

令和7年度 第2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12月8日(月) 午前9時30分から午前12時00分まで
- 2 場所 京都市役所分庁舎4階第1会議室
- 3 出席者 小川圭一部会長(立命館大学工学部教授)
青木真美委員(同志社大学名誉教授)
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)
北方真起委員(株式会社 WALIFE 代表)

4 内容

議題:

- ・次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標)
- ・安全・快適な自転車環境の充実分野における推進施策と推進事業及びモニタリング指標

(1)次期計画の方向性について

委員

ビジョンについて、別案をせっかく考えていただいたが、ますます文学的かつ抽象的になり、個別のイメージが分かりにくくなっている。“みやび”という言葉は“京都らしい”という言葉よりも、より色んな人の取り方が多岐に渡るのではと思った。これをビジョンとすると、曖昧な目標になるのではと思う。

事務局

ご指摘のとおり、我々もこのキーワードだけを取り上げてしまうと、より何をやろうとしているか分からないものになるのではと考えた。やはり定義づけを行い、それを読み手に理解してもらえる形でなければ、一見しただけでは内容が分かりにくいと思う。このような定義付けをよしとするのであれば、案1よりも別案の方が、コンセプト等の繋がりが体系立って分かりやすくなるのではと思う。

部会長

“京都らしさ”も“みやび”も“呼吸する”にしても様々な取り方があると思う。どちらの案にしても説明が必要である。説明とセットで、どのように読んだ人に理解してもらえるか。他の計画との関連性もあるが、“京都らしさ”、“みやび”、“呼吸する”という単語が他の計画でも使われているのであれば、それらとの整合性があるか、その点が必要ではと思う。

下の説明を読む限り、“みやびを呼吸する”より、“みやびを纏い、呼吸する”の方がよいと思った。

委員

私は去年行ったベルギーのアントワープ市で、計画のビジョンを立てるまでの過程を見てきた。いきなりビジョンを作ろうとすることは難しく、ビジョンを作る前にどういふことをやるか、目標を明確にしておかなければ、ビジョンがしっかりこないだろうと思う。

アントワープ市のように、まずは目標を明確にし、私たちのまちはこうしていく、こうやっていくなど五つか六つ程度挙げ、そしてビジョンが語られるべきである。先にビジョンから形を作ろうとしていることに、無理があると感

じた。国語のような言葉のやり取りをするより、京都市が目指すものを明確にし、ビジョンの言葉に取り組む方が良いと思う。

委員

私が本案を検討するにあたり、まず考えたのは、2050年にどのような自転車に乗っているイメージが変わるのかを伝えたいということがあった。その頃には、化石燃料を使った自動車はかなり減り、大気の状態が綺麗になり、大気汚染がかなり落ち着いている。自転車に乗って京都市内の街の雰囲気・風を感じるということをイメージした。

最初にあった“京都らしい”や、〇〇都市“らしい”という言葉は、様々な自治体に関わっていると、結局同じようなビジョンになってしまう。それがもう少し、自転車に乗っている状態、将来どのように京都の特徴と関連して変わっていくのかをイメージできるようなキーワードを使った方が、他の計画とも差別化でき、大多数の部分は同じかもしれないが、細部には多様な「京都らしさ」がこの自転車政策の中に入っているということを引き出せると良いのではないかと思った。

三国委員が述べたように、手順としてはどんな具体的な目標を立てるかという話になるが、“京都らしさ”とは何なのか、数値目標やKPIではなかなか分からない。例えば、整備延長をどれだけ伸ばすなど、そういった話になる。そこに“京都らしい”みたいなものが感じられないということに陥りやすい。まずは、こういった着実な整備の方向性について市民からご支援していただくために、このような言葉の方がよいのではないかと思い、提案させていただいた。

委員

私が先ほど提示した目標とは、数値目標という意味ではなく、吉田委員がビジョンの提案でイメージされたことと同様に、例えば「空気を綺麗にします」や、「温暖化防止に貢献します」「子供の生活を安全にします」といった目標設定が、最終的にビジョンへと繋がっていくものとする。

