



第1回
京都市自転車等駐車対策協議会資料

平成26年7月29日（火）
10：00～12：00



本日の説明内容

1. 計画の位置付け
2. 改訂計画策定後の実績
3. 自転車を取り巻く環境の変化
4. 自転車利用の現状
5. 自転車を巡る課題と今後の方向性

改訂自転車総合計画の見直し趣旨

背景

- (平成12年 京都市自転車総合計画策定)
- 平成22年 改訂京都市自転車総合計画策定
- 平成24年 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定
- 平成25年 道路交通法の改正(自転車の道路右側路側帯の通行禁止)
- 平成32年 東京オリンピック・パラリンピック

国際文化観光都市・環境モデル都市・京都として

安心・安全に加え観光客対策, 環境への配慮, 健康・福祉政策等との融合等を盛り込んだ新たな総合的自転車政策の推進

「改訂京都市自転車総合計画」の中間見直しの実施

目的

- 既存自転車政策の深化
- 観光や環境, 健康・福祉政策等の施策と表裏一体となった総合的な自転車政策の導入

1. 計画の位置付け



改訂自転車総合計画の位置付け

上位計画

京都市の基本計画
「はばたけ未来へ！京(みやこ)プラン」
平成23年度～平成32年度

「歩くまち・京都」総合交通戦略

人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりを推進

「京都市環境モデル都市行動計画」

低炭素型のまちづくりを推進

改訂京都市自転車総合計画
平成22年度～平成31年度

連携・協同

連携・協同

連携・協同

自転車通行環境整備プログラム（整備方針）（案）

自転車走行空間の整備

第9次京都市交通安全計画

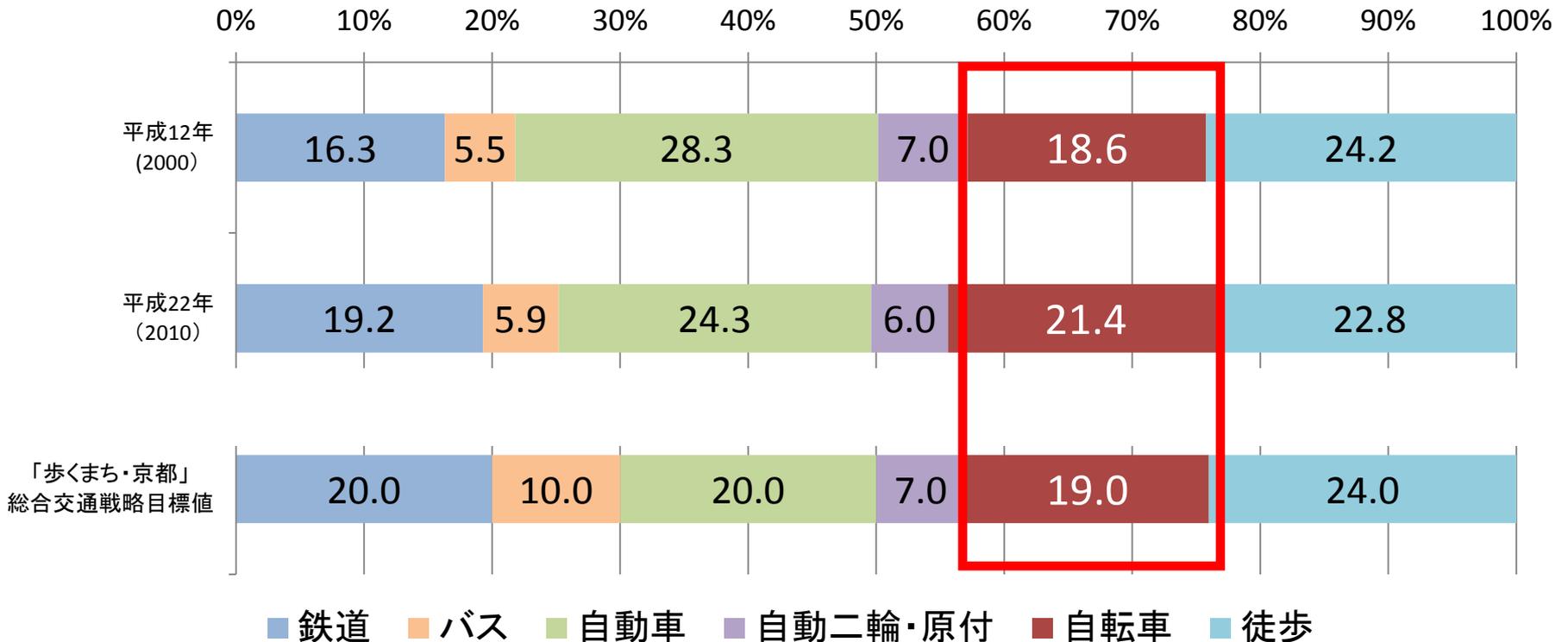
自転車利用マナー・ルールの遵守



自転車政策を巡る数値目標等

「歩くまち・京都」総合交通戦略では、自転車の分担率の目標値を19%としており、既に目標値を超えている。

「歩くまち・京都」で定める交通手段分担率の目標値



平成22年3月「改訂自転車総合計画」の策定

◆目的

放置自転車問題の解決と適正な自転車利用を進める取組を推進し、すべての人にとって安心・安全で住みよいまちづくりを実現。

◆推進期間

平成22年度～平成31年度(10年間)

◆主な内容

- (1) 民間事業者等との連携による駐輪場整備
- (2) 撤去体制の強化, 撤去保管料の見直し
- (3) 自転車通行環境の整備
- (4) 啓発活動の充実
- (5) 都市型レンタサイクルの導入促進

