

平成30年度 第1回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 平成30年10月25日（木） 午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 京都私学会館 中会議室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

(1) 「京都・新自転車計画」の「地方版自転車活用推進計画」への位置付けについて

委員：自転車事故の現状について、京都府下における平成30年9月末時点での交通事故全体の発生件数が4,467件、そのうち自転車の関係する事故が973件であり、割合的には21.8%である。次に京都市に限定すると、事故全体の発生件数が2,837件であるのに対し、自転車の関係する事故は720件、割合は25.4%となり実に4件に1件は自転車が関係する事故である。この数字は都市部においては高い割合であるといえる。

地方版の自転車活用推進計画については、各地方公共団体の自転車施策の最上位に計画されるという説明も載っており、京都・新自転車計画で策定されている事項に関して、ここにお集まりの関係機関の方々が必ず実行していくんだという気概を持つことが大事ではないかと思う。

委員：レンタサイクルに関する質問で、最近レンタサイクルもよく見かけるが、自転車を使った観光ツアーのようなものもみかける。危険な時や、邪魔に感じる時もあるが、こういった事業は支援するだけでなく、届け出を出させるようなことを実施しているのか。

事務局：まずレンタサイクルは営業を行うにあたり、行政への届出は不要である。自転車に関するルール・マナー遵守や万一事故を起こした場合の補償等の課題に対応するため、昨年「京都市レンタサイクル事業者認定制度」を開始し、自転車保険に加入しているなどの要件を満たす、優良な事業者を認定していこうという取組を実施している。市として、少しずつだが把握ができていると考えている。

観光ツアーについては、本日ご欠席の委員も事業を実施しており、ガイドの方はしっかりとした安全教育を受けたうえでツアーを案内していると聞いている。

委員：自転車の関連する事故が京都市では25%ということだが、改定京都市自転車総合計画がはじまってからの自転車事故の件数の推移はどうなっているのか。

事務局：事故の件数自体は年々減少しているが、全体の事故に占める自転車が関係する事故の割合は高止まりしており、20~25%となっている。

委員：金沢でも、計画を策定してから自転車の事故割合推移を追っているが、最近はずごいペースで減ってきている。道路環境の整備をすればするほど、自転車関連事故の割合が減ってきており、この10年の減り方が大きいものだった。もしこれから施策をすすめていくのであれば、整備延長によってどのような効果が得られた

かを調査する必要があると思う。

委員長：ぜひ、事故全体における自転車事故の割合も減っていくように経年的に経過をみていていただきたい。

委員：自転車事故関係について、自転車の損害賠償保険の加入が義務付けられているが、実態調査をされているのか。

事務局：自転車保険については、事業者は昨年10月から、市民の方は今年4月から義務化をはじめている。本市が実施した市民アンケート調査の結果と京都府による調査の結果を参照すると、現状約7割を超える方に加入いただいているという結果が出ている。制度開始前は20～30%程度の加入状況であったため、一定効果が出ていると考えている。

委員：自転車の安全教育機会に関して、学校での教育の取組は一定進んでいる。しかし大学では今後18歳成人の改正民法を受け学生自身が契約当事者となり責任が問われるため、大学の新生生に対するルール・マナー教育と保険加入のアピール、ケアが必要ではないか。特に京都は大学のまちであり、京都の外からやってくる学生が多いので、工夫ができたらと思う。

委員：自転車事故の件数が減っているのは全国どこでも同じで、全体のなかでの自転車の割合が増えているというのも全国どこでも同じである。確かに、京都市の25.4%という割合は突出して高いと思う。日本全国でいうと、一番低い頃が14%ぐらいで、そのあと18%ぐらいまであがっている状況である。原因を考えるに、外国人をはじめとする、京都にはじめて来た人が自転車に乗っているからではないか。自転車通勤などでは一旦ルートが決まると、どこの交差点でどういった傾向があるかなどはわかってくるが、新しい街にやってくるいきなり走ると、事故にあってしまうのではないか。おそらく、観光客だけの問題ではなく、京都は大学のまちでもあり、毎年若者が入れ替わり自転車をよく利用する学生が事故を起こしたりしてしまう確率が高まるのではないか。より一層の自転車教育の場を設ける必要があると思う。小学校・中学校での自転車教育は京都市の取組は全国のなかでもよくやっているほうだと思うが、そういった教育機会がない人、一見さんが自転車の乗る際にしっかりと教えていく必要があるのではないか。

