

**自転車総合計画策定の趣旨
及び
自転車の利用実態と課題**

(第 1 回協議会資料)

平成 2 1 年 6 月 1 7 日

京 都 市

目次

目次	記述の概要
第1章 総合計画策定の趣旨 1 総合計画策定の背景 2 総合計画の目的 3 総合計画の推進期間 4 総合計画の対象地域 5 総合計画の位置付け	・ 改訂総合計画の策定に係る背景を整理し、総合計画の目的や位置付け等の概要を述べる。
第2章 自転車等の利用実態と課題 1 自転車の保有台数と利用状況 2 自転車等の放置状況と市民意識 3 自転車事故の状況 4 地域による自転車利用実態の実例 5 前総合計画の取組 6 自転車の持つ特性 7 自転車利用の課題	・ 自転車の保有台数、放置状況、事故状況など、自転車等の利用実態と課題について述べる。
第3章 総合計画の推進 1 基本方針 2 推進体制 3 計画の検証方策	・ 総合計画を推進するための方針、体制及び計画の検証方策を述べる。
第4章 自転車等利用環境の整備 1 自転車等駐車場の整備・維持管理 2 地区別モデルの構築と取組 3 自転車走行空間の整備 4 レンタサイクルの推進	・ 自転車等利用環境のハード面の整備に関して、取組の基本方針、取組内容について述べる。
第5章 自転車等利用マナー・ルールの確立 1 利用マナー・ルールの啓発の強化 2 自転車等撤去体制の強化	・ 自転車等利用のマナー・ルールに関して、取組の基本方針、取組内容について述べる。

第1章 総合計画策定の趣旨

1 総合計画策定の背景

自転車は、健康的で便利な乗り物として、通勤・通学や買い物、レジャーなど様々な目的に利用され、市民の日常生活に重要な役割を果たしています。

一方で、自転車利用者の集中する地域においては、大量の自転車が放置されることにより、歩道通行や緊急車両の活動への支障、まちの景観の悪化など様々な問題を引き起こしてきました。

このため、京都市では、昭和56年施行の「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下「自転車法」という。）に基づき、昭和60年に「京都市自転車放置防止条例」を制定し、また、平成12年3月には「京都市自転車総合計画」（以下「前総合計画」という。）を策定して、市民や事業者と連携しながら自転車等駐車場整備などに取り組み、自転車等利用環境の整備に努めるとともに、自転車の放置防止啓発や撤去強化などによる利用マナー・ルールの向上を目指し、積極的に取組を推進してきました。

また、平成18年10月には「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」を策定し、都心部における放置自転車問題の抜本的解決のためのプログラムに集中的に取り組んでいます。この結果、放置状況に一定の改善は見られるものの、依然として、都心部や駅周辺地域において放置自転車が多い箇所は数多く残っており、課題の解決に向けた自転車政策に対する要望はますます高まっています。

さらに、近年では環境意識の高まりを受け、環境負荷の低い交通手段としての自転車が注目されており、交通体系における自転車の位置付けは高まっています。

京都市では、過度に自動車交通に頼らない「歩くまち・京都」の実現を目指しており、「歩くまち・京都」総合交通戦略においては、自転車を公共交通と並ぶ有効な移動手段と位置付けるとともに、未来の公共交通まちづくりの目標として、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）の分担率において、世界の同規模の大都市のなかで最高水準を目指すこととしています。

また、全国的な状況を見ても、道路上での自転車等駐車場設置に関する道路法施行令の改正、自転車の歩道通行要件に関する道路交通法の改正などの関連法整備や、自転車通行環境整備のモデル地区指定など、自転車問題の解決に向けた機運は高まっています。

