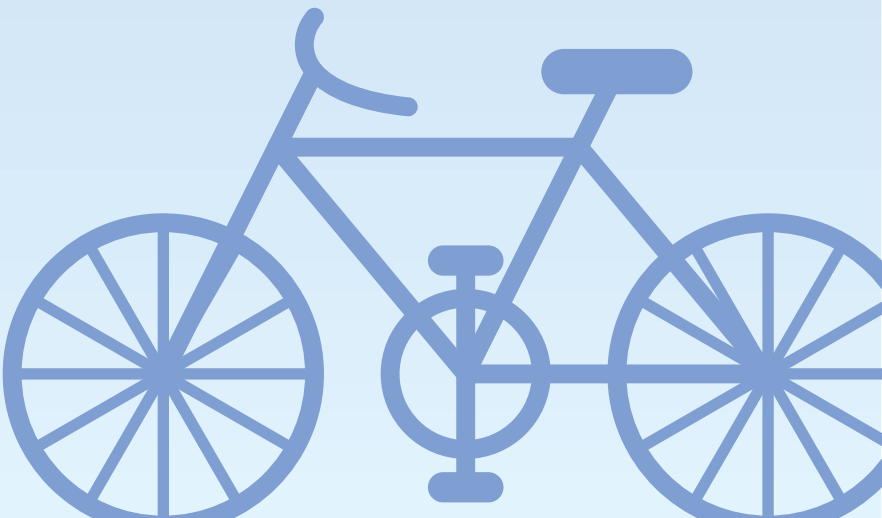




改訂京都市 自転車総合計画 (素案)



平成 年 月
京 都 市

目次

第1章 総合計画策定の趣旨

総合計画の策定に係る背景を整理し、目的や位置付け等の概要を述べます。

| | |
|-------------|---|
| ① 総合計画策定の背景 | 1 |
| ② 総合計画の目的 | 2 |
| ③ 総合計画の推進期間 | 2 |
| ④ 総合計画の対象地域 | 2 |
| ⑤ 総合計画の位置付け | 3 |

第2章 自転車等の利用実態と課題

自転車の保有台数や放置状況等、自転車等の利用実態と課題について述べます。

| | |
|------------------|----|
| ① 自転車の保有台数と利用状況 | 7 |
| ② 自転車等の放置状況と市民意識 | 8 |
| ③ 自転車事故の状況 | 11 |
| ④ 自転車利用実態の実例 | 12 |
| ⑤ 前総合計画の取組 | 20 |
| ⑥ 自転車利用の課題 | 21 |

第3章 総合計画推進に向けた体制と方法

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ます。

| | |
|------------------|----|
| ① 推進体制 | 23 |
| ② 地域特性に応じた取組の方向性 | 25 |
| ③ 計画の検証方策 | 27 |

第4章 自転車等利用環境の整備

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、取組内容を述べます。

| | |
|-------------------|----|
| ① 自転車等駐車場の整備 | 29 |
| ② 自転車等駐車場の運営・維持管理 | 37 |
| ③ 自転車通行環境の整備 | 38 |
| ④ 都市型レンタサイクルの導入促進 | 40 |

第5章 自転車等利用マナー・ルールの確立

自転車等利用のマナー・ルールに関して、取組の基本方針、取組内容を述べます。

| | |
|--------------|----|
| ① 啓発活動 | 43 |
| ② 放置自転車撤去の強化 | 45 |
| ③ リサイクルの推進 | 47 |

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。また、利用者のマナー・ルールの欠如や走行空間の未整備により、自転車での交通事故も生じていました。

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、自転車等駐車場整備などの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・ルールの向上を図る取組を積極的に推進してきました。並行して、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きました。

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、都心部や一部の駅周辺地域において放置自転車が多い箇所は残っており、課題の解決に向けた自転車政策に対する要望が挙がっています。

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役割は重要になっています。

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」総合交通戦略における未来の公共交通まちづくりの目標として、また、京都市環境モデル都市行動計画における低炭素型まちづくりを推進するための目標として、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）の分担率を世界の同規模の大都市の中で最高水準とすることを目指しています。

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や、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自転車関連の法整備や、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。

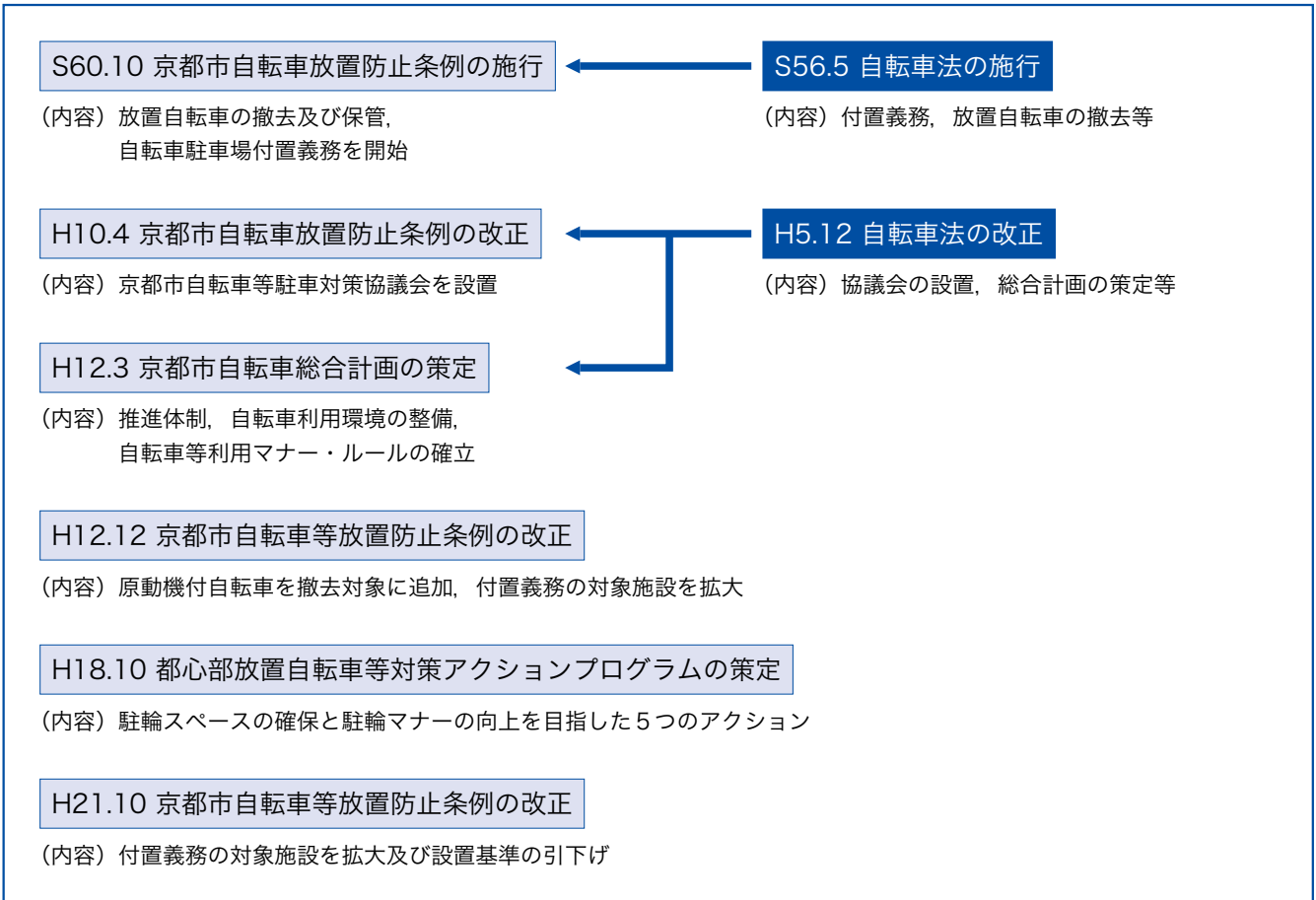
こうした中、京都市の自転車政策に関する各種施策を取りまとめた前総合計画が、平成22年3月で10年間の推進期間を満了することを受け、自転車を巡る今般の情勢の変化を踏まえながら、この計画を改訂し、引き続き放置自転車問題の解決と適正な自転車利用を進める取組を推進していくことが必要となっています。



* 都心部放置自転車等対策アクションプログラム

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（先斗町通・両替町通・綾小路通・押小路通）に囲まれた地域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ものの。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います。

■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、自転車利用環境の整備や、自転車等利用マナー・ルールの確立に取り組むことで、全ての人にとって安心・安全な、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

