

令和7年度 第1回 安全・快適な自転車環境の充実検討部会 議事概要

- 1 日 時 令和7年10月29日（水） 午後1時30分から午後4時00分まで
- 2 場 所 京都市役所本庁舎1階第1会議室
- 3 出席者 小川圭一部会長（立命館大学理工学部教授）
青木真美委員（同志社大学名誉教授）
伊藤由里委員（京都市PTA連絡協議会理事）
岡本喜雅委員（京都商店連盟理事）
橋本昌史委員（京都府警察本部交通部交通規制課長）
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）
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：安全・快適な自転車環境の充実検討について

（1）自転車走行環境の整備について

（委員）

現在まで行ってきた施策について検証し、効果的であったものを重点的に実行していく考え方も必要である。

（事務局）

これまで都心部地区を中心に平成27年から矢羽根の見える化といった自転車走行環境整備を進めてきた。その成果として、京都市は自転車分担率が高い割には事故が少なくなっている。（p14記載）他にも資料には明記されていないが、矢羽根を整備した区間では事故が減少していることが確認できている。また、p12にあるように伏見や山科区等の矢羽根の認知度が低い地区は事故の減少率が低いため、今後はこれらの地区にも広げていく必要があると考えている。

（委員）

事故の件数に関して、インバウンドで来ている外国人の事故件数の割合を知りたい。

（事務局）

現状、自転車事故に関して日本人と外国人で分けた事故件数は分析できておらず、回答できない。京都市内のレンタサイクル事業者からは利用者の約6～7割が外国人であると聞いているが、事故が増えたといった報告は聞いておらず、現状は問題視するほどの事故件数ではないと認識している。

（委員）

自転車総合計画の法的な位置づけに関して、どのような法律又は条例を根拠とする計画なのか教えていただきたい。

（事務局）

京都市の自転車総合計画の位置づけに関して、1つは京都市の基本計画である「京都基本構想（仮称）（案）」の分野別計画として位置づけられている。もう1つは「自転車活用推進法」に基づくものであり、努力規定ではあるものの、国、都道府県、市町村に対して自転車活用推進計画の策定を求めていることから、京都市においてはこの自転車総合計画をそれに該当するものとして位置づけている。

(委員)

安全・快適な自転車環境とあるが、これは誰にとって安全・快適な自転車環境のことを言っているのか。自転車利用者目線なのか、そうではないのか教えてほしい。

(事務局)

対象としては自転車を利用する方もされない方も含めている。

(委員)

全ての道路利用者が対象という点を踏まえ、前回の審議会において、私の代理出席者が自転車走行環境整備の基本的な考え方として、まずは自転車道を整備し、自動車・自転車・歩行者を構造的に分離する、それが困難な道路では自転車専用通行帯を整備する、それもできない道路については、矢羽根の整備をするべきであると述べている。もちろんこれも必要だが、大前提として路面の舗装をしっかりと実施していただきたい。

現状、道路の舗装が傷んでいる箇所をよく見かける。昔に比べると道路のオーバーレイ（重ね舗装）を実施する頻度が少なくなっているように感じている。また、水道工事等で、局所的に舗装し直すことで、道路がガタガタになっている箇所もよく見かける。自転車は車道の左側端を走行するが、その街渠とアスファルトの継ぎ目がガタガタになっているとハンドルを取られて車と接触する可能性もある。自転車走行空間を分離する以前に、地面を綺麗にすることが、まずは重要であると思う。京都市にはこれら改善を進めていただきたい。

(事務局)

舗装の状態が悪い箇所があることは、確かに認識している。我々も矢羽根整備をする際には、道路を綺麗に整備したうえで矢羽根を整備する等の調整を行っている。また、道路工事調整会等を通して、効率よく占用企業者の工事と調整し、最終的には本復旧工事によりきれいな舗装に矢羽根を設置するようにしている。

加えて、道路管理者である土木事務所と連携しながら対応できる部分は対応していきたいと考えている。

(委員)

