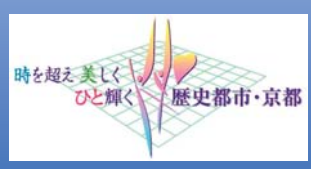
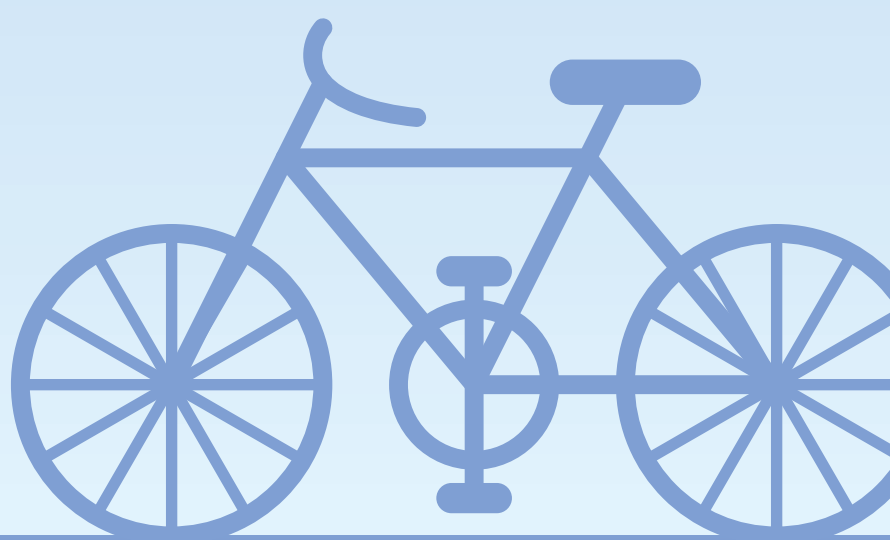




改訂京都市 自転車総合計画 (案)



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を述べます。

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	9
④ 自転車利用実態の実例	10
⑤ 前総合計画の取組	18
⑥ 自転車利用の課題	18

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	19
② 地域特性に応じた取組の方向性	21
③ 計画の検証方策	23

第4章 自転車等利用環境の整備

自転車等利用環境の整備に関して、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	25
② 自転車等駐車場の運営・維持管理	33
③ 自転車通行環境の整備	34
④ 都市型レンタサイクルの導入促進	36

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	39
② 放置自転車撤去の強化	41
③ リサイクルの推進	43

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、本市では、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。また、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きます。

本市では、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）の分担率において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。

