



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	.....
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	.....

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	.....
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	.....

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	.....	1
2	地域特性に応じた取組の方向性	.....	3
3	計画の検証方策	.....	5

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	.....	6
2	自転車等駐車場の運営・維持管理	.....	14
3	自転車通行環境の整備	.....	15
4	都市型レンタサイクルの導入促進	.....	17

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	.....	19
2	放置自転車撤去の強化	.....	21
3	リサイクル	.....	23



第3章 総合計画推進に向けた体制と方法

- 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（共汗）し、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。

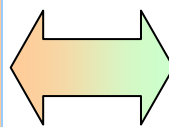
全市レベルの組織

【京都市自転車等駐車対策協議会】

現在、市では、市内の自転車の駐車対策を審議するために市の諮問機関として京都市自転車等駐車対策協議会を設置しています。

総合計画に基づく取組については、今後もこの組織を活用し、行政が提案する全市レベルの方針や目標について意見や助言を行ったり、全市的な施策と地域的な施策との整合を図るなどして、方針等に反映していきます。

また、年度ごとに設定する短期～中期の取組目標に対する進ちょく管理を行います。



連携
情報の共有

各地域レベルの組織

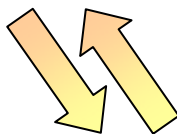
【地域の交通安全推進団体等】

現在、駅を単位とした地域の自転車等駐車対策協議会や、各区に組織されている交通対策協議会、地域の環境保全を進める団体等が、自転車利用や交通安全に関する各種の啓発等の取組を行っています。

市では、これらの団体と連携して地域の実情に応じた取組を進めるとともに、こうした既存団体の活動と整合を図りつつ、駅や繁华街などを単位として、自主的に自転車施策に取り組む団体の設置についても、支援を行います。

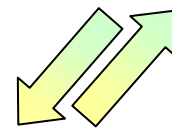
また、こうした支援を行う一方で、各団体から出される意見等を聴取し、方針や目標の策定に生かしていきます。

意見・助言
進ちょく管理



方針等の提案

要望

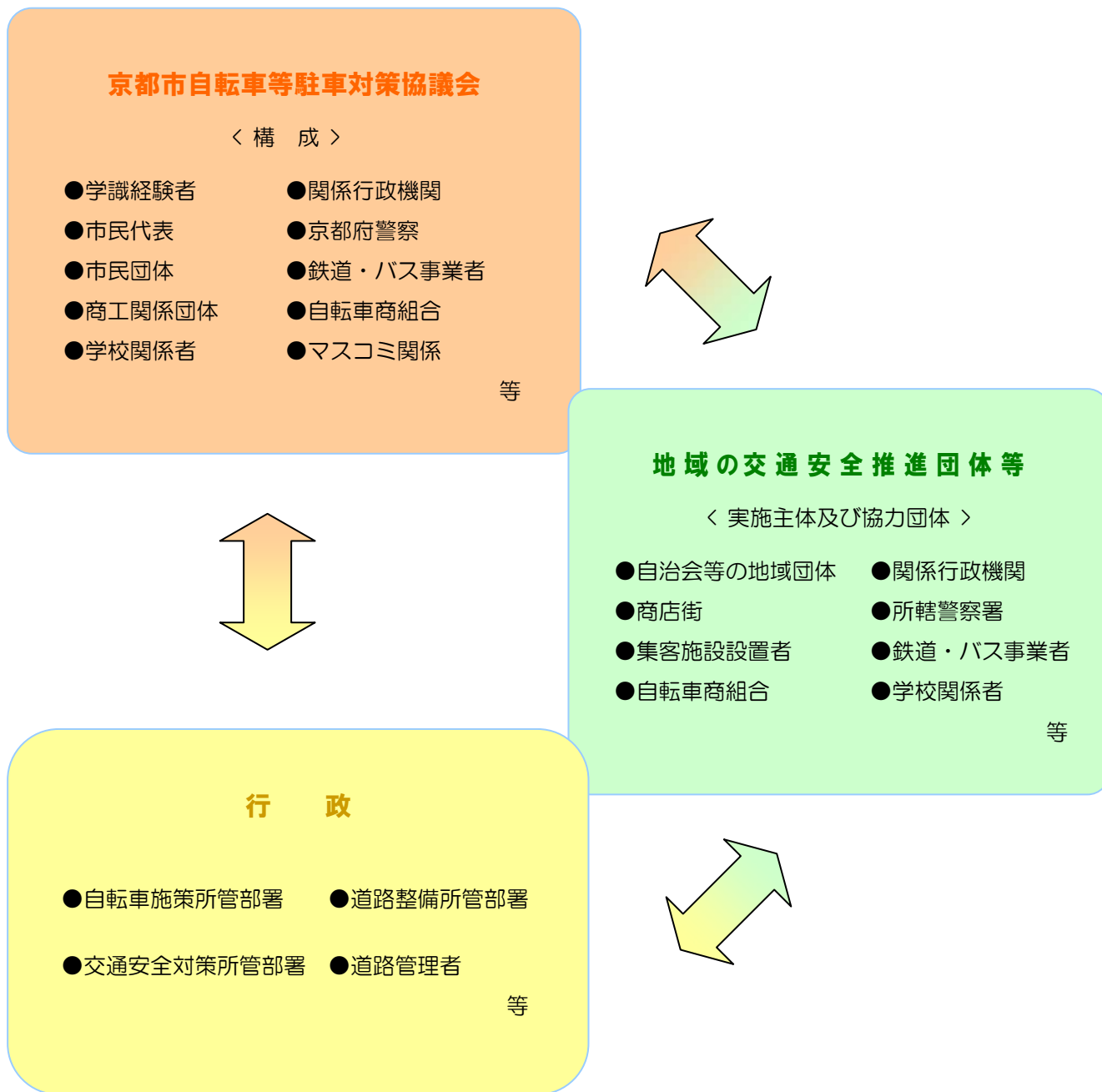


取組の依頼

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



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うえ

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、自転車総量を抑制する需要コントロールの方策も考えられます。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。

