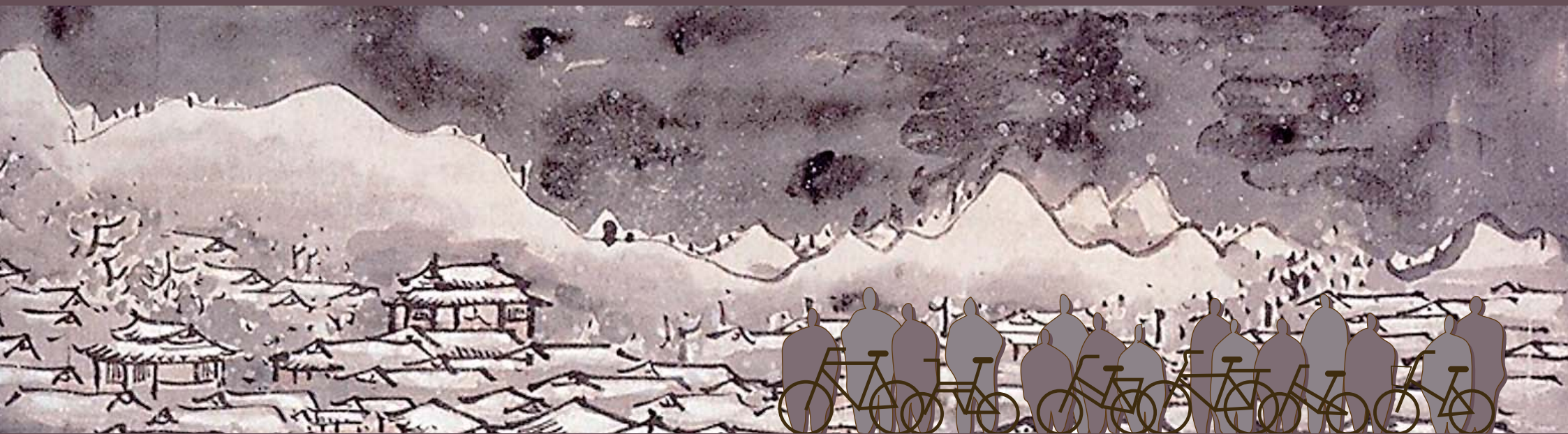


自転車都市・京都への提言



自転車・京都街角セッション

2009年4月

自転車・京都街角セッション

自転車都市・京都への提言

1. 京都には自転車がよく似合う？
2. 疑問から具体策の構成へ
3. 具体策への提言
 - 3-1 自転車のための「道」づくり
歩く人、自転車、自動車
それぞれが活かされる道路と使い方
 - 3-2 使える、使ってもらえる「駐輪場」
コンパクト都市・京都にふさわしい
自転車の止め方と駐輪場のかたち
 - 3-3 「行儀良く」自転車を使う人づくり
賢く自転車を使うためのマナー
その普及・徹底とシステムづくり
 - 3-3 京都から自転車文化を世界へ
自分だけの自転車スタイルが欲しくなる
個性が輝くスマート自転車ライフ
4. 結び
ふたたび「京都に自転車は、本当に似合うか？」

私たちは、2008年6月から12月まで、毎月1回、御池通の地下街「ゼスト御池」河原町広場で自転車・京都街角セッションを開催し、プレゼンターとして毎回2人（組）ずつが、京都における自転車の未来についての認識と提案を語り、意見を交しました。

この提言は、セッションで提起された各プレゼンターの提案を再度整理し、京都市をはじめとする公的な政策に反映・活用いただくことを願い、また同時に、自転車ユーザーを含む京都市民と京都を訪れる多くの方々にとって「自転車と京都」をめぐる思考と行動のヒントとなることを願って作成したものです。

自転車は移動することの便利さと楽しさを多様にもたらしてくれる高機能な道具（アプリケーション）ですが、それが十分に機能するためには一貫性と安定性のある環境（オペレーティング・システム）が必要です。さらにこの道具を使う私たちユーザーも、これを使いこなす知識、スキルそして智慧を持つことが求められます。

