

2020.3

京都新  
自転車  
計画

～みんなにやさしい  
サイクルPLAN～

概要版

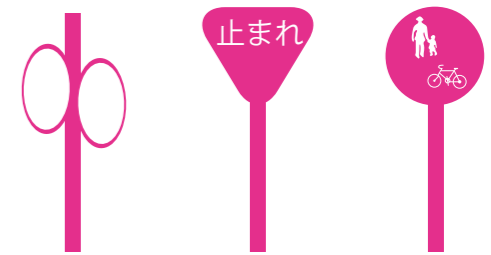
自転車のこと、  
もっと知ってほしい。

01 自転車は車の仲間



自転車はクルマの仲間（軽車両）です。  
車にふさわしいルール・マナーを守ることが求められます。

04 乗り方上手の秘訣



カーブミラーや一時停止の標識などに  
気をつけると、ぐっと上手な自転車乗り  
になります。

06 夜は目立とう



暗くなったら、ライトをつけよう。  
光って目立てば、安全・安心です。

2015.4

平成27年3月  
京都市

# 「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指して

だれもが安心して心地よく行き交うことができるまち京都

京都が目指すこと、それはなによりも歩く人の安全を守ることです。自転車は便利で手軽な乗物ですが、今現在の無秩序な使われ方を改めていく必要があります。だれもが安心して心地よく歩くことができるよう、「歩道は歩く人のもの」を再認識し、道路の使い方を変えていきます。

自転車の秩序ある走行に向けて ▶▶▶ **自転車の「みえる化」を進めます**

## 京都と自転車

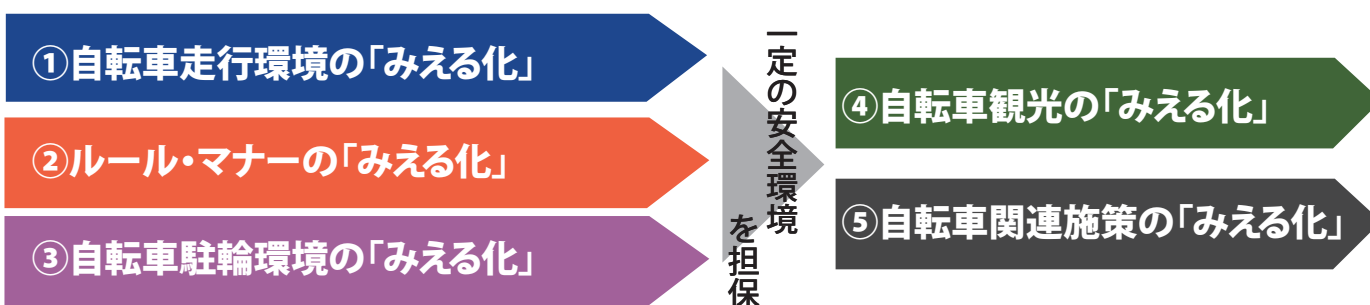
- **京都は自転車利用が多い**  
京都市は通勤通学での自転車利用の分担率が政令指定都市中2位と高い利用割合です。
- **自転車は「車両」と再認識する流れ**  
自転車は「軽車両」、クルマの仲間であることが改めて示されています。
- **歩く人と自転車の事故の増加**  
近年、交通事故件数が減る一方、歩く人と自転車の事故は増加しています。また、自転車事故による高額賠償事例も増えており、早急に対策が必要です。
- **自転車のマナー改善の必要性**  
自転車は便利ですが使い方次第でクルマにも歩行者にも迷惑がかかります。市民アンケートでは自転車の使い方への不満が寄せられています。

## 自転車の「みえる化」とは・・・

自転車関連事故の2/3はルール違反があるといわれていて、事故を防ぐためには正しいルールを実践すること、そして正しいルールを実践できるまちの環境整備が求められます。そのために、京都市では**自転車の「みえる化」**を進めていきます。



