

京都市都心部駐輪場の利用実態調査 報告書

2007 年 3 月

みやこ

京のアジェンダ 21 フォーラム

目 次

1. 調査の背景と目的	1
(1) 調査の背景	1
(2) 調査の目的	1
2. 調査の実施要領	2
(1) 調査の実施要領	2
(2) 調査票	2
(3) 事前案内告知	4
3. 調査結果	6
(1) 回答者の属性	6
① 回答者数	6
② 回答者の性別	6
③ 回答者の年齢構成	7
(2) 駐輪場利用実態	8
① 駐輪場への自転車入庫日	8
② 駐輪利用時間	9
③ 出発地点	10
④ 駐輪場利用目的	12
⑤ 駐輪場からの徒歩目的地	13
⑥ 駐輪料金の支払い方法	19
⑦ 駐輪場の利用頻度	20
⑧ 駐輪場案内板の必要性	21
⑨ 自由意見	22
4. まとめ	23
(1) 駐輪場別の特徴	23
① 先斗町自転車駐車場	23
② 寺町臨時自転車駐車場	23
(2) 駐輪場の利用状況と課題	23
① 駐輪場の利用状況	23
② 駐輪場の利用状況に関する課題	23
(3) 今後の検討	23
付録 都心部放置自転車等対策アクションプログラムに対する提言	24

1. 調査の背景と目的

(1) 調査の背景

京都市は本年度（2006年度）より、歴史的都心地区において自動車渋滞や自転車問題をはじめとする交通問題を解決し「歩いて楽しいまち」の実現を目指すための「歩いて楽しいまちなか戦略」を推進している。その総合的な戦略推進の中で自転車に関する交通施策をどうするかが重要な課題の一つとなっている。そこで京都市では、都心部での放置自転車問題の抜本的解決に向けて今後5年間で集中的に取り組む放置自転車対策のメニューとスケジュールを明らかにした『都心部放置自転車等対策アクションプログラム』を策定し、本年10月に公表した。

このプログラムは、「駐輪スペースの確保」と「駐輪マナーの向上」を柱に、公園の地下を利用した自転車等駐車場の整備や政令指定都市で最も厳しい基準となる付置義務制度への見直し、また地域の市民・事業者の啓発・監視活動と連動した撤去の強化など、先駆的な自転車対策を複合的に展開する全国でも類を見ないものとなっている。

一方、京^{みやこ}のアジェンダ21フォーラム（以下、フォーラム）では、ワーキンググループ（以下、WG）の一つ、交通WGが環境行動計画『京^{みやこ}のアジェンダ21』に基づいて環境にやさしい交通体系の創出に取り組み、これまで駐輪場社会実験の実施など活動を積み重ねてきている。その活動が評価され、「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進協議会（以下、協議会）にも委員として参加を要請され、施策の推進に寄与することが期待されている。

(2) 調査の目的

現在、京都市では自転車利用の大部分を占める迷惑駐輪の自転車について都心区域全体で大規模な実態把握を進めており、実効ある都心の自転車交通施策の立案に向けて、いわば都心の自転車利用の少数派である駐輪場利用者の実態把握にいよいよ着手すべき段階に至っている。

そこで今回、フォーラムでは、京都市の歴史的都心地区のすぐ周辺に位置する2つの市営駐輪場、先斗町自転車駐車場と寺町臨時自転車駐車場の利用実態を明らかにする利用者への聞き取り調査を行うこととした。本調査は、市が調査し明らかにした放置自転車の実態と本調査の結果とを総合することで、「歩いて楽しいまちなか戦略」の重要な一部をなす『都心部放置自転車等対策アクションプログラム』のより効果的な実施のための基礎資料を得ることを目的とする。

交通WGでは、本調査で把握した駐輪場利用実態と放置自転車に関する京都市の大規模な調査の結果とを合わせて検討することで、今後「歩いて楽しいまちなか戦略」の自転車交通施策に関する具体的提案を取りまとめ、協議会等を通じた提案内容の実現を働きかけることになる。

2. 調査の実施要領

(1) 調査の実施要領

都心の駐輪場の利用実態調査を以下の要領で実施した。

- 調査日 2006年12月3日(日)・4日(月)の平日および休日各1日
- 調査地点 先斗町自転車駐車場と寺町臨時自転車駐車場
- 調査時間 先斗町は16時～23時 寺町臨時は16時～20時
- 調査方法 自転車利用者を対象とした聞き取り調査(自転車引き取り時に調査)
- 回答者数 合計300名
- 調査主体 みやこ 京のアジェンダ21フォーラム
- 調査協力 京都市建設局放置車両対策課 財団法人京都市駐車場公社

調査は平日および休日の各1日実施した。調査時間は事前に各駐輪場に利用(自転車の引き取り)の多い時間帯を尋ねた結果、先斗町自転車駐車場は16時～23時、寺町臨時自転車駐車場は16時～20時とした。

なお、調査日は当初11月26日(日)・27日(月)を予定したが、雨天のため1週間延期し上記の調査日に調査を実施した。

調査の様子を写真2.1、2.2に示すが、写真のとおり、駐輪場に預けた自転車を利用者が引取りに来るタイミングで調査員が調査への協力を求め、協力が得られた利用者について利用状況に関する聞き取り調査を行った。なお、両駐輪場とも自転車の他にバイクも預かっているが、バイク利用者は対象にせず自転車利用者のみを対象とした。



写真 2.1 先斗町駐輪場での調査の様子



写真 2.2 寺町臨時駐輪場での調査の様子

(2) 調査票

駐輪場利用者に対する聞き取り調査に使用した調査票(A3版)の内容を次ページに示す。出発地・目的地等の記録を容易にするため、地名による記録と地図に印をつける記録の両方で記録できるよう設計した。

平成18年度 駐輪場利用実態調査
駐輪場利用に関するアンケート

A. あなたご自身について

Q1. 年齢 調査日 調査員 番号
歳代

Q2. 性別 1. 男 2. 女

B. 今日の駐輪場のご利用について、うかがいます。

Q1. 入庫の日時は？ 日 時 分 ころ

Q2. 今回はどこから自転車でもらえましたか？

1. ご自宅 2. 勤務先 3. 学校 4. 宿泊先 5. その他 ()
右の地図にご記入ください

Q3. その場所 (自転車出発地) は、どこですか？
区 通 町

Q4. 自転車を駐輪場に置いて、どこまで「歩いて」行きましたか？ (目的種別)

1. 勤務先 2. 学校 3. 駅など 4. ご自宅 5. その他 ()
右の地図にご記入ください

Q5. その場所 (徒歩目的地) は、どこですか？
市・町・村 区

通 上・下・西・東 町

Q6. 目的地で「公共交通」を利用された方にうかがいます。

駐輪場最寄り駅 線 駅・停留所

目的地最寄り駅 線 駅・停留所

Q7. 出庫の時刻は？ 時 分 ころ (※調査員責任記入)

C. 普段の駐輪場のご利用などについて、お聞きします。

Q1. 駐輪料金のお支払い方法は？

1. 定期券 2. 一日券 (現金) 3. 回数券またはプリペイドカード

Q2. この駐輪場の利用頻度は、どのくらいですか？

3. 週に () 回 4. 月に () 回 6. はじめて 7. その他 ()

Q3. 現在、駐輪場への案内板がほとんどありません。必要だと思いますか？

1. 必要だと思う 2. 特に必要とは思わない 3. 案内はない方がいい
4. わからない 5. その他 ()

