

令和7年度第3回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 令和8年3月24日（火） 午後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4会議室及び第5会議室
- 3 出席者 【委員】
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）
神山保 委員（京都府警察本部交通部 交通規制課長）
塩谷佳子委員（市民公募委員）
鈴木美緒委員（東海大学建築都市学部土木工学科 准教授）
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）
谷口創太委員（株式会社きゅうべえ 代表取締役）
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）
（代理出席）本谷篤史委員（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）
藤本芳一委員（自転車ライフプロジェクト 代表）
山本力也委員（パナソニックサイクルテック株式会社 事業企画部事業企画課交通安全プロジェクトリーダー）
【特別委員】
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）
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）
川井美希委員（元市民公募委員）
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）

4 内 容

●議題：京都市自転車総合計画 2031（仮称）の素案

委員

この計画は、非常によくできており、大部分は異論ないが、細部について意見を述べさせていただく。

まず、「車を減らす」ということが明記されている点は非常に良いと思った。車から自転車や公共交通への転換が一番肝心であり、他自治体の計画ではそれが明記されていることがあまりなく、その点は素晴らしいと思う。

次に、すでに要望した事項とも重なるが、改めて検討を求めたい点が二つある。一つは「サイクルトレイン」の導入である。市街地では困難かもしれないが、例えば叡電などの路線であれば、考えられるかと思う。もう一つは、物流における自転車の活用である。現在、大手運送会社がカーゴバイクを導入している事例もあることから、それらの普及に加え、個人での荷物運搬や子どもの送迎を含め、ヨーロッパで普及しているカーゴバイクの活用をより積極的に進めるべきである。

また、自転車専用通行帯の推進については、素晴らしい方針である。しかし、「検討する」等の表現に

については、諸所事情があるかと思うが、少し消極的な記載かと思う。非常に重要な施策なので、ぜひ矢羽根整備だけではなく、自転車レーン・自転車道の整備を積極的に進めてほしい。

関連して、指標となる「走行環境の整備延長」について、矢羽根は増えたが、自転車専用通行帯や自転車道はなかなか増えない現状があるため、その分類別の延長をぜひ記述してほしい。

最後に、ネットワーク路線図について、幹線道路ばかりだと思った。自転車は幹線道路よりも車の少ない裏道や河川敷の方が走りやすい。裏道に専用レーン等は作れないかと思うが、自転車優先の指定をするなど、そういう場所を活用していくという視点が必要であると思った。

事務局

サイクルトレインについては、叡電の取組も承知しており、具体的な記述はしていないが、「広げる」のコンセプトの施策6の中に「サイクルツーリズムの推進」を記述しており、この取り組みの中でサイクルトレインの可能性も検討していきたいと思っている。

また、カーゴバイクなどの様々なタイプの自転車の活用についても、独立した項目として記述はしていないが、今後想定される活用の一つとして捉えており、コラムなどで掲載できればと思っている。

最後に、走行環境の整備形態別の延長については、「高める」の分野の「モニタリング指標」として設定している。

事務局

ネットワーク路線案において幹線道路・準幹線道路を主にあげているが、小学校周りの生活道路での矢羽根整備を検討しており、教育目的での視点も入れていこうと思っている。裏道や河川敷の活用については、検討させていただきたい。

委員

サイクルトレインだけでなく、サイクルバスも検討いただきたい。ヨーロッパに行くと、後ろにラックがついており、自転車が載せられるようなバスがあるため、このような事例を参考に検討いただきたい。

会長

ネットワーク路線案について、現行の路線図はあくまで道路管理者としての視点、すなわち「京都市が管理する道路の中で、どこを優先的に整備するか」という考えに基づいたものと理解している。その整理自体は妥当だが、利用者向けのマップを作成する際には、他行政機関の管轄道路や河川敷も含め、実際の利便性を反映させることが重要である。例えば、走行に適した推奨ルートや、逆に走行を控えるべき箇所など、利用者目線の情報を精査し、補足すると良いかと思う。

さらに、裏道については、学生が通学のために住宅地を自転車で走行し、混雑することが多いと思う。ここは通っていい、ここは通ってほしくないなど、うまく誘導していただけると良いと思う。

