

## 令和7年度 第2回 多様な場面での自転車活用検討部会 議事概要

- 1 日 時 令和7年12月10日(水) 午後1時30分から午後3時30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 三国成子部会長(自転車利用環境向上会議全国委員会会長 地球の友・金沢)  
青木真美委員(同志社大学名誉教授)  
伊東恵司委員(同志社大学学生支援センター今出川校地学生支援課長)  
小川圭一委員(立命館大学理工学部教授)  
川井美希委員(市民公募委員)  
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)  
中野洋 委員(京都サイクリング協会理事長)  
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)

### 4 内 容

- ・次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標)
- ・多様な場面での自転車活用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

一昨日も会議に出ていたため、色々考えていたが、自転車の走行環境を整備していく根本的な理由としては、京都市内での自動車利用の抑制という視点があると思う。この点をビジョンの文言に入れなくても、説明の方に「自動車利用を抑制して安全に歩行者や自転車が利用できるように」というニュアンスを含めると良いのではないかと考えている。

##### 委員

説明を聞き、かなり『文化』に焦点が当ててあると感じた。“みやび”等の言葉も用いられているが、これらも文化に関連することであると思う。しかし、私が思うのは「文化」とはそこに住む人々が作り上げるものであり、行政の役割はそれを育むためのベース、インフラを整備することであると思う。したがって、自転車に関して言えば、自転車を使いやすく、安全・快適に使える環境が整備されることで、自然と自転車文化は発展していくものであると思う。ゆえに、行政の計画の目標に「文化」を掲げるのは、やや違和感がある。行政としては、あくまで自転車が利用しやすい環境、すなわちインフラ部分をしっかりと整備するという点を明確に打ち出してほしい。

以前も申し上げたが、以前の京都市の計画には“世界トップレベル”という言葉が含まれていた。そのような大きなビジョンを掲げるべきである。目標は、大きく、かつ具体的で、「このような状態を目指す」と明確にすべきである。“文化”や“みやび”といった言葉は、人によって受け取り方が異なり、何を以てそのビジョンが達成されたのかがすごく曖昧である。ゆえに、目標としてふさわしくないと考えている。

よって、まずインフラ整備が重要である。駐輪環境はある程度、整備されてきているため、やはり最も重要なのは走行環境である。自転車が安全、安心、快適かつスピーディーに走行できる環境が求められる。

例えば、矢羽根整備は着実に進んできたが、幹線道路のような一般交通量が多い場所では、矢羽根だけでは安全確保が不十分である。自転車レーンや専用道の整備など、そういう所にぜひ踏み出していきたいと強く思っている。

それともう一つ、自転車のルール・マナー啓発も重要である。現在の自転車の走り方は非常に悪く、青切符制度が導入される予定など、国も動き出してはいるが、まだまだこれから改善していく必要があると思う。

また、青木委員が指摘されたように、最終的には車から自転車・公共交通への転換を図り、それによるCO<sub>2</sub>排出量の削減に繋げるべきである。CO<sub>2</sub>排出量だけではなく、排気ガスや、車が原因の都市のスプロール化など、多岐にわたる問題がある。こうした社会課題を解決するための自転車施策であるということを明確に打ち出してほしいと考える。

## 委員

観光目線で話すと、現状、京都を訪れる観光客は非常に多い。しかし、自転車を利用して観光する、あるいは自転車を活用する方はまだ少ないと思う。自身が旅行する際にも、東京や大阪、京都は、レンタカーやレンタサイクルのイメージがつきにくく、利用しづらいと思ってしまう。それより「バスが、観光に一番適している」という情報が広く浸透している。これは三国部会長からも指摘があったとおり、旅行者に対して「京都で自転車」という選択肢をいかに伝えるかが課題である。

我々の視点でいうと、少しずれるかもしれないが、キャッチコピーみたいなものが念頭に置かれるべきである。一番分かりやすく言うと、「そうだ京都、行こう」のような、「京都で自転車」のようなものを、いかに観光客に伝えていくかという点に取り組まなければならない。これがビジョンとなるか、あるいはキャッチコピーになるかはまた別問題になるかもしれないが、いかにこの「京都で自転車」という親和性を作っていくかが重要である。そういった要素を、このビジョンの中に盛り込んでいただきたい。私の視点で言うと、もっと分かりやすいものにしていくことで、観光客により伝えていけるのではないかと思っている。

## 委員

ビジョンそのものではなく、推進施策に関して意見させていただく。インクルーシブサイクリングとは、年齢、性別、経験、障害の有無などに関わらず、自転車を楽しむ機会を提供する取り組みだと思うが、その実現には、誰もが安心して乗れる、安全なまちであるということが重要であると思う。そのためには、高齢者については特に配慮し、考えていく必要があると思う。

高齢者を取り巻く環境を見ると、自動車運転免許の返納や、敬老乗車証の利用制限も厳しくなっている。こうした状況において、高齢者にとって自転車は重要な交通手段であると思っている。乗れるのであれば、歩より自転車に乗る方が楽に移動できるという利点があり、その重要性は高い。私が午前中、まちなかを1時間半から2時間ほど歩いており、その際に行き交う自転車を見てみると6割、7割は高齢者であった。これは地域や時間帯によって差があるものの、圧倒的に高齢者が多い。当然ながら、高齢者は体力面や運動能力、判断力も若い人と異なる。これらの実情を踏まえると、このまち、この道路が高齢者にとって本当に気楽に自転車に乗れる環境であるのか、疑問を感じるところがある。

