

令和４年度 第１回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 令和５年１月２０日（金） 午前１０時から午前１１時３０分まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ大多目的室
- 3 出席者 青木真美会長（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企画広報室長）
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）
※代理出席村上秀幸氏（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）
畑田英樹委員（京都府警察本部交通部交通企画課長）
※代理出席増田茂氏（京都府警察本部交通部交通企画課交通戦略室長）
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（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）
吉田長裕委員（大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授）

4 内 容

（１）京都市自転車総合計画２０２５の進捗状況について

委 員： 京都市が色々な取り組みを進められ効果があると考えているとの報告を受けたが、大宮交通公園や自動車教習所での安全教室等について、見直しを行っているのか、委託先任せになっていないか？

また、自転車の車道左側通行を誘導するにあたり、駐車車両が多く走りづらい状況がある。自転車走行環境だけで整備を進めるのではなく、駐車車両対策等と連携して進めていく必要がある。どのように連携して進めるのかお聞きしたい。

事務局： まず、大宮交通公園で実施している安全教室や、学校に出向いて実施している中学生向けの「見て分かる！」自転車安全教室、高校生向けの事故のリスク・社会的責任編などでは、教室終了後に受講者アンケートをお願いしており、受講者の皆様の声をお聞きし、改善等につなげることとしている。

一例で申し上げますと、３０人程度集めて実施していた教室について、目が届かないことや細かなルール・マナーの説明が難しい状況が見られたため、教室あたりの人数を減らし、実施回数を増やすなどの改善を行っている。

駐車車両対策については、例えばＰ５に記載の⑥自動車学校の教習生向けに実

施している自転車安全利用講習がある。運転免許を取得され、これから車社会の仲間入りされる方に、車道に引かれている矢羽根は、自転車が通行する位置を示しているということを知っていただき、自転車への思いやり運転や矢羽根の上に駐車しないように注意喚起も含めて周知をしている。引き続き、京都府警とも連携しながら進めていきたい。

委員： 2022年11月4日と5日にさいたま市で開催された、「自転車利用環境向上会議inさいたま」において、京都市の自転車安全教育の取組みを紹介した。分科会では「見て分かる！」自転車安全教室等をされている藤本典昭様にも発表いただいた。さらに、エクスカーション方式で自転車キックバイク教室を実施するなど、全国から参加された方から非常に高い評価を受け、行政や議員の方などを含む参加者は京都市の取組にとっても感心していた。

また、P5の内容について、警察だけでなく教育委員会も連携しているが、全国的にはこのような事例がなく、その点も高く評価されている。

もう1点は、分科会において発表がありました、北九州市にも交通公園があり、平成18年からNPO法人が委託を受けて運営しております。そこでは、一般の方が自由に来て、親子で自転車に乗れる環境が整っている。近年親子で一緒に走る場所がないということが各地で問題になっているが、京都市では大宮交通公園においてそのような親子が来て自由に練習できる取組がされているのでしょうか？

京都市では親子で自転車に乗れる環境についてどのようにお考えか。

事務局： 親子で自転車に乗れる環境について、大宮交通公園での各種教室は申込制であるが、土日または長期の休みなどでは、朝から保護者の方が自主的にお子さんに教えられている姿を見ている。

また、今年度は行財政局サービス事業推進室において、自転車啓発員が長期の休みに公園に行って、親子で練習されている方などにお声がけし、乗り方を教えるという取組を実施したところである。

事務局： 教育委員会との連携について、私自身も、小学生の時に自転車教室を体験したが、本当に貴重な体験だったと思う。このような取組が他の都市ではなかなかないと評価いただいたが、行政機関だけでなく、たくさんの関係者の長期にわたる努力の成果と考えている。改めて子どもの時から自転車の安全教育をやっていくことは必要であると感じた。心から謝意を申し上げる。

委員： 昔は放置自転車が多く、これが当たり前のだろうと思っていたが、最近は放置自転車を見かける方が少なく、これまでの取組成果ではないかと思う。

また、京都市が脱炭素先行地域に選ばれたと聞いている。今後、環境省からの支援も受けるということなので、例えば、車から自転車への乗り換えや、市民や観光客に二酸化炭素の排出量をゼロにというような、脱炭素をテーマとした視点