D. 駐輪場に対するご要望・ご意見、また、放置自転車や自転車のマナーなどに関してご意見がございましたら、ご自由にお書き下さい。

1 まず、駐輪場の位置を
確認して、どちらかを
囲んでください。

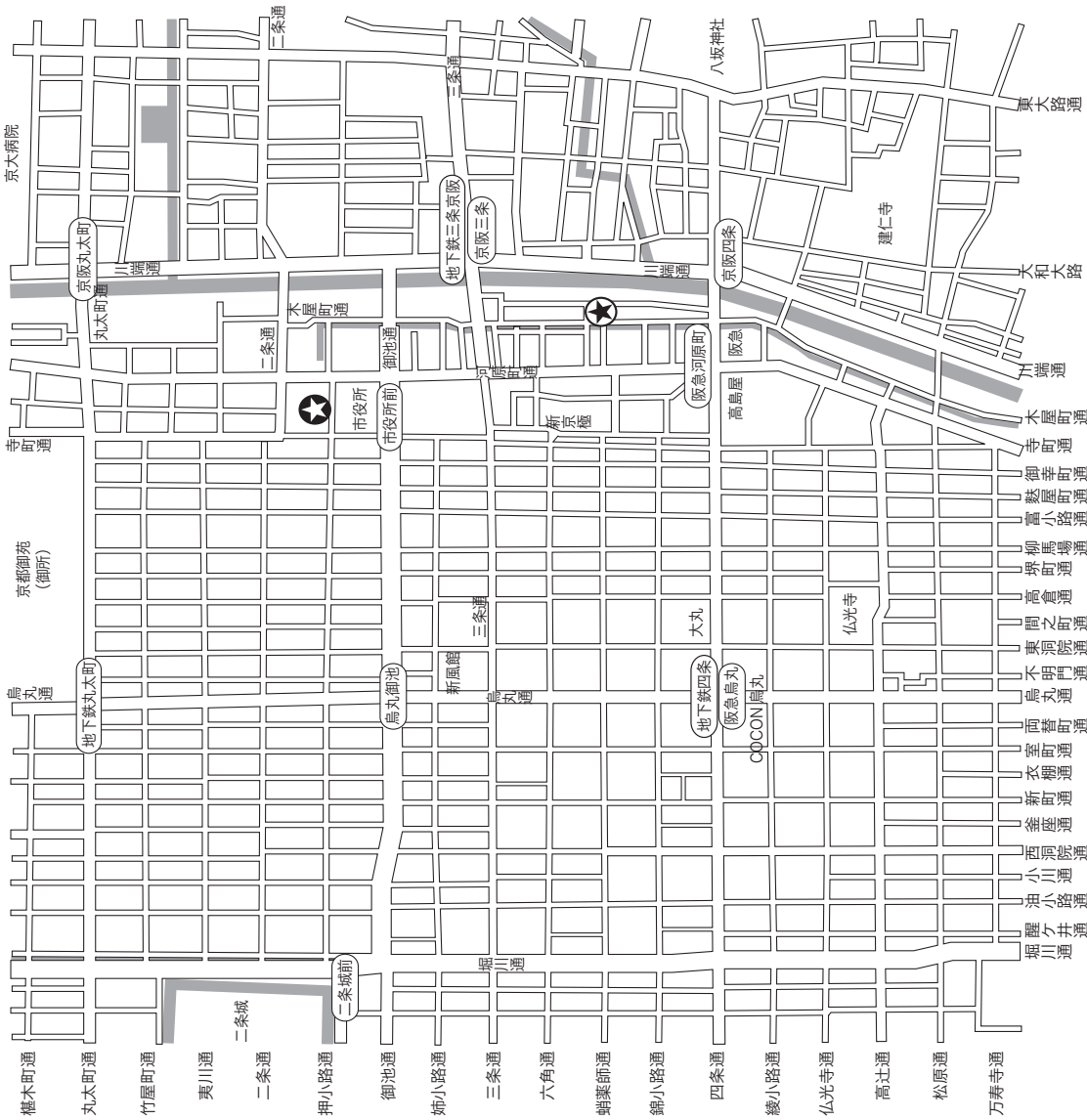
寺町臨時自転車駐輪場
(京都市役所北側)

先斗町自転車駐輪場
(木屋町通郵便業者側)

2 今日、ここに
自転車を停めてから
行った場所 (いくつでも) に
印をつけてください。

3 通りや「かいわい」を
歩いて回った、と言う方は
その範囲を囲んでください。

※自転車が出発した場所 (自宅、職場など) には「出発」などと書いてください。



(3) 事前案内告知

調査に先立って駐輪場利用者に調査の実施を予告する次ページの内容の掲示物を先斗町と寺町臨時の両駐輪場に掲出した。掲出した様子を写真 2.3、2.4 に示す。なお、掲示物においては調査日を 11 月 26 日・27 日（雨天時は翌週に順延）と告知したが、前述の通り雨天のため当初予定の調査日から 1 週間延期して調査を実施した。



写真 2.3 駐輪場調査を予告する掲示物（先斗町自転車駐車場）



写真 2.4 駐輪場調査を予告する掲示物（寺町臨時自転車駐車場）

駐輪場利用実態調査を実施します。
もっと使える駐輪場づくりのために。ご協力、お願いいたします。

市役所の裏(寺町臨時自転車等駐車場)と木屋町(先斗町自転車等駐車場)をご利用のみなさんは
自転車を降りてから、どこまで歩いて行きますか?どこからどこへ電車やバスに乗っていますか?
自転車をとめてからの目的地や行動範囲をお聞きする「駐輪場利用実態調査」を実施いたします。

あなたは、ここに自転車をとめて どこまで歩いて行きますか?

京都市では、これから約4年の間に、都心部に新たに3カ所の駐輪場を整備する計画を、先日、発表しました。
駐輪場がより多くの方に使っていただけるよう、また、もっと快適に、美しく自転車が使える京都を創るために、
この調査の結果を活かします。ご協力、よろしくお願いいたします。

調査実施日

2006年11月26日(日) 27日(月) ※雨天時は翌週に順延



京のアジェンダ21フォーラム

<http://ma21f.web.infoseek.co.jp/>

実施：京のアジェンダ21フォーラム

協力：京都市建設局放置車両対策課、(財)京都市駐車場公社

お問合せ：京のアジェンダ21フォーラム：075-647-3535(TEL) 075-647-3536(FAX)

3. 調査結果

(1) 回答者の属性

① 回答者数

調査日・調査地点別の回答者数を表 3.1 に示す。回答者数は合計で 300 名であった。両駐輪場とも休日の 3 日（日）よりも平日の 4 日（月）の回答者数が多く、また両日とも調査時間の長い先斗町自転車駐車場の方が寺町臨時自転車駐車場よりも回答者数が多い結果であった。

なお、調査員が調査への協力を求めても利用者に協力を断られる場合もあったため、調査は悉皆調査にはなっていない。

表 3.1 調査日・調査地点別の回答者数

上段：実数（件）
下段：横構成比（％）

		調査日		
		12月3日	12月4日	合計
調査地点	先斗町自転車駐車場	75 46.6	86 53.4	161 100.0
	寺町臨時自転車駐車場	64 46.0	75 54.0	139 100.0
	合計	139 46.3	161 53.7	300 100.0

② 回答者の性別

調査日・調査地点別の回答者の性別を表 3.2 に示す。両駐輪場とも休日は男性の回答者が、平日は女性の回答者が多い結果であったが、調査は悉皆調査でなく、また調査への協力を断った利用者の性別を記録していないため、この結果が利用者全体の実態を反映したものとは必ずしもいえない。

表 3.2 調査日・調査地点別の回答者の性別

上段：実数（件）
下段：横構成比（％）

		性別		
		男性	女性	合計
調査日・調査地点	平日・先斗町自転車駐車場	49 57.0	37 43.0	86 100.0
	休日・先斗町自転車駐車場	48 64.0	27 36.0	75 100.0
	平日・寺町臨時自転車駐車場	25 33.3	50 66.7	75 100.0
	休日・寺町臨時自転車駐車場	28 43.8	36 56.3	64 100.0
	合計	150 50.0	150 50.0	300 100.0

② 回答者の年齢構成

回答者の年齢構成を図 3.1（先斗町）と図 3.2（寺町臨時）に示す。両駐輪場とも同様の年齢構成を示している。年齢階層では 20 代の回答者が最も多い一方、10 代の回答者がごく少ない結果である。調査時には、10 代の利用者と 20 代の利用者として調査への協力度合いにとくに際立った差は見られなかったため、この 10 代の利用者が少ないという結果に関しては駐輪場利用者全体の年齢構成を概ね反映したものと推測される。