## 5つの自転車施策の方向性



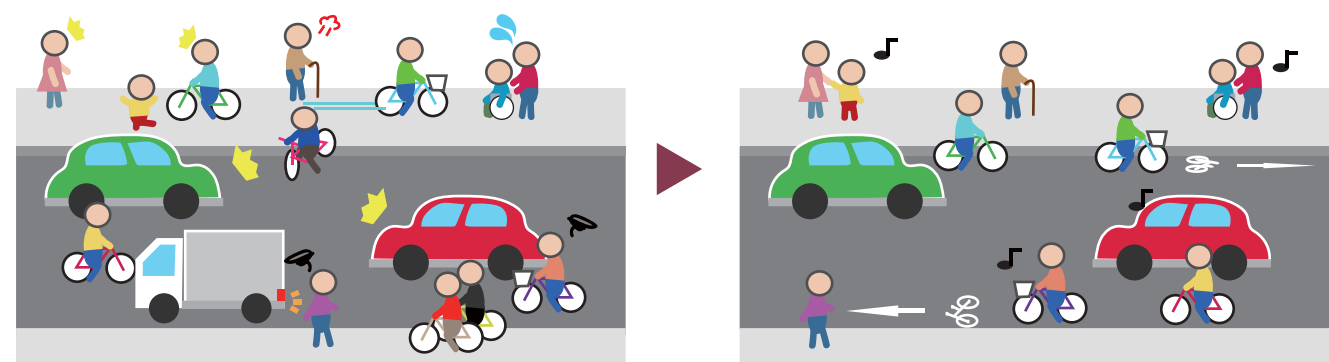
## ① 自転車走行環境の「みえる化」の方向性

### 左側通行の徹底

- 左側通行を徹底するとともに、まちを自転車で走るだけで自然と正しく安全な走行ができる環境づくりを進めます。
- 自転車の走行ネットワークを構築するために、ガイドラインを策定し生活・事故・観光等の観点からみて優先すべきエリアから整備していきます。

## 自転車の走行ネットワークをつくる

### 目指すイメージ像



### ● どうやって整備するか

線的な整備ではなく**面的な環境整備**を実施します。

- 幹線道路**  
自転車走行推奨帯※1を中心とした整備
- 細街路**  
路面表示(ピクトグラム)※2等を中心とした整備

### ● 整備イメージ(国内事例)



### ● 整備方針

1. ひとの集う場所を中心とした面的なネットワーク整備を図ります。
2. 自転車事故の発生箇所など対策が必要な箇所について、部分的整備(スポット対策)を図ります。

※1: 車道の左側端に自転車が走行する位置を明示したもののこと。  
 ※2: 国籍・言語を越えてだれでも情報がわかる絵文字(サイン)のこと。

### ● 3つの重点地区



## ②ルール・マナーの「見える化」の方向性

### 知る+みえる(わかる) = 守る そして備える

- ルール・マナーを知るだけでなく、「何が危険か」をきちんとわかることで、自分と相手の命を守るために遵守する意識づくりをします。
- これまで行政や民間で散発的に行われてきた啓発を、子どもからお年寄りまでを対象に生涯学習的なプログラムで継続的・効果的に広めていきます。
- 万一の自転車事故に備え、自転車向け保険への加入の義務化をすすめます。

### 何が危険かの「見える化」

6W1H<sup>※3</sup>の考え方で年齢や時どきにあった啓発・教育を実施します。

#### ●事故予防(安全)



※3 5W1H [who(だれが), what(何を), when(いつ), where(どこで), why(なぜ), how(どのように)]にwhom(だれに)を加えたもの。

#### ●生涯学習的なプログラムの構築

#### ●警察や地域・企業等との連携・協力 (自転車安全利用推進企業制度<sup>※4</sup>の創設)

●企業 ●学校 ●行政 ●警察

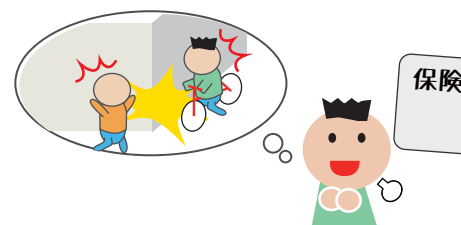
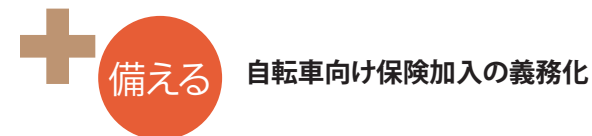
※4 従業員への交通安全教育等を通じ、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業等を募る制度。

#### ●自転車の交通安全教育の指導者の育成

#### ●京都サイクルパス制度(仮称)の創設

自転車安全利用教育の受講者に駐輪場の割引などの特典を設け、受講意欲・安全への意識を高める制度。

#### ●事故対策(安心)



## ③自転車駐輪環境の「見える化」の方向性

### 量から質へ

- 場所の特性に応じた放置自転車対策や、更なる駐輪場の設置, 既存駐輪場の設備や環境を見直し, 利用しなくなる駐輪場への改善を目指します。
- 適切な情報提供や案内誘導を行うことで駐輪場の利用を促します。
- 市街地のほとんど<sup>※5</sup>を撤去強化区域とします。



※5 市街地における第1種低層住居専用地域, 第2種低層住居専用地域を除く用途地域(都市における住居, 商業, 工業などの土地利用における区分のこと)。

## ④自転車観光の「見える化」の方向性

### 民間ビジネスとの連携

- 京都の自転車観光をけん引してきた民間事業者同士の連携を図り, より観光客が利用しやすいレンタサイクルを目指します。



## ⑤自転車関連施策の「見える化」の方向性

### 関連施策との積極的な連携

- 病気の予防対策としての連携の検討
- 交通弱者への移動支援としての活用の検討
- 自動車から自転車への転換による環境負荷の軽減策の検討<sup>※6</sup>
- 三輪自転車, タンデム自転車, 貨物自転車など多様な移動手段への対応

