

令和3年度 第3回京都市自転車審議会 議事概要

- 1 日時 令和4年2月4日(金) 午後2時から午後3時30分まで
- 2 場所 オンライン会議
- 3 出席者 青木真美委員(同志社大学名誉教授)
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)
小川圭一委員(立命館大学工学部教授)
奥村ゆかり委員(京都市地域女性連合会常任委員)
北方真起委員(自転車安全利用コンサルタント)
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)
中井 宏委員(大阪大学大学院人間科学研究科准教授)
藤本芳一委員(自転車ライフプロジェクト代表)
三国成子委員(自転車利用環境向上会議全国委員会会長, 地球の友・金沢)
三好詩乃委員(市民公募委員)
村上一郎委員(京都府自転車軽自動車商協同組合理事長)
村川武嗣委員((株)JTB京都支店事業開発室観光開発プロデューサー)
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 加藤 剛氏(京都府警察本部交通部交通企画課
交通安全教育センター所長補佐)
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

「京都自転車走行環境整備ガイドライン」改定の方向性について

会 長: ガイドラインの改定は、京都市全域を対象に進めるということだが、新計画の計画期間最終年である2025年までに、どの程度整備を進める予定か。

事務局: 「京都市自転車総合計画2025」の下では、自転車の交通量が多い路線として12時間の自転車交通量が2,000台以上の路線と、既整備路線との連続性が確保できる路線とを中心に整備を進めることをまずは想定している。これらの整備が全てできたとすると、約40kmの延長となる。

会 長: 7ページの図でオレンジとグリーン路線ということか。

事務局: そうである。図の中で、都心部地区と西院地区として囲った地区から整備を外へ広げていくことを考えている。予算の範囲の中で、順に進めていきたい。

委 員: 千葉市のビデオを見て思ったことであるが、交差する道路において、横方向の矢

羽根が自動車側から視認できるようにする必要がある。矢羽根を車線のどの辺りに設置するのかしっかりと考えないといけない。

事務局： 17 ページに交差点の図を載せているが、図のようなきれいな交差点は現実にはなかなかない。実際に矢羽根を交差点に設置する場合は、現地を測量し、矢羽根の位置を決めるので、横方向の矢羽根も視認もできるような配置を考えていきたい。

委員： 矢羽根の間隔を広げることで経費を削減し、より広範囲に整備を進めていくという方向性は良いと思う。資料に左側通行遵守率の調査結果が出ているが、継続的に調査を行い、効果が維持できる形で整備を進めていただきたい。また、京都以外の都市での調査事例などがあれば結果を参照し、データを集めるなどして、検証は常に行っていくべきである。

整備延長を延ばすと、新しい箇所の整備費だけでなく、維持管理の経費も必要になってくる。何年経過したら塗り直さなければいけないかということも考えておく必要がある。整備を積極的に進めていくのは良いが、路面表示が消えてしまって塗り直せないという話になりかねない。

事務局： 京都市では、矢羽根を整備した箇所での効果検証を継続的に行っている。今後も、左側通行遵守率や、整備前後における車道走行率の変化などのデータを取り、効果をしっかり検証していきたい。

維持管理については、現在のところ矢羽根が薄くなって消えてしまった所はないが、設置後 5 年程度経過した中には、多少黒ずんだりしている所が出てきている。整備後の維持管理も重要な問題であり、今後、考えていかなければならない。既に整備した箇所において塗り直しをする際は、交差点内の矢羽根や幹線道路等の自転車マークの設置間隔などにガイドラインの改定内容を反映させるなど、経費を抑制するような整備手法を考えていきたい。

委員： 金沢でも交差点部に矢羽根が引いてあるが、交差点部の矢羽根の上を真っ直ぐ進まずに、今まで自転車横断帯があった方向に膨らんで走行する自転車が結構見受けられる。交差点部の矢羽根を真っ直ぐ進むということをしかりと周知しないといけない。矢羽根の間隔の問題だけでなく、自転車の走り方の周知や啓発も大事だと思う。

