーンの自転車マークとガイドラインで考えている自転車マークは異なるデザインとなる。ガイドライン策定後、即時にすべての自転車マークを変えていくことは考えていない。まちなかゾーンの路面表示が経年により消えていくことになるため、将来的には順次ガイドラインに基づき整備していくことになるだろう。

2点目の重点地区外との結節点について、まず郊外については自転車の利用の仕方が違い、多くの大型車が走る道路において自転車が安全に車道走行をすることができるのか、という点もあるため、郊外については改めて検討を行う予定である。重点地区の結節点については、該当部分を整備する際にきちんと自転車が走ることが出来るよう整合性を図る予定である。

先日の部会でも、ガイドライン案を決める際にデザインの統一性が重要だというご意見があった。子ども達に教育する際に、幹線道路と生活道路のマークが全く異なるというのは、子ども達が混乱してしまうだろうというご指摘のご意見内容であった。その意見を受け、資料を一部修正した。今後ガイドラインの3つの重点地区以外についても、原則は今回のガイドラインに基づき整備していきたいと

考えている。ただ、繰り返しになるが国道1号線南部の地域のように高速で車が走る中同様の整備がふさわしいかどうかについては十分な検討がある。また、らくなん進都の油小路通は歩道内に走行空間（自転車通行位置の明示）があり、この通行方法に関しても議論がある。それ以外の生活道路については、本ガイドラインの考え方を周辺地区にも広げていきたい。

委員：資料20頁のバス停の整備方法に関して、自転車が停車中のバスを右側から追い抜くのは、個人的には危険だと思う。バス運転手は右側からの追い越しと、歩道走行をする自転車両方を注意しなければならないことが想定されるが、バスの運転手への配慮をどのように考えているか。

事務局：一番好ましくない走行は、車道を走行していた自転車が急に歩道に入り、バスの乗降客と接触することである。基本的に歩道を走る自転車については、歩道内の車道寄りを走ることが道路交通法（第63条の4 普通自転車の歩道通行）に定められている。現在市バスの一部の運転手は、後方確認をし、車内アナウンスにおいて「歩道上に自転車が来ているので気を付けて降りてください」という声掛けをしている。市としては、自転車は車道左側を走り、バスが停車している場合、後方で待機いただくか、右側から追い抜くことを考えている。市バス車体の後方広告を活用した啓発も検討している。声かけひとつでも状況が大きく変化するだろうし、加えて自転車のルール・マナーについても周知していく必要があると考えている。

資料20頁の右下の将来的な整備の図において、一番の理想は島式である。これをすべての空間に確保できれば、歩行者、自転車、バス乗降客の安全が図ることができる。ただ、なかなか京都市内すべて島式のバス停を確保するのはただちには難しい。自転車の走行技術に自信がある方は、車線内での追い越しをしていただいて問題ないが、現実的になかなか難しい面があることを踏まえると、バスの後ろで待機していただく、ということ啓発し無理な追い越しによる事故を防止する必要がある。当面後方待機の啓発を行いながら整備を並行して進める事になる。バス停付近の歩道走行は絶対にさせないということを徹底して啓発していきたい。

委員：市バスの取組みは続けていただきたいと思うが、京都市内は観光バスが多く、バス利用者も観光客が多いため、どこまで周知することができるか疑問である。

事務局：ご指摘の通り、例えば御池通で観光バスが停車し、車道の左端が走行できる状況でないというケースもみられる。バス協会を通じた周知など、さまざまな手法で啓発を図りたい。

一方、観光客の自転車利用に関しては、外国人向けの新聞やチラシに放置禁止や左側通行の徹底などの情報に関しては、英語、中国語等の表記で案内をしている。ガイドラインが完成した段階では、外国人にも周知できるビラ等を作成する予定である。レンタサイクル事業者にチラシをもっていき啓発を行いたいと考えてい