私たちは、「自転車」には大きな役割と可能性があり、そしてここ「京都」でこそ、全国に、世界に先駆ける夢を実現することができると思います。

この提言が、多くのみなさんの寛容な心と鋭い批判眼を通じて、ここから最良のものを引き出す発想と行動につながることで、未来を切り開く一助となるを願います。

2009年3月

自転車・京都街角セッション・コアメンバー一同

1. 京都には自転車がよく似合う？

1-1 京都には、自転車が、よく似合う？

「京都には、自転車が、よく似合う」

そんな言葉を、よく耳にする。なるほど！と思う反面、ほんとうにそうだろうか？とも思う。この矛盾する感情には理由があるはずで、それを解きほぐすことから未来が見えると思う。

私たちは、自転車にも乗るが、もちろん歩くことも、バスや電車、自動車を使うこともある。それぞれの立場から「自転車」を考え、自転車の「立場」と「場所」を明確にすることが必要なのだと思う。

1-2 歩く人から見た自転車

歩道や細街路を歩いていて、毎日のように、自転車が「怖い」「危ない」と思う。すばやく危険を避けることができる人もいるが、小さな子どもやお年寄り、障害がある人たちには、本当に危険と隣り合わせの毎日だろう。

いたる所で、歩道や路側帯を占拠している路上放置自転車はもちろん、見通しのない交差点から飛び出して来る自転車、合図もなしにいきなり進路を変える自転車は、本当に恐ろしい。

どうして歩く人と自転車がこんなに「混在」しているのだろうか？

1-3 自動車から見た自転車

道路交通法では自転車は車道の左側を走ることになっている。京都でも車道を走る自転車は少なくない。でも、自動車から見ると「邪魔」と思えることが多い。

自転車が走っていると車線が狭くなる。自動車の方が圧倒的に速いから、追い抜くことになる。ところが自転車は後も見ずにいきなり進路を変えたりする。まして、平気で右側を対向して来たり、脇道から突然飛び出す自転車には、開いた口も塞がらない。

どうして自転車の走り方は、こんなに「無茶苦茶」なのだろうか？

1-4 自転車から見た日本の交通社会

自転車で車道の左側を走っていても、安全とはとても言えない。自動車に乗っている時と同じように、他の自転車の動きが読めないことも、危険の大きな要因だ。それに加えて、自動車のマナーもひどい。路上駐車が本来自転車が走る車道の左側を占拠している、ということも一因だ。

しかし何よりも、自転車が走るべき場所（車線）が指定も認知もされていない、とめる場所（駐輪場）が必要な場所に必要な数だけ用意されていない、ということが大きな問題だと思う。

自転車は、電車やバスと競合すると見られることもあるが、自宅と駅、駅と目的地を結ぶことで、公共交通を補完し利用促進につなげていくという役割だって担うことができるはずなのに。

どうして日本の交通社会では、こんなに自転車が「軽視」されているのだろうか？

1-5 自転車に乗らない人から見た自転車の文化

自転車に乗る人の一部は、自転車は「おしゃれ」で「カッコイイ」と思っているようだ。そんなネタを売り物にする雑誌なども最近よく見かける。

でも、少なくとも、基本的な交通ルールも知らず、他人に危険や迷惑が及ぶことを気かけない人を「カッコイイ」と思う人はいないだろう。

まちを走る自転車のほとんどが「ママチャリ」だ。それはそれで「合理的」な乗り物だけれど、どうしてこんなに「画一的」なのか？と思う。一方、オシャレを気取る人たちは、歩道をスポーツ自転車で疾走し、「小径車」で商店街の人ごみをかき分けて行く。イメージだけのカッコ良さをまねても、本当にカッコイイとは限らない、ということだ。

どうして日本の自転車文化は、こんなに「イビツ」な二極分化なのだろうか？

1-6 京都から創造する未来の自転車社会

「京都には、自転車が、よく似合う」。なぜそう思うのか？

「地理的にコンパクトで、どこへでも自転車で行けるサイズの都市だ」「昔からの細い道が多くて、自動車は渋滞するので、自転車の方が早い」「繊細な、京町家の町並みや色合いには、鈍重な自動車よりも、自転車が似合う」など、いろんな理由があるだろう。

