

## 1 自転車の保有台数と利用状況

### 自転車保有台数の推移

全国の自転車保有台数は、調査を始めた昭和45年以降増加傾向を示しており、当初の約2,764万台から平成20年には約6,909万台と、40年弱で約2.5倍に増加しています。また、府内の保有台数も同じく増加

傾向を示しており、約67万台から約165万台と、同様の伸び率となっています。

今後についても、近年の環境意識や健康志向の高まり等から、ますます自転車利用者の増加が想定されます。



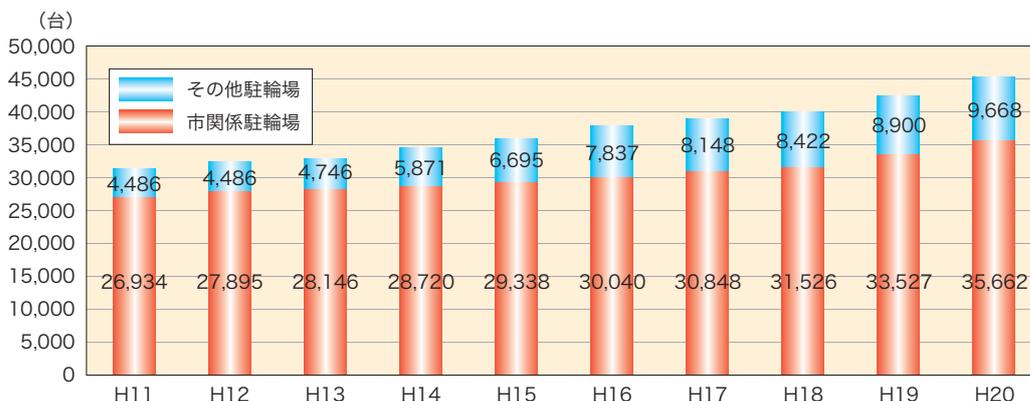
■自転車保有台数の推移

資料：(社)自転車協会

### 自転車等駐車場の整備状況

本市では、前総合計画の策定以後も、自転車等駐車場の整備を積極的に進めており、平成11年度から平成20年度までで、市と外郭団体直営の「市関係」と民間等の「その他」を合わせた自転車等駐車場の収容台数は約1.5倍に増加しています。

また、市関係とその他の整備状況の比較では、市関係の自転車等駐車場の整備が先行しているといえますが、近年では、「その他」の整備も進んでおり、高い伸び率となっています。



■自転車等駐車場整備状況の推移

資料：京都市

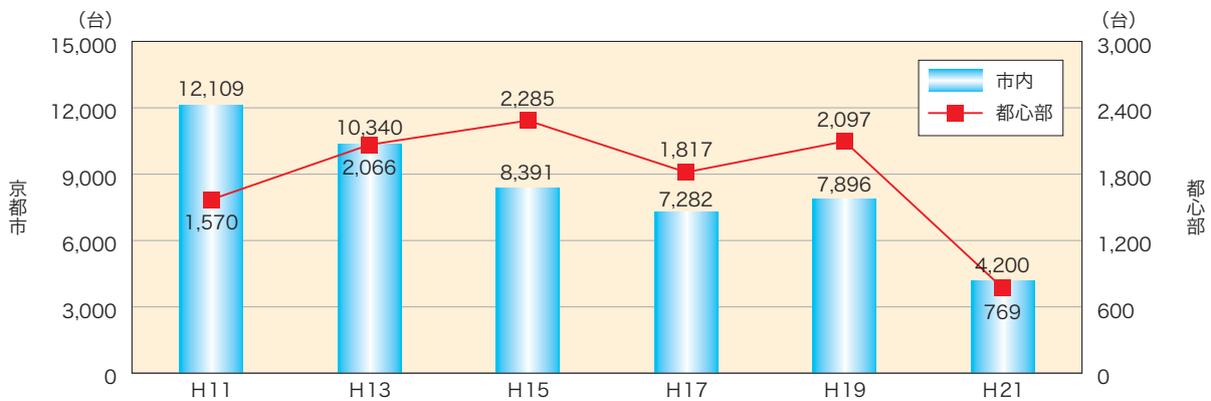
## ② 自転車等の放置状況と市民意識

### 放置自転車の状況

本市全域の放置自転車の台数は、前総合計画の策定以後、自転車等駐車場の整備や啓発、撤去体制の強化等の取組により、近年、減少傾向にあります。

しかし、放置自転車の台数は減少しているものの、駅や商業施設の周辺など、自転車の駐車需要が多い地域や箇所では、依然として問題の解消に至っておらず、

特に都心部では、取組を推進しているにもかかわらず、平成15年まで放置自転車台数の増加傾向が見られ、対策の必要性が高まったことから、平成18年に「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、課題の解決に向けた取組を進めています。



