

令和7年度 第2回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 令和8年1月14日(水) 午後9時30分から午前11時45分まで
- 2 場 所 京都市役所本庁舎1階 第1会議室及び第2会議室
- 3 出席者 青木真美会長(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)
岡本喜雅委員(京都商店連盟 理事)
小川圭一委員(立命館大学理工学部 教授)
奥村ゆかり委員(一般社団法人京都市地域女性連合会 理事)
北方真起委員(Wa-Life Labo(わらいふラボ) 代表)
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)
中野洋 委員(京都サイクリング協会 理事長)
橋本昌史委員(京都府警察本部交通部 交通規制課長)
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)
丸谷綾司委員(京都府警察本部交通部交通企画課 モビリティ対策室室長)代理出席
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

- ・「次期京都市自転車総合計画（仮称）」の策定について
- ・次期整備計画路線及びガイドライン改訂の方向性

●議事1:「次期京都市自転車総合計画（仮称）」の策定について

委員

ビジョン等について、以前より具体的に分かりやすくなったと思う。しかし、安全教育検討部会で改定版の作成を行っている「京都市自転車安全教育プログラム」の内容が、この総合計画にどの程度反映されるのか、現在見えていない。

安心・安全な自転車利用の推進検討部会では、適宜様々な場所で短時間でも、目にする教育の形が重要であるという話をした。京都市には様々な教育プログラムがあるため、それらを参照しながら進めていくことが、「つたえる」取組に組み込まれるべきである。「ルーブリック」という考えも含め、冊子になるものには、教育プログラムの内容もしっかりと計画の中に記載していただきたい。

事務局

京都市は、「安全教育プログラム」を10年以上前に策定し、ライフステージごとに安全教育を進めてきた。策定からの時間経過や、国がライフステージに応じた安全教育を全国的に展開する動きを受け、これらの議論も踏まえてプログラムを見直すことになった。この審議会の下での三つの部会とは別に部会を設置し、中井委員に部会長を担っていただき、その見直しを進めてきた。

この計画改定とは時間軸が多少ずれるが、今年度中にプログラムの改定を行う予定である。議論の中心は、「ル

ーブリック」についてであり、これは、安全教育を行う際に、ライフステージに応じてどういった状態が望ましいか言語化し、安全教育の実施者と受講者が共通認識を持ち、目標を明確にするためのものである。「ルーブリック」は、学校教育で使われる手法であるが、これを応用して評価指標として作成している。発言のとおり、この計画においてもこれを活用していく。

直接的な表現ではないが、13ページの施策には、「ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育」の中に「自転車安全プログラムの周知・活用」を掲げている。これは「ルーブリック」という指標を安全教育の中で活用することを進めていきたいという意図である。計画においては、プログラムを改定したことと、「ルーブリック」に関する記述をさらに盛り込む予定である。

委員

今回の案を見て、非常によくできていると思った。

追加点として気になったのは、まず自転車走行空間に矢羽根などが整備されても、不法駐車により実際には利用できない状況がよく見られる。ビジョンには「不法駐車の取締り」とあるが、具体策には含まれていない。これを是非加えてほしい。例えば、駐停車禁止区間の拡大や取り締まりの強化などが考えられる。

次に、出来れば入れて欲しいと思うのが、自転車通勤の推進である。具体的な内容としては、自転車通勤推進認定事業所の認定制度や、認定事業者への入札優遇、さらに自転車通勤推進のための講師派遣などが挙げられる。

また、物流の自転車化も検討すべきだと思う。例えば、ヨーロッパでは、CO2 削減に寄与するカーゴバイク(自転車の前に大きな箱がついており、荷物や人が運べるもの)が積極的に進められている。日本では走行空間の問題もあり、普及が進んでいないが、クロネコヤマトや佐川急便等が既に活用している事例もある。このような取組をさらに推進していくようなことがあればいいと思う。

事務局

6 ページのビジョンの説明書き 3 行目にある「駐停車対策の強化」について、実施事業の記載がないことは、御指摘のとおりである。駐停車対策の強化については、引き続き京都府警と連携し、より快適な走行空間が実現できるよう検討を進める。

