

令和3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10月1日（金） 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 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）
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 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）
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（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3年度第1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，御質問はあるか。

委 員： 車道の左側通行の話であるが，これは自転車を利用する人全体に聞いている数字だと思う。歩道を走行している人の割合も含まれているため，「車道左側通行をする自転車利用者の割合」が3～4割の数字になっているが，車道を走る方のうち，どれぐらいが左側を通行しているかを尋ねる方が分かりやすい。

会 長： この点については事務局で表現を変更されたと思う。補足説明いただきたい。

事務局： 次の議題で説明させていただく。

会 長： ほかはよろしいだろうか。御意見がないようなので，次に進みたい。

(2) 京都市自転車総合計画 2025 策定に係るパブリックコメントの結果について

会 長： ただ今の説明について御意見を頂く前に、先ほどの御質問に対する対応について、事務局から説明いただきたい。

事務局： 資料4の4ページ(3)に記載のとおり、車両である自転車は車道左側走行が原則であり、例外として歩道を通行することができる場合がある。近年実施しているアンケート調査においては、車道左側を通行する自転車利用者の割合が3割程度で推移している。令和2年度は45%という数値になっているが、これまで30%前後であったものを、少なくとも半分以上の方に車道左側を走行していただきたいということで目標値を設定している。現在多くの方が歩道を走行しているため目標値が低く見えるが、逆走を容認するものではない。

会 長： その点はよろしいか。

委 員： このように説明を聞かないと理解が難しい。歩道を通行する方の割合は何割、車道を通行している方は何割で、そのうちの何割が今は左側通行をしているので、その割合をもっと上げようと書けば分かりやすいのではないか。これは全体を100としたときに45%ということか。

事務局： おっしゃるとおりである。歩道走行も車道走行も合わせたうち、車道の左側を走行している方を5割以上にしたいという思いがこの数値である。これまでのアンケートでは、車道を走行する方の割合が3~4割という数値で、残りはほとんどが歩道を走行される方となっている。車道を走行する方についてはほとんどは左側通行で、車道を逆走する方は少ない。車道左側走行5割というのはかなり高いハードルであると考えているが、目指していく決意である。

会 長： 先ほどの御指摘を踏まえて理解しやすいように手直ししていただきたい。

御要望を含めて、パブリックコメントで意見が色々出た。特に新しい自転車の総合計画に対して否定的な意見はなかったと思う。評価する意見、あるいは提案の意見である。この中には採用すべきものもあるし、若干誤解されているところに対しては、市の考え方が示されている。

委 員： パブリックコメントは色々なところに周知を図られたようだが、何名の方から意見を頂けたのか。多い方が良いに決まっているが、このぐらいの人数で納得しているのか、それとももっとたくさんの人に聞きたかったのか。

事務局： パブリックコメントの冊子を市役所、区役所、支所、図書館、駐輪場、レンタサイクル事業者へ配布するとともに、大学生への周知ということで、学生向けのアプリへの掲載をし、幅広く意見を募集した。その結果、意見を頂いた人数は203名となり、意見数は京都市の他のパブリックコメントに比べても遜色ない数となっている。多くの意見を頂いたと認識している。

委 員： 7ページのドライバーへの啓発に関するもので、矢羽根マーク上に違法駐車が止まっていて走れないというのは素直な意見だと思う。全国的にも同様に効果的な施策を打ち出すのは難しいと思うが、これに関する京都市の答えがドライバーへ

の啓発、思いやり運転を心掛けていただくということでは、あまり改善されないと思う。京都らしさも踏まえた提案として、例えばベンガラ色に塗った小さなパイロンを設置するなど、何か目に見える物理的な対策を行ってはどうか。全体を通じて、京都の取組は全国で一番進んでいると思うし、とても優れた計画だと思っている。その更に上に行くためには、こういうところを何とかすることだと思う。パブリックコメントでも、何でもかんでも自転車に車道を走らせようとするのは危険などの意見があり、確かに今の状況ではそのとおりだと思う。しかし、車道が安全になれば良いわけで、安全にするためにどうするか、そのあたりを具体的に考えていただいてはどうか。