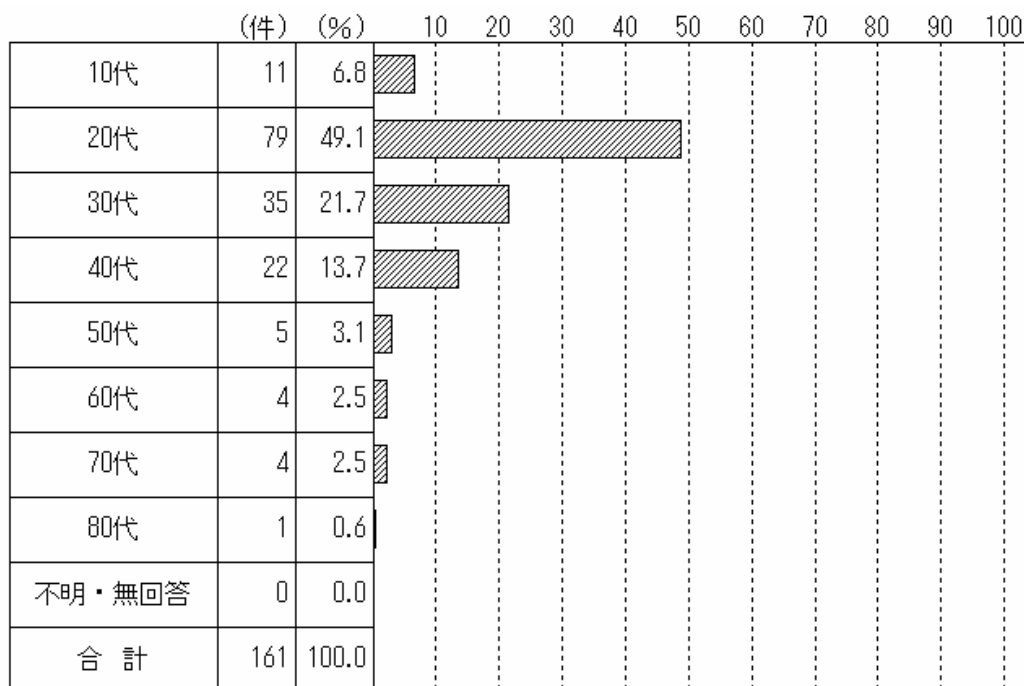


図 3.1 回答者の年齢構成（先斗町自転車駐車場）

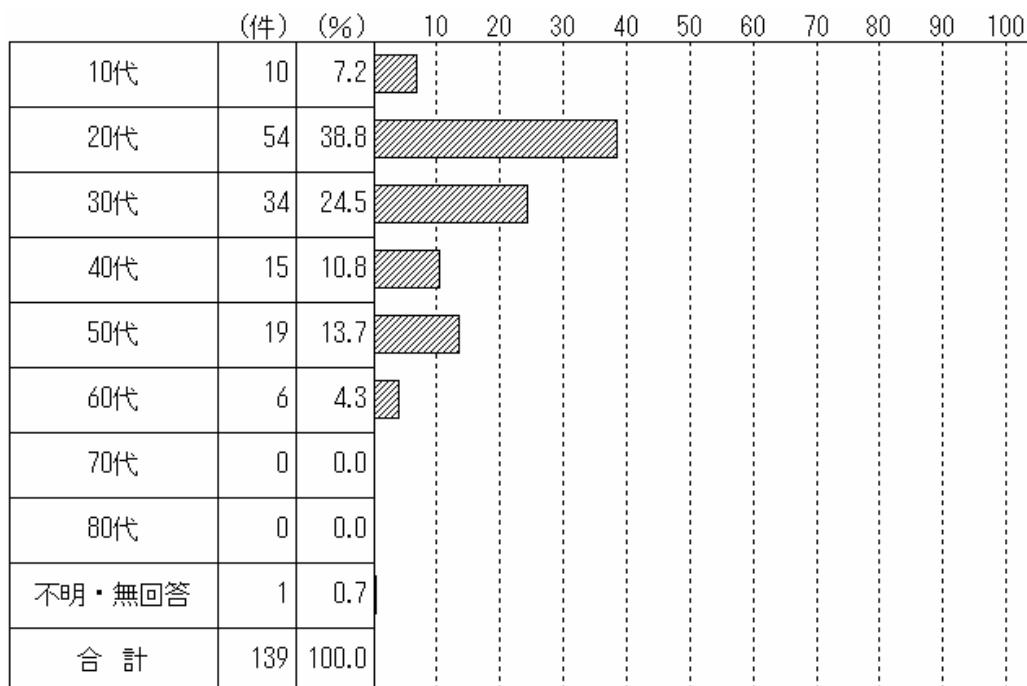


図 3.2 回答者の年齢構成（寺町臨時自転車駐車場）

(2) 駐輪場利用実態

① 駐輪場への自転車入庫日

調査は利用者が駐輪場に自転車から取り出しに来たタイミングで実施したが、まず、自転車を駐輪場に入れたのが調査の当日なのか、あるいは調査の前日以前からなのかについて整理した結果を図 3.3 と表 3.3 に示す。

図と表のとおり、殆どの利用者は当日の入庫である。なお、24 時間営業の先斗町自転車駐車場の方が入退場取扱時間が 6:30~22:30 の寺町臨時自転車駐車場よりも前日以前からの入庫が若干多い結果となっている。

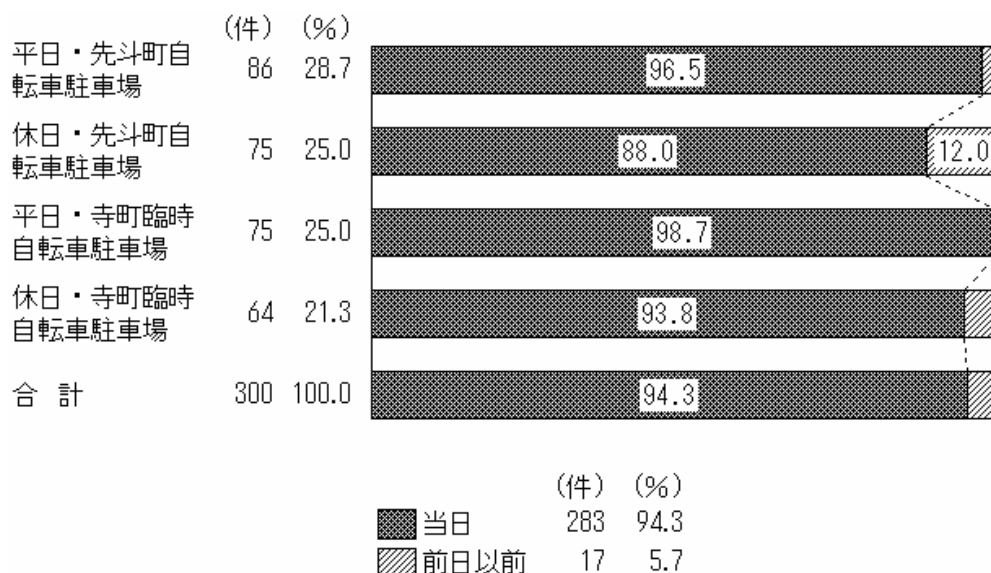


図 3.3 当日の入庫か前日以前の入庫か

表 3.3 当日の入庫か前日以前の入庫か

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

調査日・調査地点		入庫日		
		当日	前日以前	合計
平日・先斗町自転車駐車場	実数 (件)	83	3	86
	横構成比 (%)	96.5	3.5	100.0
休日・先斗町自転車駐車場	実数 (件)	66	9	75
	横構成比 (%)	88.0	12.0	100.0
平日・寺町臨時自転車駐車場	実数 (件)	74	1	75
	横構成比 (%)	98.7	1.3	100.0
休日・寺町臨時自転車駐車場	実数 (件)	60	4	64
	横構成比 (%)	93.8	6.3	100.0
合計	実数 (件)	283	17	300
	横構成比 (%)	94.3	5.7	100.0

② 駐輪利用時間

当日入庫の利用者について駐輪利用時間（出庫時刻と入庫時刻の差）を整理した結果を図3.4と表3.4に示す。

全体についてみると、3時間以内の短時間の駐輪は1割弱しかなく、6時間から12時間の駐輪が6割を占めている。また、先斗町自転車駐車場においては平日・休日とも1/4を越える回答者が12時間を超える駐輪利用時間となっている。

