

令和7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7年7月24日（木） 午後9時30分から午前11時45分まで
- 2 場所 京都市役所分庁舎4階第4会議室
- 3 出席者 青木真美会長（同志社大学名誉教授）
小川圭一委員（立命館大学理工学部教授）
奥村ゆかり委員（京都市地域女性連合会常任委員）
塩見幸三（京都府警察本部交通部交通企画課長）
※代理出席：丸谷綾司（都府警察本部交通部交通企画課モビリティ対策室室長）
竹花由紀子委員（公益財団法人京都市環境保全活動推進協会）
中井宏 委員（大阪大学大学院人間科学研究科准教授）
橋本昌史委員（京都府警察本部交通部交通規制課長）
※代理出席：甲斐裕介委員（京都府警察本部交通部交通規制課調査官）
濱村紘史委員（株式会社JTB京都支店事業開発室観光開発プロデューサー）
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）
村上一郎委員（京都府自転車軽自動車商協同組合理事長）
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

議題：「次期京都市自転車総合計画（仮称）」の策定について

（委員）

厳しい話になるが、これまでの計画と比べ、内容が後退しているように感じる。

「京都・新自転車計画（平成27年3月策定）」は目標として「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指していたが、現行計画は「自転車共生都市」、今日の資料は「自転車で彩る豊かなくらし」と、だんだんと漠然としてきて、具体性が無くなっている。

世間の自転車に対する理解は進んでいるし、京都市の今までの政策がかなり効果を上げていることは本当に評価しているが、計画自体が段々とむしろ後退しているように見える。

特に気になるのが、例えば今回の資料の通行空間は、ほぼ矢羽根の説明だけになっている。矢羽根の整備がかなり進んできているのは確かであるが、本当に自転車が安心して走れる環境かというととてもそうは言えない。やはり交通量の多い道路は矢羽根整備ではなく、自転車レーンや物理的に分離された自転車道がよい。車の車線を減らしてでも、自転車道を作っていく。これは「自転車利用促進」のCO₂排出量削減が一つ大きな目的としてあって、そのためには自転車の増加だけでなく、自動車の減少がないといけない。自動車から自転車へ転換するには、自動車の領域を自転車の領域に変えていく必要があり、そういうことに取り組まないと車から自転車の転換は進まない。

自転車利用促進をする上で、京都市は駐輪問題が非常に大きな問題であったが、ほぼ解決しつつあり、実際の大きな問題は走行環境である。世界的に自転車を利用してもらうためには走行環境整備が一番大事であることは世界中で言われ、現在非常に進んでいる。そこをしっかりと取り組んでいく必要があり、矢羽根だけでは不十分である。京都市内にも自転車道が五条通にあるが国道で市管轄ではない。また実走すると縁石などの問題はあるが、ここは自転車レーン、そして専用道の整備を一つ大きな目標にしてほしい。

評価指標の一つとして、自動車から自転車や公共交通への転換があるが、それによってCO₂排出量削減や交通事故を減らすこと、歩いて暮らせるまちをつくることを目指さないといけない。そのためには「自転車の分担率を何%まであげる」という目標が必要ではないか。

また、自転車走行空間の延長の指標も延長は増えているが、自転車レーン・自転車専用道の整備が重要なので、指標に整備形態の内訳を加えてほしい。

電動キックボードや特定小型電動機付自転車なども出てきて懸念している。例えば、電動キックボードは時速6kmならば歩道走行可能だが、そもそも自転車も遵守していないので、歩道通行は禁止すべきと思っている。京都市もしっかり規制等をしてほしい。

(事務局)

国のガイドラインを簡単に紹介したが、完成形態としては、自転車レーン・専用道の整備が掲げられていて、大きな方向性はご指摘のとおりである。

一方で、京都の道路は非常に幅が狭く、細街路も多い。その中で道路空間の見直しは非常に課題も多い。後で説明するが、走行環境整備では引き続き、矢羽根整備が基本にある。ただ、整備が完了している主要路線も含め、最終的な整備形態を検討していくことは必要である。どういう形で計画に盛り込むかは今後の部会の議論も踏まえ、考えていきたい。

(事務局)

走行環境に関して、今の京都市の道路幅員を広げるのはなかなか難しい。現状の幅員の中で、例えば、自転車レーンの整備可能な道路幅員があれば、基本的に整備をしていく必要があると考えている。そこまでの幅員が取れない場合は、当面矢羽根での整備で現在は進めている。