でも私たちは、京都の文化とその伝統から考えてみたい。

京都は「手仕事」を通じて繊細で高度な技術や製品を生み出し、常に革新して行くことでこの国の文化を先導して来た都市だ。それを担ったのは「人と人のつながり」だ。大きな組織ではない、人の顔が見える関係の中から、京都の文化は育って来た。それが京都の魅力であり、だからこそ「生身」に近い自転車という道具は、京都らしいのだと思う。

さらに、京都は先取の気質に満ちた「技術革新」「生活革新」の都市でもある。交通手段でも、高瀬川・琵琶湖疏水、そして我が国初の「電車」を導入したまちだ。今、世界は気候変動（地球温暖化）と金融危機に揺れている。資源と空間を浪費せず、地球環境を悪化させず、健康な身体そのものを使う「自転車」は未来の、持続可能な交通手段だと思う。

先取の気質のあふれる京都でこそ、自転車を活かす新しい「文明」のかたちを創り、世界に示して行きたいと、私たちは思う。

●●●●●▶ 私たちの問題意識は、こんな疑問から出発した。さあここから、京都と自転車の未来、その具体的な方法へと進んで行くことにしよう。

「疑問の中に、すでに、答えがある」

よく言われることだ。私たちの疑問が、優れた切り分け方をすれば、その中（定義、論理構成、対立点）に、本質が隠されているにちがいない。

前章でかかげた疑問を再度、解きほぐしながら、具体策を考えるための「枠組み」を描いてみようと思う。

どうして歩く人と自転車が
こんなに「混在」しているのだろうか？

どうして自転車の交通ルールやマナーは
こんなに「無茶苦茶」なのだろうか？

どうして日本の交通社会では
こんなに自転車が「軽視」されているのだろうか？

どうして日本の自転車文化は
こんなに「イビツ」な二極分化なのだろうか？

歩く人、自転車、自動車 それぞれが活かされる道路と使い方

歩行者・自転車・自動車を分けることが基本。
それができない狭い道が多いのが京都。
そして、バスとの共存が、難しい課題です

コンパクト都市・京都にふさわしい 自転車の止め方と駐輪場のかたち

目的地にできるだけ近くへ。ドアトゥドアが基本。
大きな駐輪場だけでなく、小さく多くの駐輪場も。
いろんな場所で、自転車を上手にとめる工夫。

賢く自転車を使うためのマナー その普及・徹底とシステムづくり

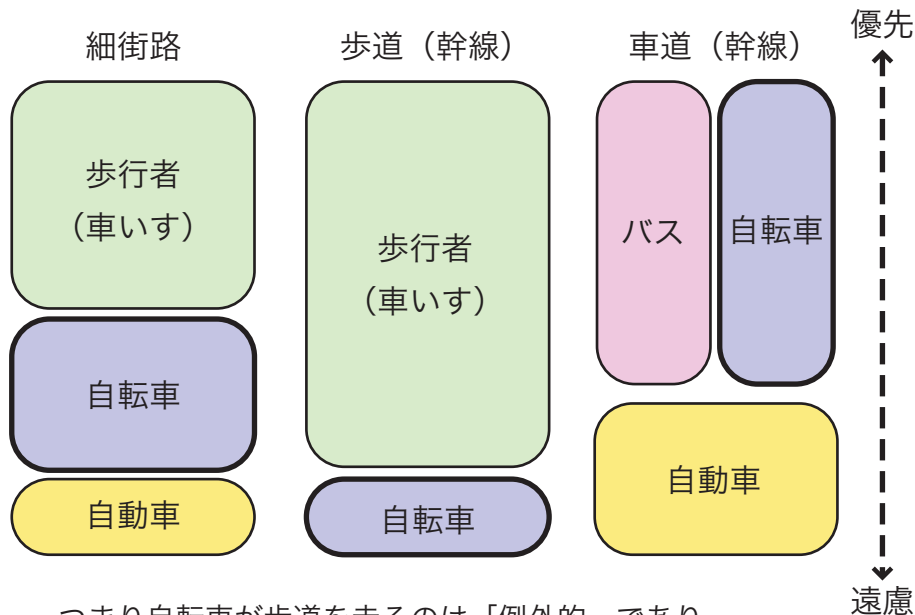
まず教育から。学校・家庭・地域で学ぶ場を。
ルールとマナーを知る、守る誇りを生む免許制度。
そして、優れた乗り手には「お得」があって良い。