委員長：どのような啓発をすれば効果があるかということ論ずる前に、どういう方の事故が多いのか、観光客なのか学生なのかなどの事故の特性分析はやっているのか。

事務局：昨年度、「京都市自転車安全教育プログラム」を作成した際の背景にも記載がある通り、事故の割合として多いのは大学生のあたりが多い層になっている。小中学生に関しては、しっかりと低い割合になっている。さきほどもご指摘いただいたが、京都の特性という面でいうと、自転車事故の割合が高い要因のひとつとして自転車の分担率が高いことが挙げられる。政令指定都市のなかで大阪市に次いで2番目に分担率が高い京都は、自転車がしっかりと使われている面もある。

- 委員：オランダやデンマークは自転車事故の発生件数が多い。ただ、人数×トリップ量で割ると、非常に事故率は低いという結果が出ていて、使えば使うほど事故が増えるのは多少は仕方ない。京都においてもどれだけ自転車が移動に使われたかをみていくといいのではないか。そういったデータがあるとなおよい。
- 委員：みえる化が段々と浸透しているように思うが、自転車に乗っている際に怖い思いをすることがある。自動車が寄ってくるし、走行環境のみえる化をしているエリアを走っても怖い思いをする。自動車のドライバーにも責任があると思うが、車道を走るときは堂々と走ったほうがよい。今後の啓発にはそういった視点が必要ではないか。
- 委員長：どのような形で啓発をすればいいのか、頭ごなしに言っても駄目だろうし、なにか知見をお持ちでしょうか。
- 委員：指導については、本来は、現場主義、悪いことをしたらその場で注意をすることが求められる。教育をどのような機会で行うかも大事だ。近所の小学校では教育をやっている様子を見たことがない。マスコミなども巻き込みながら全般で取り組むことが必要だ。
- 委員：シェアサイクルの普及促進に関しては、全国各地で、設置された複数のポートで自転車の貸出し・返却ができるコミュニティサイクルが導入されているが、京都の場合は観光に特化したレンタサイクルが発展してきている。国の指標ではポートの数が指標化されているが、個別の事業者が実施しているレンタサイクルはこうした指標で評価することは馴染まない。一方で、既存のレンタサイクル事業をうまく活用して、事業者の枠を超えて自転車を貸出し・返却できるポートを運用できるようにするなどの方策も考えていくべきではないか。
- 事務局：シェアサイクルに関しては、我々のところにも様々な業者からご相談をいただいている。その際、我々が申し上げている内容としては既存のレンタサイクル事業者が4000台走っているという状況に加え、事業展開に当たって放置自転車が発生しないようにしていただきたいということである。既存のレンタサイクル事業者が多数存在する中で、市としてシェアサイクルを活用してなにかをしていく、というところまではまだ至っていない。既存のレンタサイクルとの住み分けなどをしっかり考えたなかで、今以上に活用ができるようなことがあればしっかりと検討して参りたい。
- 委員：自転車保険に約7割の方が加入という話だが、おそらく個人的に加入が難しい方もいるかと思う。残りの3割の方に対してはどのように加入してもらうのか。スマホのながら運転で大きな事故を起こした事例もあり、保険に加入していただくのであれば、すべての方に加入していただかないといけないと思う。
- 事務局：保険の義務化をしたが、加入をしなくても罰則規定はないことについてどう対応をしていくかというところで、色々な事業者に努力義務として周知・啓発・確認

などをしていただくことをベースとして、未加入の方を含めて加入いただくことがある。それに加え、残りの3割、京都は大学生、入れ替わりの方が多いことも踏まえきっちりと新入生に対してアプローチをしていくことが大切かと思う。既存の方についても、保険の更新のタイミングで改めて周知などをしていき、色々なところで目にふれる、耳に聞こえる機会を増やしていく地道な部分も含め少しでも加入率をあげていけるように対応していきたい。

委員：自治会や学校関係など、保険制度を知らない方も結構おられると思われるので、これまでと違う角度から加入促進をしていかないとなかなか広がらないのではないかと思う。