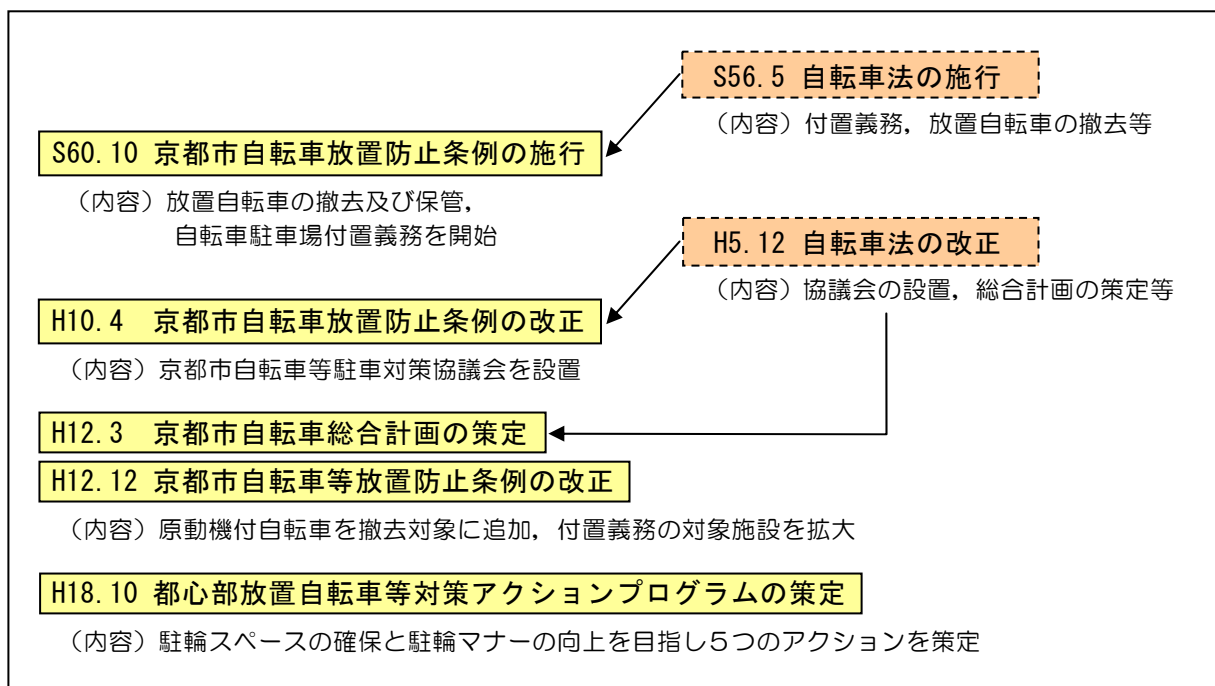
こうした中、京都市の自転車政策に関する各種施策を取りまとめた前総合計画が、平成22年3月で10年間の推進期間を満了しますが、自転車を巡る今般の情勢の変化を踏まえながら、この計画を改訂し、引き続き放置自転車問題の解決と適正な自転車利用を進める取組を推進していくことが必要となっています。

(参考) 自転車の持つ特性及び法律・条例等の経過

表 1-1 自転車の持つ特性 (メリット・デメリット)

	メリット	デメリット
利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気軽に利用しやすい 近距離の移動に適しており、手軽に目的地まで行ける。また、公共交通機関と違い時間の制約が無い。 ○ 経済的である 比較的安く手に入り、燃料等がいらぬため、経済的な交通手段である。 ○ 健康に良い 体を動かし、適度に良い運動になるため、健康にも良い交通手段である。 ○ 自然を感じられる 全身で風を受けながら、自然を感じ心地よく走れる交通手段である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通弱者になりやすい 対自動車において、交通事故の被害者になる場合が多い。 ● 交通加害者になりやすい 自転車利用のルールが守られていないため、対歩行者において交通加害者になる場合が多い。 ● 盗難に遭いやすい 持ち運び等が可能であり、カギも簡易なものが多いため、盗難に遭うケースが多い。 ● 天候に左右される 雨、雪、気温などの気象条件により、自転車に乗りにくくなる。
まち・住民の視点	<ul style="list-style-type: none"> ○ 環境に優しい 大気汚染物質や二酸化炭素を排出せず、環境に優しい交通手段である。 ○ 交通渋滞の緩和 道路空間や都市空間における占有面積が小さく、車に替わる交通手段として期待されている。 ○ 賑わいの創出 気軽に利用できることから、まちに気軽に訪れやすくなり、まちの活性化が期待される。 ○ 整備費用の削減 自転車用の設備は、自動車に比べ安価に整備することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通行の障害 歩道への違法駐輪により、誘導ブロックをふさぐなど、歩行者等の通行を妨げる問題がある。 ● 景観の悪化 違法駐輪により、都市の景観が悪化するケースが見られる。 ● 交通事故の増加 車道上での車と自転車、歩道上での歩行者と自転車の事故が多発している。 ● コストの増大 違法駐輪対策によって、撤去費用や廃棄処分費用などにかかる行政コストが増大している。

