

## 令和3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6月21日(月) 午後2時から午後3時40分まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ大会議室
- 3 出席者 塚口博司会長(立命館大学名誉教授)  
青木真美委員(同志社大学名誉教授)  
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)  
宇治田脩孟委員(京都商店連盟副会長)  
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 神山 保氏(京都府警察本部交通部交通規制課交通規制官)  
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)  
土淵 誠委員(連合京都副事務局長)  
古澤奈央子委員(京都市PTA連絡協議会理事)  
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(京都府警察本部交通部交通企画課交通戦略室長)  
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2回審議会における各委員からの御意見

会 長： 今の説明に対して御意見はあるか。こういうまとめ方でよろしいか。  
特に御意見はないようなので次に進みたい。

#### (2) 京都市自転車総合計画2025(素案)について

会 長： 施策部分の表の見方について確認したい。各推進施策に「新規」「充実」「無印」があるが、「無印」はどのようなものか。

事務局： 無印のものは継続という位置付けになる。前計画から引き続き次期計画でも取り組む内容となっている。

会 長： 前計画である「京都・新自転車計画」を見て、どこを見比べれば継続している施策なのか分かりにくい。

事務局： 分かりやすくできないか再度見直したい。前計画からの継続の事業であっても、表現が必ずしも一致していなかったり、事業が細分化されていたりする所がある

が、基本的には前計画で位置付けられていたものである。

**委員：** 大きな枠組みの問題だと思うが、5月末に国交省から公表された第2次交通政策基本計画では、多様なモビリティとして電動キックボードや電動車いすなどの普及を図ることになっている。それらと自転車との関係性について、今後どのように取り組んでいくのかなどの展望はあるか。

**事務局：** 新しい乗り物として、例えば電動キックボードなどについて国で議論されていることは認識している。本市においても、現在見直し中である上位計画の「歩くまち・京都」総合交通戦略の中で、多様なモビリティの活用の可能性や活用時の道路空間の在り方の検討が言及されている。当室としても、しっかり情報収集していきたい。

**委員：** 健康増進のための自転車の活用や安心・安全な自転車観光の推進に関する施策はよいと思った。障害のある方も自転車を体験できる環境づくりは重要である。京都ではタンDEM自転車で公道も走れるようになった。こういうことを含めて、健康とサイクリングに視点を置いていることは非常によいことである。

**事務局：** 自転車の利活用ということで、これまでの移動手段としての自転車に留まらず、自転車を健康や観光の推進のために活用することを検討している。障害のある方も自転車を楽しむということで、インクルーシブ・サイクリングのような取組も他都市では実施されていると承知している。本市においても取り組んでいきたい。

**委員：** 評価指標の「車道左側通行する自転車利用者の割合」について、現況である令和2年度が45%、目標値である令和7年度が50%と5%上昇した数値となっているが、より高い数値に設定することはないのか。

**事務局：** 令和2年度の数値は45%であるが、令和元年度までの数値は30%前後で推移していた。令和2年度は数値が跳ね上がっている。当面は自転車利用者の半数に車道左側走行をしてほしいという思いを込めて50%を目標値に定めている。

**会長：** 目標値としてはもう少し高めに設定すべきではないかという御意見だと推測する。数値は50%でよいか。

**事務局：** 補足する。この数値は市民アンケート調査で計測しているが、年度別に浮き沈みがあり、平成28年は31%、平成30年は28%、令和元年は30%、令和2年度は45%となっている。平均値を30%前後と捉えており、目標値は50%とした。

**委員：** 今回サイクルセンターを新たに設け、自転車教育の拠点として活用することになっている。安全教育を全てサイクルセンターで行うわけではないと思うが、その役割を教えていただきたい。

また、情報発信という言葉が多く出ているが、京都市のサイクルサイトはどの程度活用されているのか。情報があちこちのサイトでバラバラになってはもったいない。一元的にうまく統合して効果的に活用していただきたい。

自転車交通量のデータが示されているが、これは道路交通センサスのデータなので、1地点で計測された数値であり、示された道路区間全体にわたって交通量が多いとは言えない。限られた予算をうまく使ってこうしたデータをきちんと取っ