事務局：保険に関して協力事業者を指定して協定を結び、保険をPRされる際に自転車保険についても一言いれていただいている。また、PTA保険のような団体保険では、京都市の市立小中学校は毎年2月にPTAの団体保険募集をしているが、自転車の保険についても盛り込んでいる。自転車を購入するタイミング、または大学生が転入するタイミング、自転車販売店における自転車購入時において、京都市では自転車保険に入ってくださいねというチラシを渡すような取組をお願いしているところである。私どもとしてはそういったタイミングで加入促進を実施しているところである。特に、大学生に関しては大学の駐輪場を借りる際に、自転車教育を実施いただき、「Enjoy 自転車life in Kyoto」を4月に配布し活用いただく、さらには保険加入を確認いただく、という大学がどんどん増えてきているところであり、実効性のある加入促進策をしっかりとって参りたい。

委員長：それでは、ご質問・ご意見も出尽くしたようなのでこの議題につきましては、京都・新自転車計画を国が定めている地方版自転車活用推進計画へ位置づけるということよろしいでしょうか。

<異議なし>

委員長：ありがとうございます。それでは、京都・新自転車計画を地方版自転車活用推進計画へ位置づけるということでまとめさせていただきます。

(2) 5つの「みえる化」の主な進捗状況について

委員：5つのみえる化、まだまだプロセスの段階であり進めていく必要がある。大変期待しているのが、大宮交通公園であり早くできて欲しいと一日千秋の思いである。いいものをつくって欲しい。今後の検討事項・課題ツーリズムでの活用、スポーツでの活用に関して、京都市は大きな大会を開催していない。他のところで実施されているのであえてやる必要がないという考え方もあるかと思うが、市としての考えをお聞きしたい。

事務局：現状、周辺部でいろいろやられているということもあり、京都市で中心的に取り組んでいるという状況ではない。例えば、健康面での活用では「いきいきポイント」のようなものがあるが、ツーリズム・スポーツなどについては、今回の審議会で委員の皆様からご意見をまず伺いたいというというのが現状です。

委員：また提案したいと思います。

事務局：ありがとうございます。

委員：今年の初夏に京都市内を自転車で走ってみたところ、走行環境のみえる化、よくこれほど多くの整備を進めたと感心をした。なかでも大きな交差点の2段階右折の際のバイクボックスなどもきちんと描かれており、国際標準にだんだんと近づいてきたなという感じがある。駐輪環境についても、違法駐輪数も文字通り目に見えて減った感じがあり、駐輪場をつくることで違法駐輪は減るとするのは京都でも同じであると感じた。

その上で提案が2つあり、ひとつめはレンタサイクル事業者認定制度に関連して、中国の民間事業者によるシェアサイクルについて。北京や上海などでもコストアップとベネフィットのバランスが異様に悪くて、続々破綻している現状がある。結局どうやって破綻したかという、ビジネスモデルとして成り立たない（儲からない）こと、儲からないから人件費をさけない、だから、自転車の疎密が均せない、その結果、街中に放置自転車がが増えてだめになったということだ。こういった業者が参入してくると、変な価格競争になり既存の事業者も割を食うということになりがちで、ぜひとも注意していただきたい。レンタサイクルもしくはシェアサイクル事業者、これから事業をはじめるといふ時にはこんなに安くて大丈夫かというところを精査いただきたい。

2点目はツーリズム、せっかくワールドワイドな京都というブランドなのだから、国の自転車活用推進計画における目標3「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、京都もぜひやっていただきたい。京都の名前を冠して、サイクルツーリズムなり、レースをやればインバウンドは喜ぶと思う。外国人はもちろん、日本全国からお客を呼べるだろう。これは、やらない手はないという気がする。

事務局：ツーリズムに関して、現行の計画ではあまり取り入れられていない。計画は、来年度以降見直していく時期であり、このあたりは本日も委員の皆様と十分に議論を重ね検討して参りたい。計画への盛り込みを否定するものではない。

例えば、資料の9頁ツーリズムでの活用の事例は、この10月に開催されたイベントであり、桂川沿いのサイクリングロードを活用したようなロングライドが行われている。現状でも市内でできるところから取組を実施しているといったところだ。

補足でシェアサイクルに関して、資料に掲載している事例に関しては、民間事業者同士が手を組まれ、一定の敷地を確保し東大路あたりを中心に事業展開されて

いる。中国のいわゆるノードック、ポートがない形での運用をしている民間事業者のうち1社が日本市場から撤退という新聞報道が昨日あったところであり、ビジネスとしてやっていけるのかは非常に難しいというのは私どもも非常に痛感しているところである。レンタサイクル・シェアサイクル事業については、あくまで民間の事業としてやられることであるが、京都市レンタサイクル事業者認定制度を活用するなど、しっかりとグリップをしていきたい。京都市においては観光客の分散を考えている。京都は魅力があるところがまだまだたくさんあり、交通不便地域における自転車の活用において、シェアサイクルやレンタサイクルの可能性について検討していきたいと考えている。

