

平成28年度 交通対策・地区整備特別委員会行政視察報告

1. 視察期間 平成28年8月2日(火)～3日(水)

2. 出席者

(1) 委員

委員長 鈴木 純、 副委員長 富永 龍司

委員 保坂 真宏、 伊藤 延子、 石川 義弘、 水島 道徳、 松尾 伸子、  
寺田 晃、 小高 明、 石塚 猛、 河野純之佐、 青柳 雅之

(2) 同行理事者

交通対策課長 石川 洋二

3. 視察先及び調査事項

(1) 大阪府大阪市 日本橋観光バス乗降スペースについて  
放置自転車対策について

(2) 京都府京都市 放置自転車等撤去強化区域の拡大について

4. 調査の概要

別紙のとおり

【大阪府大阪市】

1. 市の概要

人 口 2, 7 0 2, 5 0 1 人 (平成28年6月1日現在)

面 積 2 2 5. 2 1 km<sup>2</sup>

主な特色

- ・大阪府のほぼ中央に位置しており、府庁所在地である。また、1956年9月に政令指定都市制度が施行し、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市と共に最初の市として指定された。
- ・近畿地方及び西日本の行政・経済・文化・交通の中心都市であり、市域を中心として、大阪都市圏及び京阪神大都市圏が形成されている。
- ・大阪の国際競争力を高め、世界中から人・モノ・投資等を呼び込み、大阪経済の持続的な成長につなげることをめざし、2013年4月に経済戦略局を設置した。経済戦略局では、大阪の都市魅力の創造・発信をはじめ、ビジネス環境や人材育成・研究機能の向上、中小企業の成長・発展を支援する様々な施策を推進している。
- ・水都として知られ、花と緑、歴史と文化等にふれることができる。観光地としても栄え、日本を代表する都市である。

2. 調査事項 日本橋観光バス乗降スペースについて  
放置自転車対策について

(1) 日本橋観光バス乗降スペースについて

ア. 設置の経緯

平成15年度に大阪ミナミの観光拠点である道頓堀の東側に位置する堺筋・日本橋の橋上にパーキング・チケット(60分・300円)を活用した「観光バス乗降スペース」を設置し活用してきた。しかし、平成26年頃から観光バスが増加し、一部の観光バスの長時間駐車が原因で二重・三重駐車となり、交通渋滞が発生するなど、他の自動車の交通の妨げとなるとともに、バス利用者や歩行者・自転車利用者の安全を阻害する危険な状態となっていた。

そこで、対策の一環として大阪府警察は、平成27年2月16日より、堺筋・日本橋上の「バス専用駐車枠」2枠のパーキング・チケットの利用を休止し「バス専用停車枠」に変更した。あわせて日本橋付近から日本橋1丁目交差点までの区間の西側道路の一部を午前8時から午後9時までの間、駐停車禁止規制に変更し、新たに3枠の「バス専用停車枠」を同規制区間に増設した。また、バス会社や旅行会社等の関係約2,000社に対し文書にて周知を行った。



大阪市資料より

イ. 特色

観光客が集中する「道頓堀」に近い日本橋の道路上に観光バス乗降スペースを設置するとともに、午前10時から午後8時までの間、交通誘導警備員を3名配置している。さらに5時以降は1名増員し4名を配置し対応している。観光バス乗降スペースでは、午前8時から午後9時までの間、バス利用者の乗降のための停車以外はできない。



案内標識

ウ. 利用実績

利用台数は、前年同月比で約20%減少している。団体旅行から個人旅行へのシフトなどが要因の一つと考えられる。

<平成27年度>

利用実績	97,238台
1日平均利用台数	265.7台
1日最大利用台数	424台

※平成28年度の利用実績（4月～6月）21,729台〔前年同期比▲19.1%〕

エ. 委託業務の予算と内容

年 度	予算額	決算額
平成27年度	23,500千円	18,553千円
平成28年度	27,374千円	

委託業務内容

- ① 観光バス乗降スペースへの観光バスの誘導
- ② 二重・三重駐車による交通渋滞及び交通事故等の防止
- ③ 観光バス利用者が通行の妨げとならないよう誘導
- ④ 周辺駐車場案内図等の配布
- ⑤ 観光バス以外の車両が停車しないよう観光バス乗降スペースの確保
- ⑥ 長時間駐車等交通違反者にかかる警察への取締り依頼、警察との連携
- ⑦ アイドリングストップの協力依頼