様々な指標を設定するにあたり、道路の車線数や交通量等に応じた舗装回数の基準を盛り込んでほしい。また、資料3のp26の「次期ネットワーク整備」は矢羽根整備の事を指しているのか。

(事務局)

資料3のp25の記載のとおり、「新たな整備箇所において、自転車の安全性・快適性の向上のために自転車専用通行帯等の整備形態をまずは検討する」という方針で考えている。また、検討の結果、幅員が狭く、空間の再配分等が必要な場合はまずは矢羽根で整備する方針で考えている。

(委員)

資料3のp26の「次期ネットワーク整備の考え方（案）」の①から⑥は矢羽根整備の基準というイメージで良いか。

(事務局)

可能な箇所に関しては、自転車専用通行帯も検討するが、それができない所は基本的には矢羽根整備となる。

(委員)

自転車道と自転車専用通行帯の基準や考え方を計画に盛り込む必要があると思う。最初に検討するのが自転車道で、次が自転車専用通行帯としておきながら基準が何も書かれておらず、最後の矢羽根にだけ基準が書かれているのは、基準の作り方として不十分であると感じた。

(部会長)

自転車道や自転車専用通行帯を作る基準と矢羽根も含めて考える基準を段階分けした方が良いと感じた。

(事務局)

自転車道と自転車専用通行帯、矢羽根の整備については、国のガイドラインに基準が示されている。具体的には、規制速度が50キロを超える箇所については自転車道、速度が40キロ以下、かつ自動車交通量が4,000台以下の箇所については矢羽根整備という指標があり、それ以外が自転車専用通行帯となる。この基準を京都市の幹線道路・準環線道路に当てはめるとほとんどが自転車専用通行帯となるが、できるところとできないところがある。まずは広げていくことを優先したいと考えている。

(部会長)

ネットワーク整備で①から⑥を対象にし、その対象路線の中で自転車道にするか、自転車専用通行帯にするか矢羽根にするかを検討し、自転車道や自転車専用通行帯ではすぐに整備できない場合は、暫定形態として矢羽根の整備をするという順序だと認識している。もう少しわかりやすく整理してほしい。

(委員)

資料3のp14の右側の図に関して、実際に京都市と堺市を比較して何が違うのかを示すために記載したのなら意図が理解できるが、この図のみではそういった情報が読み取れない。また左側の図に関して、自動車は事故を減少させるための施策を行ったことにより事故件数が減っており、自転車に関しては施策を行っていないから増えているといった比較をするために記載されているなら意味があるが、現状を示すためだけに記載しているのであれば、今後の施策をここから検討していく事ができないと感じる。このデータを出された意味を教えてください。

(事務局)

今回のデータは、これまでの計画に基づき推進してきた事業の結果を示す意図で記載したものである。そのため、御指摘のあった堺市との比較における差異については、分析できていない。左側の図に関して、世間一般の見解として、自動車の技術的進化が著しく、それに伴い自動車の事故件数は減少傾向にある一方で、自転車の事故は減少しにくいという現状を示すためにも記載したものである。

(委員)

資料3のp22に関して、自動車運転者向けの対策の取組内容の項目で教習所内での矢羽根設置等とあるが、金沢市でも同じ提案をしたところ、警察から法定外なので不可能と言われたが、京都では可能なのか。

(事務局)

これに関しては、現在、事務局から京都府警の方に相談しているものではなく、1アイデアとして書いているものである。

(委員)

代わって回答したいところであるが、現状では、明確なお答えはできない。後刻、担当部署に確認するが、教習所のコースについては、様々な決まりがあり、これらに基づいて設置・整備されているものと承知している。

(委員)

実際に矢羽根の認知度は全国的にもあまり広まっていないため、矢羽根を整備しても自動車運転者がそこを自転車が通る領域と認識していない。そのため、例えば自動車学校等で法定外であっても指導ができれば良いと考えている。

(委員)