また自転車通勤や物流の自転車化についても、具体施策について不足している内容を検討し、次の審議会の素案で説明できればと思う。

委員

今回の資料を見て、非常に具体的なビジョンになってきたため、とても良いと思った。CO2 削減のために徒歩・自転車・公共交通といった非自動車利用を推進するにあたり、やはり行政の役割はインフラ整備をいかに具体的に進めるかにある。この点が曖昧でなく具体的に描かれ、CO2 削減へのつながりが分かりやすくなった。

昨年後半に自転車利用について、市民の色々な立場の方とお話する機会を二回ほど設けた。その中で多くの賛同を得た意見をいくつか紹介する。

まず、自転車ルールの遵守について、これから始まる青切符は本当に知られてない。この制度を知っている市民はごく一部に限られ、始まったらどうなるのかと懸念される人が多かった。例えば、「家の前が歩道で、右方向に進みたい場合で、左右に離れた場所に横断歩道や信号があるとき、自宅から自転車に乗ってはいけないのか」などである。「一体私はこれからどうしたらいいのか」というレベルで制度について、知られておらず、テレビ等での報道も少ないとの意見があった。制度開始後に違反者が出て、罰金を取られて学んでいくのでは、辛いものがある。それが自転車の乗り控えに繋がることは避けるべきである。

また、シェアサイクルが増えており、非常に関心が持たれている。実際に利用者も増えており、自転車を「所有する」から「シェア」へ移行できるのではないかと思う。自宅での自転車の場所取りや、空気入れ、チェーンメンテナンス等の手間が不要となり、整備不良の自転車が多数走行する状況と比較して、シェアサイクルであれば整備された自転車を利用できる利点がある。その整備を地域の事業者が担えば、地域産業振興にもなり、シェアサイクルがさらに所有する自転車の代わりに使えるぐらいになれば、非常に便利だという意見もあった。

駐輪については、高齢者にとって地下駐輪場の利用は困難であり、自転車を押し上げたり、スロープを降りたりする際に負担が大きいことから、平坦な場所への駐輪場を求める意見があった。駐輪場の整備は進んでいるものの、短時間での用事のために駐輪場から離れた場所まで歩くことは不便であり、「10 分離れます」のような札がかけられたらいいのになどといった意見が出た。

事務局

市民からの意見については、市民委員からも意見をいただくが、直接市民からの意見を聞く機会が少ない中で、貴重なご意見を聞かせてもらった。

青切符制度については、今後報道が増加すると予想されるが、御指摘のとおり、現状では十分に知られておらず、制度に反則金が伴うことは漠然と認識されていても、従来のルールに変更はなく違反時の対応が変わる、という正確な理解には至っていないケースが圧倒的であると認識している。行政としても、青切符制度が始まるまでの周知は非常に重要であると考え、この間も安全教育の機会やチラシ等を活用し、広く周知に努めてきた。京都府警とも連携し啓発を行っているところであり、安全教育推進企業への研修やフードデリバリーサービス業者向けの研修等でも伝えてきた。加えて、市民の目に触れる機会を増やすため、京都市の市民しんぶんでの発信のほか、府民だよりでも啓発されると聞いている。さらに SNS や公式ラインを通じた情報発信にも力を入れていきたい。現状を理解しつつ、今後も一層の周知徹底に努める。

シェアサイクルの推進について、「自転車交通の役割拡大」を進めるにあたり、自転車の保有も引き続き重要であると思っている。課題は、自転車の登録・販売台数が減少傾向にある中で、自転車販売産業の視点も踏まえ、自転車の保有を促しつつ、シェアサイクルも利用してもらうことである。シェアサイクルは、他の交通機関とうまく組み合わせることで非常に便利であり、少し離れた場所への移動に活用するなど、個人保有自転車との相乗効果による利便性の向上が期待できる。引き続き自転車保有を奨励しつつ、利便性の観点からシェアサイクルの普及も進めていきたい。