関連計画との関係

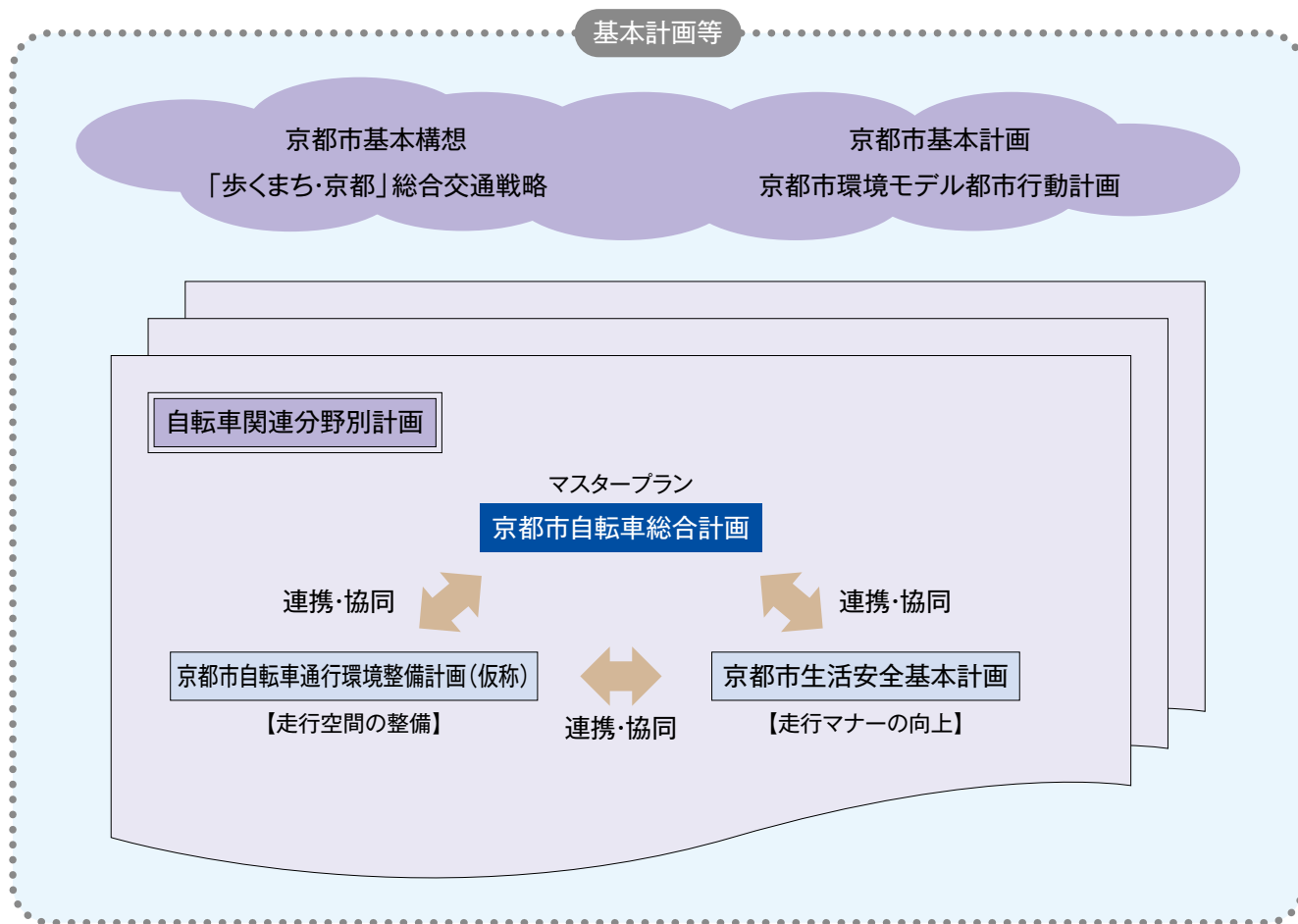
総合計画は、自転車法において、「自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため」、策定することとされていますが、自転車に関する問題は駐車対策に限らず、走行マナー・ルールの遵守や安全に走行するための自転車通行環境の整備など、多岐に亘ります。

このため、本市における総合計画は「京都市基本計画」といった本市施策の方針・方向性を示す計画等の

自転車に関する分野別計画とし、また、自転車に関する他の計画と連携・協同して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。

なお、本総合計画は、「歩いて楽しいまち」の実現を目指すため策定した「歩くまち・京都」総合交通戦略、低炭素型まちづくりを推進するため策定した京都市環境モデル都市行動計画の自転車に係る施策を具体化するものとしします。

■関連計画との関係



■関連計画等

◆「歩くまち・京都」総合交通戦略

【目標】

持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成を目指して、世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力にあふれるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって、「歩くまち・京都」を実現します。

公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、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最高水準を目指します。

【目標とする非自動車分担率】

現在 約72% ⇒ 目標 80%超

◆京都市環境モデル都市行動計画*

【目的等】

地球環境問題への対応が、さらに重要性を増す今日、まちづくりや社会の仕組みの変革を進める上で、「低炭素」の視点が不可欠となっている。

車優先から公共交通優先への交通政策の転換、伝統的建築を活かした環境負荷の少ない美しい建築など「低炭素型まちづくり」を推進する必要がある。

◆京都市自転車通行環境整備計画（仮称）

【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、歩行者と自転車が安心安全に通行できる道路空間の確保を目指す。

◆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。



*環境モデル都市

温室効果ガスを大幅に削減する社会（低炭素社会）の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする地方自治体を「環境モデル都市」として国が位置付け、支援を行うものです。

京都市を含む13の都市が選定されており、市では、策定した行動計画の中で、温室効果ガスを2030年までに1990年レベルから40%、2050年までに60%削減する中長期目標を掲げ、各種の施策に取り組んでいます。

交通体系における自転車の位置付け

自転車は、環境にやさしく、健康的で便利な乗り物として、交通体系における重要な移動手段として位置付けられます。

しかし、同時に、自転車は公共交通と対比されるパーソナル・モビリティ（私的交通）であることから、歩行者が集中し、幹線道路などで自転車の通行が規制されている都心等や、自転車利用環境の整備が不十分な

ところでは、その利用に一定の配慮を行うことも求められます。

このため、市では自転車を安全で快適に利用いただけるよう、引き続き、自転車等駐車場の整備促進や自転車通行規制の徹底等、利用マナー・ルールの啓発に努めていきますが、市民の方々にも、こうした考え方を踏まえた行動を促していきます。



* 自転車等の定義

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。

| エンジン総排気量 | 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 |
|----------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| 道路交通法 | 原動機付自転車 | 小型自動二輪車 | | 普通自動二輪車 | | 大型 自動二輪車 |
| 道路運送車両法 | 原動機付自転車 (第一種) | 原動機付自転車 (第二種乙) | 原動機付自転車 (第二種甲) | 小型自動車 (軽二輪) | 小型自動車 (小型二輪) | |

自転車の持つ特性

自転車を利用する際には、以下のようなメリットとデメリットが考えられます。メリットを最大限に活かし、デメリットとなる部分を上手にカバーする方策を同時に行っていくことが重要となります。

■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、燃料等が要らないため、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ことが多い。 ● 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ことが多い。 ● 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。 |
| まちと住民の視点 | <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。 ○ 利用環境整備費用の削減 自転車に関する設備は、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"> ● 通行の阻害 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。 |

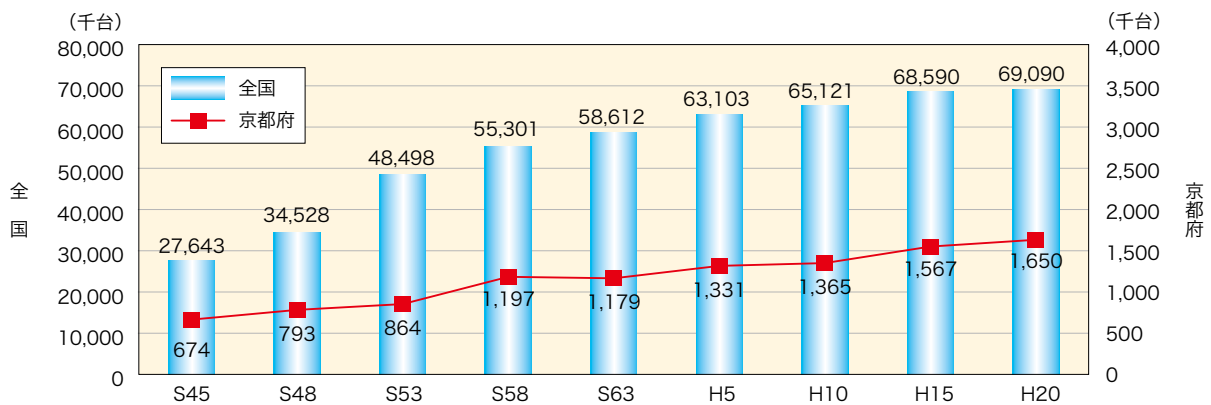
1 自転車の保有台数と利用状況

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2,764万台から平成20年には約6,909万台と、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67万台から約165万台と同様の伸び率となっています。