上位計画の脱低炭素の観点などから陸上の交通のあり方が短期間で大きく変わっていく事が想定される。将来の自転車ネットワークのあり方を考えると、車道の空間を再配分し、自転車の通行帯を設けるなどの考え方になると思うが、短距離交通手段の電動化など、どの程度期待ができるかを含めて考えないといけない。

自動車利用の減少は都市によって異なるものの、自転車交通への転換を図り、例えば6車線を4車線に、4車線を2車線にするなど、具体的に踏み込んでいかなければ、現在のペースでは、自転車のネットワークの整備には百年単位の時間を要してしまうだろう。

このような現状を踏まえ、京都市における市民の高い自転車利用率という特性を考慮すると、交通ネットワークが既にある程度確立されている状況下で、いかに自転車交通の優先順位を高め、整備を進めるべきかという観点から検討を進める必要がある。

(事務局)

京都市では「総合交通戦略」というモビリティマネジメントに類する戦略がある。この戦略は、「歩くまち」の推進を掲げ、徒歩と公共交通の利用に加え、自転車を組み合わせることで、自動車の交通分担率低減を目指すことを評価指標としている。いただいた御意見を念頭に置き、これらの計画との関連性を踏まえつつ、考え方に応じた走行環境整備のあり方の検討を進めていきたい。

(委員)

今後、費用面等で従来どおりの道路維持管理が困難になる状況において、自転車をどのように活用していくかは、道路整備の方針に密接に関わることになる。多くの自治体では道路の維持管理が困難になりつつあり、一部ではインフラの縮小も視野に入れているのが実情である。したがって、かなり危機感を持って取り組んでいかないといけない。舗装を傷めているのは、自動車、重量車であるかと思うため、自転車や小型電動モビリティなど舗装等を傷めにくい交通手段が使える道を戦略的にネットワークを組んでいくことは重要なポイントであると思う。

(委員)

私は京都市伏見区に居住しているが、旧奈良街道は細い道であり、自転車が道の半分ぐらいに広がって走行している状況を目にしている。醍醐小学校に通っている児童もこの道を横断せねばならず、道幅が狭く待機する場所もないというような状態であるため、自転車も含め、どうすれば安心安全に通わせられるのか日々考えたりしている。広い道もあるが、このような狭い道も多いため、京都市全体での整備は困難を伴うものではないかと思っている。

(部会長)

都心部の碁盤の目状の狭小路における状況は、他とは異なると考えられるため、その点も考慮したうえで検討を進めていただきたい。

資料3のp30の自転車道・自転車専用通行帯の検討候補路線に関して、整備可能な箇所を挙げると、ある程度の分断が生じるのはやむを得ないが、様々な整備パターンがある中で実際に走った時に連続的に走れるのか注意してほしい。例えば双方向なのか一方通行なのか、道路を進んでいる途中から行き場がなくなってしまうといった事がないようにしてほしい。

(委員)

自転車がよく烏丸通りを走るが、丸太町から南へ下って御池通に入ると矢羽根があるが、交差点で消えてしまう。あれは御池通の自転車道路へ入るのが正しいのか。

(部会長)

御池通は歩道の中に通行帯があるのか。

(委員)

歩道の中に通行帯がある。歩道を横切らないといけなくなる。自転車は歩道を走ってはいけなくはないが、そういった複雑な道路は整備されるのか。

(事務局)

現状として、烏丸通は自転車通行帯で専用通行帯の規制はかかっていない。歩道は自転車通行可になっていたはず。御池通は自転車通行可の部分指定となっており、自転車は歩道の指定された車道側を走ることができ、車道もちろん走ることができる。連続性は大事だと考えている。

(委員)

烏丸通には自転車専用通行帯があると感じられる方がおられるかもしれないが、自転車専用通行帯の交通規制はない。御池通は「普通自転車歩道通行可」という交通規制を実施しているが、これは普通自転車が歩道を通行しても良いという規制であり、車道を走行してはいけないというものではない。

自転車道とは、自転車の通行の用に供するため柵等の工作物により区画された部分で、道路交通法上、車道の一部と位置づけられている。普通自転車は、原則、自転車道を通行しなければならず、また、交通方法については、一つの車道とする旨規定されていることから、基本的には自転車道では対面通行となる。