事務局： 今までドライバーに対しての啓発が大事だということで取組を進めさせていただいたが、路上駐車がなかなか減らないという御意見を頂いた。路上にパイロンを置いていくという御提案であるが、色々な関係者との調整も必要になってくる。引き続き、そういった御意見も踏まえて検討したい。

委員： 結局精神論になると意味がない。何らか一步を踏み出さなければいけないと思う。啓発や周知徹底は今までもやってきたが、どうにもなっていない。何かしらの対策を考えていただきたい。

会長： 1つの施策に取り組む場合には、効果と、それに伴う新たな課題をバランスの取れた形で進めていく必要があると思う。市の意見としては啓発活動等で進めていくということである。

(3) 京都市自転車総合計画 2025（答申案）について

委員： 2ページと10ページのグラフの関係について質問する。2ページのグラフでは、自転車走行環境の整備された距離が平成27年度から増えていることが分かる。しかし、10ページのグラフでは、自転車の事故件数は減っているが、死亡者や重傷者があまり減っていない。整備の結果、事故は減ったが、死亡者や重傷者の割合が減少していないということだ。走行環境を整備しているところで事故が起きているのか、そうではないところで起きているのかについて、検証を加え、しっかりと対策を練ることを計画に書く必要があるのではないかと。

会長： 難しい問題だが、事務局はいかがお考えか。

事務局： おっしゃるとおり事故の分析はやっていかなければいけない。矢羽根整備と事故との関係を分析し、きちんと表現できればよかったのだが、矢羽根は平成27年度から引き始めたところであり、そこまでの分析に至っていないのが現状である。長距離にわたり矢羽根を引いたので、引き続き事故の分析は行っていく。どういう事故が多いのか、矢羽根に対する効果はどうかなど、きちんと分析していかなければいけないと考えている。

なお、計画では、16ページの現状の課題のところ、「自転車事故は誰にでも起

こり得ることから、万が一の事故に備えて、自転車保険の更なる加入やヘルメットの着用を呼び掛けることが必要です。また、死亡・重傷事故の発生を減らすために、事故の分析を行い、効果的な対策を検討する必要があります」という文章を入れている。

委員： 確認できた。よろしくお願ひしたい。

会長： 計画的に施策を推進し、自転車政策推進室として事故分析を行っていく方針になっているのか。

事務局： そのために警察から事故のデータを毎年頂いている。それをどうやって活用していくか、しっかり検討をしていきたい。

会長： 市の方で決意表明された。今後御期待いただきたい。

委員： 23 ページの指標「車道の左側通行をする自転車利用者の割合」というのは、1つの数字に2つの意味を持たせているから分かりにくいと思う。歩道を通行する自転車を減らしたいということと、車道の逆走を減らしたいという2つの意味を持たせてしまっている。まず1つは、歩道を通行する自転車については歩行者優先などのルールを徹底し、ゆっくり走ってもらう。もう1つは車道を走る際は左側をちゃんと通ってほしい。この2つが1つになっているので分かりにくいのではないか。表現を工夫していただきたい。

会長： 私も読むときによく考えないと理解が難しい。2つのことを一緒にすると理解しにくいところがあるので、長く書くことはできないが、御意見の趣旨を踏まえて若干見直していただきたい。このままだと分かりにくいという市民の意見もあると思う。

事務局： 分かりやすい形で我々も出したいと思っている。表現は考えさせていただく。

委員： 確認だが、資料6の答申の計画案とは別に、答申の本文というのは何か付けるのか。審議会として市に対して何か言うておくような本文、それを踏まえてこの計画案ができるということで、前回の計画策定時は、本文と別冊の計画案で構成されていたが、今回の場合はどうなのか。

事務局： この計画をもって答申という形を取らせていただきたいと考えている。

審議会に議論していただいた結果、資料6の「京都市自転車総合計画2025」を答申として京都市に提出いただくという形をお願いしたい。基本的に京都市としてこれをこのまま計画として冊子にしたいと考えている。