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。



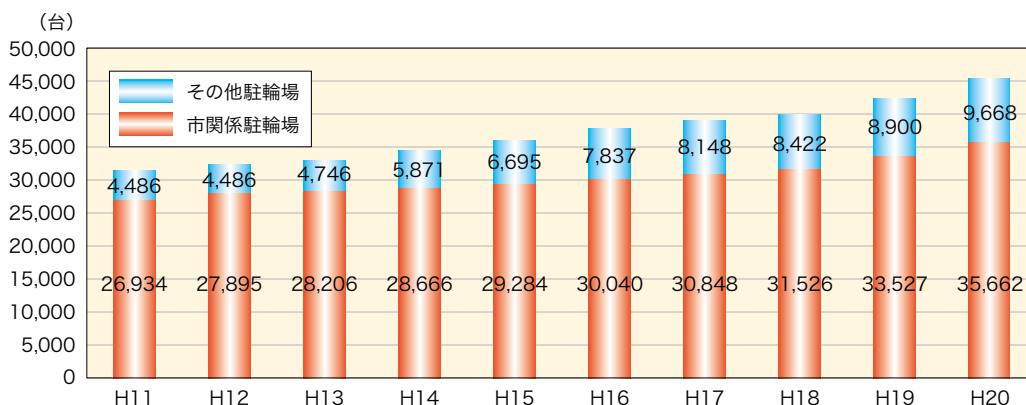
■自転車保有台数の推移

資料：(社)自転車協会

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も、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、市と外郭団体直営の「市関係」と民間等の「その他」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、市関係とその他の整備状況の比較では、市関係の自転車等駐車場の整備が先行しているといえますが、近年では、「その他」の整備も進んでおり、高い伸び率となっています。



■自転車等駐車場整備状況の推移

資料：京都市

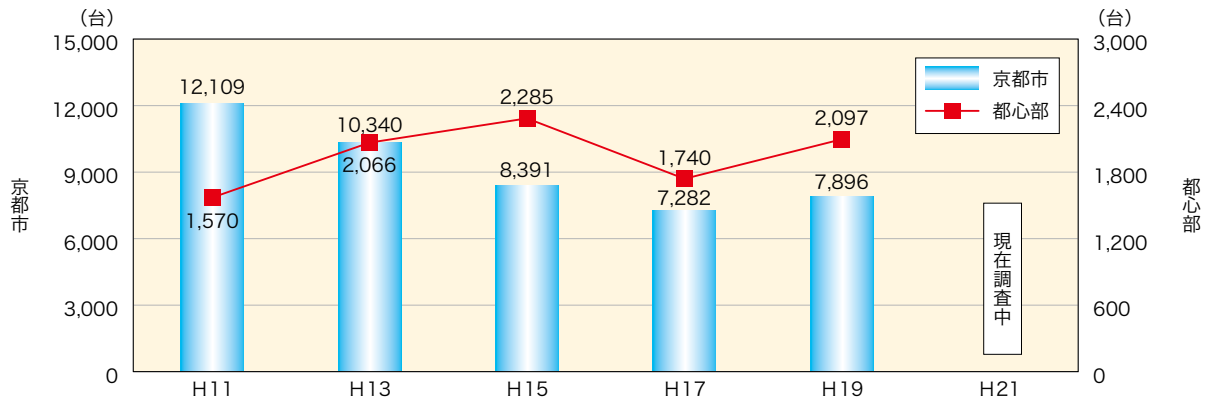
② 自転車等の放置状況と市民意識

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、放置自転車等の台数は減少しているものの、依然として問題の解消には至っておらず、特に都心部

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、対策の必要性が高まったことから、平成18年に「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、取組を進めています。



■放置自転車等台数の推移

資料：内閣府

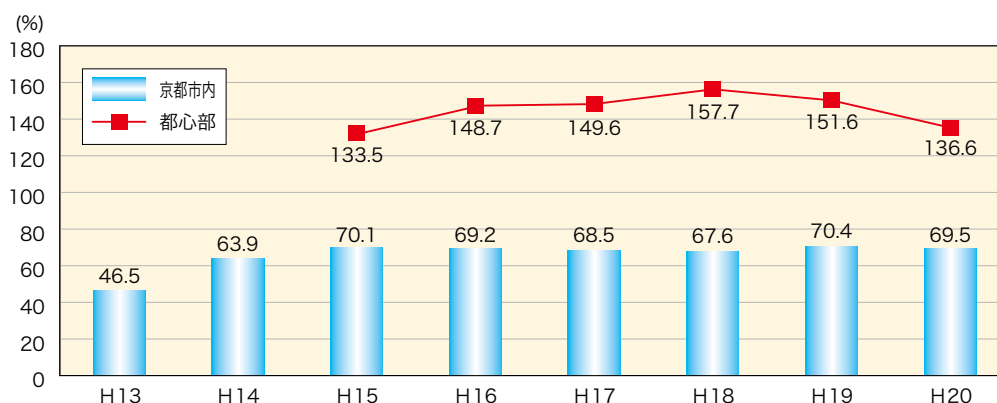
自転車等駐車場の稼働率

京都市内の自転車等駐車場の稼働率（注）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、結果として放

置自転車の発生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。



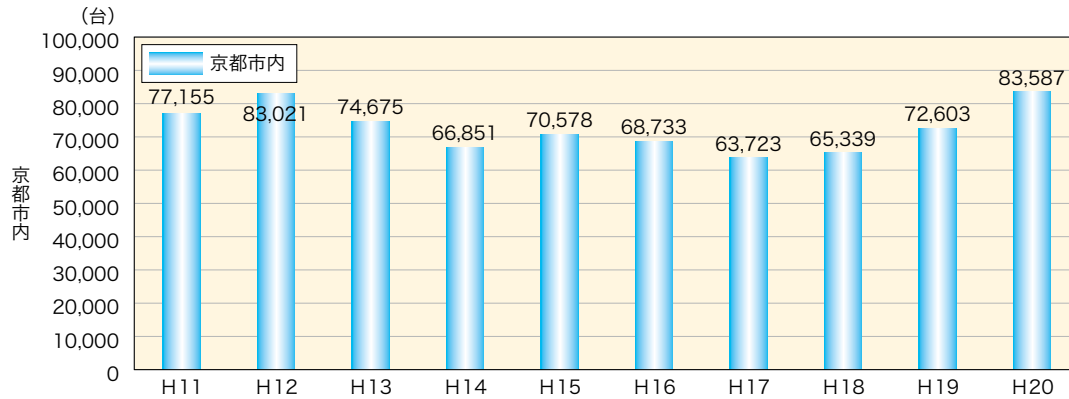
■市関係自転車等駐車場（無料自転車等駐車場を除く。）稼働率の推移

資料：京都市

注：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、総利用台数を収容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になります。）

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。



■自転車撤去台数の推移

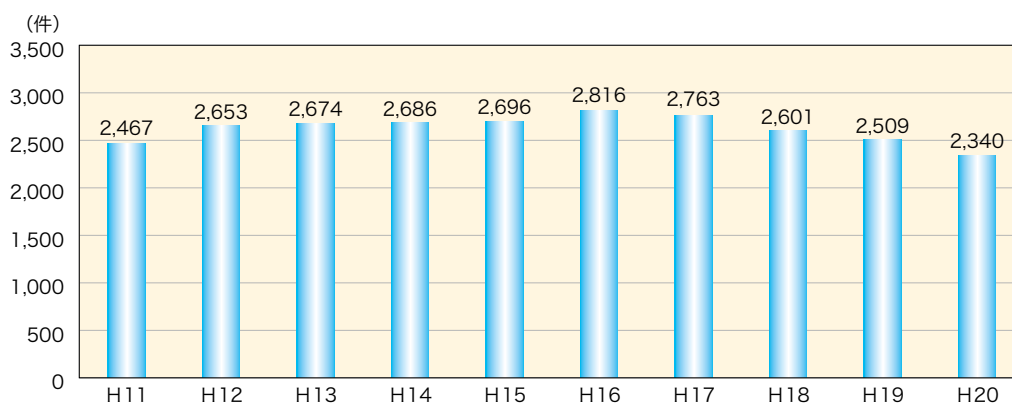
資料：京都市

③ 自転車事故の状況

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、自転車利用マナーの啓発等もあり、平成16年をピークに減少傾向が見られます。平成20年度の発生件数は、平成11年度の

発生件数を下回りましたが、依然として、一日当たり平均6件以上も自転車に関連する交通事故が発生している状況にあり、更なる対策が必要といえます。



■京都市内における自転車交通事故件数の推移

資料：京都府警察本部

4 自転車利用実態の実例

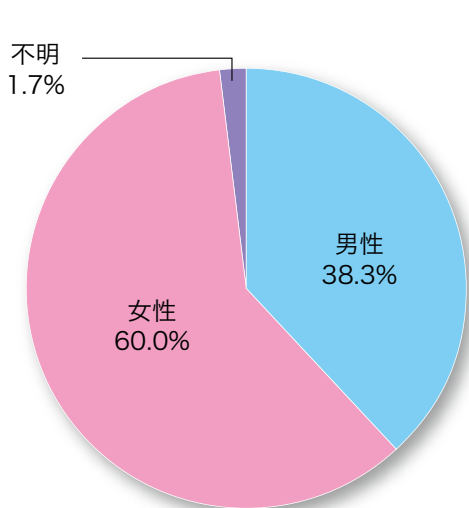
自転車利用に係るアンケート調査

市民の自転車の利用状況を把握するため、次の内容でアンケート調査を行いました。

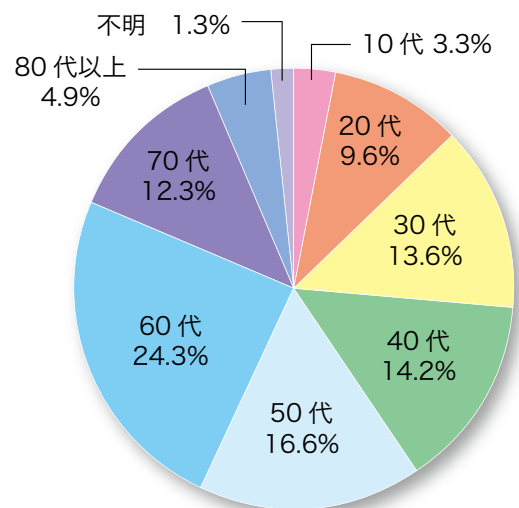
- 調査対象：京都市域全体とし、無作為に抽出された満15歳以上の市民を対象
- 実施期間：平成21年8月1日～平成21年8月31日
- 回収率：32.9%（配布数：4,000、回収数：1,316）