■放置自転車台数の推移

資料：内閣府，京都市

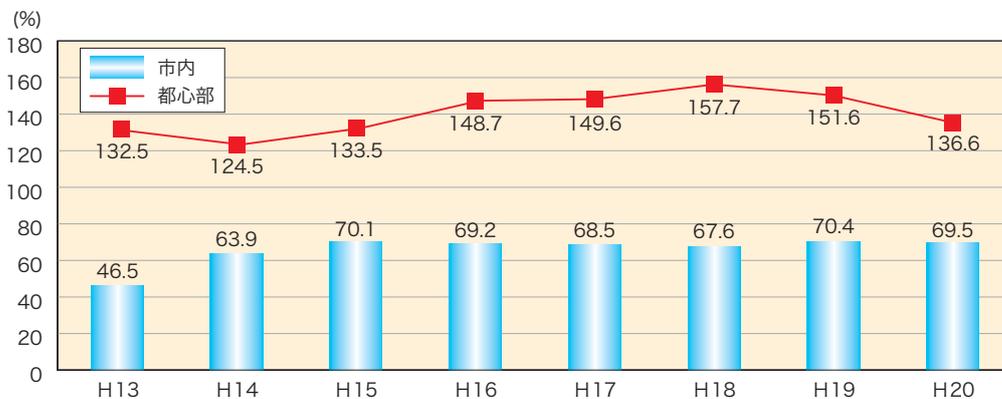
### 自転車等駐車場の稼働率

市内の自転車等駐車場の稼働率（注）は、近年、本市全域で平均して70%前後で推移していますが、都心部では100%を上回る稼働率となっています。

このことから、都心部では、自転車等利用者に対し自転車等駐車場の容量が不足しており、結果として放

置自転車の発生を招いている状況が考えられます。

また、都心部以外では、自転車等駐車場を利用せずに周辺に放置するなど、整備した自転車等駐車場が有効に利用されていない状況が考えられます。



■市関係自転車等駐車場（無料自転車等駐車場を除く。）の稼働率の推移

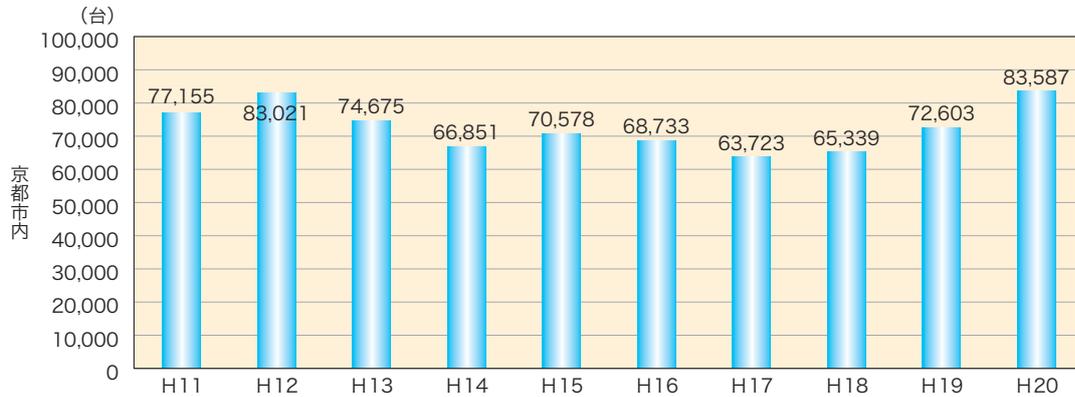
資料：京都市

注：稼働率とは、自転車等駐車場の利用状況をあらわす指標で、総利用台数を収容台数で除した割合をいいます。（仮に200%の稼働率であれば、1台の自転車収容設備（ラック）が平均して1日に2回利用されていることとなります。）

## 放置自転車の撤去状況

市内の自転車撤去台数は、放置自転車台数の減少もあり、平成12年度以降減少傾向にありましたが、自

転車利用マナーの更なる向上のため、撤去を強化した結果、平成18年度以降は再び増加に転じています。



■自転車撤去台数の推移

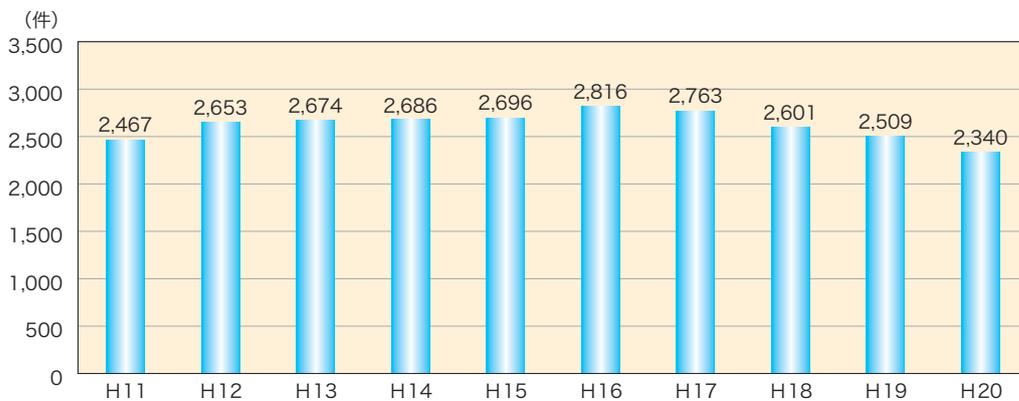
資料：京都市

## ③ 自転車事故の状況

### 自転車交通事故の状況

市内の自転車交通事故件数は、平成11年以降2,500件前後で推移していますが、自転車利用マナーの啓発等もあり、平成16年をピークに減少傾向が見られます。平成20年の発生件数は、平成11年の発生件数を