会長： 4 ページに自転車走行環境整備に伴う自転車横断帯の撤去について記載されているが、京都市でも自転車横断帯は撤去して、交差点部を直進する場合には真っ直ぐ進んでいただくような形で整備を行う方針である。それがルールとして徹底されるよう、周知啓発をしていただきたいということである。

委員： 自転車に乗っている市民として質問だが、大きい交差点で矢羽根を見たことがない。烏丸通や堀川通では、整備を行っていないのか。

事務局： 烏丸通については、御池通より北側の整備を進めており、丸太町通や今出川通との交差点には矢羽根を設置している。御池通や堀川通は、道路として大きく歩道の幅も広いいため、歩道の中に自転車が通行する部分を明示する形で整備しており、車道には矢羽根を設置していない。

- 委員： 大きい交差点で直進すると、車の左折が多いので危険だと思ったので質問した。今までどおり横断歩道の横にある自転車横断帯を通ったら良いということか。
- 事務局： 自転車横断帯がある交差点については、自転車横断帯を通行しなければいけないことになっている。引き続き自転車横断帯を通行していただきたい。
- 矢羽根を整備する場合は、セットで自転車横断帯を除去していく。矢羽根がある場合は、矢羽根の上を真っ直ぐに横断していただくことになる。
- 委員： 矢羽根の効果はたいしたもの、通行していて安心感がある。矢羽根のとおりに進めば多分事故は起こらないだろうという感覚で走っている。京都市は財政難の中、経費削減が求められているので、全体的な話としては良いと考える。ただ、私の職場が東洞院にあるが、矢羽根の色がだいぶ剥げかけている。費用の面で大変だと思うが、見えてこそ矢羽根なので、確かめていただきたい。
- 交差点の左折は矢羽根があっても大変危ない。自動車も自転車は邪魔だという感じで曲がっていく。どうしたら良いか、全体の交通を見て考えていかなければいけない。
- 事務局： 自動車ドライバーへの啓発についてであるが、矢羽根には、ドライバーに対して車道左端が自転車の通る箇所だと認識してもらうことにも効果がある。
- 矢羽根を設置するだけでなく、より効果を上げるための啓発として、ドライバー向けの啓発のビラを配布するほか、運転免許の取得の際には、自転車に関する講習を1コマ受けてもらっている。ドライバーへの周知は、引き続きしっかり進めていきたい。
- 委員： 色々な自治体において、交通啓発や走行環境整備などの案件に関わっているが、京都市は、矢羽根の設置状況などを見ても、全国と比べて一歩二歩と先に行くガイドラインが策定されていて素晴らしいと思った。
- 会長： 全国的にも先進的な試みがあるので、徐々に修正していくことで更に良いものとしてもらいたい。
- 委員： 矢羽根や自転車マークの設置間隔を広げることについては、問題がないと思った。経費削減に主眼が置かれているようだが、市民に市の財政が厳しいことをどの程度アピールしていくのか、その広報の仕方や整備費用削減率等の話をどこまでオープンにしていくのかといった点は気になった。
- また、コストを下げるができる自転車マークのデザインは検討できないだろうか。
- 会長： ガイドライン改定についての市民への広報として、どのように考えているのか。
- 事務局： 整備費用の抑制を考慮することで整備効果を落としてはいけないと考えており、9ページに記載しているとおり、整備効果を維持しながら効率性の観点により整備手法を見直し、経費を下げることによって市内の一層の走行環境整備の推進を図っていくことを目的としている。お金がないから設置間隔を広げるという誤解がないようにしっかりと説明していきたい。
- 今回の見直しで終わりとは思っていない。更なる節減ができるところがないか