自分だけの自転車が欲しくなる 個性が輝くスマート自転車ライフ

スポーティーなだけが自転車文化ではない。
自転車を上手に使う達人へのリスペクト（尊敬）。
そして、ポップでカワイイ、自転車スタイルを。

3-1 自転車のための「道」づくり 歩く人、自転車、自動車 それぞれが活かされる道路と使い方

<前提>道路での「優先権」の序列を明確に
自転車は、どこを走る「権利」があるのか？
そして、他の交通との「優先順位」の関係は？
私たちは、下の図のように考えます。



つまり自転車が歩道を走るのは「例外的」であり細街路では、歩行者を妨げる走り方は許されない。車道では、自動車は自転車を脅かしてはならず自転車はバスの定時運行を尊重し、バスは自転車の安全な走行に配慮することで、共存することができる。

提言 1：まず「自転車は車道を走る」の徹底を

「自転車は車道の左側」全ての機会と場所で、その徹底を。全ての自転車が車道に降りることが「歩くまち」の条件です。歩道を走れる自転車には、厳しい条件を設けましょう。細街路で「路側帯」を自転車が走ることも認められません。

提言 2：自転車のための「車線」をつくる

自転車が車道を走れば、自転車レーンの必要性が明らかに。車道の左側、最低幅 1m は、自転車優先帯に。物理的な分離は賛否あり。見通しの確保は重要です。まず、御池通や烏丸通などから始めましょう。

提言 3：自転車のことを考えた「交差点」をつくる

車道走行の自転車に「自転車横断帯」は不用かつ危険です。交差点を直進する自転車は、真っ直ぐに走れるように。左折車に巻き込まれない自転車直進車線／停止位置を。二段階右折する自転車が信号を待つ場所もつくりま。

提言 4：歩行者の多い細街路では、自転車進入抑制も

細街路（歩道の区分がない道路）では歩行者優先を徹底。自転車も「一方通行」を守ることも、検討する必要あり。歴史的都心地区では、自転車の進入規制も要検討。その場合、都心地区周辺での駐輪場整備が必須です。

