

令和2年度 第1回京都市自転車審議会 議事概要

- 1 日 時 令和3年1月25日(月) 午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 オンライン会議
- 3 出席者 青木真美委員(同志社大学商学部教授)
井上和彦委員((公財)京都市環境保全活動推進協会アジェンダ課長)
井原秀隆委員(京都サイクリング協会理事長)
岡本 茂委員(京都府警察本部交通部交通企画課長)
奥野雅義委員(京都府警察本部交通部交通規制課長)
奥村ゆかり委員(京都市地域女性連合会常任委員)
尾崎千佳委員(京都市PTA連絡協議会常任理事)
小谷通泰委員(神戸大学名誉教授)
徐 啓和委員(同志社大学学生支援センター今出川校地学生支援課長)
高見 豊委員(西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部企画課担当課長)
※井上典彦氏(同上担当室長)の代理出席
多賀一雄委員((有)京都サイクリングツアープロジェクト代表取締役)
塚口博司委員(立命館大学理工学部特任教授)
土淵 誠委員(連合京都副事務局長)
中嶋理絵委員((株)JTB)
疋田 智委員(NPO法人自転車活用推進研究会理事)
三国成子委員(地球の友・金沢)
森 梓沙委員(市民公募委員)
吉田長裕委員(大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授)

4 内 容

(1)「京都・新自転車計画」の取組状況について

- 会 長: 御意見, 御質問をお受けしたい。今回新しいメンバーでの初めての会合である。全員から一言御発言いただきたい。
- 委 員: 先月, 「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会に出席した際, 細街路に矢羽根が密集して設置されており, 意味が分からないような状況になってしまっているという指摘があった。矢羽根は, 幅の広い幹線道路には意味があると思うが, それと同じような規格で細街路にというのは, そろそろ見直していかないと, 道路の使い方に齟齬が出てきてしまうのではないかという印象を持っている。
- 委 員: シェアサイクルが一般化されてきている。今後, シェアサイクルについても議論いただきたい。
- 委 員: 市は, 6年間よく頑張ったと思う。矢羽根は良かった。よく見えるので走りやすい。マナーがまだよくないので, その啓発は, 継続してやっていただきたい。
- 委 員: 自転車の撤去作業を拝見した。効果が大きく, 自転車あるいは交通全般のマナ

一向上に大きな意味があると思っている。現場の作業員は、一生懸命作業をされていた。

コロナの感染拡大防止対策は1年が経ち、この間、新たな自転車の利用形態が出てきたり、企業が自転車の効果的利用に大きく転換している。こういった点にも着目した施策の展開が必要だと思っている。

委員： 通行区分の話になると思うが、矢羽根が一体何を示すのか、どういう役割を担っているのか。道路の環境と皆さんの交通ルール、マナーとがどのような接点を持つか。こういう観点が重要になってくると考えている。

電動アシスト自転車が出てくるなど、自転車に様々な機能が付加されてきている。これから未来に向けて自転車そのものがどんどん変わっていき、自転車の走行環境整備は、ますます重要な時期を迎えるだろうと考えている。

委員： 初めて参加する。5つの「見える化」の資料を初めて見て、取組が素晴らしいと思った。

日常生活で自転車は毎日のように乗っている。私が住んでいる中京区では、狭い路地に矢羽根マークがあるが、駐車されていたり、歩行者が両側を歩いていたりにして、特に狭い区間は矢羽根どおりに通行できないのが実情である。

大きい道路では矢羽根があると走りやすいが、所々切れていて、分かりにくい所がある。

委員： 今年はあまりやっていないようだが、子ども向けの自転車教室が少しずつ浸透してきて、子どもだけでなく、親も自転車に乗ることに意識を持つようになってきていると感じる。今コロナでなかなか教室が開催できない中だが、継続してほしいと思っている。

委員： 現行計画の下で、市内広域の走行環境を整備していただいている。ここから地区別にもう少し丁寧に課題を抽出して、今後の整備の方向性を考えていく必要があると思っている。

資料3ページには、ある2つの地点での車道通行率、左側通行率の調査結果が示されているが、路上駐車が 많이 所など色々な場所があるので、こういった調査をもう少し広い範囲で行っていただき、今後の整備の課題や有効性を上げるための方策をきちんと整理することを通じて、施策の方向性を考えていく必要があるのではないか。