更に、自動車交通量等の分析をもとに、例えば、将来的に本当にそれだけの車道の車線が必要なのか等も考え、1車線を自転車走行環境の整備に割り当てるという考え方も出てくるかもしれない。計画期間の5年で、どこまで踏み込めるか難しい部分もあるが、そういう視点で考えている。ただ、自転車道は幅員が結構必要になる上に、双方向か一方通行か等の問題もあるので、引き続き検討していきたい。

(委員)

次期計画について、地球温暖化気候変動についての視点を前々回に発言し、資料に盛り込み重要なこととして捉えてもらったのは非常に良かった。

自動車のCO₂排出量は、日本での自家用車からの排出量が8.5%と1割近い大きな量を占めている。CO₂排出を減らしていくには、国民に節電や節約を促すよりも、自動車を減らすことがとても大事な対策・政策となる。

その視点が自転車政策においても重要であり、自動車や自転車をどうするのか、歩行者が

歩いてくらせるまちをどうしていくのか、この3つを総合的に考えなければ自転車で走りやすいまちにならない。この計画で自動車政策、歩行者政策、自転車政策の3つをどう連携していくかがないと、矢羽根を設置しても子どもを乗せた母親は怖くて自転車で歩道を走り、まちとして見たときの市民の満足度が低い状況になってしまう。この3つ、歩くまち、自転車のまち、車をどうするのか、3つのセクションは異なるが、それぞれの連携や動き、意見が言える策定過程と計画にしてほしいし、私たちも貢献していきたい。

余談だが、先月オランダで自転車道を自転車で走ってきた。非常に印象的だったのが歩行者と自転車が完全分離していて、母親が子どもを乗せてかなりの速さで走っているが、それほど危険に感じなかった。自転車は歩行者を気にせず走れ、歩行者は自転車を気にせず歩け、日本になかなかない環境で非常に走りやすかった。その際に自転車で走りたくなる道を作ること、多くの人が自転車で走っているのだと肌で体感した。

規制や罰則、あれこれするなという教育ではなかなかうまくいかない。難しい課題が多いと思うが、自転車で走りたくなる道・まちという前向きなビジョンや夢を、若い方から高齢の方までが共有する形で、気候変動対策の視野も含めて、まちづくりを進めていけるとよい。

(事務局)

本市の大きな政策方針に「歩くまち京都」がある。部局が違うが「「歩くまち・京都」総合交通戦略」を定め、自家用車の利用を控え、徒歩や公共交通、それに自転車を組み合わせ、歩きやすいまちづくりを推進し、その中に自転車総合計画も位置づけられている。

ご指摘のとおりその視点は必要で、次期計画に盛り込んでいくにあたり、今後の審議会や部会で具体的な施策、連携等について考えていきたい。

(委員)

自転車の利用状況について、p 20にある京都市の代表交通手段の自転車分担率は、自転車はコロナ禍前より若干減っているが、それ以外で自動車は減り、公共交通が若干増えている。現在の自転車の利用状況は、一旦コロナ禍で下がったが、利用状況はそれほど変わっていないのではないかと思う。

その一方で事故件数は、下げ止まりもしくは若干増加の状況である。これをどう読むかを考える上で、p 9の車道通行割合の結果で「車道の右側」が若干1.7%であるが徐々に増えている状況で、交通割合は近年若干変わってきてはいるが、自転車利用者がそれ程変化していない反面、歩行者が増加し歩道から車道に出る状況、例えば、歩道が混雑して逆走でも車道に出てしまう状況があるのではないか。この辺りをどう見ているのかお聞きしたい。

事故件数は、軽微な事故と重大事故で分けた方が、事故状況がわかりやすい。違反状況についても青切符等が導入されるので、重大な違反と軽微の違反を分けると、重点的に取り組むべきところがどこか等、次のステップにつなげやすいのではないかと期待している。

いずれにしても自転車事故は、基準値より下であるが、目標の520件の達成が難しそうな状況にあるなか、どんな要因で起きているかを知っておく必要がある。それが走行環境に起因するならば、積極的にもっと整備を進めていくべきという考えにつながっていくと思うので、その辺りを少し教えてほしい。

(事務局)

