

京都市中心部の自転車利用プラン

1. なぜ、自転車か？—自転車のメリットのおさらい

自転車の利用は、オイルショック時の一時的な節約ムードの折とは異なり、近年の動向は、地球規模の環境問題に追い風を受け、確固とした本格的になってきています。自転車は地球温暖化の原因となるCO₂を出さないクリーンで、健康にも良い交通手段で、エネルギーに比する効率が最もよいとされています。

◎自転車のメリット

1. スピードが適度。時速15～20kmで、歩く速さの5～6倍です。
2. 意外に利用距離が長い。京都での自転車利用距離の平均は2.1km。都心部でいえば半径3kmの利用は商圈範囲内。クルマ利用からのシフトにも有効です。
3. 駐輪面積が駐車場に比べて格段に節約できます。駐輪面積はクルマと比べて、通路などの問題も含めると少なくともクルマの10分の1以下です。
4. 徒歩と同じように、自転車も人力であり、動かすのにエネルギーを消費せずCO₂を排出しないし、静かです。
5. ふれあいの乗り物。閉ざされた空間に人を押し込めてしまうクルマとは違って、空気、音、風、匂い、土の感触、住んでいる人とのふれあいを感じることでできる乗り物です。
6. 安価。駐輪場にお金を払うとしても、車利用からすれば格段に安い手段です。
7. 健康的、ダイエットや有酸素運動としても健康増進に寄与でき、ストレス解消にもよく、爽やかな気分にしてくれる移動手段です。
8. クルマと同じく、Door to Doorでいける交通手段です。

2. 自転車と共生できる都心部—自転車利用の基本的な考え方

京都は比較的土地の高低差も少なく自転車に適したまち。自転車移動に無理がないといわれる行動範囲3～5kmを持ってすれば大体の場所には行くことができます。また京都は他の政令指定都市と比べて、中心部に人口が密集している上、戦災を免れたため、道幅も狭いのが特徴です。このことは先斗町や石塀小路などのような京都らしい情緒を持つみちを現出させ、京都の魅力にもなっていますが、自転車ならこの魅力的な小路にも入って行けます。

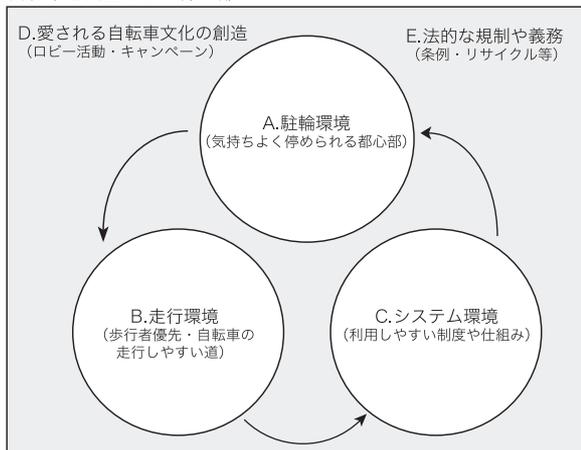
ところが都心部は、違法駐輪によるまちの歩行のしにくさ、見苦しさ、マナーの悪さ等の問題か

ら自転車は肩身が狭く、本来のよさを生かし切れていません。「歩くまち・京都」の理念から、歩行者が安全に回遊でき、商店も違法駐輪に悩まされることなくお客を呼び込むことができ、自転車利用者も気兼ねなく駐輪できて気軽に都心部に来られるような方策を探るべきです。環境時代の乗り物である自転車を、京都のエコ交通システムの中にきちんと位置づけ、私たちがクルマ優先の社会で見落としてきた新たな発見をする移動手段として、自転車と共生できるまちを目指したいと考えます。

それには

- A. 駐輪環境の整備—自転車が気持ちよく駐められる都心部
- B. 走行環境の質を高める—ロードシェアリングの工夫、自動車の制限、公共交通優先
- C. 利用システムのソフト—自動車利用からのシフト、利用しやすい制度や仕組み
- D. 愛される自転車文化の創造（応援する面）—ロビー活動、キャンペーン等
- E. 法的な規制や義務（規制する面）—放置自転車のリサイクル、ペナルティ、条例などが必要です。