放置台数

稼働率

● 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。

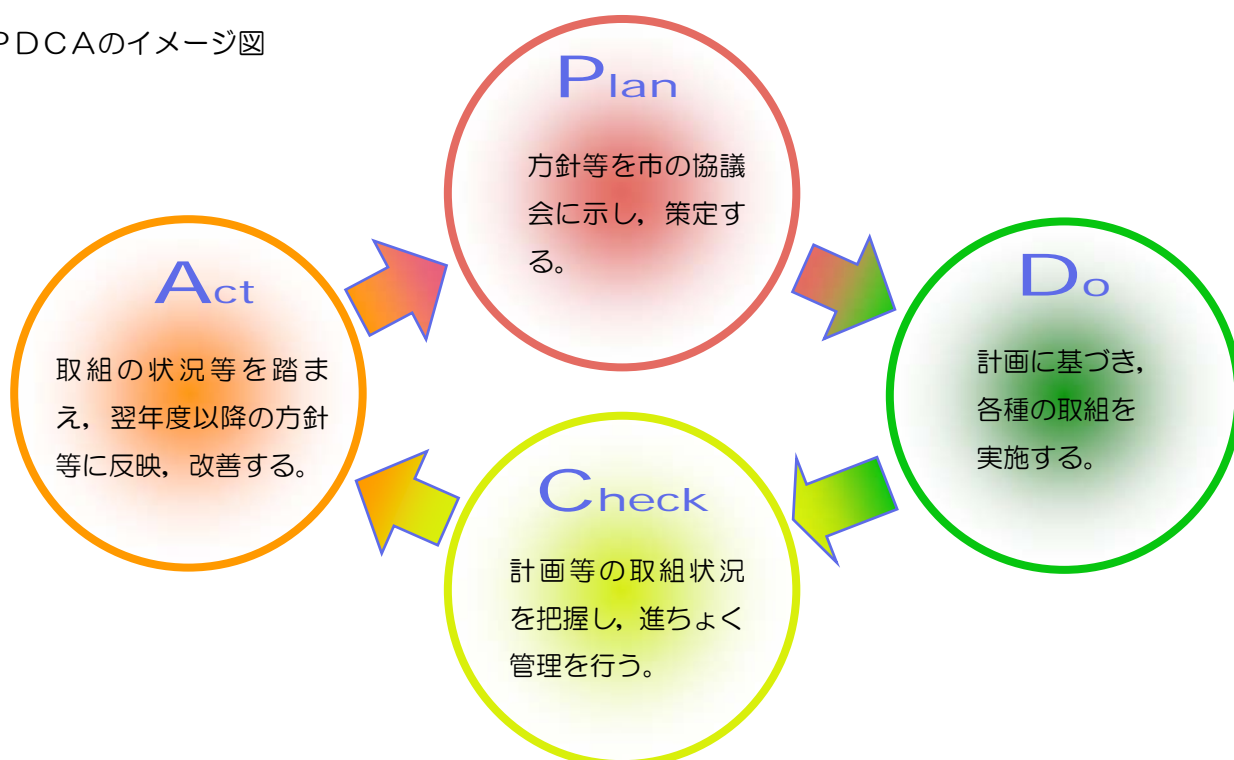
Do (実施)： 市協議会の意見等を反映して策定した計画に基づき、市民、関係事業者及び行政といった各主体が、相互に連携・協力し、各種の取組を実施します。

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のイメージ図



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

- 駐車需要や地域特性を踏まえたうえで、行政と鉄道・バス事業者、民間事業者等が、積極的に連携・協力（共汗）し、自転車等駐車場を整備します。
- 都心部等の歩行者が集中する地域においては、徒歩での来街を推進するため、できる限り地域の周辺部へ自転車等駐車場を整備します。
- 景観や環境に配慮した京都らしい自転車等駐車場の整備を目指します。

整備方針

● 駐車需要予測に基づいた整備計画の策定

自転車等駐車場の整備が必要な地域において、自転車等利用実態（利用者の属性、利用パターン、時間帯別、曜日別の変化等）や既存の自転車等駐車場の稼働状況、需要に影響を及ぼすと考えられる施設等について調査を行い、駐車需要（どこに必要なか、何台必要か、利用時間帯はどうか、適切な管理方法は何か、など）の予測を行い、今後の整備に役立てます。

● 関係事業者等との協力

長引く景気停滞等により、現在、市の財政は非常に厳しい状況にあり、これまでのように、市が独自に財源を確保して自転車等駐車場を整備していくことは困難です。そこで、国等の補助制度を積極的に活用して整備を進めるとともに、鉄道・バス事業者や民間事業者、集客施設設置者等の協力も仰ぎながら、自転車等駐車場の整備を進めていきます。

● 多様化する車種への対応

環境や健康に関する意識の高まりなどで、自転車利用者の車種に対するニーズは変化してきており、スポーツ型自転車や三人乗り自転車など、形態やサイズが多様化しています。このため、今後新たに設置する自転車等駐車場については、これらの自転車にも対応できる設備を導入します。

また、既存の施設についても、必要に応じて、設備を見直します。

● 歩行者が集中する都心部等への対応

自転車は都市交通における有力な交通手段である一方、私的交通（パーソナルモビリティ）の一種であることから、都心部のように歩行者が集中する地域においては、できる限り地域の周辺部に自転車等駐車場を整備し、そこから徒歩で買い物などを楽しんでいた「サイクル&ウォーク」を推進することで、「歩いて楽しいまち」の実現に取り組みます。

● 利用者の利便性への配慮

整備した自転車等駐車場が有効に利用されるよう、自転車利用者の導線を踏まえた自転車等駐車場の設置や、駐輪器具の設備等に配慮した整備を推進します。

● 景観や環境への配慮

市では、1200年の悠久の歴史に育まれてきた歴史都市・京都の美しい景観を、50年後、100年後も守り、育てるため、景観政策に力を入れています。また、市は、他の自治体に率先して環境施策に取り組む都市として、環境省が選定する「環境モデル都市*」に指定されており、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しています。

自転車等駐車場の整備についても、これらの取組を踏まえ、配色や形状、素材などに配慮して京都らしい都市景観の形成に努めるとともに、太陽光パネルや間伐材の使用、LED照明の採用など、環境に配慮した整備を進めていきます。

整備手法

自転車等駐車場の整備に当たって、これまで、行政による整備が主でしたが、民間事業者も積極的に駐輪場事業に参入し、経営している事例が見られるようになりました。今後は、行政による整備を進める一方で、行政と鉄道・バス事業者や民間事業者等が、より積極的に連携・協力（共汗）して、整備を進めていきます。

次には、行政が関係する主な整備手法を紹介していますが、それぞれ利点と課題があるため、手法に優先順位を付けるのではなく、整備を検討する地域の取り巻く状況に合わせて、単独若しくは複数の整備手法により、自転車等駐車場の整備を進めていきます。

実施主体：行政

手法

行政による公共自転車等駐車場の整備

地域ごとの自転車等の駐車需要予測を踏まえ、計画的に整備を進めます。整備に当たっては、民間による整備が進まない地域や喫緊に取り組む必要がある地域において優先的に整備します。

また、駅前広場の整備や鉄道路線の新設及び立体交差化事業、道路の拡幅事業などが行われる際に、事業主体と調整、連携して用地を確保したり、国等の補助制度を最大限活用することで、効率的な整備を図ります。