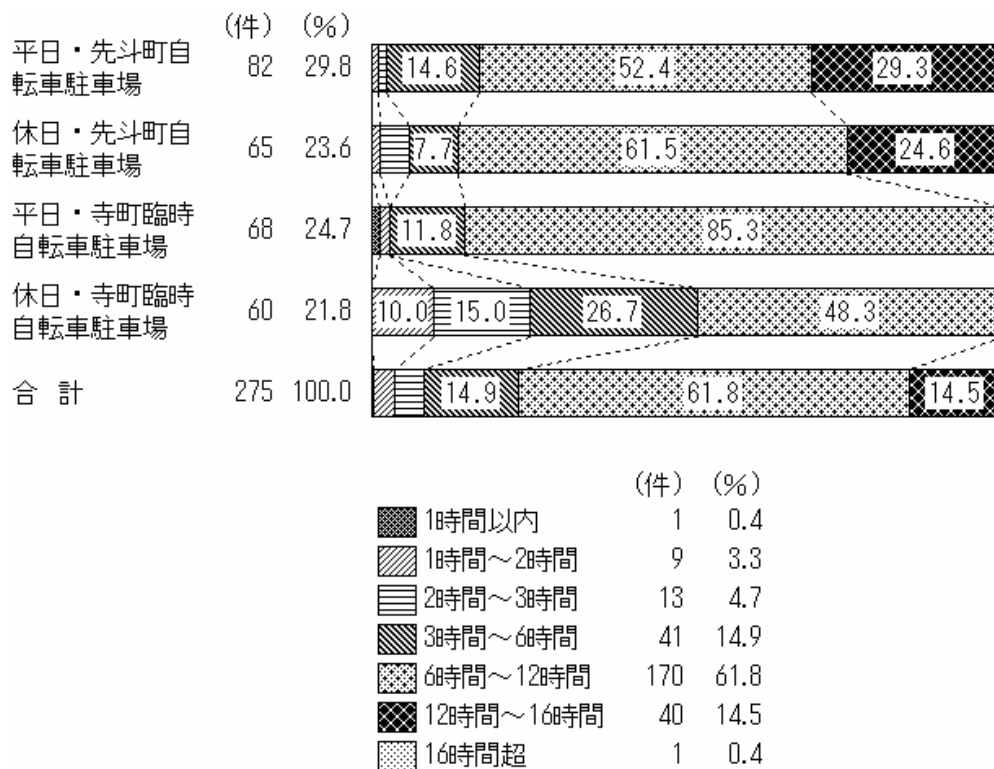


図3.4 駐輪利用時間（出庫時刻と入庫時刻の差）

表3.4 駐輪利用時間（出庫時刻と入庫時刻の差）

調査日・調査地点	駐輪時間（当日入庫）								合計
	1時間以内	1時間～2時間	2時間～3時間	3時間～6時間	6時間～12時間	12時間～16時間	16時間超		
平日・先斗町自転車駐車場	0	1	1	12	43	24	1	82	
	0.0	1.2	1.2	14.6	52.4	29.3	1.2	100.0	
休日・先斗町自転車駐車場	0	1	3	5	40	16	0	65	
	0.0	1.5	4.6	7.7	61.5	24.6	0.0	100.0	
平日・寺町臨時自転車駐車場	1	1	0	8	58	0	0	68	
	1.5	1.5	0.0	11.8	85.3	0.0	0.0	100.0	
休日・寺町臨時自転車駐車場	0	6	9	16	29	0	0	60	
	0.0	10.0	15.0	26.7	48.3	0.0	0.0	100.0	
合計	1	9	13	41	170	40	1	275	
	0.4	3.3	4.7	14.9	61.8	14.5	0.4	100.0	

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

③ 出発地点

駐輪場まで自転車に乗って来て入庫する際の自転車トリップの出発地点について尋ねた結果を整理した。まず出発地点の種類別に整理したものを図 3.5 と表 3.5 に示す。

出発地点に関しては 9 割の回答者が自宅から自転車に乗って来ており、それ以外の勤務先等から自転車で来た利用はごく少ない結果である。

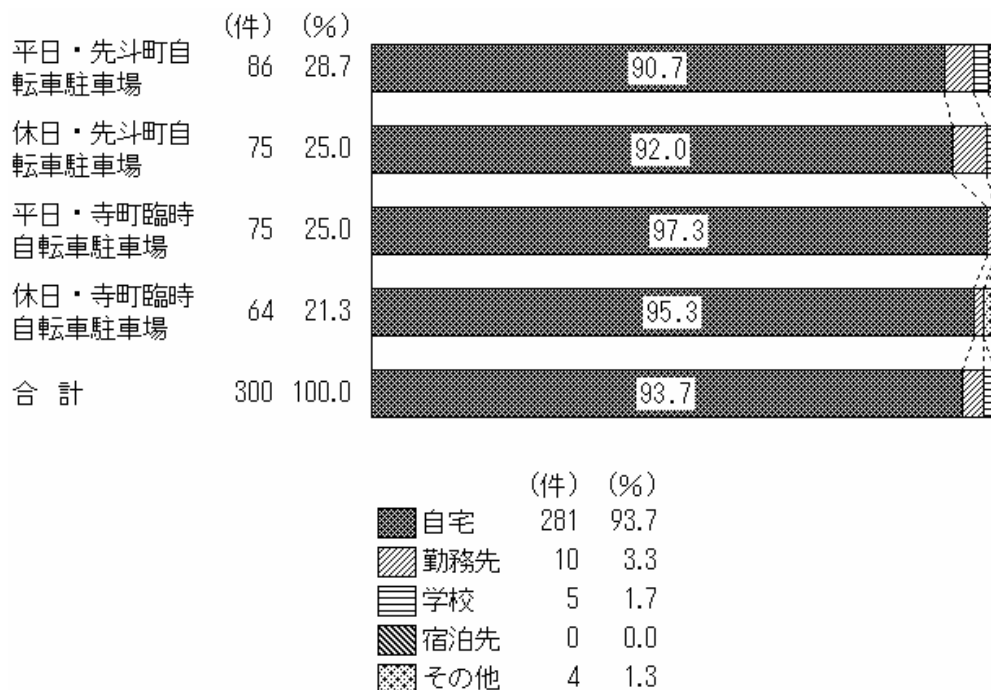


図 3.5 自転車トリップの出発地点 (出発地種類別)

表 3.5 自転車トリップの出発地点 (出発地種類別)

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

調査日・調査地点	自転車で来た出発地						合計
	自宅	勤務先	学校	宿泊先	その他		
調査日・調査地点	平日・先斗町自転車駐車場	78	4	2	0	2	86
		90.7	4.7	2.3	0.0	2.3	100.0
	休日・先斗町自転車駐車場	69	4	2	0	0	75
		92.0	5.3	2.7	0.0	0.0	100.0
	平日・寺町臨時自転車駐車場	73	1	1	0	0	75
	97.3	1.3	1.3	0.0	0.0	100.0	
	休日・寺町臨時自転車駐車場	61	1	0	0	2	64
		95.3	1.6	0.0	0.0	3.1	100.0
	合計	281	10	5	0	4	300
		93.7	3.3	1.7	0.0	1.3	100.0

次に、利用者の出発地点を行政区別に整理したものを図 3.6 と表 3.6 に示す。

先斗町自転車駐車場では左京区から自転車に来て駐輪する利用者の割合が 4 割以上と大きいのが目立っている。次いで多いのは中京区からの利用という結果である。

寺町臨時自転車駐車場では北区・上京区・左京区・中京区から自転車で来た利用者が混じり合っている。

なお、両駐輪場とも、平日・休日ともほぼ同様の利用者の出発地構成となっている。

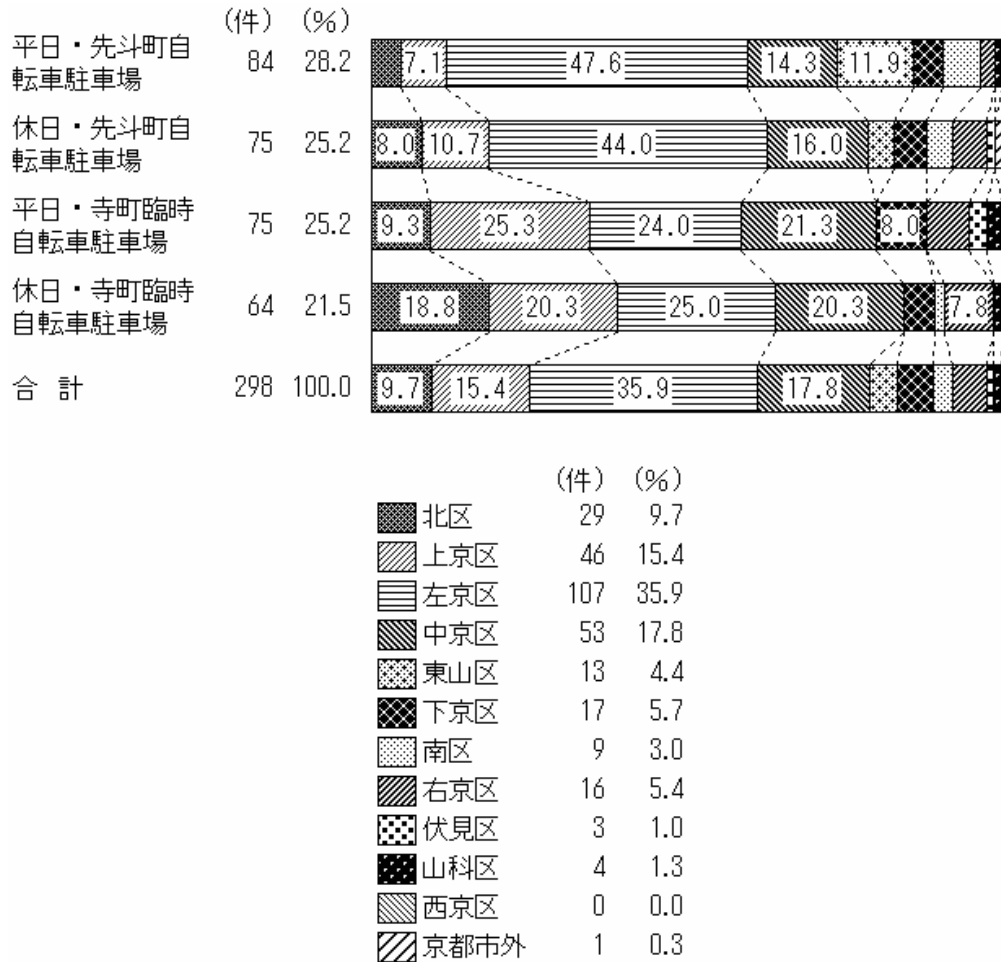


図 3.6 自転車トリップの出発地点 (行政区別)

表 3.6 自転車トリップの出発地点 (行政区別)

