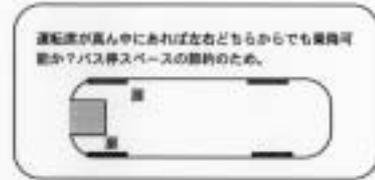
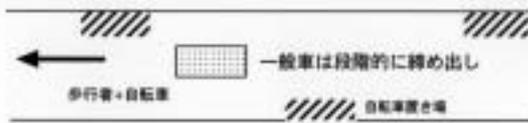


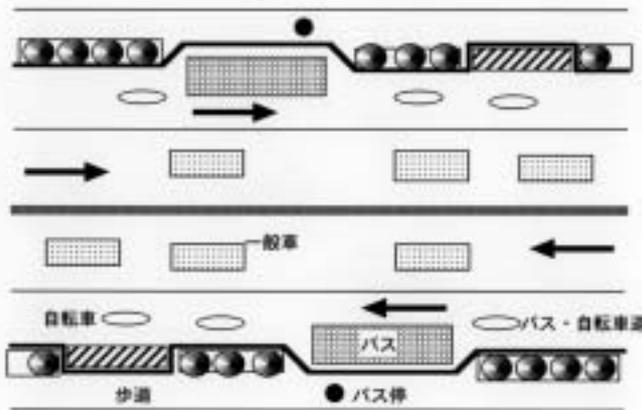
Type ④-細街路（自転車置き場を簡単な小道具でTraffic Calmingに利用）



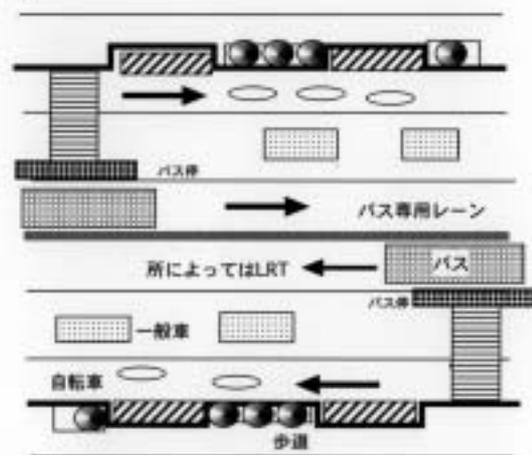
[Type4：細街路]

- * 当面、適当な間隔ごとに駐輪スペースを道路面の外に設置する。
- * 当面はシンプルなものにして、段階的に自動車を開め出す。
- * 道路の構造をいじって自動車が通りにくいみちにしてはという意見もあるが、普段のまちの良さを活かした方がよく、変にいじらない方がいい。コミュニティにやさしい道にするのが重要。

Type ⑤-A-烏丸通、東大路等一般道（低床式低公害車バス）



Type ⑤-B-烏丸通、東大路等一般道（低床式低公害車バス。交差点を挟んでバス停設置。バス停をずらすことによって路幅を節約）



[Type5：烏丸通、東大路通等]