ビワイチ、アワイチをつなぐ京都市の位置を鑑み、桂川サイクリングロードの活用をするなど、比較的広域な部分でのツーリズムや自転車観光が多くなっていくのではと考えている。街中を自転車の速度で走ると、やはりバスやクルマでは見えない景色、町家や変わったカフェなどをみることができ、自転車散歩のような取組は、既存のレンタサイクル事業者が取り組まれている。1年間計画を延伸したのも、この1年間で委員の皆様から「このようなことをやってみてはどうか」というご意見をいただいて、それを受けて一度トライをしてみたいと考えている。特に2つのみえる化、自転車観光の「みえる化」、自転車関連施策の「みえる化」、環境・健康などの視点からご提案がございましたら、この場だけでなく事務局にご提案いただければと考えている。机上だけでなく、実際にやってみてその上で反省点も踏まえて次の計画につないでいきたいと考えている。

委員：みえる化として、実施されていることが成果としてでてきているかと思う。一番よくわかる成果が駐輪環境のみえる化、グラフに示されているように放置自転車が減っているというのがあるが、みえる化のあとには成果というのが求められるだろう。走行環境のみえる化について、こういった面的な整備をされたエリアで、整備前と整備後で事故は減ってきているかどうかというところまで確認されているのか。整備開始から数年たち、整備効果が少しずつ出てきていると思われるので、効果が出ていたら公表をして「整備によって事故が減った」または「整備によってこういった事故形態が減った」などを分析されたほうがいいと思う。

事務局：走行環境整備と事故の関係性はしっかりと検証したいと思っている。検証作業の途中であるが、概要のみお伝えすると、ひとつの交差点でみたところまだ明確な結果はみえていないというところがある。広域的に検証をかけていきたいと考えている。ただ、アンケートなどを実施すると、このような整備を広げてほしいというご意見が6割ぐらいといった回答をいただいている。また、例えば交差点において、いままでは交差点内を直進するのが難しいので歩道側に避けるような行動をされていた行動から矢羽根に沿って走行するという行動に変わったというデータがあり、整備前と比較し15%近く増えている。生活道路についても、

まずは速度が低下しているというデータと、交差点の一時停止を表すびっくりマークについても、我々としては今後一押しで整備をすすめていきたいと考えている。生活道路の信号のない交差点での事故はなんらかの対策が必要と考えており、優先的にびっくりマークをつけていく対策を考えていきたい。整備の効果については引き続き検証をかけていく所存である。

委員：事故形態の変化などはわからないのか。例えば金沢の場合を例にとると、整備箇所のうち左側通行を徹底した影響で事故が増えた箇所が2か所あり、それがどのような原因か調べて、改善したという例がある。事故の件数だけでなく、形態の変化などを調べていますか。

事務局：今後形態のほうにつきましても分析を深めていきたい。

委員長：是非、事故分析は表面的なものでなくて掘り下げて分析いただければと思う。よろしく願いいたします。

委員：次の計画なども見据えつつも、今の状況がいいのかどうかを踏まえてなにをすべきかを考えるべきだ。1点目、走行環境に関しては自転車のための幅員が確保できるのであれば、できることならレーンの指定や一方通行の自転車道の整備だとか、路上駐停車ができないようなポストコーンの設置などを進めていただければと思う。

2点目は教育プログラムに関して、自転車は生まれながらにして乗れるような乗り物ではない。安全教育プログラムの資料の表記において座学が上で実技が下に来ているが、できることならこれを入れ替えてはどうか。まずは子供のときに自転車をしっかり操作できるような技術を身に着けない限りそもそも安全に乗れるような状態にならないということは海外でも共通の認識だ。ある程度ちゃんと自転車を操作できるようになってから安全な乗り方というものが少しずつ知識としても理解できるということだ。座学と実技と入れ替えていただきながら、大宮交通公園の実技系の話を、幼児・小学校低学年のところに適用するようなイメージで、この幼児・小学校低学年の段階で実技をしっかりと練習してもらおうようにしていったらどうか。