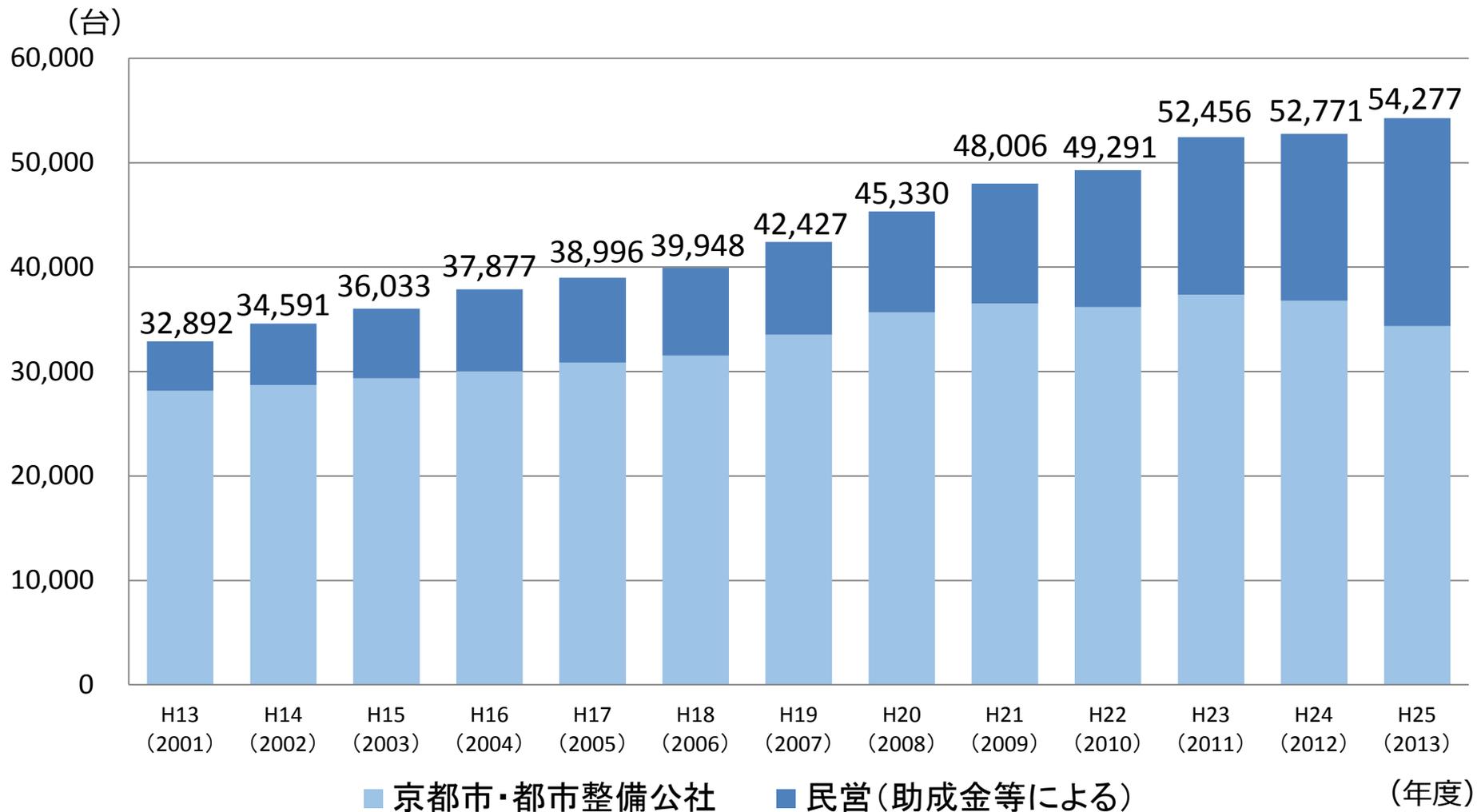


2. 改訂計画策定後の実績



駐輪場整備台数の推移（京都市）

駐輪場の整備により、収容可能台数は年々増加している。