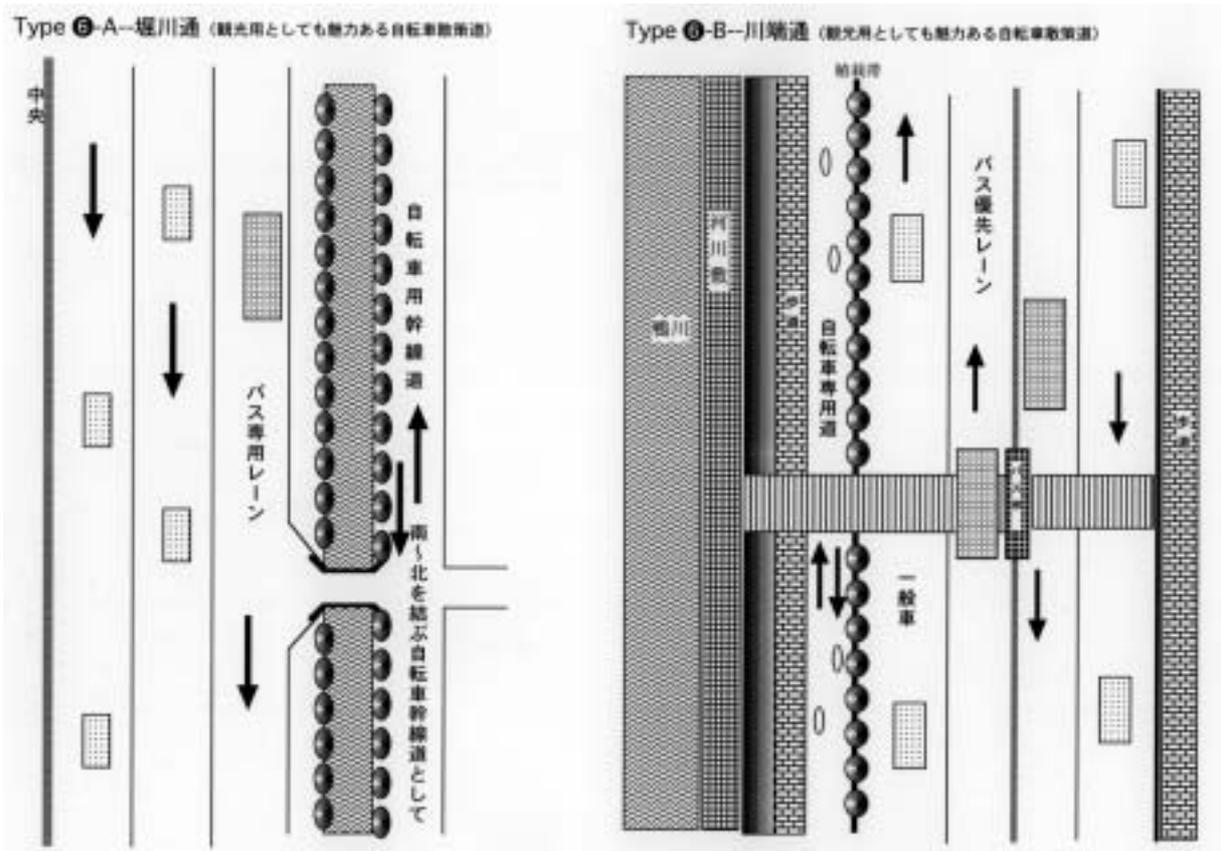
- * 無公害低床式バスを基本にし、場所によっては LRT も採用する。
- * バス停との位置関係や、どこに自転車道をつくるかには、相当の検討が必要となる。
- * 駐輪スペースは、車道側から入れる植栽の切れ目に整然と置けるよう工夫する。

C. 利用システムのソフトー自動車利用からのシフト、利用しやすい仕組み

自転車は移動範囲も意外に広く、自動車に代わる交通手段として通勤・通学・観光・営業等にも充分有効に利用できます。自動車利用から自転車利用にシフトさせるためには、走行環境の質を高めるとともに、利用しやすいソフトや仕組みが必要です。

また、自転車のデメリットである雨の日利用のために、新型の防雨自転車やファッショナブルなカッパ等の提案も望まれます。

1. 自転車専用道路の設置ー自転車走行空間の質を高め、ネットワーク化を図る（市街地の移動を効率よくスムーズに）



[Type6：堀川通、川端通など]

- * 歩道、自動車道と完全分離の自転車専用道路のあるみち。
- * 自転車観光にも魅力ある自転車の幹線道をめざす。
- * 並木道や植栽など、また表示板の設置などで、外から来た人にも親切かつ魅力的なみちにする。
- * 南北、東西を効率よく移動できる自転車道があれば、観光も自転車にシフトさせることができ、日常の移動も利用しやすくなる。
- * 堀川通、川端通、五条通、御池通、紫明通などを想定。

都心部の細街路や裏道などは、日常、自動車の往来が多く、狭い道を自転車で効率よく移動しようとするとは危険で、歩行者も安全ではありません。今まで自動車を使っていた人が、3回に1回は自転車に変えればそれだけCO₂も減らすことができます。そのためには市内を、ある程度スピードを出して東西南北に移動できる「自転車のための専用道路」が必要です。

このような道路を設置し、歩道と車道とも完全分離して、現在ある比較的、自転車の通りやすい通り（御池通、堀川通、五条通、川端通、紫明通など）とをつなげて、自転車専用幹線道路を設置します。

都心部では、御池通を特にこのタイプの道路として、また市役所前ということからフェンスに沿った美しい駐輪スペースを配し、環境都市のシンボルロードとしてはどうでしょうか。