ていくのは大事かと思う。独自に交通量を計測することは難しいかもしれないが、あらゆる手段を使って一番肝となるような場所で施策を行えるようにしていきたい。

**事務局：** これまで、例えばキックバイク教室などは各幼稚園、保育園に出向いて実施していた。今年度からは、キックバイク教室については基本的にサイクルセンターで実施する。また、小学生から高齢者までを対象とした様々な教室を年間100回ほど実施する予定にしている。中学生向けの講習や、保険会社が自転車保険について説明するような講習についてはこちらから出向く場合もある。サイクルセンターを拠点として使いつつ、出向いて実施する教室もあるという形態を取っていきたいと考えている。

サイクルサイトは年度によってばらつきはあるが、1箇月当たり2万～3万回程度見られている。放置自転車や駐輪場の情報が中心となっているが、自転車に関する情報を可能な限り集約して情報発信していきたい。

**事務局：** 自転車の交通量について、資料は5年に1回行われている交通センサスの平成27年のデータを用いており、令和2年はコロナの関係で調査が延期されている。御指摘のとおり、示されている交通量は、設定されている区間内のある1地点で計測された交通量であり、その区間全てを表しているわけではない。自転車の交通量を把握するのは難しいが、新規施策にも掲げているとおり、自転車利用実態等のデータ収集手法についても民間事業者の意見を聞きながら研究していきたい。

**委員：** サイクルセンターの件だが、立地が北寄りのため、自転車教室は現地で実施するだけでなく、出向いて実施することも大いにやってもらいたい。

また、これからはサイクルセンターで自転車教室などが企画、運営されていくのか。単に自転車について学ぶ場所としてあるのか。

**事務局：** 理想としては現場で企画が出来ればよいが、現段階でそこまでは至っていない。センター内に信号機や矢羽根が整備されているので、それらを活用した自転車教室を実施していきたいと考えている。

**委員：** 河原町商店街では、外国人の方が自転車のルールや交通規制があまり分からないために、歩道をグループで走行する姿が見受けられるので、冊子を作り、商店街の歩道は自転車で走れないことを伝えている。オリンピック、パラリンピックでは、外国人の方が自転車で観光することもあると思うので、今のうちから外国人向けの対策を実施していきたい。

もう1つは、私も経験したのだが、外国へ行ったときに、市役所の方がインフォメーションというたすきをかけて、困っている人を親切に案内していた。京都でもインフォメーションの方がまちを案内すると外国の方は喜ぶのではないか。オリンピック・パラリンピックの際、京都に多くの外国人の方がお見えになることが予想される。今から対策を練っていただきたい。

**事務局：** 施策3に外国人観光客への対応を記載している。これまでも外国人観光客向けの

周知啓発に取り組んでいるが、外国人が利用されるウェブサイトには河原町通は自転車で走れないといった情報も含め、京都市の自転車施策について掲載していきたい。

インフォメーションについては、英語で対応が可能なレンタサイクル店を認定する本市の制度を活用するなど検討したい。

**委員：** 評価指標の事故件数について、令和2年の数値が基準になっているが、全国的に令和2年の事故件数はかなり減っている。令和2年を基準にして520件という数値を出して大丈夫なのか。

事故件数は減っているが、重傷者の割合が増えている。事故が起きる場所は交差点が多く、高齢者用にヒヤリハット地図を作っている所もある。小学校、中学校などの学校教育の中にもそのような物を取り入れて、交差点で危ない所があれば気を付けようというような教育をしていただきたい。

**事務局：** 事故件数だが、京都市の令和2年の自転車事故件数は668件となっている。コロナ禍における状況であるが、全国的に見ると令和2年の自転車事故件数の対前年度減少率がマイナス15.9%、令和元年度ではマイナス6.0%、平成30年度ではマイナス5.3%ということで、令和2年度は大きく減少している状況である。一方、京都市では、令和2年度の対前年度減少率はマイナス14.5%、令和元年度がマイナス18.1%、平成30年度がマイナス4.3%となっており、全国的な傾向とは少し違う状況である。

令和2年の668件をベースにしても大丈夫かということであるが、減少率は京都府の目標値に基づいており、令和元年を起点に計算しても結果として目標値は同じ520件になる。

**委員：** 私どもは京都市のみやこエコロジーセンターの指定管理をしている。今回の計画にはかなり環境、脱炭素、SDGsという言葉が出てきている。自転車の利用を進めていくと、脱炭素やSDGsにつながることを計画の中で解説し、読んで分かるようにしていただくと嬉しい。