駐輪場に関する高齢者からの意見はその通りであると認識している。地下駐輪場にはベルトコンベアなどの設備が設置されている場所も多く、自転車と一緒にエレベーターで昇降できる場所もある。バリアフリーという視点を持ちつつ取り組んでいるが、今回のような意見があることは受け止める。

事務局

駐輪場整備に関する補足で、ベルトコンベアの設置や、装置がない場合はスタッフが補助をする旨を掲示している駐輪場もある。そういった駐輪場を利用することで、不便さが解消されるかと思う。駐輪場が目的地から離れている問題については、附置義務による駐輪場設置を伴う集客施設の新規整備によって、今後は徐々に改善されていくと予想する。

委員

ビジョンに関しては非常に具体的になっており、これでよいと思った。評価指標の 16 ページに記載されている事故件数と交通分担率のデータについて、交通分担率は年によってその変動がある。令和 13 年度は最終年度であるが、単年度の数字に固執するよりも、5~6 年間の総計で事故が減少したか、交通分担率がどのように変化したかを評価すべきである。最終年度の数字のみを取り上げるのではなく、複数年間の総計で評価した方がよい。

これは表現上の問題かもしれないが、交通手段分担率において、「自転車の分担率が減少している」との記述がある。9ページから引用していると思うが、グラフを見ると、確かに自転車の分担率は少し減っているが、自動車が増加しているわけではない。むしろ、歩行者や公共交通利用者が増加した結果として、相対的に自転車の分担率が減少している状況である。そのため、自転車の分担率の減少は、あまり問題視しなくても良いのではないか。特にこれを課題点と捉える必要はないのではないかと思うので、計画の文章表現について、少し考えていただきたい。

事務局

評価指標について、ご指摘いただいたとおり、単年度の結果だけにとらわれず、トータルで考えてみていくものと思っている。

課題の表現については、自転車分担率だけを問題視する必要はないということをご指摘のとおりだと思う。ページ数の都合で簡潔にまとめたが、「自転車の役割拡大」には交通分担率だけでなく、例えば交通混雑や観光課題などの社会課題に対して自転車の役割を拡大していくことで解決にも寄与できるという側面の方が、はるかに重要であると思っている。この課題については、素案の作成過程で表現していきたい。

委員

シェアサイクルに関して、自転車の所有を減らし、シェアサイクルの利用を促すという考え方もあるが、これは長期的に見て自転車文化の衰退につながっている。個人の気に入った自転車や用途に合った自転車であるからこそ、積極的に利用しようという意識が生まれると思う。

例えば、大学生が京都に来る際に自転車を購入するのではなく、シェアサイクルを利用してもらおうということもあるが、それは好ましい状況でないと思っている。自身の自転車であるからこそ、愛着を持って積極的に利用し、活用しようという気持ちになる。したがって、まずは自身の自転車を利用してもらうことを最優先とし、それができない場合の代替手段としてシェアサイクルを位置づけるべきである。

また、整備されてない自転車の利用は重大な問題である。シェアサイクルを推進する前に、「きちんと整備して乗りましょう」や「いい自転車に乗りましょう」といった、自転車の整備に関する啓発が必要である。

事務局

シェアサイクルについて、京都市は、自転車の個人所有からの移行というよりは、公共交通機関を補完する意味合いで推進していく方針である。

一方で、自転車の点検の重要性も認識している。空気入れやブレーキオイルの確認など、わずかな整備でも自転車は安全で乗りやすくなる。これらの点については、周知啓発をしっかりと進めていく必要があると思っている。

委員

安全教育について、ビジョンや推進施策の事業の中に「自転車安全教育」ということが重点的に取り上げられていることは、大変良いこと、必要なことであると思っている。ルール・マナーの問題がある中で、安全教育を通じてルールを知るということは第一段階として重要である。ルールを知るとは比較的容易に伝わるが、知ったルールを「守る」ことには大きな隔たりがあると思う。さらに、ルールを守るだけでなく、それを発展させる行動へと繋がらなければならない。

「守らなければならない意識」をいかに育てていくかが、非常に重要であると思っている。「守る」ための教育や啓発が求められる。この「守る」ためには意識と行動力が必要であり、いくらルールを制定したり、青切符制度を導入したりしても、それが人々の「守る」行動にどう繋がるのかが非常に重要である。