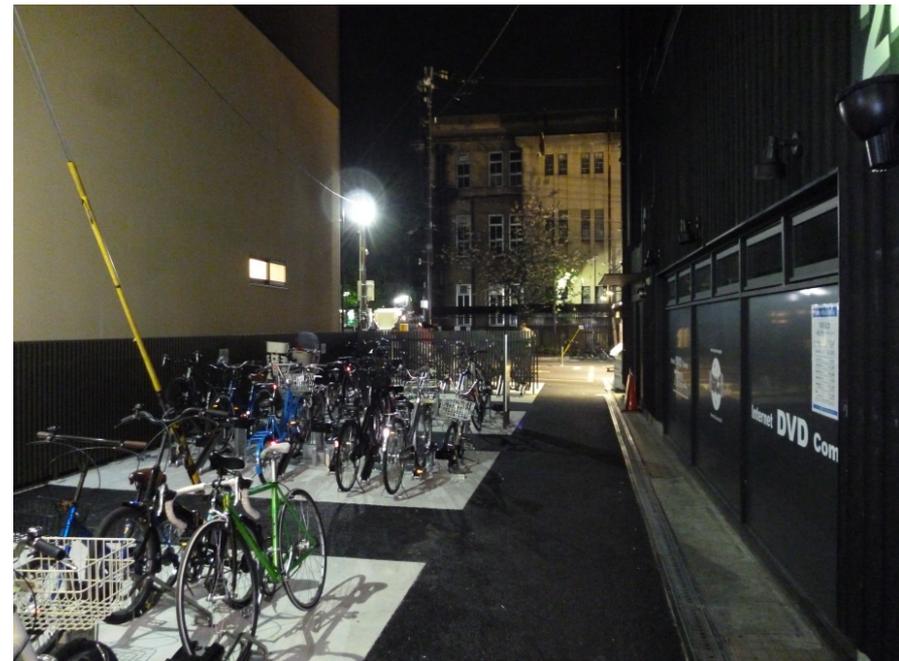


近年オープンした駐輪場の実例



烏丸今出川路上駐輪場(平成25年3月)