委員： 同志社大学では地域の方と交通指導を行っている。かなり細い路地にも矢羽根マークがあるが、学生を含め危険な運転をされる人がいる。色々な意見があると思うので、勉強しながら発言したい。

委員： 初めての参加になる。弊社としては、鉄道駅の周辺で京都市に協力いただき、駐輪場の整備をかなり進めていただいていると実感している。京都駅前も整備をしていただき、路上駐輪が減ってきたと実感している。市には、引き続き御協力いただきたいし、我々も協力したいと考える。

委員： 「世界トップレベルの自転車共存都市の実現」というコンセプトを挙げている中で、矢羽根を主とした自転車利用環境の整備について、京都市は、よく実行していると思う。もっとこれを他府県にアピールして、京都市は自転車にフレンドリーな都市なんだという広報的な活動をされてはどうか。

委員： 整備済み箇所で真っ赤になっている3ページの地図にあるとおおり、私も京都市内を車や徒歩などでよく通っているが、矢羽根が設置されているのをよく見掛ける。しかし、矢羽根がついているにも関わらず歩道を走っているのは、子連れの方が多く感じる。小さい子どもが車道を走るのは危険だと判断されていたり、違法駐車等があるので歩道に上がっているのかもしれない。その対策をした方がよいのではないか。

保険の加入率は86%になっているが、100%になるように御協力したいと思っている。

委員： 初めての参加になる。JTBでもレンタサイクルの商品設定をさせていただいている。私が京都で初めてレンタサイクルをしてみて感じたのは、矢羽根等がすごく整備されていて、京都は自転車で観光をするのに適した所ということだ。他県と違うところをきちんとお客様に説明して、観光レンタサイクルを行う民間企業として、御協力できるところは今後検討していきたい。

委員： 3ページにある取組状況に感動した。四半世紀の間、日本全国の自転車の利用状況を見てきた中で、現在の京都は、最も優れていると感じる。京都のすごいところは、道路をA地点からB地点までと捉えず、面として捉えて、ブロックごとに細街路を中心に矢羽根を整備したところである。

統計資料にもあるが、自転車事故の多くが生活道路で起きている。また、日本の自転車事故の顕著な特徴は、出会い頭が非常に多いということだ。この2つの課題を解消するためにどこから手をつけるべきかという、細街路の左側通行の徹底に尽きる。グラフを見ると、全部がこうだとは思わないが、58%の左側通行が94%まで上がっている。これは優秀なことで、矢羽根の効果だと思う。

14ページを見ると、全国平均と比べて自転車事故が減っているが、これは京都が誇るべき部分である。こういう結果を是非東京にも教えていただきたい。東京の矢羽根整備は幹線道路中心で、非常に行き届かない状態である。これでは事故が減るわけがない。ちゃんとしたデータに基づき、まず生活道路、そしてブロックごとに左側通行を徹底し、出会い頭を減らすことで、うまくいった例だと捉えている。

委員： この6年間に走行環境整備をされたことは素晴らしいことだと思っている。自動車に対しても啓発されているようだが、金沢でも細街路に自転車の走行空間を作ったら車のスピードがダウンして自転車が走りやすくなった。京都ではどのような状況なのか。

事務局： 細街路に矢羽根を設置したことで、データで示しているとおおり、車道走行割合

も上がったという効果が出ている。今回の資料には載せていないが、自動車の速度が若干下がったという効果も出ている。

委員： 以前の委員会で、車の速度は10～15%減ったという結果が出ているはずである。金沢と同じ結果が出ている。

委員： 中心市街地の細街路でラインを引き直した箇所がある。車は道路の真ん中を通行し、路側帯はゆとりを持って幅を広く、そして自転車が通行する位置を路側帯と車が走る間にしっかりと示す。その区分が非常にうまく分かれた結果、クルマの速度が低下した。そのようなデータを、当時京都市の事務局から説明いただいたと記憶している。そのあたりを紐解かれて御説明いただけるとありがたい。

会長： 事務局はその辺りを整理して御説明いただきたい。

委員： 初めての参加になる。現在、京都女子大学の学生だが、矢羽根マークがあると左側通行で走りやすいと思う。東大路通沿いは学生が多く、矢羽根マークは効果がかかなりあるのではないか。