利点

- ・ 全市的な観点で、優先的に整備する地域を選択できる。
- ・ 地域の放置自転車対策の核となる大規模な自転車等駐車場の整備が可能。

課題

- ・ 建設費用に加え、改修などの維持管理を永続的に行っていく必要があり、市の財政負担が大きい。
- ・ 運営リスクがあり、指定管理者制度を活用しても、収支によっては、市の財政負担が生じる可能性がある。

写真

平成22年3月竣工予定

御射山公園自転車等駐車場



富小路六角自転車駐車場



嵯峨嵐山駅自転車等駐車場

実施主体：鉄道・バス事業者

手法
II

鉄道・バス事業者による整備

駅周辺における自転車等の駐車需要は、自転車等から鉄道への乗り換えに伴い発生することから、鉄道事業者にも自転車等駐車場整備に対する積極的な協力義務があります。このことは自転車法にも規定されており、直接鉄道を利用されない市民からも、鉄道事業者への対策の要望が強くなっています。

このため、市では、鉄道事業者に対して、以下に示すような役割を積極的に果たすよう働き掛け、取組を促していきます。

- 鉄道事業者が、自主的に自転車等駐車場を整備し、運営します。
- 市の自転車等駐車場整備に際し、駅周辺の用地を提供します。
- 市や民間事業者の自転車等駐車場整備に際し、整備費用の一部を負担します。

また、近年では鉄道駅周辺だけでなく、一部のバス停付近にも通行の障害となるような放置が見られることから、同様にバス事業者に対しても協力を求めています。

利点

- ・ 放置が多発する駅周辺の地域で、駐輪スペースが確保できる。
- ・ 鉄道・バス事業者が主体となることにより、整備だけでなく、撤去や広報等においても、行政と連携を取りやすい。

課題

- ・ 既に、駅周辺においては利用できる鉄道事業者所有の土地が少なく、新たに整備することが難しい。
- ・ バス停の多くは道路占用により設置されていることから、新規に取得する以外、利用可能な土地がない。

写真
JR

写真
京阪

写真
阪急

写真
近鉄

写真
京福

写真
叡山

写真
市交通局

実施主体：民間事業者

手法
III

民間自転車等駐車場整備助成金制度の活用による整備

民間事業者による自転車等駐車場の多くは、規模の小さい施設です。しかし、行政や鉄道事業者により整備された自転車等駐車場がない、若しくはその収容台数が不足している地域では、自転車等駐車場供給の柱としての役割も期待できます。市では、小規模分散型の自転車等駐車場の整備を目指して、民間による一定の要件を備えた自転車等駐車場整備に対し、その整備費の一部を助成する制度を設けています。

今後も、行政による整備が困難な地域や喫緊に取り組む必要がある地域においては、この助成金制度を活用し、民間活力による整備を促進します。また、自動車駐車場等からの転用が見込める土地所有者等に、自転車等駐車場の設置を働き掛けていきます。

利点

- ・ 小規模分散型の自転車等駐車場整備により、自転車利用者の目的先のより近くに整備ができる。
- ・ 民間事業者の整備費負担が軽減されるとともに、市にとっても維持管理経費を含めた財政負担が軽減できる。

課題

- ・ 事業者の経営判断により、自転車等駐車場運営から撤退するおそれがあり、事業の安定性・継続性が高いとはいえない。
- ・ 土地所有者や民間事業者の意向が第一であり、設置地域や運営手法について、行政の選択範囲が狭い。



都心部



今出川駅

実施主体：民間事業者

手法
IV

道路占用事業者による整備

道路法施行令の改正により、道路管理者以外でも道路を占用し、路上に自転車等駐車を設置することが可能となっています。

今後は、自転車等の放置が多い場所を中心として、安心・安全な歩行空間の確保を前提に、沿道の景観と調和した整備が可能な場所において、道路占用による路上の自転車等駐車の整備を進めます。

利点

- ・ 歩道空間の有効活用により、新規に土地を取得することなく、自転車等駐車を整備することができる。
- ・ 道路占用料の徴収により、市の収入確保につながる。

課題

- ・ 歩道幅員の確保の関係から、整備場所が限られている。
- ・ 整備手法を工夫しないと、放置自転車と変わらないように見え、景観上の問題が生じる。

写真
平成21年11月竣工予定

御池路上駐輪場

実施主体：施設設置者

手法
V

自転車駐車場付置義務による整備

集客施設を利用する自転車利用者への対応として、市は条例により、集客施設に対し必要な自転車駐車場を付置する義務を課しています。この制度は、昭和60年に条例を制定して以降、自転車問題の激化を踏まえ改正を行っており、平成21年10月1日からは、対象施設、適用基準ともに、全国的にも最も厳しいレベルの内容となっています。

今後は、付置義務を強化したことで放置自転車がどの程度減ったのか、対象施設に自転車等駐車場が何台整備されたのか、またその稼働率はどうかなど、条例改正の効果を検証し、必要に応じて、対象施設の追加等についても検討していきます。

利点

- ・ 自転車駐車需要の発生元である集客施設の責任において、必要な規模の自転車駐車場を確保することができる。

課題

- ・ 条例施行前に建築された、いわゆる「既存不適格施設」に対しては、建替え時まで条例の強制力が及ばないため、全ての施設が対象となるまで時間がかかる。

写真

写真

付置義務対象外の施設等への対策

● 既存建築施設への対策

付置義務は、条例により対象となる施設や基準を定めていますが、新たな基準では対象となるものの、条例制定や改正の前から建築されていた施設、いわゆる「既存不適格施設」については、建築時にさかのぼってまで強制的な設置義務を課すことができません。このため、平成21年10月1日施行の改正条例において、既存不適格施設に対して、自転車駐車場設置の努力義務を課しています。

今後は、市を含む官公署が率先して対策を進めていきますが、放置状況調査等を通じて、現に放置自転車発生の原因となっている既存不適格施設を把握し、対策を講じるよう働き掛けるとともに、各施設の店舗が属する業界の統括団体等に自転車等駐車場設置の協力を個別に申し入れる等の働き掛けを行っていきます。

● 都心部*等における対策

集客施設が密集している地域では、比較的小規模な店舗が多く、個々の施設は付置義務の基準以下として対象外となる場合があり、地域全体としては自転車駐車需要が多いにもかかわらず、放置の問題が生じている事例が見受けられます。

都心部はこうした地域の一例であり、市では平成18年に都心部に特化した対策プログラムを策定し、自転車等駐車場の整備や地域団体の自主的な啓発支援、撤去体制の強化等に取り組んできました。今後も、地域の特性に応じた柔軟な対策を、必要に応じて検討していきます。

また、集客施設の集合体ともいえる商店街に対しては、商店街活性化につながる来街手段としての自転車駐車場確保の必要性と、駐車需要の原因者としての責任について理解を求め、空き店舗の活用や、商店街等環境整備支援事業*等の活用による駐車場所の確保を求めています。