オ. 主な成果・効果

観光バス乗降スペース設置後は、交通誘導警備員も配置して対応していることから、二重駐車となることはほとんど無くなっている。また、月1回程度はチラシで利用ルールの周知を行っている効果もあり、多くの観光バスは数分程度で観光客の乗降ができている。

カ. 今後の課題・展開

外国人観光客数は増加しているが、観光バス乗降スペースの利用台数は、平成27年度より減少しており、原因の分析とともに、今後の動向を注視する必要がある。また、交通誘導警備員にかかる費用については、受益者負担等も含めた今後のあり方が検討課題となっている。

キ. 主な質疑応答

- (問) ピーク時の観光バス乗降スペースの状況と、1時間あたりの対応可能台数について伺いたい。
- (答) 乗降スペースが埋まると、バスの停車場所がなくなるために後ろに繋がる状況がたまに発生している。1時間で最大80台の対応が可能と考えているが、実態としては60台を超えてくると対応が厳しいという話を聞いている。
- (問) 観光バス乗降スペースに来る前のバスはどこに待機しているのか。
- (答) 観光の時間によって、駐車場に停める時間がないため市内を循環しているバスもあれば、乗降スペースから北上した場所に2か所ある駐車場を利用しているバスもある。たまに、路上駐車し

ているという話も聞いている。

(問) 観光客や地元から市に対して公衆トイレを作って欲しいという要望があるか。

(答) 観光客やバスの運転手からはあまり聞いていない。道頓堀には公衆トイレが3カ所あるので、どのように周知するかが課題だが、観光バスに対してはトイレの周知は行っていない。観光客は飲食店を利用することも多いため、公衆トイレの増設を求められることは少ない。



現地視察の様子



大阪市会 会議室にて

## (2) 放置自転車対策について

### ア. 基本方針

駅周辺の放置自転車対策として、通勤・通学目的で利用される自転車を対象に、昭和48年から駐輪場の整備に着手しており、駐輪場の整備状況や地元要望等を検討しながら、順次放置禁止区域の指定と有料化を進めている。

平成21年度からは、中心市街地における放置自転車対策として、キタ・ミナミエリアを面的に放置禁止区域に指定し、駐輪場整備、啓発及び撤去強化に取り組んでいる。

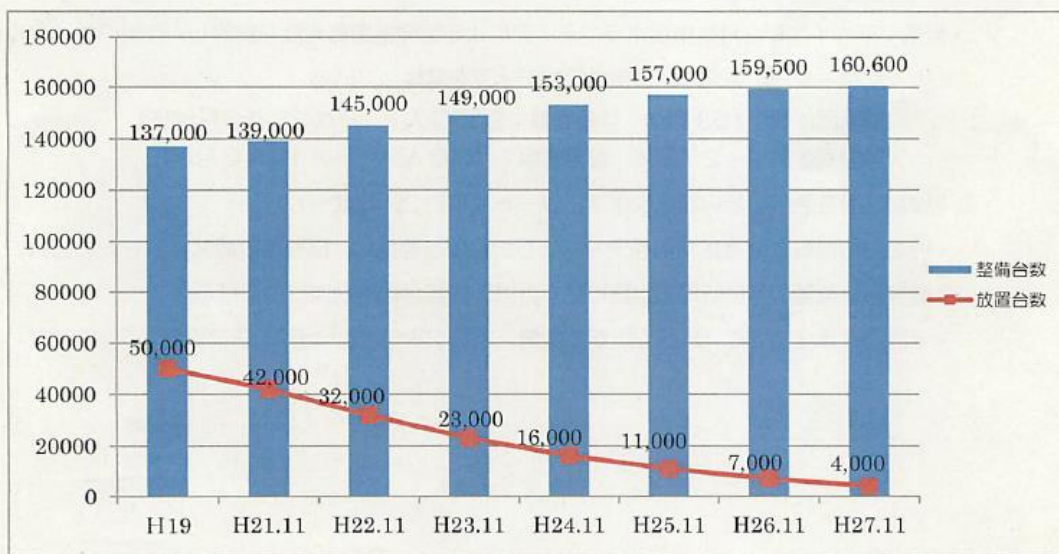
放置自転車は、地域で発生する課題であることから、区シティ・マネージャーの指示のもと区の実情に応じた対策に取り組んでいる。

