

平成30年度 第2回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 平成31年3月13日（水） 午後3時から午後5時まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ 第多目的室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

京都・新自転車計画の進捗状況と今後の方向性について

（1）自転車の走行環境・ルール・マナーのみえる化に関して

委員：p17について、自動車学校教習生向けと一般市民向けの教室である「自動車教習所を活用した自転車安全利用講習」の受講数が減少している。自動車学校教習生の受講は強制なのか、そうでないのか教えていただきたい。

事務局：記載の件数は、平成30年度の1月末時点の数である。今年度末には昨年度並となる見込みである。自動車学校の教習生には、義務として所定の所で卒業前に講習を受けてもらうことになっている。

委員：p21の自転車保険の加入の義務化について、加入が8割と大きく増加したが、なぜここまで増加したのかの理由についてお聞きしたい。

事務局：自転車保険の加入義務化に先立ち、「きょうと自転車保険専用コールセンター」を設置し、一元的に問い合わせを受ける体制を整えたこと、イベント等様々な場面での周知、「Enjoy自転車LIFE in Kyoto」への掲載・配布等、さまざまな場面で目に触れられるよう機会を設けるよう取組を行ってきたことがアンケート結果にも出たものと考えている。

委員：自転車軽自動車商協同組合においても、理事会・総会で自転車保険制度について紹介するとともに、加盟している各自転車販売店において、必ず自転車保険の加入有無をお客様に確認してもらうこと、安全点検とそれに付帯する保険があるTSマークを推奨するよう強力にアピールし、加入率が増加したと自負している。今後も引き続き、取組を進めていきたい。

委員：感想ではあるが、非常に感銘を受けている。

p24について、平成22年に自転車総合計画がスタートして以後、京都市の自転車事故件数は、全国平均と比較しても目に見えて減少している。自転車保険もそうだが、各種取組の結果が表れているのではないかと。全国色々としているがこんなにはっきりと結果がでてるのは、初めてではないかと思う。

その結果としてp25だが、自転車の分担率が非常に高く、事故の発生率が非常に低いというのは、全国に冠たる自転車都市というのが実現できつつあるのではないかと。ここはもう少しアピールをしてもいいのではないかという気がする。

この前、電動アシストスポーツ自転車に乗り、京都の大原へサイクリングをしてきた。ツーリズムに自転車を使うのはなかなかいいというのはあるが、一方で大

原から都心部に帰ってきた際にべんがら色の矢羽根を見た時、” ああ都心に戻ってきた ” という気持ちがあざしくした。こんな都市は京都だけしかなく、整備延長が目標の52%とあったが、よくここまで整備できたなと感銘を受けている。

他都市でも「みえる」ように自転車政策、計画を行っていくという発表をしているが、ここまで実感できるというのは京都が最高でないかと印象を受けている。

その結果としての p24とp25であるので、このまま続けていってほしい。

委員： p 8 の車道走行割合の増加について、スポーツ自転車だけでなく、シティサイクルでも車道で走行している光景は、車を運転していてもよく見かけるようになったと実感している。その反面、対自動車事故が増加するのではないのか。その懸念があるもののデータ上は必ずしもそうでないかもしれない。その理由についてどう考えているのかお聞きしたい。

事務局： 歩道から車道に自転車をおろしていく中で、1番はスピードを出している自転車について車道におりてもらいたい、そして、歩道を走る自転車については、ゆっくり走っていただきたいという思いで進めている。

歩道から車道に自転車をおろすことで事故が増加するのではないかという意見についてだが、京都市内は現状そのようなデータは出ていない。

全国を見た際にも、基本的には、事故は交差点部で多く発生している。車道でも単路部では事故はなかなか発生していないというのが現状ではないかと思っている。事故対策としては交差点部での取組をしっかりと進めていくことが大事だと考えている。

委員： p25を拝見して、事故発生率が、都市間でなぜこれだけの差が出ているのかを考えることが今後の自転車政策を議論するうえでも大事でないかと考える。特に、自動車の交通量との関係について、道路当たりの交通密度との関連など、この図だけでは分からないが、他の切り口も含めて見ていくことで、冷静な評価ができるのではないか。

委員： 確認だが、 p9の矢羽根の認知度について、矢羽根を知っているということか、正しく理解しているということか。

事務局： 矢羽根を知っている、認知しているということである。

委員： 矢羽根をつけたことで自転車が車道に降りているという実感はあるが、逆走もまだまだみられる。そのあたりの取組をさらに進めていただきたい。

p17について、世代に分けてライフステージごとに取組を行っているが、課題として持っていると思うが、安全教育に関して、外国人に対する取組は何かしているのか。

また、我々としては事故が気になるところで、市内では出会い頭の事故が圧倒的に多い。事故対策には交差点部の取組が大事だという話があったが、何か新たな取組を予定しているのかについて教えていただきたい。

