

改訂京都市自転車総合計画（素案）に対する市民意見募集の結果

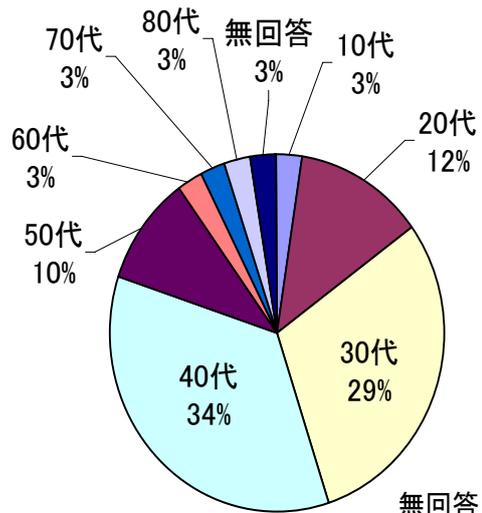
1 募集結果

意見者数 40名, 意見数 77件

2 回答者の個人属性

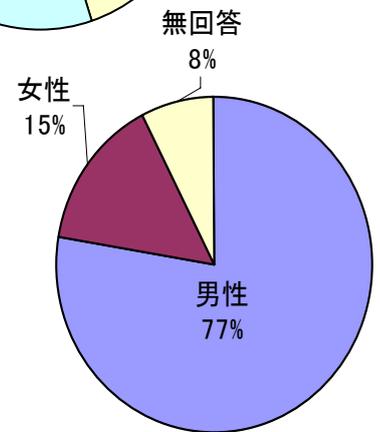
(1) 年代

10代	(1名)	
20代	(5名)	
30代	(12名)	
40代	(14名)	
50代	(4名)	
60代	(1名)	
70代	(1名)	
80代	(1名)	
無回答	(1名)	／ 40名



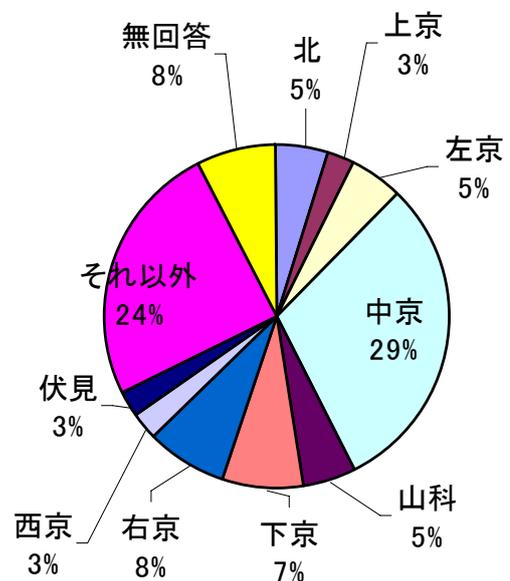
(2) 性別

男性	(31名)	
女性	(6名)	
無回答	(3名)	／ 40名



(3) 居住地又は勤務地

北区	(2名)	
上京区	(1名)	
左京区	(2名)	
中京区	(12名)	
山科区	(2名)	
下京区	(3名)	
右京区	(3名)	
西京区	(1名)	
伏見区	(1名)	
それ以外	(10名)	
無回答	(3名)	／ 40名