自転車のマナーとバスドライバーの配慮で、共存は可能。

3. 具体策への提言

歩く人にとって安全
自動車に脅かされない
自転車の「道」とは？



ヨーロッパでは
これがあたりまえ

鴨川河川公園散策路は
京都が誇る「ひとと自転車の道」

金沢市の車道通行実験



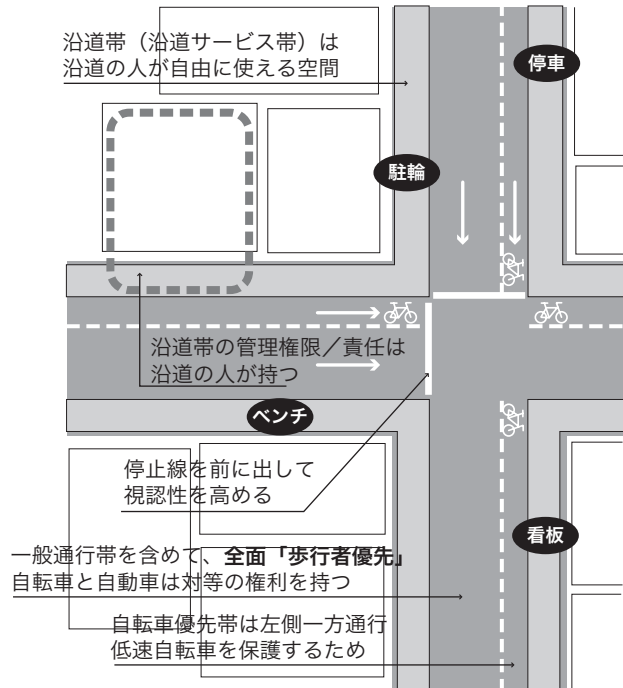
歩道に自転車レーン？



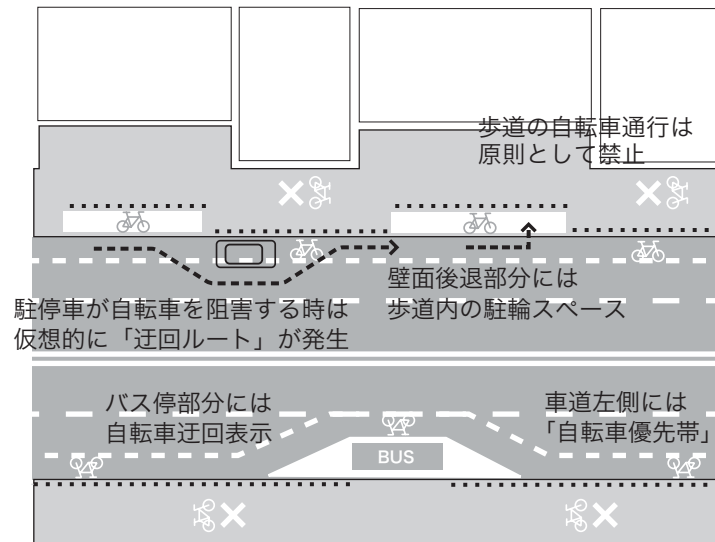
二輪レーン？駐車帯？どっち？



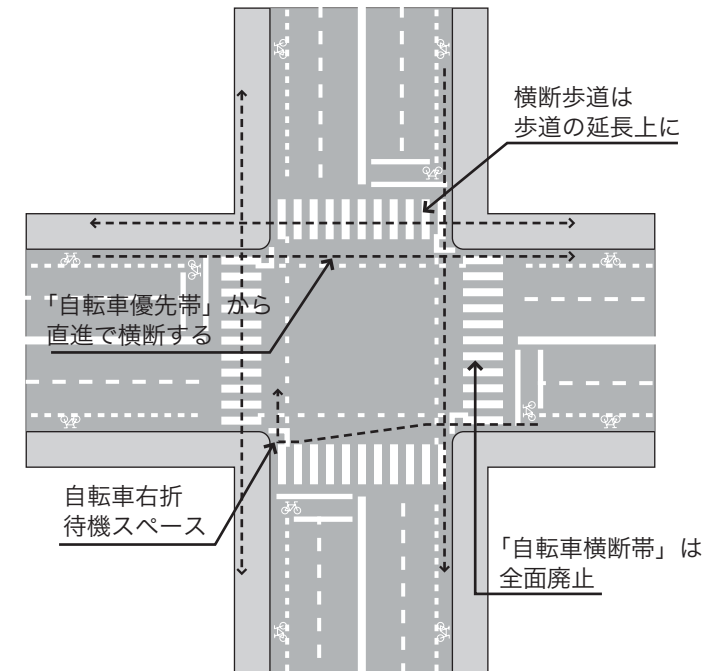
この標識、もう
やめませんか？



歩く人と自転車のための細街路（例）



自転車とバス、クルマが共存できる幹線道路（例）



自転車が安全に通行できる交差点（例）

3-2 使える、使ってもらえる「駐輪場」 コンパクト都市・京都にふさわしい 自転車の止め方と駐輪場のかたち

<前提> 放置のコストを徹底して高める

自転車をとめる場所は、各人の責任で確保、が原則。
第三者が用意した場所を使うには「対価」が当然です。
しかし問題は「フリーライダー（ただ乗り）」の存在。
違法な路上放置の「リスクコスト」が低すぎるのです。

駐輪場利用コスト

市営駐輪場の場合
150円/日
2,700円/月

>>>

放置リスクコスト

撤去された場合
保管手数料 2,300円
毎日放置して
毎月1度撤去されても
駐輪場よりも安い！

放置をやめて、駐輪場を利用する人を増やすには

- (1) 駐輪場の料金を無料または極端に安くする
- (2) 放置のリスクコストを大きくする

このどちらかが、絶対に必要です。

しかし、駐輪場の整備と経営を成り立たせるには

(1) の選択肢は、あり得ません。

「迷惑な路上放置は許さない」ためには、
放置することの「コスト」を高める必要があります。

提言 1：まちなかの駐輪場は「小規模分散型」を基本に

自転車の使い方の基本は、ドアトゥドアであることを前提に。
駐輪需要の分布に合わせた、量的な供給を制度化する。
需要や利用度、利便性に合わせた、変動制の料金体系を。
御池通「まちかど駐輪場」を評価。民地の活用法も研究を。

