

自転車政策審議会及び各策定検討部会での委員からの御意見

1 計画の方向性やビジョン（将来像）に関する御意見

（計画の方向性）

- 自家用車から自転車や公共交通への転換をはっきりと打ち出すべき。
- 単なる安全な利用の促進だけでなく、「ルール・マナーの徹底」という意味も含めるべき。
- 自転車の利用を促進する理由（脱炭素など）や、京都市の他の計画との関連性を明確にするべき。
- 自動車、自転車、歩行者の3者を総合的に考えないと走りやすいまちにならない。
- 実効性のある計画にするためには、予算の規模感を踏まえるべき。

（ビジョンの文言）

- 事務局が提示した「京都らしい自転車文化」や、委員から提案のあった「みやびを呼吸する」は、いずれの表現も抽象的であり、人によって受け取り方が異なるため、誰にでも分かるように定義するべき。
- 文化を作るのは市民、行政は文化を育むベース、インフラを整えることが役割
- キャッチコピーから入るのではなく、2050年にどういう状態を目指すのかという「具体的な目標」を先に固め、そこから相応しい言葉を導き出すべき。
- 一方で、キャッチーさがある方が他都市計画との差別化や外部からの支援や賛同が得られやすいのではないか。

2 評価指標に関わる御意見

（事故件数の指標）

- 現状が増加傾向にある中で、毎年5%削減は非現実的でハードルが高すぎる。
評価の仕方として、単年度の増減に重きを置かず、5年間の平均トレンドで減少を評価する形が良いのではないか。
- 一方で、数値目標はある方が良い。本来は事故の減少率と予算、走行環境整備延長等の実績との相関に基づき、設定するべき。

（自転車分担率の指標）

- 公共交通と自転車の組合せ（MaaS等）を推進するなら、自転車の「端末交通」も含めた分担率を指標にするべき。
- 自転車だけでなく、非自動車の分担率も見ていくべき。

3 推進施策に関わる御意見

つたえる：安心・安全な利用の推進

- 「5W1H（誰に、いつ、どうやって）」を意識し、ターゲット（特にタッチポイントが少ない若年層、高齢者、免許非保有者）に応じたアプローチが必要
- 自動車教習所などでのドライバーへの啓発（矢羽根の意味など）が有効

- 安全を前面に出すと人は集まらないため、健康やスポーツ、環境と結びつけて関心を引いたり、隙間時間（診察待ち等）の活用や学生同士の啓発など、効果的な手法を取り入れるべき。
- 「ルール（規則）」と「マナー（配慮・規範意識）」を混同せず、明確に定義して使い分けるべき。
- ヘルメットの着用（行動変容）には「利益（命を守る、インセンティブ）」や「納得感（動画で衝撃を見る）」が必要。インセンティブで言うと、駐輪場での優遇（置き場所、割引、保険とセット）なども検討してはどうか。
- 市民を巻き込み、自転車ルールを啓発する当事者として教える側になることで、心理的な観点から行動変容につなげる。

たかめる：走行・駐輪環境の充実

- 走行環境整備が一番重要。自転車政策のインフラ事業である。
- 路面の舗装も大事
- 交通量の多い道路では「矢羽根」から整備を考えるのではなく、物理的に分離された「自転車道」、次に「自転車専用通行帯」、それも困難であれば「矢羽根」を整備するべき。
- 京都市の自転車分担率の高さを考慮すると、車線数を減らす（空間再配分）など、自転車の優先度を高める具体的な施策に踏み込むべき。
- ネットワークの連続性を確保し、ターゲットを絞って整備すべき。優先順位を決める際、自転車の「将来交通量」も考慮するべき。
- 予算の効率化や事業の持続可能性の観点、効果検証の結果から、交差点以外（単路部）での設置間隔を広げる（10m→20m）ことは容認できる。
- 「放置自転車対策」ではなく「駐輪環境整備（質の向上）」を目指すべき。
- 放置が多い場所＝駐輪しやすい場所と考えられるので、そこを駐輪場にする等の柔軟な対策が必要

ひろげる：自転車交通の役割拡大

- 自転車観光には走行環境整備が重要
- オーバーツーリズム対策として、「アドベンチャーツーリズム（郊外・自然）」などの高付加価値なツアー造成が必要。
- サイクルトレインの導入など、鉄道・バスとの連携を強化するべき。
- 理想としては、公共交通との連携などの交通計画、まちの在り方と併せて考える必要がある。

（モニタリング指標）

- 評価指標として事故件数があつたうえで、件数そのものより、第一当事者数などの内容にもこだわるべき。