自転車と共生できる都心部



3. 京都市の自転車利用プラン

A. 駐輪環境の整備—自転車が気持ちよく駐められる都心部

半径3～5km圏内から中心部まで来られる人は多く、自転車で気軽に来てショッピングを楽しみたい人は多いはず。ところが店舗には駐輪場もなく、道路はタクシー、自家用車があふれ、歩道は看板やセール品などで狭い上、自転車やオートバイが駐められ、ゆっくり買い物もできません。

このように圧倒的に駐輪場が不足している状況ですが、TDMを基本に、都心部のクルマ利用を暫時、抑制しながら、現在の駐車場を駐輪場に譲っていく方向が望ましいと考えます。

店舗の形態ごとの駐輪場確保が求められますが、長時間駐輪する人は少々遠い駐輪場（従業員など）、短時間駐輪する人（お客など）は少々高くても近い駐輪場というように、利用時間と距離、料金体系の組み合わせを考えることが必要です。また都心部には駐輪スペースの確保が難しいという点から、道路に駐めるにしてもデザイン的に美しい駐め方が工夫されていれば、環境都市のまちの風景として自転車はカッコよく、おしゃれに見えるはずです。

1. 商店街単位で設ける駐輪場（従業員とお客）

商店街ブロックごとに、協同の駐輪場を確保。お客用には近い場所、従業員には少々遠くても指定場所の駐輪を徹底させる。まちなかの駐車場の一部転用契約を月極で確保。

2. 大型店舗で設ける駐輪場（従業員とお客）

現在、自動車できている客のための駐車場は、人件費もスペースもいることから、自転車を使って来てくれるお客にはクーポン券など、誘導するような施策をとります。

3. 個店で設ける駐輪場（従業員とお客）

表通りや細街路の個店には、各々小さな駐輪場が多くあるのが理想。現状でも、工夫次第でおしゃれで注目されるような自転車の駐め方も可能になります。

4. 中心部居住者の駐輪場（マンション、家）

マンションや家は、駐輪場を必ず設けることを原則とし、みちにはみ出さない合意を作り出す。

5. 中心部の事業所（ビル）

都心部に通う会社員は、原則としてビル内に駐輪することにします。また長時間にわたる駐輪となるので、公営駐輪場との契約など、会社単位での取り組みが必要です。

6. 都市のインフラとして整備する駐輪場

阪急、京阪等で大阪方面に通勤・通学する人には拠点駅の駐輪場が理想ですが、都心部はスペース的にすべて収容には無理があるため、できるだけ公共交通の利用を訴える。また定期券で少々遠くても長時間、多目的に利用できる市営の安い駐輪場も必要。どこの駐輪場でも駐められる割安共通チケットやカードも利用。