* 都心部とは、押小路通、木屋町通、綾小路通、両替町通に囲まれた地域をいいます。



* 商店街等環境整備支援事業

商店街が行う公共的な共同施設（自転車等駐車場を含む。）の設置事業に対して、国・府・市が設置費の補助をする制度

■本市の条例と標準条例*との比較

施設の用途の区分	標準条例		本市条例	
	施設面積基準 *1	設置基準 *2	施設面積基準	設置基準
食料品等小売店舗	400㎡以上	20㎡/台	300㎡以上	20㎡/台
食料品を取り扱わない小売店舗	400㎡以上	20㎡/台	300㎡以上	20㎡/台
コンビニエンスストア	400㎡以上	20㎡/台	150㎡以上	20㎡/台
遊技場	300㎡以上	15㎡/台	250㎡以上	15㎡/台
銀行	500㎡以上	25㎡/台	400㎡以上	25㎡/台
飲食店	—	—	300㎡以上	20㎡/台
病院等	—	—	400㎡以上	25㎡/台
学習施設	—	—	300㎡以上	20㎡/台
博物館等	—	—	1,050㎡以上	70㎡/台
スポーツ施設	—	—	250㎡以上	15㎡/台
郵便局	—	—	150㎡以上	10㎡/台
映画館	—	—	450㎡以上	30㎡/台
カラオケボックス	—	—	450㎡以上	30㎡/台
レンタルビデオ店	—	—	250㎡以上	15㎡/台
官公署	—	—	400㎡以上	25㎡/台

*1 用途区分に応じ、基準を満たす施設に義務が課されます。

*2 施設面積に応じ設置すべき台数の基準を表しています。



* 標準条例（標準自転車駐車場付置義務条例）

自転車法第5条第4項（付置義務）の規定に際して、旧建設省から各地方自治体に通達が出され、付置義務制度創設に当たって、下表のとおり標準的なモデルが示されたもの。

付置義務の対象となる施設として、代表的な3つの業種が明記され、また、各自体による調査の結果、大量の駐車需要を生じさせる業種が他にもあれば、必要に応じて3業種に加えて規定することが適当であると示されている。この内容に基づき、各地方自治体が集客施設に対する付置義務を条例化し、運用している。

【付置義務の標準的なモデル】

施設用途	百貨店・スーパーマーケット	遊技場	銀行	〇〇〇
施設の規模	店舗面積が400㎡を超えるもの	店舗面積が300㎡を超えるもの	店舗面積が500㎡を超えるもの	店舗面積が〇〇㎡を超えるもの
自転車駐車場の規模	新築に係る店舗面積20㎡ごとに1台（1台に満たない端数は切り捨てる。）	新築に係る店舗面積15㎡ごとに1台（同左）	新築に係る店舗面積25㎡ごとに1台（同左）	新築に係る店舗面積〇〇㎡ごとに1台（同左）

その他施設の有効活用策

● 公共施設の活用

官公署、図書館、学校、病院などの公共又は公共的性格の強い施設においては、他の施設に率先して自転車等駐車場の整備を進めることはもちろんですが、運営や設備の面においても、民間施設のモデルケースとなることが望めます。

そのため、利用者に分かりやすい案内標識や使いやすい設備を設けていただくとともに、地域の自転車駐車需要の受皿としても活用されるよう、付置義務基準以上の自転車等駐車場を整備したり、施設利用者以外の駐車についても受け付けるなどの対応について、個別に働き掛けていきます。

● 民間施設の活用

繁華街や商店街等の周辺では依然として放置の問題が生じており、付置義務等による民間整備の自転車等駐車場を含めても、自転車等の収容能力の更なる確保が課題となっています。

市では現在、民間自転車等駐車場整備助成金制度のほか、対象が商店街等事業者に限られるものの、自転車等駐車場整備を支援する事業として、商店街等環境整備支援事業を運用しています。

今後、商店街等事業者には、自転車駐車需要の発生者として、また、来街者へのサービスの一環として、空き店舗や遊休地を活用した自転車等駐車場整備を進めていただけるよう、こうした補助制度の活用について周知していきます。

また、今後、付置義務により集客施設が自転車駐車場を設置する際には、できる限り付置義務以上の自転車駐車場を整備いただけるよう働き掛けていきます。

● 市の協力、支援

行政、民間といった整備主体の違いにかかわらず、鉄道事業者や民間事業者らが整備した自転車等駐車場に対しても、市として以下のような協力、支援策に取り組み、自転車利用者の利便性向上が図られるよう、積極的にサポートを行っていきます。

- 本市広報媒体（京・駐輪マップ、パンフレット、看板、ホームページ等）への掲載や紹介により、周知を図ります。
- 放置自転車等の防止啓発活動や周辺の撤去に取り組むことにより、自転車等駐車場の利用を促します。
- 駅前広場等の公共性の高い場所において、放置自転車等の撤去を実施できるよう条例改正を検討します。
- 周辺で公共自転車等駐車場を設置等する場合は、場所、収容台数及び運営方法等について配慮し、両者が共存でき、さらには連携した運営が可能となるように努めます。
- 安定的、継続的な運営ができるよう、本市が実施する自転車等需要調査などの各種データや情報を提供します。



こんな取組もあります!!

京（みやこ）・駐輪マップ

市では、放置自転車の解消や自転車利用の啓発とともに、市民や観光客の方々に快適に自転車を利用していただくため、市内の自転車等駐車場やレンタサイクル拠点、自転車通行禁止区域等を掲載した「京・駐輪マップ」を発行しています。

市役所・区役所や観光案内所等で配布しており、折りたためばポケットに入り、携帯にも便利です。ぜひ御活用ください。

2 自転車等駐車場の運営・維持管理

- 安全で、安心して使っていただけるよう、適切な施設の維持、保全を行います。
- 総合交通戦略や環境モデル都市における方針や考え方を踏まえ、都心部等では、できる限り公共交通を利用していただけるよう促します。
- 受益者負担の考え方に基づき、利用者に適切な利用料金の負担を求めます。

運営の方法

● 指定管理者制度の活用

市では、多様化する住民ニーズに効果的・効率的に対応するため、指定管理者制度を導入して民間のノウハウを活用し、利用者のサービス向上と経費の節減等を図っており、これまで導入を進めてきました。

今後は、全ての自転車等駐車場において指定管理者制度が導入できるよう取組を進め、更なる利用者サービスの向上を図っていきます。

● 自転車等駐車場におけるサービスの向上

自転車等駐車場利用者の要望や利用特性を踏まえ、利用者の利便性を高めるようなサービス（営業時間の延長、雨具の販売やロッカーの設置、電子マネーによる支払い、簡単な修理等）の導入を検討し、実施可能なものから、順次、実施していきます。

● 高齢者、身体障害者等への配慮

移手段の限られている高齢者や身体に障害のある方等のために、自転車等駐車場に優先的な駐車場所を設置したり、使いやすい器具の導入を進めます。また、定期契約に学生料金を設定していることを踏まえ、料金設定の在り方についても検討していきます。