委員： 承知した。審議委員の皆さんが御承知であれば特に問題ない。

会長： 多少分量は増えるのか。我々審議会が諮問に答申するわけである。最終的に計画を作るのは我々ではなく市である。何がしかのブラッシュアップ、修正はあるのか。

事務局： この審議会ですら十分議論いただいて、かなり素晴らしいものができている。これに付け加えるものはあまりないと考えている。

会長： 市では、本日の答申案にほぼ沿った形で最終的な市の計画を作るということのようである。これについては問題ないと思う。

委員： 計画に出ている数字について分母を記載してほしい。事故や駐輪場に関する分析の時に、何千台、何万台という分母があると、対策が練りやすいのではないか。京都市の自転車は現在これだけの乗っている方がいて、それに対しての対策、あるいは事故の分子が出ていると、よく理解できる。分母を書いていただくとより正確な判断ができるのではないか。

事務局： 7ページに自転車の保有状況を記載しており、京都市においては自転車の保有台数は約92万台という状況になっている。利用状況だが、8ページに、市民アンケートから得た、市民の約6割が自転車を利用しているというグラフを載せている。利用されている方のうち約9割が週1日以上利用されている。こういった分母に近い数字は掲載している。

会長： 具体的にどのようなところがパーセントだけでは分かりにくいのか。例を挙げていただきたい。

委員： 駐輪場とか事故の問題に対してである。

もう1点、計画のデータはほとんどが昼間のものと感じる。例えば河原町通では、自転車利用者に関して、昼間は人がたくさんいるので車道を走っているが、早朝は信号を守らないし、多くが歩道を走っている。計画の数字がすべて正しいと私は思っていない。まちの中では朝夜の状況と昼間の状況では数字が違うのではないか。夜でもきちんと、誰もいなくてもルールを守ろうというマナーアップにつながるような文言を入れていただけるとありがたい。

会長： 最初の分母については、アンケートなど母数が分かっているものは「n=」と書いてあるので大体分かると思う。分母が示されていれば理解しやすいというところがあればお知らせいただきたい。

2つ目の御意見の夜間はどうかということに対してはどうか。

事務局： 夜間のルール・マナーが守られていないという話であるが、駐輪状況など昼と夜間で交通の状況が違ってくことは、場所的にもあると思う。そういったことも踏まえて、放置自転車の対応、撤去、啓発も含めてだが、商店街と一緒に夜間の撤去の取組もさせていただいている。夜間の状況も把握しながら今後も施策を進めていきたい。

委員： 歩道と車道の走行率の状況についてだが、自転車利用者から歩道は誰が走れるのかと聞かれる。ルールとしては、高齢者と子ども、車道走行に危険が伴う方々は歩道を走行するという形になっているが、なかなか徹底されていない。京都市と京都府警で道路交通法に基づき、どういう場合に歩道を走行できるのかということをも明確な指針として示していただきたい。そうすれば販売店もお客様に訴求するための材料となる。販売店では京都府の自転車安全利用推進員などをやっておられる方が多いが、細かいことまで把握するのは難しい。道路交通法について、自動車のドライバーは運転免許の取得時に試験があるので把握されている方が多いと思うが、自転車に関してはなおざりにされてきた。明確な指針を示してもらえれば、

利用者にも分かりやすく伝えることができる。

事務局： 我々も警察もそうだが、車道の左側走行について、かなり啓発を進めてきているところだが、実際には、ルールを守られない方も多い。まだ啓発が足りないところもあると思うので、今後もしっかり周知していく。また、矢羽根も活用して周知をしていきたい。

委員： 先ほどの意見はごもつともである。人と車と自転車の思いやりが根本である。自転車と車と歩行者それぞれの道を作るのはなかなか難しいが、それに向かっていくのが自転車計画の根本だと思う。そういうことを書いていただきたい。基本は3者それぞれの専用の道を通るということを書いていただければ嬉しい。今回の計画のコンセプトは「共生」である。これを再度改めて考えていただきたい。自転車も車も人も一緒に生きて世の中を良くしていく、これが本来の自転車施策であると思う。

今回の計画には我々の提案も入っておりとても良いと感じる。特にサイクリング協会として嬉しいのは、健康、スポーツに関する記載で、これは今までなかった。タンDEM自転車の記載もあるし、郊外部でのサイクリングツアーは洛西などでやっている。そういうものにアンテナを張って、見付けたら一緒にやっていくということこれから大いに取り組んでいきたい。