朝の通勤や登校の様子を見ると、自転車通学の高校生が交差点の信号前で、縦に1列に並んでおり、歩行者が歩道を安全に通行できる光景を目にした。これは学校の指導によるものか、あるいは生徒自身の自発的な行動

か定かではないが、非常に素晴らしいと感じた。このような行動が京都市民全体に広がるような啓発をぜひとも実施いただきたい。この点を何らかの形で盛り込むことができると良いと思った。

私は退職まで学校に勤めており、「道徳」が非常に大事なことでと感じている。しかしながら、道徳学習は容易に身につくものではない。言葉で伝えればすぐできるものではなく、道徳力や道徳実践力を習得するには相当の時間を要し、真に効果的な計画と指導が必要となる。そういうことが出来るように、長期的な視点に立ち、「守る」の意識と行動が徐々に形成されるような取組を、何らかの形で取り入れてもらえると良い。

委員

広報・啓発及び教育に関しては、今後の青切符制度の導入を踏まえ警察と行政で連携しながら、様々な場面で制度の導入を周知している。しかし、現状では十分な周知が行き届いていないと感じている。私の家族も、青切符が導入されることで、自転車の取締りが厳しくなるという認識であった。実際には検挙後の制度が変わることだと説明しているものの、周囲を見ても、インターネットや新聞等から正確な情報が伝わっていないと感じる場面がある。

また、家族からは、自転車の取締りが厳しくなるのであれば、学校の段階で登校時や授業で指導するだけでなく、試験をするまで徹底すべきではないかとの意見を聞いた。これらは教育委員会との連携になると思うが、若い頃からの教育は重要であり、授業への取り込みを推進していきたい。

さらに、最近では、インターネットやテレビで自転車の交通ルールに関する報道や、情報発信がされているが、今後も情報発信に御協力をお願いしたい。

なお、京都市の市民しんぶんの2026年元旦発行のもので、「自転車の取締りが強化されます」という見出しとともに、いかにも自転車の取締りが強化されるかのような表現がされていた。警察としては、取締りの基本的な考え方は変わるものではなく、制度が変わるだけであって、取締りが強化されるわけではないと一貫して伝えてきている。市民がこの見出しを目にすれば、警察が殊更取締りを強化するのだと誤解を与えるかもしれないと感じた。このような見出しとなったのは、警察と行政の連携不足によるものと反省するが、今後も警察と行政で意思統一を図りながら、自転車の安全教育・啓発を進めていきたいと思っている。

皆様の周りでもし自転車のルールが分からず困っている方がいれば、府警のホームページや京都市のホームページに情報が掲載されているため、広く共有していただきたい。

事務局

先ほどの「知る」から「守る」への移行に関して、自転車政策推進室が平成26年に設置されたが、それ以前はそのような意識はあまり高くなかったと認識している。「知る」ことは当然必要であり、なぜそのルールがあるのか、例えば夜間のライト点灯は自分自身が走るためだけでなく、自動車からの自転車の視認性を高めるためであるといった教育に現在は取り組んでいる。

しかし、自転車教育は学校教育と同様に、一朝一夕で効果が現れるものではない。京都市としては、「自転車安全教育プログラム」の作成などを通じて、幼少期からの継続的な教育を推進している。これにより、ルールを知る人が年々増加し、ひいてはルールを遵守する人が増えていくと考えて取り組んでいる。「守る」ということを非常に重要な要素として位置づけ、その実現に向けて取り組んでいることをご紹介した。

事務局

委員からいただいた視点は、「つたえる」の部会における焦点の一つとなる。安全教育は、頭では「きちんとやらなければならない」と理解していても、実際の行動に現れないという課題がある。

この課題に対し、まず、「知る機会」を多く創出することが重要である。一度で終わるのではなく、様々なライフステージに応じた多様な機会を提供することが大事である。そこから行動変容に繋げるには、単に「守れ」と言っても人の行動は変わらない。守ることは大事だと感じるように、納得感を持てるような伝え方をしていくことが大事だという議