下回りましたが、依然として、一日当たり平均6件以上も自転車に関連する交通事故が発生している状況にあり、更なる対策が必要といえます。



■市内における自転車交通事故件数の推移

資料：京都府警察本部

## 4 自転車利用実態の実例

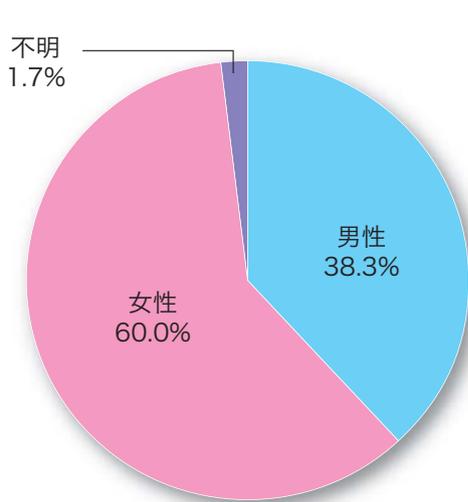
### 自転車利用に係るアンケート調査

市民の自転車の利用状況を把握するため、次の内容でアンケート調査を行いました。

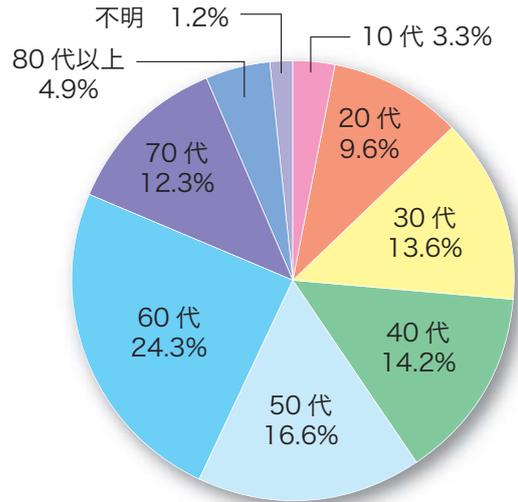
- 調査対象：本市全域とし、無作為に抽出された満15歳以上の市民を対象
- 実施期間：平成21年8月1日から平成21年8月31日まで
- 回収率：32.9%（配布数：4,000、回収数：1,316）

### 回答者の属性

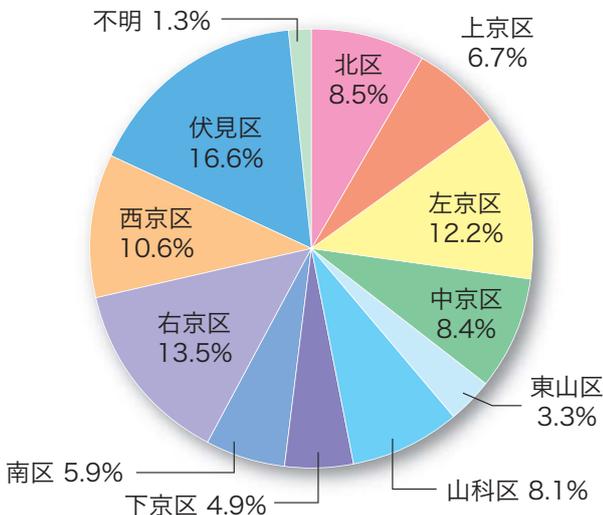
回答数=1,316（単回答）



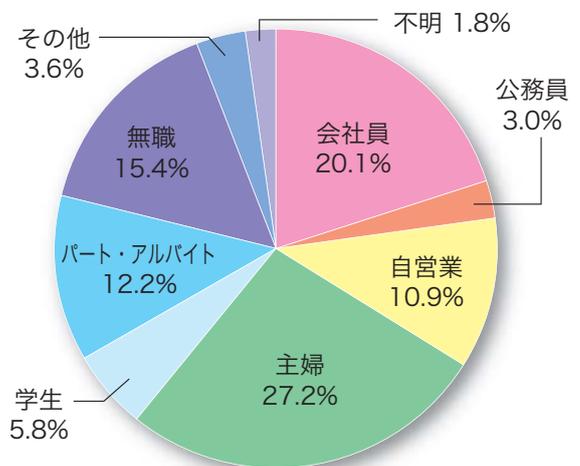
■性別



■年代



■居住区



■職業

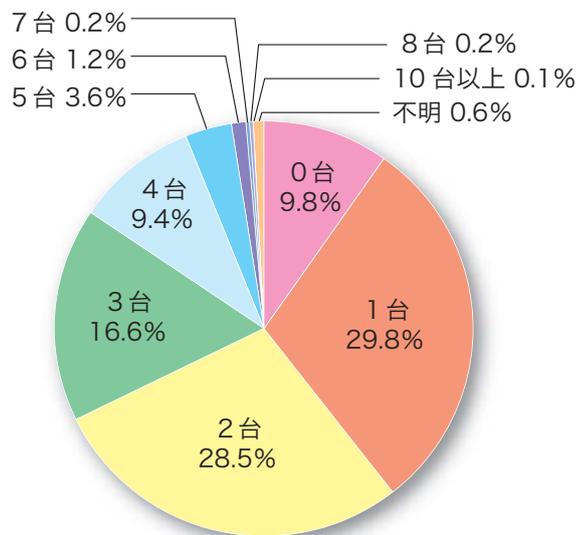
## 自転車保有台数

自転車の保有台数では、約60%の世帯が、2台以上自転車を保有している一方で、約10%の世帯は自転

車を保有していません。

一人当たりの保有台数は0.69台/人となっています。

回答数=1,316 (単回答)