3 意見内容

(1) 計画全般

番号	市民意見	本市の考え方
1	環境モデル都市である京都市はもっと自転車利用を促進する取組をしても良いのではないか。デンマークのような国を参考に、自転車を前提とした道路や交通機関の整備計画を検討してはどうか。	<p>総合計画は、「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て位置付けるとともに、京都市では観光施策にも力を入れているところです。</p> <p>自転車施策の推進に当たっては、関連する本市の各種施策を踏まえ、取組を推進して参ります。</p>
2	観光都市の京都としては、訪れる人のニーズと市政を両立させる自転車利用環境づくりをもっと検討すべきではないか。	
3	環境と観光をアピールするためには、自転車利用を大いに推進すべきである。	
4	自動車偏重の計画である。 市街地での自動車通行制限、歩行者優先、自転車利用促進が三本柱となった政策を進めるべきですが、この総合計画はその3つに欠けるものである。	<p>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』の自転車に係る施策を具体化するものとして位置付けています。この戦略では、「歩くまち・京都」の実現に向けた行動規範である「歩くまち・京都」憲章の制定や市街地における自動車の流入抑制にも取り組むこととしています。</p> <p>また、総合計画においては、自転車の有効性を認めつつ、その利用には一定の配慮を求めるものであり、市民の皆様にも御理解と御協力をお願いしています。</p>
5	自転車等駐車場整備、自転車等駐車場サービス提供、マナー啓発や放置自転車撤去は、どれも必要な施策である。それぞれの地域特性にフィットした組み合わせで取り組んでほしい。	<p>地域特性に応じた各種自転車施策については、総合計画に基づいて最適な手法を選択し、取組を進めていきます。</p>
6	この計画は、自転車利用者の意見が反映されているのか。	<p>総合計画の内容については、各種の活動団体や市民公募等の委員で構成された第三者機関である、自転車等駐車対策協議会において審議をいただいています。</p> <p>また、昨年度、日頃から自転車ユーザーの立場でユニークな発想をお持ちの市民の方々が自主的に集まり、「自転車・京都街角セッション」として7回にわたり議論し、取りまとめた提言を、協議会でも紹介し、総合計画策定の参考にさせていただきました。</p> <p>計画の策定に当たっては、市民意見募集を行い、市民の方々から広く意見を頂戴しており、いただいた意見については、計画の内容にできる限り反映しています。</p>

(2) 計画の推進

番号	市民意見	本市の考え方
7	京都市を風情のある美しい街にしていくために、この計画が絵に描いた餅にならないよう、実現に向けて進めてほしい。	10年という長期の取組期間となる総合計画を計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会に対して、短期・中期の方針や計画を示し、その結果について定期的に検証を行うこととしました。この取組により、総合計画の実効性を確保していきます。
8	素晴らしい計画を作っても、しっかりと取り組まなければ意味がない。今後、しっかりと計画通りに取り組んでほしい。	
9	今後、この計画に基づく政策を実現させ、自転車を利用しやすい環境が整備されることを望む。	
10	「確実な進ちょく管理を行っていきます」とあるが、どれぐらいのスパンで実施するのかを示してほしい。	
11	<p>事業を進める財源として、以下の提案をする。</p> <p>①「生活道路整備限定基金」を創設し、年度末に市役所各部署で余った予算の少なくとも半額を基金に繰り入れる。</p> <p>②道路整備の極端に遅れた山科、伏見両区を出入りするマイカーに課金する制度を創設する。(市バス並みに1回200円)</p> <p>③マイカーを持ち込んで転入する市民を対象とした「マイカー持ち込み税」を創設する。</p>	いずれの御意見についても、事業を進めるための貴重な財源の確保策として、今後の参考にさせていただきます。