論があった。

施策の中では 12 ページに記載されているとおり、無関心層へのアプローチだけでなく、納得感を持ってもらうための一つの手法として、例えば関心を持って話を聞ける相手からの言葉や、他の関心事と関連づけて伝える方法が考えられる。例えば、金融教育の中で、自転車事故による高額な損害賠償のケースを伝えることで、たとえ投資で資産を築いても、交通事故で全てが台無しになってしまう。そのような事例を通じて、自転車の交通安全が重要であるということ、「自分ごと」として考えてもらえる機会になる。他にも、子どもが生まれた時、小学校に上がるタイミングなど、親の安全意識が高まる機会や検診の場を活用するなど、長い時間を取っての安全教育は難しいため、本当に重要なことを短いセンテンスで印象深く繰り返し伝えるといった取組を、本計画の中で挑戦していきたい。これらの取組がどこまで行動変容に繋がるかを測るのは難しい。これまではライフステージごとに教育をしてきたところから、もう少し踏み込んで、行動変容に繋げるにはどのような手法が取れるのか、今回委員から頂いた意見を参考にしながら取組んでいきたい。

委員

商店街には、時間帯によって自転車が通行できない場所や、元々通行人が多く自転車での通行が困難な場所があるが、外国人に対する啓発が十分にできていない現状があり、外国人観光客による自転車の通行が散見される。

もう一点、自転車に準じた区分の電動キックボードは、我々の想像以上に高速であり、その危険性を感じている。青切符による摘発が増加する可能性もあることから、これらに対する啓発は、徹底して行っていただきたい。

事務局

都心部においては、通行規制の存在を知らずに通行する方がいると、行政も聞いている。次期計画では、外国人観光客を含め、自家用車からの交通の転換を目指していきたいこともあり、活用と合わせて外国人観光客向けの周知・啓発に引き続き取り組みたい。

電動キックボードに関しては、主にシェアサービス利用者が増えてきており、引き続き周知・啓発に取り組んでいきたい。

委員

自転車販売業者からの情報発信は非常に重要であると思っている。しかしながら、我々自転車販売事業者全体が高齢化してきている問題に直面している。20年前であれば、各支部が学校単位で自転車安全教育を実施し、点検作業や警察の安全協会との連携による活動を行っていた。しかし、現在は人員が減少しており、我々の支部もかつては 15 人いた人員が今では 5 人程度となり、中には 1 人で支部を運営しているところもあり、活動が困難な状況が続いている。

当面の我々の大きな課題は、これをいかにして一つずつ解決していくかである。組合内には青年部があるため、彼らに優先的に協力を要請し、活動を進めていきたいと考えている。しかしながら、秋に警察が青切符導入の説明会を組合員向けに実施してくれたものの、参加者はわずか 15～16 名に留まった。130 名の組合員が所属している中で、16 名程度の参加者数というのは、組合員の認識が依然として非常に低いのだと思う。

この現状を改善し、大半の組合員が参加するような状況へと進めていくことが、我々の喫緊の課題である。今後、御期待にそえられるか不明だが、まずは販売店自身が意識を高め、情報発信元となってもらいたいと思っている。

講習会を通じて、情報発信元となるべき組合員の認識レベルがまだ低いことを実感した。業界に携わる者として、より真剣に取り組むべきであり、協力・発信していかなければならないと認識している。私が理事を務めている間は、この活動を率先して牽引していきたい。

●議事2: 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性」について

委員

次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性については、「安全・快適な自転車環境の充実検討部会」の内容が大部分を占めると理解している。

23 ページの「整備の方針」で、「①周辺部の自転車走行環境整備の推進」はよいが、「②自転車専用通行帯、自転車道の整備の「検討」とある。整備の方針が「検討」というのはどうなのか。部会時点の資料を見たが、整備の方針は書かれておらず違和感を覚えた。

その後も、「検討する」という表現が多用されている。計画としては、「検討する」だけでは不十分であり、「推進する」、「実行する」、「目指す」といった表現でないといけない。「検討する」という文言では非常に弱く、更に推し進める内容を前面に出すべきだと思った。