図 1-1 自転車に関する法律・条例等の経過



2 総合計画の目的

総合計画は、環境にやさしく、健康的で便利な自転車を交通体系における重要な交通手段として位置付け、自転車駐車場の整備などの利用環境の整備や、啓発、放置自転車撤去などの利用マナー・ルールの確立に取り組むことで、全ての人にとって安全・快適で住みよいまちづくりを実現し、更には環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを実現することを目的とします。

3 総合計画の推進期間

平成 22 年 4 月 1 日から平成 32 年 3 月 31 日までの 10 年とします。

4 総合計画の対象地域

京都市全域を対象とします。

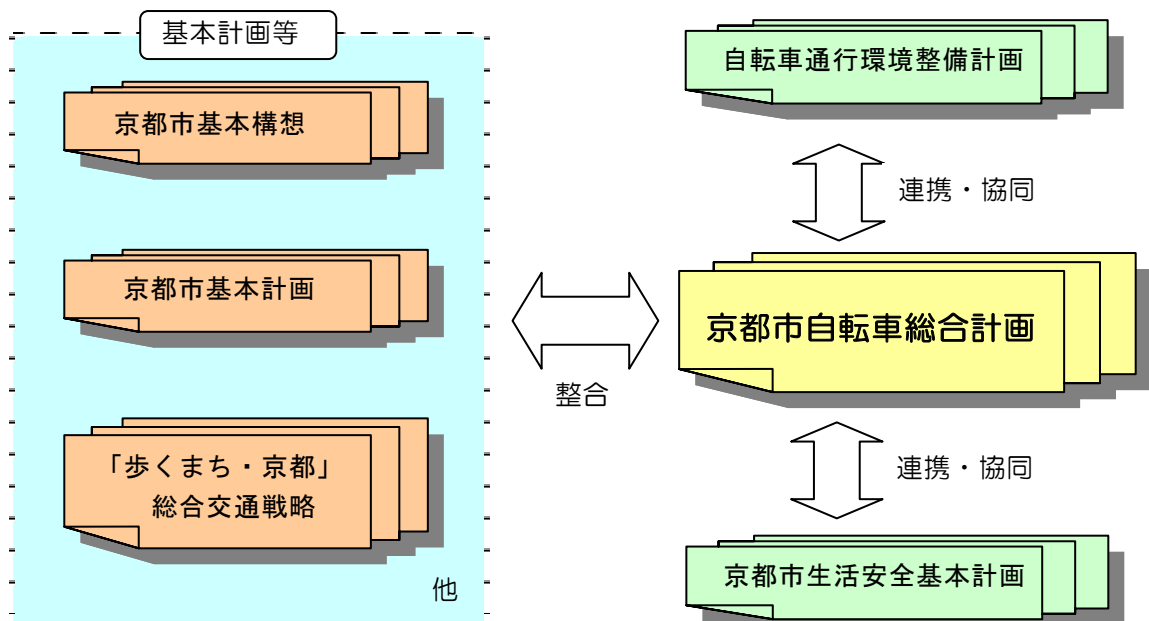
5 総合計画の位置付け

(1) 関連計画との関係

総合計画は、自転車法及び京都市自転車等放置防止条例において、「自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため」策定することとしています。が、自転車に関する問題は駐車対策に限らず、走行マナー・ルールの順守や安全に走行するための自転車通行環境の整備など、多岐にわたります。

このため、総合計画は「京都市基本計画」といった本市施策の方針・方向性を示す計画と整合を図りつつ、自転車に関する他の計画と連携・協同して自転車問題の解決を目指す、本市自転車政策のマスタープランとして位置付けます。

図 1-2 関連計画との関係



(参考) 関連計画等

◆ 「歩くまち・京都」総合交通戦略

目標

- ・京都の誇りや魅力を守り育て、後世に残していくため、健康、環境、景観などの幅広い観点から、「人が主役の魅力あるまちづくり」の構築
- ・地域主権時代の全国モデルとなる、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現
- ・非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率において、世界の同規模の大都市の中での最高水準を目指す。