(3) 自転車等駐車場

番号	市民意見	本市の考え方
1 2	<p>四条烏丸周辺は違法駐輪が多く、大変邪魔になる。銀行に行くのに自転車等駐車場がないため仕方なく路上に停めなければならない時もある。</p> <p>また、銀行や本屋、商業施設等の自転車等駐車場を、その施設を利用しない人が利用しているケースが多く、実際にその場所を使いたい人が自転車を置けない状況があり対策が必要である。</p>	<p>自転車等駐車場については、従来行ってきた行政による整備に加え、今後は、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、整備を進めます。</p> <p>また、自転車等駐車場の適正な利用については、基本的に駐輪場管理者の責任で行っていただきますが、本市が啓発を行う際には、併せて周知を行って参ります。</p>
1 3	<p>今後は行政のみならず、民間による整備にシフトしていく方向性には賛成である。でも、必要とされる地域で必ずしも民間整備が進むとは思わないので、行政による整備も進めてほしい。</p>	<p>なお、本市では、民間事業者による自転車等駐車場整備の促進を図るため、要件を満たす自転車等駐車場の整備費の一部を助成する制度を設けており、自動二輪車も含めた駐輪スペースの確保を図っています。</p>
1 4	<p>放置自転車をなくすためには、自転車等駐車場整備が不可欠である。阪急沿線は特に少ないので、鉄道事業者と連携して自転車等駐車場を作ってほしい。</p>	
1 5	<p>都心部のマンションには十分な駐輪スペースがない。月極の自転車等駐車場等があっても良い。</p>	
1 6	<p>駐車場の設置で便利になった。これからも設置してほしい。</p>	
1 7	<p>都心部には、随分と自転車等駐車場が見られるようになった。でも、まだまだ放置があるので、もっと整備する必要がある。</p>	
1 8	<p>京都市には、駐輪スペースが少ない。</p>	
1 9	<p>自転車も大切だが、バイクが止められる場所が少ないと思うので、増やしてほしい。</p>	
2 0	<p>歩道や交差点での三角隅の空間を利用して、自転車駐車場を整備すればどうか。</p>	<p>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場の整備を進めます。</p>
2 1	<p>御池通に整備された路上自転車等駐車場は、外から見てすぐに自転車等駐車場とわかるため使いやすい。市内各所にもっと作ってほしい。</p>	
2 2	<p>最近、中京区の街中に自転車等駐車場ができたが、一等地に平屋建ては非常にもったいない土地の使い方である。東京の自由が丘駅南口自転車等駐車場のようなサイクルツリー型の自転車等駐車場設置等を検討しても良いのではないかと。</p>	<p>自転車等駐車場については、駐車需要や地域特性を踏まえた上で収容台数を決定していますが、余裕がある場合には、その他の市施設との複合用途も検討するなど、有効に活用できるよう努めます。</p> <p>また、サイクルツリーについては、関東を中心に導入事例があることから、今後、本市で整備を行う場合には、選択肢の一つとして検討します。</p>

23	もっと使いやすい自転車等駐車場になるよう、色々な工夫をすれば良い。	使いやすい自転車等駐車場とするため、利用者の要望や利用特性を踏まえ、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）の導入を検討します。
24	自転車の出し入れが楽であると、使い勝手が良い。	整備した自転車等駐車場が有効に利用されるよう、利用者の利便性に配慮した整備を進めます。
25	放置自転車の問題は、自転車等駐車場が有料であることも根本的な問題解決を妨げる要因になっている。環境保全のために自転車利用者を優遇する目的で、自転車等駐車場を無料にするなどの配慮があっても良いのではないか。	自転車は、安価で手軽に利用できることから、多くの市民の身近な交通手段となっており、公共自転車等駐車場の利用は無料にすべきとの要望をいただいておりますが、無料では管理が行き届かず、無秩序な駐輪による交通障害や盗難、廃棄といった問題も生じています。
26	費用負担は公平にしてほしい。	
27	地下鉄駅周辺に安価な自転車等駐車場があると良い。	こうしたことから、適切な管理のもと、自転車等駐車場を安心・安全に利用していただくため、整備・維持管理にかかる費用を利用者の方々にも御負担いただくこととしており、新施設だけでなく、施設改修が可能な所から、無料自転車等駐車場の有料管理型への転換を図っています。
28	無料自転車等駐車場は、自転車が乱雑に置かれ、取り出すのに危険である。有料でも良いので、しっかりと管理してほしい。	短時間利用など、利用実態に応じてより安価な料金を設定することは可能ですので、現在、一律1回150円の設定としている利用料金について、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よう、今後、料金体系の在り方を検討します。
29	無料自転車等駐車場の有料化は有意義な取組である。これまでに利用していた無料自転車等駐車場は、場内に壊れた自転車が放置されていたり、周辺通路にまで自転車が停められていたりしたので、利用する際に大変不便を感じていた。有料であっても利用しやすい自転車等駐車場にしてほしい。	
30	公共交通機関も大切である。都心部に駐車場を整備する際には、バスや地下鉄と共存できるような料金設定が必要である。	
31	自転車の利用は、やはり交通費がかからないというところが大きな利点である。何十円という、もっと安い料金で、頻繁な利用を促す方が良い。	
32	単にマナーアップを図るだけであれば、例えば銭湯のロッカーのように、自転車を預ける時に50円入れ、引きとる時に、50円が返金されるシステムで充分である。	
33	1回150円としても年間約200日の自転車等駐車場利用で、数万円の負担増である。電車・バス代と違い、駐輪代は交通費として支給されない場合が多く、全額利用者の持ち出しになる。自転車のような、環境にも道路にも、おサイフにも優しい交通手段にまで負担増を強要することは、環境都市京都として良くない。	
34	どうしても有料化するのであれば、駐輪代を会社から交通費として支給することを、条例等で義務づけ、通学者にも自転車通学手当を支給してからにすべきである。	