26 ページの「スポット整備」に関して、小学校・中学校・高校・大学への安全対策として、その周辺に矢羽根等を整備するとある。しかし、せっかく整備しても、そこで教育を行わなければ、極端に言えばカリキュラムに盛り込まなければ、整備した意味が減少してしまうのではないか。この点については、教育に関わる部会での検討をお願いしたが、どうなっているのか、後程聞かせていただきたい。

30 ページの「歩いて楽しいまちなかゾーン」について、京都市は「歩くまち京都・総合交通戦略」を策定している。「自転車利用を拡大していくのか」、それとも「歩くまちを推進していくのか」、少しでも京都市の取組をご存知の方ならそう考える。そういう面では、次期計画の「つたえる」「たかめる」は良いのかもしれないが、「ひろげる」においては、どのように広げていくのか。「歩くまち京都」という考えをやめることはないと思うが、これらの兼ね合いについては、計画を策定する上で整理しておく必要があると思う。

6ページのビジョンに「自転車ルールの遵守と安全な走行環境による、人にも自転車にもやさしいまち・京都の実現」とあり、説明の2行目には、「徒歩や自転車などの「人中心」の移動が主流となり、自転車が人や地域を支えるインフラとして」という記述がある。自転車はあくまで車両であり、人と自転車を並列に扱うのは良くないと思った。基本的な考え方としては、「人優先の交通社会」が大前提にあり、その上で、「自転車利用」というものがあるのではないか。

また、些末な点ではあるが、同じページの「安心・安全・快適な自転車利用環境の充実」の説明の2行目に、「広域的かつ自転車専用通行帯など」とあるが、不自然な表現である。「広域的かつ、連続性のある」などとすべきではないか。まだ書きぶりを議論する段階ではないかもしれないが、このような細部にもこだわっていただきたい。

事務局

様々なご指摘をいただいた中で、確かに表現として「検討」が多く含まれている。21 ページの走行環境に関する整備予算のとおり、決算ベースで令和5年が7,800万円程度、例年5,000万円前後の予算規模であり、この中で優先的な取組を決定していく上での表現になっている。もちろん、自転車道を設置すれば自転車の利用環境が向上することは理解しているが、現実的には困難な側面も存在する。表現については、改めて府警と調整し、確認をしていきたい。

事務局

先ほどの「検討」の表現については、「①周辺部の自転車走行環境整備の推進」の4つ目の「検討」は、「道路工事の計画を行う場合、自転車専用通行帯や自転車道の整備を推進」と記述する必要があると、個人的に感じている。また、「②自転車専用通行帯や自転車道の整備の検討」については、物理的に整備が可能かどうかを「検討する」ことであり、その検討の結果、「車線を減らすなど、空間再配分が必要な場合は整備を推進する」と記述するのが適切ではないかと思っている。

事務局

スポット整備としての学校前の道路への矢羽根設置について、「安全教育の部会での議論をお願いしたい」という御意見を走行環境の第2回の部会で頂いた。その時点で安全の部会の二回目が終了していたこともあり、安全の部会で直接議論は出来ていない。しかしながら、意見についてはそのとおりであり、「ルールの定着」という意味では矢羽根を設置するだけでなく、合わせて関係機関と連携して教育を実施していくことが重要であると理解している。

府警には全ての小学校で毎年実技や座学教室を実施いただいている。また、教育委員会では安全ノートという副読本を活用した安全教育を行っている。学校前に設置された矢羽根がどのような意味が持つのか、詳細は今後調整を進めるが、関連する情報と併せて伝えていくことは積極的に実施していきたい。

京都市の施策として、「歩くまち」を推進するのか、「自転車利用を拡大するのか」については、これらは全く別物ではないと理解している。「歩くまち総合交通戦略」は「歩くまち京都」を推進するものではあるが、その中の柱には公共交通・自転車を組み合わせて、かしく利用していくということも掲げられている。したがって、自転車を組み合わせて利用を拡大し、自動車から非自動車への転換を図ることは、総合交通戦略の掲げる意図と合致しており、計画の整合性は取れていると理解している。ビジョンについては、御指摘いただいたことを踏まえ、修正していく。