吉田委員が示した2050年の将来像を具体的にイメージできるような目標を複数掲げ、それらの目標からビジョンという言葉が生まれてくる、という考えの方が良いと思う。

委員

基本構想に示されている、“時代を超えて繋がる”や、“人間性を回復できるまち”、“自然への畏敬と感謝の念を抱ける”など、このようなものを捉えていくと、急いで目的地行くためではなく、ゆっくりと周りの景色を見ながら歴史に出会えるような場所、ゆっくり走ることで歴史にたくさん出会える、そういうまちのイメージを掲げているのではと思うがいかがか。

事務局

基本構想は京都市の基本方針最上段の考え方となる。急がずゆっくり、じっくりというイメージも、そのとおりかと思う。また、先ほど吉田委員、三国委員からもご意見いただいたが、自転車政策で何を目指していくかということに、この“ゆっくり”という要素も含めていけたら良いと思った。事務局として、この自転車政策で取り組むべきことは、「安心・安全で快適な自転車利用環境の充実」であると考えており、具体的には、安全教育・啓発、走行環境整備、駐輪環境の充実、こういったことに取組み、ルール・マナーを守り合い、道路を正しく使い合うことができる環境を実現することである。活用面では自転車交通の役割拡大として、環境・交通負担の低減や、地域の観光交流の推進、健康の増進、こういった部分がこの計画の目的であると思っている。

これをそれぞれ連想した際に、“京都らしい”自転車文化の方が分かりやすいのか、“みやびを呼吸する”自転車都市・京都が分かりやすいのか、検討が必要である。確かに、“みやび”の接続詞として何が適切かのご意見あるのではと思う。事務局でも検討したうえで、改めて素案という形で皆様にお示しする。

委員

まず、2 ページ目の議論に関連し、前回の会議で、自動車学校等において、矢羽根などの路面表示の設置が可能かという話があった。その後、警察庁の担当部局に確認したところ、矢羽根や自転車のピクトグラムを教習所のコースに設置すること自体は、法規上の問題はないとの回答であった。ただし、自動車学校等が協力してくれるか、また費用負担はどうなるのかは別の話である。

ビジョンについて、“京都らしい”という表現が抽象的であるなど、様々な意見はあるかと思うが、どこまでいっても個人の考え方によるところであるため、12 ページの“京都らしい自転車文化が息づくまちとは”、の部分でもう少しボリュームを持たせて、説明する必要があると思う。これにより、一定目指しているものが分かるのではないかと私は感じた。

次に、13 ページにある、「つかえる」「たかめる」「ひろげる」に関して、前回から表現が変わっているところもあるが、気になったのは「ひろげる」の自転車交通の役割拡大の“役割”とは何か教えていただきたい。自転車利用者に何かを求める、強いるという表現にも取られかねないと思った。

続いて評価指標に関して、5 年後に自転車事故がどうなるか、数値目標として、何%減にするかを示す方が良いのではないかと思う。ただし、単に件数にこだわるだけではなく、中身にこだわる必要があると思う。例えば、自転車側に法令違反があるか否かである。信号待ちで停止中に、後ろから自動車に追突された場合は、自転車事故としては1 件だが、自転車側に何か原因があるわけではない。自転車事故を減らすためには、事故の内容を精査する必要がある。京都府の計画では、過失が重い方を示す第1当事者の割合に関する指標もあったと思う。

最後に、予算について、提示いただき感謝する。自転車走行環境の整備については、この予算でどれだけのものが整備されたか、例えば矢羽根やピクトグラムの延長が何キロであったなどを記載していただきたい。

事務局

13 ページの「ひろげる」の自転車交通の「役割」については、自転車はこれまで身近で安価かつ手に入れやすいパーソナルモビリティとして位置づけられたものと思っている。今後は、その役割をさらに拡大し、徒歩や公共交通と組み合わせた自転車利用など公共交通を補完する乗り物であること、また、自転車は単なる移動手段に留まらず、環境や健康にも良く、災害時にも資する乗り物であり、多様な場面での自転車利用を推進することで複合的な効果を期待できるという所を位置づけていきたいと考えており、これを「自転車交通の役割拡大」というような表現にしてみてもどうかと思っている。

事務局

自転車交通の役割拡大という表現自体は造語ではなく、国の次期自転車活用推進計画において、自転車が単なる移動手段だけではなく、重要な交通手段であるということ、多様な場面で活用される、そういったことがこの表現で表されている。