また、このなかで圧倒的に欠けている点として、おそらく行政が実施するというものよりも、保護者がコーチングの形で自転車に乗れるように教えている実情があるので、そのあたりを支援できるような情報を出していくのはどうか。中学生になるにあたり、徐々に一人で自転車に乗れることをどのように支援していくのか、その時に保護者に対する情報提供が重要ではないか。教育プログラムは、全体として整理ができたところなので、また見直しをしていただければよい。駐輪環境に関しては、量的な問題は解決されてきているが、子乗せ自転車に代表されるような多様なニーズに対してどれくらい対応できるのかを量的に示されるといいのではないか。例えば、市内の駐輪場のどれくらいが、子乗せ自転車の駐

輪に対応できるようになっているのか、または24時間対応であるかとか、無人でICカードによって利用できるなどいろいろあるかと思う。ぜひ多様な駐輪場に関してみえる化していただければと思う。

レンタサイクルの事業者に関して、しばらく事業者を育てていきながら、少しずつポート数を増やしていくことを支援し、ドッグレス事業ではなく、一事業者に絞ってすべてを入札で決めるとか、指定管理者制度のようなものを使うが複数の事業者が組んでやるというのが海外に多い運用イメージ。そういう風にやっていると、なかなか市民としては、自転車を公共交通として使うイメージにならない。市内の交通の不便なところにポートが行き渡らないところがあるので、事業者を育てながらポートを増やし、なんらかの制度でより広い面的なサービスができるようにするためにはどうすればいいのか、考え方の整理が必要かと思う。イベントに関しては、よくあるアイデアだが既に実施している市民マラソンがあり、マラソンよりも自転車レースのイベント開始時刻を先にするなどして、自転車単体というよりも市民が参加しやすい既存のスポーツイベントに自転車を活用したイベントを併設できないか是非考えていただくといいのではないかと。

事務局：大宮交通公園におけるサイクルセンターについて、対象は未就学児が中心になってくるかと思うが、私どもの狙いとしては多世代で来ていただきたいというポイントがある。多世代で、学びたいときに学べる場をつくることを目指している。なかなかいつでも学べる状況というのはこれまでになく、例えばキックバイクをやりながら保護者の方々にはパパママの教室をやるといったようにすることで教育効果をあげることができるのではないかと。特に高齢者層にお孫さんと来ていただいて、お孫さんと一緒に自転車のルール・マナーを学びなおすというのでもいいのではないかと。多世代が一緒に来ていただけること、学びたいときに学ぶことができるサイクルセンターをつくるべく、常設型の事業者参画を求めてまいりたい。放置自転車に関して、京都市は保育所が狭いところにあるためクルマでの送り迎えが難しく、子乗せ自転車の利用が多い。全国の子乗せ自転車の販売台数も2010年で33万台であったのが、現在では70万台を超えるような状況であるが、子乗せ自転車が置けるようなスペースがある駐輪場となると限られてくる。使用台数を明記すべきという件については、子乗せスペースについては、平置きで運用しているので、明確に何台駐輪できるという数字を出すことは難しく、何台程度という表現しかないかと思われる。来年4月から指定管理者が変わるため、公募条件のなかで様々な提案をいただいております。これからは量から質への転換ということでより利用しやすいものにして参りたい。

レンタサイクルに関して、多くが市内の中心部、京都駅周辺で利用者が借りられているようだが、京都市は広く交通不便地域などもあるため色々な地域の活性化にむけて分散の取組を実施している。例えば西陣地域、洛西地域について事業者

に参画いただきたいと考えているが、京都市が他都市のように公募をして、公の資金を使って一事業者にやらせるという状況は、これだけ民間の方々にはしっかりと実施している土壌においてはなかなか難しいのではと考えている。

ツーリズムに関しては車いすレースなどとの共催など、皆様の知恵などをいただきながら、家族が楽しめる自転車のイベントを考えてまいりたい。

委員：ルール・マナーに関しての府警の取組としては、自転車の交通安全教育は市と連携をとりながら実施している。今後京都市における自転車のルール・マナー向上には幼少期における交通安全教育が最も重要であると認識している。府警が主に取り組んでいるのが自転車運転免許事業で、小学校4年生を対象に実施しているものであり、ご参加いただける小学校も増え京都市では70%強である。100%にはなかなかならないかもしれないが、府警としては強く取り組んで参りたい。