■世帯当たりの自転車保有台数

## 自転車を利用する主な目的

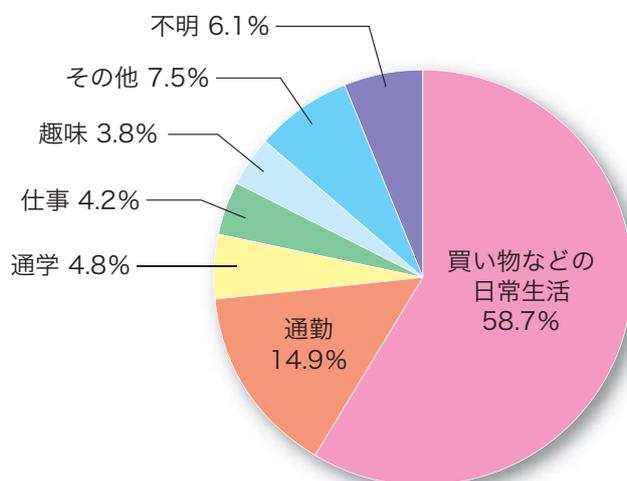
自転車を利用する主な目的は、「買い物などの日常生活」が最も多くなっています。次いで「通勤」となっています。

年代が高くなるにつれて「買い物などの日常生活」

での利用が多くなる傾向があり、60代以上では「買い物などの日常生活」が約70%となっています。

その他の意見では、散歩や運動など健康面での自転車の使用や、子供の送迎などがあります。

回答数=1,178 (単回答)



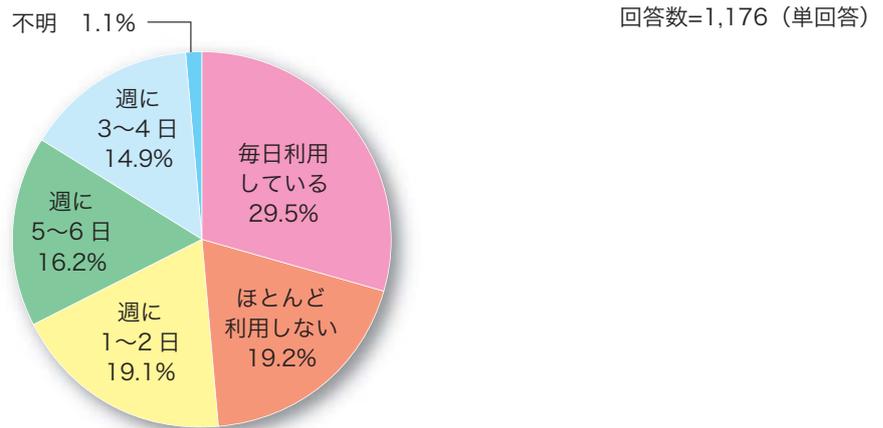
■利用目的

## 自転車の利用頻度

自転車の利用頻度では、「毎日利用している」が最も多く、次いで「ほとんど利用しない」となっています。

目的別では、「毎日利用している」人は「通勤」「通学」「仕事」での使用が多くなっています。

年代別では、10代は「毎日利用している」が39.5%と多く、20代から70代になるにつれて利用頻度が高くなっています。これは、日常生活での利用が多いからだと考えられます。



■利用頻度

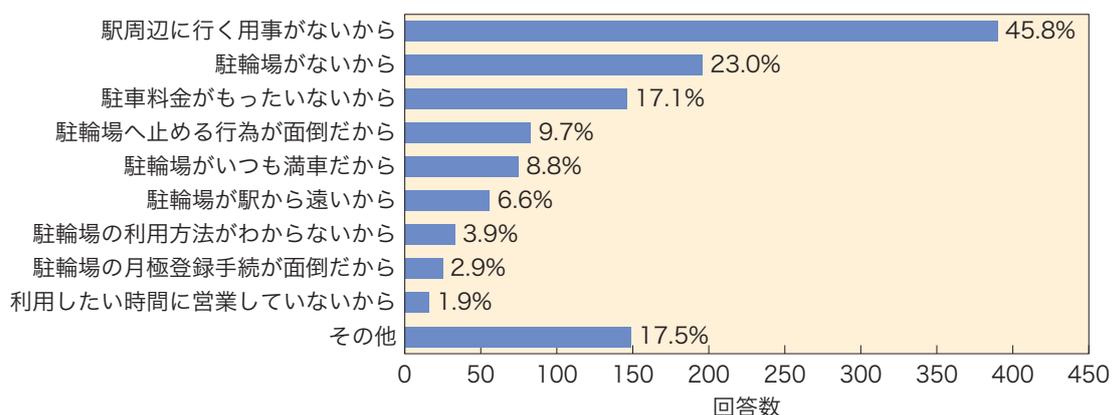
## 駅周辺で駐輪場を利用しない理由

駅周辺で駐輪場を利用しない理由では、「駅周辺に行く用事がないから」が最も多くなっています。それを除くと、「駐輪場がないから」、「駐車料金がもったいないから」が多くなっています。

「通学」を利用目的としている人は、「駐車料金がもったいないから」が他の目的と比較して割合が高くなっています。

上京区、中京区、下京区などの市の中心部で「駐輪場がないから」の割合が高くなっています。

回答数=852 (複数回答)