事務局

14 ページの評価指標について、確かにこれは事故件数だけでなく、例えば法令違反のケースや第一当事者の割合を評価指標にするのも、一つの案かと思う。

安全の部会で話したが、自転車が第一当事者の場合の法令違反の推移や、第二当事者の場合の法令違反の推移、自転車事故が全交通事故に占める割合、事故相手・道路形状・事故類型、死亡事故・重傷事故の割合、こういった事故の詳細については、モニタリング指標とし、評価指標としては、自転車事故全体の件数で見えていくのはどうかと思っている。

事務局

16 ページの走行環境整備の予算について、幹線道路の矢羽根の整備であれば1km 整備に1000 万

円、準幹線であれば1kmに800万円ぐらいかかる等の試算はある。令和7年の実績では2.2km整備しており、試算と数字が合わないが、それは、交差点部の改良や歩道整備等の分も含めているからである。必ずしも整備延長と金額が合っているものでなく、交差点改良すると金額が高額になるため、その辺りをお示しできる資料があれば追加でお示したい。

委員

必ずしも予算額と整備延長とが一致しないことは、私自身は理解している。予算そのものというより、規模感が把握できるようなものを提示して欲しいと前回の会議で申し上げた。予算額も規模感の分かる一つの指標であるが、整備延長など、おそらく市議会等での対応に備えて公表できる資料があると思うので、そういったものを提示していただきたい。

大きく減った年があれば、理由の検証も必要になるが、交差点改良等の明確な理由があれば説明もできると思う。全く実現不可能なことを望んで計画に盛り込んでも仕方がないので、目安となるようなものを提示していただきたいという趣旨である。もう少し事務局で、提示できるものに何があるかを検討していただき、記載してもらえれば良いと思う。

部会長

ビジョンなど様々な意見があるが、ここで決めるという事ではなく、他の部会の意見も踏まえうえで検討いただければと思う。聞きながら思ったことは、吉田委員が述べられた『2050年にどのような自転車の使い方をし、どのような交通の状況になっているか』という説明を最初に提示し、それをビジョンに繋げた方が、“京都市らしさ”・“みやび”のどちらであっても、分かりやすいと思った。

評価指標について、事故件数の目標値は設定すべきであると思う。件数は5%減が良いのではない。ただし、前年度比5%減として、ある程度トレンドを追うのは良いが、年ごとに変動があるのは同然である。そのため、前年からの増減で一喜一憂すべきではない。5年間通した傾向として、計画の開始から終了までに毎年5%減少が達成できれば良い。つまり、単年度の数値にこだわり、単年度の数値が何件かという点にあまり重きを置かない方が良い。例えば、3年間の平均値で見るなど、そちらの方が良いのではと思った。

委員

自転車交通に限ったことのように感じるが、『ルール・マナーの啓発』という言葉がよく使われている。自転車の運転においては『ルール・マナー』とセットで用いられることは少なく、通常『ルール』という言葉が使われる。ルールは規則であり、違反すれば取締りの対象となるものであるが、マナーとなると「一体マナーとは何だろうか」と思ってしまう。やはり、マナーとは何であるかを明確にした方が良いのではないかと。

例えば、『弱者保護』という言葉を使うのはどうか。歩道で歩行者を怪我させたり、死亡させたりすることは自転車の方がやはり強者になる。マナーを、このような『弱者保護』といった言葉に言い換えてはどうか。

ルールはもちろん規則として理解できるが、マナーについてはもう少し明確にして使用した方が良いのではないかと、最近常々思っており、ご検討いただきたい。皆様の意見を伺いたい。

委員

ビジョンのところで“みやび”という言葉が出てきているが、結局“京都らしい”とは何かを交通の面で考えると、他者の尊重、周囲の人々への配慮といった点が出てくると思う。そのため、『マナー』という言葉の説明するならば、『周りの交通に関わる人、すなわち歩行者、自転車、自動車に対する尊重や心遣い』と、この場では考えたらよいのではと思った。

委員

ルール・マナーについて、走行環境に関わる話として、本来、自転車通行環境の整備が進めば、何項目

もある自転車に関する違反を気にしなくても、ほとんど利用者が快適に走ることが出来ると思う。

『ルール・マナー』と強く言い過ぎてしまうと、結局どの道路でも走れるようにするための今の自転車のルールは非常に厳しい状況にあることを強調することになる。走行環境と共に、ある程度の交通規制がパッケージ化され、安全に走れる道を作っていくよう、是非位置づけていただきたいと常々思っている。