そのなかで、ルール・マナーの向上という意味では京都・新自転車計画の新たな自転車安全利用教育プログラムの構築、自転車の安全教育指導者の育成という部分は、府警としても非常にありがたいと考えており、交通安全に関する授業を各学年の授業カリキュラムに組み込んでいただけないものかとか、授業で使用する教材などを教育委員会と共同開発をしていければと考えている。教職員を対象とした研修会も積極的に実施できればと考えている。委員の皆さんの後ろ立てをよろしく願いたい。

大宮交通公園に関して、交通安全教育の拠点として取り組んでおられるのはこちらとしても大変光栄である。京都・新自転車計画や安全教育プログラムの具体化のためにも実行していただきたいと思う。そのなかで交通安全教育なので、我々は最大限の協力をする準備ができています。今後ともよろしく願います。

事務局：京都府警さんとは日々自転車の安全教育特にご協力を賜り感謝を申し上げたい。また、走行環境においても様々なご協力をいただいている。小学校4年生向けの自転車運動免許事業の残りの3割につきましても日程の関係だとか、地域に交通安全協会があり、日々通学路で啓発をしている方々が独自で交通安全教室を実施しているなど、実は京都市下165校全校でなんらかの実技を伴う交通安全教室は実施されている。

今後京都府警と連携し、ぜひそのパーセンテージをあげながらしっかりと実施してまいりたい。また、サイクルセンターに関しても力強いご協力のお言葉をいただきましたが引き続き交通安全教育を実施して参りたい。さらに、それだけでなく日頃道路交通法改正に伴う赤切符の指導があり、京都は指導や講習が多いとのことで、大学生の多い今出川通での啓発も一緒にさせていただきながらどうしてもルールを守らない方については、指導をするということで、引き続きご協力をよろしく願いたい。

委員：計画が具体化されることは良いことだが、一方で自転車利用者の交通行動の実態

が今ひとつよく見えない。出発地からどのような経路を経て目的地まで移動しているのか、また目的地ではどこに駐輪しているのかといった、自転車利用者の行動データを取集し、得られたデータに基づいて施策を見直してみるということも必要ではないか。

2年ほど前に市内で実施された、レンタサイクル利用者のGPSによる行動履歴データを分析したときに、たとえば利用者の行動軌跡は、嵐山から京都駅に戻る場合、3通りのルートがあった。なぜこういったルートが選択されるのか、またこうしたルートで連続的に走行環境が確保されているのかというようなことを考えていく必要があるのでは。交通行動を詳細に把握して、計画にフィードバックさせていくという作業も必要ではないか。駐輪場の利用状況や自転車交通量の多い道路を把握することなどは、現在あるデータでも十分できると思う。こうしたデータを経年的にストックすることで空間整備の効果が現れて、移動の経路が変わるといったこともつかめるのではないか。

また、交通事故のデータも細かく分析していただきたい。どの場所で、どのような事故が起こったのか、クルマ対自転車なのか、自転車対歩行者なのか、地図上で把握することが必要である。そして、事故が起こりやすい場所と偶発的に事故が発生した場所を区別するため、経年的にデータを収集することが大切である。交通行動のデータや、交通事故のデータなどをストックし、それらを計画の見直しに活かしていくようなプロセスを検討していただきたい。

事務局：事故のデータとか、自転車に関して定量的に継続してとれるデータはないのかというご指摘ですが、なかなか自転車に関するデータが少ない、特に交通量に関してもセンサスぐらいしかなく、利用目的ではパーソントリップ調査というものがありますが、それでもなかなか正直難しいのではというところだ。毎年アンケート調査はしているが、来年度以降計画を見直す際にはベースとなるデータについても委員の皆様にご相談させていただき、しっかりとしたものを集めて次期の計画をつくっていきたいと考えている。

委員：これだけは言うておかなければならない点として、国の自転車活用推進計画の目標1の2「路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進などによる自転車通行空間の確保」とあるが、非常に重要な文言である。路外駐車場というのがなにを表しているかという、クルマの駐車場についての言及である。クルマの駐車場を整備することによって違法駐停車をなくすという内容だ。ネットショッピングの宅配が盛り上がっていくなかで、宅配業者が路上駐車をする率が非常にあがっている。京都の都心では違法駐車は多く見られなかったが、京都大学の周りなどは違法駐車は多く、せっかく道路に矢羽根を描いても、自転車が通るところに路上駐車されてしまうため、絵に描いた餅になる。東京都と警視庁が先日開始した施策として、パーキングメーターを撤去した箇所