適切な維持管理

安心、安全を確保しつつ、将来にわたって継続的に自転車等駐車場を使用していくためには、計画的な改修による適切な維持管理が欠かせません。

今後とも、こうした計画的な改修を行っていくとともに、少しでも施設を長く使えるよう施設の延命化に取り組み、維持管理費用の抑制に努めます。

有料管理型自転車等駐車場への転換

適切な管理のもと、安全で利用しやすい自転車等駐車場とするため、また、自転車等駐車場の整備・維持管理費用の受益者負担を求めるために、施設改修ができる場所から、無料自転車等駐車場を有料管理型へと転換していきます。

京阪丹波橋駅自転車駐輪場



整備前



整備後

料金体系の見直し

現在、市が運営する自転車等駐車場は全て、1日1回150円の定額制となっており、同一日の利用であれば、買物などの短時間利用であっても、通勤・通学用途などの長時間利用であっても、利用者が負担する料金は同じになっています。

しかしながら、近年、民間の自転車等駐車場では、利用時間に応じた段階的料金制や、利用特性に応じた当初無料時間制を採っている例も多く見受けられます。

このため、今後、利用実態や地価に応じた適切なコスト負担や、自転車等駐車場の整備・維持管理費用の受益者負担の考え方も踏まえ、自転車等駐車場の利用状況や利用料金に対する市民意識等の必要な調査を行った上で、継続的な維持管理ができ、かつ稼働率を高い水準で維持できる料金体系の在り方を検討します。

3 自転車通行環境の整備

- 市内の道路環境を踏まえ、「京都市自転車通行環境整備計画」を策定し、計画的な自転車通行環境の整備を進め、歩行者と自転車が安心・安全に通行できる道路空間を再構築します。

自転車通行環境の考え方

近年、自転車の利用ニーズが高まっている一方で、交通事故全体のうち、自転車事故の割合は増加しており、特に歩行者と自転車の交通事故が急増しています。こうした状況を受け、平成19年には、自転車通行ルールの見直し等を内容とする道路交通法の改正が行われています。

市においても、こうした状況を踏まえ、安全で安心して自転車を利用することのできる自転車通行環境の整備を進めていく必要がありますが、古くからの町並みが残る、京都特有の狭い道路事情もあり、これまで十分な対策が図れていないのが現状です。

今後も、こうした道路事情が急速に改善するものではありませんが、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に向け、各種の調査を実施し、本市における自転車通行環境の問題点等を明らかにした上で、段階的に自転車通行環境の整備を進めていきます。



こんな取組もあります!!

ロードダイエット

道路の車線数を減らし、歩行者や自転車、公共交通の利用を高めるロードダイエットといわれる取組があります。車社会のアメリカでも、道路をスリム化させる取組が進められています。

自転車通行環境整備計画

左記の考え方に基づき、車道も歩道も狭い道路環境の中にあっても、安心・安全を確保し歩行者と自転車の共存を図るため、自転車等の利用実態を把握した上で、実現可能な整備内容を定めた「京都市自転車通行環境整備計画」を策定します。

計画の柱となる内容は下記のとおりであり、策定後、計画に掲げた取組を着実に推進していきます。

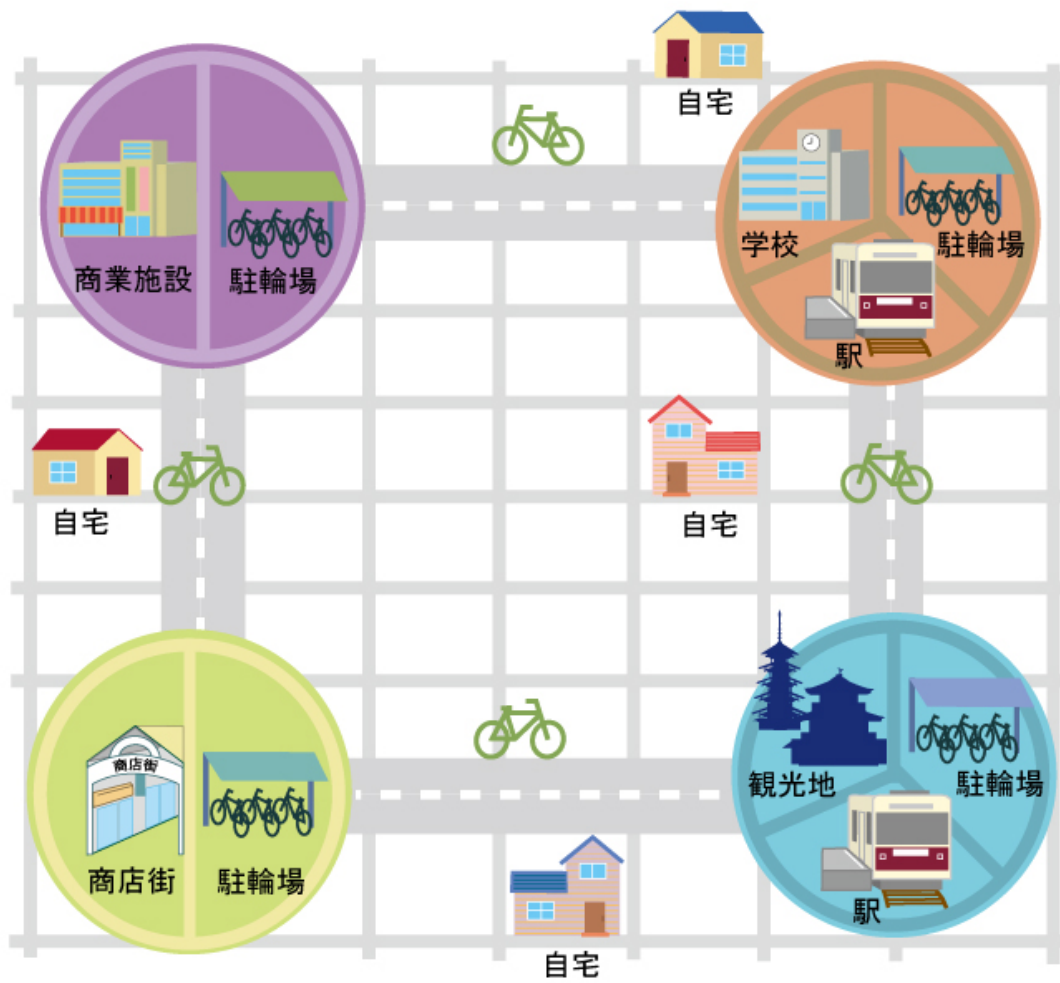
● 自転車通行環境ネットワークの形成

現状の市内の幹線道路を中心に、観光地や商業施設等の拠点施設へのアクセス性、公共交通との結節性、自転車等駐車場などの自転車利用拠点との連続性等を考慮し、既存の自転車歩行者道や河川の遊歩道などを活用しながら、新たな自転車道、自転車レーンの整備又は既存の自転車歩行者道等を改築することにより、自転車通行環境のネットワーク形成を図ります。