学生の自転車マナーについてだが、ロードバイクやクロスバイクなどのスピードが出る自転車が、歩道で観光客の方や子どもの方がいる傍をスピードがあるまま走る場面を見た。学生に向けた自転車マナーの啓発が必要なのではないか。

委員： 計画したことが進展するということは何よりも大きな成果であると思う。事故や駐輪の環境もずいぶん良くなってきたと言えると思う。

コロナの状況の中で、歩行者・自転車関連の施策を進めてきた成果が目に見えて出ていると思う。これを更にどのような方向に持っていくのかというところが重要になってくる。後ほど皆さんの御意見を伺いながら議論できたらと思う。

会長： これまで現状認識について一言ずつ頂いたが、もう少し言いたいことがあれば御発言いただきたい。

委員： 四条通の自転車通行禁止時間帯に走行する方が結構いる。京都市全体で見ると、スマホを見ながら走行される方もおられる。事故になる確率が高くなることもあるので、規制や取締りをしていただきたい。

会長： 最近、四条通などを電動アシスト自転車等、高速で走行可能な自転車が走っていることがある。歩道走行に関して御意見をいただいたが、今後そういうことについても議論する必要があると思う。

ほかに御発言はあるか。

委員： 事故の軽減効果は一定あったと思うが、矢羽根に何の意味があるのか分からない人がいる。啓発、周知を進めるべきである。自転車を利用する方のマナーに訴えかけるソフト面の方に今後力を入れていただきたい。

会長： 矢羽根に関する発言が多かった。矢羽根について今後改善の可能性があればどのようにするべきか議論していきたい。

委員： 矢羽根を誤解している方がたくさんいる。矢羽根は何がいいかというと、人は矢印の反対向きに行くのは嫌だから矢印の方向どおりに通行する。矢羽根が多く

の誤解を招いているのは、矢羽根の上を自転車走らないといけないと思われていることだが、それは違う。矢羽根はあくまで法定外表示なので、大体この辺ということを示しているだけである。その結果何が起きるかという、左側通行が徹底されるということである。

左側を通行している限り交差点での出会い頭事故が起きにくくなる。ここを考えていただかないと矢羽根の意味が分からない。右側通行している自転車がなぜ駄目かという、交差点に突入したときに車にとっても左側通行の自転車にとっても死角になり見えないからで、だから出会い頭事故が起きる。

東京でも旧国道1号に矢羽根をつけることで左側通行が増え、右側通行が減った。この辺りのことを啓発し普及させるのは難しいのだが、矢羽根というのは意味が分からなくても交通安全に資する、教育しなくても教育の意味がある、ここに尽きる。それをやったから京都や金沢では事故が減った。だから全国的にこれを進める必要がある。特に生活道路、細街路では、矢羽根を徹底していただきたい。

京都市内でいまだに自転車が走れない通りがあるが、これは京都の恥だと思う。せっかく世界に冠たる自転車環境都市を作ろうとしているのに、自転車が走れない通りがあるとはどういうことなのか。ヨーロッパに行っても、自転車が走れない所は確かにあるが、自転車が走れない所は同時に車も走れない。まずは人、自転車、公共交通、そして車がある。自転車が走れないところは必ず車も走れない、これを徹底させないと駄目である。車がのうのうと走っていて自転車だけ駄目というのは世界的に見て本当に恥である。何とかしていただきたい。

委員： 矢羽根に関しては、左側通行は非常に大切なことと考えている。以前、古倉先生が右側通行の自転車は交通事故の危険性が高いというデータを提示され、御説明されたことがあった。自転車も車と同じ方向で走るという、基本的なルールが日常生活を営む上で自然にスッと入って来る、そのような環境が必要と考えている。

四条通の自転車通行に関しては、公共交通が優先される道路、人がゆったりと歩ける空間、そういうものを目指していく過渡期にあるのではないかと考えている。一挙手一投足に実現するものではないし、また実現するためには市民の御協力、御理解をいただかないと難しいが、決してこの場で留まるものではなく、未来を見据えた四条通の在り方、交通の在り方を考えていく話なのではないか。多くの歩行者や荷捌き、公共交通の大型車両も入ってくる中で、安全と円滑の両方を担保する1つの形が現状だと考えている。