35	<p>自転車利用を推進するためには、1日1回150円を1日1回50円程度に引き下げるべきである。</p> <p>さらに有名寺院などの観光客誘導を促進するためには、公共自転車等駐車場の無料化も進めるべきである。</p>	(前ページの回答に同じ。)
36	<p>有料化で得られる収益、雇用吸収力はわずかしがなく、逆に費用負担を逃れようとする放置駐輪やキッスアンドライド(マイカーでの送迎)が横行するようになり、却って駅周辺の歩行環境を悪化させる可能性がある。</p>	

(4) 自転車通行環境

番号	市民意見	本市の考え方
37	<p>自転車が乗りやすい街にするために、コペンハーゲンを見習い、歩行者と自転車と車を完全に区分して、それぞれが安心して通行できるようにすると良い。</p>	<p>自転車通行環境については、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。</p>
38	<p>歩道のある道路で、自転車がどこを走るべきかが問題である。歩道を走っていけないということであるが、車道を走るには、危険を感じる場所がほとんどである。</p> <p>本当に自転車の走りやすい街にするには車道を削ってでも自転車道を作るしかない。</p>	<p>今後、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、今回いただいた皆様からの御意見も参考にしながら、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。</p> <p>なお、自転車通行環境の具体的な整備については、今後策定する「自転車通行環境整備計画（仮称）」に基づき、取組を進めます。</p>
39	<p>老人は歩道を杖やシルバーカーで通行しているが、自転車が並走しており、危険である。自転車道を作ることができないか。</p>	
40	<p>歩道が細く、車道も狭い等、道路環境が劣悪なので、自転車通行環境を整備してほしい。自転車レーンがあると良い。</p>	
41	<p>現行の規制や行政対応の最大の問題点は、自転車の利用者を優先に進められたと思わざるを得ず、毎日生活している歩行者への配慮が希薄なことである。</p> <p>京都市の発展のためには、歩行者の安全、安心を基にした「改善対策」とその実行が不可欠である。</p>	
42	<p>歩道の拡充とそこへの車両通行禁止を検討してはどうか。</p>	
43	<p>自動車交通を自転車交通・歩行者交通からある程度分離し、また地震などの災害時の重要避難経路として位置付け、河川の両側に、市街地のできるだけ全区間に設置することが必要である。</p>	
44	<p>車・自転車・歩行者の占有空間を再検討し、歩いても、自転車で走っても、楽しいまちづくりができれば良い。</p>	
45	<p>自転車通行環境の整備は自転車レーン(自転車用車両通行帯)の整備を主体に進められるように希望する。</p> <p>自転車歩行者道の改造や自転車道の整備では、自転車利用者の意識は歩行者のままである。自転車は車両であることを自転車利用者に理解させることはできない。対向通行の自転車歩行者道や自転車道では自転車の正面衝突の可能性を増やすだけである。コストも自転車レーンに較べればはるかに大きい。合理的で最適な社会資本の整備のためにも自転車レーンの整備を進めるべきである。</p>	