様々な走行環境を整備したとしても、京都市内では人が多い場所も含め、多くの歩行空間があるため、道路利用者に空間イメージがしっかり伝わるようにすべきではないかと思う。

部会長

ビジョンの別案には、“みやび”の最後に、『「止まる」行為や道を「譲る」行為を、単なる法令順守ではなく、京都の美意識の文化や共生の文化と結び付け』とある。単なる法令順守ではなく、安全になるように走行する等がマナーであって、結果的にそれがルールに繋がっている。そういう関係なのかと、お話を聞きながら感じた。確かにルールとマナーは並列で並んでいるが、『ルール』は明確に定められている。一方『マナー』は曖昧である。これは自転車に限ったことではないかもしれないが、自転車も歩行者も、交通に関する『マナー』が何であるか分からないため、その説明書きが必要であると思った。

委員

ほとんどの方はマナーに対するイメージを『規範意識』と捉えていることが多いのではと思う。要するに、行動指針として他人に対する配慮といったものを理解していれば、ルールといったことを言わなくても、ほとんどが問題ない。皆さんは、『行動規範』を『マナー』という言葉として使っているように思った。

これは特に交通安全教育の部会等でも、規範の話は常に出てくるため、それらの対応関係も含めて『規範意識』と呼ぶ方がより適切であれば、『マナー』という言葉置き換えても良いのではないかと思う。

委員

歩行者も同様だが、マナー違反というと、道路一帯に広がって通行の邪魔になるような行為が、いわゆる走行・通行のマナー違反であると認識している。そのような行為に気づきを促せるような啓発方法があれば、それで良いと思う。

部会長

どういう行動が人の迷惑や危険になるか、まずそれに気づけるかどうか、そして、その気づきが次の行動に繋がるかどうか重要である。

(2) 自転車走行環境の整備について

部会長

先ほどのネットワーク路線の話で、①～⑥の整理の考え方にに基づき点数付けをしていくという話があった。優先順位をつけるということだと理解しているが、将来的なネットワーク計画自体の対象路線や範囲といった全体像はないのか。以前はエリアを決め、重点地域を指定していたと思うが、今回の説明では京都市内の全道路を対象に①～⑥を評価し点数をつけるという話になる。しかし、そういう事ではないと捉えた。まずネットワーク路線としての範囲があり、その上で一度には整備できないため、優先順位をこう決めるという話ではないかと思った。この点の認識はどうか。

事務局

本日の部会では、今後の走行環境整備の方針について、この考え方が適切であるかどうかを、ご意見いただきたいと考えている。

現在、我々も今後の予算の範囲内で実際にこのような考え方に基づいて整備を実施する場合、どの道路・路線が整備可能かについては、並行して水面下で検討を進めている。また、最終的に素案や次期計

画の形にする際に、どこまで公表するかについても、内部でも検討しているところである。その点については次の審議会でお示しし、改めて意見をいただきたいと考えている。

部会長

①②③⑤と、④と⑥は少し性質が異なるように思える。①②③⑤は点数付けて優先順位を決めるものであり、④は規制を解除するか否かの話であるため、行政・警察の判断による。そして、⑥は道路管理者の判断による。逆にその規制解除が必要かどうか、①②③⑤のような考えから決まる話だと思う。そのため、①②③⑤と④・⑥は別問題という印象を受けた。優先順位を決定するのであれば、①②③⑤から決まるはずである。加えて、長期的な暫定整備でない整備が可能かどうかの話には、④⑥が関連してくるため、そこは仕分けした方が良いのではないかと思った。

委員

まず、22 ページの『当面の方針』と『将来的な方針』について、この「将来的」とは、先ほどのビジョン(将来像)にある 2050 年頃のイメージと捉えて良いか。

次に、23 ページの自転車通行空間の整備形態について、自転車道の整備に当たり、ガイドラインでは規制速度が時速 50km を超える道路とあり、確かに市内ではほぼ時速 50km 超の規制をしていない。時速 50km の規制であれば、これを超える速度で走ってはいけないため、時速 50km 超には当たらないが、実勢速度を勘案して整備する必要があると思う。