る。基本的に地道な啓発しかないと考えている。観光バスは、京都のバス協会に加盟していないバスもあるため、これも同様に地道に取り組んでいきたい。

委員：先ほどの質問に補足して、私たちにとってありがたいのは、島式のバス停である。バス待ち客も、バスを待つ空間の表示があれば、そこで待機するだろう。あいまいな待機場所では、歩行者と自転車が錯綜してしまう。自転車も、必ずしも若い人が乗るわけではなく、高齢者も乗るため、歩道を走るケースもあるだろう。バス停でバスを待つ人々への啓発・棲み分けも必要だと考える。加えて、バスの運転席は死角も多いため、配慮が必要だろう。

事務局：先日イベントを視察した際に、佐川急便さんが出されていたブースで、子ども向けに啓発をおこなっていた。その際、宅配トラックの運転席からみた死角を、子供向けに教育していた。小さなうちから、こういったことも教育していくのは重要である。今後検討させていただきます。ありがとうございます。

委員：幹線道路に矢羽根や自転車マークをつけていくのは理解したが、生活道路、特に歩道のない生活道路にわざわざこういった路面表示をつけていくのは、個人的な感覚にはなるが、すこしうるさい感じがする。例えば資料15頁の図のように細い道路の両サイドに路面表示を設置してしまうと、せっかく京都市が景観について取り組んでまちなかを綺麗にされているのに、路面がにぎやかになるのは、いくら安全のためといってもうるさいのではないか。また、実際運用した際には、現在でも道路の左端に違法駐車が停車しているため、路面表示が視認することができるのか疑問である。

もう一点質問だが、他都市の先行事例などをみると自転車マークの設置が増えているが、路面表示の耐用年数はどれくらいなのか。また、1kmあたりどれぐらいの施工費がかかるか教えていただきたい。

事務局：生活道路でも矢羽根を設置するのは、なかなか自転車の左側走行が浸透していないことを受けてである。縦横無尽に自転車が走ってしまっている現状を少しでもなくしていくために、このような整備が必要だと考えている。路面表示の設置は啓発の意味も併せている。将来的に左側通行が浸透し、自然と当たり前のように車道の左側走るようになれば矢羽根などの路面表示は不必要になると考えている。路面表示のうるささに関しては、生活道路での実験においては、景観の専門家に相談しながら検討した結果、このような案になっている。駐車車両により、路面表示がみえなくなるのではという件については、生活道路の路面表示を交互に設置することで、例えば駐車車両があった場合でも反対側の路面表示がみえることを意図している。路面表示の耐用年数は、幹線道路と生活道路により違いが出てくるものと思われるが、生活道路は5～6年程度である。路面表示の整備費用は、1ヶ所、自転車と矢羽根を整備するのに、約1万円である。ご指摘にあったように、京都市における景観との調和・影響については最終的に検証していきたい。

会 長：関連してお聞きしたいのは、矢羽根の設置に関しては、自転車利用者はもちろんのこと、歩行者などが自転車に関しての認識をきちんとするまで整備していくというお話だが、最終形ではないということでもよろしいか。5年ぐらいの耐用年数があるということは、重点地区内における整備はどの程度のスパンで考えているのか。

事務局：4カ年ですべて整備を完了する考えである。

委 員：矢羽根の色のベンガラ色はどのような根拠で決まったのか。また、視覚障がい者の立場で言えば、できれば眼科医の専門家の意見を聞いていただきたい。一人ひとり見え方が異なり、視力はあるものの色の見え方が違う人などもいる。

事務局：ベンガラ色については、京都の道路整備の大方針である「京くみやこ」の道デザイン指針」において、自転車通行空間には明度を高めたベンガラ色を用いる事と定められている。他都市では、自転車走行空間は青色で塗布されているケースが多いが、京都の場合は景観に配慮した色になっている。視覚障がい者におけるベンガラ色の視認性については、私も視覚障がいを持っているため、個人的にはベンガラ色というのは見えにくいと感じている。しかし検討において視認性をあげるために白線をいれるなど工夫を行い、景観と視認性のバランスをなんとかとっていきたいと考えている。夜間の視認性を含めて、資料24頁のような実験と検証を行ったうえで、少しでも多くの方にわかりやすい工夫を今後もしていきたい。