### イ. 放置自転車対策の経過

年 度	対 策 内 容
昭和48年度	駐輪場の整備を開始
昭和58年度	放置禁止区域の指定開始（即時撤去の実施）
昭和63年度	駐輪場の有料化開始 「自転車等の駐車の適正化に関する条例」の制定
平成18年度	指定管理者制度導入のため「大阪市立有料自転車駐車場条例制定」
平成19年度	利用料金制度による有料駐輪場管理運営を開始
平成20年度	市民協働型自転車利用適正化事業「トライアルプラン」3カ年計画開始
平成21年度	キタ・ミナミにおける市民協働手法による放置自転車対策開始
平成22年度	大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例制定
平成23年度	「D o ! プラン」開始

ウ. 駐輪場整備台数及び放置自転車の推移

平成19年度当時の大阪市内の放置自転車数は、50,000台と全国でワースト1位であった。その後、放置自転車対策に力をいれ、平成27年度の11月には4,000台まで減少しワースト4位となっている。



放置自転車数については、内閣府による「駅前放置自転車実態調査」の調査要領に基づいたものです。

調査日：晴天の平日で概ね11時頃を基準 対象となる駅：駅周辺の放置自転車の台数が100台以上の駅

大阪市資料より

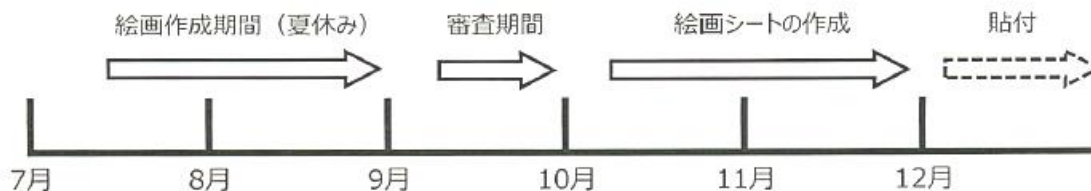
エ. 児童絵画（路面シート）による対策

放置自転車対策の1事業として平成22年度から「児童絵画シート」の取り組みを実施しており、全国に先駆けて大阪市が初めて採用している。

区役所が区内の小学校へ働きかけ、小学4年生から6年生を対象に夏休み課題（放置自転車の防止、駐輪場の利用促進、駐輪マナーをテーマ）として募集した絵画作品を路面シートとして活用し、マナー意識の向上や自転車を放置しにくい雰囲気作りを推進する事業である。

平成22年度から27年度までに28駅において路面シート事業を実施している。

【スケジュール】



【参考事例】

◇阪急三国駅(2階踊り場) [平成24年11月 15枚貼付] 約20台削減

貼付前



貼付後



◇北区天神橋筋六丁目(市立すまい情報センター前) [平成23年10月 40枚貼付] 約80台削減

貼付前



貼付後



大阪市資料より

①路面シート貼り付け場所の選定方法

地元町会等に調整を行った上で放置自転車の多い歩道上に路面シートの貼り付けを実施している。その際、交通管理者に対しても協議を行い、今後工事が想定される場所は貼り付け場所としては選定しない。

②路面シートの効果

放置自転車を撤去しても改善できなかった地域の状況が、児童絵画シートを貼ることで効果があがっている。

多いところでは100台以上の放置自転車が減少した事例もあり、撤去台数の減少により、結果として運搬経費などの経費削減につながる。

また、小学生が放置自転車をテーマとして絵画を描くことにより、小学生や保護者など地域の方々が自発的に放置自転車の問題について考えるきっかけとなることについても効果があると考えられる。

③教育委員会との連携

事業について直接は教育委員会と調整を行っていないが、各区役所より区内の幹事校長へ事業説明を行い、各校へ夏休み課題への協力をお願いしている。(※応募枚数を多く望む場合は、授業での取り組みとして実施する必要がある。授業等(出前講座も含む)を行い、課題について認識を高めて

もらう。)