2. 自転車観光レンタサイクルの構築

自動車利用の観光客を公共交通機関や自転車利用にシフトさせ、ひと味違った京都観光を自転車で楽しんでもらい、滞在型の観光を進めるために、観光レンタサイクルシステムを構築します。そ

のためには、観光レンタサイクル拠点を設定し、鉄道会社や旅行会社、レンタサイクル店、自転車の利用できる宿屋・ホテル、駐輪場をきちんと設置している観光地の開拓などを合わせながらシステムを作っていくことが必要です。また、自転車観光マップ等で、自転車の旅の楽しさやかっこよさを伝えるソフト情報を流していきます。将来的には、初めて来た人や外国人にも、わかりやすいルート沿いの案内表示などを整備します。

都心部では阪急、京阪、地下鉄などでやってくる人のための、観光レンタサイクルを小学校跡地やファッショナブルなスペース（新風館など）で展開し、かっこいい自転車も用意することで話題づくりに役立つのではないのでしょうか。

3. 都市型レンタサイクルシステムの構築

駅周辺では、他都市への通勤・通学者の自転車利用の台数が、圧倒的に多く、都市型レンタサイクルシステムの構築が必要です。誰にでも使い回しのできる自転車であれば、駐輪スペースも1/3ほどに節約でき、定期券と合わせることによって割安にすることも可能です。また鉄道で都心部まで行って、そこで自転車を借りる（イグレス利用）というビジネスマンなどを対象としたレンタサイクルのマーケットも、あわせて開拓します。

4. 企業の自転車利用の促進—イグレス利用も

都心部を自動車で回る営業マンや会社員の自動車利用を、自転車にシフトさせる方策も必要です。企業ごとに、交通利用計画を作り、会社の自転車を共同使用します。また通勤に自転車を利用したり、前項のレンタサイクルのイグレス利用や公共交通を利用する人には奨励金を出すなど、自転車利用の促進策を考えます。

まずは都心部の企業で実験に協力してくれそうな会社を探してみるのもいいでしょう。

5. パッケージ化とインセンティブ

上記のような、様々な自動車利用からのシフトを、より効果的にするために、利用行動に即したパッケージ化を考えインセンティブを与えるためのシステムを検討します。

（パッケージ化とインセンティブ—表参照）

D. 愛される自転車文化の創出—ロビー活動・キャンペーン

環境にいい自転車が市民権を得られ、愛されるためには、マナーやルールを守った利用や自転車の楽しさをよく理解している自転車ファンを作る必要があります。そのためには、小さい頃から小学校の教育プログラムの中に、自転車の正しい乗り方や交通ルールについて、きちんと教えたりする啓蒙活動の他、市民一体となったキャンペーン、自転車利用のライフスタイル提案など、総合的に自転車文化を創出していかなくてはなりません。

1. 環境パトロール隊等の設置（チャリパト）と啓蒙活動

自転車走行が制限されている道路やイベントなどで歩行者天国が実施されている時など、日頃の自転車問題を、環境問題ときちんと結びつけて市民に理解してもらうため、またマナーやルールの啓発や駐輪場への誘導などを行うため、いわばボランティアの環境自警団のような「環境パトロール隊」の設置を提案します。

駐輪場の位置を示したビラ配りや、自転車利用についての注意なども、商店街、市民、警察、交

公共交通や自転車、徒歩にシフトさせるためのパッケージ化とインセンティブ

	人	リンク場所	インセンティブ	利用日	自転車シェア
都心部に入ってくる	都心部にクルマで来る人	駐車場（ゼスト、市営駐車場）	駐車場に車を止めて自転車を借りたり、徒歩で回ると駐車場料金が安くなる。	主に休日利用	←
	都心部に公共交通で来る人	駅、公共交通の結節点	公共交通を使って来たと証明できるチケット半券を見せると、100円バスチケットがただでもらえる。レンタサイクルが使える。お買い物クーポンがもらえる。	主に休日利用	
	都心部に自転車で来る人	商店街指定駐輪場など	指定駐輪場を利用すれば、お買い物クーポン券がもらえる。100円バスチケットがただでもらえる。駐輪場代がただになる。	常時	
都心部から出ていく	都心部から観光や近隣にお買い物に出る人	シティ・エッジ（小学校跡地など、必ずしも駅でなくともよい）。話題のファッションな施設でもよい。（新風館など）	観光型レンタサイクルを利用すると運賃が安くなる。（例えば大阪方面から「スルーツ関西」チケットに自転車利用を含めたりする）。	休日利用	←
	都心部から営業や打ち合わせに行く人（イグレス利用）	駅、公共交通の結節点	都市型レンタサイクルを利用すると運賃が安くなる。（例えば大阪方面から「スルーツ関西」チケットに自転車利用を含めたりする）	ウィークデイ利用	
市内移動	市内各所を自転車で移動している人	マイ自転車で	共通チケットやカードで市内のどの駐輪場も利用できる。	常時	