20ページの推進事業28番、自転車通勤等の情報発信についてだが、企業でも、社会貢献が企業イメージ向上につながるという視点で、自転車通勤に取り組まれる事例がある。SDGsに貢献したいが何をすればよいか分からない企業もあるので、自転車利用の促進も取組の一つであると分かっていると、自転車の活用も進むのではないかと。

**事務局：** 京都市では自転車を積極的に使っている企業の集まりがある。現在100社ほど入っていただいております。府警と我々で月1回メールマガジンを配信している。積極的に取り組まれる企業の事例をより広く発信していきたいと考えている。

**委員：** 京都府自転車軽自動車商協同組合の中にレンタサイクル部会があり、自転車利用に関して、外国人の方に説明する資料や地図、パンフレットを製作して渡している。通行区分に関して、外国は右側通行だが、日本では左側通行が基本となっている。

そうした周知をスムーズに、トラブルのないような形で進めていきたいと思っている。

**委員：** 海外ではレンタルサイクルと大きく書いてあって一目で分かる。外国人がレンタルサイクルを利用していることが分かれば私たちも親切にしてあげられる。自転車に印を付けていただけるとありがたい。

**委員：** 今後レンタルサイクル部会と協議し、指導していくように努めていきたい。

**委員：** 気を付けていただきたいところが2点ある。2008年に、ある行政からコミュニティサイクルの現況調査を依頼された。行政が手放しで予算を掛けていくことには問題がないか。シェアサイクルの普及は政府も推進しており、東京などでは通信会社が主導している。通信会社は通信技術を活用することで運営できているが、普通の民間シェアサイクル企業では採算性の面から、おそらく我々が期待しているシェアサイクルの運営は困難だと思っている。

また、不要自転車の再利用について、20年程前に流行った話題だが、不要自転車の中には安全規格等が通っていない安価な自転車がある。この辺りは組合に指導をいただくのが一番だが、当時もそういう自転車を再利用するのは危険という考え方を持っていた。

**事務局：** 京都市は財政難であり、我々の方から財源を出してシェアサイクルを進めていくことは難しい。一方で国においては公共的な交通という形で位置付けられているので、その辺りを考慮しながら自転車の活用を進めていきたいと考えている。

不要自転車の活用については、安価な物は安全性がどうなのかという問題があると思う。慎重に対応していきたい。

**委員：** 京都市では大学生が自転車事故の第1当事者となる割合が約2割と全世代で最も高い。市外から集まる大学生の自転車教育のレベルがバラバラであることが要因の一つではないかと考えている。19ページの自転車走行環境整備の考え方の中で、スポット整備の対象として記載されている「学校周辺」の記載に、特に大学周辺と加えてはいかがか。金沢でもそうだが、通行環境が整備されることで安全教育も行いやすくなる。

**事務局：** 学校周辺には、大学周辺も含まれる。大学以外に高校への通学が多い箇所も考える必要があり、「学校」という表現にしている。

**委員：** 事故に関しては、重傷事故に関わる場所を減らしていくということをぜひ目標にしてもらいたい。軽傷事故の問題も大切だが、重大事故を減らしていくところは、海外においても非常に大きな問題になっている。

レンタルサイクルとシェアサイクルに関しては、東京などは比較的ポート数が多くなり、海外と同じぐらいのサービスが提供されている都市がようやく出てきた。ある程度ポート数を増やしていかないと、シェア型のサービスは提供できない。その辺りは行政だけの努力では難しく、民間の協力も必要で、両方一緒に進めていかなければ難しい。公共交通不便地域からまず実施していくことが重要なポイント

ではないか。鉄道やバスは今のご時世、いきなり路線を整備するのは難しい。まずは需要を顕在化させるという側面から、シェア型自転車を公共交通の補完と位置付け、利用を促してはどうか。そういう意味での位置付けが重要ではないか。

**事務局：** シェアサイクルについては、公共交通の不便なところにバスの導入は難しいという事情がある一方、住民の移動ニーズは一定存在すると思っている。シェアサイクルは京都市内では主に3社が事業展開されているが、どういう所にポートを増やすのかについては事業者と相談しながら調整していきたい。