回答者の属性

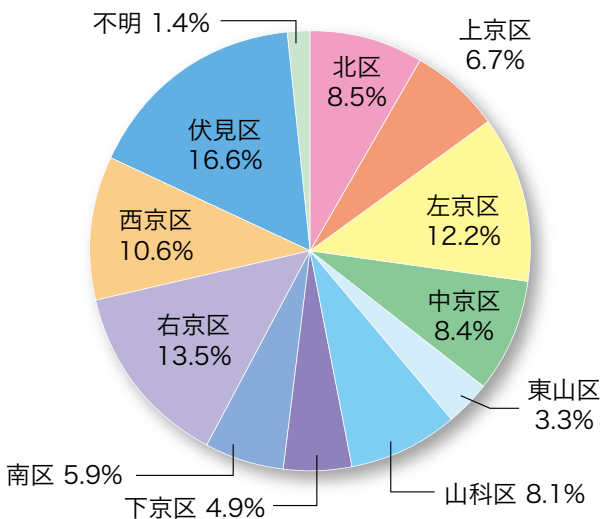
回答数=1,316（単回答）



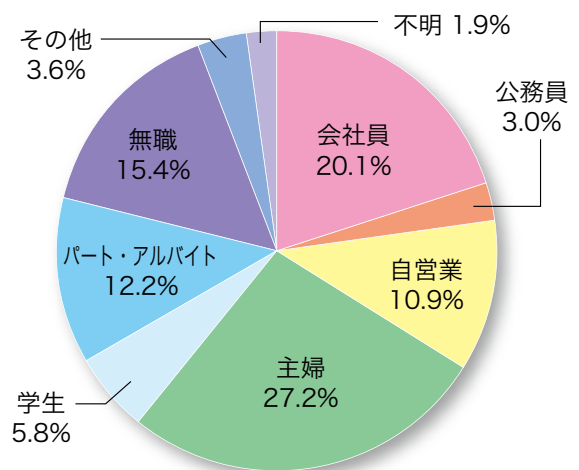
■性別



■年齢



■居住区

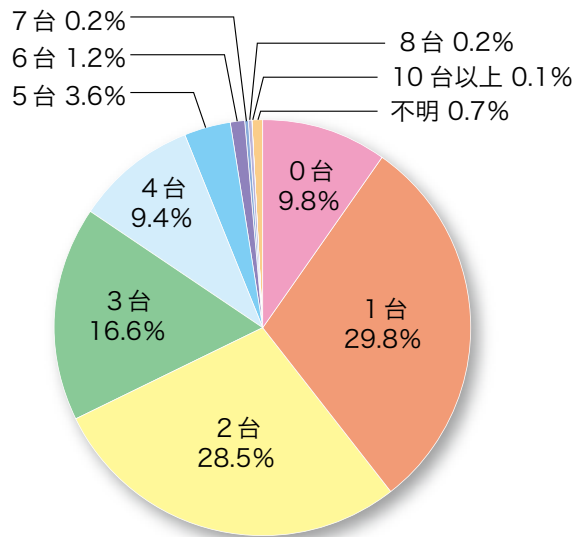


■職業

自転車保有台数

約60%の世帯が、2台以上自転車を保有している一方で、約10%の世帯は自転車を保有していません。

一人当たりの保有台数は0.69台/人となっています。



■世帯当たりの自転車保有台数

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

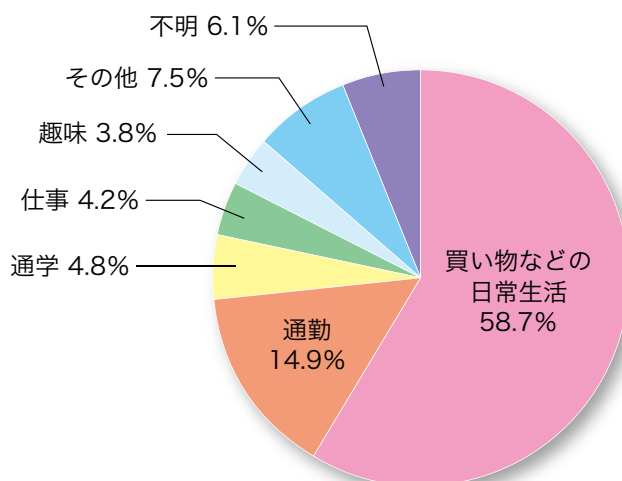
自転車を利用する主な目的

自転車を利用する主な目的は、「買い物などの日常生活」が最も多くなっています。次いで「通勤」となっています。

での利用が多くなる傾向があり、60代以上では「買い物などの日常生活」が約70%となっています。

年代が高くなるにつれて「買い物などの日常生活」

その他の意見では、散歩や運動など健康面での自転車の使用や、子供の送迎などがあります。



■利用目的

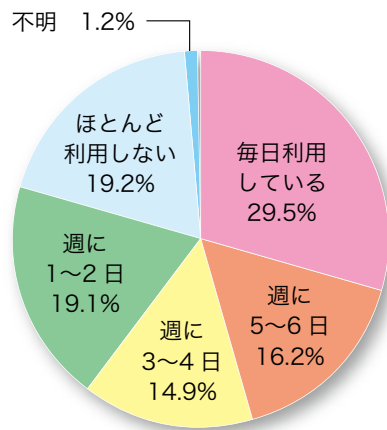
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

自転車の利用頻度

「毎日利用している」が最も多く、次いで「週に5～6日」となっています。

目的別では、「毎日利用している」人は「通勤」「通学」「仕事」での使用が多くなっています。

年齢別では、10代は「毎日利用している」が39.5%と多く、20代から70代になるにつれて利用頻度が高くなっています。これは、日常生活での利用が多いからだと考えられます。



回答数=1,176 (単回答)

■利用頻度

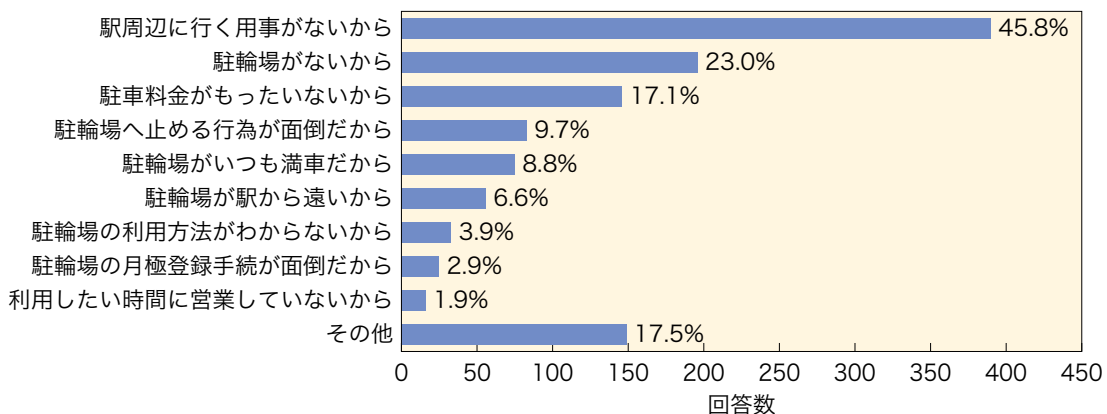
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

駅周辺で駐輪場を利用しない理由

駅周辺で駐輪場を利用しない理由では、「駅周辺に行く用事がないから」が最も多くなっています。それを除くと、「駐輪場がないから」、「駐車料金がもったいないから」が多くなっています。

「通学」を利用目的としている人は、「駐車料金がもったいないから」が他の目的と比較して割合が高くなっています。

上京区、中京区、下京区などの市の中心部で「駐輪場がないから」の割合が高くなっています。



回答数=852 (複数回答)

