

令和2年度 第2回京都市自転車審議会 議事概要

- 1 日 時 令和3年3月23日(火) 午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ大会議室
- 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)
奥村ゆかり委員(京都市地域女性連合会常任委員)
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)
高濱正明委員(京都府警察本部交通部交通規制課長)
※代理出席 大橋尚美氏(同課協議・許認可担当補佐)
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)
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)
村上一郎委員(京都府自転車軽自動車商協同組合理事長)
村田清隆委員(京都府警察本部交通部交通企画課長)
※代理出席 滝清 基氏(同課交通戦略室長)
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

議題

(1) 令和2年度第1回審議会における各委員からの御意見

- 会 長： 御意見、御質問をお受けしたい。詳しいデータが示されたので参考にできると
思う。
- 委 員： 補足資料③、単独事故件数の推移は謎である。全国の数字は増えているが、京
都市の数字は低すぎるのではないか。また、重傷・死亡事故の割合が22%に増
えている一方、軽傷事故の割合は減っているが実態を表しているのだろうか。調
査の手法はどうなっているのか。
- 事 務 局： 京都府警からいただいたデータの中から出した数値である。データについては
再度チェックしたい。
- 会 長： 府警からコメントはあるか。
- 委 員： 京都市に特化したデータを今持っていないが、京都府内では単独の自転車事故
が少なく、相手方が自動車というものが極端に多い。手元に各府県のデータを持

っているわけではないが、自転車が単独で用水路に落ちる事故が連続して発生した府県もある。府県ごとに状況が違うのではないか。

会 長： 確認のうえ、もし間違いがあれば修正していただきたい。現時点において理由は推測しかできないが、データとしては一応こういうものであるということにしたい。調べてみるのも面白いと思うので今後も注目していきたい。

(2) 次期京都市自転車総合計画の方向性について・(3) 今後のスケジュール

会 長： 御意見、御質問をお受けしたい。

委 員： 本日、京都駅からここまで歩いてきた。車道上の自転車走行空間では、街渠とアスファルトのすりつけ具合が重要である。整備を行う業者に条件など出しているのか。

府道 32 号（河原町通）では、街渠とアスファルトのすりつけ部分に隙間やひび割れがあった。デンマークでは自転車の走行空間をチェックする人がいる。大きな道路では車も多いので走行空間のチェックが必要ではないか。

事務局： アスファルトの舗装工事をする際には、街渠のすりつけは自転車が走行する、しないに関わらずしっかり行うことになっている。

道路の端は大型車が走るとたわみが出てくる。また、排水性舗装においては、道路の端に水が流れるパイプが入っていて、構造的に弱くなる。日常のパトロールを行い、問題があれば対応していきたい。

委 員： 私は大学生協に関わっているが、生協では、年に何回か自転車の点検を行ったり、共済の自転車保険の勧誘などを行っている。京都で生まれて育った方だと、ルールやマナーをよく分かっておられ、環境問題にも意識が高い方が多い。京都市、京都府以外から来る方に対する最初の教育が重要である。大学生協は全国的な組織であり、共済を扱ったり、安全教育を行っている。京都市と協力し、大学 1 年生に対しての教育を強化していく方法もあるのではないか。

会 長： 御意見として承っておく。

委 員： 京都市内では自転車のマナーが悪いと思っている方がほとんどではないか。マナーの改善は日常的にやらないと直っていかない。啓発と言うが、誰が注意をするかということまで決まっていない。警察がどこまで行うのかなど、マナーについて議論を深めていかなければいけない。また、一人一人がマナーについての啓発をしていかなければいけない。

会 長： マナーの重要性について御指摘いただいた。マナーに関連した御意見、御質問はないか。

委 員： ルール・マナーの向上は最重要課題である。ルール・マナーと言われても基本となる教育を受けていなければ何を言われているのか分からないところもある。警察で、各年齢や属性に合わせた教育をどのように行っているのか、手短かに説明する。