資料3のp37にある高槻市の一方通行の自転車道のように、自転車道において、自転車の一方通行規制を実施することは可能であるが、例えば沿道に商店等がある場合は、反対側を走ってきた自転車がどのように店舗へ入店するのかといった問題が生じる。沿道の状況や周辺の環境を考慮し、必要に応じて規制を検討すべきと考えている。

(委員)

生活道路において、そこで生活する人々が買い物などで利用する道路と、小学生や学生が通学で利用する道路とでは、想定するターゲットが異なり、それに応じて整備すべきネットワークも大きく変わると思う。例えば、アメリカのポートランドでもらった地図では、車の速度別に道路が色分けされ、図書館や体育館、学校を利用する小学生向けには、安全に目的地へたどり着ける経路が示され、危険な交差点は赤色で明記されていた。このように、だれをターゲットにするか定めることで丁寧なネットワーク作りができる。自転車専用通行帯のような規制を導入した場合、一度規制をかけた箇所は継続的に維持管理する必要が生じ、結果として細切れにならないような工夫が不可欠である。したがって、まずは方針をしっかりと定め、ターゲットを絞り込んだ形でネットワークを整備していくことが重要である。

(事務局)

三国委員の御指摘のとおり、対象を誰に絞るかといった考え方も必要であり、細切れにならないような整備も必要である。取り入れられる部分は取り入れて考えていきたい。

(委員)

資料3のp31に関して、現状の京都市のガイドラインにおいても、自転車マークの省略は可能であると認識している。現在は10mの間隔になっていると認識しており、これを倍の20mにすることに関して、国のガイドラインでは何らかの言及はあるのか。

(事務局)

現状の京都市のガイドラインでは10m間隔で矢羽根を設置しており、単路部においては自転車マークの省略が可能である。矢羽根の設置間隔を拡大することについて、国のガイドラインにおいては、設置間隔は10mを標準とし、郊外部においては視認性を考慮したうえで10mより広い間隔、上限100mまで設置することもできると明記されている。

事故発生箇所の約7割が交差点部であるのに対し、単路部での事故はそこまで多くないという状況を踏まえ、早期に広げていくことを考えると交差点部の重要な箇所については、引き続き10m間隔で矢羽根を設置し、単路部の見通しが良い直線区画では、設置間隔を広げたいと考えている。仮に、この設置間隔の変更により効果が薄いと判断された場合でも、その後の効果検証に基づき、新たに間に矢羽根を追加設置することも可能であるため、まずはこの方針で試行的に導入を進めていきたい。

(委員)

矢羽根がどれだけ認知されているかというところにも関わってくると思う。矢羽根を整備するにあたり、限られた予算の中で整備していく事となるため、将来的には省略可能なものは省略し、整備費用を抑えていくことは、持続可能な走行環境を作るうえで当然必要なことであると思う。現状、実験段階であると承知しており、その結果を待たなければ、部会として結論を出すことも、責任ある意見を表明することもできない。次回の機会に実験結果を提示していただきたい。

(事務局)

現在、御池通に20m間隔で矢羽根を試験的に設置した。効果検証を実施し、次回の部会で効果を示すことを目指している。

(2) 駐輪環境の充実について

(委員)

市営駐輪場の稼働率68%である点について、残りの32%は他の場所に駐輪しているのか、あるいは駐輪場に駐輪していないのか、その実態を把握できているのか。

(事務局)

把握していない。

(委員)

32%の方々が不法駐輪か民間駐輪場の利用かという点を詳しく調査しなければ、具体的な対策を講じることは難しいのではないかと思います。

(事務局)

稼働率に関しては100%を目標としているわけではなく、現状の稼働率(68%)を示すことで全体として容量が足りているという状況と放置自転車に対しては誘導策が必要

であることを示している。

(委員)