■駅周辺で駐輪場を利用しない理由

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

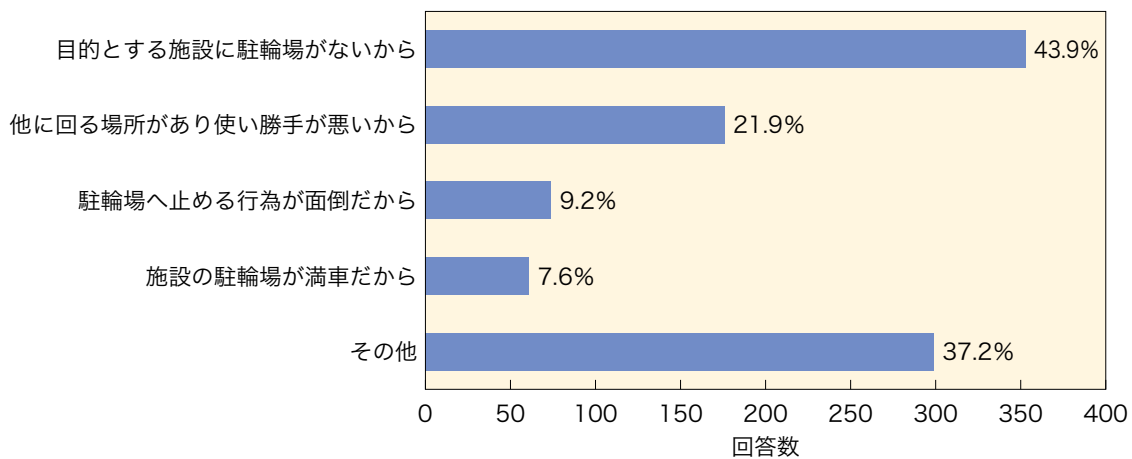
繁華街で駐輪場を利用しない理由

繁華街で駐輪場を利用しない理由では、「目的とする施設に駐輪場がないから」が最も多くなっています。地区別では、東山区と下京区で「目的とする施設に

駐輪場がないから」の割合が高くなっています。

繁華街の駐輪場を利用しない理由のその他意見では、「どこにあるかわからない。」などがあります。

回答数=804（複数回答）



■繁華街で駐輪場を利用しない理由

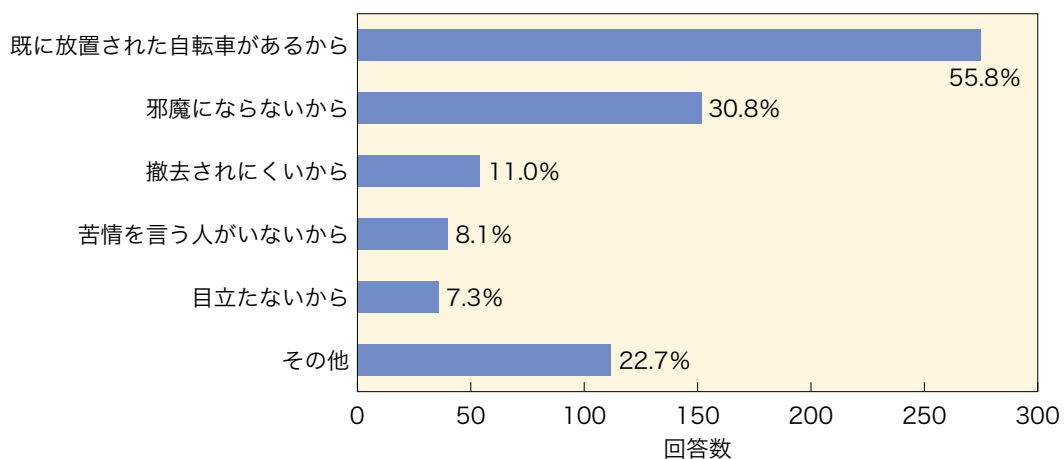
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

放置場所の選定理由

駐輪場所を選んだ理由は、「既に放置された自転車があるから」が最も多く、次いで「邪魔にならないから」が多くなっています。

駐輪場所を選んだ理由のその他意見では、「用事がある建物の前だから」などがあります。

回答数=493（複数回答）



■放置場所を選んだ理由

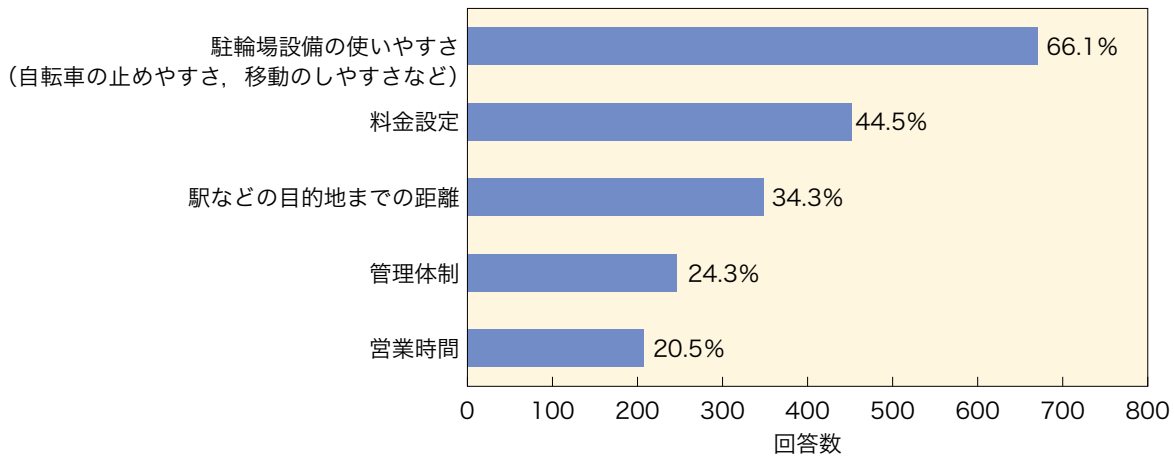
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

駐輪場整備における配慮事項

駐輪場整備において配慮すべき点は、「駐輪場設備の使いやすさ」が最も多く、次いで「料金設定」が多くなっています。

年代が高くなるにつれて、「駐輪場設備の使いやすさ」と回答する割合が高くなり、年代が低くなるにつれて「料金設定」と回答する割合が高くなります。

回答数=1,015 (複数回答)



■駐輪場整備における配慮すべき点

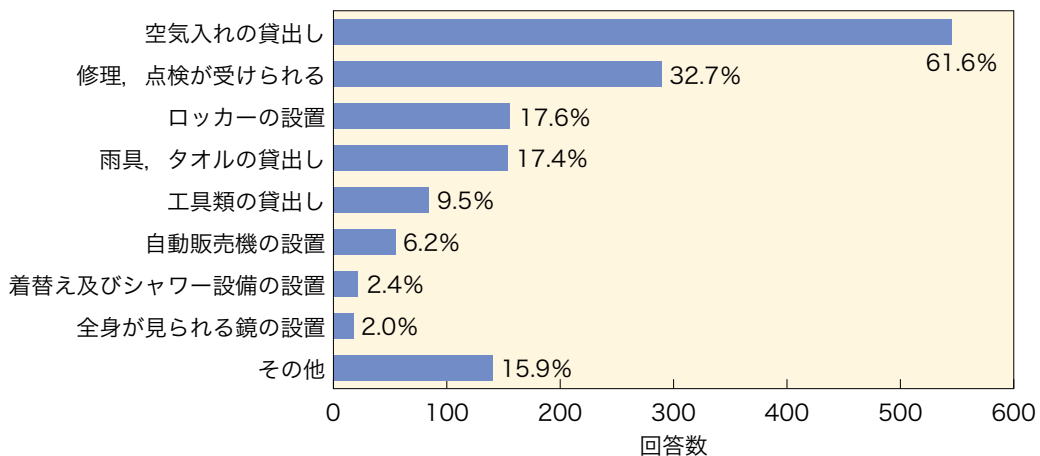
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

駐輪場に求めるサービス

駐輪場に求めるサービスは、「空気入れの貸出し」が最も多く、次いで「修理, 点検が受けられる」が多くなっています。

駐輪場に求めるサービスのその他意見では、24時間営業, 無料化などがあります。

回答数=885 (複数回答)



■駐輪場において求めるサービス

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

走行しにくい状況

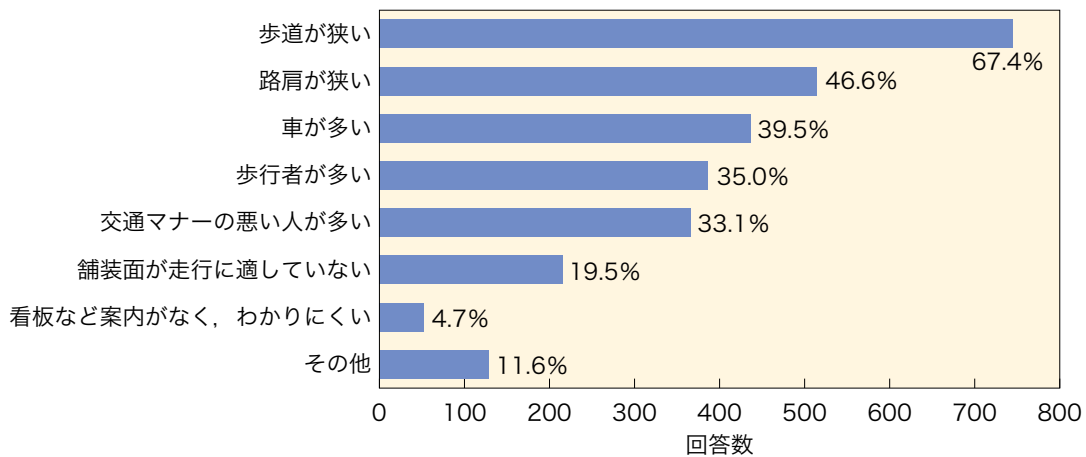
京都市内を自転車で走行する場合に、走行しにくい理由としては、「歩道が狭い」が最も多く、次いで「路肩が狭い」となっています。