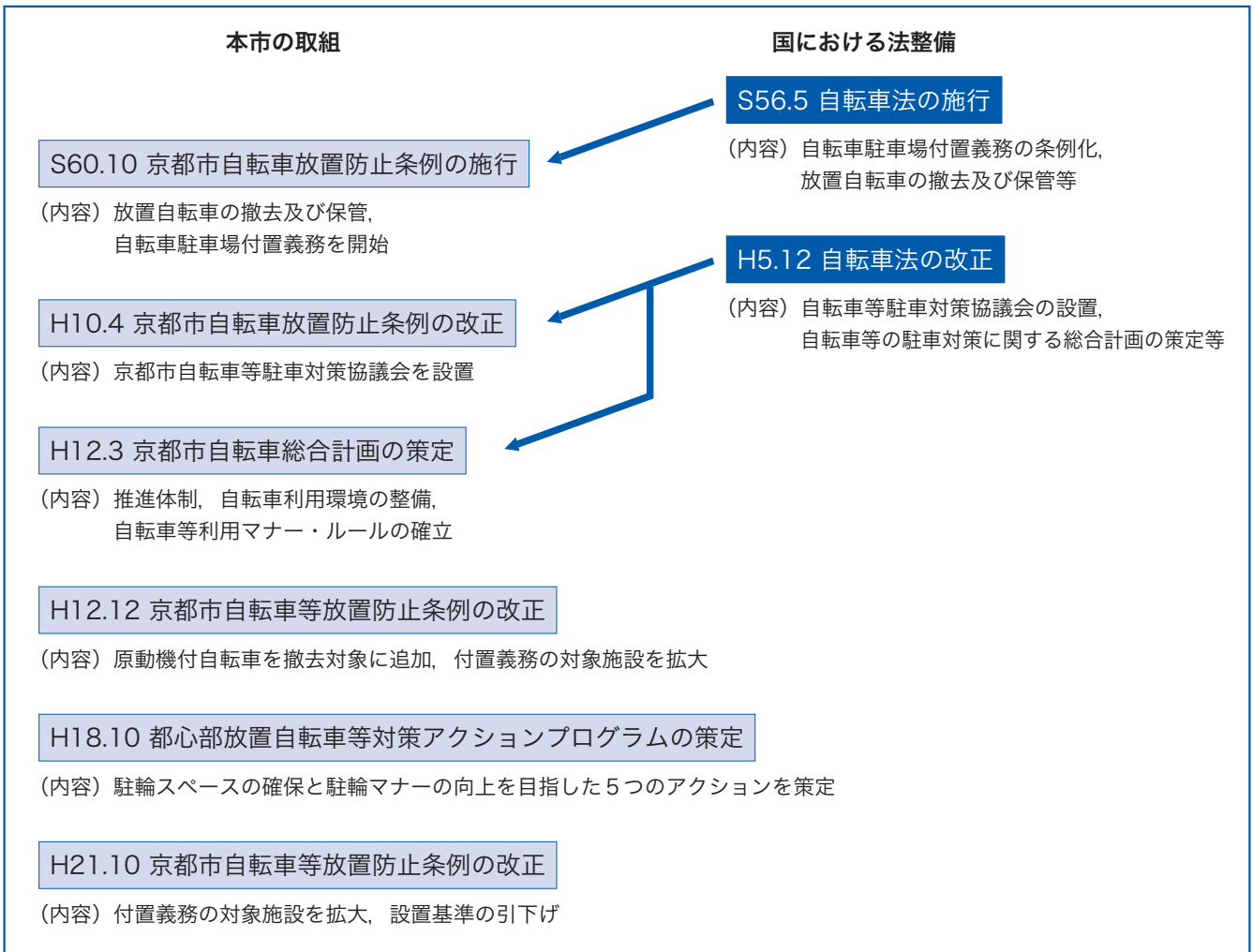
こうした中、本市の自転車政策に関する各種施策を取りまとめた前総合計画が、平成22年3月で10年間の推進期間を満了することを受け、自転車を巡る今般の情勢の変化を踏まえながら、この計画を改訂し、引き続き放置自転車問題の解決と適正な自転車利用を進める取組を推進していくことが必要となっています。