※対策を行う駅周辺の小学生に絵画募集し、路面シートを作成するため、貼り付け予定枚数が多い場合は 絵画枚数が無く、苦慮する場合がある。

#### ④今後の課題・展開

児童絵画シートの耐用年数は、一般的に3年程度であるが、屋根がある場所では5年でも綺麗に残っている場所もあり、貼ってある環境によって耐用年数が異なっている。

平成22年度から開始した事業だが、数カ所しか貼り換えを行っていない。経年劣化や汚損による貼り替えを、同じ絵画で行うか、新たに絵画を募集するか等の検討が課題となる。

また、子どもの絵の上に自転車が置かれることや、人に踏まれることもあるため、取り組みを十分に理解していただく必要がある。

#### オ. 主な質疑応答

(問) 児童絵画シート事業に参加した子ども達の放置自転車に対する意識は変わっているか。

(答) 大阪市特有の事情なのか分からないが、置ける所にはどこにでも自転車を置いてよいという感覚があるので、自転車は禁止区域に置いてはいけないという意識を教えないと分からない。事業を通じて、自分たちが身近に接している駅前などの場所に放置自転車を置くと、点字ブロックが隠れてしまうなどの具体的な事例をあわせて話すことで、意識の転換を行っている。

(問) 児童絵画シートの事業と並行して駐輪場を整備して利用を促しているか。

(答) 児童絵画シートは対策の一つであり、放置自転車対策としては、市内の駐輪場整備を考えている。大阪市内では166駅を対象に159駅、場所によっては歩道の植栽を潰すなどしながら作れるところに161,800台の駐輪場整備をしている。また、合わせて即時撤去を行うことで、駐輪場に自転車を同時に呼び込むことができると考えている。

(問) 自転車の即時撤去はどのように行っているのか。

(答) 管理されている自転車を確認するために赤い紙札を付けて警告を促し、パトロールカーで撤去のアナウンスをしながら概ね30分後に撤去している。クレームもあるが公平性を担保するため、強い意志で実施している。

### 3. まとめ

大阪市においては、平成27年より設置された日本橋観光バス乗降スペースは、大きな事故もなく概ね順調に運用されている。新たに観光バス乗降スペースが設置された堺筋は、片側5車線の一方通行という道路環境であり、乗降スペースを確保することが可能であった。しかし、時間帯によっては、5枠の乗降スペース以上の観光バスが一度に集中する状況も発生するため、交通誘導警備員が、観光客のスムーズな乗降を促すとともに、交通事故の防止、厳格なルールの周知や事業者に対する協力依頼を行っていた。本区とは、道路事情が異なるものの大きな事故を起こさず、円滑に観光客の乗降を行うためには、交通誘導係員の配置や関係者へのルールの周知徹底、警察をはじめ各団体との連携や情報共有が必要であると感じた。



大阪市役所前にて

放置自転車対策については、大阪市特有の高い自転車保有率や、段差の少ない平坦な土地が多い地理的な特徴にも起因し、平成19年度に全国でワースト1位の放置自転車数であったことから対策に力を入れる必要があった。従前の撤去や駐輪場整備というハード面での対策にとらわれることなく、児童絵画（路面シート）を活用するという新たな取り組みを全国に先駆けて平成22年度から実施することで、自転車利用者のマナー意識の向上や放置されにくい雰囲気作りを推進してきた。さらに、放置自転車の即時撤去においては、行政として強い意志と粘り強い指導で放置自転車対策に取り組んでいる姿勢が感じられた。本区においても、国立西洋美術館の世界文化遺産への登録決定や東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて多くの観光客が訪れていることから観光バス対策や放置自転車対策の在り方について、大変参考となるものであった。

## 【京都府京都市】

### 1. 市の概要

人 口 1, 475, 042人（平成28年6月1日現在）

面 積 827.83km<sup>2</sup>

#### 主な特色

- ・1200年を超える悠久の歴史に生まれ、多くの国宝や重要文化財などを有し、山紫水明の美しい自然と落ち着いた都市景観との調和がとれた歴史都市である。
- ・伝統産業のあらゆる分野で卓越した技術や技法が脈々と受け継がれ、格調高い作品は「京もの」と呼ばれ親しまれている。
- ・市民・事業者・行政が一体となって地球温暖化対策に取り組み、温室効果ガス排出量を2020年度までに1990年度比で25%、30年度までに40%削減することを目指している。