● 重要整備路線の選定

計画に基づく事業の推進に当たっては、歩行者と自転車の交通量、自転車と歩行者が絡む事故等の各種データや資料を基に分析、評価を行い、上記のネットワーク形成の内容も踏まえた上で、自転車通行環境整備の重要整備路線を選定し、事業性も考慮しながら、順次、整備を進めていきます。

■自転車通行環境ネットワークのイメージ図



■自転車歩行車道の再整備イメージ



4 都市型レンタサイクルの導入促進

- 都市型レンタサイクルは、うまく運用できれば、放置自転車対策や地域の交通対策としても様々な利点があるため、民間事業者への支援等により導入を促進します。
- 国等の取組の動向を踏まえ、コミュニティサイクルの導入について、検討します。

都市型レンタサイクルとは

レンタサイクルは、大きく、観光やスポーツなどに利用される行楽地型と、都市内で通勤・通学あるいは業務・買物等に利用される都市型に分類されます。

都市型は、更にレンタサイクルシステム（以下「RCS*」という。）とコミュニティサイクルシステム（以下「CCS*」という。）に分類することができます。

都市型レンタサイクルは、うまく運用できれば、対象地域内の自転車総量を抑制し、放置自転車を減少させる効果があり、更に、自転車等駐車場で実施する場合には、施設内の駐車スペースを有効に利用することもできます。また、利用する自転車が借り物であるため、危険な運転を避けるという心理的効果から、交通事故の抑制も期待できます。

市が行う協力、支援の内容

民間事業者が運営するレンタサイクル事業に対して、市として、以下のような協力を行います。

- ・ 市広報媒体等（京・駐輪マップ、パンフレット、看板、ホームページ等）で実施事業の周知を図ります。
- ・ 本市の実施する自転車等需要調査などの情報を提供します。
- ・ 撤去自転車の安価での提供や国の補助制度の活用など、レンタサイクル事業の創業の支援策を検討します。
- ・ 都市型レンタサイクルの各事業者が連携していけるよう、連携体制の構築や運営手法の検討に協力します。



* RCS（レンタサイクルシステム）

サイクルポート（レンタサイクル用の自転車駐車場）を鉄道駅等の交通の結節点に設置し、これを中心にして、自宅、学校、勤務先等への往復利用に供するもの。

* CCS（コミュニティサイクルシステム）

複数のRCSのサイクルポート間で相互利用を図り、面的な地域交通手段とするもの。



こんな取組もあります!!

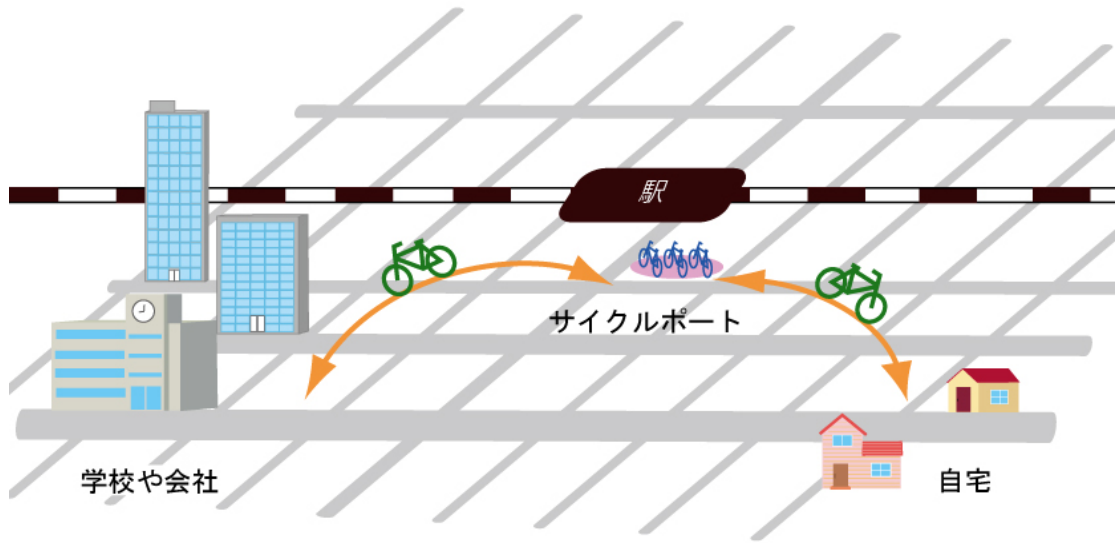
自転車のシェアリング

マンション内やオフィスのテナント間等において、複数の利用者が1台の自転車を共有するシェアリングを導入することにより、限られた自転車等駐車場敷地を有効に活用することができます。また、自転車利用者の意識付けにも資することができます。

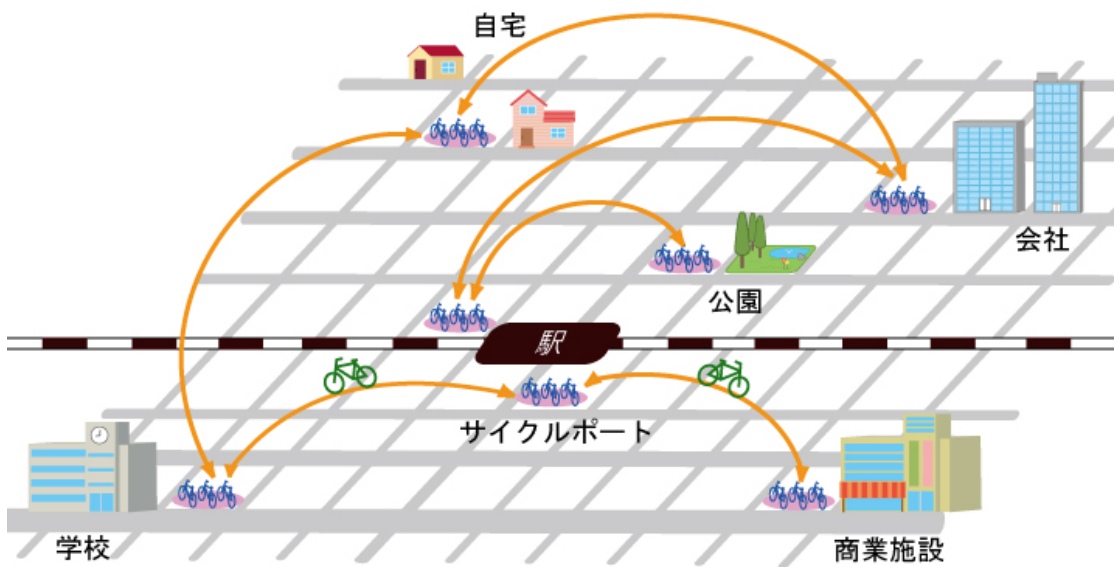
近年は、パソコン、携帯電話による受付システムや、ロッカーを活用した鍵や電動自転車用バッテリーの貸出システムが開発されており、導入事例も増えています。