街頭指導については、日々その地域の実情に合わせて行っている。特に毎月 20 日の週の金曜日は、自転車安全利用一斉啓発日であり、京都府域で一斉に関係機関と地域のボランティアの方が一緒となり、街頭で直接指導している。令和 2 年中はコロナの関係があったが、1 年間で 2,118 回指導を行った。

大学生に対しては、北、上京、川端、下鴨警察署と京都市、区役所、京都大学、立命館大学、同志社大学と一緒に「今出川作戦」と銘打って、学校の関係者にも来ていただき、現場でルール・マナー向上の指導を行っている。

教育活動については、幼児に対しては幼児交通事故防止対策連絡会を通じて、保護者に対しても一緒に、ヘルメットの重要性の啓発や交通安全教育を行い、家庭内を含めた交通安全意識の向上を図っている。

小学生に対しては、自転車のルール、技術を身に着けるために学校教育機関と連携し、小学校 4 年生以上を対象に自転車運転免許を発行する自転車教室を開催している。今年はコロナの関係で中止になったが、実技を行う子ども自転車大会も実施している。

中学生、高校生に対しては学校に赴いて通学指導も行うことに加え、自転車交通安全CMコンテストを開催している。中学生、高校生のほか、大学生、専門学校生に、コンテスト方式で自転車の交通事故防止やマナーの向上をテーマとするラジオCMを作成していただき、自転車の交通安全意識を自ら高めていただく機会としている。

大学生に対しては、新入学生に対して入学時のオリエンテーションの場を借りて交通安全教室を実施している。令和元年は 70 回ほど開催できたが、去年はコロナの関係で 8 回開催した。また、京都府大学等交通事故防止対策連絡会とも連携し、自転車の交通安全教育を実施している。

社会人に対しては自転車安全利用企業制度を利用し、令和 2 年時点で 106 社が登録されているが、企業を通じて従業員に対する交通安全教育を実施し、マナーの向上に努めている。

高齢者については、今後特に重要になると思うが、免許返納された方に対して、自転車に乗られる機会も増えることから、今はコロナ禍で難しいが、自転車シミュレーターを活用した自転車教育を開催している。また、電動自転車を普通の自転車の感覚で乗られるケースもあるので、自転車販売店に協力いただき、警察が作った資料を提供し、従業員の方にチラシを渡して、自転車の特性やルール・マナーを伝達していただく活動も行っている。

宅配サービスについては、コロナ禍で需要も増え、ルール・マナーが注目されている。宅配している方たちはルール・マナーを学びたいという気持ちを持っており、企業単位で教育を実施している。また、全日本デリバリー業安全運転協議会、ウーバーイーツが入っている日本フードデリバリーサービス協会などの協議会とも連携して施策を講じていきたいと考えている。

- 会長： 大変参考になった。
- 委員： 警察の方も努力しているのはよくわかったが、なぜかマナーが悪いと言われる。毎日啓発していきたい。
- 委員： マナーとは何か。
- 委員： 人に迷惑を掛けないことなどである。
- 委員： 皆さんマナー違反だと勘違いされているが、自転車の場合、全てルール違反である。逆走するのもルール違反、歩道で徐行せずに走るのもルール違反だと道路交通法に書いてある。ルールさえ守れば大丈夫というのが基本である。マナーと言うから、マナーのいい人と悪い人がいる程度に甘く考えてしまっている。法律違反、ルール違反ということをしっかり伝えていただきたい。そうした甘さが、教育がうまくいかない原因だと思っている。ルール・マナー教室ではなく、ルール教室とした方が良い。
- 今日、私は自転車でここまで来たが、京都は優れている。全国の中では突出して右側通行が少ない。細街路に自転車マークを描いた効果があったと思う。
- P.9に「電動アシスト自転車教室」とあるが、電動アシスト自転車と普通の自転車は何が違うのか、こういうことを実地として分かった人に先生になっていただきたい。私も子どもが小さいので、東京の保育園で電動アシスト自転車教室に参加したことがある。そこでみんなが一斉に頷いたのは、電動アシスト自転車が一番危険なのは押して歩くこと。電動アシスト自転車は乗っている限りは非常に安定していて楽でよいが、押して歩くと重い上に、子どもが乗っていても下ろせない。押して歩いて、逆の方向に体重がいくと倒れてしまう。こういうことをしっかり教えないといけない。電動アシスト自転車は危険だから押して歩かないように、足を着くときは両足を着くようにと教えるべきだ。
- ところが、押して歩きなさいという区間がある。渋谷では工事のため押していくか遠回りしないとイケない区間があるが、これは、工事が終われば元に戻ると思う。ところが、京都には工事に関係なく押して歩かなければいけない区間がある。ぜひともやめていただきたい。京都の恥である。
- 会長： もし電動アシスト自転車に乗っていて押さなければいけない場合、電動アシストはどのように使うのか。
- 委員： その場合には使えない。電動アシスト自転車に乗ったまま、両足を着いて歩くしかない。実際のところは「すみません」と言いながら乗っていくというのが渋谷で見た事例である。
- 会長： 警察で指導されることも含めて、どのように使えばよいかみんなで考えていく必要がある。ピンポイント的な事例かもしれないが、そこで事故が起きればとんでもないことになる。
- 委員： ルール・マナーについてだが、例えば、マナーがいい人としてレディーファーストなどはあるが、自転車の場合そこまで至っていない。自転車に乗っている人