■駅周辺で駐輪場を利用しない理由

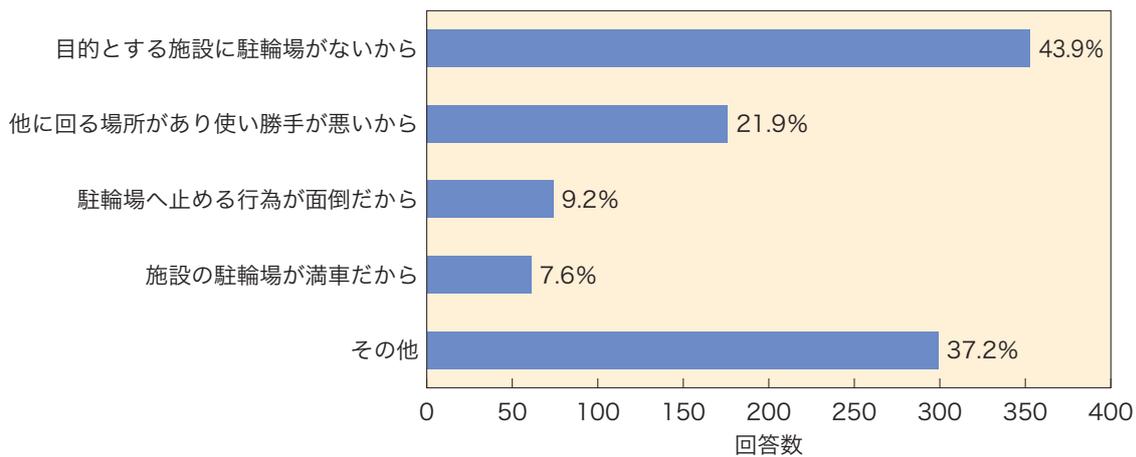
## 繁華街で駐輪場を利用しない理由

繁華街で駐輪場を利用しない理由では、「目的とする施設に駐輪場がないから」が最も多くなっています。地区別では、東山区と下京区で「目的とする施設に

駐輪場がないから」の割合が高くなっています。

繁華街の駐輪場を利用しない理由のその他の意見では、「どこにあるかわからないから」などがあります。

回答数=804（複数回答）



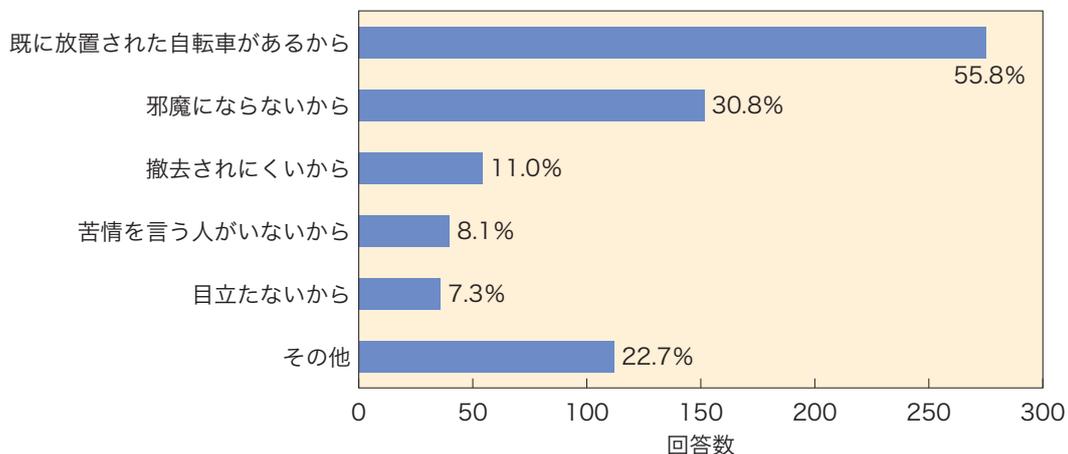
■繁華街で駐輪場を利用しない理由

## 放置場所の選定理由

駐輪場所を選んだ理由は、「既に放置された自転車があるから」が最も多く、次いで「邪魔にならないから」が多くなっています。

駐輪場所を選んだ理由のその他の意見では、「用事がある建物の前だから」などがあります。

回答数=493（複数回答）



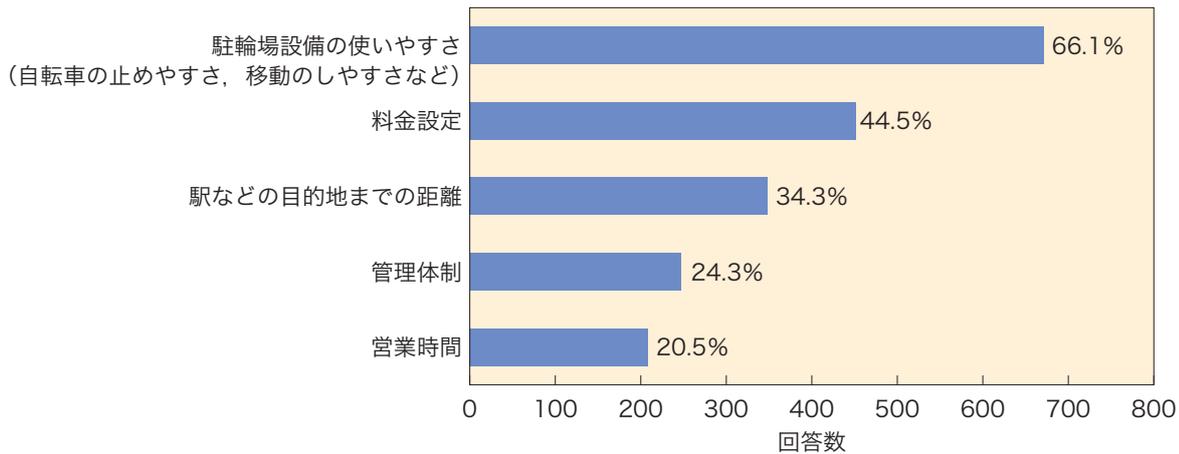
■放置場所を選んだ理由

## 駐輪場整備における配慮事項

駐輪場整備において配慮すべき点では、「駐輪場設備の使いやすさ」が最も多く、次いで「料金設定」が多くなっています。

年代が高くなるにつれて、「駐輪場設備の使いやすさ」と回答する割合が高くなり、年代が低くなるにつれて「料金設定」と回答する割合が高くなります。