委 員：景観を重視するのはよくわかるが、商業ベースの看板とは異なり、路面表示は安全を担保するものなので、はっきりとした色合い等で表示をすべきだと思う。例えば、資料24頁の白線の入れ方でいえば、⑤の山型がいいだろう。中途半端な白線の入れ方では、降雨時やさらには劣化時に性能が発揮できないと思われる。

事務局：ご意見を踏まえながら、近々京都市役所北側の敷地のアスファルト上に実際の素材と同じものを用いる試験施工を行い検証していきたいと考えている。降雨時、薄暮時、夜間など精査していきたい。塗料に関しても、ガラスビーズ等をいれ、車の前照灯が反射するような工夫ができないか検証予定である。

委 員：加えてこの頃自転車のライトは、電球だけでなくLEDのものも出ており、ライトの違いで、矢羽根の色の見え方がどう違うかなどもできれば実験していただきたい。また、街灯も白色のものやオレンジ色のものがあり、特に幹線道路ではなく生活道路において様々な色の街灯が混在して用いられているため、できれば検証していただければと思う。

会 長：交通関係者の方で、このガイドライン素案全般を通してお気づきの点等ありませんか。特にございませんか。さきほど市役所北側で実証実験を行うというお話だったが、それとは別に社会実験を考えているということでもよろしいか。補足説明をお願いします。

事務局：ガイドライン素案を、検討部会及び協議会でのご意見を踏まえ整理し、整備効果

がどれくらいあるかについては実際に道路上に試験的に施工して検証する。歩行者、自転車、自動車それぞれの視点で効果検証を行いたい。どこで実証実験をするかは、府警と協議中のためこの場ではお答えできないが、できれば12月から1月にかけて検証をしていきたい。

委員：京都市の場合他都市と違い学生が多いということと、観光客も常に入れ替わっている特徴がある。定住している人ではなく、一時的に滞在する人が多いことを踏まえると、啓発に終わりはないのではないかと。レンタサイクル事業者への啓発をしているとは聞いているが、明文化は難しいかもしれないが京都市の対応がもれなくされているということを見せたい。

また、すでに整備されているまちなかゾーンについて、数年経過して色が落ちてきて当初に比べれば馴染んできたように感じる。まちなかゾーン整備の成果というのはまとめているのか。

事務局：まちなかゾーンの整備は都市計画局の歩くまち京都推進室が整備したものであり、効果については車の速度の低減など都市計画局のホームページ(<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000176517.html>)にまとめられている。整備により、30km/h以上の速度を出している車の数が2割程度減ったと聞いている。いわゆるゾーン30の考え方の通り、事故にあった際の負傷の度合いが30km/h以上と以下では違うため、一定の効果をあげているといえる。

委員：こうして会議に参加しているため知ることが出来たが、一般市民には施策の過程がわかりづらく、市民新聞で得られる情報も限られ、いい効果があったことも周知されていないため、もったいないと思う。また、ホームページがとてもみにくいという点もある。市民にいい施策の過程と結果が伝わらないという問題は、この件に限らず常々思っている。

委員：日々自転車を利用して思うこととして、まちなかでの整備、六角通・蛸薬師通をみると、自転車利用者は線を引いているところを走っている。また、五条通、七条通、西大路通、北大路通でも、きちんと乗っている人を多く見かける。みえる化というものが、効果を出しつつあると感じている。ガイドラインについてもみえる化の一環であり、バス停等問題はまだまだあるが、ひとつひとつ地道にやっていくことだと思う。観光客も多く、マナーの悪い方もおられるが、繰り返すことになるが地道に取り組んでいただきたい。

会長：まだまだご意見があるかと思うが、実証実験を行って更に効果を分析していく計画もあるようなので、今後見守っていきたいと思う。このガイドラインをまとめるにあたり中心的な貢献をされた小谷先生に最後に一言ご発言をいただく。

委員：自転車の走行環境の整備方法については、国も各地の自治体も模索中であり、より良い方法を見つけようと色々と知恵を絞っているのが現状である。そのなかで京都市の取り組みは非常に緻密で、順序立てて皆さんの意見を伺いながら進めている