はルールをまだ理解していないし、守っていない。だからマナーがどう、モラルがどうという言い方をすると、「俺はどうせマナーがいい人間じゃないから」という人が出てくる。自転車事故を起こさないようにするためにも「ルール違反」だと言うことが大切だと思う。

委員： 3月19日に自転車利用環境向上会議をオンラインで行った。そのときに自転車政策推進室長に出席いただき、京都市の自転車の走行環境がすごく良くなったことや、サイクルセンターを整備するということが発表していただいた。320人の視聴者からすごく関心が集まった。

例えば、自転車のルール教室のときに、自動車運転免許を持ったことがなく、車のウインカーがどういう意味なのか分からない人もいると思う。サイクルセンターではどのような方が担当されて、どのようなコンテンツがあるのか皆さん興味を持っていた。もし分かれば教えていただきたい。

事務局： 来年度、4月からサイクルセンターで各種自転車安全教室を実施する。

まず、就学前の幼児を対象としたキックバイク教室。現在は各保育園や幼稚園で実施しているが、4月からはサイクルセンターに来ていただき、自転車店の方を講師にして実施する。

小学生対象としては、自転車デビュー教室がある。まだ十分に自転車に乗れない方を対象に、補助輪なしで自転車の乗り方のコツを学ぶという教室を実施している。自転車ステップアップ教室は、自転車のゲームをしながらルール・マナーについても学んでいただくものである。

小学生、中学生、高校生を対象とした自転車ルール・マナー教室は学校から申し込んでいただき、学校単位で教育を行うという内容である。

社会人を対象としては、自転車乗り方教室がある。大人の方でも自転車に乗れない方や長らく乗っていない方を対象にした教室である。子乗せ自転車教室としては、最大3人乗りが可能な子乗せ自転車の乗り方、注意点を学んでいただく。

電動自転車教室については、電動自転車ならではの特性として、いわゆるけんけん乗り、片足で乗ると急に助走がついて動き出すことがあるので、そういったことへの注意を促す教室を行う。子育て中の方や免許の返納をされた高齢者で初めて電動自転車を買う方などを対象に考えている。

自転車健康教室は、自転車が健康に及ぼす効果を踏まえ、体に良い、体を傷めない自転車の乗り方を学ぶという教室である。

高齢者を対象としては、いきいき自転車教室がある。高齢者は体力やバランス感覚が衰えてくるので、その辺りの注意点を教える教室である。

サイクル散歩は、小学生以上の一般の方を対象とした教室で、テーマを決めて、公園の外に出て、1時間から1時間半程度、自転車で京都市内を散策する教室である。

教室は京都市からの委託、もしくはサイクルセンター内に開設する自転車店の

自主的な企画として実施する予定である。

委員： ヘルメットの着用に関しては行政としてどのぐらいプッシュされるのか。

事務局： 今申し上げた教室についてはすべて必ずヘルメットを着用していただく。

委員： 計画のコンセプトのところ、前回の計画は「共存」というキーワードのもと、5つのみえる化で計画をまとめていたが、今回は「共存」が「共生」に変わり、「ひと」、「まち」、「くらし」というキーワードになっている。「共存」という言葉は一緒に生きて問題ないということであるが、「共生」という言葉には、関係の密接性がより高まり、お互い一緒に生きていくというような、かなり思いのこもった言葉だと思う。「ひと」、「まち」、「くらし」を含め、ぜひこの形で整理していただきたい。