直轄国道の五条通りには自転車道が整備されており、規制速度は時速 50km である。資料には『自転車専用通行帯の整備が基本となる』とあるが、自転車道の方が安全であることは間違いのないため、道路環境や交通状況などの実態を踏まえ、自転車道にするか、あるいは自転車専用通行帯にするかを定める必要がある。25 ページの『まずは自転車専用通行帯での整備の検討を行い』という記述は、言い過ぎではないかと感じる。

また、新設道路と既設道路では考え方が異なり、手順も違ってくると思う。国のガイドラインにも新設と既設道路について分けて記載があるため、もう少し安全面を考慮した記載ぶりをしていただきたい。

続いて 27 ページのスポット整備について、小学生への自転車ルールの定着や、中学・高校・大学生への安全対策として矢羽根等を整備するのは、もちろん実態に即した形で必要な箇所に整備をしていただきたい。これは他の部会との関係性にもなるが、いくら整備しても小学生や中・高・大学生への教育を行わないと、あまり効果が上がらないのではないか。もし、他の部会、つまり教育関係の部会でこれらを検討しているのであれば問題ない。

最後に、矢羽根の設置間隔については、実験の結果、特段問題がなかったのであれば、将来にわたって持続可能な整備をするという観点から、これを広げるのは良いのではないかと思う。

委員

まちなかゾーンの電信柱に「自転車も止まれ」という表示が巻きつけてある箇所があるが、あれは標識として見てよいか。

事務局

電柱に巻かれているものは、規制標識ではなく、法定外の注意喚起に当たるものの位置付けであると思われる。

委員

もう少し標識らしい方が分かりやすく、守りやすいのではないかと思う。

また、三条通りには歩道があるが、歩道との車道の段差がなく、車道と歩道に親和性のある形態となっている。特に土日など観光客の多い時は、車や自転車が通るのも大変なくらい歩行者が道路にはみ出して歩いている場合がある。これを分かりやすく整理する、あるいはマナーの啓発をすることで、安全性が向上

するのではないかと思う。

事務局

先ほどの電信柱の『自転車も止まれ』は、おそらく停止線があり、自転車も一時停止しなければならない場所に、整合性を持たせて設置しているというのが一般的である。京都市が設置しているものはその考えに基づいて実施しているが、他であればどうしているかはもちろんある。もし停止線がなかったとしても、注意して交差点に進入していただくための注意喚起であると思っている。

三条通りについては、歩道区間が紛らわしく、シームレスな部分があり、実は歩道という扱いにはなっていない。寺町から新町通りまでのことだと認識しているが、三条通りはまちづくりに力を入れている場所であり、無電柱化事業と絡めて考えていくべきではないかと思うので、その辺りは今後詰めていきたい。

委員

少しだけ補足する。電柱に「自転車も止まれ」という幕が巻かれているのは、事務局からの説明にもあったが、おそらく一時停止の標識(赤い逆三角形)が設置された場所だと思う。これは、法的に停止義務があることを、分かりやすく伝えるものであると認識している。全てを把握しているわけではないが、もし一時停止の標識がない場所で、このような幕がある場合は、法的には誤っているため、教えていただきたい。

また、見通しの悪い交差点では、車両には徐行義務がある。自転車の徐行はなかなか難しいところがあるが、まちなかの多くの交差点は見通しが悪く、こうした交差点では、一時停止の規制がなければ、徐行義務が生じる。

三条通りは先ほど事務局が説明したとおりであるが、景観の関係等で外側線を設置することは厳しいと承知している。いかに安全に歩行者・自転車・自動車が通行できるかについては、個別に検討していく必要があると考えている。

委員

27 ページについて、まず、中学校・高校生・大学生の安全対策としてのスポット整備は、金沢でも実施している。特に高校周辺には自転車が集まるため、それに合わせて街頭指導も行っており、その結果、非常に効果が上がっている。

もう一つ、警察庁で官民連携の教育プログラムが作成されているが、13 歳以上になると自転車は車道を走行しなければならないため、小学生のうちからルールを教えることが教育プログラムの中でも出てくる。小学校周辺にそのような自転車のルールが定着できる走行環境を整備するのは良いことだが、重要なのは自動車交通の速度である。速度が速いと事故発生時の危険が大きくなる。その場所が学校近くで生活道路であれば、来年度から生活道路は時速 30km 制限となるため、車の速度が時速 30km 以下で守られるよう対策を講じ、整備をすることが重要であると思う。