での自転車の利用促進も重要だと感じた。

事務局： 本計画は令和3年10月に策定し、柱3「くらし」との共生を本計画の新しい視点として掲げている。柱3では検討中の取組が多いが、少しずつ取組を進めることで、自転車の特性を生かした新しい活用を、これから市民の皆様に着実に定着させていければと考えている。自転車は環境に優しく、お財布にも優しい、健康にもいいなどのメリットがあり、市民の皆様に発信することで、自転車のルール・マナーもセットで利用促進ができればと考えている。

委員： 観光の分野でいうと、近年、SDGs的な要素（環境に優しい、脱炭素に繋がる等）をツアー造成に盛り込むとお客様が殺到する。理由は分からないが、お客様自身に、環境面やサステナビリティに貢献しているという実感やイメージを持たせることができると、自転車政策推進において更なる広告効果が図れると考えている。

委員： 資料のP5の安全教育でパパママ自転車教室の開催があるが、元は私が10年ほど前に、子どもをサポートする親こそ自転車教育が必要ではないかと立ち上げたプロジェクトであり、京都市が今でも実施していることをありがたく思う。それと、中学生・高校生に向けての教育も、様々な自治体に関わっているが、ほとんどが中学生・高校生向けの安全教育＝スクエアード・ストレイトと思われる。京都市の取組を全国の自治体にもっと知っていただきたい。「見て分かる！」自転車安全教室などの安全教室について、アーカイブなどで保存して、それを他自治体等の関係者なども学べるような仕組みが出来ればと思う。

事務局： 「見て分かる！」自転車安全教室は中学生向けで、講師が中学校に出向き実施している。内容も各中学校区内で、実際に事故が多い交差点などをあげ、自転車走行時に注意すべきポイントを資料として取りまとめて下さっており、私も見学させて頂いたが、生徒自身も知っている場所や道路の画像を見ることで、非常に関心を持って受講してくれている。

事故のリスク・社会的責任編は、文部科学省の教育学習要領が改正され、高校生向けに保険教育や金融教育をすることになったこともあり、高校生向けに保険協会と連携して実施しているものである。こうした取組が高く評価を受けることは非常にありがたく、行政としてももう少し上手にPRできるように工夫していきたい。

また、こうした取組をいつでも、誰でも見れるようにするという御指摘は、私も同じ思いを持っており、市職員向けの自転車ルール・マナー研修の研修素材を共有する手法について検討を進めているところである。御指摘いただいた手法も含め、どのような形で共有できるのかも含めて、今後検討していきたい。

委員： 脱炭素化の取組について、1つ目は脱炭素な暮らし方について、我々も市民に要請するだけではなく、自然とそういうことができるまちにしていく環境を整え

ていこうと検討している。自転車を使つての移動もかなりCO₂に関係があるので、自転車の活用も進めていきたいと思っており、環境政策局地球温暖化対策室と自転車政策推進室で連携していければと思う。

2つ目は、観光について、神社やお寺も脱炭素先行地域の目玉として入っており、脱炭素の観光として自転車で京都の観光地を巡りやすくするため、附置義務や駐輪場整備の補助金などを活用し、寺社等に駐輪場の整備を進めていく視点もあるのではないか。寺社等は比較的敷地があるようにも思え、観光客だけではなく、日常的に市民が参拝することもあるので、自転車で行きやすい環境が作れると良い。

事務局： 1つ目について、自転車は一般的に、環境・財布・健康にいいと言われているが、市民の皆様に行動を変えてもらうためには、自分が環境にいいこと、健康にいいことをしていると認識していただき、それが目に見える形で何か成果として現れる。そして例えば、それがお金として返ってくると励みにもなり、その励みが市民の皆様自主的に取り組んでもらえる上では重要だと考える。今後は、委員の皆様からの意見もお聞きながら検討していきたい。

2つ目について、本市の駐輪場の整備方針は、市の財政状況が厳しいため、本市で新たに土地を確保して駐輪場を整備することはなかなか難しい状況である。

そのため、民間の力を借りながら、助成制度や附置義務、歩道上のスペースを活用した駐輪場整備に取り組み、駐輪環境の向上に努めている。引き続き、駐輪ニーズや放置自転車が多いエリアについて、歩道上のまちかど駐輪場の活用も含めて検討していきたい。