◆ 自転車通行環境整備計画

目的

- ・歩行者と自転車の安全性快適性を向上させるため、現在の自転車通行環境の問題点を明らかにし、歩行者と自転車とが安心安全に通行できる道路空間の整備を進める。

◆ 京都市生活安全基本計画

目的等

- ・市民及び観光旅行者等が安心して生活し、又は滞在することができる安全な地域社会の実現を図る。
- ・「交通安全に関する施策の推進」の項目中に、交通安全啓発活動、交通安全施設整備事業の推進、放置自転車対策の推進等を掲げている。

(2) 総合計画が主体的に定める取組の範囲

前項で述べたとおり、自転車法に基づく総合計画策定の考え方に立てば、総合計画において主体的に取組を定める範囲は、自転車等の駐車対策に関する分野のみが対象となります。

しかしながら、総合計画は本市自転車政策のマスタープランであり、自転車に関する問題については網羅していく必要があることから、自転車走行空間の整備や自転車走行マナーといった内容も盛り込んだ上で、別途策定される分野別の計画と連携・協同して取組を進めていくこととします。

表 1-3 総合計画が主体的に定める取組の範囲

総合計画の取組内容	
自転車利用環境の整備	○ 自転車等駐車場の整備、維持管理
	● 自転車走行空間の整備（ <u>関連計画と連携・協同</u> ）
自転車利用マナー・ルール	○ 自転車駐車マナー
	● 自転車走行マナー（ <u>関連計画と連携・協同</u> ）

(3) 総合計画における自転車等の定義

「自転車等」とは、自転車法において「自転車又は原動機付自転車をいう。」こととされています。

このうち原動機付自転車については、道路交通法と道路運送車両法における定義が異なりますが、自転車法においては道路交通法の分類に基づき、エンジンの総排気量が50cc以下の車両を対象としています。

総合計画は、自転車法の規定を受け策定する計画であることから、計画において取り扱う自転車の範囲は、「自転車及び原動機付自転車（エンジンの総排気量が50cc以下のもの）」とします。

なお、総排気量50cc超の車両については、道路交通法上は「自動二輪車」に分類されるため、駐車対策においては自動車と同じ「駐車場法」が適用され、この法律に基づいて駐車場の整備が進められています。

表 1-3 原動機付自転車の定義

	エンジンの総排気量					
	50cc以下	50cc超 90cc以下	90cc超 125cc以下	125cc超 250cc以下	250cc超 400cc以下	400cc超
駐車対策 の根拠法	自転車法	駐車場法				
道路交通法	原動機付自転車	自動二輪車				
		(小型)		(普通)		(大型)
道路運送 車両法	原動機付自転車			軽自動車 (二輪)	小型自動車 (二輪)	
	(第一種)	(第二種乙)	(第二種甲)			

(参考) 運転免許 の区分	大型二輪免許					
	普通二輪免許					
	普通二輪免許 (小型限定)					
	原付免許					

第2章 自転車等の利用実態と課題

1 自転車の保有台数と利用状況

(1) 自転車保有台数の推移

全国の自転車保有台数は、調査を始めた昭和45年以降増加傾向を示しており、当初の約2,800万台から平成19年には約7,000万台と、40年弱で約2.5倍に増加しています。また、京都府内の保有台数も同じく増加傾向を示しており、約70万台から約150万台と、約2.1倍の増加となっています。