という視点はしっかりと持って今後も進めていきたい。

会長： 過去の審議会の議論の中でも、細街路のマークが多すぎて分かりにくいという意見があった。細街路についてはすっきりとさせて、より分かりやすくしていただきたい。

委員： 私は地方から出てきたので、道に矢羽根があることに最初は驚いた。自転車を運転する側として快適な走行ができるのでありがたい。

矢羽根の上に自動車が停車していて自転車が走行できない経験をしたことがある。自動車ドライバーと自転車利用者の双方の理解が必要だと思う。

会長： 路肩に駐車している自動車は、歩行者にとっても自転車にとっても危険である。そこをよくアピールしていく必要があると思う。

委員： 「京都市自転車総合計画 2025」の「柱3「暮らし」での共生」の中で、観光振興の中でも自転車を使うという動きに今後なってくると聞いている。

矢羽根の材料に、夜間の視認性向上策として特殊な塗料が使われているということであるが、自転車マークにも特殊な塗料が使われているのか。

また、自転車マークはグローバルな規格に則っているのか。これは誰が見ても自転車ではあるが、どこの世界の人が自転車観光を楽しんだとしても、自転車走行位置だと分かる形になっているのか。

事務局： 自転車マークは、通常の白色塗料を使用し、ガラスビーズは採用していない。白色は、夜間においてもベンガラ色に比べると視認性の高い色である。逆に、矢羽根のベンガラ色は、白色の区画線に比べると見にくいいため、ガラスビーズを混入している。

自転車マークは、誰が見ても自転車だと分かるデザインだと思うが、平成 28 年にガイドラインを作る際に京都市独自の自転車マークとして採用したものである。

委員： 自転車が走るのには、こういうマークがある箇所だという PR を今後進めていくことが重要である。

委員： さきほどの VTR を見て、設置間隔を空けても大きな違いはないと思った。

本学の周りもそうだが、歩道上の自転車通行可の所と、車道に路面表示がある所が重複している箇所があり、歩道も車道も自転車が走っているのが見受けられる状況だ。そこの違いを明確に分けると費用を抑えていけるのではないか。整備費単価が 1km 当たり 200 万円ぐらい差のある試算が出ているので、全体を見渡して、削減効果を見るのが良い。

事務局： 御池通などの歩道は、自転車が通行可能であるが、その歩道内に自転車マークを設置することで、自転車が通行する場所を指定している。そういう道路については、車道に矢羽根の整備は行っていない状況である。

委員： 歩道が自転車通行可となっていて、かつ車道に矢羽根がついている所もあるという御指摘である。細かく検討していただき、今後の改善策を考えてもらいたい。

委員： 14 ページの参考の部分に矢羽根の認知度の記載がある。この認知度のデータの取り方を教えてほしい。また、認知度が低い行政区には、今後どのように啓発して

いくのか。

事務局： 認知度のデータについては、市民 1,000 人を対象とした WEB アンケートを行ったものである。対象の抽出に当たっては、行政区ごとの人口や年齢構成と一致させており、対象者 1,000 人のうち、自転車を日常的に利用している約 60%の方に対して、矢羽根を認知しているかどうかについて尋ねた。来年度以降もデータを取っていきたいと考えている。

行政区ごとで見ると、山科区や西京区などでの認知度が低い結果となっている。京都市の中心部から整備を進めてきた関係で、山科区や西京区は矢羽根の整備が進んでいない状況である。実際に矢羽根を見ていただくことで認知度は上がってくると考えており、今後このような行政区に整備を広げていきたいと思っている。

また、京都市では、様々な媒体や機会を通じて、自転車の安全利用に関する啓発を行っているところであり、今後もしっかりと啓発を進めていきたい。

委員： 矢羽根については、自転車愛好家の方からも通る所が分かりやすいという御意見を頂いている。警察としても、自転車の車道左側通行などについて積極的に広報するとともに、自転車レーンに止まっている自動車の取締りを行っている。今後とも、自転車の走行空間の確保に取り組んでいきたい。