部会長

ネットワーク計画の①～⑥を見直してみても思ったが、自転車の交通量の話がここにはない。自転車の交通量が多いか少ないかは選定項目に含まれていないように見受けられる。整備の必要性や、整備方法についても、本当に交通量が多い場所であれば、1 列で処理しきれない場合もあるため、自転車交通量がどうかも整理されると良いのではと思った。

小学校のスポット整備についてだが、資料では小学校の校門の前とされている。しかし、学校の前の道路事情は学校によって異なると思うので、その学区の実情に合わせて変更いただける方が良いと思った。

事務局

ネットワーク整備の①～⑥の中に自転車交通量が含まれていないことについて、12時間の自転車交通量が 2000 台以上の箇所は、既にネットワーク路線としている。今回、確かに自転車交通量が入っていないが、交通量 1000 台以上を選定項目に加えるかどうかは、今後検討する。

また、整備箇所を小学校の校門前としていることについては、もちろん道路事情に合わせ別途小学校と調整する必要があるが、例えば小学校の2～3年生ぐらいの時期に、「自転車は車道の左側を走行する」や、「交差点は注意して走りましょう」といったルールを学んだうえで、毎日の登下校時に矢羽根を目にすることでルールを身につけてもらうことが狙いである。

委員

矢羽根の認知度について、既に8割程度認知されているため、今後は毎年アンケートを取る必要はないのではと思う。大体のものの普及は、8割程度でその先あまり伸びない。そのため、毎年千人のWEBアンケートについて、それほど費用がかからないとしても、例えば3年に一度などでも良いのではと思う。

委員

改めて確認するが、22ページの『将来的な方針』というのは、2050年のことをイメージしているのか。

事務局

一旦、次期計画の間というイメージで考えている。走行環境整備も予算規模でいえば、正直なところ数kmぐらしか整備できていない。現在のこのネットワーク整備の考え方で、仮に周辺部に広げていこうとすると、次の計画期間だけではなかなか難しいとも認識している。そのため、このネットワーク整備の考え方も優先順位を立て、予算の範囲内で路線や整備手法を検討する必要がある。

したがって、この『将来的な方針』とは、次の計画までの考え方であるが、おそらくこの5～6年で現在掲げていることが実現できるかという、そうではないと思っている。次計画のタイミングでも、このような考え方が引き続き出てくるイメージではないかと、現在は考えている。

委員

次期計画(5カ年)の中での将来的なイメージか。

事務局

それもあるし、今後2050年、もしくは次の計画を5年から10年伸ばした時にも、おそらくこのような考え方が引き続き出てくると思っている。

委員

11ページの『将来像』と、『将来的な方針』という言葉との使い分けをする方が良いと思う。5年後あるいはその次の計画の中でできるかどうかは、なかなか厳しいところもあると思う。計画を見た人が“将来”という言葉から2050年をイメージしてしまわないようにした方が良いと考え、その旨を申し上げた。

もう一点、他の部会でスポット整備に関する教育について検討しているのか。

事務局

現状も府警にご協力いただき、小学校で自転車安全教育をするタイミングがある。そういうタイミングで、近場で整備された場所を教育の中の一例として、取り上げていただくなど、連携して取り組むことはできないかと考えている。

委員

次期計画のコンセプトにある『つたえる』という要素が欠けていると、せっかく整備しても、その効果が半減してしまうのではないかと思う。『つたえる』ことを担当する部会での検討をお願いしたい。

事務局

『つたえる』の部会では、開催のタイムラグがあり、この形ではまだ議論できていない。やはり事故は中高生あたりから非常に多くなる点の一つの課題になっており、小学生程度から継続的に教育していくことが重

要であると、『つたえる』の部会では大きな主題となっている。

安全教育を充実させていく中では、現状では、メリハリをつけて安全教育を実施するという書き方ではあるが、府警や教育委員会と連携し、第一当事者となる割合が高い若年層等に対し、教育を実施することを議論している。

