

京都市制初の議員立法を出発点に 「自転車先進都市」の実現に挑む



吉田孝雄

京都市会議員
公明党所属

森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場
パーキングプレス』誌 発行人

【プロフィール】

吉田孝雄(よしだ・たかお)

昭和37年、京都市生まれ。大阪芸術大学文芸学科卒業。IT企業を経て、平成19年に京都市会議員初当選(現在3期目)。自転車政策のビジョンとして、観光都市として培った「民間活力」の尊重。市民や識者が主導する自転車政策／市民や観光客が喜ぶ実効力あるシェアサイクル実現。高齢化時代において「学生のまち京都」として、若々しく活気溢れるまちづくりのモデルを目指す。議会活性化で市民のためのダイナミックな政策推進を「見える化」する、などを掲げている。

今号の京都市議員の吉田孝雄氏との対談は、昨年9月号の弊誌に載った「全国自転車議員ネットワーク リレー寄稿 No.5」にご尽力いただいたことがきっかけで実現した。平成22年11月に施行され、全国的に話題を集めた「京都市自転車安心安全条例」はどのような過程を経てつくられたのか、制定を主導した京都市議員が詳細にまとめた原稿であり、非常に興味深い内容だったのだ。施行から6年以上経った今、京都市の自転車政策はどこまで進化したのか。吉田議員は自転車にまつわる活動をどのように展開しているのか。最新の状況を聞くために京都市役所に吉田議員を訪ねた。(対談収録：2017年1月19日)

「京都市自転車安心安全条例」は市制110年を超える京都市初の議員立法

森井 そもそも吉田さんが「京都市自転車安心安全条例」制定に関わったきっかけは何だったのでしょうか。

吉田 私が議員活動をするにあたり、移動の足として自転車を使っていたことが出発点になりました。ヒヤリハットの体験もありましたし、市民の皆さまからも自転車に関するご相談を受けたりすることも多かったのです。

森井 例えばどんな相談ですか。

吉田 なかでも多かったのが、事故が発生した後の補償に関する相談です。自動車の場合は万が一事故が起きたとき、事故の当事者同士ではなく保険代理店の担当者が表に立ってくれるなどの仕組みができあがっていますが、自転車の保険に関してはまだ遅れていて当事者同士が交渉しなければならなかったり、なかには満足いく補償を引き出せず、泣き寝入りに終わるケースもあります。こうした状況をなんとか改善できないか…といった相談をよく受けました。

森井 全国的に交通事故の件数が減少

する傾向にある半面、自転車が絡む事故はなかなか減りませんからね。

吉田 そのとおりです。ほかにも自転車走行マナーの啓発を進めてほしい、安全に走行できる道路環境を整備してほしい、などを求める声が大きくなったことも条例制定の背景にあります。

森井 この条例は市制110年を超える京都市で史上初の議員立法となったそうですね。我々としては、日本を代表する国際都市・京都市の第一号の議員立法が自転車政策に関するものだったというのは、非常に歓迎すべきことと捉えています。

吉田 ありがとうございます。もうひとつの条例制定の背景となったのが、我々が議会の改革を志したことです。かつての橋下徹大阪市長や、河村たかし現名古屋市長など、著名人が市長となって自治体の議会を意識変化させたのはご存じのとおりです。そこで地方議会の議員が現状に甘んじることなく市民目線の政策を議員立法として提案し、それを実現していく活気ある議会に生まれ変わるべきとの強い決意がありました。

森井 その意図どおり、京都市自転車安心安全条例の施行以降も議会は活況を呈してきたのでしょうか。

吉田 はい、おかげさまで「交通安全基本条例」「手話言語条例」「議会基本条例」「日本酒乾杯条例」(注：いずれ略称)など議員立法が次々に制定されています。私は議員立法のひとつの意義として縦割り行政の弊害を解消することがあると感じています。複数の部局に関わる政策の条例化は時間と労力がかかり、時期を逸してしまう場合もあります。しかし、私たち議員は各部局をコーディネートしやすい立場にあり、縦割り行政を超えて幅広い内容を網羅するタイムリーな条例をつくることのできるのです。