今後についても、近年の環境意識や健康志向の高まり等から、ますます自転車利用者の増加が想定されます。

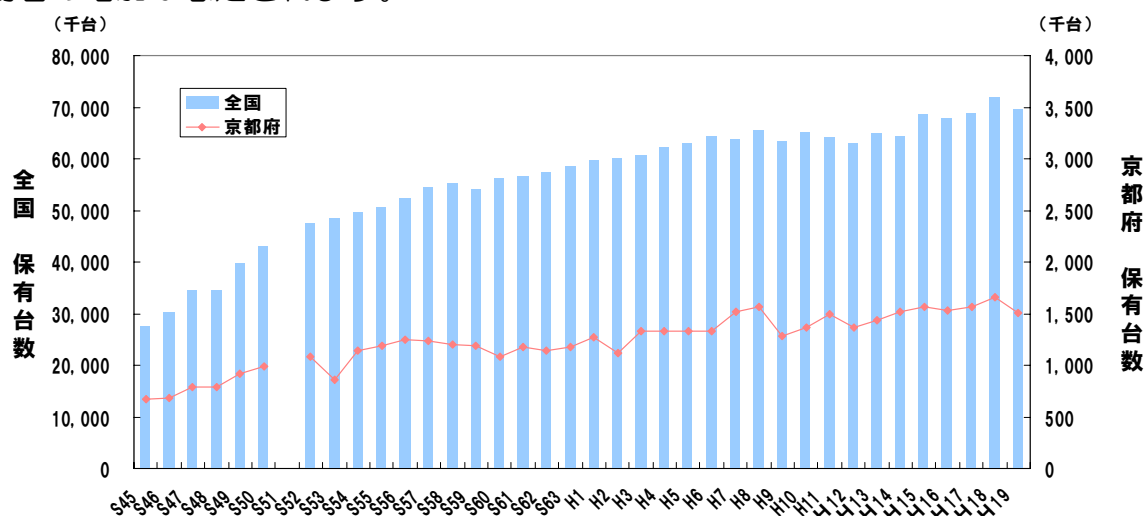


図 2-1 自転車保有台数の推移

資料：(社)自転車協会

(2) 自転車等駐車場の整備状況

京都市では、前総合計画の策定以後、自転車等駐車場の整備を積極的に進めており、平成11年から平成20年までで、公共・民間を合わせた自転車等駐車場の収容台数は約1.5倍に増加しています。

また、公共と民間の整備状況の比較では、公共自転車駐車場の整備が先行しているといえます。

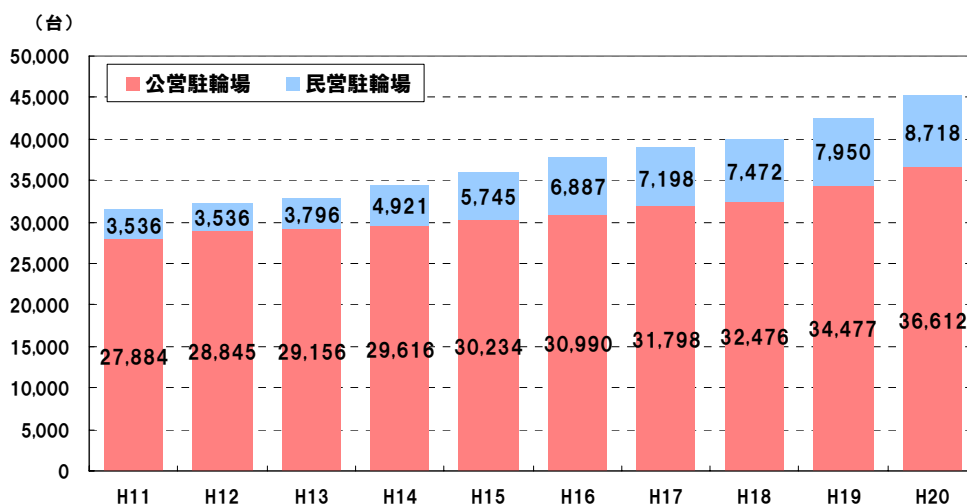


図 2-2 自転車駐車場整備状況の推移

資料：京都市

2 自転車等の放置状況と市民意識

(1) 放置自転車等の状況

京都市全域の放置自転車等の台数は、前総合計画の策定以後、自転車等駐車場の整備や啓発、撤去体制の強化等の取組により、約30%減少しています。

しかし、放置自転車等の総台数は減少しているものの、依然として放置自転車問題の解決には至っておらず、特に都心部（注1）では、取組を推進しているにもかかわらず、平成15年まで放置自転車台数の増加傾向が見られました。