高齢者に対する取り組みをどのように進めるべきかについては、大きな課題であると思う。私も具体的な対策を挙げることはできないが、今後ますます増える高齢者に対し、やはり取組を進めていかなければならないと思っている。

例えば高齢者の方で、ヘルメットを被っている方はたまに見かけるものの少ない。また、「自転車は必ず車道を走らなければならない」という思い込みから歩道を通行しない方もいる。70歳以上であれば歩道通行が可能であることを知らないと思われるため、高齢者の自転車教室、自転車学習が必要ではないかと思った。

また、ちょうど今頃の季節であれば、落ち葉が歩道も車道もたくさん落ちており、走ると滑る。若い人とは異なり、高齢者が転倒した場合には骨折などの重大な事故に繋がりがかねない。そうした面から見れば、落ち葉を頻繁に清掃してもらえないか等も検討していただけたら良いのではと思う。

この部会ではそれらを中心になって話すのではないかもしれないが、やはり大事なことであり、外国人観光客のサイクルツーリズム、シェアサイクル、電動モビリティといった要素も存在するが、私は高齢者についてもっと前面に出して良いのではと思っている。

## 部会長

私も高齢者で自転車を利用する者として、やはり安全なまちは必要であると思っている。オランダやベルギーでは高齢者も自転車に乗っており、やはりインフラが整備されていると高齢者も安心して乗ることができる。交通ルー

ル以前に、自転車、車、人が通るところのインフラが整備されていると、本当に利用されるのだと実感した。やはりそういうまちを目指すということが、誰にとってもよい。

アメリカでは、子どもが通りやすい道、例えば学校、図書館、体育館等へは「ここは子どもが通りやすい」、「通れば安全だ」という道を示す地図が作られている。子どもにとって安全な道は、高齢者にとっても安全な道となるため、そのようなまちづくりとしても自転車の価値を考えることが大事であると思った。

## 委員

やはりCO<sub>2</sub>削減という観点からも自動車利用の抑制がとても重要であると思っている。そして、「自動車利用の抑制」と「自転車通行空間の整備」とは深く関連している。この審議会と3つある部会で、全てが「安全な自転車走行空間を作ること」という基盤の上に成り立っており、それがなければ、どれも実現していかないと思う。

イメージが膨らむような抽象的なビジョンより、やはりこれを確実に実行していくという点では、「自動車利用の抑制」まで踏み込んだ「自転車通行空間の整備」がしっかり伝わるべきである。これをベースとして各細かい施策が進んでいくものと考えている。

したがって、「自動車利用の抑制」に基づいて「自転車の通行空間を整備すること」と、「ルール・マナーの徹底」も、自転車通行空間を安全に走るためには非常に重要であると思う。左側通行や原則車道通行といった基本的なルールが全く守られていない自転車が多い。今後、青切符も導入されるが、警察に止められ、罰金を取られて身に染みるだけではなく、その前の段階での教育機会も重要であると思う。ゆえに、インフラと教育が存在し、濱村委員が述べられたような「そうだ、京都を自転車で走ろう」というようなビジョンが実現できるまちになるためには、インフラ整備の部分が一番重要だとお聞きして思っていた。

## 委員

2日前の別の部会でもビジョンの話はお聞きした。その際にも、様々な方のご意見を伺った。今ある案と別の案、両方とも抽象的というか情緒的というか、スローガンのようなビジョンになっていると思う。

別案の説明には3つ項目があり、その最後に「『みやび』と『呼吸する』を軸に文化的観点と政策的観点を融合させる」と書かれており、その下にそれに関する政策的視点が書かれている。ビジョンが抽象的であっても、具体的な政策のこの部分で、例えば“京都らしさ”を実現する、“みやび”を実現するといった繋がりをうまく作ると良いのではと思った。

別の部会で「2050年の京都のまちをイメージしてビジョンを作る」という話があった。2050年の状況をまず考え、そこに向かって何をやるのかという作り方にするか。あるいは、現状の色々な問題点をベースにどのように改善し、2050年にはこうするという、現状からスタートしていくか。どちらの視点の書き方になるかによって、変わるのではと思った。最終的には、2本が繋がっていけば良いと思った。今は案と別案で、資料の作りが違うため、ビジョンが抽象的でも、その下の具体的な政策とうまく繋がるビジョンの表現になると良いと思った。

## 委員

この件は多岐にわたる観点と要因が存在しすぎであり、整理が困難であるという印象を抱いている。

昨日私が自転車に乗っていた際、バスがバス停に停車していると、その後ろで自転車も止まる状況を目にした。この時、右に行くべきか、それとも左で待つべきか迷うことがある。そこで、右側通行をする自転車も出てくる。