森井 必要に応じてすぐに政策を提案し、スピード感をもってカタチにできるわけですね。京都市自転車安心安全条例の制定後はどんな反響があったのでしょうか。

吉田 私が自転車活用推進研究会さんの京都でのパネルディスカッションにパネラーとして参加させていただきました。また、東京での自転車や議会改革をテーマにしたセミナーに招いていただき4回ほど講演をさせていただいたほか、京都市弁護士会の自転車部会の勉強会にお招きいただいたこともありました。さらに40を超える地方議会の関係者が京都までお越しになり、私の説明を聞いて下さったほか、計100以上の自転車政策担当者から視察や問い合わせがあったと聞いています。

森井 自活研、弁護士会などいろいろなところから引き合いがあったわけですね。やはり京都市初の議員立法はインパクトが大きかったのだと思います。

吉田 ただ、議員立法を施行しただけではもちろんだめで、むしろ大切なのはその後何をもとにだけ継続していくか、ということです。京都市の門川市長に「自転車走行環境提言」を提出したほか、自活研さんの会合には、私も一市民、ひとりの自転車乗りとして東京や大阪まで出向いて、勉強させてもらっています。

ドライバーへの注意喚起促す自動車教習所での自転車安全啓発

森井 では引き続き条例制定後のお話をお聞きます。平成27年3月には「京都新・自転車計画」が策定されました。資料では実に多彩な項目があるのですが、まず「自転車安全利用促進啓発委員の設置」について教えてください。

吉田 実は私も利用促進啓発委員のひとつなのですが、市民、事業者等に対して安全な自転車利用を行うよう指導及び啓発を行う、あるいは、警察等の関係機関、または自転車安全利用推進員が行う啓発事業のサポートをする、などの役割があります。京都市はおよそ100の学区があり、各区におよそ3～4人は推進員がいると思いますので、現在、約300



～400人を数えるのではないのでしょうか。

森井 かなりの人数ですね。市内にそれだけのスタッフがいるのは頼もしい。

吉田 「全国初の市立校での交通安全教育完全義務化」についても触れたいと思います。スケアード・ストレイト方式による交通安全教室は平成23年度にわずか1校でしたが、平成28年度は10中学・3市立高校で実施するまでに至りました。また、京都府警と連携した自転車交通安全教室も増加しております。平成22年



上／英語版の自転車安全利用マナーガイド。初歩的な表現で英語圏以外の観光客も理解しやすいようだ（京都市提供） 下／自転車安全利用促進啓発委員でもある吉田氏。ユニフォームである蛍光色のベストを着用していただいた



度は76小学校でしたが、平成27年度には126小学校までになりました。

森井 5年で1.5倍以上というのはかなりの伸び率ですね。

吉田 ありがとうございます。小学校入学前のお子さんを持つ親御さんを対象にした「パパママ自転車教室」も開催していきまして、平成28年度には公立幼稚園16園、私立幼稚園7園で実施しています。さらにドライバーに対して、本来自転車は車両であり、車道の左側を走行することが原則なのだというのを知っていただくため「自動車教習所での自転車安全利用講習」も行っています。平成28年度は全10教習所で行い、教習者向け12,616人、一般市民にも参加いただき、こちらは3,197人ご参加いただきました。

森井 自動車教習所を利用した自転車安全の啓発というのは良いですね。ドライバーの意識改革を促すには打ってつけの場所だと思います。

京都の自転車観光情報 「京都よくばり観光ナビ」で 多言語化に対応

吉田 自転車の安全対策を進める際、交通安全は警察、道路管理者は行政、といった構造があるため、スムーズに進まないケースが多いのはご存じのとおりです。ところで以前、大阪市で府と市の

二重行政問題がありました。いわば「不幸せ」ならぬ「府市合わせ」なわけですが、京都で自転車安全の施策を進めるうえで、警察と行政が大阪と同様の図式に陥いることは避けなければなりません。そこで警察と行政の間をうまくコーディネートするのが、私たち議員の重要な役割のひとつだと思っています。