※6 サドルとペダルが二つずつ備わった二人乗り用の自転車。

## コラム なぜ車道左側通行が安全なのか？

自転車事故をひも解いていくと、普段自転車に乗りながらなにげなくしまっていることが、事故の引き金になっていることが明らかになってきました。

京都市では、警察との協力のもと、過去の事故データから得られる「まちなかを自転車でする際に気をつけなければならないこと」を広く市民のみなさんにお伝えしていきます。

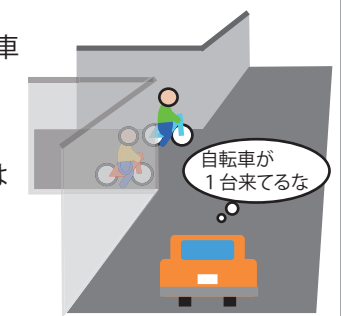


- ・危険走行のメカニズム
- ・自転車事故の2/3はルール違反あり
- ・歩道走行と車道走行どちらが「安全」？
- ・無灯火がどれくらい危ないか など……



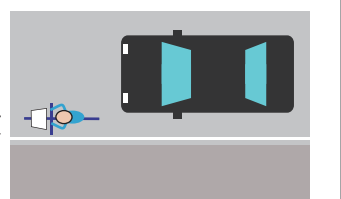
Q. 右側通行のどこが危ないの？

- A. 右側通行をしている自転車はクルマのドライバーから自転車の姿がみえません(右図)。当然、自転車からもクルマはみえていません。お互いの姿がみえない状況は事故のもとになります。見通しの悪い細街路では一時停止を心がけ、左側通行をしましょう。



Q. 車道左側通行はクルマが近くて事故にあいそう…

- A. 実はそうではありません。正しく車道左側通行をしながら事故となった件数は平成23年の全自転車事故144,018件のうち約1%の1,578件にとどまっています。





# 02

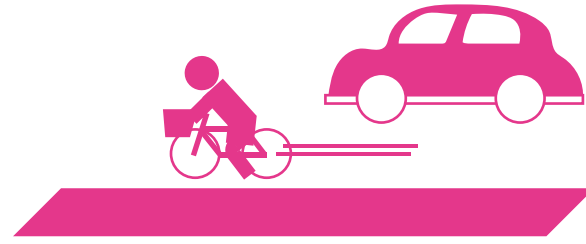
## 左側通行が原則



クルマの仲間である自転車は、左側通行が原則です。クルマと同じ方向を向いて走ることが基本になります。

# 03

## 自転車は車道



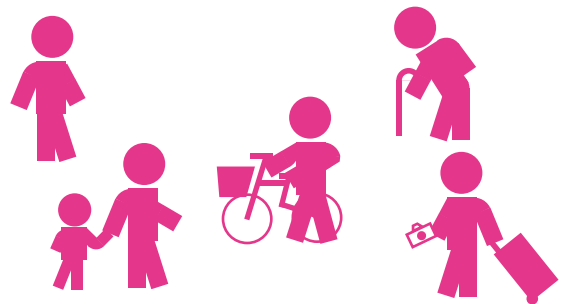
自転車は車道を走りましょう。なんとといっても、「車の道」なのですから。  
(歩道を通るのが許されている場合でも、徐行(大人の早足程度)で。)

# 京都 自転車 基本の8ヶ条

ちょっとした心がけで  
きっと、もっと、  
自転車は楽しくなる。

# 07

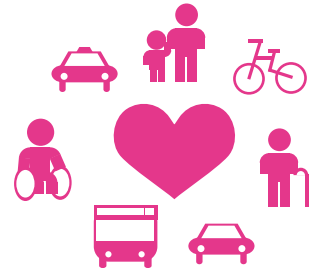
## 京流押し歩き



歩道は歩行者優先です。  
人通りの多いところは自転車の押し歩き。  
これぞ京都のおもてなしです。

# 08

## 本当の安全のために



ルールを覚えることは大切です。  
でも、一番大切なのは実践すること、  
そして、お互いを思いやることです。

### ◆次期総合計画策定までの工程(抜粋)

【注】取組内容や工程は、京都市会の審議及び予算の状況により、変更の可能性があります。



※7 駐輪場整備を必要とする特定のエリアを対象に、維持管理費なども含むこれまで以上に手厚い助成金を交付することで駐輪場整備を誘導する制度。  
※8 特定用途・一定規模以上の施設設置者に施設利用者のための駐輪場整備を課す制度。