### 2. 調査事項 放置自転車等撤去強化区域の拡大について

#### (1) 撤去の概要

京都市自転車等放置防止条例（昭和60年に制定した「京都市自転車放置防止条例」を平成12年6月に改称。）に基づき、路上等の公共の場所における放置自転車等の即時撤去を実施している。

撤去した自転車等については、市内6箇所の保管所において撤去後一定期間保管し、自転車利用者への返還を行っている。

※自転車は4週間、原動機付自転車は6箇月間保管後に現金化し、2箇月後に京都市の収入としている。

#### (2) 撤去の流れ

撤去、処分、売却計画を作成し、放置自転車等の撤去の実施、保管所への搬送



保管所において、撤去自転車等を1台ごとに放置自転車管理システムに登録



（撤去後4週間は返還に対応）

撤去自転車照会システムに撤去自転車の情報を掲載



（市民は撤去されたかを確認可能）

登録した防犯登録番号等から各都道府県警察本部に所有者情報や盗難届受理の有無を照会



「所有者該当情報なし」と回答されたものについて府防犯登録推進協議会に所有者情報を照会





各都道府県警察本部からの回答をもとに所有者宛に撤去通知葉書を送付  
売却処分等前に、府警察本部に盗難届受理の有無の照会（2回目）を実施



保管中の撤去自転車を対象にリサイクル登録業者による入札（月2回）の実施



保管期限経過後も返還請求のない自転車について、指定した日に当該自転車を落札した売却登録業者に引渡し使用が困難な入札対象外の自転車等については、有価物として契約業者に売却

(3) 対策の経過

年 度	対 策 内 容
昭和56年 5月	「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場整備に関する法律」施行
昭和60年10月	「京都市自転車放置防止条例」を制定（昭和60年4月）し、放置自転車の撤去及び保管を開始
平成9年 4月	撤去保管料改定（2,000円→2,300円）
平成12年12月	「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」の一部改正により、条例の定めるところにより原動機付自転車の撤去等が可能となったことに伴い、条例改正し、原動機付自転車の撤去開始
平成19年 9月	「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」（平成18年10月策定）に基づく都心部撤去開始に伴い、これまでの自転車等撤去強化区域に「都心部」を加え、自転車等撤去強化区域を「三条京阪、四条京阪、都心部、四条西洞院」に拡大（市内10箇所→市内11箇所） 土日撤去の開始（月1回程度）
平成22年 4月	京都府知事と京都市長の懇談会（平成21年7月）での「鴨川の放置自転車対策」に関する合意を受け、鴨川河川敷（葵橋上流～七条塩小路橋上流）を、条例第5条第2項の規定に基づき、撤去地域に追加
平成22年 5月	土曜日の撤去の実施回数を増（毎週実施を恒常化）
平成22年 9月	国（京都国道事務所）との協議により、鉄道駅に隣接し特に放置自転車の多い国道を、条例第5条第2項の規定に基づき、撤去区域に指定
平成24年 3月	「京都市未来まちづくり100人委員会」のプロジェクト活動において、京都の景観に配慮したデザインとして新たな放置自転車撤去警告看板が提案され、市内に設置するすべての看板を一新
平成24年 4月	日曜日、祝日の撤去の実施回数を増（毎月実施を恒常化） 夜間撤去も週1回程度の実施を恒常化して実施回数を増加
平成25年 4月	夜間撤去の実施時間帯等を拡大（夜間21時以降、土曜日夜間）
平成26年 8月	狭小路の放置自転車対応及び効率的な業務体制の確立を目的として、作業車に軽自動車トラックを導入
平成27年 4月	「京都市自転車等放置防止条例」を改正（周知期間を経て、平成27年7月、撤去強化区域の大幅拡大及び鉄道事業者所有地の一部を強化区域に指定し撤去を開始）

(4) 撤去実績

年度	24年度		25年度		26年度		27年度(12月末)	
種別	強化区域	強化区域外	強化区域	強化区域外	強化区域	強化区域外	強化区域	強化区域外
撤去台数	44,387	19,586	38,572	16,031	35,172	14,057		
	63,973		54,603		49,229		35,766	