委員： 青木委員の発言にあった矢羽根の意味が分からないということで、金沢の場合も最初やったときに「左側通行」という字を入れた。矢羽根の途中に「左側通行」を文字で入れることができればそのうち浸透するかもしれない。ヒントとして使っていただきたい。

(2) 次期京都市自転車総合計画の策定に向けて・(3) 今後のスケジュール

委員： 電動アシスト自転車について、いわゆるフル電動という違法電動アシスト自転車が多く輸入されている。電動アシスト自転車は非常にスピードが出るという話であるが、通常時速10kmを超えると、スピードが出過ぎないようにアシスト力が制限され、時速24kmでアシスト力がゼロとなるため、平均時速15kmがせいぜいである。電動アシスト自転車にハイスピードのイメージがあるとするれば、多くの違法車両が混じっているためと考えられる。大阪で多く、それが京都にも蔓延していないことを祈っている。その辺りの調査ができれば、全国に警鐘を鳴らすことができ、その結果として安全を担保できると思う。労力とお金がかかるが、どうだろうか。

事務局： スピードの制限がない電動アシスト自転車が輸入されているのではないかという話だが、そういう調査はしたことがない。

委員： 電動アシスト自転車について1つ質問だが、環境に本当に良いものかという議論が最近出始めている。CO₂をほとんど出さないとは思いますが、お分かりの方がいらっしゃれば教えていただきたい。

委員： 一般論で言うと、自動車の世界ではEV化とか、ガソリン車を減らそうということが盛んであるが、電動アシスト自転車は普通のアシストなしの自転車に比べれば電気を使う分、どこがエネルギーを供給するかの問題にもよるが、エネルギーを消費する。クルマと比較すれば環境に良い乗り物であるが、普通の自転車に比べれば環境負荷は高くなる可能性がある。

委員： 普通自転車に比べてエコではないが、その分自転車人口が増えるということを見ると、本質的な議論ではない。電動アシスト自転車を使う電力エネルギーは車に比べれば微々たるものであり、カウントにすら入らないと考えている。

電動アシスト自転車がエコではないという議論があるとすれば、リチウムイオン電池の廃棄が問題になり始めている。ただし、これに関しても、モデルチェンジを繰り返す携帯電話に比べると微々たるものである。電動アシスト自転車がエコでないという議論については、程度の問題に過ぎず、何もかもがゼロでない駄目というのは現実的ではないのではないかと。

委員： 国の動きとして、サイクリング振興に力を入れ始めている。私は、サイクリング協会の理事長をやっており、スピードを出す必要はなく、ゆっくり京都市内を一周するような計画を前から提案していたが、まだ実行に至っていない。そういうことも一緒にやっていきたい。

四条通や河原町通は自転車が通行できない時間帯があるが、あれはもつてのほかである。次期計画に「歩くまち・京都」と挙げられているので、市バスを優先するのか、自転車を優先するのか、両方行ける形ができれば一番いいのだが、その辺りを今後議論していただきたい。

会 長： サイクルスポーツを行うために何らかのネットワーク的な施設整備が必要だということか、イベントを実施する企画について言っているのか、どちらか。

委 員： 両方である。京都市内の外側は自転車が走れるような形ができています。あれをもっとPRして使っていかなければいけないと思っている。

会 長： 四条通などを自転車が通れないのはもったいないということであった。根拠を調べたわけではないが、従来四条通は、軽車両が通行できないという取決めがあるため、軽車両である自転車も走行できないと聞いたことがある。今後は、「歩く」と「自転車」の関係をもう一度きちんと整理したうえで、どうすべきか議論する必要があるのではないかと。

ただし、今の四条通について、多くの人に良いか悪いかを二者択一で聞いた場合、良いという意見が多いと思う。なぜこの形が実現できたかという点、自転車が走行不可という前提も一つあり、もし自転車が走行可能であれば、もっと難しい議論になったと思う。

これから、せつかく新しい自転車計画を作るのであるから、歩行者と自転車の関係、特に都心部においてどのように折り合いをつけていくか、そういうことが特に重要になると感じた。

