

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上で、行政と鉄道・バス事業者、民間事業者等が、積極的に連携・協力する共汗の取組により、自転車等駐車場の整備を進めます。
- 都心部等の歩行者が集中する地域においては、歩きやすい空間を確保するため、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、自転車等の利用実態（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、土地の有効活用策等について調査・検討し、駐車需要（どこに必要か、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、本市の財政は非常に厳しい状況にあり、これまでのように、本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、必要に応じて設備等の見直しを行います。

● 歩行者が集中する都心部等への対応

自転車は交通体系における重要な移動手段である一方、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だく「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、自転車利用者の利用経路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際して、利便性に配慮した整備を推進します。

● 景観や環境への配慮

本市では、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、本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ついては、これまでは行政による整備が主でしたが、近年は民間事業者も積極的に駐輪場事業に参入し、経営す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・バス事業者やその他の民間事業者等が、より積極的に連携・協力する共汗の取組により、整備を進めていきます。

次では、行政が関係する主な整備手法を紹介していますが、それぞれに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を組み合わせることで、自転車等駐車場の整備を進めていきます。

手法 I

実施主体：行政

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である。

課 題

- ・建設費用に加え、改修などの維持管理を永続的にしていく必要があり、本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、収支の悪化により、本市の財政負担が生じる可能性がある。



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

手法 II

実施主体：鉄道・バス事業者

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、ふだん鉄道を直接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、本市では、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。

- 鉄道事業者による自主的な自転車等駐車場の整備、運営
- 本市が自転車等駐車場を整備する際における駅周辺用地の提供
- 本市や民間事業者が自転車等駐車場を整備する際における整備費用の一部負担

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等の地域で、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。



JR：京都駅



京阪：祇園四条駅



阪急：西院駅



近鉄：伏見駅



京福：帷子ノ辻駅



京阪：修学院駅



市交通局：北大路駅

手法 Ⅲ

実施主体：民間事業者

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。本市では、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を軽減することができる。

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優先されるため、設置地域や運営手法について、行政の選択範囲が狭い。

整備前



整備後



都心部

整備前



整備後



地下鉄今出川駅

手法 IV

実施主体：民間事業者

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、本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、駐輪自転車が放置自転車と変わらないように映り、景観上の問題が生じる。



御池通まちかど駐輪場

手法 V

実施主体：施設設置者

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、本市で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しています。

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、建替え時までは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。

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ることができません。このため、平成21年10月施行の改正条例において、既存不適格施設に対しても、集客施設設置者の責任として、できる限り自転車駐車場の設置に取り組む努力義務を課しています。

今後は、本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、本市で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、自転車等駐車場の整備や地域の団体と連携した啓発活動、撤去体制の強化等に取り組んできました。今後も必要に応じて、地域の特性に応じた柔軟な対策を実施していきます。

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和、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*等の公的支援の活用による駐車場所の確保を求めています。



*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の設置事業に対して、国・府・市が協調して、設置費の補助をする制度です。カラー舗装やアーケードの整備に加え、来客用の自転車等駐車場の整備も補助の対象となっています。

■本市の付置義務条例と標準条例*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 (注1)	設置基準 (注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

注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。

注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、昭和56年に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です。

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、各自治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おり、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、運用しています。

【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	その他
対象となる施設の規模	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
整備する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まれます。

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入れ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。

本市では現在、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。

その他、土日祝日に休業している施設の駐車場等を開放していただくことや、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、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。

●本市の協力、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、本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、啓発パンフレット、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取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。
- 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、更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

本市では、放置自転車の解消や自転車利用に関する啓発とともに、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

- 自転車等駐車場を安全で、安心して使っていただけるよう、施設の維持、保全を適切に行います。
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略や環境モデル都市における考え方を踏まえ、都心部等では、できる限り徒歩と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

本市では、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、実現可能なものから、順次、実施していきます。

●高齢者、身体障害者等への配慮

移動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

自転車利用者の利便性向上等のため、公共自転車等駐車場の利用は無料にすべきとの意見がありますが、管理の行き届かない無料自転車等駐車場では、乱雑な駐輪や長期滞留された自転車により、収容能力が低下し、その結果、自転車等駐車場に入りきらない自転車が、周辺の路上に放置される等の問題が生じています。