森井 走行環境の整備についてはいかがですか。

吉田 株式会社三井住友トラスト基礎研究所の研究理事、古倉宗治さんやTBSの"自転車ツーキニスト"疋田智さんなどからも助言をいただき、実証実験を通じて車道左端の走行レーン設置を進めています。全国的によく見られるのはブルーでレーン内を塗りつぶすタイプですが、すべてのレーンでそれを行うと塗料代がかさんでしまいます。そこで矢羽根型を採用してコストを削減したり、あるいは、塗りつぶすにしてもブルーではなく、京都市の景観に融合するようなベンガラ色（注：日本の伝統色で暗い赤みを帯びた茶色）を採用しています。

森井 それは京都らしい配色ですね。そういえば昨年11月に駐車場の視察で行ったオーストラリアのプリズベンでは、自転車の利用者は少ないようなのですが、それでも自転車走行レーンはきちんと整備されていました。

吉田 オーストラリアは塗りつぶすタイ



京都ならではのベンガラ色に彩られた自転車走行レーン。メインストリート（五条通り、写真左）から、道幅の狭い生活道路（同右）にも設置を進めている（いずれも京都市提供）



左/迫力あるスケアード・ストリートによる自転車安全教室。児童生徒に対して大きな説得力がある
右/就学前の児童をもつ親対象の自転車安全教室「パバママ自転車教室」(いずれも京都市提供)



プのレーンですか？

森井 いえ、私たちが視察したのは自転車のピクトグラムをみの簡易なものでした。日本にも同様のピクトはありますが、ブリスベンのものがユニークで分かりやすいと感心したのは、ところどころレーンが点線になっていて、そこから自転車ピクトグラムがレーンをはみ出すように描かれていたことです。道が狭く、自転車がレーンからはずれて車道に出てくる可能性があることを示していて、ドライバーへの効果的な注意喚起になると感じました。

吉田 なるほど。海外の話題に関連して言いますと、ご存じのとおり京都は日本を代表する国際的な観光都市であり、毎年多くの外国人観光客が訪れます。彼らもレンタサイクルを利用する機会が多く、安全に走行してもらうためにもルールを周知しなければなりません。そこで「KEEPLEFT」と銘打った英語版のマナーブックなどをつくり配布しております。市内の外国人観光客がよく利用するホテルなどに置かせてもらっていて、手に取ってもらいやすいようにしています。

森井 英語以外の言語も対応されているんですね。

吉田 はい。条例制定後、京都ならではの自転車観光情報を紹介する「京都よくばり観光ナビ」というWebサイトがつけられまして、ここでは英語のほか、中文繁体字、中文簡体字、韓国語、ドイツ語、フランス語、そしてもちろん日本語と計

7ヵ国語に対応しています。おかげさまで好評なのですが、多言語化をさらに進めるため道路上の表記にも配慮する必要があると思っています。つまり、漢字では彼らに伝わりにくいため、ピクトグラムなどで統一していったほうがいいのではないかと考えているのです。

森井 良いですね。言語に関係なく誰が見てもすぐに理解できる標識は、京都はもちろん、他の都市や街でも積極的に採用していただきたいです。あとは京都市内の自転車走行レーンがネットワーク化していくことが課題ですね。

吉田 おっしゃるとおりだと思います。やはりレーンが繋がらないと自転車移動の真の利便性は発揮しにくいですからね。そのためにも私たち市議員が継続的に働く必要があると考えています。

森井 そうですね。市役所のひとつの部署だけが自転車政策に取り組むのではなく、議員さんたちが全員で支援するという姿勢があり、その決意が議員立法に結実して京都市の自転車政策が充実していったことに大きな意義を感じています。