「共存」から「共生」というコンセプトの転換が図られているが、前回の計画の組換えに留まらず、「共生」という概念をどのように計画の中に反映していくのか、難しいと思うがぜひ工夫していただきたい。計画にストーリー性が出てくるようないきいきした計画になると良い。特に「活用」の部分について、健康とか環境というのはよくわかるが、何か京都らしいモデル、アイデアが生み出せないか。皆さんからアイデアをいただきたい。

ところで、災害対応というのは、どういうことをお考えになっているのか。私は阪神大震災のときに被災地で自転車が助かった。いざ災害が起こったときに自転車をどのように活用するのか。普段から備えておくのか。具体的な考えを何か提示していただきたい。

事務局： 災害対応については、シェアサイクルについて事業者と協定を結び、活用したいと考えている。また、日常的に維持管理している駐輪場に自転車のストックができれば、災害時に使うことも考えられるのではないかと。

委員： 京都市には優良なレンタサイクルの認定制度があり、21業者が入っているということであるが、そちらを使われる方が良いと思う。シェアサイクルの自転車は短距離用であり、10分座るとお尻が痛くなる。レンタサイクルの認定事業者の協力を受けられるのも良いのではないかと。

委員： シェアサイクルの推進とあるが、ポートに乗り捨てが可能ということで、観光での利用が便利であるし、大学と最寄り駅にポートがあれば更に利便性が出てくる。民間事業者とどうやってシェアサイクルを推進していくのか。公共用地をポートとして提供するなど、どこまで京都市としてサポートするのか。ポートの配置をうまく考えていただけるとシェアサイクルについても議論を深めていけると思う。皆さんと議論していただきたい。

委員： 自転車のルール・マナー教育を行う時期についてだが、我々の考えでは小学生ぐらいの時が一番よい。このくらいの時に学習したことは忘れないと思うので、右側通行しない、並走しないなどのルールを教えると伝わりやすいのではないかと。我々の京都府自転車軽自動車商協同組合でも安全教育を行っており、コロナ禍で

去年から実施できていないが、収束すれば積極的にやらせたい。

電動アシスト自転車についても、販売店としてたくさん御購入いただいているが、後のフォローという以前に、安全教室などで、乗り方の一つ一つを指導できていないのが現実である。現在、ヤマハ、パナソニック、ブリジストンなどの各メーカーにアプローチしており、コロナ禍が収まったら取組について話し合っていきたい。

委員： 心強いことをおっしゃっていただいた。販売店は自転車に乗る人との接点であり、非常に大切な役目を担っている。頑張ってください。

委員： 皆様の御協力をお願いしたい。

会長： 次期計画のコンセプトや3つの柱、今後の進め方について御示唆いただきたい。P.8以降、こういう形で進めていいかどうかについて合意形成したい。

委員： P.10、「駐輪環境のさらなる充実」について、P.6に放置自転車が減っているという数字がでていますが、これには若干統計上のごまかしがあるといえる。これは駅に放置されている自転車の数である。まちなかで商店街やコンビニの前での放置がなくなる。年間4万台以上撤去されている状況になっている。

大規模な商業施設には駐輪場の附置義務があるが、ビルの屋上に駐輪場を作ってもそこまで置きに行く人はいない。小規模な商店やコンビニエンスストアの周りに放置が目立つ。まちなかの細かいところの放置自転車にもっと効果的な対策を工夫していただきたい。