それならば、事故と同様に、現状を詳細に調査し、例えば、どの地点にどのような方法で誘導すべきか、どの地点の案内が不足しているのかを明確にしなければ、効果的な対策を講じることはできないのではと思う。

(事務局)

市営駐輪場の稼働率68%に関して、資料3のp44の表にあるとおり、駅周辺の放置自転車台数は令和4年度以降100台を超える駅はなく、駅周辺で放置自転車が多く発生している状況ではないと認識しており、駐輪場のスペースにもまだ余裕があると考えられる。

一方で放置自転車の撤去台数は令和6年度で年間12,000台となっている。駐輪場が利用可能な状況でも、店舗前などに小規模分散的に放置自転車が発生している状況であり、これらの放置自転車を駐輪場に誘導するために、啓発等に取り組んでいくことが重要であると考えている。

(委員)

撤去自転車台数12,000台に関してどこからどう撤去したか、なぜそこに駐輪していたかを分析し解決しなければならないため、しっかりと調査しなければ、対策を取れないのではないのか。

(事務局)

資料3のp45に放置自転車が多いエリアとその駐輪場利用状況を示しているが、例えば京都市内で最も放置自転車が多い出町柳駅・百万遍周辺では、大学が近く、百万遍交差点付近に駐輪場が設置されているにもかかわらず、コンビニエンスストアや飲食店に立ち寄るための放置が多く発生していると分析している。この状況に対し、自転車利用者への周知・啓発に加え、店舗等の事業者にも駐輪場を利用するように顧客へ呼びかけてもらう等、行政から民間の事業者にも働きかけて、地域全体で放置自転車に対する取組を進めていくことが重要であると考えている。

(委員)

もし、放置自転車が多発している場所が歩行者の多い、点字ブロックもあるような場所であるならば、とりわけ徹底した啓発が必要である。また、そこが駐輪しやすい場所であるのなら、逆にその場所に駐輪場を作る、あるいは植栽を施して憩いの場にする等の対策が必要であり、そのためにも現状の調査が必要である。

(事務局)

資料3のp46に示されている稼働率は、令和6年度の1年間の平均であり、細かく見ていくと季節等で数値の上下があると考えられる。また、稼働率が30%や10%の駐輪場については利用者の数自体が少なく、80%や90%の駐輪場は利用者が多いと考えている。三国委員の御指摘のとおり、撤去場所や駐輪場の位置関係、時期などを詳細に分析することで新たに見えてくることもあるため、検討を深めていく必要があると思う。

(部会長)

確認だが、稼働率は「駐輪した台数÷駐輪マス数」で算出している認識で相違ないか。回転率が良い駐輪場では1日の中で1つの駐輪マスに2台駐輪することもある。その場合は100%を超える可能性もあるが、駐輪した台数は2台とカウントして駐輪マス数で割って算出しているのか。

(事務局)

その認識で間違いない。

(部会長)

稼働率と、放置自転車の数は必ずしも関係があるとは限らない。稼働率が低いことが問題なのか、放置自転車が多いことが問題なのかによって講じるべき対策が変わってくる。放置自転車もなく、特に事情がなく稼働率が低い駐輪場であれば、その規模を縮小することも選択肢となりうるため、これら2つの数値間にどのような関係性があるのかを詳細に調査するべきである。

(委員)

前回の審議会の議事録を見ると、特定小型原動機付自転車に関してもこの計画に位置づけるのがいいのではないかという意見があり、これに関して国で検討中の第3次自転車活用推進計画での位置づけを踏まえてという文言があった。特定小型原動機付自転車に関して国の計画が現在どのように進んでいるか教えてほしい。

(事務局)

国の第3次計画に向けた検討資料では、今のところ特定小型原動機付自転車を自転車活用推進計画の中に入れるというような考え方は無い。

(委員)