年度	24年度		25年度		26年度		27年度(12月末)	
返還台数	42,925	67.1%	36,414	66.7%	34,733	70.6%	24,774	69.3%
(うち有料返還)	42,880	67.0%	36,373	66.6%	34,692	70.5%	24,744	69.2%
売却台数	4,259	6.7%	6,441	11.8%	7,805	15.9%	4,983	13.9%
処分台数	15,498	24.2%	10,765	19.7%	6,716	13.6%	5,035	14.1%

※百分率は撤去台数に対する割合

○平成27年7月以降

- ・自転車等撤去強化区域：ほぼ全ての市街地の公共の場所を撤去強化区域に包括的に指定

○平成27年6月末まで

- ・旧自転車等撤去強化区域：北大路駅周辺、西院駅周辺、三条京阪周辺、四条京阪周辺、四条西洞院周辺、四条大宮周辺、西京極駅周辺、京都駅周辺、出町柳周辺、桂駅周辺、都心部
- ・撤去強化区域外：旧条例第5条第2項の規定に基づく即時撤去箇所（撤去強化区域外の公共の場所）  
基本的に地下鉄、JR、京阪、近鉄、阪急の主要な駅周辺等（計74箇所）

(5) 予算・決算の推移

年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
予算額	164,003千円	128,078千円	156,366千円	141,966千円	177,606千円
決算額	161,987千円	122,755千円	148,142千円		

(6) 京都市自転車等放置防止条例改正の概要（平成27年4月1日）

- ・鎖の切断等の放置自転車撤去に必要な措置を明記
- ・鉄道駅等の施設の設置者、市、自転車利用者、関係事業者の責務を規定  
（以下の「撤去強化区域の拡大」については、周知期間を考慮して平成27年7月に施行）
- ・撤去強化区域をほぼ全ての市街地の公共の場所に大幅拡大（全国初の取り組み）
- ・鉄道事業者が管理する駅前広場など、公共性の高い私有地を撤去強化区域に指定（政令指定都市初の取り組み）

(対象駅)

JR二条駅、京阪三条駅、京阪六地藏駅、阪急大宮駅、阪急西院駅、阪急桂駅、阪急嵐山駅

(7) 区域拡大の経緯・目的

京都市内の放置自転車の台数は全体として減少する一方、駅前の繁華街のみならず、人気飲食店やコンビニ、レンタルビデオ店、新規オープンした店等の近辺に放置自転車が集中するなど、放置箇所の分散傾向が見られ、市民からも頻繁に撤去の要請が寄せられる状況にあった。

このような放置の状況に対応するため、ほぼ全ての市街地の公共の場所を撤去強化区域に包括的に指定した。

ただし、「第1種低層住居専用地域」、「第2種低層住居専用地域」については、中規模以上の商店や遊戯施設など、放置自転車を伴うような集客が見込まれる施設を建築できないため、指定の必要がないと判断した。

また、鉄道会社が管理する駅前広場について、自転車の放置が多く、鉄道会社や周辺住民等から撤去の要請が寄せられる状況にあった。

そのため、鉄道事業者が管理する駅前広場など、公共性の高い私有地についても撤去強化区域に指定し、京都市で既に実施していた国道、鴨川河川敷の撤去の事例と同じように、管理者が相応の費用負担することを条件に、京都市が撤去できることとした。



撤去警告看板

(8) 撤去強化区域拡大の効果

放置自転車の年間の撤去台数は、平成27年12月末時点で、対前年度比で約13%減少している。

また、鉄道事業者と協定を締結し撤去を開始した箇所については、条例施行直後の平成27年7月の撤去台数が市内6箇所ですべて計174台であったものが、12月には約半分の86台にまで減少し、一定の効果が認められた。



路面啓発シート

(9) 市民への対応について

撤去強化区域の拡大については、平成27年2月市会で可決されたが、規制的な内容の改正であること、自転車は幅広い世代が気軽に利用する身近な乗り物であることから、自転車利用者への周知に相応の期間が必要であると判断し、7月施行とした。

条例改正施行直後は市民からの苦情があったが、現在では、一部に放置自転車の改善が認められる等、市民への定着と条例施行の効果が認められる。

○市民への周知方法

- ・京都市内の家庭に全戸配布される市民しんぶん区版4月号への挟み込み記事として記載
- ・(公財)日本賃貸住宅管理協会の会合で概要を説明し入居者等への周知を依頼
- ・京都市情報館(京都市の公式ホームページ)、市役所案内所や情報公開コーナー、区役所・支所、市営駐輪場等でのチラシ配布
- ・京都府自転車商組合を通じた自転車店や飲食業組合等への周知
- ・個別指定した鉄道会社所有地への放置自転車禁止の看板を設置して周知