		自転車から来た出発地												合計
		北区	上京区	左京区	中京区	東山区	下京区	南区	右京区	伏見区	山科区	西京区	京都市外	
調査日	平日・先斗町自転車駐車場	4	6	40	12	10	4	5	2	0	1	0	0	84
	休日・先斗町自転車駐車場	4.8	7.1	47.6	14.3	11.9	4.8	6.0	2.4	0.0	1.2	0.0	0.0	100.0
調査地点	平日・寺町臨時自転車駐車場	6	8	33	12	3	4	3	4	1	0	0	1	75
	休日・寺町臨時自転車駐車場	8.0	10.7	44.0	16.0	4.0	5.3	4.0	5.3	1.3	0.0	0.0	1.3	100.0
調査地点	平日・寺町臨時自転車駐車場	7	19	18	16	0	6	0	5	2	2	0	0	75
	休日・寺町臨時自転車駐車場	9.3	25.3	24.0	21.3	0.0	8.0	0.0	6.7	2.7	2.7	0.0	0.0	100.0
調査地点	平日・寺町臨時自転車駐車場	12	13	16	13	0	3	1	5	0	1	0	0	64
	休日・寺町臨時自転車駐車場	18.8	20.3	25.0	20.3	0.0	4.7	1.6	7.8	0.0	1.6	0.0	0.0	100.0
合計		29	46	107	53	13	17	9	16	3	4	0	1	298
		9.7	15.4	35.9	17.8	4.4	5.7	3.0	5.4	1.0	1.3	0.0	0.3	100.0

④ 駐輪場利用目的

駐輪場に自転車を預けて徒歩で出かけていく際の目的について尋ねた結果を整理したものを図 3.7 と表 3.76 に示す。

全体について見ると通勤を目的とした利用が約 6 割を占めている。次いで買い物・遊び等での利用が多く合わせて 3 割程度となっている。通学での利用は 1 割程度と多くない結果である。

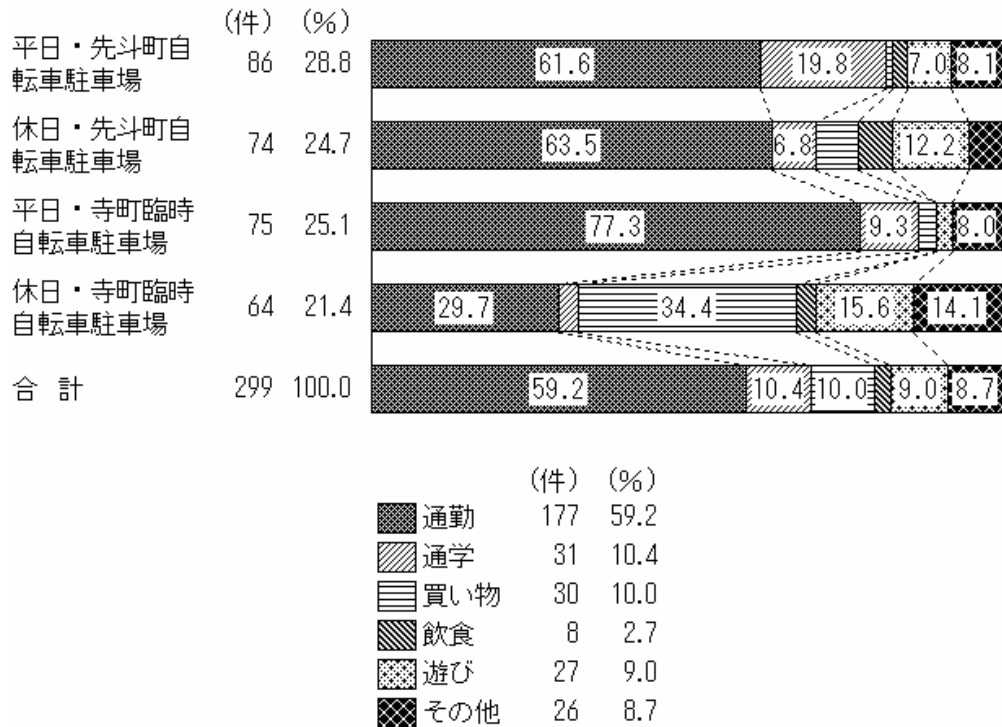


図 3.7 駐輪場を利用する目的

表 3.7 駐輪場を利用する目的

調査日・調査地点	駐輪場の利用目的							合計
	通勤	通学	買い物	飲食	遊び	その他		
平日・先斗町自転車駐輪場	53 61.6	17 19.8	1 1.2	2 2.3	6 7.0	7 8.1	86 100.0	
休日・先斗町自転車駐輪場	47 63.5	5 6.8	5 6.8	4 5.4	9 12.2	4 5.4	74 100.0	
平日・寺町臨時自転車駐輪場	58 77.3	7 9.3	2 2.7	0 0.0	2 2.7	6 8.0	75 100.0	
休日・寺町臨時自転車駐輪場	19 29.7	2 3.1	22 34.4	2 3.1	10 15.6	9 14.1	64 100.0	
合計	177 59.2	31 10.4	30 10.0	8 2.7	27 9.0	26 8.7	299 100.0	

⑤ 駐輪場からの徒歩目的地

駐輪場に自転車を預けて徒歩で出かけていく際の目的地について尋ねた結果を整理したものを、まず概要について図 3.8 と表 3.8 に示す。

先斗町自転車駐車場では駐輪場から駅に向かう利用が休日で 4 割弱、平日では 6 割弱あり最も多い。

寺町臨時自転車駐車場では平日は駐輪場から勤務先に向かう利用が最も多く約 7 割を占め、休日は「その他」の遊び等の目的での利用が最も多く 6 割弱を占めている。一方、駅に向かう人は 1 割ほどで多くない。

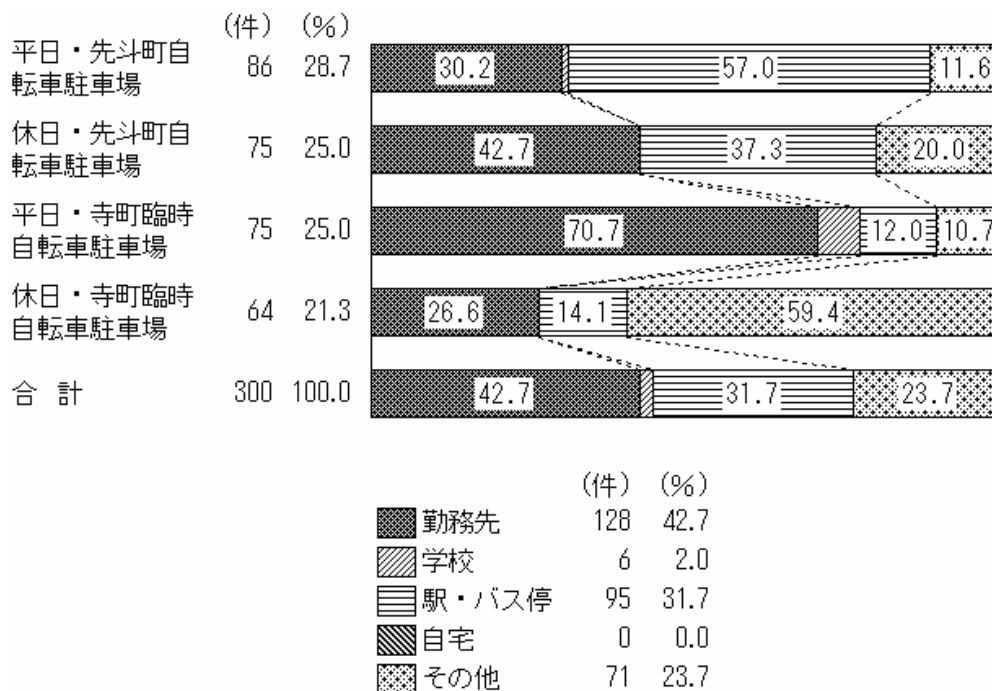


図 3.8 駐輪場からの徒歩目的地（概要）

表 3.8 駐輪場からの徒歩目的地（概要）

		駐輪場からの徒歩目的地					合計
		勤務先	学校	駅・バス停	自宅	その他	
調査日・調査地点	平日・先斗町自転車駐車場	26 30.2	1 1.2	49 57.0	0 0.0	10 11.6	86 100.0
	休日・先斗町自転車駐車場	32 42.7	0 0.0	28 37.3	0 0.0	15 20.0	75 100.0
	平日・寺町臨時自転車駐車場	53 70.7	5 6.7	9 12.0	0 0.0	8 10.7	75 100.0
	休日・寺町臨時自転車駐車場	17 26.6	0 0.0	9 14.1	0 0.0	38 59.4	64 100.0
	合計	128 42.7	6 2.0	95 31.7	0 0.0	71 23.7	300 100.0

