

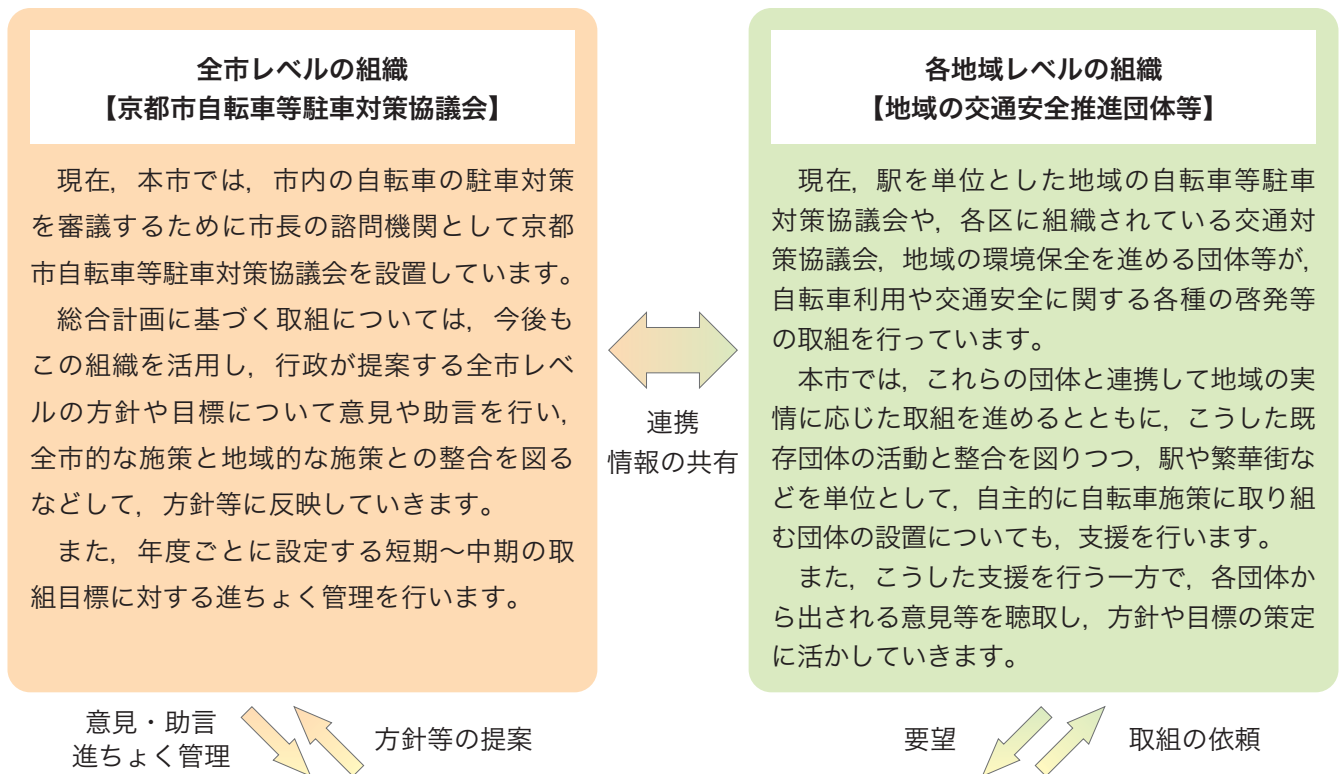
- 市民・関係事業者・行政の役割を明確にするとともに相互に連携、協力する共汗の取組により、総合計画に掲げる項目に積極的に取り組みます。
- 行政が提案する大きな方針や目標について意見や助言を行う「全市レベルの組織」と、地域の実情や特性を把握して具体的な対策を計画し実行していく「各地域レベルの組織」を推進体制の基本として、取組を進めます。
- PDCAサイクル（計画、実施、確認、改善）の考え方にに基づき、京都市自転車等駐車対策協議会との連携により、総合計画の着実な推進を図ります。

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、京都府警察等）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。