委員

先ほど説明があった計画案の「安全教育の実施」について、是非とも積極的に推進いただきたく、我々組合も協力したいと思っている。

また、今回参加いただいているパナソニックサイクルテックさんから、メーカーとして前向きに協力する旨の申し出をいただいている。これに加え、京都府警との連携を深め、小学生等の安全教育をさらに実施いただきたいと考えている。

安全教育の充実、組合としても協力を惜しまない。京都市・京都府含めて全体的に連携し、実施いただきたい。

委員

「次期ネットワーク路線」について、藤本委員が指摘された「幹線道路が主になっている」という点に

について検討した。例えば、自転車利用者、とりわけ利用頻度の高い学生が、実際にどのルートを頻繁に利用しているかなどの調査はスマホでも可能である。こうした調査に基づき、走行量の多い路線を抽出し、ネットワーク路線に反映させる手法もあるかと思う。次の機会に検討いただきたい。

事務局

今回のネットワーク整備の考え方に関し、「歩行者が多く、自転車との分離が必要な路線」は、センサスデータに基づき選定しているが、ご指摘のとおり、実利用者の実態把握は重要であると認識している。

今後5年間で、どういう箇所の交通量が多いのか等を把握し、それを踏まえ、次期計画も含めて整理していきたいと思う。

なお、今回「ネットワーク整備」に加え、本編9ページの下に「スポット整備の考え方」を記載している。先ほど説明した学校周辺や事故が多発しているエリアなどを選定し、「スポット」として、整備を進めていきたいと考えている。

会長

自転車通学の多い大学や中学校・高校では、生徒向けに、「こういうところを通ってほしい」、「ここは危ないから、ここは住宅地の中だから通ってはいけない」などのアナウンスをしていると思う。立命館大学の草津キャンパスでも、住宅地内に学生が入り込んで危ないため、推奨ルートのマップを作成している。各校の情報を集約し、通学によく使われる箇所を整理すると良いと思った。

事務局

自転車走行環境整備には、多大な予算を要するが、国からの交付金を受けるため、幹線・準幹線道路のネットワーク計画を掲載するという意図もあるということを確認いただければと思う。

委員

京都商店連盟として、商店街を代表して来ている。現在の商店街は、買い物客や歩行者に加え、急増するインバウンドの観光客で混雑している。その中で、自転車のみならず、電動キックボードなどが予想以上の速度で走行しており、大変危険な状況にある。

さらに、青切符制度について周知が行き渡らないまま運用されると、現場でトラブルが起こるのではないかと非常に懸念している。過去には、自転車の安全啓発活動中に制止しようとした者が、逆に転倒させてしまい裁判に発展した例もある。そのため、どういう形で啓発すべきか。交通ルールを十分に理解していない外国人観光客が増加する中で、非常に危険な状態になるのではないかと懸念している。

青切符も含め、自転車や電動キックボードのルールに関して、利用者にしつかりと伝えられるかということを非常に懸念しており、ぜひご注力いただきたい。

事務局

都心部において、自転車に加え電動キックボードをはじめとする新たなモビリティの普及が進んでいる。交通量が多く、それほど歩道が広くない中で道路を利用する主体が増えてきている。それぞれの道路利用者がお互いに配慮し合いながら、ルールを守って道路を利用できることを目指していくことが重要であると思っている。

今回の計画の中で長期的に目指すまちの姿があり、そこから導き出しているのが、この計画の中で進めていく安全の取組みの部分である。それを目指して取り組んでいくものと認識している。この計画自体は、これまで議論の中でも伝えており、自転車の計画である。電動キックボードに対してだけの取組みについては、個別の記載はないものの、道路を利用する主体の一つとして、自転車利用者への啓発に合わせて、電動キックボードの利用ルールや特性を道路利用者に伝えていくことで、互いにそれぞれの利用ルールや特性を理解しあえるよう取り組んでいく。

委員

岡本委員の御意見とも重なるが、本計画における「評価指標」として、自転車の事故件数を R7 年 542 件から R13 年で 420 件以下へ減少させるという目標が掲げられている。しかし、国は 2030 年に訪日外国人を 6,000 万人とする目標を立てており、実現すれば現在の約 1.5 倍となる。京都は主要な観光地であるため、この増加の影響を強く受けることは明白であり、自転車の交通分担率が変わらなければ、走行する自転車の数自体はむしろ増えることになる。交通量が増加する中で自転車の事故を減らしていかなければならない。