会長： 車、自転車、人はそれぞれ運動量が違うので、別々のスペースを用意すれば安全性も高まり、快適性も高まるだろう。道路幅員が十分であれば、空間を分けるのがベストだと思うが、どこでもできるわけではない。それで歩車共存道路ができた。いわゆるコミュニティ道路である。これは、車のスペースと人のスペースを分けるのではなく、自動車も速度を落とし、共生するものである。人と自転車と車についても、速度を落とし、思いやりをもって、狭いスペースを一緒に使っていくことが重要で、まちなかは特にそうである。歴史的な地区の矢羽根は、実際にはあのとおりには走れない。しかし、道路をみんなで作ろうという意味表示だと思う。そういうことを皆さんに御理解いただく必要がある。スペースの取り合いをしても、京都の歴史的な道路ではうまくいかない。

委員： パリで市長が15分圏都市構想を出している。自宅をベースにして、日常生活で必要な移動を徒歩や自転車でアクセス可能なものにしようという構想である。その中で、今まで過大であった道路上での自動車の占有空間を削減していこうとしている。それによって歩行者、自転車の安全性の確保や環境改善等を図ろうというものである。そういうことがビジョンとしてはっきり打ち出されている。これは、京都の歩いて暮らせるまちづくりの理念とも通じるものである。狭い道路で歩行者、自転車と自動車が一緒に通行しなければいけないところは、お互いに良識を持って譲り合うことが大切である。一方で、幅員に余裕のある道路では、こういうビジョンの中で道路空間の配分を見直していくということを伝えていかないといけない。自転車は空いた空間の隙間を走れというのではなく、きちんと自転車のため

の通行空間を確保することが大事だと思う。

違法な路上駐車は排除すべきであるが、どうしても必要な荷捌き駐車などは、路側で区画を区切って、時間を限って認めるなど、自転車の走行空間を妨げないようにきちんと空間を確保する必要がある。今回の計画はかなり良いレベルの計画になっていると思うが、こういった課題に真正面に取り組んでいかないと、計画をもう一歩先に進められないのではないか。

今回の計画は、共存から共生へ、3つの共生を柱として簡潔にまとめていただき、分かりやすいと思う。3つの柱の中で自転車の活用は、今後戦略的に計画を進めていく上で非常に重要な要素である。

市民の皆さんにこういう計画のコンセプトをぜひ伝えていただきたい。思い付きで事業を行っているのではなく、こういうコンセプトの下できちんと計画を立てて進めているということを市民に周知していただきたい。市民の皆さんの意識を変えていくことが、これから進めていく計画のサポートを得たり、車との共存の問題や道路の再配分の問題を解決するに当たっての動機付けになったりするのではないか。

パブリックコメントで京都らしさがもう少しあってもいいのではないかというお話があった。京都は観光需要が今激減しているが、これから国内、国外の観光需要が戻ってくるわけで、この機会にこそ今後に向けてアクションを起こすことは、京都がやるべきユニークな取組だと思う。健康など他にも重要な視点は色々あるが、観光は差し迫った問題である。ぜひ自転車観光をアピールできるような戦略を次の段階で考えていただきたい。

会 長： いくつか御提案を頂いた。市は可能ならばそういう方向でやっていただきたい。空間の再配分の御意見を頂いたが、市はどのように考えているのか。空間の再配分は色々なところで出てくる言葉である。

事務局： 自転車の走行空間の確保という考え方になると思うが、かつて車道から歩道に上げた自転車を、また車道に下ろしていくことになる。物理的な部分を動かそうとするとお金も時間も掛かるのですぐにとということにはならないが、できるだけ自転車に車道を走ってもらえるように矢羽根整備を進めている。

将来的な空間配分については、新しいモビリティという話も出てきており、荷捌きの問題もあるので、道路の利用者の合意が取れるような使い方を考えていかなければいけないと考えている。

会 長： 将来的な在るべき姿として、現在の答申案の中に盛り込むような提案はあるか。

委 員： 現行の矢羽根による走行環境の整備は、将来的には専用の通行帯を整備するという方向性の中で、過渡的な段階として整備されているという認識だと思う。物理的に走行空間を確保できるような交通状況になれば当然展開されるだろうし、まずは矢羽根を整備してきちんと空間を確保していくことが重要である。沿道の方や市民、事業者、利用者も含めて合意形成をきちんと図っていかないと、急に1車線