こうしたことから、管理の行き届いた自転車等駐車場を安心・安全に利用していただくため、管理に要する費用等を、受益者負担として、利用者の方々に御負担いただくこととしており、新施設設と同様に、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。

料金体系の見直し

現在、本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用し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、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を踏まえ、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、かつ稼働率の高い水準で維持できるような料金体系の在り方を検討し、必要に応じて見直しを行います。

③ 自転車通行環境の整備

●市内の道路環境を踏まえて、自転車通行環境の整備に向けた取組を進め、歩行者と自転車が安心・安全に通行できる道路空間に再構築します。

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る一方で、自転車の通行が規制されているにもかかわらず守られないなど、走行マナー・ルールが欠如した運転等により、交通事故全体に占める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。

本市においても、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、これまでから自転車通行環境の改善に係る多くの市民要望があることに加え、市内で一日当たり平均6件以上も自転車に関わる交通事故が発生している現状を踏まえ、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て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、府警等の関係行政機関とも十分な連携を図り、段階的に自転車通行環境の整備に向けた取組を進めます。



こんな取組もあります!! 道路ダイエット

既存の幹線道路などで、自動車の走行空間をスリム化（車線数を削減）し、歩行者・自転車などの通行空間を生み出そうという取組が、近年、アメリカを中心とした諸外国で広がっています。

自転車通行環境整備計画（仮称）

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（仮称）」を策定します。

計画の柱となる内容は次のとおりであり、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、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



■自転車歩行者道の再整備イメージ



■自転車道のイメージ



■自転車レーンのイメージ



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、民間事業者への運営支援に取り組み、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、さらに、既存の自転車等駐車をサイクルポートとして実施する場合には、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效果から、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。

- 本市広報媒体等（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レンタサイクルです。

*CCS（コミュニティサイクルシステム）

複数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レンタサイクルです。



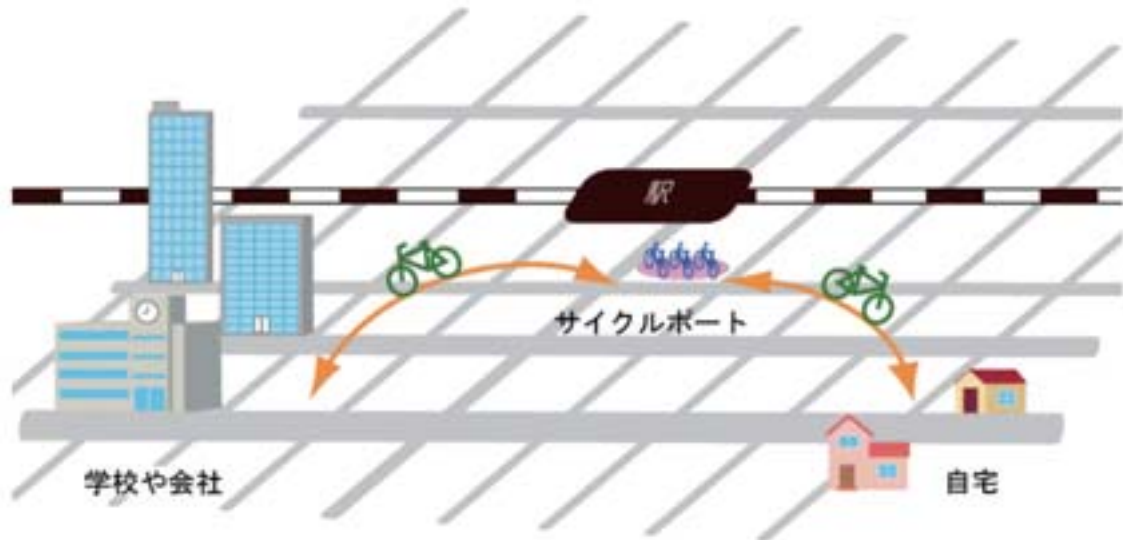
こんな取組もあります!! 自転車のシェアリング

マンション内やオフィスビル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、限られた駐車スペース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。