近年オープンした駐輪場の実例



七之舟入駐輪場(平成26年4月)

民間自転車等駐車場整備助成金事業

立地上の理由等により、公共の駐輪場を整備していくことが困難な地域において、民間活力による駐輪場整備を行う際に、設置費用などの助成を行っている。



コインパーキングを転用した事例

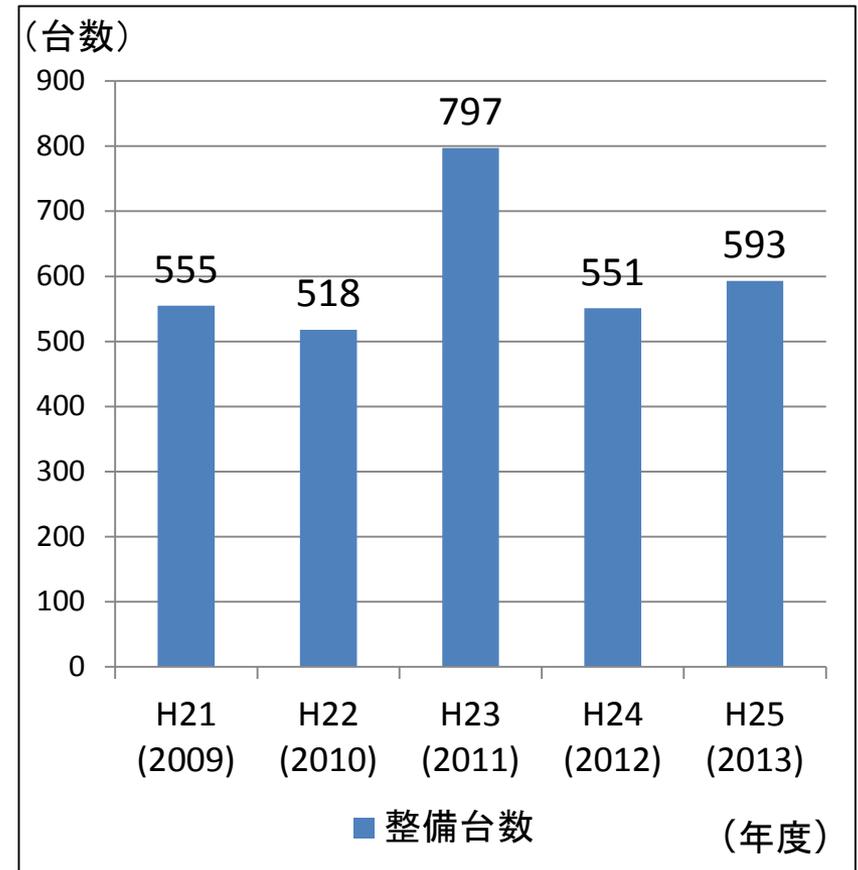
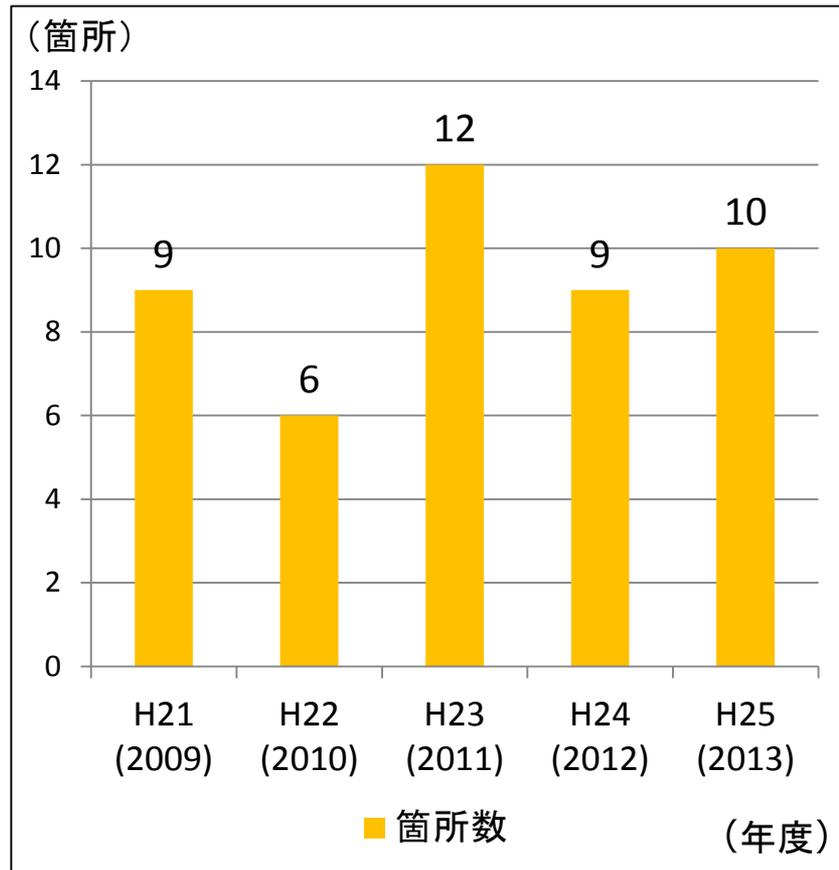