吉田 ありがとうございます。

路上、地下にも駐輪場を設置 この6年で違法駐輪は 10分の1に激減

森井 ここまでは走行空間についておなががいしてきました。話題を変えて駐

輪場についての政策を教えてください。

吉田 まずは路上駐輪場の整備ですね。市内のメインストリートのひとつで自転車通行量が多い御池通りに路上のスペースを活用して「御池通まちかど駐輪場」を設置し計418台、「烏丸今出川路上駐輪場」に計57台、さらに「四条大宮まちかど駐輪場」に計195台と大規模な増設を致しました。

森井 私が本欄の特集対談でゲストにお招きした北村精男氏が率いる技研製作所の地下式駐輪場「エコサイクル」も導入されていますよね。

吉田 はい。平成27年2月に京都駅八条口前広場の東西に計3基、同じ年の12月に京都市役所前広場内に計2基、それぞれ設置しています。京都駅八条口前広場は計612台、市役所前広場は計408台とかなりの台数になりました。

森井 地下式駐輪場を導入された主な理由は何ですか。

吉田 やはり景観の保護が大きな理由ですね。ご存じのとおり、京都市は日本で最も景観保護に関する取り組みに熱心な都市です。その点、地下を有効活用し、しかも大量に自転車を駐輪できるエコサイクルは最適な選択になったのではないのでしょうか。



左／京都駅前と市役所前に設置された地下式駐輪場「エコサイクル」 右／条例施行後、路上を駐輪場として活用しやすくなった。写真は御池通まちかど駐輪場（いずれも京都市提供）

森井 北村社長にお聞きしましたが、技研製作所さんの地面を掘削する技術は極端に震動が少なく、工事中も近隣に騒音などの被害を及ぼしにくいのです。工事音はどの地域でも大きな課題ですが、特に多くの観光客が訪れる京都では問題視されると思いますので、その点でも技研製作所さんの製品が採用されたのは適切だったのではと感じました。それに京都はまだ地下に多くの重要文化財級のモノが埋まっていると聞きますので、乱暴に掘削するとそれらが壊れてしまうリスクもある。その意味でも技研さんで良かったのでしょうか。

吉田 はい、その点はかなり京都市としても重視したと思います。ともあれ駐輪場の増設、さらには不法駐輪の撤去や駐輪マナーの啓発などによって、この6年で京都市の違法駐輪は10分の1に減少しました。

森井 それはすごい数字ですね。景観の美化に貢献したのはもちろん、交通安全にも大きく寄与したと思います。

吉田 また、昨今その必要性が叫ばれている駐輪場の付加価値についても意欲的に取り組んでいます。

森井 どんな内容でしょうか。

吉田 2つの種類があります。ひとつは11の市営駐輪場で電動アシスト自転車のバッテリー充電器を各2基設置したことです。契約者は管理事務所に事前に申

し込めば無料でバッテリーを預かり、充電して返却してくれるんです。

森井 それは便利ですね。停めている間に充電までしてくれるのは非常に助かるはずですね。

吉田 もうひとつも利用者さんが駐輪している間に行うサービスです。自転車の無料点検で自転車安全整備士の資格をもったスタッフが、ハンドル、タイヤ、ペダル、ブレーキ、チェーン、サドル、ライト、ベル／ブザーなどを点検し、その結果を利用者が戻ってきたときに渡してくれるというものです。12の市営駐輪場で実施しています。

森井 それも素晴らしい。合理的ですし、資格をもった方が点検してくれるのだから安心できると思います。

吉田 単純に自転車を停めるだけでなく、駐輪場は都市の重要な交通結節点、都市に不可欠なインフラの一部である、ということですね。

森井 そうした多機能化は今後ますます加速すると思われます。それは結構なのですが、一方で悩ましいのは駐輪場の料金相場の低さです。多機能化が進めば、駐輪場スタッフの負荷が高くなるのが考えられるため、何とか報酬を上げてあげたい。しかし、その原資となる駐輪場料金がここ30年近く上がっていないのです。"物価の優等生"などと言われ、長期にわたって値

段が変わらない生卵と同じです。何とか駐輪料金を上げられないか、国に要望を出しているところですね。

吉田 なるほど。しかし、駐輪して最初の一定時間は無料でも、その後、無料時間を過ぎて停める時間が長くなれば累積して料金が高くなる、というのは現在の趨勢だと思います。高速道路も

