

観光拠点における 景観配慮型駐輪場ガイドライン

京都市立芸術大学 名誉教授 藤本 英子
三協立山株式会社 三協アルミ社



コロナ社会が京都でも観光客を無くす時期を超え、再び過剰なほどのインバウンドによる観光地の賑わいが進んでいる。それに伴い、自転車利用の観光客が増加する中、観光拠点での駐輪場の利用環境が景観からみて整っていないと言えない現状がある。そのために、双方の政策ニーズを満たすべき観光拠点における駐輪場の整備が求められている。

今回は、主要な京都市内の寺社仏閣における「駐輪施設設置のための景観ガイドライン」を提案する。景観の整う京都ならではの寺社仏閣の駐輪施設が、景観に配慮され使いやすいものとなることを望み、この提案書を作成した。現場での活用を願うところである。

京都市の景観と自転車政策

景観政策

京都市は、景観政策を「時を超え光り輝く京都の景観づくり」をテーマに、全国トップクラスの景観整備を行っている。中心部は東、西、北の三方を山々に囲まれた盆地形で、山からの見下ろし景観を重視するとともに、街の中心部から山を見上げた時の眺望景観についても、大切にしている。歴史都市として、およそ千年にわたり王城の地であった御所をはじめ、多くの歴史的な建造物がある。

そのことにより、鴨川・桂川の自然・三山の自然と共に、優れた景観が生み出されてきた。このことを踏まえ1930年の「風致地区指定」に始まり、1972年には全国に先駆けて「市街地景観条例」の制定を行い「美観地区」「特別保全修景地区」の指定などすべき景観を守る仕組みを、政策で位置付けてきた。その後、1973年に市街地の大半に制定された「高度地区」と1995年に「市街地景観整備条例」が制定された。その間、経済性、効率性の追求による大きな社会の変化により、京町家などの歴史的建造物の消失や、眺望景観、歴史的空間からの借景の喪失、屋外広告物による景観の悪化などが起こってくることに。現在は、2007年9月からの新たな景観政策で運営されている。

自転車政策の進展

京都市では、2000年に策定された自転車総合計画を、2010年に改定、主に放置自転車対策に取り組んだ。まず大型の公共自転車駐車場の整備、鉄道・バス事業者や民間事業者による整備、路上活用による整備、施設への付置義務でその効果を高めていった。JR京都駅前では地下を活用した大規模駐輪場の整備、まちなかの富小路六角自転車駐輪場など、周辺のまち並みや景観に配慮した整備を進めた。中心部では道路占用による路上自転車等駐輪場を整備、御通まちかど駐輪場では道路景観に馴染むデザイン、二条駅前では縦格子・植栽などで緩やかに周辺景観から遮蔽している。

2011年には年間8万台もの徹底した放置自転車の撤去が進められると共に「放置自転車等撤去警告看板」では、町家の虫籠窓をイメージしたデザインが市内の学生コンペで誕生した。その結果、市内の放置自転車は2007年からの7年間で20分の1にまで減少するなど、その効果を受けて市では「自転車対策」から「自転車政策」に大きく舵を切り、2016年度を「自転車政策元年」とし「世界トップレベルの自転車共存都市」をめざすことになった。

景観配慮型駐輪場ガイドライン作成に向けて

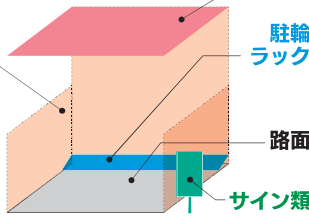
今回は京都市内の寺社仏閣の駐輪場現場調査から、公共空間や観光拠点の外構に駐輪場を設置する場合のパターンを検討した。まず、駐輪場を構成している要素から、柵・フェンス/路面/駐輪ラック/サイン類/屋根、それぞれの配慮事項についてまとめた。

駐輪場の周辺環境は、さまざまであるため、ケースに応じて景観への対応が求められることが明らかになった。今回はその中から6つのケースを設定し、その要素を三協立山株式会社三協アルミ社よりご協力をいただき製品事例から、イメージ図を作成している。