委 員： 私が気になっているのは、委員がおっしゃっていたことで、スポーツサイクルの追い抜きが危険という話である。自転車を追い抜くときは、右側から追い抜く、後方確認をする、ハンドサインを出す、そういう教育をきちんとしていかなければ、自転車同士の事故の危険も出てくると思う。

委 員： 「歩くまち・京都」を考えたときに、自転車に乗る方の安全、対クルマ、対歩行者の安全という問題が出てくると思う。電動アシスト自転車はそれほどスピードが出ないとおっしゃったが、大変重いので、発進のときに力が掛かり、それで高齢の方が亡くなったという事故もある。スピードが出ないから考えなくてもいいのではなく、重い自転車を自分の力以外のところで扱っているという意識を持たないと、対歩行者の事故の場合に非常に危険なのではないかと。

今後の計画では、車との共存、歩行者との共存をどのように考えていくかというところが議論になるのではないかと考えている。

委 員： 電動アシスト自転車発進時の事故はマスメディアによく取り上げられたが、自転車発進時の事故で多いのが、高齢者などがこぎ出しのときにふらついて倒れ、そのまま寝たきりになってしまうようなケースである。それを減らすという意味では、電動アシスト自転車はかなり安全に寄与している。電動アシスト自転車が危険なのは、下り坂で子どもを前後に乗せた車体にもものすごい運動エネルギーが掛かるという点である。それが事故を起こすと本当に怖い。

自転車は歩行者の仲間だと思っている人がまだまだたくさんいらっしゃるが、自転車は車両であり、自転車と歩行者ははっきり分けなければいけない。また、自転車側で考えなければいけないのは、同じ車両としてクルマとどう共存するか、

ここに尽きる。四条通で、クルマを制御せずに自転車を制御するのはおかしい。ヨーロッパ社会はみんなできている。そういうことをまず一から考える必要がある。

委員： 自転車の重傷の事故がそれほど減っていない。自動車に由来する事故なのか、走行環境がどのように関わっているかを理解したい。車道走行について、先程も幹線道路や生活道路の報告があったが、これがどのように関わってくるのか。また、国の統計を見ると自損事故が増えていると報告されている。京都はどういう状況なのか教えていただきたい。

事務局： 重傷事故の分析はできていない。調べて御報告したい。

委員： 事務局にお願いしたい。3ページの整備状況について、生活道路に関する区分分けは難しいかもしれないが、例えば、幅員が5.5m未満の道路や中央線がない道路などの括りでも良いので、その辺りもデータとして御提示いただきたい。

また、13ページのグラフによると、買い物などの日常生活に自転車を使われている方が多いということだが、その際、主にどのような自転車を使っているのか、車道を通行される方又は歩道を通行される方がどれぐらいいるのか、通勤される自転車の種別はサイクリングタイプが多いのか少ないのか、細かなデータを御提示いただけないか。

事務局： 現時点では細かい分析ができていない。次回提示したい。

委員： 次期計画についてコメントする。現行計画の走行環境の「みえる化」、ルール・マナーの「みえる化」、駐輪環境の「みえる化」については、これまでの成果も踏まえて着実に進展していただく必要がある。

現行の計画では、観光を独立した項目として挙げていただいているが、健康、福祉、環境については関連施策という形になっている。次期計画では、レジリエンスとか文化ということを挙げられているが、今後の利活用という意味で、この辺りをどう充実させていくかという点も次期計画のもう1つの大きな特徴になってくるのではないか。

例えば観光では、オーバーツーリズムの下で、いずれまたインバウンドも戻ってくると思うが、観光の質をどう高めていくのか、そういうことを自転車でもきちんと考えていく。健康・福祉についても、京都らしいモデル事業にどのように取り組んでいくのか、そういう所で特徴を出せばよいと思う。

最近、シェアサイクルとか電動キックボードなどが出てきて、交通手段も多様になっている。MaaS という枠組みの中、シェアサイクルをどう活用していくのか、どういう仕組みを作っていくのか、こういうことも今後課題になると思う。

昨年、実施されなかったパーソントリップ調査が、今年は、実施されるので、電動アシスト自転車の利用実態など、次期計画の中でうまく活用できるような情報が取れないか準備していただきたい。また、過去のデータを見ると男性よりも女性のトリップが2倍以上多いという実態もあるので、これからは女性の方の意