回答数=1,015（複数回答）



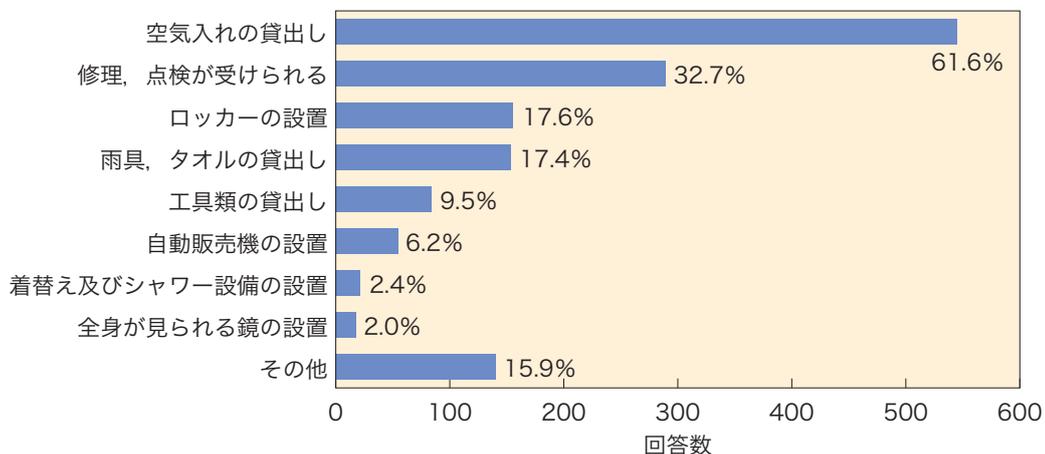
■駐輪場整備における配慮すべき点

## 駐輪場に求めるサービス

駐輪場に求めるサービスでは、「空気入れの貸出し」が最も多く、次いで「修理, 点検が受けられる」が多くなっています。

駐輪場に求めるサービスのその他の意見では、24時間営業, 無料化などがあります。

回答数=885（複数回答）



■駐輪場において求めるサービス

## 走行しにくい状況

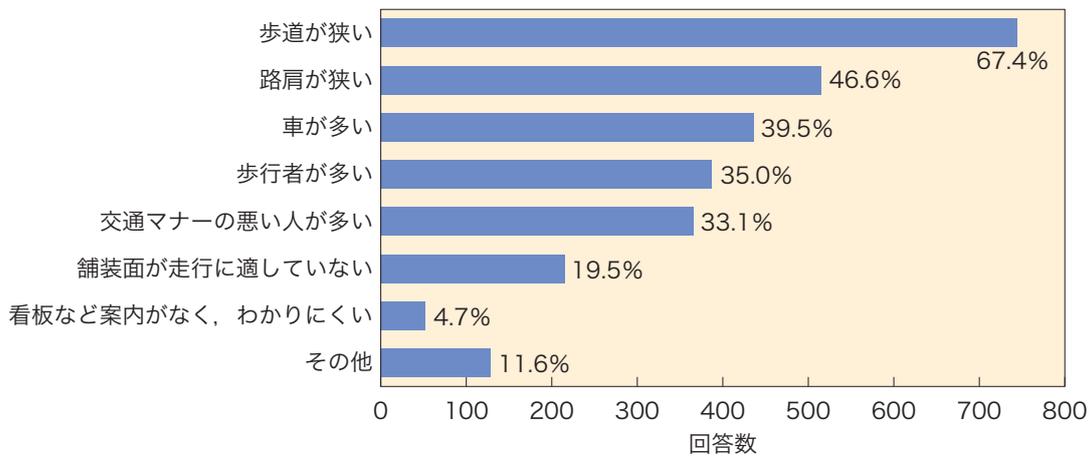
市内を自転車で走行する場合に、走行しにくい理由としては、「歩道が狭い」が最も多く、次いで「路肩が狭い」となっています。

60代以上では、「歩道が狭い」に次いで「交通マナー

が悪い人が多い」と回答した人の割合が高くなっています。

その他の意見では、「坂道が多い」、「路上駐車が多い」などがあります。

回答数=1,015（複数回答）



■走行しにくい状況

## 歩行者の自転車に対する危険

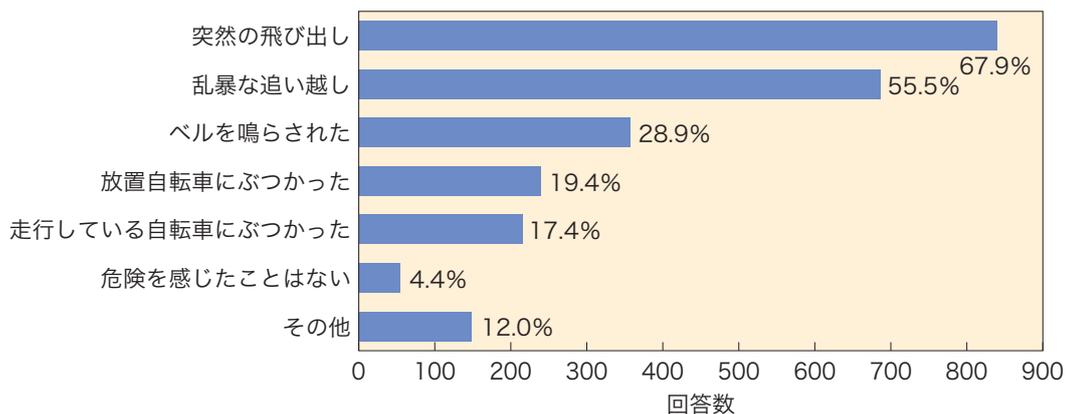
市内を歩いていて、自転車に対し危険を感じたことがある状況は、「突然の飛び出し」が最も多く、次いで「乱暴な追い越し」となっています。