交通分担率は微減傾向の中で、事故件数は逆に近年では微増状況である。確かに言われるとおり、分担率が上がれば事故件数も増え、減れば事故件数は下がるイメージがある。今回の事故件数の基準数値は令和元年の781件を基準にし、ここから令和3年、4年と下がってはいるが、我々としてはやはりコロナ禍で自転車だけではなく、全体の外出が減っていたことで自転車の事故件数も減っていた一面もあるのではないかと推測している。

走行環境整備を延伸し、ルールの啓発等のソフト対策も含めて総合的に取り組むことで事故件数が減ってきた状況から、本来の減り幅よりも減っていたのではないかと推測している。

今後の部会等で各施策の検討時に、委員からご指摘いただいた、例えば事故についても件数だけでなく、更に重傷・軽傷事故の割合や、事故発生の相手がどのような相手が多いか、どの要因・場所が多いか等を細かく分析し、メリハリのある事故防止対策に取り組まなければならないと考えている。

(委員)

具体的にデータを見てもらえればと思う。p13の事故類型も、直近5年のまとめたデータだが、これを経年変化でみると、どの事故が増えているのか、場所の特定や特徴が分かるのではないと思うので、そこからぜひ導いていただきたい。

私の認識だと、例えば自転車関係では単独事故が増加の状況にあり、しかも保険加入が増えているので、なおさら事故の申告が増えていることも影響があるのではないかと想定される。このように事故類型別に分析すると、なにが課題か、様々に制度が全体的に変わっていく中で統計の増減にも影響があると思うので、そのような観点で見ていってほしい。

(事務局)

ここから更に取組を進め事故を減らすことにつなげていく場合、広く薄くから、焦点を絞って効果的なアプローチを考えていく必要がある。メリハリをつけて取り組んでいくことが大事になると思うので、分析を深めた上で部会等の議論につなげていきたい。

p9の右側走行の割合増加に関して、一番下の米印に書いているように、平成26年度から令和元年度では車道の走行区分を分けておらず、左側と右側の走行の合計値になっている。

令和2～4年度は、コロナ禍で少々特異だった可能性があり、令和6年度の1.7%というのが、増加しているのかは判断ができない。ただ分担率が変わっていない中で、右側走行の割合が一定あるのでそのところも課題と思っている。

(事務局)

補足だが、p9の自転車の左側通行割合は、調査を当室で行っている。自転車利用実態調査とあるがインターネットを利用した市民アンケートで、対象も年毎で変わっている。ある一定の定点を観測した数値ではなく、定性的なデータになっている。これらも次期計画の評価指標を決める際に、皆様と議論してより進捗が測れる評価指標を考えていきたい。

(委員)

評価指標で、③番は意識調査で、①番や⑤番の「感じる市民の割合」、②番もアンケート

と思うが、④番は実際の事故件数で、客観的データと「市民がこう感じている」というのが混在している。なるべく客観的な値の指標で評価できるとよい。市民意識調査の実施は問題ないが、目標はなるべく客観的な値で評価ができる指標の方がよいと思う。

道路整備について、整備延長を増やすことが中心と思うが、メンテナンス面も考えていかなければならない。整備後結構年数が経ち、路面表示も薄くなっている箇所もあると思う。一定間隔でメンテナンスをすることは長期的にはよいと思うので、メンテナンスも含めた計画はこの先必要だと思う。

議論のなかに以前の計画に比べて退化しているという話があったが、長期的な目標で「将来こうしたい」という話が、5年計画の目標を検討するうちに、5年後を見据えた目標となり、非常に退化しているように見えるのではないかと。書き方として、長期スパンの目標と5年間の目標を仕分けして書くといいと思う。

(事務局)

前々期の計画策定の際は「世界トップレベルの自転車共存都市」を掲げ、自転車政策課から総合的に自転車政策を推進する自転車政策推進室になった直後で、相当先を見据えてこうしていきたいという思いが強かったが、その後の計画は前計画を踏まえて、次の5年間の目標を定めたため、本市が目指すべき方向性は結構高いところに視点を持っていると思うが、計画を並べてみると下がっているように見えるかもしれない。そこは長期的な目標を示しながら、計画として盛り込んでいけるよう考えていきたい。

事務局：資料4のp26以降を説明

(会長)

様々な意見が出たが、それらもこのコンセプト、方向性に取り入れることができるのではないと思う。

(委員)