（２）シェアサイクルの利用・普及促進について

委員： シェアサイクルについて、貸し出される公有地に電動キックボードは設置するのか。

事務局： 本市の公有地には、電動または非電動の自転車のみを設置してもらうこととしており、電動キックボードの設置は想定していない。

委員： 4月以降にヘルメットの着用が努力義務化されるが、シェアサイクル事業者の対応を教えてほしい。

韓国で義務化された際は、衛生面等の課題が大きな問題であった。

事務局： 今回の協定締結に向けて、あるいは、それ以前からも、シェアサイクル事業者の皆さまとは意見交換しているが、結論から申し上げますと、現時点では、どのように対応していくか検討中である。

シェアサイクルはスマホのアプリを使用するため、自転車ルール周知は、アプリでの周知が中心となる。また、事業者によってはホームページやガイドブックを作って啓発しているところもある。

ヘルメット努力義務化に向けた課題はサイズ面・衛生面・盗難対策・老朽化対策などである。シェアサイクル事業の低い採算性からヘルメットを備え付けることは、非常に負担になるとも聞いているが、有人店舗をお持ちの事業者は、店舗でのヘルメットの貸出なども検討されているようである。引き続き、情報収集しつつ、事業者と連携しながら対応していきたい。また、皆様の中でもこういった手法はどうか等何かあれば、是非お聞かせいただきたい。

委員： 市民アンケートで約92%が京都市内でシェアサイクルを利用したことがないとの回答であった。市民は自分の自転車を所有しているため、市民がシェアサイクルを利用する想定があまりなく、観光や通勤時に利用するイメージが強い。

事務局： 今後、協定締結後にシェアサイクル事業者から利用状況についてのデータを提供していただくことにしており、利用目的なども見えてくると思われる。

なお、国の資料では利用目的で1番多い項目が買い物と食事、次に通勤と観光・レジャーとある。

委員： 1つ目は、事業者のデータをうまく活用してニーズを把握し、走行環境の整備やポートの増設等の検討が必要である。

2つ目は、京都市内は比較的集合住宅が多いため、駐輪場がなかなか整備できない集合住宅などについては、シェアサイクルに転換していくこともポイントではないか。

3つ目は、ヘルメットの努力義務化について、周知・啓発を行うことも重要だが、例えば、駐輪場内でシェアサイクルを運用し、ヘルメットについても貸し出しできないかなど、民間事業者と協力しながら検討していただきたい。

事務局： まず、事業者からいただくデータについては、シェアサイクルの今後の展開等に有効に活用してまいりたい。

次に、我々としては、今、サイクルポートが集中している中心部だけではなく、住宅地等も含めた周辺部にも広めていきたいと考えているが、事業者からすると採算性の課題もあるため、そうした点も含めてしっかりと検討していきたい。

最後に、駐輪場でのポートの設置について、駐輪場が地下にあるタイプも多く、GPSが届くのかという問題がある。引き続き、事業者と意見交換しながら、駐輪場でのシェアサイクルの運用を検討するとともに、ヘルメットの貸出しについても事業者と検討していきたい。

委員： シェアサイクルは、あくまで自分の自転車が使えないときなど、補完的に利用するものだと考える。駐輪場を確保しにくい住宅地等でも、まずは、どうすれば駐輪場を確保できるのかを考えて欲しい。インフラ整備は重要である。

自転車には様々な種類、サイズがあり、愛着をもった自転車を所有・利用することで、自転車を積極的に利用する方が増えると思う。如何に自転車を好きになって、愛着を持って、普段から積極的に使う人を増やしていくか、政策には、是

非そういう視点を入れていただきたい。

事務局： シェアサイクルは、自転車の新しい使い方として出てきているので、それを上手く生活に組み込み、市民の皆様の暮らしを豊かにしていくという観点で取組を進めていきたい。例えば、不動産関連企業と連携し、駐輪場が確保できないワンルームマンションにポートを設置しているシェアサイクル事業者もある。

一方で、自転車を所有し大事にすることで、街なかで自転車のルール・マナーを守ろうという意識が高まることもあると考える。どちらか一方というわけではなく、上手に両立させ、最終的には市民の暮らしが安心・安全で豊かなものになる社会の実現を目指したい。