次に、駐輪場に自転車を預けて徒歩で出かけていく際の目的地について尋ねた結果の詳細を次ページからの図 3.9・図 3.10・図 3.11・図 3.12 に示す。

回答の多かった徒歩目的地は次のようである。

全体では阪急電車（河原町駅・始発駅）への乗換が多いという結果である。その一方、京阪電車への乗換は少ない結果である。

(全体)	1 位	阪急河原町駅
	2 位	市役所周辺
	3 位	四条河原町周辺
	4 位	新京極・寺町界限
	5 位	木屋町周辺

先斗町自転車駐車場の利用者について見ると、先に見たように通勤利用が主体で買い物等の利用客は 2 割程度である。下の順位のほかには、河原町三条周辺・四条通界限に向かう利用者も見られる。

(先斗町)	1 位	阪急河原町駅
	2 位	木屋町周辺
	3 位	四条河原町周辺
	4 位	新京極・寺町界限
	5 位	先斗町界限 京阪四条駅

寺町臨時自転車駐車場の利用者について見ると、先斗町のような鉄道駅は上位に上がらず、買い物等で周辺地区へ行く際の利用が上位を占めている。

(寺町臨時)	1 位	市役所周辺
	2 位	烏丸御池周辺
	3 位	河原町通界限 新京極・寺町界限
		四条河原町周辺
		河原町三条周辺



図 3.9 駐輪場からの徒歩目的地（詳細）平日・先斗町自転車駐車場



図 3.10 駐輪場からの徒歩目的地（詳細）休日・先斗町自転車駐車場



図 3.11 駐輪場からの徒歩目的地（詳細）平日・寺町臨時自転車駐車場



図 3.12 駐輪場からの徒歩目的地（詳細）休日・寺町臨時自転車駐車場

⑥ 駐輪料金の支払い方法

駐輪料金の支払い方法について尋ねた結果を整理したものを図 3.13 と表 3.9 に示す。

結果を見る際には、両駐輪場とも定期券の発売枠の数倍の定期券利用希望者がいて、通勤の利用者が定期券を入手できずやむなくプリペイドカード（先斗町自転車駐車場）や回数券（寺町臨時自転車駐車場）を使用しているケースが少なくないことを知っておく必要がある。平日の寺町臨時自転車駐車場では定期券もしくは回数券の利用が 3/4 を、また平日の先斗町自転車駐車場でも定期券もしくはプリペイドカードの利用が 1/2 を占めているが、これは先にみた⑤駐輪場からの徒歩目的地（図 3.8・表 3.8）で勤務先が多いことと対応する結果といえる。

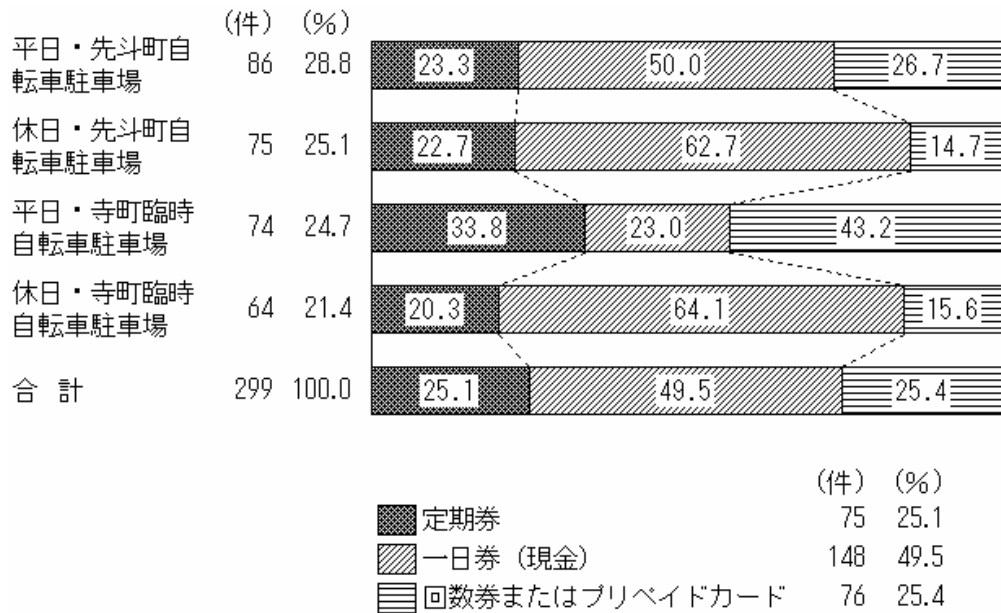


図 3.13 駐輪料金の支払い方法

表 3.9 駐輪料金の支払い方法

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

調査地点	調査日	料金支払い方法			合計
		定期券	一日券 (現金)	回数券またはプリペイドカード	
調査地点	平日・先斗町自転車駐車場	20 23.3	43 50.0	23 26.7	86 100.0
	休日・先斗町自転車駐車場	17 22.7	47 62.7	11 14.7	75 100.0
	平日・寺町臨時自転車駐車場	25 33.8	17 23.0	32 43.2	74 100.0
	休日・寺町臨時自転車駐車場	13 20.3	41 64.1	10 15.6	64 100.0
	合計	75 25.1	148 49.5	76 25.4	299 100.0

⑦ 駐輪場の利用頻度

駐輪場の利用頻度について尋ねた結果を整理したものを図 3.14 と表 3.10 に示す。

平日と休日では平日の方が利用頻度の高い回答が多く、先斗町自転車駐車場・寺町臨時自転車駐車とも平日は「毎日・ほぼ毎日」利用するという回答が6割を超えている。

一方、初めて駐輪場を利用したという回答は休日の先斗町自転車駐車場では比較的多い結果となっている。

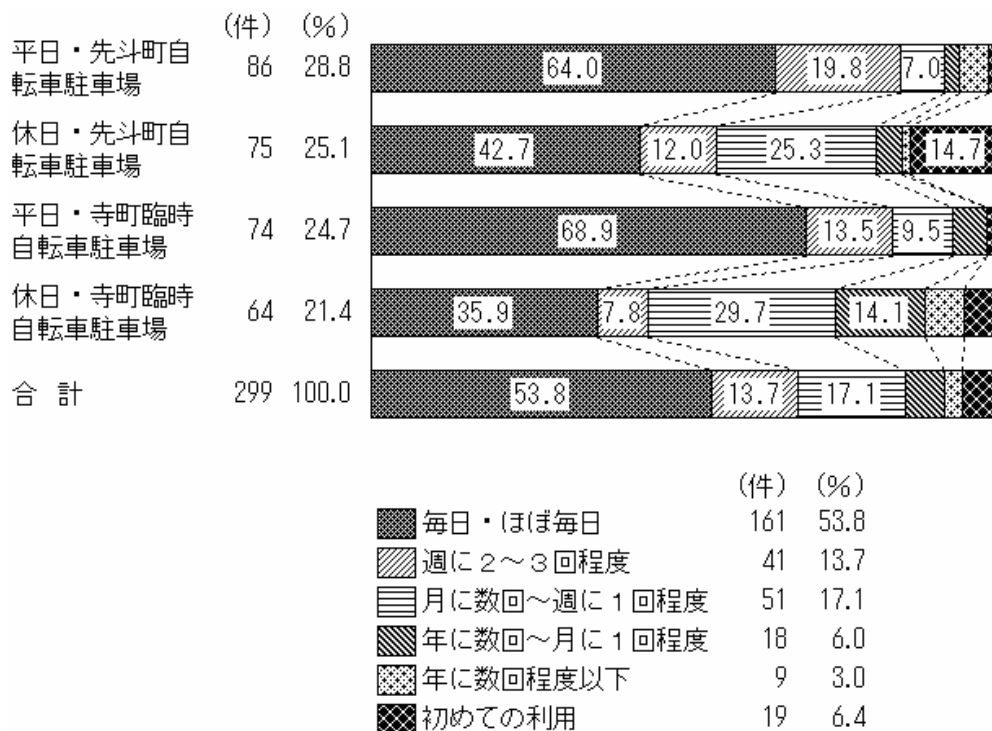


図 3.14 駐輪場の利用頻度

表 3.10 駐輪場の利用頻度

調査地点	当駐輪場の利用頻度	当駐輪場の利用頻度						合計
		毎日・ほぼ毎日	週に2～3回程度	月に数回～週に1回程度	年に数回～月に1回程度	年に数回程度以下	初めての利用	
平日・先斗町自転車駐車場	実数	55	17	6	2	4	2	86
	横構成比 (%)	64.0	19.8	7.0	2.3	4.7	2.3	100.0
休日・先斗町自転車駐車場	実数	32	9	19	3	1	11	75
	横構成比 (%)	42.7	12.0	25.3	4.0	1.3	14.7	100.0
平日・寺町臨時自転車駐車場	実数	51	10	7	4	0	2	74
	横構成比 (%)	68.9	13.5	9.5	5.4	0.0	2.7	100.0
休日・寺町臨時自転車駐車場	実数	23	5	19	9	4	4	64
	横構成比 (%)	35.9	7.8	29.7	14.1	6.3	6.3	100.0
合計	実数	161	41	51	18	9	19	299
	横構成比 (%)	53.8	13.7	17.1	6.0	3.0	6.4	100.0