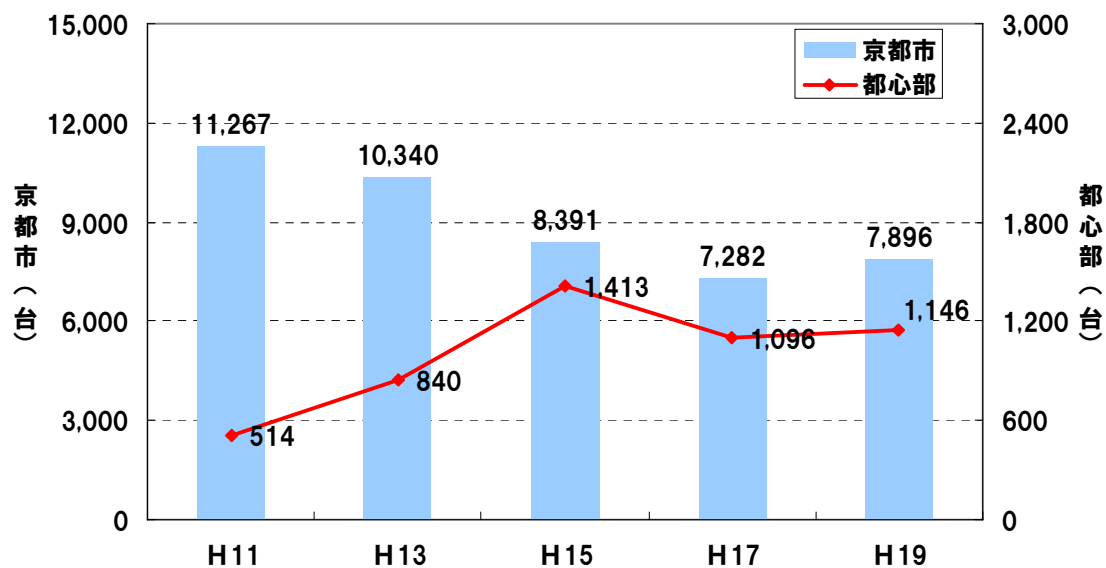


図 2-3 放置自転車等台数の推移

資料：内閣府

注1： 都心部とは、先斗町通（東側）・両替町通（西側）・綾小路通（南側）・押小路通（北側）に囲まれた地域をいいます。

(2) 自転車等駐車場の稼働率

京都市内の自転車等駐車場の稼働率（注2）は、近年、京都市全域で平均して約70%前後で推移していますが、都心部では常に100%を上回る稼働率となっています。

このことから、都心部では、自転車等利用者に対し自転車等駐車場の容量が不足しており、放置自転車の増加を招いている状況が考えられます。

また、都心部以外では、自転車等駐車場を利用せずに周辺に放置するなど、整備した自転車等駐車場が有効に利用されていない状況が考えられます。

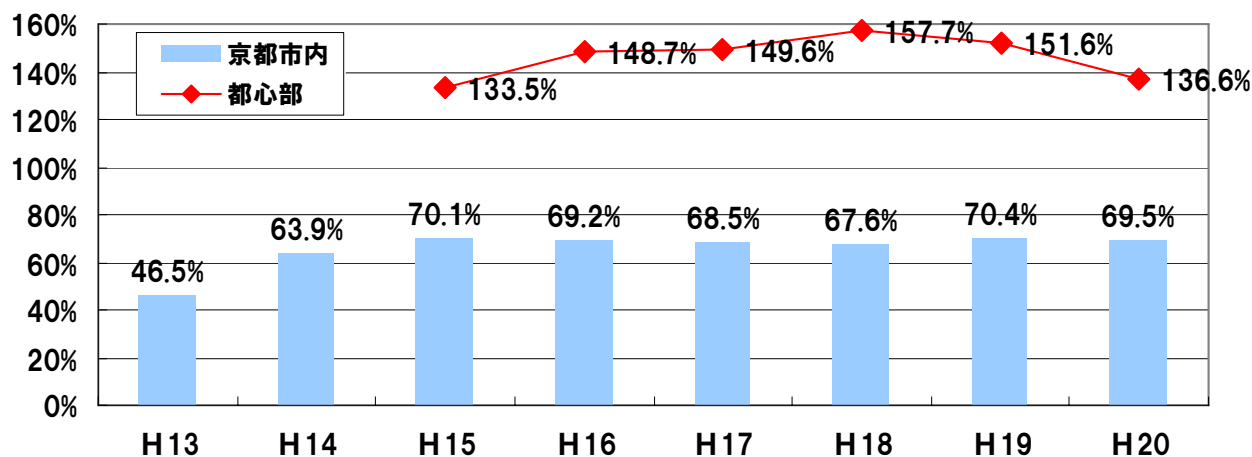


図 2-4 自転車等駐車場稼働率の推移

資料：京都市

注2：稼働率とは、自転車等駐車場の利用状況をあらわす指標で、収容台数を総利用台数で除した割合をいいます。（仮に200%の稼働率であれば、1台の自転車ラックが平均して1日に2回利用されていることとなります。）