* 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

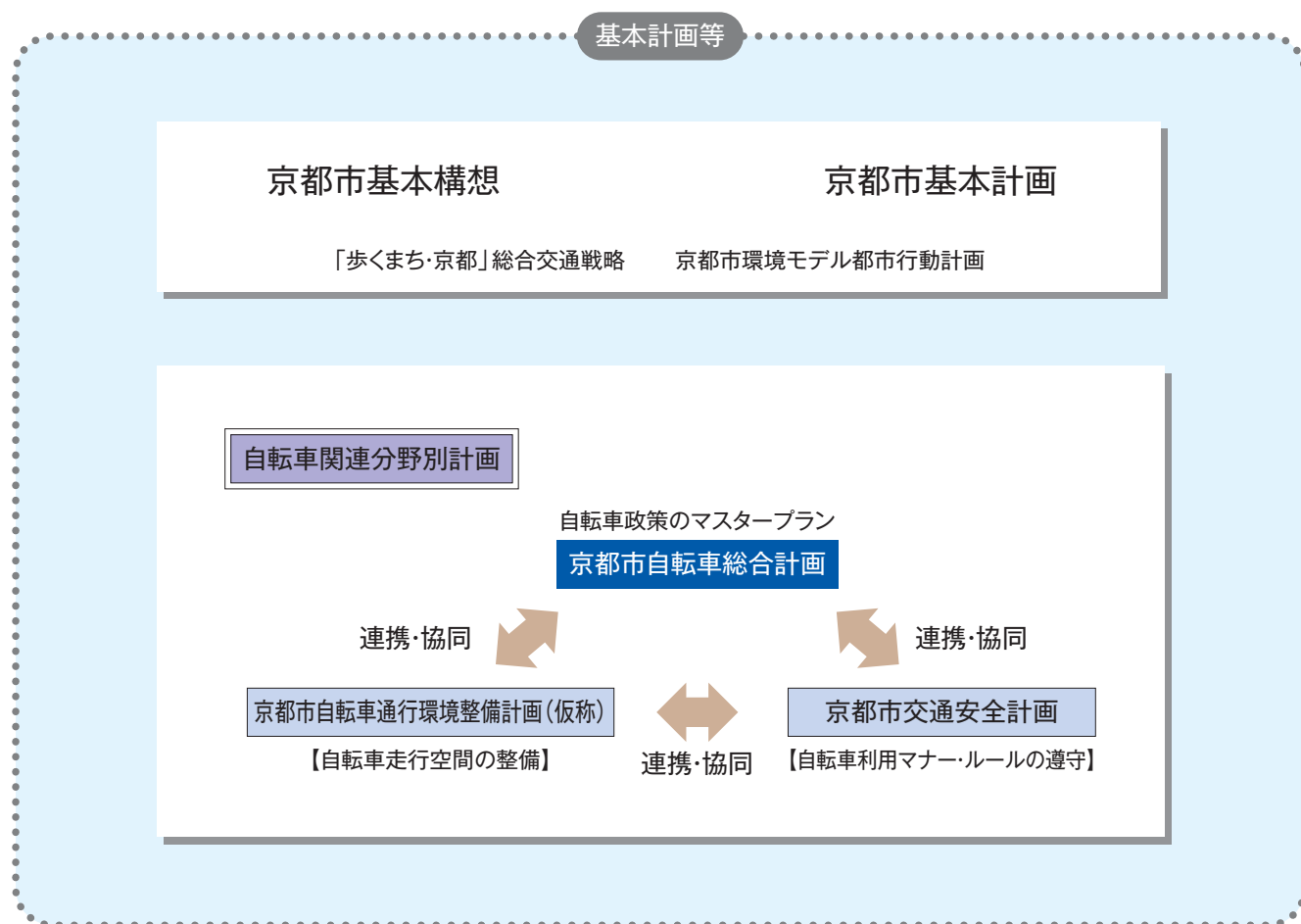
総合計画は、自転車法において、「自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため」策定することとされていますが、自転車に関する問題は駐車対策に限らず、走行マナー・ルールの遵守や安全に走行するための自転車通行環境の整備など、多岐にわたります。

このため、本市における総合計画は「京都市基本計画」などの本市施策の方針・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



■関連計画等の概要

◆「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」を実現する。

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。

◆京都市交通安全計画

【目的等】

21世紀の安全な交通社会形成に向けて、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者根絶の究極目標を目指す立場から、経済社会情勢の変化を踏まえつつ交通事故の実態に対応した安全対策を強力に推進することにより、交通事故のない「安心・安全なまち京都」を実現するために策定したものの。



*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。

本市を含む13の地方自治体が選定されており、本市では、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、本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

自転車等の定義については、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超の二輪車については、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を進めています。

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
道路交通法上の位置付け	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
道路運送車両法上の位置付け	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・税金等が不要なため、経済的である。 ◎ 健康に良い 体を動かし、適度に良い運動になるため、健康に良い。 ◎ 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。 	<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 自転車利用のマナー・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、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、自動車利用よりも交通渋滞の緩和が期待される。 ◎ 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場合がある。 ● 景観の悪化 違法駐輪により、都市の景観の悪化要因となっている。 ● 交通事故の増加 車道上での自動車と自転車、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。