建物の1階を転用した事例

整備費の3分の2以内、上限額400万円までを助成

民間自転車等駐車場整備助成金事業活用件数及び整備台数

1年間に概ね10箇所前後で活用され、500台以上の整備が行われている。



※原動機付自転車,自動二輪車を含む

これまでに助成金を活用して整備された駐輪場

都心部・四条大宮以外

● …整備箇所

都心部・四条大宮



平成21～25年度
京都市域の合計
46箇所
3,014台分

これまでに助成金を活用して整備された駐輪場

都心部・四条大宮

● …整備箇所



助成金活用駐輪場（郊外）



フルーツ自転車パーク丸太町駅駐輪場



助成金活用駐輪場（都心部）



T-park桜之町駐輪場



撤去に関する主な取り組み

年月	取り組み内容
平成19年 9月	放置の多かった都心部の撤去を2倍程度に強化 土日撤去の開始(月1回程度)
平成19年 10月	夜間撤去の開始(月1~2回程度)
平成22年 4月	鴨川撤去の開始
平成22年 5月	土曜撤去通年実施
平成22年 9月	国道撤去の開始
平成23年 4月	保管所の日曜日・祝日開所
平成24年 4月	日曜祝日撤去の通年実施, 夜間撤去の強化
平成25年 4月	土曜夜間の撤去を開始, 夜9時以降の撤去を開始
平成25年 9月	軽トラックを活用した効率的な撤去を開始(週1回程度)