見が非常に大事である。

委員： 府警として交通事故の悲惨な現場に立ち会う中で、自転車事故を見ると、頭部など体の中枢部分に打撃を受けてお亡くなりになったり、重篤な障害を生涯にわたって負われるという現状がある。交通安全教育については、幼いときから将来の交通社会の一員となっていくことを見据えて、正しいルールを年齢に応じた形で教えていくことが、私ども交通安全を担う警察行政の大切な役割だと思っている。教育の重要性を一言申し上げたかった。

交通安全教育では、適切な道路環境の下で、「だから君たちはここをこう通るんだよ」という教育を幼い素直な子どもたちに是非してあげたい。各学校のグラウンドで線を引いてという教育もしてきたが、全ては現場にあると思う。

委員： 次期計画に向けてということだが、海外では、昔あった生活圏を自転車、歩行者、公共交通によって15分で移動できるようにというコンセプトの下で、パリなどではもう一度交通体系を見直す取組を行っている。その中で自転車がどういう役割を果たすのか、全て徒歩で日常生活を送るのは難しいと思うが、組み合わせることによって京都市民の生活が充実するとか、そういったところが特に文化では不可欠だと思う。その手立てとして、シェア型などを導入することによって、例えば駐輪場も共有型とし、新たなモビリティや公共交通との連携を強化するという概念が入ってくると、より環境等の側面でも京都市が世界に誇れるというところに近づいていくのではないかと。

単に自転車を取り上げるのではなく、交通体系全体の中での自転車の役割や可能性をもう一度見直していただくことを計画の中で取りこぼさないようにしていただきたい。

ネットワークとか生活道路の面的な整備については、京都の周辺部のところに延びていく可能性があるのかどうか。この辺りを広げていくことによって中長距離の自動車利用を減少させる可能性があるのか、そのような点も分析して、どこまでネットワークを広げて、構成していくのか、具体的に検討のうえ、進めていただけるとありがたい。

会長： 取りまとめに移りたい。いくつかの共通のキーワードが出てきたと思うが、次のような発言、議論があった。

- ・ 矢羽根は非常に効果的な施策であるが少し分かりにくい。矢羽根の効果をより高めるために、周知、啓発を進めてはどうか。
- ・ マナーの改善が必要。
- ・ 電動アシスト自転車が最近増えてきているが、これがエコかエコでないかという議論はあるにしても、おそらく今後も増えるであろうこと考えると、この扱いについても議論しておくべきである。
- ・ 走行環境整備に関しては、都心部だけでなく、地区別の課題整理も必要では

ないか。

- ・ 歩くことと自転車利用は同時に同じような目的を達成することもできる。歩くことと自転車利用をうまく結び付けた計画にする必要があるのではないか。
- ・ 次回への希望として、重傷事故が減っていないので、事故についてももう少し分析をしてほしい。
- ・ 自転車利用目的についても、多面的な分析をしてほしい。
- ・ 生活道路とは何かというのを一から議論するのではなく、この審議会においても1度共通認識として何を生活道路とみなすかを明確化おいたほうがよいのではないか。
- ・ シェアサイクル等、自転車の利用の仕方を調べていく必要がある。今年度はパーソントリップ調査が延期され、次年度に行われることになっているので、自転車利用についてもデータが得られるよう工夫してほしい。
- ・ 自転車、歩行者の関係だけでなく、京都の交通体系全体として自転車がどのように位置付けられるのか、自転車はどのような役割を果たすのか、MaaS等のシステムをもっていくに自転車をさらに有効に使うのか。その辺りを分析し、取組を進めることが、世界トップレベルの水準のシステムを作るところにつながるのではないか。
- ・ 子どもの自転車利用に関する色々な問題がある。教育の重要性が今後ますますクローズアップされるのではないか。

委員の皆様からは、押しなべて現在までの京都市の自転車政策をかなり高く評価いただいたと言えるのではないかと思います。これは市の努力、また市民の協力によるものである。今後ともそういう方向で次の計画につなげていければありがたい。

1回目なので色々な御意見をいただいた。これを取りまとめて次の審議会につなげていきたい。

以上