特にインバウンド層の多くはシェアサイクルやレンタサイクルを利用するため、事業者を通じた適切な交通ルールの周知が必要である。先ほど藤本委員が指摘したように、海外では「自転車優先」が一般的な地域もあり、彼らがルールを誤認したまま「悪気なく」通行しているケースも多い。様々な国から来られるため、英語のみならず多様な言語での周知が事業者として必要ではないかと、この数値目標を見て感じたところである。

事務局

観光客も含めた交通ルールの周知及び遵守の徹底が、ビジョンにも掲げたとおり、重点的に取り組むべき課題であると認識している。

京都市における事故件数は令和 6 年の 636 件から令和 7 年は 542 件へと 100 件近く減少している。この減少幅は全国的な傾向と比較しても非常に大きく、一時的な統計の偏りである可能性も否定できない。令和 8 年には揺り戻しの懸念もあるため、もう少し長期的に見ながら、事故件数については分析していかなければならないと思っている。

今後、青切符のタイミングなども踏まえて、より一歩進んだ教育、ルール周知など、京都府警と連携して進めたいと思っている。

また、シェアサイクルやレンタルについては、非常に多くの事業者に展開していただいている。これらの周知・啓発は行政や警察だけでは限界があるため、引き続き事業者とも連携しながら対応できればと思っているため、よろしくお願いしたい。

事務局

外国人観光客への周知に関しては、次期計画でも推進施策 6 の主な推進事業として挙げている。特にコロナ禍を乗り越えて以降、京都の観光客数は増加しており、その中で外国人の観光客も増えている。そのため、現計画に基づき、外国人観光客に向けたアプローチも実施しているところである。

この春の観光シーズンに向けても、エリアターゲティングの手法を用いて、どの国や地域の層が京都の観光に関心を持っているか、分析している。現状では中国からの観光客に減少が見られる一方、ヨーロッパからの観光客などは変わっていない。このような状況の分析とともに、どこにアプローチをするのが効果的か分析をしている。特に旅前など Web 等で情報を収集する段階で、京都を自転車で観光する際のルールやマナーについても発信する。また京都に来てからもそういった情報に触れられるように、特に Web を通じて、多言語で情報を発信している。

観光の動向は年々変化しており、その変化に応じて工夫をしながら施策を実施する必要がある。今後、引き続き力を入れて、取り組んでいく。

委員

金沢でも外国人観光客が多い状況である。信号のある交差点において、ヨーロッパでは、車と同様に走行する様子を見かけるが、日本では 2 段階右折がルールとなっている。そのため、金沢市では待機スペースを作っている。京都市の走行環境ガイドラインに記述があったか確認はしていないが、2 段階右折は日

本では重要なルールであり、海外の場合は、自転車は前出しで、前出しスペースがあったりするが、日本にはそれがないため、自転車がどこで待つか等を示すようなインバウンド対策も必要かと思う。日本人もあまり分かっていない方が多いため、大事なことかと思った。

委員

今更の議論となるかもしれないが、施策5「徒歩や公共交通等とかしこく組み合わせる」は「自転車と公共交通との連携を強化」ということである。京都の人からすると、公共交通と聞いて頭に浮かぶのは交通局だと思うが、現状、この審議会には交通局が参画していない。そのため、どう連携を強化していくのか、もう少し明確にさせていただくと良いかと思う。

先ほどのサイクルトレイン・サイクルバスを交通局で導入することは難しいかもしれないが、できる施策から実行していくべきである。例えば、サイクルアンドバスライド用の駐輪場の整備など。協力を求めなければ連携はできないと思うため、「何が実現可能か」ということを、考えておく必要があると思った。

事務局

「徒歩や公共交通等とかしこく組み合わせた自転車の利活用」とは、本計画の上位計画である『『歩くまち・京都』総合交通戦略 2021』において、京都市全体の交通体系をどうしていくかが書かれている。