コンセプトの「安心・安全利用の推進」、「走行環境整備・放置自転車対策」、「多様な場面での活用」の3つに分けられている。議論の関係上、3つに分けるのは仕方がないが、例えば「安心・安全の利用促進」は走行環境が整ってこそできるもので、多様な場面での活用もやはり走行環境が大事ではないかと思う。その辺りの相互の関係性と、それからもうそろそろ放置自転車対策はいらないのではないか。

私もオランダ等のヨーロッパに渡航して思ったのが、自転車の駐輪の質の向上である。むしろこれからは「放置自転車対策」ではなく、むしろより良い停める場所を準備する、そんな未来へ向かっていくコンセプトにしていった方がよい。

(事務局)

実務的な進め方の兼ね合いで3つのテーマに分けているが、相互に関連すると思っている。ご指摘を踏まえ、3つの円がそれぞれ重なるイメージであり、部会でも相互に関わる議論をしていきたい。

もう一つ、駐輪対策もご意見のとおりで、我々も成果として、令和4年度から駅周辺の放置自転車台数が100台以上ある場所が「ゼロ」となり、これは継続中である。駐輪対策をも

う一つ先のフェーズへ、よりよい駐輪環境に意識を持つことは大事な視点と感じた。

(委員)

私は、放置自転車というより「不法駐輪」と言っている。なぜかと言うと、大半の自転車は一時的に停めているだけで放置ではない。まちなかに自動車が停まっても「放置自転車」とは呼ばない。そこに自転車を低く見ている意識を感じるのであまり使って欲しくない。

話を戻すが、この計画には将来の大きな目標「世界トップレベル」等をしっかり入れてほしい。大きな目標があった上で、5年後には目指す目標が来るようにしてほしい。「自転車で彩る豊かな暮らし」は抽象的すぎるので、もう少し具体的にしてほしい。

この計画では「自転車の利用促進」が分かりにくい。よく読むと「自家用車や公共交通から自転車への転換により」とあるが、ぱっと見たときにあまり目立たないので、自転車をもっと使ってもらわないといけないことがはっきり見えるようにしてほしい。

それと「自家用車や公共交通から自転車の転換により」ではない。「自家用車から自転車や公共交通への転換」つまり「公共交通から自転車へ転換」ではなく、公共交通の利用は増やさないといけない。ここは書き換えてほしい。

(会長)

私もその意見に賛成で、公共交通も使うために、便利な駐輪場を作るなどの視点も必要ではないかと思う。

(委員)

コンセプトの中の「自転車を生業とする方が京都市は多い」ということで、業者もたくさんあるが、一人一人、一店一店が今まではバラバラだったような気がしている。組合を預かるようになり、お客様への販売時等の説明や答えはどのお店も同じであるようにやっていくことで、本当の意味での安心・安全な利用を進めていきたい。今までではバラバラだったのを一つにまとめ、どの自転車販売店に行っても同じ答えとなるような指導をして、目標としているよりよい自転車利用をめざしているので、今後ご協力などをお願いしたい。

(事務局)

ご指摘のあった「公共交通から自転車へ転換」について、我々も表現がよくなかったと反省していて、表現は改める。

更に、各自転車店の購入者・消費者への啓発について、自転車購入の機会を捉えての啓発は、自転車のルール・マナーなどを伝える機会として非常に重要であると考えている。我々もより効果的な伝え方を考える上で、そういった機会を通じてあらゆるお店の方の力を借りていきたいので、連携する形で何か取り組めればと感じた。

(委員)

自転車の利便性向上と事故を減らすことの両立は非常に難しいのではと感じながら聞いていた。事故統計・類型等をみると、出会い頭が非常に多く、信号無視や一時不停止が、事故が下げ止まりつつある状況の原因の一つかもしれない。例えば、減速や一時停止は自転車をもう一度こぎ出す必要があり、その面倒くささなどから、一時停止する自転車があまりいない環境があるのではないか。

そうすると強制的に減速させる・一時停止させる仕掛け、自動車をハンプでコントロールするなどの物理的なデバイスと同様の対策を自転車向けに検討することも必要である。左側走行も重要だが、それ以上に出会い頭事故を一つでも減らすことが必要だと思う。その辺りは難しく、走りにくくなってしまうかもしれないが、警察の取り締まり等も含めて、考えていく必要がある。

ヘルメットの着用について、これも死者を防ぐ意味では非常に重要で、法律は着用努力義務である。例えば京都市が自転車の死者をもっと減らす等、政策に力を入れるならば、アピールする意味でも条例で努力義務ではなく、義務化を考えてもいいのではないかと。