事務局： 京都市は駐輪場の整備を進めてきた。確かにこの放置の調査は駅周辺である。駅周辺ではかなり駐輪場の整備が進んでいるが、御池通、烏丸通、四条通、河原町通に囲まれた都心部地区では駐輪場が足りない部分がある。直営で整備が難しい部分もあるため、民間事業者に助成する形で駐輪場の整備を進めている。足りないところについては今後も整備を進めていきたい。

委員： 放置自転車の件についてだが、あるお母さんが自転車を公園に隣接している公道上に置いて公園で子供と遊んでいる間に撤去され、自転車が撤去され、その方は泣かれていた。撤去の取組がきつすぎるのではないか。しかしルールでもある。市はどう考えているのか。

事務局： 放置自転車については相当減ってきているが、まだ公道上に放置されている自転車はある。数年前から撤去強化区域を市内全域に広げて撤去している。御理解いただきたい。

委員： ドイツやデンマークでは、まちなかに小規模駐輪場を基本として置く。大きい駐輪場は駅前にあって、そこでは自転車の整備や修理など自転車のことであれば何でもできる。まちなかの小規模駐輪場に行政が手を出すのは難しいため、東京では始まっているが、「みんちゅう」という会社が民地の使われていないところを借り上げて、コイン駐輪場として貸し出すサービスを行っている。民間の力も借りて、こういうことをきめ細かにやっていくべきである。

駐輪場が足りないのはバランスが悪い可能性もある。新宿区が設置している信濃町駅の駅前駐輪場は月極と一時利用が両方設置されているが、月極はいつもガラガラである一方、一時利用は満車のこともある。新宿区に利用状況を聞くと調査をしていなかった。京都でも同じようなことが起きているかもしれない。烏丸の大規模な地下駐輪場などで、月極と一時利用の稼働状況を調査し、その割合をどうするか考えるのも有効活用の1つではないか。

事務局：「みんなちゅう」は我々も注目している。調べているが、コロナ禍もあり、直接話はできていない。既存駐輪場の有効活用については、満車の駐輪場から少し離れたところは空いているなど、いびつな状態があるのは把握している。どうすればうまく使ってもらえるか検討しており、課題として認識している。

委員：京都市が自転車観光にこれだけ便利で優れていることをお客様に御案内するのに、12月にリニューアルされた観光協会ホームページ「京都市観光ナビ」は分かりやすくまとまっている。駐輪場の最新マップやルール、認定レンタサイクル業者の一覧が載っていて、最初の入口として弊社もここを訴求していきたいと思っている。

WEBは、お客様のほうから検索してくれるのを待っているものである一方、アプリは、発信者側からコミュニケーションを取れるツールとして開発することが多い。大学生などアプリに合った層や、積極的にレンタサイクルを利用される層に、マナー教室のPRやルールの周知などをトータルでひとまとめにし、こちら側からプッシュ通知やニュース配信を行い、コミュニケーションを押し出しているような仕組みがあると、さらに自転車を有効活用してもらえないのではないか。シェアサイクル業者さんもアプリを作られているのでそちらに任せてもよいかもかもしれない。

委員：私は住まいが大阪なので、京都市における自転車のルールはすごく良いと思っている。ただし、大学生に限って言うと苦情を度々受ける。危険な運転をしているところは正直ある。

子どものころからマナーを学ぶことも重要であるが、私個人としては車の免許を取ってから、車から見えやすい位置を走るといったことを学んでいった気がする。継続的に安全教育はやっていくべきだと思う。

大学では、放置自転車が毎年1,000台ぐらい出てくる状態である。「共生」という意味では、シェアサイクルがあると所有する自転車の台数も減り、放置自転車も減るというストーリーがあるとよいと思う。ただし、駅から大学までシェアサイクルがあると便利だが、朝、みんなが乗っていくと大変なことになるのでうまく回す方法を考える必要があるのではないか。

防災面では、パンクしないシェアサイクルがあれば京都市の売りにもなると思う。そういったところで考えていただけるとよいのではないか。

会長：時間が押しているなので、少しまとめたい。

本日、主として次期計画の骨子について議論を進めてきた。多くの方が様々な視点で問題提起されたのは、マナー・ルールについてである。今後次期計画を進めていく上においても必要な視点だと思う。