46	<p>道路交通法では、自転車は車道を走るものとされているが、本来自転車が走るべき車道の左端には、溝が設置されているだけで、危険が多い。このような道路設計は、速やかに改善し、自転車道か自転車レーンを設置すべきである。</p>
47	<p>歩道上における歩行者対自転車の事故の増加は、自転車を歩道に押し込めた道路設計に原因がある。39 ページにある「自転車歩行者道の再整備イメージ」のような整備はやるべきである。</p>
48	<p>自転車の走行空間に関して、現状の道路幅員の中で確保することは困難である。自動車、自転車、歩行者が今よりも混在し、安全面での課題が多い。</p> <p>幹線道路は自動車と自転車、脇道には歩行者を誘導するよう、各道路の役割を明確にしてはどうか。</p>
49	<p>車道は非常に危なく走れない。自転車道を作ってほしい。</p>
50	<p>自転車道の整備は必要である。自動車の流入抑制とセットでないと難しいが、自動車の車線をつぶしてでも、専用レーンを市内に作ってほしい。</p>
51	<p>五条通北の幹線道路は、車線を減らして自転車レーンを整備できないか。</p>

(前ページの回答に同じ。)

(5) 啓発活動

番号	市民意見	本市の考え方
5 2	P43の啓発の内容に、自転車利用を控え、徒歩と公共交通機関での移動を心掛ける旨の啓発を行うとあるが、自転車利用を控えた場合のメリットを具体的に例示してはどうか。	いただいた御意見を参考に、具体的な啓発活動を行う際には具体例を例示し、わかりやすい啓発に努めます。
5 3	自転車問題は、ハード整備よりマナーが重要なので、マナーの規制強化を行っていかし解決しない。 マナーの規制について、もう少し具体的な記載をした方が効果的なのではないか。	
5 4	マナー啓発、特に学生への啓発に力を入れて取り組んでほしい。	学生等に対する啓発については、既の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啓発活動にも重点的に取り組みます。
5 5	自転車問題は、市民のマナーによるところが大きい。行政がいくらマナー向上を啓発しても、劇的に効果があるとは思わないが、地道に訴えてほしい。学生のマナーが特に悪い。	
5 6	歩行者専用道での自転車走行禁止を徹底させる。	
5 7	現行の条例等と罰則を、全市民に改めて周知し、法令遵守を徹底させる対策が必要である。	様々な啓発活動の中で、京都府警等の関係機関とも連携・協力し、自転車利用マナー・ルールの確立を図ります。
5 8	自動車の一方通行規制を自転車へも拡大適用してはどうか。	
5 9	自転車で、自転車通行禁止区域を走っているのを見かける。警察に取り締まってしてほしい。	
6 0	自転車走行のルール・マナー違反者や路上放置の違反者に対する罰則の強化し、自転車利用者のルール・マナーに対する意識を高めるよう検討してほしい。	
6 1	利用マナーについて、特に車道の逆走が非常に危険なので、幅広い啓発と厳重な取締りを希望する。	啓発や教育、パトロール等の活動については、行政だけで取り組むのではなく、地域の交通安全推進団体、関係事業者、地域住民等と相互に協力・連携して効果的な取組となるよう努め、自転車利用マナー・ルールの確立を図ります。
6 2	違反摘発パトロールの強化を行う。市民も行政にまかせるだけでなく、積極的に参加協力する。	
6 3	ハード整備だけでなく、自転車利用マナー啓発やルール教育などのソフト部分が重要になる。 計画が着実に実施され、効果が発揮されるように、啓発や教育活動の推進も力を入れてほしい。	
6 4	松山市では、駐輪する者に対してボランティアが声をかけ、自転車等駐車場へ誘導し成果を上げていたので、このような試みをやってはどうか。シルバー人材活用にもなる。	御意見を踏まえ、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についても取り組みます。