また、京都の道は狭く、自転車専用レーンなどをインフラとして整備できるのか疑問に感じる。ヨーロッパの道と日本の道は大きく異なり、特に京都の道は異なる。京都の中でも上京区は細い道が多く、一方通行も多い。これが観光の話になると、例えば西とか北、鴨川沿いを自転車で走るのは気持ちが良い、大沢池、広沢池、嵯峨野の辺りを自転車で走るといったように、全く異なる見え方になる。さらに、高齢者の話では、高齢者で自転車に乗る方もいれば、逆に学生の自転車が高齢者に対して脅威になっているという観点もある。

自転車を奨励するのであれば、バス・鉄道・車を減らす、バスの料金を上げるなど様々な施策が並行して動いてくるだろう。一方で特定小型原動機付自転車に対する規制が緩和されたり、来年度からは青切符の導入により、自転車の罰則が厳罰化されたりする。そうすると、大学生に対して注意啓発を行う必要も出てくるが、京都市の施策が、誰を対象とし、どのような施策を実施するかという点で、利害が不一致する場面が非常に多い。これに対してま

ず優先順位を明確にし、例えば今後、高齢化に対応するためにどのような交通整備を進めるのか。そのために、自転車や特定小型原動機付自転車が有効なのであれば、それに対する道路整備やバスの施策を行っていく。バスの財源をさらに確保し、赤字とならないような施策を打つなど、今の計画がもう少し具体的に数値化され、局所的な議論が積み重ねられていく必要があるのではないかと考えている。

感想みたいになるが、議論として一つの方向性を見つけていくのは、なかなか難しいという印象を抱いている。

## 部会長

自転車を考える際は、総合的な交通施策と合わせて検討する必要がある。京都のような道が狭い地域では、いくら広げようとしても物理的に困難な場合が多い。そのため、地域によっては、スピードダウンなどの施策も必要だと思う。総合的に考えることが重要であると思う。

## 委員

先ほどの意見と重なる部分もあるかもしれないが、別案と現在の案を見て、自転車中心の政策であることは間違いないものの、自転車以外の車や歩行者についても言及すべきではないかと思った。

自転車が車道を走ると危険であるため、歩道を走ってほしいという意見も、友人からよく聞く。そういった意識の改善も必要だろう。また、歩行者も自転車と共に道路を利用するうえで、やはり歩行者側にも注意すべき点が多いと思う。自転車だけでなく、自転車、歩行者、自動車の総合的な視点を考慮して案を作成していくべきである。

## 部会長

委員の皆様の意見は全体的を射ていると思う。誰もが自動車に乗り、自転車に乗り、そして歩く。それは世界中どこに行っても同じことである。昨日のヘルシーストリートのセミナーでも、高齢者も自転車にも車にも乗るし、歩くと言われていた。どのようなまちにしたいかとイメージする時に、今自分が乗っているものだけで考えると、まちは非常にエゴイズムなまちになってしまう。そこは総合的に考えることが重要であると思う。

どんなまちを見たいのかと考えた時に、私が初めて京都の審議委員になった際に、「京都は『歩くまち・京都』だ」と言われた。確かに先ほどの計画でも「歩くまち京都」という言葉が出てきた。言葉としてどのように考えていくべきかと思った時に、「歩くまち京都、共に活躍できる自転車のまち京都」という表現や、「歩くまち京都、自転車にも優しいまち京都」。あるいは「歩くまち京都、自転車も活躍する京都」といったものだ。「歩くまち京都」ということは、やはり歩く人には基本的にきちんと歩けるまちにしようという考えが昔からあったのだと思う。

やはりその点を考えると、「歩くまち京都」という概念を忘れるのではなく、そこは計画に含めた方が良いのではないかと思った。昨日聞いたばかりの話だが、「ヘルシーストリート」(健康的な街路)という考え方があり、病気がどのように起きるか科学的に解明されてきた中で、空気や精神的な要因なども病気になる原因になるということが分かってきた。ヘルシーストリートの考え方の中には10個の指標があり、例えば「横断しやすいまち」、「人々が安全だと感じるまち」、「見所やアクティビティがあるまち」、「立ち止まって休憩ができる場所があるまち」、「人がリラックスできると感じるまち」、「騒音があまりないまち」、「綺麗な空気、そして日陰や風除けがあるまち」というような条件が入ってくることをイメージするらしい。

私が思ったのは「歩くまち京都」はもともとそういう点では、様々考えてきたものが、現在、車の分担率が高まり、それが空気に影響が出て、自転車で走るにも危険であるなどといった状況になってきている。

先程、70歳以上は、歩道通行可能だが、車道を走っているという話があったが、私が子供の頃に東京にいた際、当時は道路交通が全く整備されておらず、友達を連れて国道を横断した途端に路面電車などが停止してしまったことがあった。その後、道路交通法ができ、小学生くらいの時に言葉として「人は右、車は左」が身体に染みついていて、やはり自転車に乗っても道路左側通行を当たり前にするように、子供の時に受けた教育が染みつくものだと感じる。今の若い人たちは生まれた時から、自転車は歩道通行が可能であったため、皆歩行者と同じ感覚で教育されたと思う。そういう点では交通ルールはあったものの、教育が十分に行われていなかったと思う。今は過渡期でもあるため、そのようなものも総合的に含めて、「歩くまち京都」という基本を大事にしながら、やはり「自転車も安全に暮らしに使える京都」といった方向性で進めるべきである。もちろん車のことも含めたいが、安全にするためには道路によって状況も異なるため、それは場所ごとに決めなければならないことだと思う。そのような施策は細かい