委員

26 ページ、中学校・高校・大学生の安全対策に関して、石川県金沢市でも学校周辺で整備を行っている。その際に金沢市が必ず実施しているのは、ハード面に併せてソフト面において、朝の街頭指導を実施している。地域の方や学校の先生、学生、警察も含めてこれを実施し、ルールの定着が図られている。わざわざ学校内で時間を設けて教育せずとも、通学時における指導は教育効果が高い。このような場合は、ハードとソフトをセットにする考え方で取り組むのが良い。

委員

スポット整備について情報共有させていただくと、京都府の交通環境安全推進連絡会（安推連）では、次期事故危険箇所の選定が行われている。そこでは事故件数で選定される A 基準ではなく B 基準において中高生の自転車事故の多発箇所を選定しようと候補があがっている。市内でも京都国道直轄道路の国道 9 号の交差点で、西京区に 2 箇所ほどある。これらの箇所では、矢羽根整備だけではなく、可能な範囲で道路改良も検討されると思う。走行環境整備の話だけではなく、信号制御や道路線形の見直しなども含めて、今後あり得る話であると情報提供させていただきたい。

全般の議論に関わると思うが、16 ページの推進体制について、頭に「市民」と記されている。これは、この総合計画を推進する一番最初は市民だという思いがあるのかと思った。役割を踏まえる際に、京都市は市民にどういう役割を期待しているか。部会でも申し上げたが、例えば、高校の英語の授業で自転車の乗り方を題材にすることで、京都の高校生は英語で自転車のルールを説明できるようになる、あるいは大学生同士でルールを教えるなどできれば良いのではと思う。別紙の裏面には「市民を巻き込んで自転車ルールを啓発する」とある。その中では、サイネージに流す動画を市民からの募集にするといった提案をし、市民が自ら発信した情報であるからこそ、そのルールが遵守されるという話をさせてもらった。推進体制の役割を明確にした方が良いと思う。相互連携・協力という言葉もあるが、具体的にどのように連携・協力すれば良いか、そういった具体的な内容を示すことで、市民が先頭に立っていること、そして市民への期待がより伝わると思う。市民の役割にどこまで期待しているか、そのあたりをご検討いただきたい。

会長

ルールを「知って」「守る」ということは、自転車利用者や歩行者も含め、自身を守る部分が非常に強い。市民に対して、「あなたの安全のためにこういうルールを定めている」と働きかけることで、納得してもらえるのではと思う。

委員

次期ネットワーク計画について、部会でも話したが、①から⑥まであり、「①～⑤の条件設定等から、候補路線を選定した上で点数化し優先順位を定めます」とある。①②③⑤は優先順位で点数化するものであるが、④と⑥はこれらと異なると感じる。⑥は新しく作る話なので、除いたとして、④は「解除予定だから整備する」と考えるのは不自然である。まずは①②③⑤のような場所を整備すべき、自転車が通行できるようにすべきという考えで路線を選定する、通行規制を見直すという順番になるかと思う。そのため、解除予定路線にするかどうか計画に含めるべきである。様々な状況を整理し、どこを整備路線とするか、どこを自転車通行可規制を解除するか、というように、単にどこでも解除すれば良いわけではなく、解除すべき路線を適切に選定することが重要だと思う。規制解除は警察の役割であるため、警察と連携し、どこをどのような規制にするのか、どこを整備するかを計画の中で合わせて検討するような建付けにすると良いと思った。④がこの項目に入っていることは違和感があるため、検討いただきたい。

「人と自転車の並列表記」については御意見をいただいたが、自転車に乗っているのも「人」であり、車に乗っているのも「人」であるため、その意味では「人」と「自転車」という並列表記は変ではないかと思った。本文を見ると、「歩行者」という意味、単なる「人間」という意味、そして「人中心」という言葉が「自転車」と対比され、「歩行者」と「自転車」をまとめて対比しているようにも見受けられる。「人」には、「人間」、「歩行者」、「車以外の徒歩・自転車をまとめたもの」、3種類程度の意味合いがあり、その表現は整理されるといいと思った。