に貨物車両専用という路上スペースをつくってしまっている事例がある。路外駐車場ではなく、路内駐車場をつくってしまっている。これをしてしまうと、自転車の矢羽根をいくら描いても、まったく意味がないことになってしまう。路外駐車場をつくるということは、おそらく自転車政策推進室だけではできない話であり、京都市の各セクションと話しあいをしていただき、宅配業者などとも協議をしたうえで、ステーションをつくるなり、100円パーキングの一部を使うなどいろいろな手立てを使い、路外駐車場を整備いただきたいと思います。これは割合喫緊の問題ではないかと思う。

事務局：物流・荷捌きに関して、まちづくりをしていく際に必ず出てくる課題であり、物流は勿論都市に必要な機能であるものの、路上で行われることに対する是非は議論がある。京都市では路外における荷捌きを推奨しており、例えば民間事業者では台車で運んだり、サテライトをつくりそこから台車で運んでいただいている。中小企業になるとなかなか難しいところもあるが、共同荷捌き場を設置するなどの検討・取組を進めている状況である。路上でつくる際には、四条通のように切り込みをつくっている場所もあり、荷捌き車両と自転車が共存していけるように検討して参りたい。

委員長：この問題について誤解をあたえてはならない点として、京都市に限らず多くの都市の都心部における駐車場は、都心部全体としてみれば余っていることが多い。このため、駐車場整備計画を元通りにする、つまり今後もどんどん駐車場を整備していかなければならないと捉えると間違いである。ミクロにみればいろいろと問題はあがるが、物流の共同化なども含めた意味での路外駐車場の整備と読み取ればいいが、表現の解釈間違いをおこさないようにすべきである。

委員：駐輪施設のことで、小規模で分散、短時間の駐輪が増えているというのはコンビニやカラオケのような駐車場の付置義務がないような小規模なところが増えているということが挙げられる。商店街でも駐輪場をつくっても利用者が店の前にとめて利用してもらえないということがあるので、ルール・マナーのほうにも駐輪マナーの視点を入れていただきたい。

国の自転車活用推進計画の附則で定められた検討事項のなかの「自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応への在り方」に関して、注意を2回されたら講習会を受けなければならないという形になっているが、もう少しきちんと、自動車並みとは言わないが、罰則を持たせる規則に変えていかないといけないのではないかと。市バスをよく利用するが、市バスの左側からすりぬけようとする自転車利用者とバス運転手がトラブルを起こしており、ある時は自転車利用者がバスのフロントガラス脇にくっついてバス運転手に対して発進を促していたが、バスが発進してその自転車利用者をひっかけてしまえば、バスの責任になるので運転手は動くことができず困っている場面に遭遇した。こんなマナーの悪い人を育

てるために車道を走ってもらうようにしたわけではないという憤りを覚えた。ルール・マナーについて、もっと厳しくやる、それから飲酒運転の厳罰化ではないが、道路交通法ももう少し考えていくべきではないかというのを、地方のほうから国に意見を出していく必要がある。

委員：私がこの審議会に参加した頃に比べても、どんどん具体的に施策が実行されていて、特に保険の加入率は30%程度から倍の70%になっているということで非常に取組が充実しているなという印象をもっている。とはいいいながら、保険の7割の加入率というのが、果たして満足できる十分な数字かということ、心もとないと思っている。自動車の任意保険はほぼ100%の加入率だといわれているが、実は稀に任意保険に未加入の方がおり、その場合被害者は泣き寝いりになる。稀にいいながら、職業柄遭遇することがある。

自転車は3割の方が無保険であるという状況でなのでいったいなにが起こるのかをご想像いただきたい。実はここ2年くらいの間に数件、自転車が加害者となる人身事故の案件を取り扱っており、どのケースも無保険であった。加害者は重たい賠償責任を負わされるし、被害者も裁判しても回収できるかわからないということで低い金額である程度我慢するといったことが起こる。これまでの取組で高い成果を出しておられると思うが、引き続き保険の加入率増進については取組んでいただきたい。

委員長：最後に、レンタサイクルは公共交通であるというご発言があったが、これから検討を進めるにあたりバスと自転車をどういう関係にしていくのが京都市にとっていいのかを考えてみてほしい。両方ともうまくいく方向にもって行ってほしい。

以上