会長： 自転車の車道左側通行への強い意識付けは、矢羽根によりかなり進んだと思う。

委員： 経費削減については、一定の予算の中で整備延長をより延ばしていくことが目的として想定されていると思う。経費削減の結果、短い期間で整備する距離を延ばしていくことが可能となるという点を、もう少し工夫して説明する必要がある。

21 ページにおいて、路肩が十分広く確保できる場合は、路肩に法定外の路面表示を設置するとあるが、こういう所は、今後可能な限り自転車専用通行帯に指定していく旨を示して、前向きな姿勢が読み取れるようにした方が良いのではないかと。今は、外側線に応じてどのような状態でも矢羽根を設置するという方針であるが、自転車走行位置としての幅員が確保できた箇所については、自転車専用通行帯等を設けていくという考え方は持っておいた方が良い。

委員： 矢羽根の設置間隔については、自転車目線からの動画を見たが、広げても明確に自転車の走行位置を判断できると感じた。経費の問題は二の次として、設置間隔を広げた後でも矢羽根が見やすいという点をしっかりとアピールすることが必要である。

委員： 個人的な意見であるが、自転車の駐輪場の不足を感じる。立誠のホテルの地下に駐輪場があるが、地下の駐輪場の表示が見づらく分かりにくいいため、どこに置くのか迷う。

また、放置自転車は昔から比べると大分少なくなったが、そこまで乗ってくる方々がルールを守っていない。河原町通、木屋町通、蛸薬師通では自転車の歩道での走行が問題となっている。

河原町商店街では、月 1 回警察や京都市とでパトロールをして、ごみの問題、たばこのポイ捨て、放置自転車などに関して啓発活動を行っている。個人的に注意を

するとトラブルが起こるため、必ず警察と一緒にパトロールをしている。また、一緒にプラカードを持ちながら、歩道で自転車に乗らないように啓発を行って10年になる。河原町商店街の辺りではほとんど放置自転車がなくなるなど、運動の効果が少しずつ表れてきたと思っている。

ただし、毎日4~5回、河原町通の歩道では自転車に乗ることができないとスピーカーで流しているが、そちらは効果が出ない。乗っている人たちに直接声を掛けることが一番効果的である。

委員： 河原町通の件だが、そもそも車道を自転車を通れないことが問題なのではないか。歩道を走らないように啓発するのは重要だが、自転車はどこを走行したらいいのか。車道を自転車を通れないことをそもそも見直すべきではないか。

また、歩道内に自転車の通行位置を指定している道には、矢羽根の整備をしないということだが、重複した整備も考えられるのではないか。歩道内では、ゆっくり走行する必要がある。車道側にも矢羽根を引いて、早く走りたい人は車道を走ってもらうことも考えられる。

会長： 車と自転車の共存ということで色々な課題もある。車道を自転車を通れない通りに関する意見は、以前からも審議会において出ている。四条通では、バス停が多く、バスを乗り降りする方と自転車の錯綜も問題となるであろう。

例えば香港では、街が狭く、車と路面電車、バスとの錯綜が危険であるため、自転車が規制されている所もある。そのようなルールが局所的にあっても容認できるのではないだろうか。

委員： 河原町通、四条通の車道は、8時から21時まで自転車通行禁止であるが、歩道で自転車を押して歩くことは大変なため、乗ってしまうのではないか。問題の解決に当たり、良い知恵をお借りしたい。

会長： 今後の審議会の議論になると思う。検討いただきたい。

ガイドラインの改定について追加の意見はあるか。

様々な意見、コメントを頂いたが、大きな方向性としては事務局案と異なっていなかったと考えている。事務局には、本日の協議内容を踏まえて、京都市自転車走行環境整備ガイドライン改定版の案をまとめるということで良いか。

異論はないようなので、事務局には、作業を進めていただきたい。本日の議題は、以上である。

以上