回答者の17%の人が、走行している自転車にぶつかった経験がある一方で、危険を感じたことがない人

は4.4%と少なく、歩行者の多くが自転車の運転に関連して、何らかの危険を感じています。

その他の意見では、「スピードの出しすぎ」、「無灯火」、「二人乗り」などのマナー・ルールを守れていない自転車に関するものが多くなっています。

回答数=1,238（複数回答）

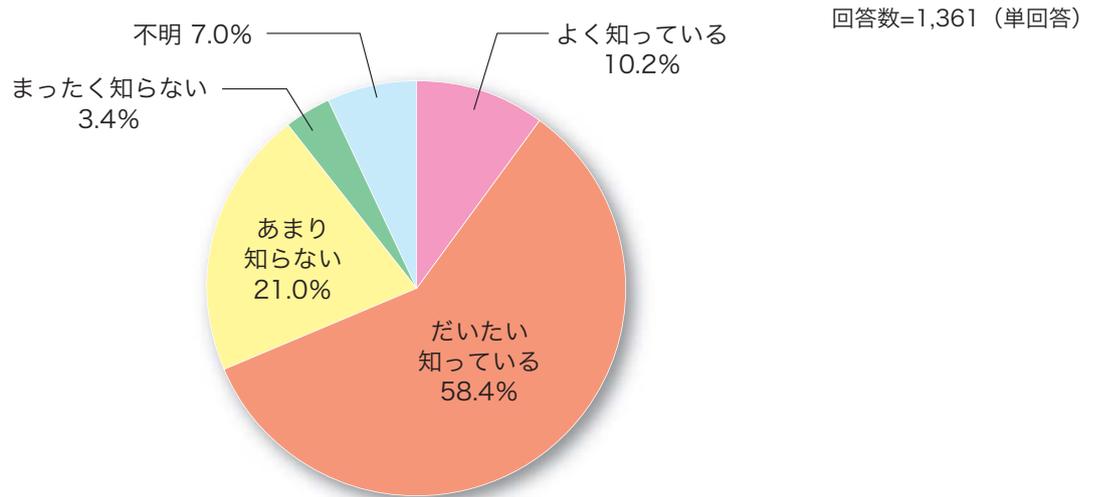


■自転車に対する危険

## 自転車利用のマナー・ルールの認知状況

自転車利用のマナー・ルールや罰則についての認知は、「よく知っている」と「だいたい知っている」をあわせて約70%となっています。

年代別では、年代が高くなるにつれて、マナー・ルールや罰則を知っている割合が高くなっています。



### ■「マナー・ルールや罰則」の認知

#### 自転車利用のマナー・ルールや罰則

##### ■無灯火運転

(5万円以下の罰金)

夜間、ライトや尾灯、又は反射器材をつけないで自転車に乗ってはいけません。



##### ■傘さし運転

(5万円以下の罰金)

傘をさして運転してはいけません。  
[京都府道路交通規則] ただし、交通の極めて閑散な道路での運転はこの限りではありません。



##### ■急な進路変更

(5万円以下の罰金)

急に進路を変えたり、曲がったりしてはいけません。



##### ■二人乗り

(2万円以下の罰金又は料料)

二人乗りをしてはいけません。  
[京都府道路交通規則] ただし、16歳以上の者が6歳未満の幼児一人を乗車用補助装置に乗車させ、又は背負い、ひも等で確実に緊縛している場合はこの限りではありません。



##### ■飲酒運転

(5年以下の懲役又は100万円以下の罰金)

お酒を飲んで自転車を運転してはいけません。



##### ■「自転車及び歩行者専用」の標識のない歩道の通行

(3月以下の懲役又は5万円以下の罰金)  
歩道の区別のある道路では原則として、車道の左側を通行しなければなりません。



(自転車及び歩行者専用の標識)

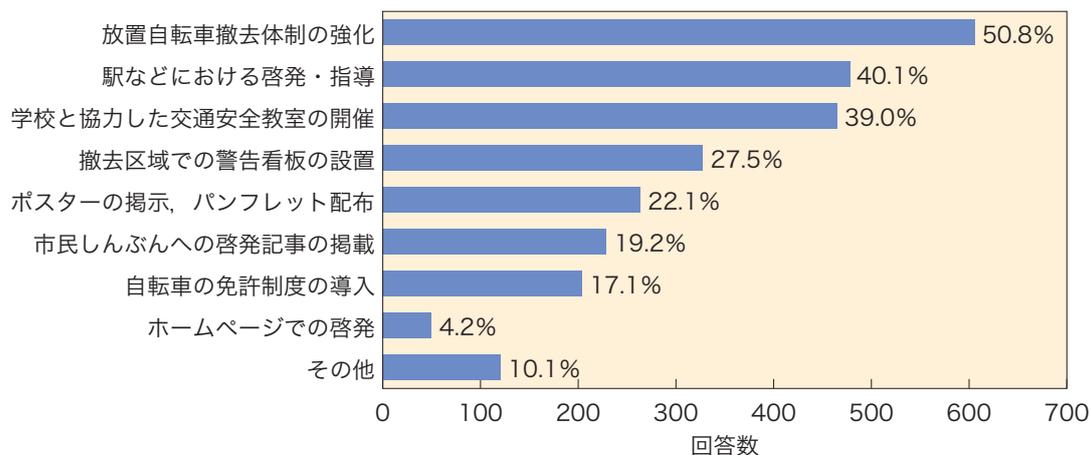
資料：京都府警察本部

## 自転車利用のマナー・ルールの取組への配慮事項

自転車利用のマナー・ルールの取組で特に配慮すべき点では、「放置自転車撤去体制の強化」が最も多く、次いで「駅などにおける啓発・指導」、「学校と協力した交通安全教室の開催」となっています。