その中でも自転車の位置づけを「単なる乗り物ではない」と記載している箇所があり、表現を合わせている。また、交通局もこの交通戦略の中には含まれており、京都市全体の交通戦略の中で、我々自転車政策、交通局や他の部署とも連携し、進めていくという体系になっている。

サイクルバスやトレインは民間の事業者も含めて、サイクルツーリズムの中で検討を進められると良いと思っている。

委員

私は、京エコロジーセンターの管理運営に携わっており、脱炭素及びCO2削減という観点から当審議会に参加している。

他の委員も指摘したとおり、本計画に「自動車の交通量を減らす」や「自動車に乗る人を減らす」といった方針が明記されており、これまでの議論がしっかりと反映されていると思った。今後、これらを着実に推進するためには、自転車走行環境の整備を進めてほしいと改めて思っている。

自動車からのCO2排出量が極めて大きく、日本全体においても約1割は自家用車によるものとされている。そのため、「自転車利用者の削減」と「ガソリン車の削減」は非常に重要である。また、家庭内ではエアコンなど家電の節電が意識されやすいが、家庭から排出されるCO2の1/4が自家用車に起因しているため、交通手段の転換は、CO2削減対策として非常に効果が高く、気候変動や温暖化対策という面でも重要である。

しかしながら、私は車に乗っている人とそういう視点から話をする際に、「車に乗っている人が自転車に乗り換えることは、まずない」と言われる。車に乗っている人が車をやめる時というのは、加齢に伴う免許返納など、やむを得ない事情が生じた際に初めて車を手放すのであり、自らの意思で積極的に自転車へ転換する例は、本当に少ないのではないかと、いうことを何人にも言われた。では自転車の交通分担率を上げていくとは、一体どの部分で上げていくのだろうか、と、常々考えている。

実際、ガソリン価格の高騰などをきっかけに車から自転車へ切り替えた例も聞いているものの、やはり車はすごく便利で、「プライベート空間で自分のペースを維持できる快適性を捨てて、自転車に乗り換える人はなかなかいない」と耳にしており、「どうすれば車から自転車への切り替えができるのか」を考えている。どのような方に交通手段の切り替えをしてもらうのかをイメージしながら、具体的な施策を進め

ていく必要があると思う。

事務局

本審議会における議論の過程で、最初に出たのは「自転車利用を推進する明確な目的を持つ」ということであった。その一つが本市の掲げる「CO2 排出量 50%削減」という環境目標に対し、自転車施策は重要な貢献を果たすものである。これは推進施策というレベルではなく、長期的に目指す姿として記載している。そのために、我々は自転車利用を促進し、それを支える走りやすい交通空間の整備を進めていかなければならない。

車に乗っている人が自転車に乗り換えることがないというのは、その通りかと思う。自転車は移動できる距離が車とは異なるため、その中でどういう視点で取り組むべきかが、「公共交通とかしこく組み合わせた自転車利用の推進」ということだと思っている。それが、本計画の中でも「自転車交通の役割拡大」として公共交通と組み合わせるということを施策に入れている意図である。

また、中井委員が指摘したとおり、バスや地下鉄を所管する交通局とどのように連携することができるのか、はっきりと言える段階ではないが、公共交通と連携した施策を具体化していきたい。

委員

車から自転車への切り替えが困難であるという課題については、自転車政策の先進国であるオランダやデンマークの事例に学ぶべき点が多い。これらの国々が成功している要因は、「車を利用するよりも、自転車や公共交通を利用する方が早く便利である」という都市構造を構築している点に尽きる。

例えばアムステルダムでは、中心部の移動手段の半数以上を自転車が占めている。その背景には、あえて車での移動に制限をかける都市設計がある。具体的には、一方通行の多用によって遠回りを余儀なくされるルート設定や、中心部ほど高額になる駐車料金などの制度が導入されている。一方で、車による中心部への進入そのものを禁止してはいない。これは、身体の不自由な方や大きな荷物を運ぶ必要があるなど、車を必要とする事情がある人への配慮である。

また、自転車道や自転車レーンが適切に整備されていることで、自転車での走行が車よりも最短距離で目的地に到達できるルートとなっている。結果として、公共交通も含めた移動手段の方が車よりも時間短縮や利便性の面で勝っているのである。人間は本来、より楽で効率的な手段を選択するものであるため、「車よりも自転車や公共交通を利用する方が快適で効率的」という状況を作り出すことで、人々の交通手段の転換を促すことができる。