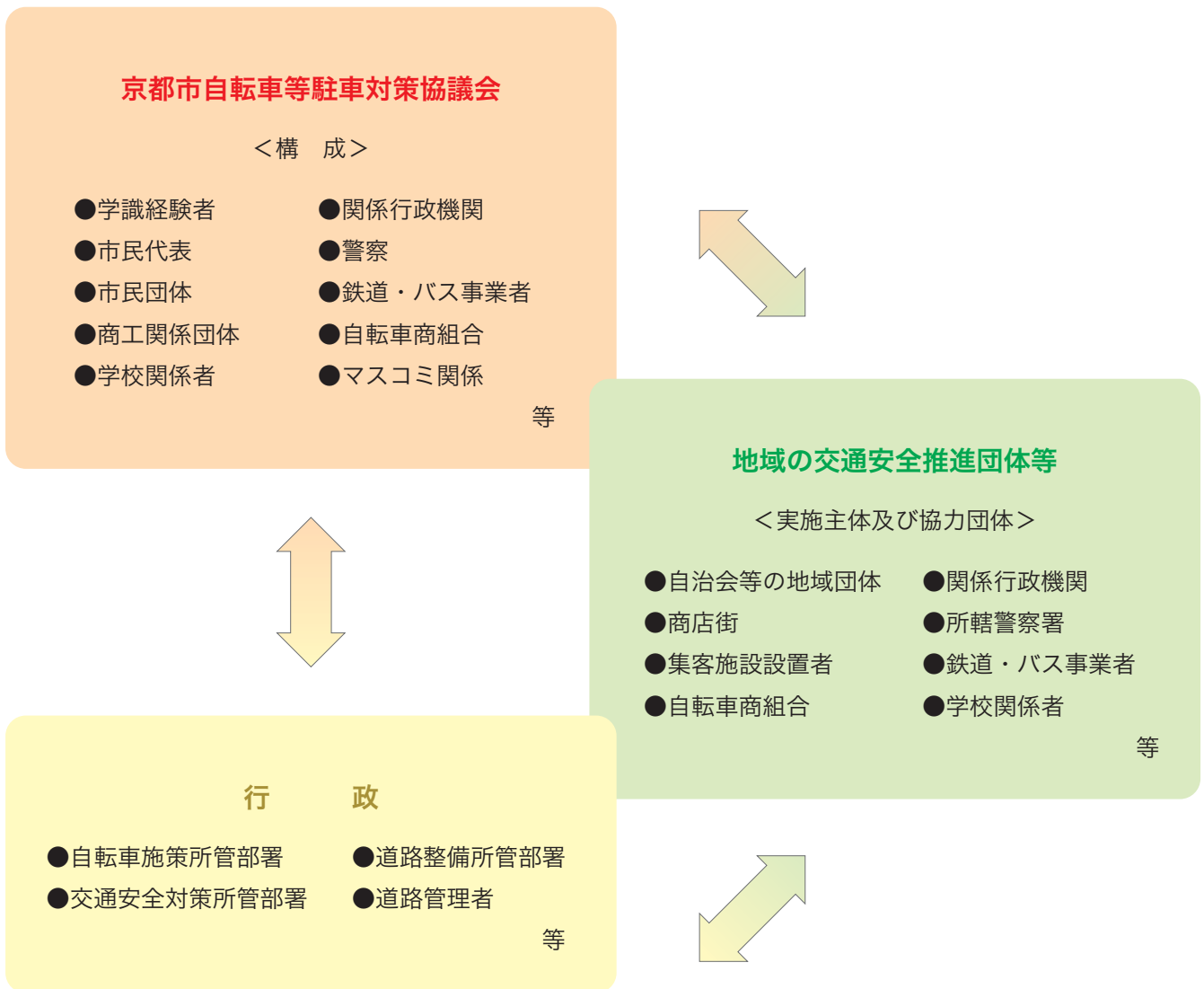
市では、市政の推進にあたり、市民と行政が共に汗する「共汗」により、各種の取組を進めており、各取組主体を代表する団体等の代表者で構成された協議会等を設置し、それぞれが担うべき役割を明らかにすることで、総合計画の推進体制を確立します。



行政

本市は、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・目標等に基づき、自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去を行います。

■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、本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本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、自転車等駐車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、自転車等駐車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、自転車等駐車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、新たな自転車等駐車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とは限りませんが、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。

●自転車等駐車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自転車等駐車場が整備され、稼働率が高い状況です。このような自転車等駐車場では、最も効率的に自転車等駐車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、自転車等駐車場利用者の増える可能性がある地域では、新たな自転車等駐車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、自転車等駐車場もフル稼働している状況です。自転車等駐車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、自転車等駐車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、自転車等駐車場の利用料金を見直すことによる利用の抑制や、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、自転車等駐車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

自転車等駐車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、自転車等駐車場利用に導く方策が効果的です。

放置台数

稼働率

●自転車等駐車が整備されていない地域

付置義務等による民間整備の自転車等駐車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、新たな自転車等駐車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)
自転車等駐車場整備地域	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。

今後、総合計画の検証方策として、このPDCAサイクルを導入し、定期的な協議会の開催を通じてフォローアップをいただくことで、計画の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