提言 2：大規模駐輪場の「サービス」の向上を

駐輪場が「殺風景」「暗い」というイメージを払拭する。
機械式の殺伐とした駐輪場に、「人のぬくもり」を。
自転車関連サービス（修理など）と地域情報の提供を。
駐輪場利用者が、くつろげる、集えるスペースを。

提言 3：駐輪場と連動する「撤去」の高効率化を

遠方の保管場所を前提にした現在の撤去作業は非効率。
駐輪場整備は、保管場所整備をセットで考える。
撤去自転車の返還が、駐輪場利用の誘導になるように。
駐輪場を保管場所として使う制度障壁の突破を検討する。

提言 4：駐車場、地下空間などを活かす都心の駐輪場

ゼスト御池の駐車場は、なぜ自動車だけなのか？
阪急（河原町～烏丸）の地下道は、必ず需要があるはず。
都心部では、あらゆる場所で可能性を探る。制度を変える。
まずは公共駐車場で。さらに民間にもお願いしよう！

郊外では、サイクル&ライド（自転車&電車）にお得な制度を

3. 具体策への提言



ヨーロッパでは
路上駐輪さえ、絵になる ...



四条大宮



三条川端



烏丸三条



これが「駐輪場」?!



ドイツの駅前駐輪場

まさにドイツ機能主義



修理もしてくれる



自転車用品のショップもある



velib 的レンタサイクルは京都に適するか?



撤去強化の看板は美しい?



撤去作業を効率化できない?

コインパーキングを転用して
「まちかど駐輪場」に



コインパーキングは小規模分散型



町並みになじむ駐輪場にリフォーム

保管場所が遠いから、返還率が上がらない



大規模で数は少ない保管場所



ゼスト駐車場に自転車を入れる

駐輪場に「保管所」を併設すると、撤去効率上がる。
同時に、駐輪場の場所がわかるので、利用促進になる。

3-3 「行儀良く」自転車を使う人づくり 賢く自転車を使うためのマナー その普及・徹底とシステムづくり

<前提>取締りがなければ、ルールは機能しない

自転車にも交通ルールがあることは、小中学校でもまた、自動車の運転免許を取得する際にも、みんな「教育」は受けているはず。

なのに、自動車が左側通行を必ず守るのに自転車は、当たり前のように右側を走るの「教育」がないからではなく「取締り」が有効に行われていないからだ。

他者には事故が防げない5大ルール無視

危険！右側通行は正面衝突で大事故に！

危険！交差点で一旦停止、側方確認を！

危険！進路を変更する時は後方確認と合図！

危険！歩道は歩行者優先。自転車は徐行！

危険！信号無視。他者の権利を侵害するな！

これも「放置」と「駐輪場」の場合と同じ。交通違反の「リスクコスト」が低すぎる。自転車の権利と自由を認めながら、厳しく法を執行する取組みに期待する。

提言1：学校と地域での「自転車教育」の充実を

自転車は交通社会への入門ツール。子どもたちを重視する。学校で、実際の路上も含めた「実践体験的」な学習機会を。保護者や地域の大人も参加する「地域社会学習」として。学校での取組みを、本格的な「免許制度」につなげる。

提言2：取締りを効率化し、自覚と責任を促す「免許証」

免許制度と反則金制度はルール徹底に有効性が立証済み。自転車利用者も免許証携行の義務化へ向けて検討する。免許取得は、必ずしも「試験」を必要とするとは考えない。免許証と駐輪場利用をPITAPAなどで連携し、特典付与も。

提言3：防犯登録を超える「自転車登録」制度

現在の防犯登録制度は、非常に中途半端なもの。全ての自転車に、免許と連動する「登録」を義務化。これで放置、盗難も大きく減少、返還率も向上するはず。自転車には登録ステッカーとともにICチップの装着も。

提言4：大学生への教育で、全国へのマナーの波及を

学生がひどいマナーを全国に輸出しているのでは？と危惧。大学入学時に、徹底した教育と免許携帯の義務づけを。大学構内でのルールの徹底と違反者の大学への通告も。京都の素晴らしい自転車マナー&文化を輸出しよう。

とりあえず、運転免許保持者は自転車でも携行義務を。

自転車にも、免許証を！

免許の交付や資格の考え方はいろいろ。

1. 小学校できちんと学んで取得する
2. これを持たないと「自動車免許」がとれない
3. 学生証や社員証などで併用する
4. 歩行者もIDカードとして持つ



乗車券 IC カード兼用で
公共交通も駐輪所も
これ一枚で OK!