(3) 放置自転車等の撤去状況

京都市内の自転車撤去台数は、放置自転車台数の減少もあり、平成12年以降減少傾向にありましたが、平成19年以降は再び増加に転じています。また、都心部の自転車撤去台数も同様に平成19年以降は増加しています。

これは、都心部における放置自転車対策を強力に推し進めるため、平成18年10月に策定した「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」(注3)に基づく取組の一環として、自転車撤去活動を強化した結果といえます。

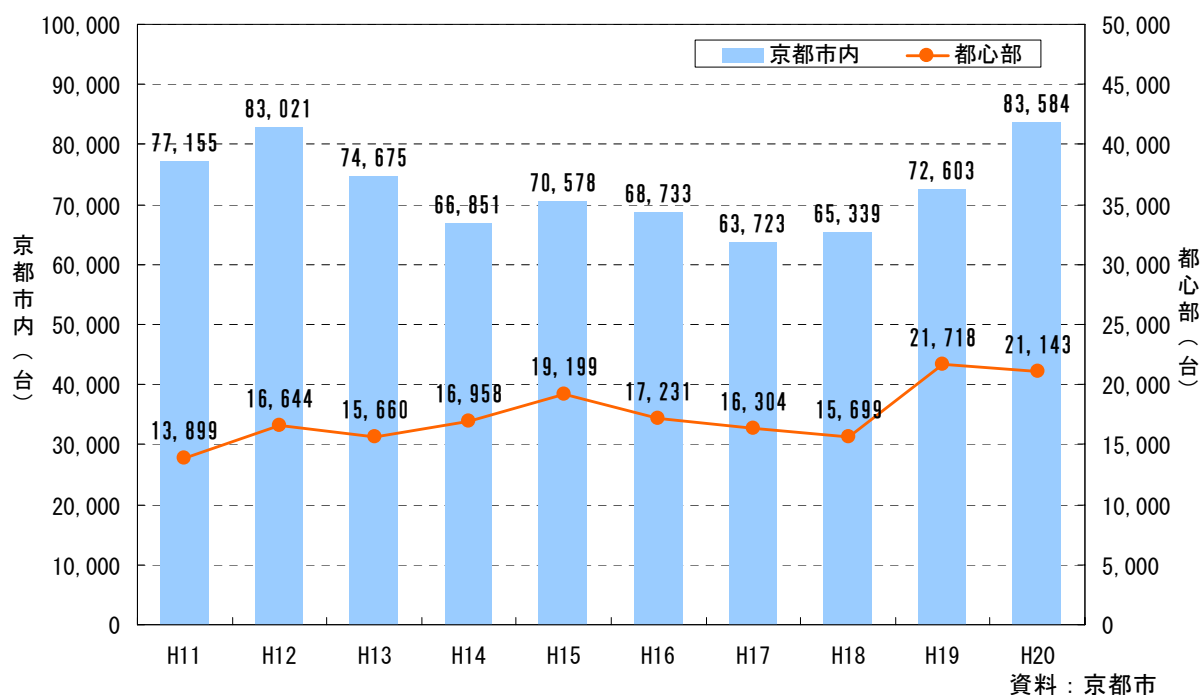


図 2-5 自転車撤去台数の推移

注3： 本市が進める「歩いて楽しいまちなか戦略」の一環として、都心部での放置自転車問題の抜本的解決を図るため、平成18年度からの5年間で集中的に取り組む放置自転車等対策のメニューを明らかにした。具体的には、「駐輪スペースの確保」と「駐輪マナーの向上」を柱として、5つのアクションで構成されており、アクション4として「放置自転車撤去の強化」に取り組むこととしている。