駐輪場(構)成要素

柵・フェンス(壁面)

駐輪空間を仕切ることは、放置駐輪や無断駐輪を防ぎ、整った駐輪状況を生み出す効果がある。路上や広場などの公共空間にある駐輪場では、自転車部分だけを隠す低いタイプで遮蔽することで、開放感と安全性を確保する。明度の低い色の柵で存在感を消し、縦格子で地域のまち並みに合わせるなど、色彩・形状での工夫や潤いある空間のため、中・低木の遮断プランターの活用による緑化などが効果的である。寺社仏閣などの観光拠点においては、入通りが多く目線の行きやすい方向からの遮蔽を工夫する。



建築物の軒下などの利用では、求められないが、一般的には駐輪車の保護のために、日光・雨害から防ぐ屋根を設置することが求められる。場所によっては正面の壁面を兼ねて、屋根に続けるなど場所に応じて選定する。屋根からの照明で夜間の安全性・利便性確保や、屋根上のソーラー利用などの工夫も生まれている。

無料タイプの駐輪場でも、全面的状況で、タイヤが飛び出したりしないように、タイヤ留めのバーを設置する場合が見られる。課金タイプでは、タイヤ止めの機能をもって施設する場合が多く、大きな機器となる場合がある。欧米では広場などで、簡易にバーだけで自転車を支え、ワイヤー錠などで固定するための役割を果たすシンプルなタイプが中心である。広告付きのスタンドタイプのラックや、建築物などの壁面にそったシンプルなタイヤ留めも見られる。日本でも、シンプルな環境調和型のデザインのものも見られるようになったが、課金タイプは、駐輪されている時の存在感が大きくなり、景観課題を感じる場合もあり、周辺から見ると存在感のないものが求められる。無料タイプも自転車がない時には、コンクリートに車にスリットを入れるなど、存在感を消す工夫が求められる。

公共空間である路上に駐輪場が設定されている場合は、アスファルトの路面が中心で、路面でのサインなど表記はしやすい。観光拠点では、舗装されていない土や、砂利であったりする場合もあるが、雨の後や使用状況によっては、まなメンテナンスが求められる。できる限り、透水性の高い素材での舗装がふさわしい。路面表記も過剰なラインや注意喚起は避け、路面素材の区切りで表記するなどの工夫も検討されたい。自転車ビクトを目につきやすい入り口路面に表記することで、立ち上がりでのサインが必要なくなる場合もある。

誘導サインでは、場所の景観に合わせて過剰に目立つことのない設置が求められる。路面での表記や、目線より低い位置でのサインがふさわしい。建物としての駐輪場では、壁面を活用したグラフィカルな表現も場合によっては視認性は高いが、景観に馴染む場合もある。景観課題が多いものは、駐輪禁止の看板である。商店街などでの押し歩きを促すサインと共に、過度に目立つものや、目立つ色のコーンやバーを活用した場合は、景観阻害要因となる。

周辺環境による駐輪場パターン

駐輪場を構成する5つの要素を駐輪場の周辺環境等に合わせてできている、そのパターンは概ね以下に集約できる

- 凡例
- プランター(緑)
 - 柵
 - フェンス
 - 壁
 - 屋根
 - 駐付屋根
 - ラック
 - バー
 - 屋根
 - 駐付屋根

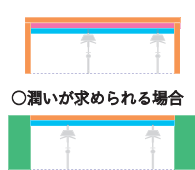
環境取込型

- 正面・側面に壁や線がある場合(既存)
- 線が正面や側面にある場合



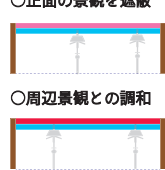
広場型

- 四方が開けている場合
- 場所の景観に応じた柵の選択



都市型

- スマートな空間を生み出したい場合
- 正面の景観を遮蔽
- 周辺景観との調和



事例写真(パターン別)

製品についてはこちら▶