**委員：** PTAとしては子どもたちの安心・安全な利用が一番の問題になってくる。既に幼稚園から高校まで自転車教育をやっているが、前年度と今年度はコロナの関係でなかなかPTA主催の研修が行えない。何かできることがないかと思っている。ヒヤリハット事例を記したような物がそれぞれの学校でどこまで配布されているか把握できていないが、ある小学校では安全マップのような形で、ここは交通事故が多い、不審者が出るというものを出している。幼稚園から高校までどのような形でこういう情報を発信しているか把握し、自転車についてももっと積極的に発信できればと思う。

**委員：** 大学では警察とも相談しながら自転車指導を行っている。今までは警察以外の行政とつながるということはありませんでした。京都ではコンソーシアムもあって、行政とつながりが強い大学もある。大学のまち京都で多くの学生が外から来るため、自転車の購入時や譲り渡し時にこうした安全利用に関する施策を実施するのは非常に効果的である。我々のところでは駐輪許可をする際に駐輪場のシールを渡すのだが、自転車講習会で必ずマナー講習を受けてもらうことを条件にしている。他大学と連携すれば更にうまくできるのではないか。また、こういった取組を地域などにも広げていただければと思う。ぜひ連携させていただきながらやっていきたい。

**委員：** 自転車保険加入の推進についてだが、令和2年度に86.4%加入と記載されているが、どのような形で86.4%と出たのか。また、残りの13.6%の方に入っていたかどうかは難しいと思うが、そうした方への対策を行うことで100%を目指すのではないか。

**事務局：** インターネットで市民1000人の方に調査を行い、自転車利用者のうち保険に入っている方が86.4%という結果が出た。インターネットの調査なので、直接保険に入ってくださいとは言えないが、調査を行うことが保険加入を促すことにもつながると思う。これからも調査をやっていきたいと考えている。

**委員：** インターネット調査ということであれば、年度によって回答者が違うので、加入率も変わってくることになる。インターネット調査以外に、例えば自転車購入時に尋ねたり、まちなかで調査したりするなど、そうした形を含めた方がより精度が高まるのではないか。

**事務局：** 我々も色々な機会を持っているので、様々な形で聞いていきたい。

販売店にはお願いして自転車販売時に保険の加入を勧めさせていただいている。それで86.4%というかなり高い数字になっているのではないかと考えている。

委員： 我々販売店も、TSマークを活用してできる限り保険に加入していただくよう声を掛けている。お金の掛かることなので、お客様の了解を得た上でやらなければいけないが、販売店においても必ず加入を促していくことを京都市と一緒にやらせていただきたい。

防犯登録の有効期間は10年間だが、TSマークの有効期間は1年間であり、継続の契約もお勧めしている。できる限り100%に近い形で進めていきたいというのが組合の目標である。

会長： 是非100%に近づくよう頑張ってください。

御意見を計画に記載できるものとできないものはあるが、事務局と精査し、本日御議論いただいた内容をできるだけ反映できるように修正し、最終的に自転車総合計画2025(案)という形で取りまとめさせていただきたい。取りまとめについては、事務局と会長に一任させていただきたい。皆様にはその結果をお伝えする。

### (3) 京都市自転車総合計画2025策定に係るパブリックコメントの実施について

会長： 今日は資料5を用いて議論した。パブリックコメント用の資料6で気になるところはあるか。資料5はパブリックコメント実施時にホームページで閲覧できるとのことである。

特に御発言はないようである。資料6によってパブリックコメントを実施していただく。

### (4) 今後のスケジュール

会長： 計画(素案)を基に、パブリックコメントの前に計画(案)を作るということである。各委員に計画(案)が出来次第送っていただきたい。

事務局： 承知した。

会長： 全体を通して御発言はあるか。色々な御意見をいただいた。これを基にして計画(案)に仕上げていく。

委員： 自転車は健康、買い物、通勤、通学、観光、色々な用途がある。私も京都に来て50年、ずっとサイクリングに関わっている。京都というまちは自転車が似合う。京都ほど似合うまちはない。自転車は人にやさしい、環境にやさしい、社会にやさしい。これをもう一度頭の中にインプットしていただき、これからの自転車施策に関して我々も一生懸命頑張りたい。

会長： 締めになる言葉をいただいた。この辺りで終了させていただく。

以上