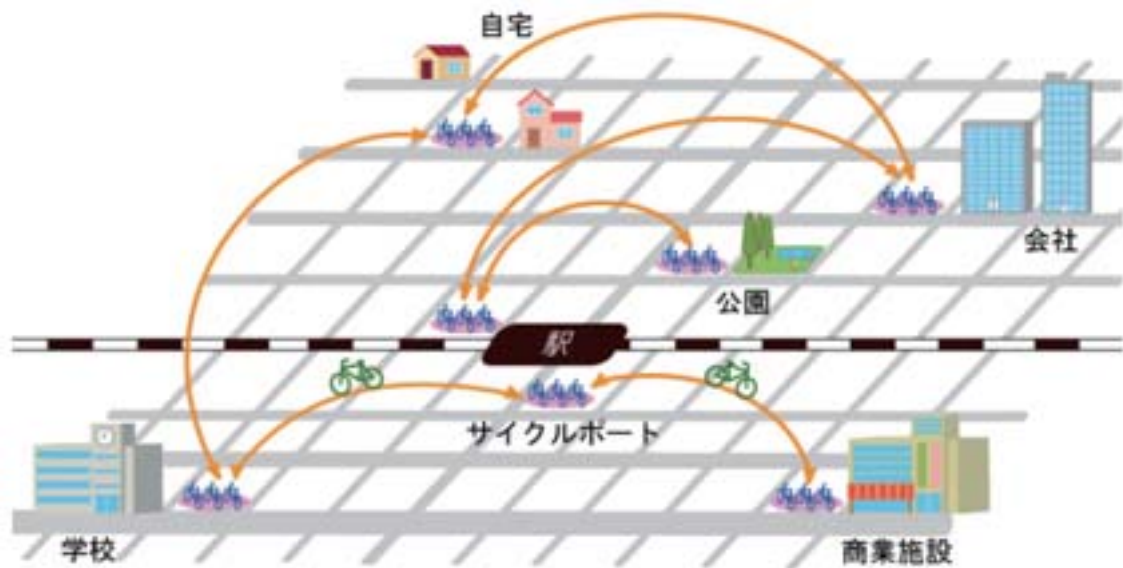
近年は、パソコン、携帯電話による受付システムや、ロッカーを活用した鍵や電動自転車用バッテリーの貸出システムが開発されており、導入事例も増えています。

管理会社やビルオーナーの皆様、一度、検討してみてはいかがでしょうか？

■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



- 自転車問題を市民一人ひとりの問題として捉えられるようなわかりやすい啓発を行います。
- 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

本市では、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、継続してこれまでの活動に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、知識を出し合いながら、自転車問題を市民一人ひとりの課題として受け止めていただけるような啓発となるよう、相互に協力・連携した取組を進めていく必要があります。

このため、今後は、府警等の関係行政機関とも十分な連携を図り、効果的で実効力のある取組を行い、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。

啓発の内容

自転車等の利用マナー・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等を駐車しない。
- 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、通行禁止等の規制を遵守することはもちろん、自転車そのものの利用を控え、徒歩と公共交通による移動を心掛ける。
- 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場を設ける。



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。

皆さんも地球と体に優しいエコ通勤に取り組んではいかがですか。

啓発の方法

今後は、これまで実施してきた啓発内容に加え、他の関係機関や地域住民とも十分に連携し、現地での啓発活動に重点的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地元商店街等との連携による地域住民と一体になった啓発
- 地域における啓発活動への市民の自立的な参加促進
- 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
- 各種団体と連携した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ない傾向にあります。

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。

また、鉄道事業者が管理する駅前広場などの公共の用地等について、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、放置防止になお十分な効果が得られない場合には、事業者等との協議に基づき、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

これまでの本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、原動機付自転車の放置により、なお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、今後とも府警と連携して、放置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、本市においても、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、放置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、撤去にかかる費用を賄っ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に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されていますが、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ってしまいます。

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ことで代えることができるとされています。なお、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ます。