「優良」ユーザーには特典がいっぱい！

防犯登録って、中途半端。



- ・都道府県別の管理で連携が不十分
- ・有効期限が来ても、通知もない
- ・義務と言っても、徹底されていない

もっと、きちんとした
自転車（車両）登録制度を！

1. 徹底して「義務化」すること
2. 全国一律の制度とすること
3. 情報技術をきちんと活かすこと
4. カッコいいデザインのステッカーに
5. IC(RFID) チップで瞬時に判別
6. 免許証情報と連動させる



大学生たちよ！

きちんと自転車に乗って
一人前の人間になれ！

大学生の自転車利用頻度は高い。
大学生はよく都心に自転車で来る。
京都の道路・交通にうとい者も多い。
運転免許をとる時期とも重なる。
基礎教養として「交通」を学ぶ。

入学したら講習をみっちり。
「京都の交通と自転車」

講習を受け、試験に合格したら
「自転車免許証」を交付

自転車・グッズ・駐輪料金
免許証で「学割」サービス



地域や警察の協力も仰ぎながら

3-4 京都から自転車文化を世界へ 自分だけの自転車スタイルが欲しくなる 個性が輝くスマート自転車ライフ

<前提>観光客に持ち帰ってもらえる自転車文化に

京都に年間5,000万人来ると言われる観光客のみなさん。
京都の「自転車」をどう見ているだろうか？
外国から来た人は、自転車が歩道を走っていることに
さぞ、驚いていることだろう。
今ではそれも「当たり前」になったのか、外国人が
自転車で歩道を走る姿も、多く見かけるようになった。

京都の、日本の「自転車文化」が、世界に普及している。
嬉しい！ですって。ご冗談を！

でも、今からでも遅くはない。
京都に多くの人に来て、見て、乗って、体験する。
そのことが「文化発信」のメディアになることは
確かなこと。利用しない手はない。

だからこそ、
持って帰ってもらえるもの、恥ずかしくないもの
誇りを持って「さあ、これをお持ち帰り下さい」
そう言える
「京都の自転車文化」を創ろうではありませんか！

提言 1：京都の自転車文化を見つけて、発信しよう

京都にふさわしい「自転車文化」って、どんなもの？
それはたぶん、言い表すことはできない、無形のもの。
でも、その「種子」は、このまちにいっぱいあると思う。
常に創られ、試され、愛される自転車文化を育もう。

提言 2：素敵な京都自転車人を「京都自転車大使」に

自転車を文化にするのは、それを使う「人」だ。
ルールの水準ではなく、文化として評価できる自転車人。
そんな人が、京都にはたくさん隠れていると思う。
京都自転車文化人が、活躍できる場や機会を創りたい。

提言 3：世界にひとつしかない自転車が盗難を防ぐ

「オシャレとは差異の創出である」これは当然のこと。
他人とちがっているから楽しい。細部にこだわる気持ち。
カワイイ、カッコイイ、世界にひとつの自転車をつくる。
そんな自転車なら大切に使う。だれも盗んだりしない。

提言 4：プロの自転車ユーザーの誇りとスタイルを

京都には今も、仕事で自転車を使う人たちがたくさんいる。
レーサーではないが、自転車の「プロ」として尊敬したい。
プロだからこそ、自転車使いの「極意」を見せてほしい。
「自転車で仕事がしたい」そんな子どもたちが育てば素敵だ。

レンタサイクルの観光客に、やさしくアドバイスしよう。



かわいい、おしゃれな、私だけの自転車に乗りたい



乗る人が、オシャレじゃないとね！



キーホルダーまでかわいいレンタサイクル



キラキラ、カラフルな自転車がほしい



ドイツでは、駐輪場まで、カッコイイ！

ふたたび「京都に自転車は、本当に似合うか？」

2008年夏、京都の情報誌3誌が申し合わせたように自転車特集をした。「京都は自転車が熱い」どの本を見てもそんな言葉が踊る。自転車が熱い？それはただ単に自転車ユーザーが多いということではないはずだ。