管理会社やビルオーナーの皆様、一度、検討してみてもいかがですか？

■RCS（レンタサイクルシステム）のイメージ図



■CCS（コミュニティサイクルシステム）のイメージ図



第5章 自転車等利用マナー・ルールの確立

- 自転車問題を市民一人一人の問題として捉えられるような啓発を行います。
- 啓発と並行して、なお解消されない放置自転車については、撤去を強化します。
- 撤去自転車の返還率向上に取り組むとともに、返還できなかった自転車等のリサイクルに努めます。

1 啓発活動

啓発の基本的な考え方

市では、これまでから地域の交通安全推進団体や関係事業者の方々との啓発活動をはじめ、広報物の配布、啓発指導員による声掛け等の各種の活動を実施してきましたが、いまだに周囲に及ぼす影響や問題を意識することなく、安易に自転車を利用している人も少なくありません。

そのため、これまでの活動に継続して取り組んでいくことはもちろんですが、より効果的な自転車等の利用マナー・ルールの啓発について、行政、地域の交通安全推進団体、関係事業者等の各主体がそれぞれの役割を認識し、知恵を出し合いながら、相互に協力・連携した取組を進めていく必要があります。

今後、具体的な活動を行う中で、自転車問題を市民一人一人の課題として受け止めていただけるような啓発となることを意識し、自転車利用マナー・ルールの確立を図っていきます。

また、環境モデル都市やMM*施策の考え方を踏まえ、低炭素社会の実現や健康づくりの観点から、自動車の利用を控え、徒歩と公共交通の利用を進めます。自転車については、パーソナルモビリティであることから、一部の地域では、一定の配慮をしつつ、近距離における有効な移動手段として、その利用を進めていく考え方の普及に努めます。



* MM（モビリティ・マネジメント）

Mobility Management の略語。

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促すもので、市民や子供・学生、通勤者、観光客などを対象に、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組を指す。

啓発の内容

自転車の利用マナー・ルールの確立のため、次のような内容について、啓発を行います。

- ・ 自転車等駐車場以外に自転車を駐輪しない。
- ・ 自転車の走行ルール（夜間の無灯火運転、酒酔い運転、傘さし運転、二人乗り運転、右側通行の禁止等）を遵守する。
- ・ 歩行者が集中する都心部などにおいては、自転車の利用を控え、徒歩での移動を推進する。
- ・ 自動車など他の交通機関の利用と同様に、自転車利用に対する利用者の責任や駐車コスト等の費用負担があることを認識する。
- ・ 自転車の購入、取得時には、必ず防犯登録を受ける。
- ・ 集客施設を新築・増築する際には、必ず、必要な規模の自転車駐車を設ける。



こんな取組もあります!!

エコ通勤

市役所では、通勤する際に、マイカーから、鉄道やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段を使用した通勤手段に転換するエコ通勤を実施しています。これは、「クルマ依存型社会」から脱却したライフスタイルを市内の事業所に推進するため、市役所が率先して取り組んでいるものです。

皆様も地球と体に優しいエコ通勤に取り組んではいかがでしょうか。

第5章 自転車等利用マナー・ルールの確立

啓発の方法

今後は、これまでの啓発に加え、他の関係機関や地域住民とも十分に連携し、現地での直接的な啓発活動を中心に取り組んでいくため、以下のような取組につ

いても検討し、実施可能なものから、順次、取り組んでいきます。

- 地域の交通安全推進団体や集客施設等との連携による地域住民と一体になった啓発
- 住民有志やボランティアによる啓発指導員の養成と組織化
- 既に実施している小学校、中学校等における教育に加え、高校生や大学生等に対する自転車利用ルール・マナーの教育・啓発
- 本市広報媒体の積極的な活用
- 鉄道・バス事業者等の積極的な協力による啓発
- 国、府、警察等の関係行政機関と連携した自転車走行ルールに関する交通安全教室や啓発・指導の実施
- 自転車問題に関するシンポジウム・イベント・キャンペーン等の実施
- 分かりやすい自転車等駐車場の案内標識の設置と満空情報の提供

■啓発活動の様子



こんな取組もあります!!

自転車運転免許証

府警では、自転車運転マナーの向上と交通事故防止を図ることを目的として、4年生以上の小学生を対象に、自転車安全運転講習や学科・実技のテストを行い、小学生に自転車の安全な乗り方を指導、周知する自転車教室を実施しています。合格された方には、次のような、自転車運転免許証を交付しています。



2 放置自転車撤去の強化

撤去体制の強化

放置自転車の撤去は、地域における実例から見ても、撤去頻度を上げれば放置自転車を減少させることができ、逆に撤去頻度が低いと自転車等駐車が整備されていても放置自転車はあまり減少しません。

そのため、放置自転車の発生に対する抑止力として、また、自転車等駐車場利用者との公平性の観点から、今後とも、放置自転車の撤去を強化していきます。

具体的には、以下のとおり取り組むこととし、検討項目については、実施可能なものから順次実施していきます。

- 民営も含め、新たに整備された自転車等駐車場の周辺について、より重点的に撤去を実施します。
- 土日祝日や夜間など、現在、撤去頻度が少ない曜日、時間帯の対策を強化します。
- 相応の費用負担をいただくことを前提に、市内において府や国が管理者となって管理している河川や道路についても、一元的に市が撤去を行い、全体としての効率化や管理主体の違いによるトラブル等の防止を図ります。

併せて、鉄道事業者が管理する駅前等の公共的用地について、事業者による自助努力や自転車法に基づく協力義務を果たした上でも、なお十分な効果が得られない場合には、市が一元的に撤去を行うことも検討します。

- 継続的、安定的に自転車等の撤去を実施していくため、恒久的に利用できる保管所を確保していきます。また、保管所の選定に当たっては、市民の方々の利便性に配慮し、できる限り公共交通機関の発達している場所を選定します。
- 適正な費用負担の観点から、現行の撤去経費に応じた負担となるよう撤去保管料を見直すことを検討します。また、返還率向上と保管にかかる費用を反映させる観点から、現行4週間の保管期限内であれば一律としている撤去保管料について、保管期間に応じた金額を設定することも併せて検討します。
- 地域の交通安全推進団体等からの要望を踏まえ、撤去活動の実施時間や頻度などの方法を随時検討し、効果的、効率的な撤去活動となるよう工夫します。