60代以上では、「歩道が狭い」に次いで「交通マナー

が悪い人が多い」と回答した人の割合が高くなっています。

その他意見では、「坂道が多い」、「路上駐車が多い」などがあります。

回答数=1,015 (複数回答)



■走行しにくい状況

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

歩行者の自転車に対する危険

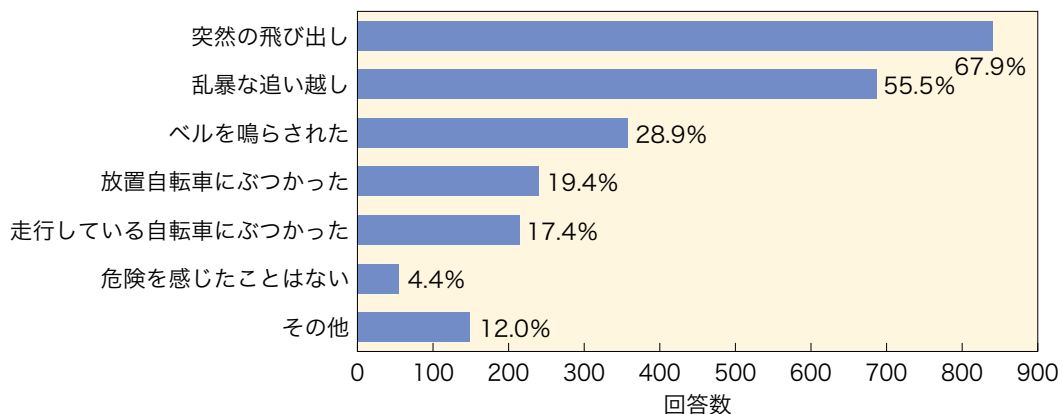
京都市内を歩いていて、自転車に対し危険を感じたことがある状況は、「突然の飛び出し」が最も多く、次いで「乱暴な追い越し」となっています。

回答者の17%の人が、走行している自転車にぶつかった経験がある一方で、危険を感じたことがない人

は4.4%と少なく、歩行者の多くが自転車の運転に関連して、何らかの危険を感じています。

その他意見では、「スピードの出しすぎ」、「無灯火」、「二人乗り」などのマナー・ルールを守れていない自転車に関するものが多くなっています。

回答数=1,238 (複数回答)



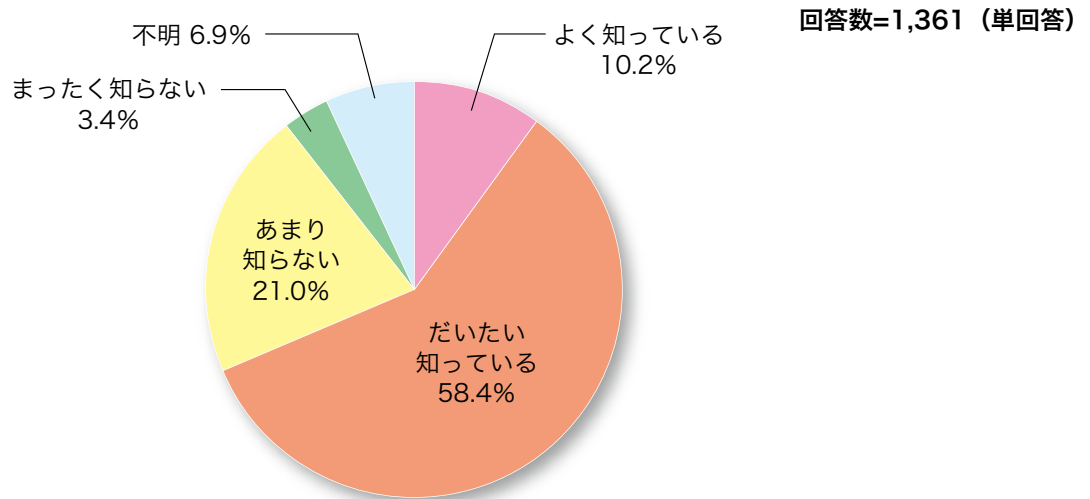
■自転車に対する危険

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

自転車利用のマナー・ルールの認知状況

自転車利用のマナー・ルールや罰則についての認識は、「よく知っている」と「だいたい知っている」をあわせて約70%となっています。

年齢別では、年齢が高くなるにつれて、マナー・ルールや罰則を知っている割合が高くなっています。



■「マナー・ルールや罰則」の認知

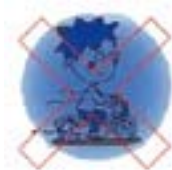
資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

「自転車利用のマナー・ルールや罰則」

■無灯火運転

(5万円以下の罰金)

夜間、ライトや尾灯、又は反射器材をつけないで自転車に乗ってはいけません。



■傘さし運転

(5万円以下の罰金)

傘をさして運転してはいけません。ただし、交通の極めて閑散な道路での運転はこの限りではありません。

[京都府道路交通規則]



■急な進路変更

(5万円以下の罰金)

急に進路を変えたり、曲がったりしてはいけません。



■二人乗り

(2万円以下の罰金又は料料)

二人乗りをしてはいけません。

ただし、16歳以上の者が6歳未満の幼児一人を乗車用補助装置に乗車させ、又は背負い、ひも等で確実に緊縛している場合はこの限りではありません。

[京都府道路交通規則]



■飲酒運転

(5年以下の懲役又は100万円以下の罰金)

お酒を飲んで自転車運転してはいけません。



■「自転車及び歩行者専用」の標識のない歩道の通行

(3月以下の懲役又は5万円以下の罰金)

歩道の区別のある道路では原則として、車道の左側を通行しなければなりません。



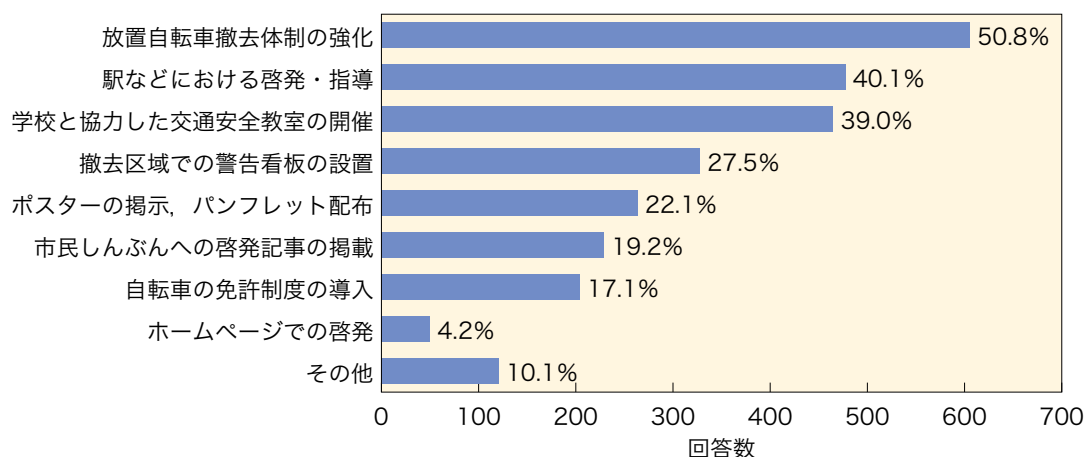
資料：京都府警察本部ホームページより

自転車利用のマナー・ルールの取組への配慮事項

自転車利用のマナー・ルールの取組で特に配慮すべき点は、「放置自転車撤去体制の強化」が最も多く、次いで「駅などにおける啓発・指導」、「学校と協力した交通安全教室」となっています。

年代が高くなるにつれて「放置自転車撤去体制の強化」の割合が高くなり、年代が低くなるにつれて「学校と協力した交通安全教室の開催」の割合が高くなっています。

回答数=1,192 (複数回答)



■ マナー・ルールの取組において特に配慮すべき点

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

総合計画への配慮事項

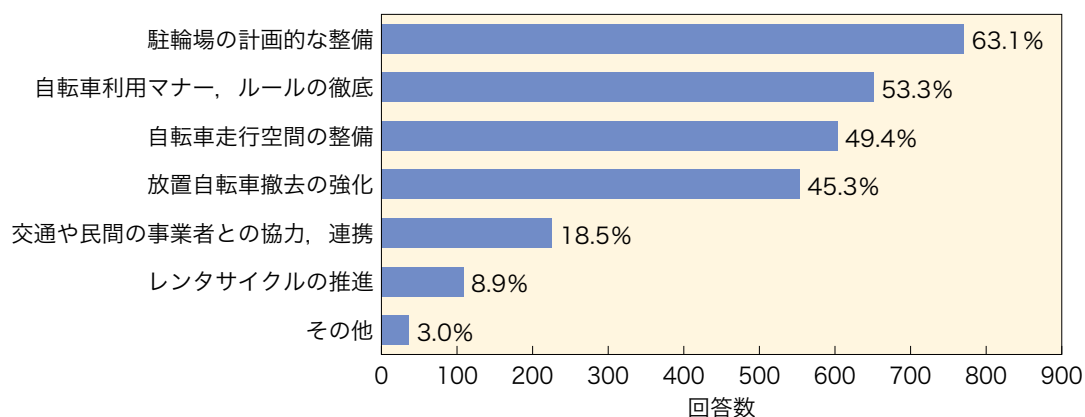
総合計画で大切にすべき取組は、「駐輪場の計画的な整備」が最も多く、次いで「自転車利用マナー・ルールの徹底」、「自転車走行空間の整備」、「放置自転車撤去の強化」となっています。