⑧ 駐輪場案内板の必要性

駐輪場案内板の必要性について尋ねた結果を整理したものを図 3.15 と表 3.11 に示す。

現在は駐輪場の周辺にも駐輪場の所在を示す案内看板等が全く設置されていない状況であるが、駐輪場案内板の必要性について尋ねた結果は、「必要だと思う」と答えた人は約 6 割にとどまった。なお、聞き取り調査において「特に必要とは思わない」と答えた人には「収容量の少ない現在の駐輪場にこれ以上利用者を誘導して欲しくない」という意見が多くあった。

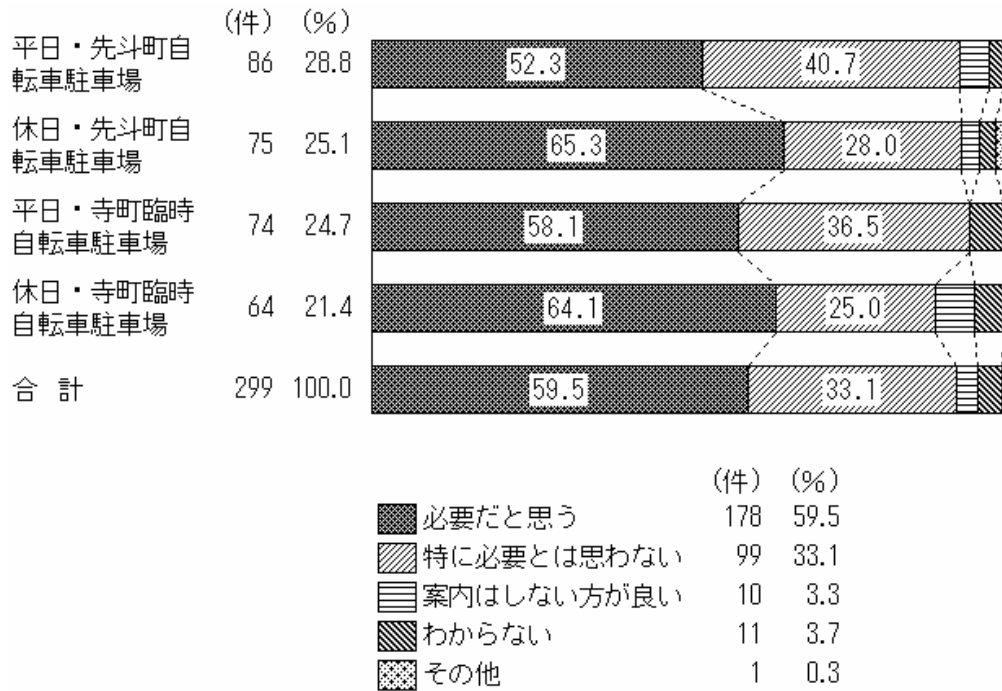


図 3.15 駐輪場案内板の必要性

表 3.11 駐輪場案内板の必要性

上段：実数 (件)
下段：横構成比 (%)

調査地点	調査項目	駐輪場案内板の必要性					合計
		必要だと思う	特に必要とは思わない	案内はしない方がよい	わからない	その他	
調査日・調査地点	平日・先斗町自転車駐車場	45 52.3	35 40.7	4 4.7	2 2.3	0 0.0	86 100.0
	休日・先斗町自転車駐車場	49 65.3	21 28.0	2 2.7	2 2.7	1 1.3	75 100.0
	平日・寺町臨時自転車駐車場	43 58.1	27 36.5	0 0.0	4 5.4	0 0.0	74 100.0
	休日・寺町臨時自転車駐車場	41 64.1	16 25.0	4 6.3	3 4.7	0 0.0	64 100.0
	合計	178 59.5	99 33.1	10 3.3	11 3.7	1 0.3	299 100.0

⑨ 自由意見

聞き取り調査で寄せられた主な自由意見を下記に示す。

調査員に自由意見を寄せた駐輪場利用者の多くが「駐輪場の増設、拡張」の希望を述べるという結果であった。また、集計結果から通勤目的の駐輪場利用が多いことが明らかになったが、聞き取り調査でも「定期券が（本年度の発行枠充足で）入手できないため、プリペイドカード（あるいは回数券）を利用している」という声が目立った。

（主な自由意見）

- 駐輪場を増やして欲しい。駐輪場を広くして欲しい。
- 収容力を増やすため2階建てや3階建ての駐輪場を作れないか。
- 駐輪場を増やして欲しい。御池の地下駐車場の一部を駐輪場にして欲しい。
- 普段は寺町駐輪場を利用しているが帰りが遅いときは（24時間営業の）先斗町駐輪場を利用する。
- 駐輪場の営業は24時間を原則にして欲しい。
- 安心して使える駐輪場を作って欲しい。
- 無人の駐輪場で盗難に遭った経験がある。（このように）有人だと安心して利用できる。
- 2段式の自転車ラックは使いにくい（先斗町駐輪場・女性）。
- 2段式の自転車ラックの上段のレールを降ろしたときに下の自転車に当たることがあるので改善して欲しい（先斗町駐輪場）。
- 定期券の発売枠が少なく、入手できない。
- 回数券のインフォメーションをもっと分かりやすくして欲しい。
- どの駐輪場でも停められる共通券があれば便利である。
- 駐輪場の料金をもっと安くして欲しい。
- 子供（小中生）の駐輪料金は無料にすべきである。
- 鉄道会社も駐輪場の増設に負担協力すべきである。また、自転車のイメージ向上が必要である。
- 四条通を自転車で走れるようにして欲しい（現在は自転車に乗って走ることは禁止）。
- 新しくできる施設には必ず駐輪スペースを設置して欲しい。
- 整理整頓をちゃんとして欲しい。
- 放置自転車の多いところに駐輪場の案内板を建てるべき。
- 四条烏丸に駐輪場が欲しい。
- 放置自転車はやめてほしい。
- 短時間駐輪できるスペースを大通りに設置して欲しい。
- 放置自転車が多いので駐輪場に誘導する案内が必要である。
- 自転車利用者全体がルールを守って、きちんと走って欲しい。
- 歩道を走る自転車を規制すべきである。

4. まとめ

(1) 駐輪場別の特徴

① 先斗町自転車駐車場

- 平日、休日ともに通勤目的の利用者が6割を占める。
- 通勤・通学目的の利用者のうち阪急河原町駅に向かう人が多い。
- 買い物等で利用する人が少ない。
- 女性の利用者には二段式の自転車ラックが不評である。

② 寺町臨時自転車駐車場

- 平日は通勤利用者が多く、休日は買い物等で利用する人が多い。
- 駐輪場から駅に移動する人が少ない。
- 24時間営業を望む声が多い。
- 烏丸御池周辺まで歩く人が多い。

(2) 駐輪場の利用状況と課題

① 駐輪場の利用状況

- 阪急河原町駅に向かう人が目立つ一方で、京阪電車の駅に向かう人が少ないことが分かった。
- 駐輪場に駐輪してからの徒歩での移動箇所は徒歩時間にして概ね5分から10分程度までの範囲が多いことが分かった。
- ほとんどの利用者が駐輪場の増設・拡張を希望していることが分かった。

② 駐輪場の利用状況に関する課題

- 10代の利用者が少ない。
- 阪急電車の利用者が多いという事は、阪急烏丸駅（四条烏丸）の付近に駐輪場を設置すると先斗町自転車駐車場と同様に利用されると考えられる。

(3) 今後の検討

交通WGでは、本調査の結果と京都市が実施した放置自転車に関する実態調査結果などを合わせ、今後、都心の自転車利用に関する施策について検討する。検討の結果は、提案のかたちに取りまとめ「歩いて楽しいまちなか戦略」推進協議会等を通じて、その内容の実現を働きかける。

～まちなかプロジェクト～

都心部放置自転車等対策アクションプログラムに対する提言

みやこ
京のアジェンダ 21 フォーラム
交通ワーキンググループ

1. はじめに

平成 18 年 10 月、京都市は『都心部放置自転車等対策アクションプログラム』（以下、アクションプログラム）を発表し、いわゆる「歴史的都心地区」における放置自転車対策を発表した。京都市建設局放置車両対策課は平成 18 年 5 月に同地区内の放置自転車の現状調査を行って放置自転車の台数を把握し、この結果をアクションプログラムに反映させている。