る点で他自治体よりも一歩進んでいるという感想を抱いている。国のガイドラインも整備されつつあるが、検討の過程で変更も加えられている。そうしたなかで、いかに京都の地域性を発揮していくのか、国のガイドラインと整合を取りながら京都の地域性をどのように活かすのか、が課題である。例えば、自転車走行空間を示すベンガラ色の路面表示は、景観を重視した京都特有の取り組みといえる。一方で、京都の地域性を出すことは大事だが、走行空間が利用者にとってきちんと理解されることが重要である。自転車の走行空間を示す路面表示には統一性をもたせて利用者にとってひと目でわかる、利用者がその意図をきちんと認識することができるようにすることが必要であり、部会ではその点についても議論をしてきた。また、ガイドラインはあくまでも基本的な方針であり、ガイドラインでカバーできることとできないことがあり、できない部分についてはガイドラインの運用の際に留意すべき事項としてきちんとまとめておくことが必要だと考えている。今後実証実験を踏まえ、市民の皆様からもご意見をいただきながら、最終形をつくっていきたい。事務局のスタッフの皆さんも、最大限の努力を払い、取りまとめに取り組んでいただいています。よいものができますように、皆様方より一層のご協力を賜りたいと思いますのでどうぞよろしくお願い致します。

会 長：どうもありがとうございました。本日皆様方にご議論いただきました、ガイドライン（素案）ですが、これに基づきまして事務局である京都市が京都府警の協力を得て、市内のいずれかの場所での実証実験を実施していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

4 議 題

(1) 京都市自転車政策審議会（仮称）の設置について

会 長：それでは事務局の説明に対し、委員の皆様方からご意見ご質問をお願いします。本協議会は、放置自転車対策の協議会ということだが、非常に広範な議論をこれまで行ってきた。それを自転車政策審議会という形で発展させるという内容だが、承認事項として諮る前に質問等がありますか。なければ、自転車政策審議会の設置について、ご承認いただけますでしょうか。

委 員：拍手

会 長：ありがとうございます。本議題は承認されました。

(2) 規制の方向性について

会 長：続きまして二つめの議題ですが、規制の方向性について議論を行う。これは事務局でアイデアをまとめたものであり、必ずしもこの通り実施をするというものではなく、議論のたたき台のひとつとしてお示ししているものである。事務局の説明の後、委員の皆様方からアイデアに対するご意見、あるいは更なるアイデ

ィアをいただきたい。

- 委員**：施策2（自転車ナンバー制）と施策7（レンタサイクルナンバー制）について、自転車にナンバーを振ってどのような効果を狙っているのか。
- 事務局**：ナンバーを振ることにより、例えば当て逃げの自転車がいた際に、ナンバーから所有者がわかる仕組みが考えられる。現状自転車事故で、逃げられた際になにも分からない状況であるため、目立つようなナンバーを付ける形になるだろう。
- 委員**：兵庫県は保険が義務付けられたと聞いているが、もし京都市も保険が義務づけられた場合、ナンバーが使われるということか。そもそも保険は自転車についているのか、人についているのか。
- 事務局**：兵庫県の保険は、ヒトモノ限定せずになんらかの形で保険加入をとという制度である。京都市も京都・新自転車計画では保険の義務化を将来的に視野にいれると記しているが、その際ヒトにつけるか、モノにつけるか詳細な検討をしていないため、これについても今後審議会等でご議論いただくなかで、より緻密に制度を構築していかなければならないと考えている。
- 委員**：ご存じだとは思いますが、ナンバーに関して、東京で同じようなことを考え、大失敗に終わったと聞いている。失敗した原因についてもお分かりだと思うが、まず、成功しないと思われる。ナンバープレート自転車を付けてとして、京都府だけで年間22万台の自転車が新車として登録されている。既存の自転車を含めると約200万台近い自転車がある状況で、どう管理するのかという問題がある。膨大な費用と手間がかかる。かなり疑問符がつくといえる。
- 委員**：同じくナンバープレートの件で、バイクや自動車と違い、逃走車両に対してみえるようなナンバープレートはつけられないだろう。自転車に防犯登録のナンバーがついているように、放置自転車の所有者照会という意味では有効だろう。ナンバープレートにこだわらず識別する方向性で検討してはどうか。
- ルール・マナーの周知徹底に関して、ナンバー制の導入は別として、未成年者や高齢者が違反した時に罰金をとる場合、その負担は誰がするのかということを整理していないと、自転車に乗せないということになってしまうので自転車の利便性や交通手段としての有効性を損ねないような工夫が求められる。十分に検討されていると思うが、なにを目的に規制したいのかをはっきりさせないと、規制のための規制になってしまう可能性がある。
- 事務局**：罰則等の年齢について、この6月に施行された道路交通法の改正では、14歳以上が対象になっているため、例えば高校生が違反をしたら本人に対して罰金が課される。実際の負担は親がするかどうかは別として、本人が払わなければならない仕組みなので、今後我々が制度を考えていく上でも他制度と整合性を図るべきだと考えている。ナンバープレート制については、ご指摘があったように簡単にはつけることができないことも理解している。一方で今後いろいろな技術の進歩が