委員： シェアサイクルというよりレンタサイクルになるのかもしれないが、様々なタイプの自転車を借りられるようにしていただきたい。

事務局： 現状では電動と非電動の自転車、事業者によってはスポーツバイクを貸している事業者もある。

（３）自転車用ヘルメット着用の努力義務化について

会 長： 防災用ヘルメットでは折り畳み式のタイプがある。自転車用に適切かどうかはあるが、手軽に持ち運べるものであれば着用する人が増えるかもしれない。

委 員： ヘルメット着用に関して、中学校や高校等の通学時に義務化をしているところでは、卒業すると誰も着用しなくなる。これは、自転車のヘルメットがなぜ必要なのか、どういう状況で機能するのかという基本的なことについて十分に理解が進んでいないためと考えられる。

法律で努力義務化になったので着用してくださいというのは、学校のルールがあるからと同じ話で、これではなかなか着用が進まないと思われる。なぜ、ヘルメットが必要なのかということをきちんと理解して、自らヘルメットの着用が必要だと思える工夫をしてほしい。

事務局： 法律が改正されたので着用しましょうというような周知をしがちであるため、なぜ着用する必要があるのか、着用する場合と着用しない場合の比較なども含めて、市民が理解しやすく、自ら行動変容してもらえるような取組を様々な場面で発信していきたい。

委 員： ヘルメットの着用率が全国１位とも言われる愛媛県では、中学生・高校生の時は全員にヘルメットが義務化されており、高校生を終えると、自然とヘルメットを外している状況であった。ヘルメットを着用したくない理由として、子どもが着用するイメージや髪型が崩れる、はずかしいということが理由としてあげられる。持ち運びやすさやデザイン性が加わるとより着用率が上がるのではないかな。

また、免許返納した高齢者は、代わりに自転車を利用する方が多いように思うので、ヘルメット着用を義務化すれば怪我や死亡率を減らせるのではないかな。

事務局： 最近はデザイン性のあるヘルメットも多く出ており、私も勉強不足だが、折り畳み式のヘルメットもあるということで、その辺りも周知なども上手に工夫し、市民の皆様に伝えられるようにしていきたい。

委員： 折り畳めるヘルメットについて、恐らく「カスク」と呼ばれるものと思われるが、強度を考えると個人的には心配であり、安全性のあるものを着用するのが本質だと思うので、選択肢としてはいいが、推奨する方向とは違うのかもしれない。また、京都市は4月から何か対応するのか。

事務局： 強度の面は非常に重要であるため、引き続き勉強させていただきたい。

また、京都市での対応について、職員がヘルメットを着用する場面は大きく3つあり、プライベート、通勤、公用自転車で外勤する場合である。もちろん市民に着用を呼びかけていく立場なので、率先して着用していくべきだと考えており、公用自転車に乗る場合については、ヘルメットを着用することを周知し、各部署で所有している自転車数に応じてヘルメット購入予算を確保し、購入をお願いしている。また、通勤時、プライベートでの着用も呼びかけていかないといけないと思っている。

委員： 愛媛県では県庁の職員や地元の大企業にお願いして、大人も見せるという取組が全国1位の着用率につながったのではないかと思います。

委員： ヘルメットにも様々な種類があり、乗車用のヘルメット、工事用、防災用などがある。折り畳みヘルメットが、乗車用の安全基準をクリアしているか調べていただきたい。

事務局： 国や法令で自転車用ヘルメットの基準があるのか国に問い合わせたが、現時点では設けられていないようだ。一方で、業界では、SGマークをはじめ、自主基準を定められており、購入時にこういったマークを参考に購入してくださいという形で、これまで市民の皆様に呼びかけている。

委員： 京都市の中学、高校で自転車通学を認められている学校はどのくらいあるのか。

委員： 詳しいことは分からないが、市内ではまずないと思われる。府下まで広げると何校かはあると思うが。

委員： 愛媛県ではヘルメットを高校生にデザイン等を考えて選んでもらい、スポーツタイプのものに変更し、着用率が上がった。松山市内を見ると、一般の方でも3分の2ぐらいがヘルメットを着用している。それは、学生が着用しているため大人も被らないとということであった。

以上