それならば、この計画にも盛り込まない方向性になるのか。私の意見としては、計画に盛り込む必要があると考えている。

走行環境の整備に関しては、自転車と通行場所がおおむね同一であるため、自転車の走行環境を整備することで、特定小型原動機付自転車にとっても良い環境になると思う。

しかしながら、駐輪については状況が異なる。自転車と特定小型原動機付自転車とでは駐輪設備に必要な形状が異なり、さらに特定小型原動機付自転車の中にも立ち乗りタイプや座って走行するタイプなど、多様な形態が存在する。これら全てに対応する駐輪設備を整備することは困難であると認識しているが、特定小型原動機付自転車の駐輪スペースについて、現状の方向性はどのようなものか。

(事務局)

現状では、計画に盛り込むかどうかは別として、駐輪場でも受け入れが可能などころでは、特定小型原動機付自転車も収容している。また、自転車利用者目線に立った、特定小型電動機付自転車の特徴やルール・マナーの周知・啓発にも取り組んでいる。

次期計画について、ルール・マナーの啓発に関しては他都市の活用計画を参照しても盛り込まれていることから本市の計画にも盛り込むことを検討していたが、駐輪場についてまでは想定をしていなかったため、内部で検討を進めたい。

(委員)

私も実態把握が不十分であり、特定小型原動機付自転車がどの程度放置されているのか、路上に駐輪されているのかについて、具体的な数値はもちろんのこと、肌感覚としても認識できていない。したがって、駐輪場の整備にあたり、必要性の有無についても分析したうえで、この計画の中で対応できるようにはしておくべきではないかと思う。

(委員)

シェアサイクルのシステムとしては携帯で予約し、自転車に乗ってどこにでも移動できるが返却場所も予約しなければならず、正規の方法で駐輪しない限り料金が発生し続けるシステムとなっているため、一般の駐輪場に駐輪しても料金が発生し続ける。こういった

システムがすでに現存しており、基本的にはポート間の移動に使用されるため、特別な駐輪場を作る必要性はないと思う。

(事務局)

京都市内の特定小型原動機付自転車の約6割がシェアリングサービスの事業者によるものである。岡本委員の御指摘のとおり、シェアリングサービスを利用している方の放置・撤去事例はほとんどない。現在、市営の駐輪場では、原動機付自転車と同様の扱いで特定小型原動機付自転車も駐輪できるよう整備しているが、自転車用のラック等は使えないため、スペースを広げるなどして特定小型原動機付自転車も駐輪できるような環境づくりは引き続き取り組んでいく必要がある。

(委員)

現状、瞬間的な駐車はあるが、駐輪スペースの確保・整備は行われているという事で理解した。

(3) 次期計画の方向性について

(委員)

吉田委員が述べていたが、資料3のp2に「自家用車から自転車や公共交通への転換をはっきり見えるように」というコンセプトに関わる御意見があるが、なぜ、自家用車から自転車や公共交通への転換を図るのか目的を明確にすべきではないか。

また、計画を作るためには実効性のある計画を作らなければならないと思う。これは予算と深く関連してくる話であり、具体的な予算額の提示は難しいとしても、各委員が事業の規模感を把握できるようにすべきである。そのためには、年間どれぐらい整備ができるのか、矢羽根や自転車道を整備するのに1キロあたりどれぐらいの費用がかかるのかといった概算を示していただき、5年間の積み重ねでどれだけの施策が可能なのか規模感がわかるようにしてほしい。そこが分かったうえで計画を作成すべきではないかと思う。

(事務局)

予算の規模感に関して、放置自転車・走行環境・教育等で各年度別にこれまでのおおよその予算を示すことは可能であるため、次回お示しする。

(事務局)

公共交通への転換を図る目的については、審議会でも指摘がなされており、その際の議論では脱炭素社会の実現を最重要目的とすべきとの意見が出たため、現状はこれを落とし込んでいく。

ただ、目的がこれ1つではないと思っている。脱炭素社会のような視点に加え、道路の再配分にもつながるような表現も取り入れていきたいと考えている。

(委員)

現状、道路を次々に拡幅していくことは困難である。山間部の道路であれば、開発も比較的容易であると思うが、京都市内中心部のすでに出来上がっている街の道路を拡幅することは、至難の業である。そのため、安全で快適な空間を確保するためには、既存の道路空間を再配分することが必要不可欠であると考えている。