ここ10年を振り返ると、京都からは様々な自転車カルチャーが生まれている。今や日本各地で展開しているペロタクシーも、クリティカル・マスというサイクリストによる世界的な市民運動も、日本では京都が最初だった。そしてサイクリストを応援する自転車カフェや、レンタサイクルを観光ビジネスに昇華させた企業、世界的にも知られるカリスマメッセンジャー会社もここ京都で育った。また多くの個性的なカスタムアーティストが存在する街としても有名で、彼らをサポートするサイクルショップや自転車ファッションを専門に扱う店も多数存在しており、もはや自転車は移動するための道具からカルチャーのジャンルへと進化しているのだ。

そんな噂は地元誌だけでなく全国誌からも注目され、多くのメディアが京都の自転車シーンを取材し、多くの本が出版される中、現在もなおそのカルチャーは進化し続け、話題が絶えることがない。

東京のある自転車専門誌の編集者に「日本で一番自転車文化が濃い街は？」と尋ねたところ、即答で「もちろん京都でしょう！」という言葉が返ってきた。そしてその人はこうも付け加えた「世界中のサイクリストに同じ質問をしてもそう答えると思いますよ」と。

日本中から、そして世界からも自転車が熱い街として注目されている京都。しかしそれほどまでにカルチャーが育っているにもかかわらず、その受け皿はどうだろうか？「自転車のまち・京都」と信じて京都に来た人々たちをガッカリさせているのでは？一日も早くソフト（文化）にハード（都市）が追いつくことを期待したい。

「スマートな自転車利用」。これは、自分のスタイルを主張しつつも、他人への思いやりを忘れないということ。そうすれば、京都の暮らしの文化として定着するだろう。自転車はいわばその心の「媒介」になる可能性がある。自転車がその役割を果たせた時、自転車は、このまちの景観に馴染んでいるだろう。

この提言に、そんな未来の京都への夢を、私たちは託しました。

2009年3月

自転車・京都街角セッション・コアメンバー一団

自転車・京都街角セッション 開催日程／プレゼンター／報告テーマ一覧

- | | |
|-----|--|
| 第1回 | 平成20年6月25日(水) 午後4時～
自転車政策課
「京都市の自転車政策」
岩崎万季(立命館大学政策科学部4年)
「田の字地区における路上駐輪問題解決策」 |
| 第2回 | 平成20年7月22日(火) 午後2時30分～
京都大学チーム
「町並みのパズルピース -京部分散型駐輪システム-」
多賀一雄(NPO法人自転車活用推進研究会理事)
「観光から見た京都の自転車環境」 |
| 第3回 | 平成20年8月25日(月) 午後4時～
近藤淳也(株式会社はてな代表取締役)
「会社経営者&自転車イベント主催者から見た京都の自転車環境改善」
谷口忠大(立命館大学情報理工学部助教)
「チャリンコベースで快適自転車都市～自転車は「田の字地区」のみの為ならず～」 |
| 第4回 | 平成20年9月25日(木) 午後2時30分～
塩瀬隆之(京都大学総合博物館准教授)
「みんなで楽しく自転車利用をインクルーシブデザイン」
山田章博(有限会社市民空間きょうと代表)
「新しい自転車の使い方を創造する仕組み」 |
| 第5回 | 平成20年10月24日(金) 午後4時～
藤井輝男(錦市場「津之喜酒舗」代表取締役)
「配達屋の視点から見た自転車事情」
中川大(京都大学大学院工学研究科教授)
「商店街による民間駐輪場整備」 |
| 第6回 | 平成20年11月25日(火) 午後2時30分～
丸山誠吾・森広(立命館大学政策科学部2年)
「フランス型自転車共有システムの提案！」
前田勝(京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長)
「駅前駐輪場整備と鉄道事業者の役割」 |
| 第7回 | 平成20年12月25日(木) 午後4時～
赤城夫婦(作家)
「おしゃれな自転車環境」
谷本新(店舗企画・広報・コンサルタント)
沢田眉香子(フリーの編集・著述業)
竹中聡(月刊「京都CF!」編集長)
「さまざまな自転車カルチャーが存在する街・京都」 |



自転車・京都街角セッション

自転車都市・京都への提言

2009年4月