委員

余談であるが、車から自転車への転換が進まないということに対して、私は必ずしもそうとは思っていない。確かに、個人的な事情としては、自転車に乗るより車に乗る方が楽である。車だと快適で、目的地にも早く着く。

自転車に乗ることは、高齢者に関して言うと、視力や身体的能力の問題があるため、自転車から車へという側面もある。車でも事故などの問題もあり、難しいところであり、私は車から自転車乗り換える人が少ないとは思っていない。

次に、自転車の安全教育について話をさせてもらう。本計画に安全教育が盛り込まれていることは評価できるが、「誰が・どこで・いつ・どのようにやるか」をさらに明確にする必要があるかと思う。時間的にすごく難しい面がある。例えば、年一回の教育で十分な効果が得られるとは考えにくく、恒常的な啓発活動が欠かせない。その手法として「ループリック（評価指標）」の活用は極めて有効であると考えている。

安全教育について、何よりも重要なのは「意識」の問題かと思う。意識を変えるということは、なかなか難しい。ルールを知っていることと実践することは別であり、本来であれば当然守るべきルールさえ遵

守されない現状がある。例えば、自動車の運転においても、細い路地での徐行や横断歩道での停止義務は十分に守られているとは言えず、歩行者優先が徹底されていない現状がある。人々の意識を変えることは一朝一夕には成し得ない困難な課題であるが、効果的な啓発手法を模索し続けることが不可欠である。

時間はかかるかもしれないが、京都市が「ルールを守って、自転車でも安全に通れる、歩行者も安全に通れるというまち」という雰囲気や慣習が醸成され、誇れるようなまちにしていけるよう、この計画が着実に機能すればよいと思う。

事務局

ご指摘のとおりである。今回の計画の中でも、長期的に目指していく方向性として、「自他を尊重する精神に基づく交通文化」と記載しているが、この自転車交通安全という分野に限らず他者を慮るということは、京都の文化として根付いていると思っている。この精神的基盤に着目しつつ、長期的な視点で、「自他を尊重し譲り合う精神が定着したまち」を目指すということを記載している。

そこから、安心安全な利用の推進については、単発の安全教育や啓発だけでは、なかなかルールの定着には繋がっていかないと我々も思っている。1回だけではなく複数回、ライフステージに応じて実施している。行政として投入できるリソースも限られているため、非常に難しさを感じているところでもある。

ただ、その中でも子供の頃から繰り返し「ルールとは何か」を学び、単に知識を得るだけではなく、それを実践できるようにしていく。それを繰り返していくことが有効であると思っている。

特に子供の頃からの安全教育を、従来の手法を踏襲しつつ、様々な方法で実施する必要がある。例えば、隙間時間の活用や、学校周辺に矢羽根を設置する際に、併せて安全教育を実施するなど、安全教育を充実させていくことで、繰り返しルールを知る、身につける、最終的には交通社会の一員としての自覚を持ってもらうことが必要である。それが、目指している「尊重し合える社会」に繋がっていくと思う。

委員

現在、私は学校で建築の研究を行っており、京都市内を中心に社寺を回るが、バスと徒歩移動がメインとなっている。移動している中で自転車移動がしやすい場所、自転車移動が難しい場所があり、駐輪場やアプリ等との連携により、自転車であれば単に移動だけでなく、その途中で発見できる文化財に気づくなど移動途中も有意義な時間となる。また、CO2を出さないのが文化財の保護にも繋がるのではと考えている。

会長

どういう場所が自転車で移動しやすいか等の情報を、うまく発信していただくと良いかと思う。

委員

「車を利用する人は自転車に乗り換えない」という話だが、これに関して、金沢でシェアサイクルを使って楽しむイベントを実施した際、車を常用していた70代以上の参加者から、「久しぶりに自転車に乗ると、怖い」との声が上がった。この経験からも、加齢に伴う身体能力の低下により、免許を返納してから自転車に乗ろうとすることは、遅いと思った。かつて乗れたとしても、普段から車と自転車は意識して乗っていないと、免許返納から乗るのでは遅いと思う。