ところで講じれば良いと思う。

イギリスのヘルシーストリートを策定する際も、市民の賛同を得るためには分かりやすい言葉で作成し、ビジョンは単なるキャッチコピーで奇をてらったものではなく、どのようなことをしたいのかが分かる言葉が良いと聞いた。結局「京都らしい」の「らしい」は不明な点が多い。説明を入れなければならない言葉ではなく、皆がもしかしたら「歩くまち京都」には楽しんで走れる自転車の道があるのかもしれないとか、京都行ったら自転車にも乗れるんだと思えるような、そういう言葉にした方が良いと思った。

## 事務局

委員の皆様から様々なご意見をいただき、誰もが文章を見たときに同じことを思い浮かべ、イメージできるようなシンプルで分かりやすいものであること。その「分かりやすい」という中には、環境を作る部分、やはり走行環境整備が重要だというご意見が多かったように思う。このビジョンの説明が、説明足らずな部分もあるため、今日いただいたご意見や他の部会であった意見も踏まえたくうえで、改めて検討し、次の審議会のタイミングでビジョン案をお示しする。

## 事務局

皆様の意見はそれぞれ、その通りであると受け止めている。伊東委員がおっしゃるように、全てを包含し表現するのは非常に難しいと感じている。いただいた意見を踏まえ、我々も考えている中で感じたことは、現在のビジョンの文言は別として、その下に記載されている「安全・安心・快適な自転車利用環境を充実させていく」と「自転車交通の役割を拡大していく」の2点が、皆様からいただいた意見の全てを包括しているのではないかと思った。

結果として、これらをしっかりと推進していくことで、豊かな暮らしの実現、自動車から公共交通網と自転車への転換、脱炭素社会への貢献、健康・長寿のまちづくりといった、京都市が目指すまちの実現に繋がると理解している。

ここに書かれた内容を的確に表現するような言葉にまとめていきたいと思っているが、皆さまのこのあたりの認識についても、お伺いしたい。

## 部会長

行政が自転車通行空間の整備などを行うにあたり、京都市内でも場所によって道路環境や居住者の年齢層が異なるため、地域ごとに住民が自身の居住エリアについて行政(市)と協議し、意見を出し合える場が重要だと思う。

したがって、「住民参加のできる京都」という形で、まちづくりと自転車を含めた交通環境が形成されるような、地域それぞれの意見を出し合える会議体や協議会を設置するなど、市民参加の推進が非常に重要である。

海外の自転車政策が進んでいる国を見た時に、地域住民が住民参加で「どのようなまちにしたいか」というビジョンを考え、その結果としてまちが形成されている印象がある。京都市全体を一つの色にしようと思うのではなく、地域と密着して作り上げていくまちであるということも入れていくことで、よりきめ細やかな施策にも反映されるのではないかと思う。

皆が暮らしやすいまちを作っていくためのベースを行政は提供する、という形で良いと考える。「文化」ということを先に実施するより、先ほど藤本委員が述べたように、走行空間や安全に資する施策を実行する方が重要であり、これはまさに行政が率先して行うべきことだと思う。しかし、行政に全てを押し付けるのではなく、各地域に住む人々の感情や生活スタイルが異なることを考慮し、それぞれの地域に寄り添って進めていくスタンスも取り入れていけば良いのではないかと思う。

## 委員

今言われたことに関して、現在、ほとんどの学校区で安心安全推進委員会のような会議が設置されている。これは子供たちの安心・安全を守るという目的から発足したものだと思うが、月1回程度の会合で様々な取組がなされている状況である。しかし、私自身もその会議に出席した経験があるが、方向性がはっきりしておらず、何を目的にしているのかが「子供」や「地域」という漠然としたものに留まり、具体的にどのような方向に進めば良いかが明確ではない。また、行政がその会に参加することはなかった。そのため、やはりまとまりのある形にはなりきれていないと

感じる。

学区の委員会がより機能するよう、同じ行政区では同じ取組を実施するなど、京都市全体でこのような目標を目指して取り組むといった方向性を決め、進めるべきである。そうすれば、地域に寄り添った安心安全なまちづくりが実現できるのではないかと思っている。

## 部会長

学区単位で会合が存在するという話はよく聞くところである。ヨーロッパでは自転車道の整備が進んでいるが、それは環境に優しい自転車を利用されるためにはインフラが不可欠だからだと聞いた。

金沢市において何ができるかを検討した際、最も自転車を利用する層が高校生であることに着目した。そこで、1,500人の高校生に白地図を配布し、学校から自宅までの通学路における道路状況を記述させた。危険箇所は赤、安全箇所は緑、快適箇所は青で示し、危険な交差点には丸をつけ、どのような状況が危険であるかを具体的に書き込ませた。この1,500人分の地図を集計し、「金沢自転車マップ」を作成した。