あることによる解決策，例えば IC カードや IC チップのようなものを含め可能性を模索したい。ナンバー制に関しての議論の起こりは，当て逃げなどの非常識な自転車の乗り方を防ぐための手法はないのか，という観点である。ひとつの問題提起として，今日の議論はもちろんのこと，我々も関係機関との協議を行いながらもう少し精度を高めていきたい。

会 長：この件については，府警さんになにか一言いただきたいのですが，いかがですか。

委 員：ナンバープレート制には問題・課題があるが，事務局の相談には可能な限り応えていきたい。

委 員：ナンバープレートの議論だが，車やバイクと違い免許証をもっているわけでもなく，家族で一台の自転車を共有して使うこともある。例えば事故が起きた際，誰が所有者になるのか。

事務局：ナンバープレート制に関してもまだまだ事務局の荒い検討なので，いろいろご意見があると思うが，現在の自転車の防犯登録制度では，自転車の所有者の名前がシールとともに管理されている。新しくナンバープレートをつくるのではなく，防犯登録制度を拡大活用できないかという意味も含めて問題提起させていただいている。一般の自転車については，ご意見があったとおりになかなかハードルが高いが，施策 7 レンタサイクルのナンバー制であれば，京都市内のレンタサイクル店にご協力いただき，京都市が認める優良なレンタサイクルのみはプレートをいれるということからはじめるだけでも，市民あるいは観光客の方々の安全が図れるのではないかと考えている。当然関係団体との協議も必要なため，すぐにできるわけではないが，自転車にプレートをいれることのひとつの手法として，いろいろなことに挑戦していきたい。

委 員：施策 6 新たな付置義務制度を導入とあるが，都心部の店舗にとっては，やはり路面に面したところを商売に供用したい意向があるので，付置義務で台数を確保するよりは，例えば商店街の周辺の遊休地を共用で駐輪場にする場合は，固定資産税の減免など，インセンティブの部分があったほうが，事業者にとってはいいかと思う。

事務局：付置義務に関しては，かなりの負担になっている現状がある。直近でいえば BAL が完成したが，屋上にある 200 台ほどの駐輪場が実際は使われていない。付置義務を果たすために 200 台駐輪場を設置していただいているが，社会資本的に，使用頻度の低い駐輪場をつくるのはどうか，というご意見もいただいている。我々としても，作るからには使っていただける駐輪場にしなければ社会的な損失だと考えている。ご指摘があったように，使いやすい駐輪場をつくるにはどうすればいいのか徹底的に議論していきたい。来年度，特に都心部を中心に需要と供給を改めて調査した上で，あるべき付置義務の姿について議論ができればと思う。

会 長：この件については，屋上の駐輪場が使われないというのは当然という印象がある。

自動車の駐車場の場合は付置義務施設を隔地、離れた場所につくる、または共同駐車場などいろいろな工夫がある。自転車駐車場に関しても、実際に役立つものをつくることのできる制度になるよう工夫をしてほしい。予定の時間にも近づいているが、1点、規制特区の概要についてご説明いただきたい。