事務局：外国人の方への対策について、観光に來られてレンタサイクルを借りる方も多い。ルール・マナーの啓発についてであるが、観光客で自転車を利用される方については、多言語対応等を認定要件とする「京都市レンタサイクル事業者認定制度」を創設し、外国人観光客が自転車を借りる際に、自転車の正しい乗り方を学べるよう推進している。

また、観光の冊子やチラシなどに自転車のルール・マナーや不法駐輪等について掲載し、周知啓発をしている。

宿泊事業者においても自転車を貸し出しているところがあるため、そういったところに対しても、ルール・マナーに関するビラを周知し、啓発を図っている。

観光客の多い東山区においても東山警察署と連携し、レンタサイクル事業者向けの講習会を実施、また、在住外国人、圧倒的に留学生が多いので、生活ガイドブック内においても「Enjoy 自転車LIFE in Kyoto」の英語版、中国語版、韓国語版を配布しており、生活のスタートアップ時期においても自転車の正しい乗り方についてPRしていくという取組を進めている。

交差点部の対策について、p6の5番を見ていただきたい。これは生活道路交差点の注意喚起マークであるが、今後、例えば、交差点部に矢羽根マーク、注意喚起マークを優先的に設置することや、p7の電柱幕の注意喚起マークにより交差点の対策を進めていきたい。

都心部地区では、一方通行の道路でも自転車は除かれているので逆走や、停止線のない場所では停止をしないことが多い。そういうところでは事故も多く、京都府警とも協議しながら、先行的に交差点から進めていくことがひとつの抑止になるのではないかと考えている。一方で、コストとの関係もあるが、しっかりと取り組んでいきたい。

委員：先ほどの質問で、都市間での事故の差に関連して、金沢市の場合では、細街路に路面表示をすることで自動車のスピードが減少するというデータがとれ、車のスピードが落ちることで事故が減少していることも出てきている。出会い頭事故も多かったが、京都市とは細街路の状況が異なるが、金沢市では、注意喚起のマークを設置したことで、出会い頭の事故が3割減少した。大きな道路よりむしろ、細街路で車の自転車に対する注意が事故率の減少へつながったのではないかと考えている。

委員：もう一つ京都で事故減少の理由として考えられるのは、車道に自転車をおろしたからだという可能性は高い。「みえる化」の原点はそこにあると思うのだが、車にとって歩道のみえないところに自転車がいても対処のしようがない。特に交差点において、見えない歩道から車道に降りてくる自転車が危険なのだ。車から自転車を見えるように、認知ができるようにしたことが功を奏したのが今回の京都の結果ではないか。

自転車が歩道から出た方が安全なのは、英米の研究などからも明白である。ドライバーは「自転車が邪魔だ、危なっかしい」と思うだろう。しかしそれは認知ができているということの証左であり、認知できていれば対処のしようがある。その結果、事故が減少したのであるから、広い意味で金沢と同例だ。京都の施策は安全の原則に沿った内容になっていると思う。

委員：集団で、鴨川河川敷や道路、郊外の観光地を走る外国人が目立つ。中心部の矢羽根があるところは良いが、民泊によって周辺部にも外国の方やレンタサイクルが増えている。予算や順番があるかもしれないが、走行環境整備を広範囲でしていただきたい。また、事業者への指導を行っていただきたい。

事務局：後から説明をさせていただくが、p 39を見ていただきたい。

委員長：p 39に移るのであれば、観光に関しての質問をいただいたということにして、後半部分の説明をしていただき、最後に全体を通してご質問や意見をいただく時間をとり、お答えいただく形で進めたいと思う。

(2) 駐輪環境、自転車観光、自転車政策のみえる化および全体を通して

委員長：先ほどのインバウンド等への対応についてのご質問のお答えからお願いします。

事務局：p39に主な内容を記載し説明させていただいたが、様々な広報媒体による多言語での周知啓発をレンタサイクル事業者や宿泊施設等から周知していただけるように進めている。レンタサイクル事業者認定制度による外国人への周知を実施している。

委員：もう一つは都心部以外の周辺の観光地について、矢羽根の整備のないところでのルール・マナーの周知についてお聞きしたい。

事務局：周辺で自転車を利用している人はどこかから借りて自転車を利用している。まずは借りる場所で、日本のルール・マナーについて分かってもらうように、レンタサイクル事業者認定制度を設け、そこでしっかりルールを教えていただいている状況である。あと矢羽根の整備は未だ周辺部に広がっていない状況にあるが、先ほども紹介したが、電柱幕による注意喚起・周知は、機動的に設置が可能であるので、必要なエリアがあれば積極的に設置をしていく

委員：p 22について質問だが、自転車走行に関する市民の実感ということで、アンケート結果を挙げているが「自転車の走行について危険に感じること」への対応策は具体的に何か考えているのか。

