



全国自転車議員ネットワーク リレー寄稿 No.5

自転車条例を制定した 京都の新たな挑戦

文

京都市会議員 吉田孝雄（よしだ たかお）

本ページの担当事務局：特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 事務局
〒141-0021 東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル4階
TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>



1. 京都市自転車安心安全条例 制定の背景とプロセス

平成22年(2010)11月、「京都市自転車安心安全条例」が施行されました。これは、110年を超える京都市の歴史で初めて成立した議員提案政策条例いわゆる“議員立法”で、「自転車政策」という観点とともに「議会改革」の点からも大きく注目され、全国紙で特集されたほか、現在まで30を超える自治体の関係者が視察に来られています。

京都市は、日本有数の観光地であると同時に、高齢化が進みつつも人口の約10%を学生が占めているという、「多世代が共生する町」です。震災を免れたことで細街路が入り組んだ住宅密集地でもあります。

条例制定の背景は、第1に「自転車への市民意識」が大きく変化したことです。かつてはご多分に漏れず放置自転車の対策に追われていましたが、ここ数年は私たち議員のもとに寄せられる市民相談の中に自転車走行マナー向上や道路環境整備を求める声が多くなってきました。

第2の背景は「議会改革の潮流」です。地方分権・地域主権の重要性が指摘される中、市民の眼から旧態依然と映る地方議会が今のままでよいのか一との強い危機感から、議会改

革への起爆剤として政策条例の議員提案を模索していったのです。

私たち公明党市会議員団は、平成22年の春先から会議を重ね、様々な政策課題をピックアップする中で、幅ひろい世代が使用する必需品である自転車に決定。議会事務局と協力して他都市の事例について情報収集を進めるとともに、行政の各部署担当者とはひざ詰めの政務調査を重ねました。

並行して、自転車小売業やレンタルサイクル事業者さんたちから率直な意見をお聞きしました。異論や反対が出るかなと心配していましたが、逆にたくさんの期待の声をお聞きし、大いに励まされました。

7月に骨子案を提出した後は、アーケードを設置している市内の全商店街への聞き取り調査を実施するとともに、パブリックコメントを募集。議員団ホームページやタブロイド判の議員団ニュース「京都のミカタ」号外を駆使して、多くの市民から忌憚のない意見をお聞きしました。

9月15日の議会開会の直前には、自転車利用者の市民の方々対象の緊急アンケート調査を実施しました。10日間の短期集中の取り組みでしたが、300名をこえる方々に協力していただくことが出来ました。

いよいよ議会が始まり、論戦に備

えなければなりません。私たち議員は、本会議や委員会の場では行政側に質問するばかりで、答弁することはありません。大変な緊張感でしたが、膨大な資料を精査して「想定問答集」を作りあげました。

9月17日の常任委員会質疑では、事前の準備がものを言って、他党の議員からの質問にも誠心誠意の答弁を展開。「よく練り上げられている。反対するところが無い」との評価をいただきました。そして10月の最終本会議、賛成多数で可決成立したときは足が震えるくらいの興奮と感動に痺れたことを昨日のように覚えています。

2. 議員提案政策条例制定の意義

議員提案政策条例制定の意義について、私の実感を交えて申し上げます。

まず、第1に「議会が本来の機能である立法機関としての役割を果たした」ということです。二元代表制の中で、市民に身近な立場である地方議員が、市民生活の実感に即した政策を質問という形式だけでとどまらず、具体的に条例化することが出来ました。

京都市では各党派の意識が大きく高まり、その後も毎年1本のペー

スで議員提案政策条例が制定されています。自民党提案の「日本酒乾杯条例」、自民・公明・民主3会派提案の「交通安全基本条例」、全会派共同提案の「手話言語条例」、市会改革推進委員会で練り上げた「議会基本条例」です。（※いずれの名称も略称です）

第2に「議員提案条例は市民にとってメリットがある」という点です。執行部から提案する条例と比べて議員提案の方がスピーディーに制定されます。執行部提案では、審議会を立ち上げて何年もかかって審議するなど、段階を踏むことが定石です。その方が良い場合がありますが、時機を逸してしまうリスクもあります。議員提案では「タイムリーヒット」になりやすいのです。

第3は、「縦割りの限界を超える」ということです。各部局を横断する政策の条例化は時間と労力が避けられません。議員が提案する場合は、はるかに各部局をコーディネートしやすいわけですから、「縦割り」の壁を超えて、幅広い内容を網羅した効果的な条例が可能となると実感します。

「交通安全教育」と「道路環境整備」と「商店街安全対策」そして「走行マナー啓発」など多岐にわたる自転車政策をトータルに包括した「京都市自転車安心安全条例」は、自分で言うのも何ですが、まさに「議員提案ならでは」と言えるのではないのでしょうか。

3. 条例施行後の具体的な成果と今後の課題

条例制定後、具体的な施策が次々と展開されました。まず何より、これまでの審議会の在り方が大きく変わり、条例が改正されて「自転車駐輪等対策協議会」が総合的な自転車政策を議論する「自転車政策審議会」としてグレードアップする事が出来ました。

また、様々な識者や市民、自転車愛好家の方々にご協力いただいて「京都市新・自転車計画」が策定。自転車安全利用促進啓発委員の設置やレンタサイクル業者への支援、学生や若者への啓発活動、市立小中学校での交通安全教育完全義務化、商店街の安全対策、Webサイト「京都よくばり自転車観光ナビ」の開設など、多角的に前進しています。自転車安全講習会の参加者も増加し、マナーアップフェスタも好評です。

自転車走行環境整備も、市内のメインストリートである御池通り、五条通り、七条通り、烏丸通り等で着実に整備されています。平成27年度では、専門家を交えたガイドライン部会を定期的に開催して意見交換

し、これらを踏まえた実証実験を2回にわたって実施しているところでもあります。

ただし、今後の課題も少なくないことは事実です。簡易自転車損害保険「TSマーク」の加入数も、倍増したとはいえ依然1割にも達していません。自転車走行レーンの定着もまだまだですし、烏丸通りなどの今後の延伸も簡単ではない状況です。マナー向上への市民周知は喫緊の課題です。

これからが本当の意味で正念場ととらえています。地道な活動を着実に進めていく中で、幅広い地域住民や学生さんたち、自転車関係事業者などの声を今以上に積極的に求め、それらを重視する必要があると議会の場で発言を繰り返しています。

同時に、私自身の新たな挑戦と位置付けているのは、京都市に対して全庁挙げた施策推進体制を強化すべきと提言していることです。京都市の自転車政策が膠着したり停滞することなく、多角的かつ総合的に加速させていくためには、「縦割り」を超えた責任者が司令塔の役割を担わなければならないと確信しています。

道のりは険しいですが、大胆かつ緻密に頑張っていく決意です。 **PP**



第2回自転車安全利用講習会



五条通り