原動機付自転車撤去の実施

これまでの市における撤去活動や、平成18年の道路交通法改正で導入された駐車監視員制度による取締りにより、原動機付自転車の放置台数は激減しています。

しかしながら、なお原動機付自転車の放置により、自転車の放置と同様に交通障害が生じている地域もあることから、今後とも京都府警と連携して、原動機付自転車への取組を継続的に実施し、更なる環境改善に向けた取組を進めます。

撤去自転車の保管・処分

自転車法では、撤去自転車等の保管・処分手続*の規定（第6条）が設けられており、市においても、この規定に基づいた保管・処分を実施しています。

具体的には、撤去自転車の現物での保管期間を、撤去し保管した旨の公示の日から4週間、原動機付自転車の場合は6箇月としており、今後も、従前と同様の制度を維持した上で、効率的な運用に努めます。

また、現行、撤去にかかる経費の一部を撤去保管料として、自転車の利用者から徴収していますが、保管期間を過ぎた自転車の売却等の収入を加えても、撤去にかかる全費用の半分程度しか賄えていないのが実情です。

このため、保管期間内にできるだけ多くの利用者に自転車等を返還していけるよう、保管場所の見直しや保管所開所時間の延長、保管期間に応じた撤去保管料の設定などの返還率向上の取組を検討します。



* 撤去自転車等の保管・処分手続

自転車法では、撤去し、保管した旨の公示の日から6箇月を経過しても、なお撤去した自転車等を利用者へ返還することができない場合には、その自転車等の所有権は市町村に帰属することとしているが、撤去自転車を6箇月も保管すれば自転車等の価値が著しく低下するとともに、保管費用も大きくなる。

そのため、保管の公示の日から「相当な期間」を経過しても撤去した自転車等を返却できない場合において、その保管に不相当な費用を要するときは、その自転車等を売却し、売却した代金を保管するで代えることができることとされている。加えて、この売却代金については、公示の日から6箇月を経過しても、なお返還することができない場合には、市町村に帰属することとされている。

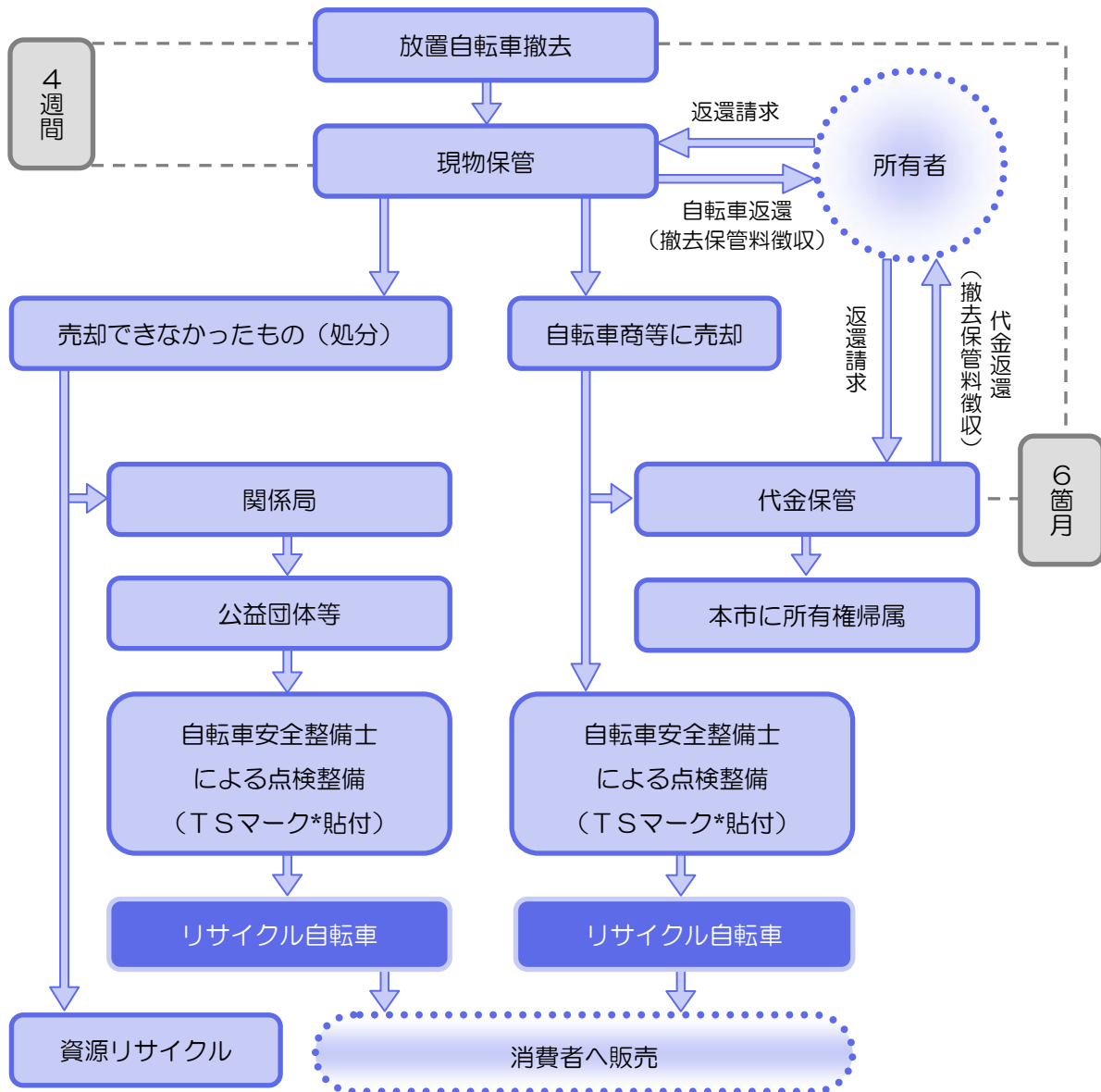
市では、この自転車法の規定に基づき、条例において「相当な期間」を4週間と定め、売却処分を行っている。また、買受人がいないときや売却することができない自転車等については、廃棄等の処分をすることができることとされていることから、廃棄処分についても併せて行っている。

③ リサイクルの推進

市では、撤去自転車リサイクル要領に基づき、現物保管期間を過ぎた未返還自転車は、適正に再利用されるよう、売却、処分といったリサイクルシステムを確立しています。今後、未返還自転車を自転車

商等に売却する際には、売却率・価格ともに向上する工夫や、資源リサイクルに利用する際には、有効資源として活用していけるような取組を検討します。

■撤去自転車のリサイクルシステムのイメージ図



* TS (Traffic Safety) マーク

自転車安全整備士（日本交通管理技術協会の技能検定によって与えられる資格）の点検、整備を受け、点検整備基準に適合したものに貼ることが認められており、1年間の傷害保険、賠償責任保険がセットされている。