事務局：個別の対策はなかなかできないが、総合的にルール・マナーの周知啓発をやっていく。

記載の違反については交通違反の切符を切れる内容で、自転車の交通違反については、赤切符対応もしている。京都市内では平成29年で627件あり、講習を伴うものは1件、平成30年も463件切符を切られている。大学生の事故が多いというこ

ともあり、警察や大学と連携した取組等、規制の取組も進めている。

委員：アンケートについて行政区別での分析をしているのかどうかと、周辺部への整備については、今後の方向性に関係すると思うがどのような形で考えているかお聞きしたい。

事務局：行政区別での集計について、今回は載せていないが集計はしている。路面表示の認知度でいえば整備を進めている上京区・中京区・左京区・東山区で高く、山科区や伏見区で低いという状況になっている。

周辺部の整備について、市内全てに矢羽根を設置することは難しい。まずは、都心部から実施のうえ、例えば、大学周辺等、自転車の走行量が多いところなどについて整備を行い、そのうえで、中心部のネットワークとつなげていくことが考えられる。

委員：p 25 について話が出ているが、交通事故自身が年々減少している。自転車事故も減少している。その中で自転車事故が全事故に占める割合としては、京都市内で昨年は24.5%で4台に1台は自転車関係の事故、平成25年の状況と変わらず、府警としては危機感を持っている。中京区内で言えば50%近いという状況である。

p 26 について、15歳以下の子ども事故が少なく、16歳以上になると上ってしまう。府警でも交通安全教育はかなり前から実施しており、自転車免許教室も平成19年ごろからやっている。その効果が出てきてもおかしくないが、その教育を受けてきた年代に目に見えた効果が見えていない。市としてその年代へ何か新しい杭を打ち込むような対策について考えているのかお聞きしたい。府警としても考えていくが、小学校を卒業して成人となったところの施業をどうするか。なければ連携を図ることはできる。

事務局：市としても深刻に受け止めないといけない。特に都心部地域について、整備を都心部から始めた理由としては、事故の全体の4分の1は整備をしている都心部地域で起こっている。矢羽根で走行位置をしっかりと明示していくことは大事だと思っており、今後、府警さんとも連携をとって行っていきたい。

自転車安全教育について、16～19歳、20歳代が増えることに関して、京都市は10人に1人が大学生というまちである。大学生に関しては、他都市から来られる方が多く、市で安全教育を受けた方がそのまま京都の大学に通学するわけではないと認識している。

しかしながら、大学生に対する安全教育は重要なものと認識している。大学生に対しては、大学政策とも連携し、自転車通学者には必ず講習を受けてもらう等の取組を実施しているところであるが、今後も引き続き、京都府警とも協力し、取り組んでいきたい。

委員：自転車と歩行者が同じ道を通っている現状が事故の起こっている原因だと考える。

今後の方向性として行政としてどう考えているか。

事務局：道路管理者として、自転車は車道におろすとともに、次のステップとして課題である交差点部の処理について、なかなかむずかしい状況もあるが、交差点のつなぎ部分について、誰もが、迷わずに交差点を渡れるようにすることが大事と考えている。

委員：方向性として、府警でも交差点部分が大事だと考えているので連携していきたい。

委員：誤解があってはいけないので言わせていただくが、p25の交通事故に関しては、京都市は、まだ「まし」という評価で、今後どうしていくかは全国的に取り組んでいかないといけない課題である。

自転車事故の減少には、自転車と歩行者の分離は必要であり、将来的には、車と自転車の分離も絶対的に必要である。それが実現してはじめて、オランダやデンマークのような自転車分担率が高く事故も低い状態になる。

その実現には、できることからやっていくしかない。そのできることとしての最有力が、今回京都市がやった細街路のみえる化であろう。走行環境整備で、左側通行の促進、車のスピード減により、事故が減少したと考えている。

p43について、若い世代ほど満足度が高いのは、大学生が多いということから私の推測だが、地方都市から京都に来た際に、自身の地元と京都の状況を比較した結果が満足度に表れている。総合的にみて、京都市が今やっていることは間違っていない。

委員：全事故に対する自転車事故の割合について、まだ20%以上あるということだが、金沢市も同じような政策をとってきて、自転車関係事故件数は、全事故に対し14%まで減少してきた。

次の段階として取り組んでいるのは、事故対策委員会をつくり、走行環境の整備は必要であるが、事故多発地点をピックアップし個別具体の対策をとっていこうと取り組んでいる。そうでもしなければ、事故は減少しない。同じような事故が起きないように対策をとることが大事かと考えている。

委員長：事故について皆さん注目している。事故の内容、自転車が第一当事者なのか第二当事者なのか、事故形態の経年比較などをもう少し紹介していただいた方が、p25の図は結果として出ているので、もう少しこの内容についての分析があれば議論が深まるのではないかと思う。

以上