さらに懸念されるのが、「自転車は危ない」という理由で子供に乘る機会を与えない家庭の増加である。若年期に自転車に親しむ経験が失われれば、将来的な自転車利用者の減少は避けられない。「自転車文化人の魅力発信」の施策において、親子で自転車を楽しむ姿を積極的に取り上げていただきたい。

私自身は幼少期に自転車で習い事に通っていたことで、自転車の楽しさを感じ、車の運転をしても自転車の楽しさを覚えているため、今でも自転車を利用している。さらには、スポーツバイクを乗るようになると、またそれも楽しいということに気づいた。それぞれの楽しさというものが根本にないと、義務感だ

けでは普及しないため、そういう楽しさを伝えることがまずは非常に大事で、そこから自転車とCO2削減に繋がっていくと思う。

委員

官民連携をどのように進めるかが一つのポイントになると思う。各自治体が単独で実施するには、予算等の制限があるため、いかに民間と連携し、民間活力を最大限に活用するかが重要である。

既存のレンタサイクルや販売店との協力体制については、すでに一定の取り組みが進められていると承知しているが、これをさらに推し進めるためには、連携のあり方を施策として明文化し、特出しすべきである。単なる協力関係にとどまらず、民間と行政の双方にとって持続可能な利益をもたらす「WIN-WIN」の目標設定を行うことで、施策の広がりと可能性をより一層深められるのではないかと考える。

事務局

活用の促進は不可欠な課題ではあるが、次期計画においては「ルールへの順守」の徹底と、それを実践するための「走行環境」の整備をまず重点的にやっていくというのが優先順位としては高いと思っている。

また、中長期的には、海外の事例も踏まえ、自転車だけではなく、京都市の交通体系をどうしていくかというところを本当に考えないといけない。そこは中長期的な課題と我々も捉えているため、今後検討を進めていきたい。

また、官民連携については、現計画において明示しきれていない面があるが、個別の事業を具体化する段階では、実施計画のような、そういったものも皆様と相談しながら、より深化させていければと思っているため、引き続きご理解ご協力いただきたい。

委員

私は京都で生まれ育ち、職場も全て京都である住人の立場から、意見を述べる。総合計画は、色んなことが網羅されているようなものと捉えている。先ほど話が合ったとおり、実施計画など、この先進めていく際には、特に、住民、観光客、そして通勤・通学者のそれぞれのニーズは性質が異なるため、これらを一括りにせず、対象ごとに分離して施策を検討すべきである。

同様に、自転車と一括りになっているが、電動キックボードは自転車と全く異なるモビリティであり、大学でも乗り入れを認めていない。現在の利用状況では認められない、ということが続いており、自転車と分けて考えるべき部分があると考えている。

レンタルサイクルについても、いい意味で分けて考える必要がある。

また、自転車は車道を走るということになっているが、車道か歩道か分からない細道が京都市内にはたくさんある。一方通行とも分からない道もたくさんある。

特に京都市内特有の課題として、路面状況の複雑さがある。大きな幹線道路と鴨川沿いの快適なルート、そして上京区に見られるような信号のない細い生活道路とでは、走行環境が全く異なる。自転車に乗る学生が、信号がないため細道を選択し、一旦停止しない状態で、お年寄りや障がい者の方が非常に怖い思いをしたという話も聞く。一方通行のルールも複雑であり、走行空間の在り方については、場所ごとに分けて議論する必要がある。

一方で、マナー向上については効果的な手法も存在する。コロナ禍においては、学生に対する自転車のクレームは非常に多かったが、ある施策によりほぼなくなった。大学では一人一人に配っている自転車シールにユニーク番号をつけている。つまり、その番号を調べると誰がどの自転車か分かるよう管理している。さらに、地域は防犯カメラが多いため、マナー違反の運転をしたと言われ、防犯カメラを見るとすぐ分かる。実際は、そこまで追及しないが、抑止という意味で、マナーが一気によくなってきた。