や「自転車走行空間の整備」のハード整備が多くなっています。

年代が高くなると、「自転車利用マナー・ルールの徹底」や「放置自転車撤去の強化」などのソフト対策が多くなっています。

年齢別では、低い年代では、「駐輪場の計画的な整備」

回答数=1,222 (複数回答)



■ 自転車総合計画に対する要望

資料：自転車利用に係るアンケート調査結果

5 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、自転車等駐車の整備、啓発の推進及び撤去の強化等により、放置自転車は減少し、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、更なる取組を総合的に進めていく必要があります。

■前総合計画の主な取組と実績

- 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（24箇所、収容台数13,010台分）
- 鉄道事業者による自転車等駐車場の整備（13箇所、収容台数3,295台分）
- 自転車駐車場付置義務の強化（P33参照）
- 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設（P32参照）
- 都市型レンタサイクルの普及（阪急西院駅、桂駅、洛西口駅、出町柳駅等）
- 利用マナー・ルールの啓発（地域の協議会の設置、定期的な啓発活動の実施）
- 撤去の強化（土日・夜間撤去の実施、撤去区域の拡大：42箇所【H12】→73箇所【H21】）

⑥ 自転車利用の課題

これまで見てきた自転車の利用実態等から、自転車を
利用することに関しては、以下のように様々な課題が
浮かび上がってきます。このため、次章以降で取り上

げる各種の施策により、こうした課題の解決に取り組
み、全ての利用者が安心・安全に自転車を利用できる
よう努めていきます。

- 自転車等駐車場の整備とともに、自転車等駐車場の利用台数は増加しているものの、放置自転車は依然として発生しており、問題の解消に至っていない。
- 自転車交通の集中が著しい一部の地域では、自転車等駐車場の収容能力不足から、放置自転車が大きな問題となっている。また、歩行者に配慮した道路空間となっていない。
- 自転車等駐車場には、使いやすい利用料金設定に対する要望が高い。また、空気入れの貸出しや修理・点検などのプラスアルファのサービスも求められている。
- 自転車の走行環境では、歩道や路肩が狭く、車や歩行者も多いために走行しにくいことが問題となっている。そのため、歩行者側も自転車に対して危険を感じる場面が多くなっている。
- 放置自転車問題については、既にある放置自転車が新たな放置自転車を生む連鎖反応が起きており、利用者のマナー向上の啓発と放置自転車等の撤去が行われているが、自転車利用者の行動の変化を促すような効果を生じるまでには至っていない。
- 自転車利用のマナー・ルールや罰則を知っている人は多いが、それを守った行動ができるかどうかの問題である。

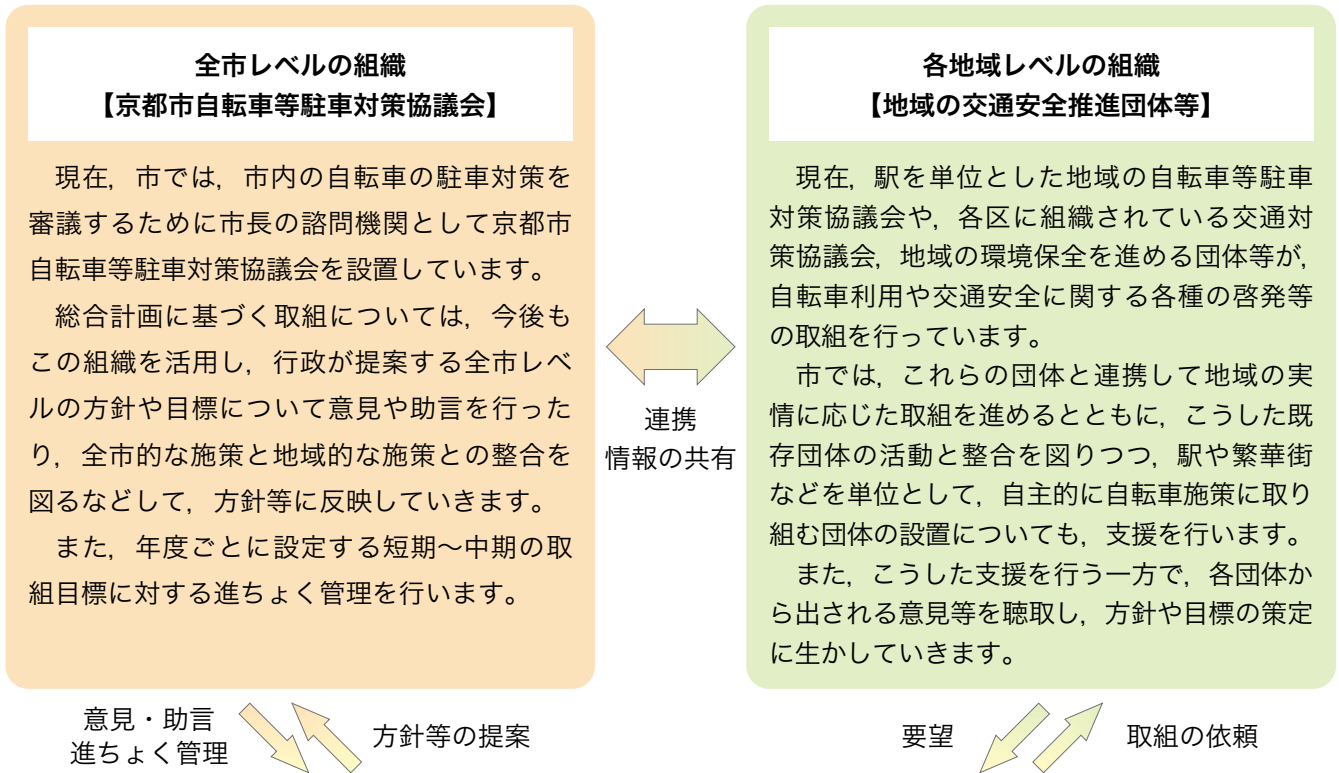
- 市民・関係事業者・行政の役割を明確にするとともに相互に連携、協力する共汗の取組により、総合計画に掲げる項目に積極的に取り組みます。
- 行政が提案する大きな方針や目標について意見や助言を行う「全市レベルの組織」と、地域の実情や特性を把握し具体的な対策を計画し実行していく「各地域レベルの組織」を推進体制の基本として、取組を進めます。
- PDCAサイクル（計画、実施、確認、改善）の考え方にに基づき、京都市自転車等駐車対策協議会との連携により、総合計画の着実な推進を図ります。

1 推進体制

総合計画に基づく自転車対策を推進していくためには、市民（住民、地域団体、市民団体等）、関係事業者（鉄道・バス事業者、集客施設設置者等の商工関係団体、自転車関連団体等）及び行政（市、府、国、府警等）の各取組主体が、今後進めていくべき自転車政策について十分認識した上で、相互に連携・協力して