7. 公共空間の有効で美しい駐輪利用（道路、河川、公園、公共施設など）

所によっては、御池通や鴨川河川、公園内でも例えばフェンスに沿って美しく整然と駐輪できるならば、自転車文化やマナー向上の目に見える宣伝効果となります。

※違法駐輪を減少させるための第一ターゲットは、都心部の店舗従業員、ついでお客。通勤・通学者は極力、公共交通利用を訴える。

都心部の駐輪環境

	優先	人	駐輪場のタイプ	場所・候補地	ポイント	メンテ責任者
現在の需要	3	通勤・通学者（違法駐輪の3/1）	公営駐輪場、民鉄駐輪場	拠点駅内・周辺、ゼスト地下、御池通り（シンボリックに）	理想的には拠点駅内にあるのが望ましいが、都心部はスペース的に無理があるので、公共交通利用を強く訴える。公営駐輪場利用の場合は、やや遠くても料金を安くし定期券などで安全に保管できるようにする。	市、民鉄
		2	客（違法駐輪の3/1）	百貨店、大型店舗型	店舗内の駐車場をより多く駐輪場に	店舗面積あたりの駐輪場設置義務があるが少ない。自転車で来る客にクーポンなどでインセンティブを与えれば、クルマの何倍も自転車を停められ、コストも減。
	商店街共同型			OPA、ゼスト地下、民間駐車場の一部転用契約	ブロック毎に共同の駐輪場を確保。比較的近い場所を探す。	商店会、市
	個店型		店の敷地内	理想的には小さな駐輪場が沢山あればよいが、現状でも工夫次第で駐輪スペース設けることもできる所もある。	個店、市	
	歩行者天国時の臨時駐輪場		道路内、フェンスに沿って	撤去しやすいようにアイランド型	市、警察、商店会、市民	
	1	従業員（違法駐輪の3/1）	商店街従業員用	OPA、ゼスト地下	公共交通で通勤するよう奨励。違法駐輪のかなりの数は商店街従業員も多い。少々遠くてもフリーパスや定期券で町中に停めないように徹底させる。百貨店従業員は公共交通で。	商店会
		一般・都心部の会社員	公営駐輪場	社内駐輪場、市営駐輪場、ゼスト地下等	細街路、公園付近、裏道等にあふれている自転車は安い市営の一時駐輪場や月極の駐輪場に。共通利用チケット制や	市
		都心部居住者	自前駐輪場	敷地内	原則を設け、道にはみ出さないこと。	個々のマンション・家
潜在需要		一般	公共空間の美しい駐輪利用	御池通り、鴨川、公園など	フェンスなどに沿って美しくおしゃれな駐輪を見せ、自転車文化やマナーの向上に役立てる。	市、環境課
		都心部のクルマで回る営業マン	会社単位の共同駐輪場	ビル内、近隣	ビル内、近隣に共同駐輪場を確保。自転車は共同で使う。	会社、町内会
		観光客	拠点駅にレンタサイクル	拠点駅、ゼスト地下、都心部小学校跡地など	Park & Ride的に使ってもらえるゼスト地下や拠点駅からレンタサイクルできる。	商店会、観光局、市

B. 走行環境の質を高める 一歩行者と自転車が喧嘩しないようにすることが最重要課題。自動車が占有している空間を、人、自転車、公共交通に譲っていくロードシェアリングの工夫

京都のみちは古い都市だけに、幅員が狭く、またその幅も他都市に比べて一様ではありません。これらのみちを、歩行者、自転車、公共交通、自動車でどう分配していくかが問題ですが、現在、ほとんどを自動車が占領している状況です。将来の総合的なエコ交通システムを考えるには、このような視点から、一様でない京都のみちのランク付けをしていく必要があります。「歩行者専用道路（自転車は基本的に押して移動）」「人・自転車優先の道路」「自転車専用道」「公共交通優先道路」、また自動車が通れる幅があっても、救急病院やその他の災害対応施設などにより自動車・自転車などの駐車を一切認めない道路など、道幅や通りの性格によってランク付けをしていく作業が望まれます。

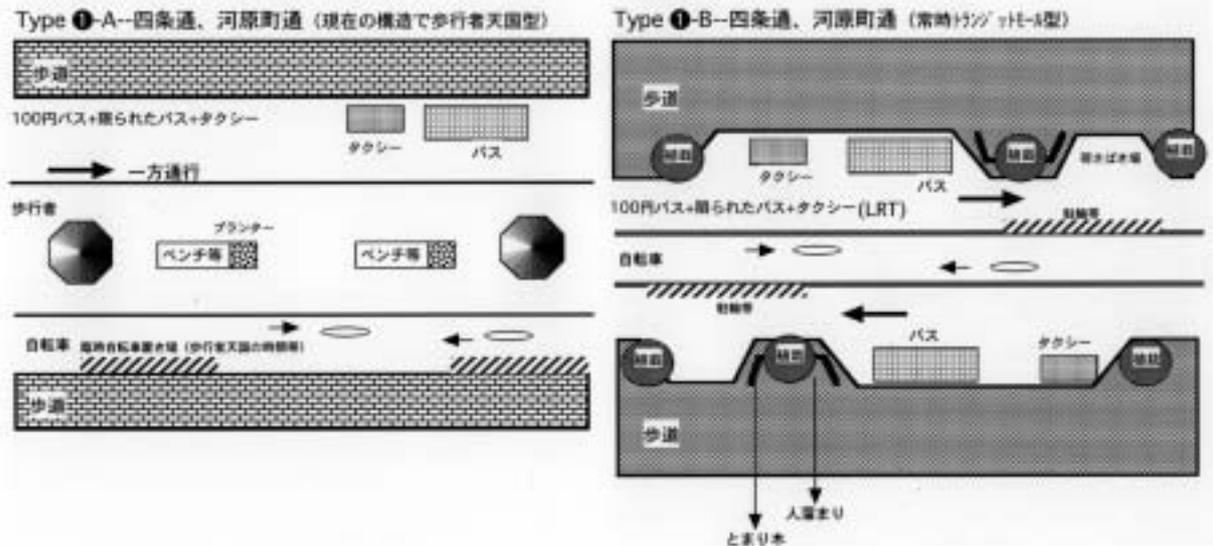
特に強調したいのは、歩道と自転車道を完全に分離し、歩行者と自転車が喧嘩をしないように配慮することが重要です。また日常の移動に自転車で効率よく、安全に移動できる「自転車のための専用道路」も必要です。