(事務局)

出会い頭の事故もその原因を分析して、効果的なアプローチをしていくことはより重要である。「走りやすさ」とのバランスは意識をした上で、今は具体的な何かを持っているわけではないが、何ができるか考えていきたい。

ヘルメットに関しては、京都市の着用割合は全国平均より下回っている。ヘルメット着用は事故の重症化を防ぐ上でも着用を進めていきたい。条例での義務化も一つの手法であるので、それも含めて対策を検討していきたいと思っている。

(事務局)

交差点の事故に関して、京都市での取組の話をさせてもらうと、生活道路の一方通行（逆走）の交差点では、路面にベンガラ色の停止線をつけて、注意喚起している。仮にそこで事故が起これば、電柱幕（電柱に貼る看板）をつけさらに啓発をしている。そういった対応をこれまで一つ一つやってきているが、なかなか交差点で止まらない自転車もたくさんあり、悩ましい問題である。

(委員)

自転車事故の件数自体は、今年は減っているものの、ここ最近はやや止まり、横ばいの状態である。事故の多くは先程から話にあるように、交差点での出会い頭で、特に多いのは信号のない交差点の細街路同士の交差点である。お互いに一時停止等することなく飛び出して事故となる場合が多い状況である。

個人的な考えとして、まずは道路環境の整備が事故防止には一番ではないかと思っている。交通取締りも重要であるが、取締りには警察人員の限界もあり、24時間常に張り付いて取締りをするわけにもいかない。事故多発箇所等を絞った上で取締り等はしているが、全てを網羅することは厳しいところであり、まずは交通安全教育に力を入れていきたい。

交通反則通告制度が来年始まるが、3年間で2回の危険行為をすると自転車運転者講習を受ける制度がある。取締り件数が増えているので、講習対象も増えている。

講習で受講者に違反の理由や原因を聞いてみると、自転車は免許を持っていない方でも自由に運転できる乗り物であることから、交通ルールをあまりよくわかっていない利用者も多いと感じている。自転車は車道左側通行であることを初めて知った方もいる。標識の意味も分からない。「止まれ」の標識も、少し速度をおとせば良いくらいにしか理解できておらず、今まで実際に走って交差点で飛び出しても危なくなかったので大丈夫と感じ、「交差点で飛び出したら危ない」と理解できていないところもある。

私もモビリティ対策室に着任するまでは、自転車対策をほとんど意識したことがなく、どちらかというと自動車への対策で事故を減らすことに意識が集中していた。年配の方にいきなり自転車の交通ルールと言われてもなかなかと難しいところもある。運転免許を持つ前の学校児童の段階で交通ルールの意識づけができればと思うので、京都市、学校や教育委員会なども含めて連携できればと考えている。将来を見据えて若年層からの対策が重要なので、その点についてもご協力をお願いしたい。

(会長)

自転車安全対策は、警察も対策が取りづらかったようだが、これから是非お願いしたい。

(委員)

事故に関して、金沢でも事故の下げ止まりがあり、私たちは事故対策研究会を作って個別具体的にどこで事故が起きているかを分析している。教育だけでは上手くいかないところは、例えば出会い頭事故が多い箇所は、金沢では左側通行を守ることでもかなり減った。出会い頭事故が起きやすい箇所の路面に自転車のマークを、あえて細街路からの車に見えるように描いて、自動車に「もしかして自転車が来るのではないか」と気をつけるように、「止まれ」や標識・マークがないところでも細街路からの車との出会い頭事故が起きているので、これから計画を進めるにあたって、京都市のどこで事故が発生しているかをもう少し分析して対策を取っていかないといけない。単に自転車を不便にすればいいというのは間違っている。自転車が走りやすくなる方がいい。

去年もベルギーのアントワープで見たのは、交差点をなるべく少なくすることで、トンネルや橋などのあらゆる箇所で自転車が他の車両等と交錯しないような工夫をしていた。これから京都市はそういう質の高い自転車の通行空間を求めるような段階に入ってもいいのではないかな。

(事務局)

我々も今まで道路整備の手法やルール・マナーの啓発、安全教育など、基本的に事故件数を減らすために、全体的にこうしようという考え方で進めてきた。その結果大きく下がってきたが、現状下げ止まっている。今後は、箇所ごとにより詳細な分析を行い、メリハリのある対策を具体的な施策として考えていければと思っている。その際には、日本の他都市の事例に合わせ、海外事例も踏まえながら検討できればと思っている。