このマップが国土交通省金沢河川国道事務所の目に留まり、中学校単位で同様の取組を実施できないかという提案を受けた。中学校及び小学校において、一人ひとりに白地図を記入させ、それを全て集計することで、その学区のマップができ、これにより、危険箇所などの状況が明確になった。この取組を通じて、歩行者や自転車利用者からの視点での危険箇所と、親目線での自動車からの視点での危険箇所を把握することができた。これらの視点を踏まえて改善策を講じるべく、地域の子どもの安全を目的とした協議会が設立された。協議会で議論する視点としては、子どもが安全に走れる、歩ける環境の整備である。もう一つ、お年寄りがゴミ出しの際に自転車に衝突するということが発生していたため、それらも解消するような環境を作るために一つの協議会ができた。この動きは20年ぐらい前の話である。

現在、このやり方が長野県伊那市に移り、子ども達が通う道をデジタルマッピングする取組や、警察からの交通事故情報をまとめ、それを積層化した。そこから危険箇所の対策を検討するため、地域協議会が立ち上がった。現在、伊那市役所、県の議員も参加しており、この地域を安全なまちにするため、どんどんとその輪が広がっている。

やはり地域の方は、「安全なまちはどうするか」ということで結びつくことができると思う。また、「子ども」といっても、何を視点にするかで大きく違ってくる。

歩行者や自転車利用者が安全に通行できる環境を整備するためには、調査も必要だが、明確な視点に基づいた議論を重ねることが不可欠であると考えている。ただ漠然と集まるだけでは、なかなか進まないと思う。また、地域住民が問題意識を持って話し合いに参加できるような体制を市役所が構築することも重要である。

## 委員

オランダはおそらく世界で最も自転車政策が進んでおり、国中に自転車道が整備され、自転車道だけで国中どこへでも行ける環境が実現されている。このような整備が進んだ背景には、1970～80年代の状況がある。当時、都市部においても自動車中心の社会であり、中心部まで自動車が乗り入れ、自転車や歩行者は肩身の狭い思いをしていた。また、中心部の広場は駐車場として利用されることもあった。

このような状況下で、子どもの交通事故が増加したため、母親たちが立ち上がり、これをきっかけに、安全な環境を構築しようという方向へ社会が変化し、現在では世界有数の自転車先進国となった経緯がある。そのため、やはり子どもの安全、そして現代では高齢者の安全もあると思うが、いかに「安全」を押し出していかかが、政策推進のポイントになると思う。

先ほどの住民参加の話について、私は、滋賀県大津市に住んでいるが、例えば、少し都市部から離れると、住民が集まって自転車道を整備しようと提案しても、結局は「自転車が車道を走行すると車の邪魔になる」という意見が大勢を占める傾向がある。多くの住民が自動車を利用し、自転車に乗らないため、自動車側の意見が圧倒的に強くなるのである。結果として、自転車関連の整備が進まないという状況に陥りがちである。

余談になるが、現在滋賀県では、近江鉄道存続のため交通税導入の話が出ているものの、「何故増税しなければならないのか」と反対意見が出ているという。田舎行くほどどうしても「車目線」の意見が多くなる。

しかし、そのような状況においても、子どもや高齢者の安全をどのように確保していくかという視点が重要となる。安全なまちづくりを進めるという視点を前面に出すことが、これらの課題を解決するための一つのポイントになるの

ではないかと思う。

先ほど三国委員からマップの話が出ていたが、私はこれまで「京都自転車マップ」を3回にわたり制作し、出版してきた。私の場合、大学のサイクリング部員や自転車好きの大人たちが集まり、ボランティアで京都市内とその周辺を分担して走り回り、マッピング作業を行った。後はトイレや自転車店の場所などを調査し、地図にして出版した。

もう一つ、「歩くまち京都」とはどういうイメージかを思い浮かべると、私が描くのはヨーロッパのまちである。ヨーロッパの多くの都市では、中心部から自動車が締め出されている場合が多い。その内部は歩行者と公共交通(トラムや路面電車など)の空間となっており、自転車の通行は可能な場合と駄目な場合がある。これはもはや、どこでも当たり前の光景である。これを京都に例えると、河原町・烏丸・四条・御池その間が全て自動車通行禁止のエリアとなるイメージである。

またヨーロッパは休みが長く、簡単に国境を越えられるため、どこへ行っても観光客で溢れている。京都でのオーバーツーリズムも確かに問題であるが、ヨーロッパを見ていると、日本のオーバーツーリズムはまだそれほど深刻でないと感じられる。どこも中心部は歩行者専用の空間に観光客が歩き回って溢れており、カフェが軒を連ね、人々はくつろいだ時間を過ごしている。そういうまちこそが「歩くまち」であると言える。結果として、歩行空間が広いため、観光客が増えても十分に収容できる。

京都で歩ける場所としては、まだ寺町通りや新京極通りといった一部に限られている。そうでなく、先程ヨーロッパの例で述べたような中心部地区一帯が歩行者専用となり、観光客が溢れているような、そういう状況であるべきであると思う。その中には当然地元住民も多数存在し、そのようなまちを作っていくことこそが、「歩くまち京都」であると思う。

## 事務局

今日は様々な意見があったため、どのような形でこのビジョンの文言にまとめるか、難しいと感じている。この点については、改めて内部で議論を重ね、整理する必要があると考えている。