(6) 放置自転車

番号	市民意見	本市の考え方
65	特に放置自転車減少のためには、強制撤去の強化が必要である。	啓発と並行して放置自転車の抑止力となる撤去については、より効果的、効率的なものとなるよう、土日祝日や夜間など、これまで撤去頻度が低かった曜日や時間帯における対策を強化します。
66	撤去は平日よりも、休日、夜間の回数を増やすべきである。早急に実施してほしい。	
67	放置を減らすために、もっと徹底的に撤去してほしい。土日や夜もしてほしい。逆に朝は必要ない。	
68	他府県から観光で来る人も多いと思うので、違法駐輪を徹底的に取り締まり、観光客に気持ちよく過ごしてもらいたい。	
69	撤去保管料については、もっと高くても構わないが、日祝日や夜間も保管所を開所してほしい。	
70	正直に自転車等駐車場を利用している者と放置している者との不公平感をなくすため、撤去を増やし、撤去保管料2,300円の値上げといった政策をしてほしい。	撤去保管料については、生じた費用の一部を返還の際に御負担いただいておりますが、いただいた御意見も踏まえ、今後、撤去保管料の見直しを検討します。 また、返還率向上と保管費用を反映させる観点から、現行4週間の期間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や、保管所の開所時間を延長することなども併せて検討します。

(7) レンタサイクル

番号	市民意見	本市の考え方
7 1	自転車の総量が増えない工夫が必要である。例えば、シェアリングの様な方法はどうか。	複数の利用者が 1 台の自転車を共有できる都市型レンタサイクルは、放置自転車の抑制や駐輪スペースの有効活用に効果があるため、導入促進に向けて、民間事業者への支援、協力等を行います。 なお、観光型レンタサイクルについては、民間による事業展開が進んでおり、現在、市観光案内所等で複数事業者の紹介を行っています。
7 2	レンタサイクルの導入促進について、「民間事業者への支援」に京都市からの観光案内で自転車利用を積極的に勧めることを含めると促進効果が大きいのではないかと。	

(8) その他

番号	市民意見	本市の考え方
73	<p>自転車に走行距離が測れる機械等を装備させ、走行距離に応じたサービスを受けられるようにしたらどうか。</p> <p>例えば、走行距離が長い人は自転車屋でパンク修理・タイヤ交換など無料で利用できるなど。</p>	<p>いずれの内容についても、事業を進めるための貴重な御提案として、今後の参考にさせていただきます。</p>
74	<p>自転車免許証制度を導入し、免許保持者に駐輪料金や撤去保管料が安くなる等のメリットを付ければどうか。</p>	
75	<p>自転車等駐車場に自転車を止めることが「得」と感じる施策をもっと積極的に展開してほしい。(例えば、ポイント制)</p>	
76	<p>欧州のように電車やバスに自転車を持ち込めるよう検討してほしい。</p>	<p>自転車の電車・バスへの持ち込みの可否につきましては、各事業者の判断となり、現時点では、市外の一部の閑散区間や団体で臨時列車を運行する場合などで事例があると聞いております。</p> <p>乗客が多い市内での実施については、安全面やスペースの確保の課題もあるとのことですが、御要望は各事業者に伝えて参ります。</p>
77	<p>自転車の利用マナーの向上もさることながら、タクシードライバーの教育も徹底してほしい。</p>	<p>自転車の利用マナーの向上と併せて、関連する業界団体等に対しても、自転車が安心して走行できるよう働き掛けていきます。</p>