を封鎖するようなことは難しいと思うので、機運を醸成していくことが大事である。

ニューヨークでは、バスレーンを自転車と共用にしたり、一晩で1車線が自転車専用の通行帯にされたりというところもある。市民の合意形成さえ得られればできないことはないと思う。将来の方向性としてきちんと走行空間を確保していくということで、今は過渡期という認識で良いのではないかと思う。

委員： 河原町では若い人でスケートボードに乗っている方が多い。あれをこれからどのようにするのが悩みである。夜になると商業施設の前や東側、四条の角などで、スケートボードで滑っており、ポケットパークの石が全部割れてしまい、今回直していただいた。若い人が夜の12時過ぎから朝の4時頃までやっている。

事務局： スケートボードの関係だと自転車の計画とは離れてしまうが、まちの安全、暮らしの安全対策になるので、関係課と情報共有していきたい。何かあれば我々も協力したい。

委員： 電動キックボードや新たなモビリティについては自転車の計画で扱うべきではないと思っている。東京でもまだ実験段階で、渋谷区のモデルと港区のモデルがあるが、港区のモデルはとんでもなく危ない。渋谷区のモデルは実際歩道上を縦横無尽に走り快く思われていない現状がある。ここに京都市が乗り出すのは危険である。電動キックボードをどこかに入れるつもりであれば、今のところは自転車の計画であるので無視した方が良いのではないか。

事務局： この計画は自転車の計画である。この計画の中で電動キックボードを推進するという事は考えていない。

会長： それに関連した記述はなかったか。

事務局： この計画の中では電動キックボードの記載はない。「歩くまち・京都」総合交通戦略（案）では次世代型の移動手段についての記載はある。

委員： アンケートや駐輪場の利用台数などのデータはあるが、京都市全体の自転車の利用状況を理解していく上で必ずしも十分ではないと思っている。国勢調査の結果も来年出てくると思うので、10年単位の利用状況については更新される。しかし、交通計画でも問題になっているが、1日単位の自転車の需要は分かっても、時間単位の変動する需要に対しては依然分からないところがある。この先どのような政策を推進するか考える上でもデータは大切なものだと思う。できるだけ時間単位で取っていくことが重要なのではないか。

シェアサイクルについては公共交通の補完ということで位置付けられているが、東京等の実態を見ると公共交通とセットというよりは、代表交通手段的な使い方をしている人が、特にコロナ禍もあり多い。個人が保有している自転車をできるだけシェア型に置き換えていく発想をどこまで実現していくのか。コンセプトである「共生」に入っているか分からないが、市全体で言えば個人の6割が自転車を利用しており、シェア型に変えていくことによってより効率的な交通手段として活

用できる方向性がある。そのあたりについてキーワードを足しても良いのではないか。単に公共交通の補完だけではないのではないか。

会 長： シェアサイクルはどこに書いていたか。答申案の中に入っているか。

委 員： 20 ページの推進施策 6 である。

会 長： 事務局に確認するが、シェアサイクルは位置付けとしてはどう考えているのか。積極的に推進するのか。

事務局： 我々としてはシェアサイクルの推進を考えている。

会 長： 公共交通の補完ということかどうかは議論があると思うが、必要があるものではある。

本日、かなりまとまった答申案を示していただいたと思うが、委員からお気付きの点を挙げていただいた。答申案を修正する部分と、この答申案の先を考えていくための、自転車施策の中長期的な示唆を頂いた。

本日、この答申案をそのまま我々の最終案として認めるかどうかであるが、修正していただきたいのは、23 ページの※1 の箇所である。パーセントだけを示されても、その背後に何があるか分からない。ほかにもパーセントだけで分かりにくいところがあればフォローしていただきたい。

そのほか御意見、御提案を頂いたが、この答申案の本文を直接修正するものではなく、将来の考え方、在り方に関する提案である。議事録に残るので、答申案とは別の形となるが、京都市で今後の施策を進めていく上での参考にさせていただきたい。

ほかに修正の御意見はないようであるので、私が申し上げたところを修正していただきたい。期日も迫っているため、修正の表現の仕方については事務局と私に一任いただきたい。

以上