## 部会長

言葉で整理するのは難しいかもしれないが、大事な要素はいくつか出している。その要素を含めていただきたい。例えば、「自転車に優しいまち」というビジョンに仮になった場合、「自動車はどうなるのか」という意見や、「自転車に優しいまちと言っているが全然優しくない」といった批判も出てくるであろう。しかし、批判が出るということは、何に問題があるかが明確になる機会でもある。そのため、批判を覚悟のうえで「ちょっと車も考えて使うようにしましょう京都」などそのようなことでも良いので、言葉でしっかりとメッセージを発信すべきである。それで批判を言う人はいても、それはそれと受け止め、やはり使う時を考えましょうということを教育していかなければならないと思う。そういうことも含めて教育にもインフラにも配慮が必要で、きちんと整理して、批判を受けてもいいから、入れるべき文言は入れていくという考えでビジョンを作り、分かりやすくした方が良いと思った。事務局としてはどうですか。

## 事務局

資料にも書いてある通りではあるが、ベースにあるのは走行環境であると思っている。それと両輪のように安全ルール・マナーの啓発がある。これらは自転車施策の基本であり、この2つにしっかりと取り組むことに尽きると思っている。したがって、我々が最も実現したいのは、「安心・安全・快適な自転車利用環境」である。これを推進することで、さらに自転車交通の役割を拡大していくことが可能となると考えている。この2つが施策としては目指してやっていきたいことである。

その先にどのようなまちを目指すかという点で言えば、自転車の利活用を推進することによって、脱炭素社会の実現や、「歩くまち」形成といった効果が期待できる。京都市が目指す「人に優しいまち」とは、公共交通機関や歩くことを優先としたまちの実現や自転車利用を通じて健康増進、観光振興、地域振興の活性化に繋がること。そういった副次的な効果も含め、最終的にはそのようなまちの実現を目指したいというのが、事務方で考えていたイメージではある。

## 事務局

様々なご意見をいただいたが、基本的に車・人・自転車の全ての利用者が互いに配慮し合い、安心安全に行き交うまちが理想であると思った。自転車利用者は自動車の運転者や歩行者でもあるため、それぞれが互いを配慮しながら生活できるまちが理想であるため、大きな目標として、そのようなまちを目指すべきであると思っている。

## 部会長

目指すべきものを定めた際、行政が果たせる役割は非常に明確である。例えば、自動車分担率をいかにして減少させるか、イベント開催時にも適切な配慮が必要である。単にイベントを開催するだけでなく、公共交通機関の利用促進や自家用車の自粛を促すなどの制限を設けるべきである。交通への配慮を取り入れた施策を実施しなければ、全てを満足させることは不可能である。

目指すべきは、誰もが様々な交通機関も利用できるまちである。施策については、例えばヨーロッパで都心部から自動車を排除し、歩行者中心のまちづくりが進められているのは、それなりの戦略があるためである。外から来た人をたくさんアクセスさせるためには、車が溢れていては空間も限られるため、都心部には観光客が多数訪れても問題ないようにするなど、そこには裏の戦略があることを考えなければならない。「サーキュレーションプラン」として、従来市街地を貫通していた自動車を意図的に迂回させる施策をヨーロッパは多用している。そのような施策を取り入れ、どこでどのようにモビリティを有効活用させるかを考えることも必要である。目指すべきところは先の議論の通りであり、施策で細かく工夫していただけたらと思う。

## 事務局

次期計画の計画期間は約5年間となっており、その中で取り組むべき事項として、委員の皆様にはいただいている通り、「教育」と「走行環境」には注力するべきであると思っている。この短期間の中においては、この2つが重要であり、さらに、もう少し大きく考えた場合、車を中心部に入れないようにするという考えも必要かと思うが、なかなか難しい部分もあるため、まずは教育と走行環境に対し、着実に取り組んでいきたいと思っている。

## 部会長

「ルール・マナー」という言葉について、ルールは「規則」と解釈される一方で、マナーに対する共通認識は人それぞれで異なるのが実情である。ルールとマナーはセットで使われることが多いが、ルールは規則であり、違反すれば逮捕やペナルティの対象となる。しかし、マナーについては、テーブルマナーやその他様々なマナーが存在する。例えば、「交通マナー」や「自転車マナー」については、人々が思い描くイメージは異なる。そのため、マナーという言葉でなく、「弱者保護」といったより具体的な表現を用いるべきではないか。この点について、他の委員の意見を伺いたい。

## 委員

おっしゃる通りだと思う。マナーは曖昧であり、何がマナーであるかは、当然人によって異なる。したがって、おっしゃるように、誰もが同じように理解できる、より明確な言葉で表現にした方が良いと思う。

話は変わるが、先ほど事務局が述べた、歩行者・自転車・車がそれぞれ配慮し合って走れる、移動できるようにすること、これがまさに理想であると思う。しかし、現実には歩行者・自転車・車を同じように扱えば、車が強い。車が走行すれば、自転車も歩行者も危険で通ることができなくなる。よって、それぞれが尊重されるまちを作るためには、車を優遇してはならず、自転車・歩行者を優遇して初めて平等になると思っている。これが自転車施策であり、歩くまちを作ることだと思う。