この表現を「歩行者にも自転車にも」と記述すると深すぎる気もして、考え出すときりががないため指摘しなかった。もし修正するのであれば、「歩く人にも自転車にも」ぐらいが適切ではないかと思う。

委員

ヨーロッパで「人中心」という考え方は、自動車は動力を用いるのに対し、徒歩や自転車のように自身の力を使う移動手段を総称する「アクティブモビリティ」という考え方のことを指す。すなわち、ヨーロッパでは「人中心」とはアクティブモビリティを中心に据える考え方であり、日本では「自転車」と「人」は車両と人間だが、体を使って動かすアクティブモビリティの考え方であれば不自然ではない。日本語のみと捉えると違和感が生じるのかもしれない。ヨーロッパの「人中心」という概念が「アクティブモビリティ」を意味することを追記するなど、表現を工夫する必要があるだろう。

委員

私は幼稚園と小学校の教員免許を持っており、十数年、「未就学児の保護者にこそ自転車教育が必要ではないか」という思いでずっと取り組んでいる。また、未就学児の保護者への安全教育が日本のスタンダードになればという思いでプログラムを作った。それを京都市が取り上げてくれ、その思いを今も継続してくれていることに感謝申し上げる。

13 ページの自転車利用のルール・マナーの周知・啓発について、「ヘルメット着用が似合うまちに向けた機運醸成」や「ヘルメット着用に対するイメージの向上」がある。確かに機運醸成やイメージ向上は重要であるが、長年自転車教育に携わってきた中で私が最も重視してきたのは、「理由を伝える」ことである。「ヘルメットを被りなさい」「ここは止まりなさい」といった指示・命令だけでは、人は行動を起こさず、行動も変わらない。そこに「なぜならば…」と理由が付与された時に初めて、行動が変わると思っている。

その観点から見ると、この機運醸成・イメージ向上といった表現は、ムーブメントのように感じられる。ヘルメットの着用がなぜ重要なのか。釈迦に説法かもしれないが、自転車事故による死傷者の半数以上が頭部への衝撃による

ものであり、脳という最も重要な臓器を守るためにヘルメットが必要である。この根幹に立ち返り、私は常に教育の中で「ヘルメット被ろう」という理由を伝えることをスタンダードにしてきたため、単なる機運やムーブメントで終わらせたくないという思いから、この記述が気になった。イメージ向上も重要だが、私は日本の自転車利用においてヘルメット着用がスタンダードとなる世の中を目指したいと思っている。

先ほど事務局も言っていた、未就学児の検診、運転免許証の更新などあらゆる場面でヘルメット着用の動画が繰り返し流れることで、同じメッセージが継続的に発信され、人々に認知されることが重要だと考えている。ヘルメットに関する記述について御検討いただきたい。

また、15 ページの MaaS に米印が付いていたため、この注記がどこに記載されているのか確認したい。

事務局

いただいた御意見はそのとおりであると思っている。京都市としても、ヘルメットの着用は、安全のために不可欠であることを、しっかり理解・納得してもらい、そのうえで着用してもらいたい。これがまずは第一だと思っている。ヘルメット着用に関しては、補助制度を設けて手に取りやすくする取組や、あらゆる場面での啓発活動を行っている。引き続き、着用推進に努めていきたい。

先ほどの安全教育の話と重複するが、安全の重要性を正しく伝えるということはもちろん、安全に関心を持ってもらうきっかけ作りも必要であると考えている。例えば、高校生の場合、アンケートの結果によると、安全よりも髪型や周囲が着用しているかどうかを気にしてヘルメットを着用しない傾向が見られる。

そのため、安全のために必要なことは伝えていくが、それ以外にもヘルメット着用はそんなに恥ずかしいことではなく、当たり前になることが大事ではないかという意図で記載した。表現については、御意見も踏まえ、もう一度内部で議論したい。

MaaS の部分については、MaaS の説明を欄外に入れようとしていたが、記載が漏れていたものである。

以上