(委員)

ヘルメットについて、ヘルメットを義務化すると自転車利用者が激減する。それは原付のヘルメットの義務化のときにそうであった。特に原付は女性の利用が多く、髪型が崩れる、ヘルメットは不細工などの理由で利用が激減した。矛盾しているが、私は努力義務くらいがいいと思っている。世界一の自転車先進国オランダはほとんどヘルメットを被っていないし、ヘルメットの利用推進もしていない。それはヘルメットをかぶらなくても安全な環境を作っているからである。

一時停止について、つくづく日本は一時停止が多すぎる。特に住宅地はそうである。これも世界をみると標識は当然あるが、アメリカでは「譲れ」というのがあり、その場合は止まらなくても徐行して横から来ていたら道を譲るという意味である。自転車に乗って思うのが、「止まれ」の停止線で止まると、停止線は交差点より少し手前があるので横から来る車

が見えない。停止して走り出して前に出てようやく横から来る車が見える。止まっている意味がなく、徐行すれば十分である。これは国レベルで話をしないといけないかもしれないが、「止まれ」は必要なところもあるが、非常に疑問に感じる。

(委員)

交通規制は事故多発地点等を踏まえて規制するもので、私自身も交差点ごとに「止まれ」があるのはどうかと思わないわけではない。ただ事故が多い箇所は地元地域から交通規制の要望も多くあり、事故が少ない箇所で徐行でも十分と思えるところであっても、「止まれ」の標識があることで安全が担保されると思われるところもある。住民から強い要望があると、最終的には交通規制を考慮せざるを得ない事情もあり、標識等の設置に当たっては、交通規制の必要性和その維持費なども踏まえて検討している。むやみやたらに交通規制をしているわけではなく、別に必要ないと思う箇所もあるかもしれないが、交通事故の実態や地元地域の要望などの事情を踏まえて、交通規制等は設置されていることをご理解いただきたい。

事務局：資料４：p29以降を説明

(委員)

自転車の安全を考える上では、まずは自転車道を考えて、その次に普通自転車専用通行帯、その後に矢羽根を考えてはどうか。

現行のガイドラインのp9に道路別の整備形態で、幹線道路、準幹線道路と説明が有り、その次に矢羽根の話になっている。ここはまず自転車道の整備を考え、それが無理なら普通自転車専用通行帯、その後に矢羽根という流れにしたらどうか。例えば、道路を新設する場合も、矢羽根ではなく、先に自転車道はできないかを考えていただいた方がいい。

また、次期整備計画路線の考え方について、細かな基準が記載されているが、ハードルを上げて整備ができなくなってしまうのもどうかと思うので、この点は部会でしっかり議論されるものと思っている。

(事務局)

基本的に国のガイドラインでは、自動車速度が時速50kmを超える道路は自転車道を検討、時速40km以下で自動車交通量が4000台以下は車道混在、それ以外は自転車専用通行帯で考え、これが最終形態となっている。もちろんグレードが高くなっていくのはいいが、京都市は道路幅員が非常に狭い。その中でスペースが取れないところがあり、基本的にスペースが取れる路線に対して最終形態を検討していくことはもちろん頭に置いている。一方で、行政区によっては、矢羽根などが引けていない区もあり、「引いてほしい」という要望も強くある。その辺りも対応しなければならないところがあり、まずは矢羽根をしっかり引いて、最終形については今後議論していくことになる。

(委員)

補足すると、矢羽根は暫定形態であり、最終形態である自転車レーンや自転車道をめざす位置づけになっている。基本的にはまず暫定形態を整備して次のステップに行くので、お二方の意見に対しては、これから整備が必要な箇所はまず暫定形態からスタートすることでの

いかと思う。

暫定形態が整備済みの箇所は、次のステップに進めるかどうかで、道路空間再配分事例がガイドラインにあり、具体的に可能かどうかをクリアしなければならない。矢羽根から自転車レーンとするために、幅員を自転車のためにさらに50cm増やせるか、道路両側で1m増やせるかがポイントとなる。道路拡幅はそう簡単にできないので、具体的に空間再配分を考えなければ前に進めない。今はどこも同じような状況である。京都市は、暫定形態をある程度整備しているので、その中から幅員を確保できるところについては最終形態にぜひ移行していった欲しい。