一つ気になった点が、資料16ページの放置自転車対策である。放置自転車対策に年間2億9千万円もの費用がかかっており、改めてその金額の大きさに驚いた。これはやはり、自転車撤去・保管にかかる費用が大きいということか。

## 事務局

これでも減ってきているが、今年度からは撤去だけではなく、啓発活動も含めている。啓発として音声を流したり、主要な地点で啓発ビラを配布したり、注意喚起を行ったりする部分も費用に含まれている。また、全てが車両の保管や撤去の経費ではなく、駐輪場の運営や駐輪場設備の修繕なども含めた金額となっている。

## 委員

そのうちの2億ぐらいがその撤去保管関係とお聞きした。

## 事務局

撤去業務の業者への委託費が、1億2千万円程度かかっている。また、撤去した自転車を保管し、その返還手数料として自転車1台につき3,500円を徴収しているため、基本的にはその手数料を財源としてこの委託を行っている。

## 委員

その収入というのはどれくらいになるのか。結局は、駐輪場整備して啓発することで、放置自転車が徐々に減ってきたため、そのように減らしていくしかないとは思いますが、金額が気になって聞いた。

## 事務局

京都市では、昔は厳しく撤去しており、放置されれば即撤去していた。大阪でも万博が始まる際に実施したようなことを、本市では常日頃からやっていた。これにより放置自転車は大幅に減少した。市民にも放置すると「撤去される」という意識が高まることで、放置しにくい状況が生まれ、現在の状態に至っている。

## 事務局

令和6年度の実績では、約2億円の支出に対し、収入は約3千万円を超える程度であり、全額を賄えるほどにはなっていない。

## (2) 多様な場面での自転車活用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

## 委員

先ほどから議論に出ていた点だが、まず自転車を利用してもらうにしても、走行環境を整備する必要があるということ、この推進政策の中に盛り込むべきであると思うが、どうか。

## 事務局

柱②で、走行環境整備に関する施策は並べていく。本日は活用に係る部分のみであり、その内容は示されていないが、活用の中にも繋がる部分である。現在はまだ柱で分けて記載しているものの、計画全体を見れば走行環境整備事業は当然示される。他2つの「つたえる」と「ひろめる」においても「たかめる」がベースになるというところをしっかりと記載したいと思っている。

## 委員

来年4月からの青切符制度の開始に伴い、京都市も市民全体に対し、自転車のルールを適切に周知する必要がある。そうしないと、市民の意識が「少し規制が強化されるのだろう」という程度に留まってしまうと思う。自転車を利用する際には、このようなルールも存在するのだということを、市民にしっかりと意識させるためのアピールも必要である。

## 部会長

月曜日の会議で、ルール・マナーの話になった際、北方委員がマナーについて検索したところ、「傘さし運転もマナーです。」と表示されたという話を聞き、驚いた。AIなどによって誤った情報が流れ、それがマナーとして認識されることは不適切である。ルールはルールとしてきちんと教えるべきであり、マナーは人に対する配慮であると思う。

例えば、自転車が歩道を走る際は、歩行者には目の見えない人がいる場合もあるため、そうした人々への配慮を具体的に明記しないと、誤った情報が流れ、青切符が適用される事態を招く。「スマホを見ないこともマナー」といった不適切な情報が拡散されることを防ぐためにも、正確な記述が求められる。

質問だが、「インクルーシブサイクリングの実施」というのは、既に実施しているのか、また、実施できる体制が整っているのか。

## 事務局

インクルーシブサイクリングは年に1回、タンDEM自転車やハンドサイクル式の自転車に乗っていただけるような体験機会を設けている。

## 委員

先ほどの青切符に関して、サイクリング協会では、先週研修会を実施した。青切符が切られるケースや、警察官に止められた際にどうなるか想定しながら話をし、サイクリング協会の人間でも知らないような話があり、大変勉強になった。罰則についてもそうだが、昨年の道路交通法改正時も、テレビニュースでは一度放送され、新聞にも掲載されたことはあるものの、やはり周知が不十分であると感じる。

警察にそのようなガイドラインがあるものと思いつねたところ、「ない」との回答であった。あるいは存在するのかもしれないが、受け取ることができず、インターネットで確認するよう指示された。確かに検索すれば情報は出てくるが、誰もがそこまで調べて確認しようとするわけではないだろう。そのため、やはり地域単位での周知活動も進めていく必要があると感じた。

青切符については、人によってかなり意見が分かれていると認識している。違反をすれば直ちに罰金が科されると思っている人もいるが、実際はそうではない部分もあるため、この点も含め、しっかりと周知できるようにお願いしたい。

## 事務局

今後様々な場面で青切符に関する啓発や内容の説明を実施していく。安全教室の機会や企業向けの安全利用認定企業制度においては、登録企業に対し年1回の研修を実施しており、その研修を通じて、企業から従業員に対して伝達いただく、他にもフードデリバリーサービス協会と連携協定に基づき実施している年1回の自転車配達員向けの研修会など、このような機会に府警と協力し、啓発活動を行っている。他にも、地域や様々な場面で青切符について説明して欲しいという要望もいただくため、府警と一緒に赴き、説明をしている。当然ながら、これらの活動だけでは全ての人々に情報を伝えることは困難であるため、広報媒体も活用している。今後、市民しんぶんという全戸配布される媒体や、多言語で作成したチラシ等を、自転車利用者に行き渡るような機会を捉えて配布する予定である。