また、いろんな施策の中で自転車の所有からレンタルサイクルに移行していく傾向にある。大学生は4年

で卒業するので放置自転車が非常に多く、所有からレンタルへの移行は有効である。マンション等の駐輪スペースが不足している問題の解消にもつながる。

そこに観光アプリとの連動やどこに有名な寺社仏閣がある、一方通行の場所などの情報を併せて発信するなどの工夫を加えると良いと思う。

つまり、施策をできるだけ細かく考えるということと、レンタルサイクルを官民で何か行っていくのであれば、目玉となるような京都特有のレンタルサイクル仕組みを構築し、京都に行った際は、レンタルサイクルを借りると非常に便利だと言われるよう、施策をより細分化・具体化してほしい。

事務局

文化人の魅力発信について、あえて「伝える」ではなくて「広げる」に入れているのは、まさにどう伝えるかという部分の選択だと思っている。親子で自転車を楽しむ様子を発信するという視点は非常に面白く、今後具体的に検討を進めたい。

次に、官民連携について、計画案では、事業者との連携や協働を、安全啓発などの部分の中で記述している。国も自転車の安全教育を推進する方針を掲げていることから、こうした方向性を意識し、官民一体となり、取り組んでいきたい。

伊東委員が指摘した点は、非常に重要な視点である。総合計画として安全対策を拙速に進めれば、かえって自転車の利用が抑制される懸念がある。そもそも自転車利用者は年代や国籍、背景が多種多様であり、細街路や幹線道路といった道路環境も一様ではない。このように細分化して検討すれば、なすべき施策は無数に存在する。その中で優先順位をつけ、どのように計画へ落とし込むかという意図のもとで、現在の記述に至っている。

また、レンタルサイクルの推進としては、レンタルサイクル事業者の認定制度があり、安全啓発や利用の促進も一緒になって取り組んでいる。シェアサイクルについては、ポートの設置密度が高く、移動の柔軟性という点で非常に有意義であると捉えており、現在も事業者との連携協定を締結し、利用を促進している。

ご指摘のとおり、自転車を所有し、利用してもらう、楽しんでもらうってことも重要であるが、これに併せて自転車を使わない方や、移動した先で自転車を使いたい方にとっても利便性を高め、活用すだけけることが重要であると思っている。観光アプリとの連携などは、ハードルが高い側面もあるが、今後は、MaaS 連携を含め、検討していきたい。

委員

自転車通勤の推進が計画に入っていないため、是非入れいただきたい。

●報告:京都市自転車総合計画 2031(仮称)策定に係るパブリックコメントの実施/今後のスケジュール

委員

パブリックコメント案に、ネットワーク路線図を載せていただいたことについて、金沢市で同様の取り組みを行った際、行政機関は道路管理者が国・県・市と多岐にわたることから、こうしたネットワーク図の提示に消極的になる傾向があった。しかし、実際に図を公開したところ、市民から「この区間は長期計画ではなく短期に前倒してほしい」あるいは「通学路に近いので早期に整備すべきだ」といった具体的な要望が数多く寄せられ、計画の進展を大きく後押しする結果となった。本計画において整備の全体像を明示したことは、非常に良いことだと思う。

●報告:京都市自転車安全教育プログラムの改定

委員

「京都市自転車安全教育プログラム」の改定について、平成30年に策定され、全国的にも評価されているものとなっている。しかし、策定から一定期間が経過し、自転車を取り巻く環境は大きく変化した。具体的には、ヘルメット着用が努力義務化されたことや、「ながらスマホ」や「酒気帯び運転」に対する罰則強化、さらには交通反則通告制度(青切符)の導入といった変化がある。

こうした背景を踏まえ、本審議会とは別に、大阪公立大学の吉田委員、京都教育大学の福嶋先生、そして私にて、今後の安全教育のあり方について具体的な検討を重ねてきた。

その中でどういう人が交通安全教育の担い手であるか考えた時、よくあるのは学校である。しかし、教員は交通安全教育の専門家ではないため、教育内容や指導法に戸惑うケースも少なくない。そこで本改定の一つの目玉として、発達段階に応じた到達目標を示す「行動評価指標」、いわゆるルーブリックを導入した。

教育業界以外では馴染みの薄い用語ではあるが、小学生から高校生まで各段階で何を習得すべきかを具体的に示している。

また、指標以外にも京都市で行われているプログラムの内容を集約している。令和6年10月から計5回の部会を重ねて検討しており、詳細については、資料7に基づき事務局より説明を行う。