委員

これまでの経緯も含め、先ほどの事故の話と対応する話題ではあるが、今後の期待も含めて説明させていただきたい。

京都市は日本の中でも先駆的に、生活道路において面的に矢羽根等を整備いただいた経緯がある。日本全体の自転車事故を見ると、基本的に交差点での出会い頭事故が多い。先ほど警察の方から説明があったように、このような交差点では『徐行義務』があるが、道路等には何も表示がない。そういったことが自転車の交差点通行の優先・非優先も含め、道路利用者に伝わっておらず、事故の要因になっているのではないかと、京都市では、法定外の停止線やびっくりマークを路面に表示することで、利用者に注意喚起してきた。他のエリアにこのような取組を広げていく際には、どのような道具を用意するかが非常に重要なポイントとなる。『徐行』が自転車利用者に伝わるよう路面に記載することや、これも法定外となるが『ゆずれ』という路面表示を活用することで、交差点において、自転車利用者の優先・非優先通行が問題とならないような形を示せると思う。過去の取組を踏まえ、次にどうすべきかを考える必要がある。

もう一つは、『2050年なのか』という点は、私も重要であると思っている。京都市の将来の自動車の走行等に関する関連計画において、まだそこまで示されていないと感じる。

過去の事例を挙げると、四条通りの歩行者空間を広げ、徒歩と公共交通を優先したように、本来は自転車の通行場所を検討するにあたり、現状の自動車交通需要の中でどこに自転車の通行空間を確保するかを検証する必要がある。検証をしたところで、需要はなかなか満たせないということは、過去の世界中の都市でも見られる。そのため、四条通りの事例のように、都心部への自動車の流入を制限するといったことを考えた際に、自転車のネットワークと自動車のネットワークがどのように共存できるのかという視点で考えることで、自転車を都心部で使えるようにする方策や、都心部へのアクセスについても、ネットワークをどう整備するかを考えることで、具体的になるのではと思う。

今回お示しいただいたのは、当面の計画ということなので、これまでの流れを継続していく程度であると思う。しかし、2050年を見据えるのであれば、全体の自動車交通ネットワークも含め、どのように考えていくべきか、もし他の場所で議論がなされているのであれば、それらの議論を踏まえ、自転車のあり方を検討していく必要があると思った。

事務局

委員からいただいた意見のとおり、将来的なイメージは確かに2050年に合わせて考えるものと、次の計画の間での考え方は整理する必要があると認識した。実際、2050年頃に京都市の自転車に限らず、交通をどうしていきたいかについては、先に『京都市総合交通戦略』を紹介した。こちらは2040年頃をイメージして作成されたもので、非自動車分担率の上昇を目指しているが、具体的な計画ではない。そのため、この自転車計画だけでどこまで描けるかという点は正直なところあるが、確かに重要な部分であると思う。それらも含めて、今後の表現や打ち出し方は検討したい。

(3) 駐輪環境の充実について

委員

撤去された自転車を取りに来る方の割合はどのくらいか。

事務局

返還率は75%程度。政令市20市の中で、京都市は返還率が一番高い。

委員

全国的には5割ぐらしか取りに来ないという現状がある。その背景には、捨てるのが面倒なために放置するというケースも存在するため、放置自転車対策においては、駐輪のルール徹底だけでなく、廃棄に対するケアも必要かであると思う。

委員

撤去された自転車の台数は相当あるのか。

事務局

台数は、年間12,000～13,000台。都心部周辺がやはり撤去が多くなっている。

委員

例えば、今の駐輪場の使用状況を見ると、河原町周辺では37%程度の利用率となっているため、空きスペースを返還場所として活用し、まちの預かり場所のような形の整理することはできないだろうか。

事務局

現在は三条千本、国際会館駅、石田駅の3箇所の保管所を開設している。過去には放置自転車の台数が多かったため、さらに多くの保管所を設置していた。しかし、近年では放置台数が減少しているため、経費を抑えるための効率化を図り、現在の3箇所になっている。

委員

まちなかで空いている、例えば駐輪場を、そうした返還場所に利用することは考えていないのか。

事務局

今のところ、そういった考えはない。駐輪場も空いている部分はあるが、シーズンによっては利用率が高まる場合もある。そういった時に対応できるよう、ある程度余裕を持たせておくべきだと考えている。