事務局：規制特区については、まず市内部の手続きが必要なため、すべてを特区提案するようにはなっていないが、いわゆる国の省庁がもっている権限を京都市に下ろしていただく、または緩和をしていただくよう国に提案する必要がある。例えば施策1でいえば、駐車車両の取締りは警察の権限だが、例えば自転車レーンに関しては京都市でも一定の指導ができないかということも含め、あくまで案の段階ではあるが、権限や規制緩和を国に提案していくということである。自転車特区の検討について、議員さんからのアプローチもある。特区の中身について具体的に説明はいただいているが、京都市として市民の安心・安全を進めるうえでは、こういった権限・緩和をしてほしいと国にお願いし、自転車特区というものを提案できればと考えている。

委員：9頁(2)ルール・マナーの周知徹底について内容を拝見すると、どちらかというと規制や取締りといった内容だが、教育や自転車の乗り方などに力をいれるべきではないか。スマホを見ながらの運転や音楽を聞きながらの運転をわりとみかける。信号機のないところをななめに横断するような自転車もよく見かける。取締りも重要だが、それ以前の話として安全な乗りかたを子ども達に教えることや、危険な運転をしている方々に改めていただくような施策も、すでに実施されているかもしれないが、取り組んでいただきたい。

事務局：今回たたき台として資料をまとめたため、説明不足になってしまった面もあるが、(2)に関しては当然ルール・マナーの周知徹底が前提にあり、そのうえで施策2～4の展開を考えている。ご指摘のとおり、教育に関してはより一層充実させていかなければと考えている。

委員：補足だが、施策3に関して、第1回の協議会でも府警として確認させていただいたと思うが、6月に道路交通法が改正され、京都府警としても自転車の取締りを行っている状況である。権限をどこまで区分けするかという問題もあるが、反則金制度の導入もなかなか難しいと思うが、府警としても取り締まりの立場と、京都市との施策が重複しないような形で協議していきたい。

事務局：京都府警の自転車の取締りは、全国的にも厳しく取り締まられている。内部的に、いきなり罰金はどうかという議論もある。道路交通法上の問題として、自転車の違反は車と異なり赤切符しかない。車における青切符のようなものがないかという趣旨で書かせていただいている。実現にはハードルが高く、1年2年でできるものではないと考えているが、ひとつの問題提起として、京都から中央へ提言していければと考えている。

委員：施策1の監視カメラによる取締りの強化について、京都市が設置された監視カメラを京都市の職員がみて違反車両がいた場合、取り締まることができないだろう。監視カメラを設置しても有名無実になる。その部分を特区などの手法で警察と連携し注意をしていくということだが、有効性を高めていただきたい。

また、自転車の整備不良車両の罰則金に関しては、必要な整備事項は自転車の種類により異なるかと思う。先日、ピストバイクにブレーキをつけたようにみせかけた自転車があった。この不正をしている業者がいるはずだ。不正を助長する部分も取り締まっていけないといけないだろう。

コンビニなどの短時間の放置自転車に関して、誰が権限をもって施錠ロックを行うのか。

事務局：施錠ロックについては、京都市が放置自転車を撤去する権限をもっているため、撤去の権限の範囲に施錠ロックがはいるかをきちんと検証していきたい。

委員：最近できた機械式地下駐輪場は利用しやすい駐輪場だと思うが、利用率を教えてください。

事務局：京都駅南八条口に3基の定期駐輪場をつくり、朝と夕の使い分けがあるので利用率は約110%である。年内には市役所前に2基完成し、こちらは定期と一時利用を予定しており、おそらくほぼフル稼働になると思われる。ただ、コストがかかるので、なかなかあちこちにつくるのは難しいというのが現状である。

会長：それでは皆様から頂戴したご意見を踏まえ更に議論を深めていき、新しい審議会での協議につながるものにしていきたいと思えます。

事務局：これを持ちまして、平成27年度第2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。委員の皆さまにおかれましては、長時間に渡り活発なご議論を頂き、誠にありがとうございました。