3 自転車事故の状況

(1) 自転車交通事故の状況

京都市内の自転車交通事故件数は、平成 11 年以降 2,500 件前後で推移していますが、走行マナーの啓発等もあり、平成 16 年をピークに若干の減少が見られ、平成 20 年度の発生件数は、平成 11 年度の発生件数を下回っています。

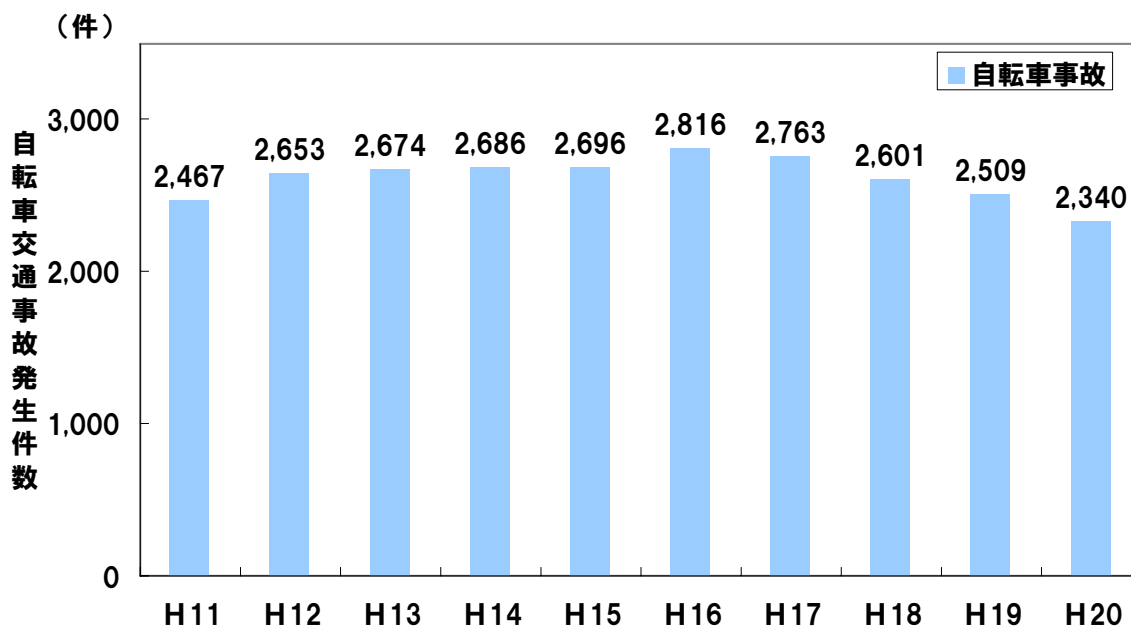


図 2-6 京都市の自転車交通事故件数の推移

資料：京都府警察本部

4 前総合計画の取組

前総合計画における各種の取組の結果、公共・民間の自転車等駐車場の整備、啓発の推進及び撤去の強化等により、放置自転車の総数は減少し、一定の成果を上げていますが、今後とも、放置自転車問題をはじめとした自転車問題の解決を図っていくためには、これらの成果と課題を踏まえた上で、更なる取組を進めていく必要があります。

表 2-1 前総合計画の成果と課題

成果	<ul style="list-style-type: none">・ 京都市内全域における放置自転車の減少 （12,109 台【H11】 → 7,896 台【H19】）・ 公共自転車等駐車場の整備（22 箇所）・ 鉄道事業者による自転車等駐車場の整備（11 駅）・ レンタサイクルの普及（阪急西院駅，桂駅，洛西口駅等）・ 付置義務の強化（対象施設の拡大，設置基準の引下げ）・ 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設・ 利用マナー・ルールの啓発，撤去の強化
課題	<ul style="list-style-type: none">・ 更なる自転車等駐車場の整備や稼働率の向上による放置自転車の削減・ 稼働率が高く，放置自転車が多い都心部での需要の抑制・ 自転車道や自転車歩行車道（自歩道）の整備による自転車走行空間の確保・ 自転車を運転するうえでの交通マナーの向上