委員

「駐輪場の機能向上」という項目で少し趣旨が異なるかもしれないが、自転車ヘルメットの啓発も同時に行っていただけるとありがたい。皆様ご存知のとおり、自転車事故における死傷者数の半数近くは頭部損傷によるものであるため、駐輪場の利用促進やヘルメットの一時預かりも重要だが、そのタイミングでヘルメット着用の啓発も合わせて実施していただけたらありがたいと思った。

先ほど放置自転車対策で年間2億円程度かかるという点について、放置自転車が減少しているものの、これだけの予算がかかっているということを市民の方に知ってもらうことが有効であると思う。ある自治体で提案させていただき取り組んでもらったこととして、市民向けの広報誌の表紙に、年間放置自転車対策にこれだけの費用がかかると掲載したところ、反響があったと聞いている。市民の大事な税金の中から2億円という金額はやはり大きいものだと思うので、そこをしっかりと伝えていくことも重要であると思う。

もう一点、先ほどの三国委員のルールとマナーの話に大変共感した。これは様々な自治体において、ルールとマナーの問題について、度々議論される点である。試しに「自転車のルールとマナー違いは何ですか?具体的に教えてください」とGoogleで検索したところ、「傘差し運転はマナー違反です。イヤホンもスマホの利用もマナー違反になります」とAIは回答した。しかし、これらはマナー違反ではなく、道路交通法に基づくルール違反である。さらに、来年からは青切符の対象にもなる。これにより、市民はマナーとルールを混同してしまうだろうと思う。私自身、そもそも自転車のマナーとは何だろうかと考えるところもあるため、マナーと書くのであれば、何がマナーで、何がルールなのかを明確に定義する必要があると思う。

事務局

駐輪施設の機能向上の中で、ヘルメットの一時預かりに啓発を兼ねることについては、ご指摘のとおり有効であると思った。効果的な啓発・周知ができるよう取り組みたい。

放置対策について、年間2億円の予算の中には、財源として自転車返還時の保管手数料(3500円)が含まれている。確かにこの保管手数料だけでなく、啓発活動の予算なども発生している。機会があれば、そういう部分も活用しながら、自転車政策の周知啓発について、タイミングは見えていたらと思っている。

マナーについては、先ほど委員から意見があったように、『ルール・マナー』と一単語で使っていたところがあったため、どのような表現が良いか、改めて検討してお示しさせていただきたい。

委員

駐輪に関しては、今後の自転車活用の役割拡大を考慮すると、駐輪場所が自転車の利用や需要に合致するかどうか極めて重要である。これを踏まえ、他の自治体にも伝えているのは、例えば、特に京都市外から通学する学生や観光客など、こういった人々の交通手段としての自転車利用を考えると、シェアリングサービスを一定程度確保することは避けられないのではないか、ということである。

その際にその自転車をどこに置いておくかはとても重要である。個人の自転車の駐輪も大切だが、既存の駐輪場をシェアリング自転車用として活用することで、少ない自転車台数で需要を賄うことが可能になる。個人的には、このような考え方を駐輪場にも取り入れていくべきだと考える。

細かく言えば、特に都心部に近い場所では、違法駐輪や撤去が多いということは、それなりの利用需要があるのにもかかわらず、なかなか駐輪場が作れないということだと思う。このような場所にアクセスする場合については、個人所有の自転車利用をある一定程度諦め、シェアリングの利用を想定することであれば、何とか実現できるのではないかと考える。

現在、個人の自転車利用と駐輪場は一体で語られることが多いが、シェアリング要素をどこまで取り入れられるのか、検討が必要ではないかと期待している。

委員

駐輪場に関係する話だけではないが、イベントを開催する際に、例えば十分な駐輪スペースが確保されているか、また、来場者が車で押し寄せないよう、公共交通機関の利用を促す案内がされているか、といった点も考慮する必要がある。これらも含め、シェアサイクルを臨時的に停める場所を設けるなど、イベント時の対策も検討すべきではないかと思った。

事務局

どのような交通手段を利用してもらおうかという中で、自転車、特にシェアサイクルやレンタサイクル等を利用してもらう際の駐輪場所、個人所有の自転車も含め、一体的に考える必要があるというご指摘であると認識した。その点については、推進事業や取組の中で検討させていただく。