お二方が言われたことは、必ずしも矛盾しないと私自身は受け止めている。暫定形態をまず広めていく、緊急対策として必要ということも重々理解できる。自転車走行環境のインフラの整備について暫定形態の次の形を是非、具体的に検討して欲しい。

(会長)

大きい長期的な目標と5年間の計画での目標の話が出たが、長期的な話として、設置可能な箇所は自転車レーンや自転車道路の整備という視点を入れればいいのかと思う。

(委員)

幅員が取れそうな箇所は自転車道やレーンを検討するということで、それはその通りと思う。それならば計画に記載する必要がある。可能な箇所は自転車道・自転車レーンを整備し、それが不可能な箇所は矢羽根を設置することを、今はそれが全然計画に書かれてない。

(会長)

全体の流れの中で、目標として何を持ってくるかというところで、暫定形態の矢羽根を引くだけで終わりではないという視点が必要であるという意見があったがどうか。

(事務局)

その通りだと思う。基本的には国のガイドラインを踏まえて考えていくが、幅員的に困難な道路は、まずは暫定形態で取り組むことが今の計画で確かに分かりづらい。そういう視点もしっかり盛り込んでいきたい。当然新しい道路を整備する際は、幅員から考えることができるので、自転車道や自転車レーンについて基本に考えられるように検討していきたい。

(委員)

この審議会に出て5年目だが、最初は全然知識がなく、矢羽根の意味も分からなかった。その頃は高倉小学校周辺に矢羽根がひかれていて、なぜひくのか分からなかったが、自転車が走る位置というより自転車が進む方向を書いてあることが分かり、その間に整備が増え、車の停車があっても効果があるのではと感じている。ただ、環境的に自転車レーン等を設置するのは非常に難しいと思う。

現在インバウンドの外国人観光客も非常に多く、今日も祇園祭の後祭では自転車の通行空間がない。これから先、自転車を規制するだけではなく、歩行者やそれぞれの立場の人がそのルールを分からないと駄目である。私はこの会議や中京の交通安全審議会にも参画していて警察からも色々お聞きして質問するが、色んなルールを作っても一般の方が知らなければあまり役に立たない。その周知方法についても考えていただきたい。計画策定に向けて様々

なことを考えているが、私は会議などで理解が深まっても、一般の方はほとんど知らない。

その状況を考えると、自転車も注意が必要な一方、やはり色々な立場の人がルールを知ることが、マナーを守る、そして事故をなくしていくことになると思う。例えば、先ほどの御池通の信号について、烏丸や堀川の交差点は別として、路地は自動車と歩行者の信号時間が別で、その場で一番事故が多いのは自転車同士や、自転車と自動車である。

自転車の立ち位置は歩行者なのか、車両なのか、利用者も分かりにくい。御池通の大きい横断歩道も歩行者優先だが、自転車が走ってきて歩行者と事故となっている。

四条通は自転車は車両扱いで、その他では曖昧なところがあると非常に感じている。やはり利用者にも自転車の乗り方について、40～50年前など年齢の高い方は曲がる時でも手でサインを出したりするが、今の子育て世代の40代はほとんど知らない。電動アシスト自転車で勢いよく走っていく。親自身がルールを分かっている。勉強会も大事だが、一般の方にも伝えていくのかも考えていければと思う。

(事務局)

安心・安全な利用環境について、自転車利用者だけではなく、道路を利用する自動車や歩行者、それぞれの主体が交通ルールを理解して道路を利用することが理想で、そのためにはどのようにそれぞれの主体に伝えていくのが良いのかと考えていく必要がある。自転車の安全利用や交通ルールを中心に伝えているが、例えば、ターゲットに対してはどういう場所・どういうタイミングで伝えるのがいいのか等、状況によって変わってくると思っている。

その点をソフト面で、ターゲットや伝え方を見えるように作っていくことが更に必要になると感じる。特に今回の道路交通法改正でも、自動車に関して言えば側方注意の義務が課される。そういう点もドライバーにはしっかりと理解をしてもらう必要がある。今でも教習所で免許講習を受けられる方に対して、自転車の利用のルール等をお伝えしているが、伝え方ももう一歩進んで何かできないか考えていく必要があると思っている。

(委員)

自転車は原則車両なので、基本的に車道左側を走る。交通規制によって自転車歩道通行可の標識がある場合は、歩道の通行が可能となる。なので、車道左端を走り、車両用の信号機に従うのが原則である。