同じですね。走行時間、距離に応じて料金が高くなるのは市民感覚では受け入れられています。駐輪場利用者もいずれは同じ感覚になるのではないのでしょうか。

自転車政策の プライオリティ向上を 全力で支援していく

森井 では最後に、これからの自転車政策の方向性や希望などを教えてください。

吉田 現在、京都市の自転車政策は、京都市建設局自転車政策推進室という部署が担当しています。ただし、小中学校での自転車安全教育は教育委員会、商店街での自転車政策は産業観光局商工部など、政策の内容によって他局他部とも連携しなければならぬ場合が少なくありません。部署を横断した動きはともすればスピード感が鈍ることもありますので、いずれは局の枠を超えて上のポストに立つ、複数の政策を統括する統括政策監に自転車政策を率いてもらいたいと思います。つまり、京都市における自転車のプライオリティをもっと上げていきたい。そうした体制ができれば自転車政策の推進が加速するのは確実ですし、府や他の自治体の自転車政策に対する意識改革のきっかけにもなりそうです。

森井 それは京都に限らず、他の自治体でも言えることですね。私見ですが、役所の自転車政策担当というのは市民からのクレームを比較的多く受ける場合が

特集

多いだけに、ともしれば担当者の仕事に取り組むモチベーションが低くなることもあります。これをぜひ議会の方でフォローしていただきたいと思います。本来なら市民が支援すべきなのかもしれませんが、議会は市民の代弁者なのだから、やはり議会、議員の皆さんに頑張ってもらっていただくことになるのでしょう。

吉田 我々ももちろん全力を尽くします。ただ、先に少し申し上げたとおり、行政の仕組みの変化にも期待したいところで、実はその良い見本になりそうな取り組みがあるんです。京都市では議員立法によって自転車政策が本格化する前から「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進し、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指すため、総合交通戦略「歩くまち・京都」を展開しています。この戦略を進めるにあたっては、副市長が陣頭指揮を執っており、交通政策監というポストを新設して複数の部局を統括しています。したがって、責任の所在が明確なだけでなく、スタッフは皆プライドをもって仕事に臨んでいるように思います。私は、自転車政策もぜひこれと同様の体



京都市役所内での対談。吉田議員はさまざまな資料を通じて京都市の自転車政策を説明してくださいました。

制になってほしいと願っているのです。

森井 その話で思い出すのは、前ロンドン市長のボリス・ジョンソンさんですね。先日、EU単一市場からの完全離脱を表明したイギリスにおいて、その方針を強く推進した離脱派の代表格ですが、世界のシェアサイクル界ではご存じのとおり、大きな足跡を残した方です。自転車政策を強力なリーダーシップで前面に押し出し、ご自分の名前が冠されたシェアサイクル、通称「ボリス・バイク」を成功させ

ました。ぜひ、京都市も自転車を前端的に打ち出した交通政策を掲げ、吉田議員に先頭に立って頑張ってもらいたいと思います。期待しています。

吉田 ありがとうございます、頑張ります！

森井 本日は議員立法を契機とした京都市の充実した自転車政策の数々をお聞きすることができ、刺激を受けるとともに、大変勉強になりました。誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ78歳。
 1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
 1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
 1979～1991年 東芝
 1991年～ 現職

【趣味】 現在：ゴルフ・車・自転車・歌・仕事
 過去：水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ：毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。車：毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。自転車：マツダレベル、プリチストンモートルン、プロンプトン他数台保有するも年齢を考え乗り廻らない。歌：六本木男性合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週(?)練習に励む。仕事：健康のため平日は毎日9：00～17：00出勤、社員に迷惑をにかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出社しない。水泳：漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は延岡市立港小学校。野球：中学生までは本気でプロになるつもりであった。少年野球町田玉川チームコーチ6年間。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。陸上競技：高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人。テニス：元デ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でプレー終了。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