通局などの混成チームが、月1回程度、一体となって活動することはできないでしょうか。

2. 「自転車の日」企画—なんか今日はやたら自転車が多いなあ。何やってるんだろう？ 飛び入りでも参加できるのかなあ？

愛される自転車文化を促進するために、たとえば年1回の「自転車の日」を決め、様々なイベントや実験を試みたり、自転車都市宣言などをしてもいいでしょう。アースデイのように世界に呼びかけることも考えられます。

《企画案》

- *ポイントとなる拠点は3つくらい。（市役所前、ウイングス京都、新風館、細街路のポケットパークなど）
- *自転車改造グループのデモンストレーションと展示、デンマークモデル展示、自転車アートの展示
- *自転車のある風景市民フォトコンテスト—保存資料にも利用する
- *自転車レンジャー、マナーを楽しく学ぶ、ごみ拾い、まちなかポタリングツアー
- *おしゃれな自転車のグッズ展示、ファッションショー（芸大生、ファッションスクールに協力要請）
- *実験広場—ある通りを、自転車をよく考えた通りやすいみちに変え、実際に検証してみる（ポケットパーク周辺）
- *自転車のための秘密ルート開拓探検—マップづくりの基礎（特に中心部エリアからのミニツアーコースの設定とサイクルポートの設定） グルーっと京都一周ツアー（終日）自転車団体持

ち寄りのツアー体験

*細街路3本に1本程度、自動車締めだし自転車解放区、オリエンテーション・ラリー

*店先の駐輪モデルデザインの提案

*美しく駐めるまちの駐輪デザインワークショップやデザインコンペ

3. みちのデザインや植栽等については、違った視点も考慮し、他団体と連携します

自転車に関わる活動グループ（京都自転車協会、バイコロジーの会、クリティカル・マスなど）や、他のNGO（堀川に清流を蘇らせる会、御池通りのケヤキを守る会、京都水と緑を守る連絡会など）との連携。

F. 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

（京都弁護士会チームに加わってもらい、アドバイスを要請）

1. 撤去自転車の保管のスピード化とリサイクルシステムの開発

放置自転車の撤去作業は大変な作業で、保管場所、時間、労力を要します。これらをもっとスピーディに処理できる管理体制を、関係者がよく話し合った上で、処分までの期間を短縮化し、レンタサイクルなどにリサイクルできるようなシステムを開発することを提案します。

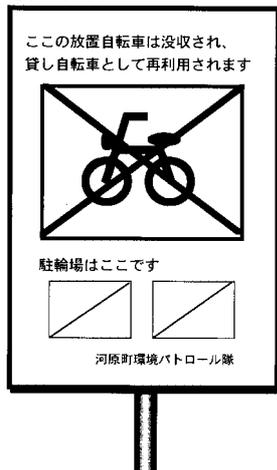
2. 店舗・マンション等の駐輪場確保義務化・違法駐車等の取り締まりの徹底

ショップ、マンション、公共建造物、駅など、少なくとも新築建造物には十分な駐輪スペースを確保するよう義務づけ、近隣の駐輪スペースのために場所を貸してくれる建造物には、固定資産税などの税制優遇を与えるなど、駐輪場設置を促進するための「京都方式の条例」が必要です。

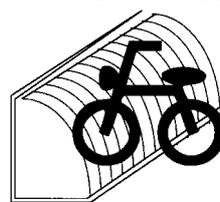
また道路を自分の駐車場のごとく駐車、占領している自動車や自転車の取り締まりを徹底強化することなども必要です。道路交通法のレトリック的使用です。

3. アイデア集—付

駐輪場のサインとチャリバト



竹などで気軽に設置できる犬矢来駐輪具



コンクリートの打ち抜きなどの壁にディスプレイっぽく引っかけて駐輪