交通取締りは交通ルールを守らない人への最終的な手段であり、まずは、自転車の交通ルールを知った上で安全に利用するのが大前提という意見は、そのとおりと思う。そういう点でも、若い時からの安全教育などに力を入れていくべきなのではないかと思う。交通取締りも必要であるが、まずは交通ルールを知り、従うのが一番大事である。赤信号は止まらなければならない、交差点では一時停止ではなくても交差点安全進行義務があるので、安全確認して進まなければならないことを知ってもらう。そして、交通ルールを次の世代に伝える等、広げていければいいと思っている。

例えば、学校教育や、企業講習で自転車の交通ルールの講習をしているが、その受講内容を自身の家庭に持ち帰ってもらい、家庭内で広げていけるような取組をもっと実施できればと考えている。自転車教室について子供だけを対象にするのではなく、保護者も来てもらって自転車のルールを改めて知ってもらう機会を作り、PTA等とも連携し、教育の機会を作っ

ていくよう努力しているところである。

(委員)

先ほど委員の意見について、私ども業者としては、各組合員、組合店のお店に行って地域の声としてその店舗のご主人に伝えてもらえば、支部を通じて我々の執行部にそれが届く。そうすると今度、我々はメーカーと相談し、メーカーとしては、一部の企業は非常に協力的で機材等持ち込むほど前向きな姿勢を取っていただいている。

もちろん各警察署の安全協会とも共同で一緒に取り組み、安全利用の点検と指導をしたりしている。どこに意見を言ったらいいのかわからなければ、まずは組合店の店舗に相談してもらえればと思う。そうすると、そこでまた動き出して指導を行っていく。これもどんどんと進めていきたいと考えているので、できるだけまた相談をして欲しい。

(委員)

観光の観点から、我々は、出発の観点から京都でお客様が他所に行く旅行のお手伝いをするのが本業だが、今は到着の観点が非常に強く、我々の支店では、いかに京都に来たお客様に楽しんでもらうか、過ごす上で利便性高く楽しんでもらえるかを考えて取り組んでいる。

そういった観点で、まだ京都で自転車を楽しんでもらうことを伝えられていない。いかに観光客に知ってもらうか。特に観光客は市民と違って一過性である。インバウンドがこれだけ多い中、そのインバウンドの方が理解できる整備がされないと、「京都に行って自転車乗りましょう」とおすすしにくい。国内でも東京のお客様にスタッフが「京都は自転車整備ができていますので大丈夫」と言えるまでにはなっておらず、「歩くまち京都」と連携して、公共交通機関を使うことをおすすししているのが現状である。

過去に観光MICE推進室とも連携したが、アドベンチャーツーリズムという話も少し聞いている。それらも含め、ツーリズムを促進する上で、いかに楽しんでもらうかが根底にある。単に自転車道が整備されるだけではなく、整備された自転車道を走的过程中でどうやって楽しんでもらうかの観点が必要になる。観光要素も頭に入れつつ連携すると一番いいと思う。

最後に、ヘルメットについて、私は自転車で自損事故を起こして1ヶ月入院した経験がある。その時はヘルメット被っていたが、被っていてもそれだけの怪我をした。私自身は義務化までは必要ないと思うが、その経験があるので、家族には重要であると伝えている。

知ってもらうということが非常に重要と思う。事故自体は簡単になるものではない。事故の中で命を守ることが一番最重要だと思う。そういった意味でヘルメットは、やはり頭を守ることが一番重要であり、伝えていきたいし、伝えることが非常に大事である。その伝えることを、様々な形で取り組んでいけば良いと思う。

事務局：資料5の説明

(会長)

資料5について、何かご意見ご質問はあるか。【意見・質問無し】

全体について、何か質問や意見があるか。

(委員)

この自転車計画に、特定小型原動機付自転車の話を入れるのかを教えてください。

(事務局)

特定小型原動機付自転車は自転車とほぼ同じ走行位置を走るので自転車利用者を守る観点で、現状でもルール・マナーの周知啓発等に取り組んでいる。少なくともそれらは次期計画でも盛り込んでいく必要があると考えている。国で検討中である第3次自転車活用推進計画での位置づけも踏まえ、本市の次期総合計画での位置づけを検討していきたい。

(会長)

様々な意見が出ており、事務局は本日の審議内容を踏まえ、今後策定検討部会のために資料等をまとめてもらえればと思う。

以上