学校にも配布している「Enjoy 自転車 life in Kyoto」という啓発冊子を毎年作っているが、2026年度版には青切符にも触れており、小中高大学、その他様々な公共施設に配架することで、周知を行う予定である。

## 部会長

青切符に関する広報活動は、報道でも1度程度しか行われておらず、なかなか継続的には実施されていないと思う。金沢においては、保険会社が行政に協力し、啓発用の青切符チラシを作成し、一部の町内に回覧する事例もあるため、様々な媒体を活用し、周知・啓発を行うと良いと思う。

実際に青切符が導入されてどうなるかという議論以前に、すでに飲酒運転はかなり取り締まられている。金沢においても飲酒運転の取締りがあり、飲酒運転を自転車だからと軽視していると、車の免許まで停止になるという事例もあると聞く。これまで法律などに無関心であった人々が、ようやく関心を持ち始め、「右側通行は逆走なのだ」と理解する人も出てくるため、様々な点で不安はあるものの、始まったら始まったなりに教育の1つとして、実施していく必要があるものだと思う。

## 委員

今の話に関連し、外国人を含む観光客や住民への自転車の青切符などの周知啓発について、京都市内で自

転車を利用している者の中には、外国人留学生や日本で仕事をしている外国人が多く見受けられる。これらの人々は車に乗らないため、圧倒的に自転車を利用する傾向にあるが、自転車のルールが守れてないと感じる。私の職場は藤森にあり、伏見エリアを毎日通勤で通っているが、その途中で多くの外国人とすれ違う際に、非常に危険な自転車走行を目の当たりにする。市内他の場所を歩いても同様の人々を多く見かけるため、これらの人々に対する自転車のルール周知は重要である。特に青切符の導入も控えているため、日本語学校を通じて周知を促したり、技能実習を行う事業所を通じて周知を行ったりすることは非常に重要であると思う。

## 委員

話が変わるが、電動キックボードやシート付きフル電動自転車などのモビリティが、シェアリングや個人利用も含め、増加傾向にあると思う。これは、シェアサイクルにも関わってくることだが、それについてはどのように考えているか。

## 事務局

現状ではいわゆる特定小型原動機付自転車に定義されるものは、この自転車計画が推進する対象に含めない予定である。ただし、自転車利用者目線から見れば、同じ走行位置を走行するという実態があるため、その観点からの注意喚起等の実施は必要があると思っている。

## 委員

以前も話したとおり、安全面での懸念からあまり推奨していないものの、1つ可能性として考えられるのは、Luupが高齢者向けのモビリティを新しく発表していることである。こういうものであれば、高齢者の移動手段として活用できるのではと思った。

## 事務局

冒頭に説明した「歩くまち・京都」総合交通戦略の取り組みの中に、「新たなパーソナルモビリティの活用」という項目がある。その中には自転車だけでなく、キックボードを含む多様なモビリティの活用も含まれている。この自転車の計画では範囲外にはなるが、便利な側面もあると思う。京都市としては、特定の計画に位置付けられないというよりも、別の計画においてその点を検討するとご理解いただきたい。

## 委員

観光の視点でお話すると、資料20ページに記載されている事項は、観光事業者としては是非進めていただきたいと思っている。観光という視点で見た場合、観光 MICE においても取り組んでいるが、観光モラルやGSTC(グローバルサステナブルツーリズムカウンスル)といったものが存在し、世界に認められる観光地・京都ということであれば、やはりそのようなサステナブルな取組は非常に重要となる。その中で、自転車観光も、重要であると捉えている。

さらに、自転車観光は京都の観光課題である混雑緩和という点にも、当然関わってくる部分である。推進事業の1番上に記載されている「広域連携によるサイクルツーリズムの推進」という点では、観光 MICE と連携する話だと認識しているが、広域連携であるため、福井県・滋賀県・京都府の連携となってくると思う。ただし、この部分は、おそらくいわゆる「アドベンチャーツーリズム」と括られる取り組みになるのではないかと思う。そうなると、一定程度の高付加価値な旅行体験素材の提供に留まり、それほど大きなボリュームにはならないのではないかと感じる部分がある。

多くの方々が京都市へと入ってくる現状において、やはり京都駅に到着後、自転車を利用できる環境を整備することが、皆様から意見が出ているように、最も重要であると考え。観光客、特にインバウンドにおいては、当然スーツケースを携行しているため、手ぶら観光との連携が不可欠である。この点をうまく融合させながら、手ぶら観光も推進すべきである。京都市の税収を考慮すれば、地下鉄やバスの利用を促進することも重要であるとは認識しているものの、今後観光客が6,000万人規模に近づくのであれば、京都の観光客数もさらに増加することが想定されるため、バス利用や、その路線も含めて一定程度抑えていかないといけない。そうすることで、自転車の利用も促進される。そのためには、自転車が利用しやすい環境を構築することは、やはり重要であると考え。

この「広域連携によるサイクルツーリズム」が1番上に来るのではなく、「京都市内でのサイクル」や「観光客にとっての自転車」という部分が、最も注目されるような形にした方が良いのではないかと思う。