サイクルセンターについては色々と評価をいただいている。こういう施策は進めていただきたい。

コンセプトについては、「共存」から「共生」に向けて、計画が進化しているということになると思う。きちんと進めていただきたいということであった。

観光客はいろいろ問題も起こすが、京都にとって重要なものである。観光客を対象としたレンタサイクル、あるいはシェアサイクルを市民の皆さんにも使っていただくわけであるが、骨子の中に書いてあるから結構だと思った。

私の個人的な意見としては、P. 10「整備効果等を踏まえた路面表示手法の見直し」において、今後この路面表示をどうするのかに注目している。かなりの労力と費用が掛かる取組である。年月が経つと表示も薄れてくるが、そのとき全てをメンテナンスして直すのか、あるいは、あくまでも利用者に自転車の使い方を示すものと考えれば、必ずしも再度全てを塗り直す必要はないとも言えるであろう。そのあたりについても十分議論していただければと思う。

ルール・マナーに関係するが、自転車は車に対しては弱者に当たるが、人に対しては軽車両であるので気を付けなければならない。「ひと」、「まち」、「くらし」に関して「共生」とあるが、都心部において自転車をどのように使うのか、より一層京都の自転車利用が進み、施策が高度化する状況において、歩行者との関係はどうなるのかをもう一度真剣に考えていく必要があると思う。

報告事項

(1) 放置自転車の撤去保管料の適正化について

会 長： 御意見はあるか。特に御異論がないようである。この形で進めていただきたい。

会 長： 全体を通して、若い方の御意見を聞いておきたい。

委 員： ルールとマナーについて議論があったが、私は大学入学時に京都に来た。京都は自転車で走りやすいが、道路が狭く、ルールなど守らなければいけないことが多いと思う。ただ、大学入学直後は運転免許証も取得していなかったため、交通のルール・マナーについては全く知らないままだった。危ないことをしていたと振り返って思う。

大学生に向けて教育が必要というお話があったが、大学入学直後のオリエンテーションの場で直接御指導していただくとよいのではないか。私はルールブックを配られただけで終わってしまった。駐輪場を利用するときにも指導していただけると大学生や若い方もルールを守るのではないか。

委員：特に海外でもそうだが、子どもの自転車に関連する歩行者の事故ゼロを目指そうということで達成している都市がいくつか北欧で出てきている。件数を見る限りだと、重傷、死亡事故をゼロにすることを強く意識し、それが教育と直結していることを見えるようにするとよいのではないか。

ハード面については路面表示で左側通行が徹底されてきた。これをぜひ展開していただきたい。京都市では、左側通行の矢羽根と、交差点で停まる、徐行することを注意喚起する表示の両方があると思う。これをうまく使いこなしていただきたい。また、5.5m未満の狭い道もたくさんあると思うので、そうしたところのルールはもう少しきめ細かい対応をしていくことも一つ考えられるのではないか。

公共交通の補完ということでシェアサイクルが出ているが、車も同じだが、駐車している時間に違う人に乗ってもらうことによって、シェアリングエコノミーという考え方でスペースを減らしていける。公共交通の補完と言われているが、他都市でも大体揉めるのが、自転車はプライベートな乗り物であるという点である。シェアサイクルを進める場合に、公的機関がさまざまな背景から効率性を高めるとか、移動が不便な場所を補完するなどの考え方が重要である。単純に民間企業がお金儲けするためにシェアサイクル、レンタサイクルをやっているのとは考え方が違うというところを、しっかり位置付けないと前に進まない部分がある。駐輪問題も含めて、どのように貢献できるのかを再整理していく必要があると思うので、次期計画の策定に当たっては、その辺りを御検討いただきたい。

会長：本日のまとめとして、ここに書かれている次期計画の方向性は概ね御了解いただけたと思う。まだまだ詰めていかなければならない点もある。事務局には次回の審議会に向けて十分に資料を充実させていただくことを願います。

以上