自転車タスクとしては、自転車と共生できる道路の改革案として、以下の図のようなオプション（選択肢）があると考えました。

●都心部のタイプ別 道路のシェアリングとその構造

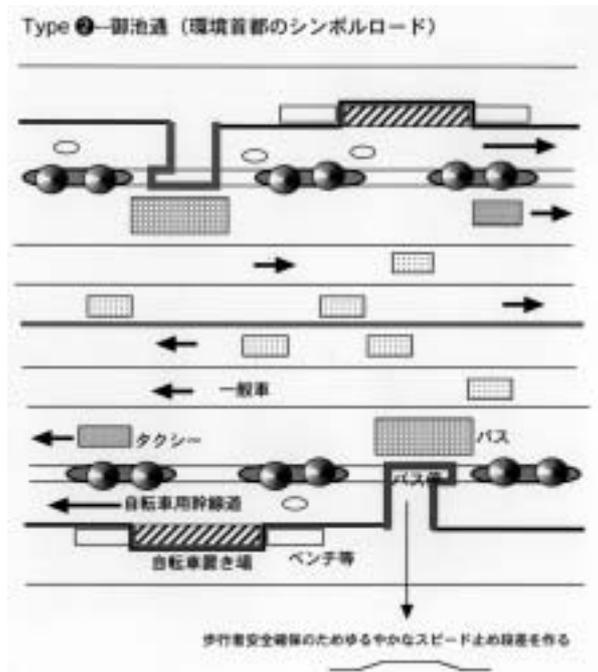


※いずれも自転車は自動車道側に設置



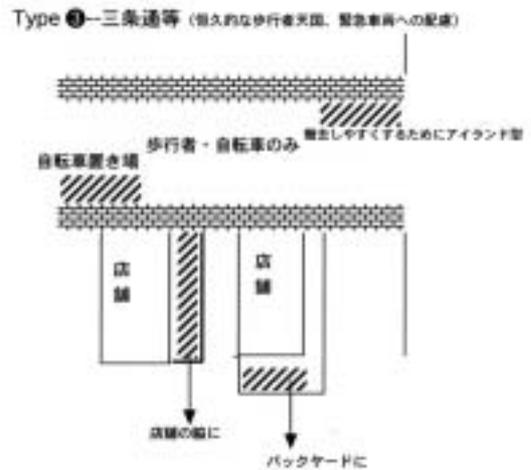
[Type1：四条通・河原町通]

- * LRT もしくは低公害型低床式バスなどを中心としたトランジットモールの早期実現をめざす。緑の空間が欲しい。
- * 一方通行化。マイカー全面通行禁止。100円循環バス+限られた路線バス+タクシー+貨物車+自転車+歩行者。
- * 当面は駐輪スペース、緑のあるベンチスペースなどを適宜配置したもので、年数回のイベントとしてスタートするのも仕方がないものとする。



[Type2：御池通]

- * 環境先進都市・京都のシンボルロードとする。車道側に自転車専用道を設置し、フェンスに沿って美しく自転車道のとめられる駐輪帯を設ける。
- * みちのデザインは、以前の御池通のほうが、自転車通行にもよい。



[Type3：三条通など]

- * 植栽スペースを設けた、恒久的な歩行者専用道とする。ただし、緊急車両の通行に配慮すること。
- * 当面は、駐輪スペース、緑のスペース、休息スペースなどを道路内に適宜に設けた、土・日の歩行者天国として実施。地元商店街などの自主自立を尊重し、実行することが必要で、「にぎわい小路」として定着させていく。
- * 駐輪スペースとその設置間隔、みちの素材等でトラフィックカーミングの要素を取り込む。