一方、^{みやこ}京のアジェンダ 21 フォーラム交通ワーキンググループ（以下、交通 WG）では、地球温暖化防止の一助として自転車の利用促進を提唱しているものの、放置自転車やマナー違反等の問題は憂慮すべき課題と認識しており、これらが解決されなければ、自転車利用に対する市民の支持は困難であると考えている。

そこで、交通 WG では、平成 18 年 12 月に、京都市建設局放置車両対策課および財団法人京都市駐車場公社の協力のもと、歴史的都心地区に隣接する寺町臨時自転車駐車場と先斗町自転車駐車場において、「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」を行った。これは駐輪場利用者の利用実態を知ることにより、アクションプログラムの推進に寄与し、京都市におけるいわゆる「自転車問題」解決の一助となることを目的に行った調査である。交通 WG は、今後も関係当局と連携し自転車利用者のマナー向上と、地球温暖化防止の観点から自転車の利用促進を提唱していきたいと考えている。

2. 駐輪場利用の課題

京都市建設局放置車両対策課が平成 18 年 5 月に行った放置自転車実態調査によれば、都心部における放置自転車の台数は平日の昼間で 3,784 台、夜間では 6,091 台に上る。その一方、公共自転車等駐車場の収容能力は 2 カ所、収容台数にして約 1,450 台であり、駐輪場の飽和状態を示している。

今回、アクションプログラムで明示されたところによれば、京都市は平成 22 年度までに 3 カ所の駐輪場を都心に整備し、新たに 2,500 台の駐輪スペースを確保する。

交通 WG が平成 18 年 12 月に行った「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」における駐

輪場利用者の意見でも、駐輪場の増設や拡張を望む声は非常に多く、アクションプログラムにおける都心の駐輪場の新設は多くの市民の支持を得られるものと考えられる。しかし一方で、交通 WG の調査時には、駐輪場ユーザーの大多数が、新規駐輪場の計画を知らなかった。このことを考慮すると、新規駐輪場の利用促進、ならびに既存駐輪場の利用促進をどのような方法で行っていくかが課題になるであろう。

3. 駐輪場利用の促進のための提案

A 駐輪場案内板の設置

駐輪場利用促進と自転車ユーザーの放置自転車回避のためにも、駐輪場への誘導案内板の設置が必要である。「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」で案内板設置の賛否を問うたところ、駐輪場利用者の約 6 割が駐輪場の案内板は必要であると回答している。「特に必要とは思わない」と回答した利用者に関しても、回答の真意は「収容台数の少ない現在の駐輪場に、これ以上の利用の誘導を行うことは、現在の利用者にとっては自分たちが駐輪できなくなる可能性があるので、案内板は必要ない」という理由であることが多かった。後者の懸念については、アクションプログラムに従って今後新規の駐輪場が増設されていく中で解決できるものといえる。

さて、駐輪場への誘導案内板の具体的な設置場所は、都心部への自転車の流入と、現在放置自転車が多数確認できる場所への流入経路を考慮し、以下の場所が考えられる。

1) 寺町臨時駐輪場への誘導

- 河原町御池交差点
- 寺町御池交差点
- 河原町二条交差点

2) 先斗町駐輪場への誘導

- 三条大橋西詰
- 木屋町四条交差点
- 木屋町三条交差点

3) 平成 19 年内新設駐輪場（生祥小学校プール跡地）への誘導

- 六角広場
- 富小路三条
- 柳馬場六角

上記の案内板に関しては、平成 19 年以内に完成する新設駐輪場（生祥小学校プール跡地）の開設と連動して整備されることが望ましい。なお、誘導案内板の仕様は満空情報が示される電光式案内板がより望ましいが、矢印や地図のかたちで駐輪場の位置を表示する案内板でも機能を果たすと考えられる。

B 街頭や主要駅に於ける駐輪場利用キャンペーン

「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」によると、駐輪場利用者の 7 割が通勤・通学目的の利用であり、そのうち約 3 割が駐輪場に自転車を置いてから鉄道各駅に移動している。また、駅以外の主な目的地としては、四条河原町周辺、新京極・寺町界隈が多いことがわかった。このことから、鉄道主要駅（阪急河原町・京阪四条・京阪三条など）で駐輪場利用のキャンペーンを行うと共に、都心部に於ける街頭キャンペーン（四条河原町、新京極・寺町界隈、河原町三条周辺など）を行うことが駐輪場の利用促進にとって効果的であると考えられる。

この駐輪場利用のキャンペーンは京都市や関係商店街等の各主体が連携して行い、多くの市民に駐輪場利用を勧めると共に、放置自転車の追放を訴えるものにするのが望まれる。

C 『市民しんぶん』（行政区版）における広報

「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」によると、各駐輪場に向けて自転車で移動する際の出発地点は 9 割以上が駐輪場利用者の自宅であった。また、この出発地を行政区別で見ると、左京区が最も多く、次いで上京区・北区・右京区・中京区が多い結果であった。そこで、これらの主な出発行政区の市民に対して重点的に駐輪場利用のアピールを行うと効果的であると考えられる。手段としては、『市民しんぶん』の上記行政区版に駐輪場利用促進と共に自転車マナー向上の記事を掲載することが考えられる。

D 学生に対する駐輪場利用促進のキャンペーン

「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」において、回答者の年齢構成をみると、10 代の回答者が 1 割に満たなかった。このことから放置自転車をする者の多くが 10 代を中心とする若者であると一概にいうことは必ずしも適当ではないが、多くの大学を有する京都市に於いて、学生をはじめ若者の自転車ユーザーに対する呼びかけは重視しなければならないことであろう。

そこで、都市問題、交通問題等を研究する各大学のゼミ等に呼びかけ、学生主導の「放置自転車追放チーム」を編成し、学内はもとより、学外に於いても京都市に於ける「自転車問

題」解決の一翼を担わせることを提案したい。

E 買い物等の駐輪場一時利用者に対するサービス

「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」において、駐輪場を利用して買い物等に行く利用者は駐輪場利用者全体の2割程度であった。また、その多くが、駐輪時間が6時間未満の利用であった。このことより、買い物客など相対的に短時間駐輪する自転車利用者に対する駐輪場利用の働きかけも強化すべきと考えられる。

その具体的方策としては、放置自転車を回避するために、地元商店街等の協力を仰ぎ、買い物客等に駐輪場利用券を配布するなどのサービスを行うことが考えられる。

これについては、恒常的な取り組みを行う前に、社会実験として事前に行い、その結果を踏まえて内容を見直すことも一つの方法である。

F 駐輪場のサービス向上

「京都市都心部駐輪場の利用実態調査」によると、駐輪場利用者の内、約5割が毎日あるいはほぼ毎日駐輪場を利用している。その大多数が定期券利用を希望しているが、同時に駐輪場の定期券の利用枠が少ないことに不満を感じている。利用実態調査の結果からは、定期枠を今よりも拡大するほうが現在の利用者には歓迎されるであろう。

利用実態調査において調査員に寄せられた自由意見で目立ったものとして、女性の利用者が先斗町自転車駐車場で使用されている二段式の駐輪ラックの取り扱いに不満を持っていることが判った。また、有人の現行の駐輪場は「安心して利用できる」という声もあり、駐輪場に対する、安心感や防犯面へのニーズも見て取ることができる。とくに先斗町駐輪場でよく行われている、係員のバイク・自転車の誘導や声掛けは駐輪場の環境作りに良い作用を及ぼしていることは特筆すべきことである。先斗町自転車駐車場においては、管理棟の近くに二段式駐輪ラックを使用しない「女性専用コーナー」を設けるといったニーズへの対応も考えられる。

G 平成19年秋の交通社会実験

京都市が推進する「歩いて楽しいまちなか戦略」の中で平成19年度の秋に実施を予定している都心の交通社会実験においては、メニューの一部に放置自転車対策を取り入れた交通社会実験を行うことは不可欠であると考えられる。

寺町臨時自転車駐車場、先斗町自転車駐車場、さらに秋には利用が始まる新設駐輪場（生

祥小学校プール跡地)の3駐輪場を核とした上で、臨時駐輪場の開設なども合わせた、駐輪場利用促進を計ると同時に放置自転車削減を目指す社会実験メニューを策定する必要がある。

4. おわりに

平成 22 年度を目標年度とする『都心部放置自転車等対策アクションプログラム』であるが、その達成のためには、駐輪場を提供する行政・民間とそれを利用する市民の間に意思の疎通がなくてはならない。そのためには、京都市の社会環境を前提とした、官・学・民の連携は不可欠である。アクションプログラムにも記述されている「安全かつ快適な歩行・走行空間を確保するとともに、良好な景観を保全することにより、歩いて楽しいまちづくりを推進する」という目的は、地球温暖化防止の観点からも重要なことであり、京のアジェンダ 21 フォーラム交通ワーキンググループとしても微力ながら、このアクションプログラムに協力を惜しまないものである。

京都市都心部駐輪場の利用実態調査報告書

2007年3月

みやこ
京のアジェンダ21フォーラム