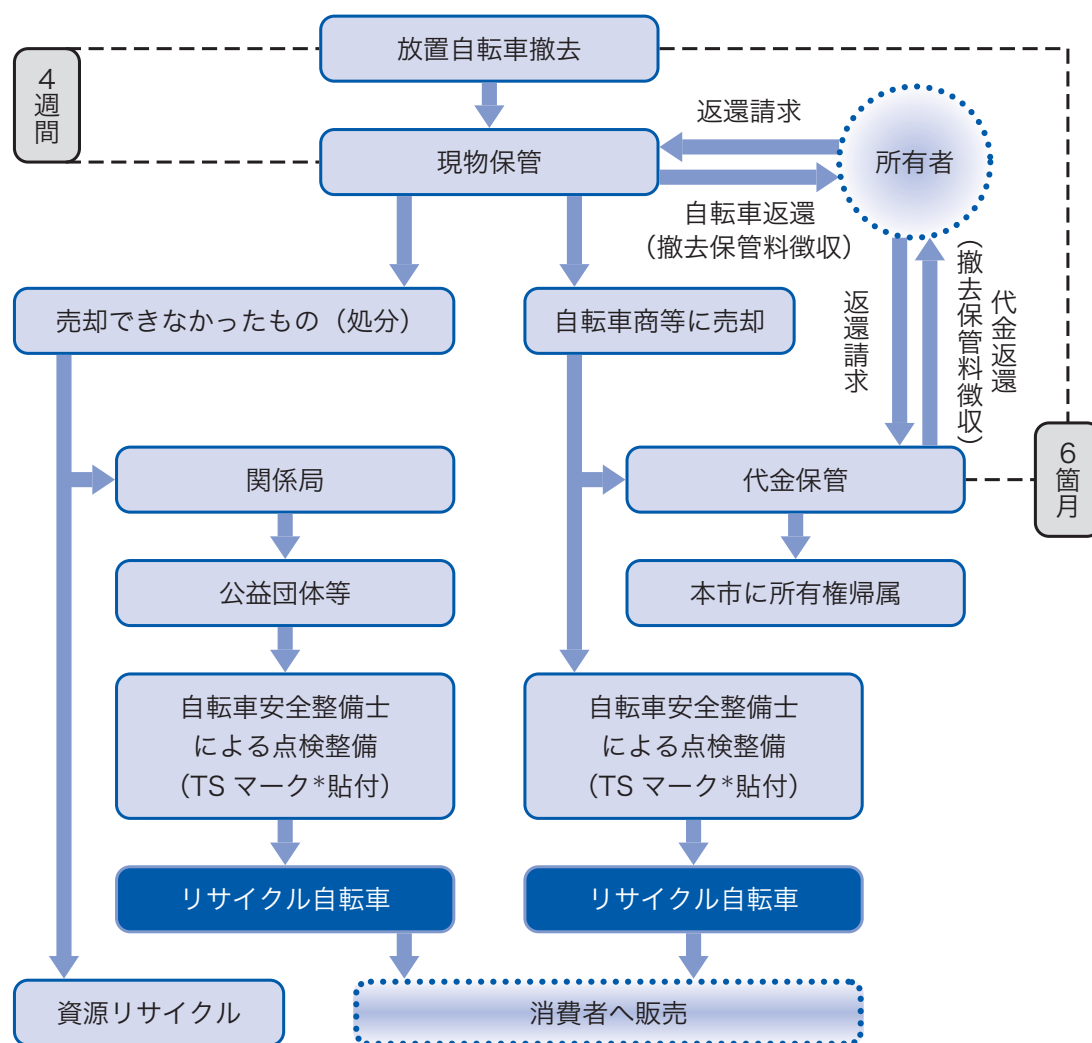
本市では、この自転車法の規定に基づき、条例において「相当な期間」を4週間と定め、売却処分を行っています。また、買受人がいなかったり売却することができない自転車等については、廃棄等の処分をすることができるとされていることから、廃棄処分についても併せて行っています。

③ リサイクルの推進

本市では、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たマーク（シール）で、1年間の傷害保険、賠償責任保険がセットされており、補償の内容により2種類があります。