(委員)

ドイツに行った際に「自転車は環境に良いものであるが、安全な走行空間が整っていないければ誰も乗らない。」と言われたことがある。走行空間、環境、自転車利用、そして歩くことは全てが結びついている。道路を全て広げてしまうと京都の街の文化も壊してしまうことになるため、現実的に道路は広げられないと考えた時に、脱炭素化やアクティブモ

ビリティの考え方など人間社会の生き方としてのコンセプトを示し、道路の再配分の際に提示していく事が大事である。

(部会長)

何のために自転車を促進するのかを脱炭素化含め、最初に計画に書いておくことが重要であると思う。また、電動キックボード等どこまでを自転車計画で扱うのか。仮に扱わない場合、京都市の他の計画で扱うのか、それとも京都市としては特に扱わないのか、この自転車計画がどのような位置づけなのか、関連性をはっきりさせてほしい。

(部会長)

放置自転車対策という言葉の表現について、何か意見はあるか。

(事務局)

事務局としては、資料3のp4の「たかめる」の項目が「伝える」・「ひろげる」と比べると事業レベルになっており、レベル感が違うと感じている。また素案作成に向けて、今後も意見を貰いたい。

(委員)

「京都らしい自転車文化」という言葉は何を意味しているのか説明してほしい。

(事務局)

他の部会でも「京都らしい自転車文化」という表現は曖昧で主観的であり、認識合わせが必要であるとの指摘を受けている。この表現を用いた意図としては、京都の精神性が、長い歴史の中で培われてきた伝統・文化を尊重し、調和・共生を大切にするものだと考えており、自転車を利用する際にも、地域の人々がお互いを重んじて支えあう生き方や価値観が京都らしさを表していると考えたためである。

また、鴨川をはじめとした水辺や山々の自然景観も京都の魅力であり、その自然との共生も京都らしさの1つだと考える。そのような精神性をイメージして「京都らしい」と表現しており、今回の計画が京都基本構想の改定された内容を盛り込んで作っていくものであるため、それらのエッセンスを自転車施策に反映させたイメージである。

(部会長)

「京都らしさ」とは何かというのは人によって違うと思うが、京都基本構想の中に「京都らしさ」というものが定義されているのか。

(事務局)

京都基本構想ではっきりと定義されているわけではなく、理念的な表現で書かれており、そこを汲み取って記載している。

(部会長)

京都基本構想で表されている「京都らしさ」と同義であることを示すなどして「京都らしい」という文言を読んだ時に様々な人に伝わるようにした方がいいと思う。

(事務局)

表現を含めて再度検討したいと思う。

(委員)

自転車文化とは何を表しているかがよくわからない。愛媛県では自転車新文化という考え方で動いており、実際その自転車新文化には深い意味が込められている。

京都の自転車文化とは何なのかと聞かれることもあると思うので、逆に「暮らしと調和した京都らしい文化が息づく街にふさわしい自転車利用」などに表現を変えた方が良いのではないかと。一度愛媛県の自転車新文化の考え方と比較してみしてほしい。

(事務局)

確認させていただく。

(部会長)

放置自転車対策の単語の代わりを何にするかについて、「走行環境整備」という言葉があるので「駐輪環境整備」にすれば対になるので良いと思ったが、「つたえる」「ひろげる」の2つと比べて事業計画的な印象を受ける。一方で「安全・快適な自転車環境の充実」という言葉にすると、「安心安全な自転車利用の推進」と違いがよく分からなくなるので、あまり抽象的にしない方が良いと思った。

(委員)

小川部会長が述べたように「走行環境整備」と対の表現をするならば「駐輪環境整備」が相応しいと感じた。確かに「安全・快適な自転車環境の充実」は「つたえる」の項目との差別化が少し分かりにくいと感じる。私としては、大きなこだわりはないので、最終的には事務局で考えてもらえればと思う。