(10) 今後の課題・展開について

- ・ 放置自転車をなくすため、撤去や駐輪場の周知を繰り返し行い、市民や観光客のマナーに訴えていく必要がある。
- ・ 放置自転車の分散化が認められることから、軽トラックの活用と保管所とのピストン輸送を積極的に行い、撤去の効率化を進める。
- ・ 放置自転車が多く公共性の高い個人の私道を、撤去強化区域に指定する場合の基準について検討する。
- ・ 撤去を繰り返し実施しても放置状態が解消されない場所があることや、昨今増加している外国人観光客がルール・マナーを知らずに自転車を放置してしまうこと等が課題となっているため、自転車ルール・マナーの啓発を強化する。

3. 主な質疑応答

(問) 撤去自転車照会システムの照会内容についてお伺いしたい。

(答) 防犯登録番号と車体番号、撤去した日時と場所を登録しており、個人情報にあたる情報は把握していない。

(問) 鉄道事業者も放置自転車の発生原因をつくっている一つの事業者として駐輪場の整備や対策を行わなければならないと考えているが、鉄道事業者の私有地の放置自転車撤去に踏み切った経緯や費用負担についてお伺いしたい。

(答) 鉄道事業者の土地も従来から課題になっており、撤去をするとともに駐輪場の整備が必要である。それぞれの責務を果たしていただくため、駐輪場の整備ができない場合には、撤去についての費用は応分の負担をしていただき市で撤去する協定を結んでいる。

(問) 有名な観光施設には、レンタサイクルで観光する人たちの駐輪場の整備は進んでいるのか。

(答) 社寺仏閣は駐輪場を設けているが駐輪場の表示をしていない。情報がないので外国の観光客は駐輪場の場所が分からないという現状がある。

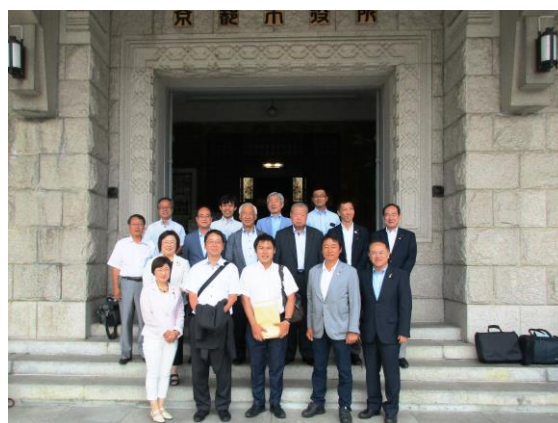


京都市会 会議室にて

4. まとめ

京都市は、神社仏閣をはじめとする歴史遺産、美術館等の文化芸術施設など数多くの魅力的なスポットが自転車で移動できる範囲にあると同時に、生活に身近な施設なども比較的コンパクトにまとまっており、車に頼りすぎない暮らしを實踐できるまちでもある。

放置自転車等撤去強化区域の拡大については、全国初の取り組みとして撤去強化区域をほぼ全ての市街地の公共の場所に大幅拡大したこと、鉄道事業者が管理する駅前広場など、公共性の高い私有地を撤去強化区域に指定したことにより、より細かな対応



京都市役所前にて

が可能となったことが大きな成果といえる。また、自転車利用者への規制範囲が広がるため、周知方法に工夫をこらし周知期間を長く設けることで利用者の理解を得る努力を行っている。国際観光都市としてさらに発展していくために、今後は、外国人観光客へ自転車利用ルールの周知、主要な寺社仏閣に備えられた駐輪場の有効活用が課題となっている。

さらに次のステージとして自転車の走行環境整備や交通事故防止のための安全啓発、観光・健康・福祉など他分野施策との連携といった「真の総合的な自転車政策」を目指すため、京都・新自転車計画を策定するなど自転車政策に関して非常に高い意識が感じられた。本区においても、主要な駅周辺等を指導整理区域として指定し放置自転車の撤去を行っており、京都市の取り組みは非常に参考になるものであった。