取り組んでいく必要があります。

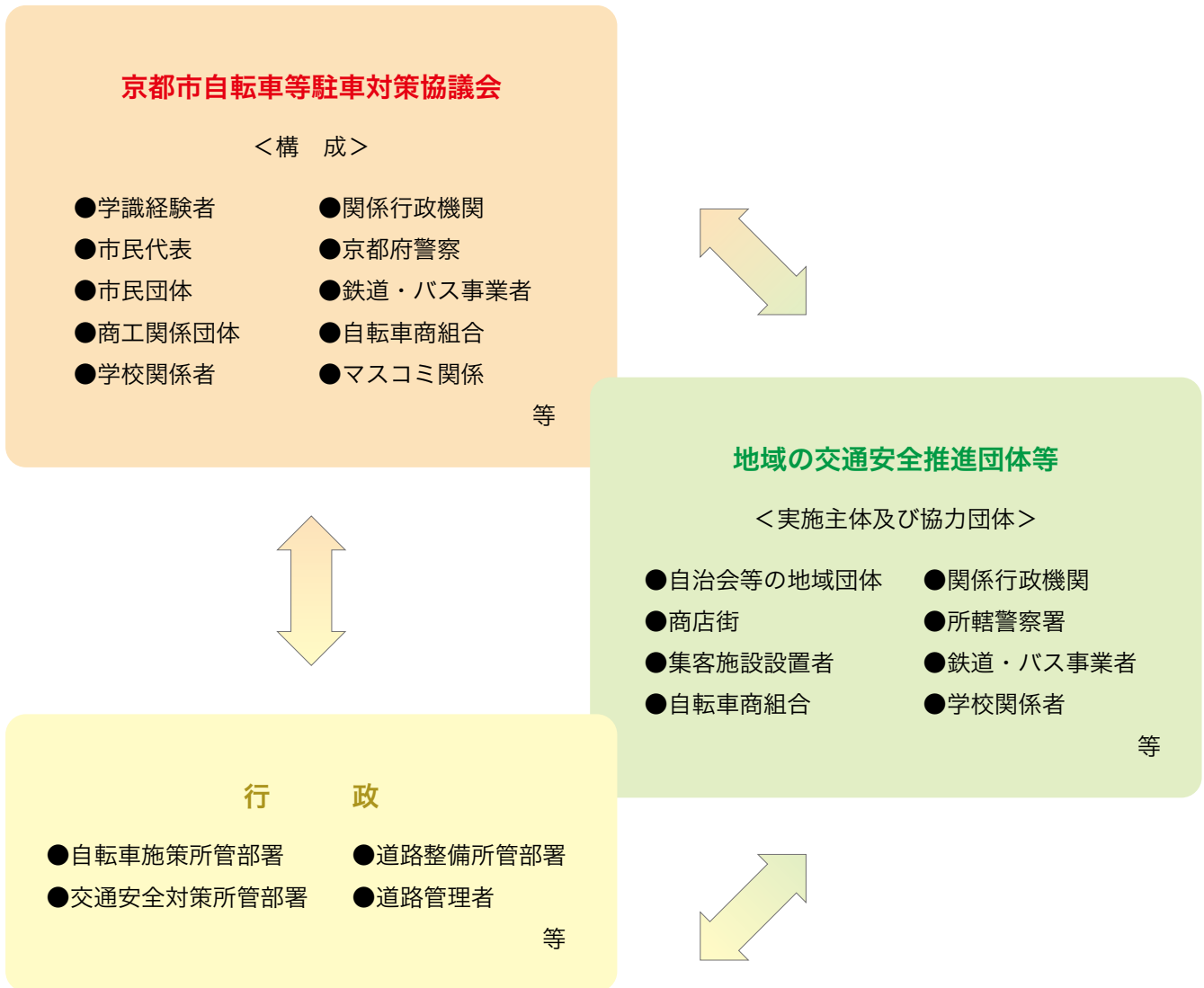
市では、市政の推進にあたり、市民と行政が共に汗する「共汗」により、各種の取組を進めており、各取組主体を代表する団体等の代表者で構成された協議会等を設置し、それぞれが担うべき役割を明らかにすることで、総合計画の推進体制を確立します。



行政

市は、他の行政機関とも連携・協力し、総合計画に基づく施策の方針・目標等を策定します。また、その方針・目標等に従い、自転車等駐車場の整備や放置自転車等撤去を行います。

■総合計画の推進体制



コラム

こんな取組もあります!!
自転車・京都街角セッション

中心市域がコンパクトにまとまり、平坦で走りやすい地形もあって、京都市には多くの「自転車好き」な市民の方々がいます。こうした方々が自主的に集まり、「自転車」を切り口とした多彩なテーマで意見の交換、発表を行う場を持ちたいとの提案があり、市もサポート役となって、平成20年6月から12月まで月1回、御池通の地下街「ゼスト御池」において、プレゼンテーションが行われました。

その後、平成21年3月には、これらの内容を取りまとめた提言が市に提出されています。提言の内容は、駐輪場整備にとどまらず、走行マナーや道路環境の改善など多岐にわたるもので、市民の意見表明の多様性を象徴する事例といえ、「駐輪場サービスの向上」や「料金体系の見直し」、「大学生への教育・啓発」などの提言が、総合計画の内容に活かされています。

② 地域特性に応じた取組の方向性

自転車等駐車場に対する需要量は場所によって異なり、それに見合った供給がなされているところと現状では十分でないところがあります。また、自転車等駐車場が整備されていても、放置が生じているところもあります。

このため、こうした需要と供給のバランス、また放置の状況を見定めた上で、地域の置かれた特性を踏まえた取組を進めていくことが重要といえます。

以下では、まず、駐輪場が整備されている地域と整備されていない地域に二分した上で、駐輪場が整備されている地域については、取組の方向性を定める上で

重要な要素となる「自転車等駐車場の稼働率」と「自転車の放置台数」を縦・横の軸として、4つの地域モデルに分類し、選択すべき取組手法と取組の方向性を例示しています。また、駐輪場が整備されていない地域では、そのことにより放置が生じている状況も見られることから、新たな駐輪場の整備を含めた対応の必要性について取り上げています。

もちろん、全ての地域でこうした画一的な分類が可能であるとは考えておりませんが、こうした地域モデルも活用しながら、最適な取組手法を選択し、効果的・効率的な自転車政策を進めていきます。

●駐輪場が整備されている地域

I 放置台数が少なく、稼働率が高い地域

駐輪需要に見合った規模の駐輪場が整備され、稼働率が高い状況です。このような駐輪場では、最も効率的に駐輪場の運営ができます。

こうした地域では、特に目立った問題はありませんが、適切な施設の維持管理やサービス向上策の導入を通じて稼働率の維持、向上に取り組むことが望まれます。

また、空きがほとんど無い状態なので、駐輪場利用者の増える可能性がある地域では、新たな駐輪場の整備を検討していく必要があります。

II 放置台数が多く、稼働率も高い地域

放置台数が多く、駐輪場もフル稼働している状況です。駐輪場に入れない自転車が路上にあふれ出し、放置自転車を生み出しています。

こうした地域では、駐輪場の新設あるいは増設を検討することが必要ですが、用地確保等の課題から早急な対応が困難な場合もあり、自転車通行規制等により、地域への乗り入れをコントロールする方策も考えられます。

また、駐輪場の利用料金を見直すことによる利用の抑制や、モビリティマネジメントによる公共交通利用への転換、近距離であれば歩くという意識喚起なども効果的です。

III 放置台数が少なく、稼働率も低い地域

自転車利用者が少なく、駐輪場を整備する必要性が低い状況です。

こうした地域では、特に目立った問題はありませんが、観光客などが多い場所であれば、レンタサイクルも有効な取組です。その地域の特性を見極めた対応が求められます。

IV 放置台数が多く、稼働率は低い地域

駐輪場が整備されているにもかかわらず、放置自転車が多発している状況です。

こうした地域では、適切な施設の維持管理やサービス向上策の導入と併せて、指導員による啓発や放置自転車の撤去によって、駐輪場利用に導く方策が効果的です。

稼働率

放置台数

●駐輪場が整備されていない地域

付置義務等による民間整備の駐輪場以外に公共駐輪場がないため、極めて自転車の駐車需要が小さく放置の問題が発生していない地域を除き、需要の変化次第で放置が問題となりやすい地域です。自転車の放置台数によって、緊急性は異なりますが、新たな駐輪場の整備などの対策を検討していく必要があります。

■地域の分類別の取組例（詳細は各章参照）

| | | 自転車等駐車場の整備(第4章) | 自転車等駐車場設備の改善(第4章) | 料金体系の見直し(第4章) | レンタサイクル(第4章) | 交通手段の転換(第5章) | 啓発・撤去(第5章) |
|--------------------|---------------|-----------------|-------------------|---------------|--------------|--------------|------------|
| 自転車 駐車場 整備地域 | I 少放置・高稼働地域 | ▲ | ● | | ▲ | | |
| | II 多放置・高稼働地域 | ● | | ● | ▲ | ● | ● |
| | III 少放置・低稼働地域 | | | | ▲ | | |
| | IV 多放置・低稼働地域 | | ● | | | | ● |
| 自転車等駐車場未整備地域 | | ● | | | | ● | |

●…効果的な取組手法 ▲…効果があると考えられる取組手法

③ 計画の検証方策

10年間という長期の取組期間となる総合計画を計画的に推進していくためには、短期、中期の施策にしっかりと取り組んだ上で、その結果について検証し、総合計画に掲げる方針・目標が達成されるよう、絶えず修正や改善を行っていく必要があります。

PDCAサイクルは、事業活動におけるマネジメント手法の一つであり、「計画（Plan）」、「実施（Do）」、「確認（Check）」、「改善（Act）」という業務の一連の流れについて順次実行し、一周したら、最後のActを次

のPDCAサイクルにつなげ、らせんを描くように一周ごとにサイクルを向上（スパイラルアップ、Spiral Up）させて、継続的な業務改善を図っていく仕組みです。

総合計画の検証方策として、今後、下記のように、取組の各段階において市協議会の協力を得ることでPDCAサイクルを導入し、確実な進ちょく管理を行っていきます。

Plan（計画）：

総合計画を着実に推進するため、市が市協議会に対して、総合計画に掲げた取組の短期～中期（1年～5年程度）の方針や計画を示します。

示された方針等に対し、市協議会は、意見、助言を行い、市は、それらの意見等を踏まえ、適宜、修正を行います。

Do（実施）：

市協議会の意見等を反映して策定した計画に基づき、市民、関係事業者及び行政といった各主体が、相互に連携・協力し、各種の取組を実施します。

Check（確認）：

取組の実施後、市では、その成果や進ちょく状況を把握し、確実に取組が進められているかを確認するとともに、市協議会に対して、それらの状況を報告します。

市協議会は、この報告を受けて、適宜、意見等を行い、計画等の進ちょく管理を行います。

Act（改善）：

市協議会の意見等や、地域の交通安全推進団体からの要望、自転車を取り巻く状況の変化等を踏まえ、翌年度以降の方針等に反映します。

■PDCAサイクルのイメージ図