年代が高くなるにつれて「放置自転車撤去体制の強化」の割合が高くなり、年代が低くなるにつれて「学校と協力した交通安全教室の開催」の割合が高くなっています。

回答数=1,192（複数回答）



### ■マナー・ルールの取組において特に配慮すべき点

## 総合計画への配慮事項

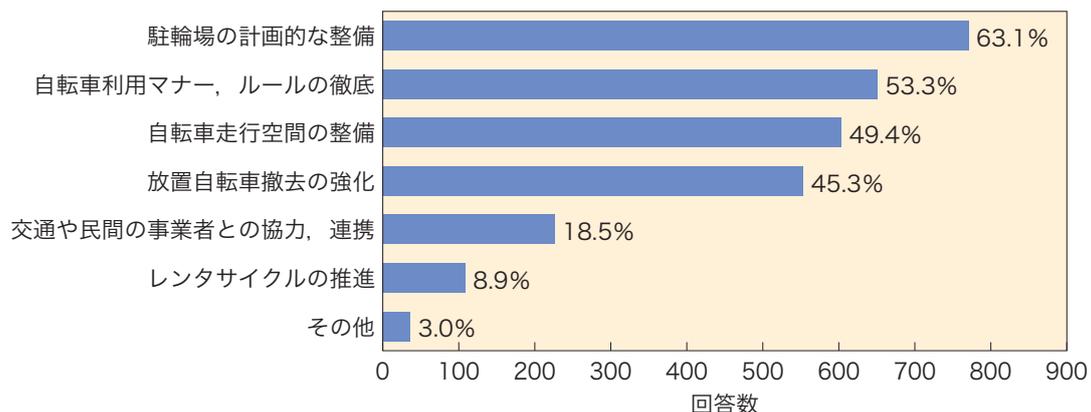
総合計画で大切にすべき取組では、「駐輪場の計画的な整備」が最も多く、次いで「自転車利用マナー・ルールの徹底」、「自転車走行空間の整備」、「放置自転車撤去の強化」となっています。

や「自転車走行空間の整備」のハード整備が多くなっています。

年代が高くなると、「自転車利用マナー・ルールの徹底」や「放置自転車撤去の強化」などのソフト対策が多くなっています。

年代別では、低い年代では、「駐輪場の計画的な整備」

回答数=1,222（複数回答）



### ■自転車総合計画に対する要望

## 5 前総合計画の取組

前総合計画における各種の取組の結果、自転車等駐車場の整備、啓発の推進及び撤去の強化等により、放置自転車は減少し、一定の成果を上げていますが、今

後とも、放置自転車をはじめとした自転車問題の解決を図っていくためには、更なる取組を総合的に進めていく必要があります。

### ■前総合計画の主な取組と実績

- 市内全域における放置自転車の減少（12,109台【平成11年】→4,200台【平成21年】）
- 公共自転車等駐車場の整備（24箇所、収容台数13,010台分）
- 鉄道事業者による自転車等駐車場の整備（13箇所、収容台数3,295台分）
- 自転車駐車場付置義務の強化（29ページを参照）
- 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設（28ページを参照）
- 都市型レンタサイクルの普及（阪急西院駅、桂駅、洛西口駅、出町柳駅等）
- 利用マナー・ルールの啓発（地域の協議会の設置、定期的な啓発活動の実施）
- 撤去の強化（土日・夜間撤去の実施、撤去区域の拡大：42箇所【平成12年】→73箇所【平成21年】）

## 6 自転車利用の課題

これまでの自転車の利用実態等から、自転車を利用することに関しては、以下のように様々な課題が浮かび上がってきます。

このため、次章以降で取り上げる各種の施策により、こうした課題の解決に取り組み、全ての利用者が安心・安全に自転車を利用できるよう努めていきます。

- 自転車等駐車場の整備とともに、自転車等駐車場の利用台数も増加しているが、依然として放置自転車は発生しており、問題の解消に至っていない。
- 自転車利用の集中が著しい一部の地域では、自転車等駐車場の収容能力不足から、放置自転車が大きな問題となっている。また、歩行者に配慮した道路空間となっていない。
- 自転車等駐車場の料金について、利用実態に応じた設定を求める要望が多い。また、空気入れの貸出しや修理・点検などのプラスアルファのサービスも求められている。
- 自転車の走行環境では、歩道や路肩が狭く、自動車や歩行者も多いために走行しにくいことが問題となっている。また、歩行者が自転車に対して危険を感じる場面も多くなっている。
- 放置自転車問題については、放置が放置を生む連鎖反応が起きており、利用者のマナー向上に向けた啓発と放置自転車等の撤去を継続して行っているものの、自転車利用者の行動変化を促すまでには至っていない。
- 自転車利用のマナー・ルールや罰則を知っている人は多いが、それを守った行動ができているかどうかの問題である。