撤去の強化 ～土日祝日，夜間撤去の推進～

- 自転車等駐車場の周辺でより重点的に撤去を実施
- 土日祝日・夜間の撤去を強化

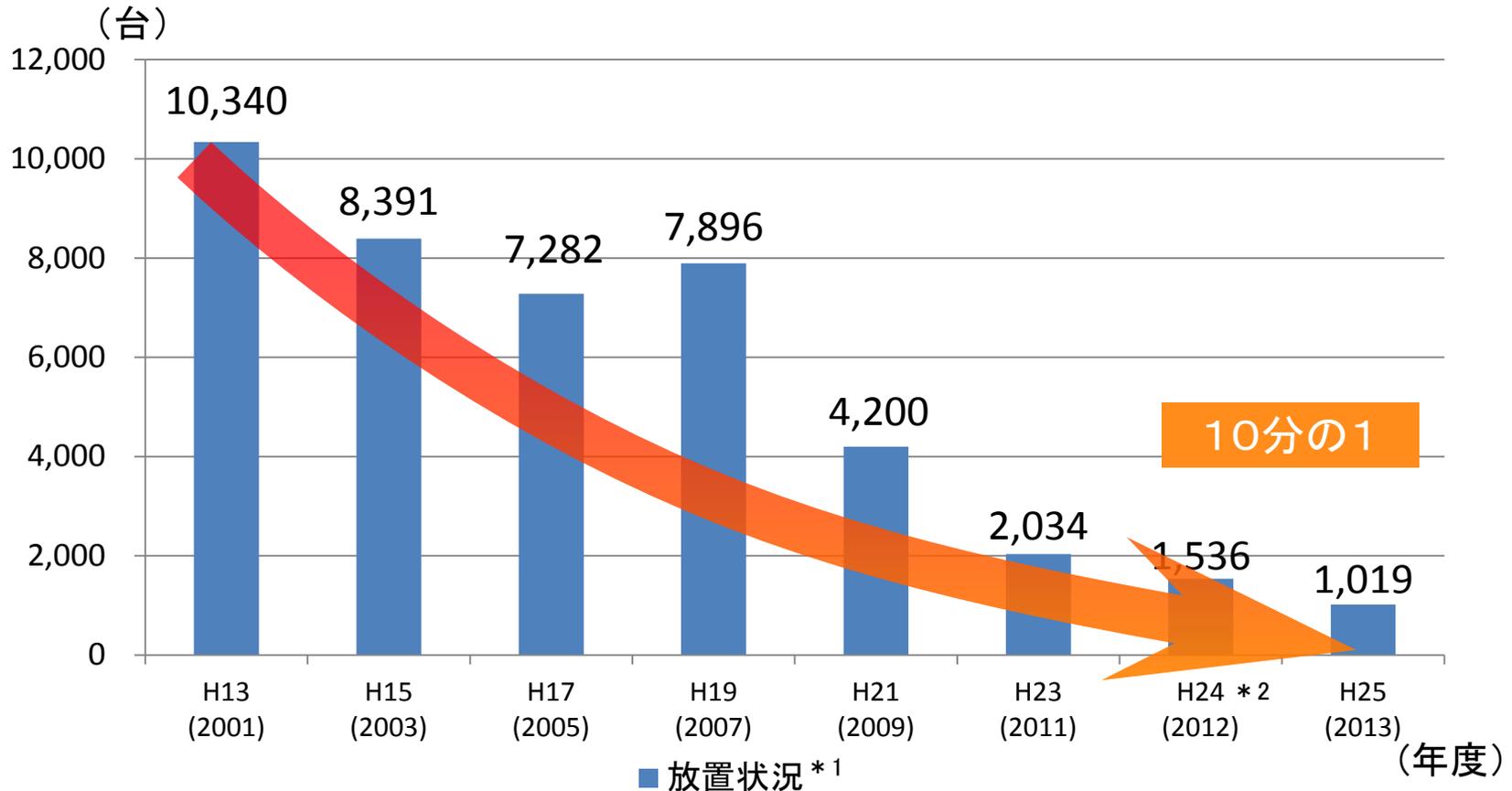


徹底した撤去活動の実施により「放置すれば撤去される」市民意識を醸成

短時間放置，撤去・保管コスト等の問題は残存

自転車等の放置状況の推移

約10年間に、放置自転車台数は10分の1に減少している。



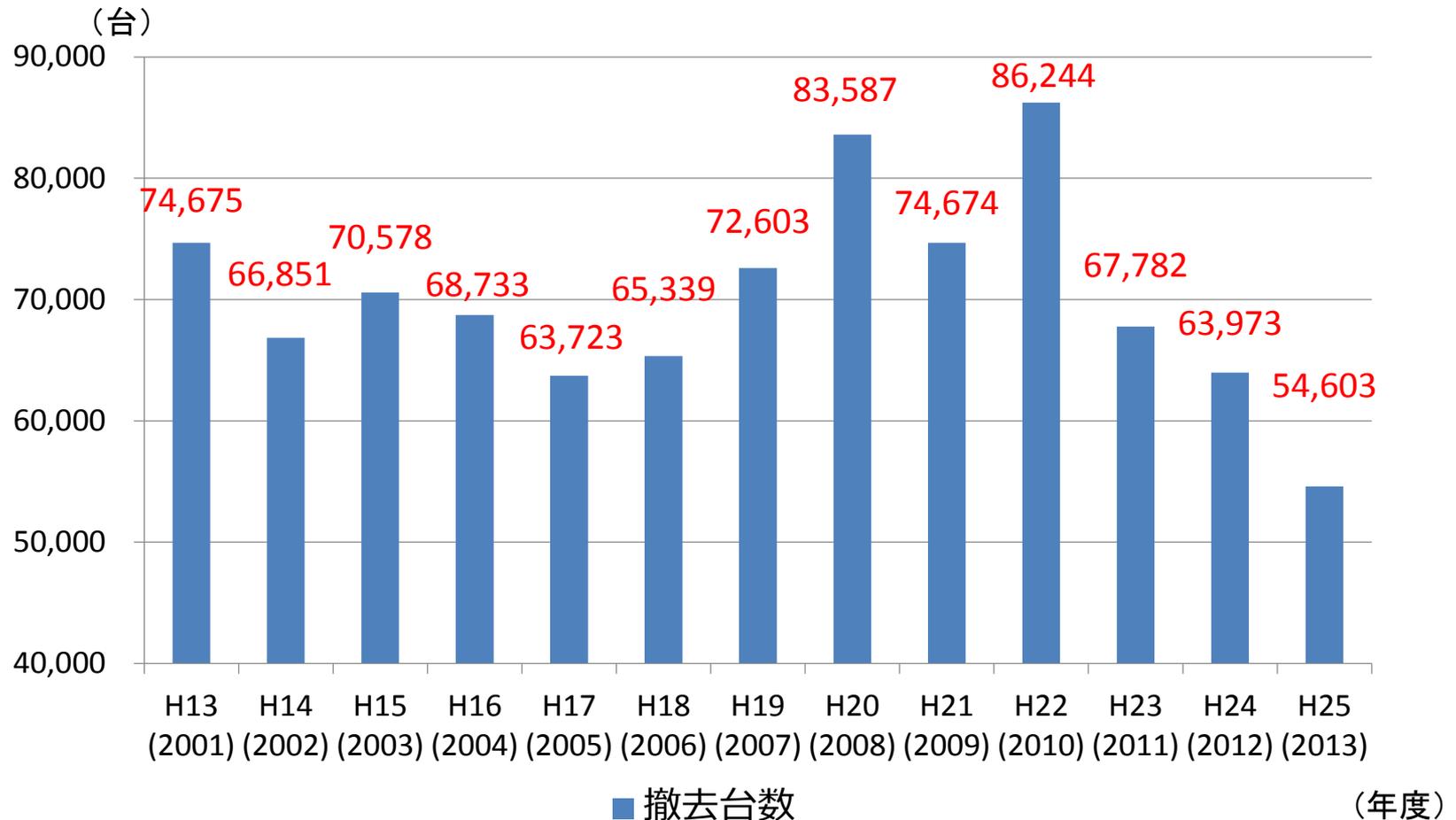
*1 10～11月の晴天の平日、概ね午前11時時点において、市内各駅のうち1駅における放置台数が100台以上の駅を集計対象に放置台数を集計した値

*2 内閣府は本調査を隔年で実施しており、平成24年度は本市独自で調査を実施

出典：内閣府調査

年度別放置自転車撤去台数

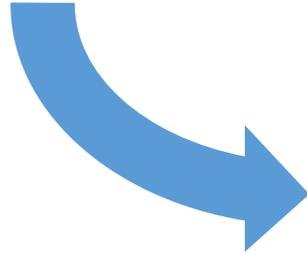
毎年概ね7万台前後を撤去している。平成20年度から撤去を強化し、平成23年度以降、放置自転車台数の減少とともに、撤去台数も減少している。



放置自転車の改善例



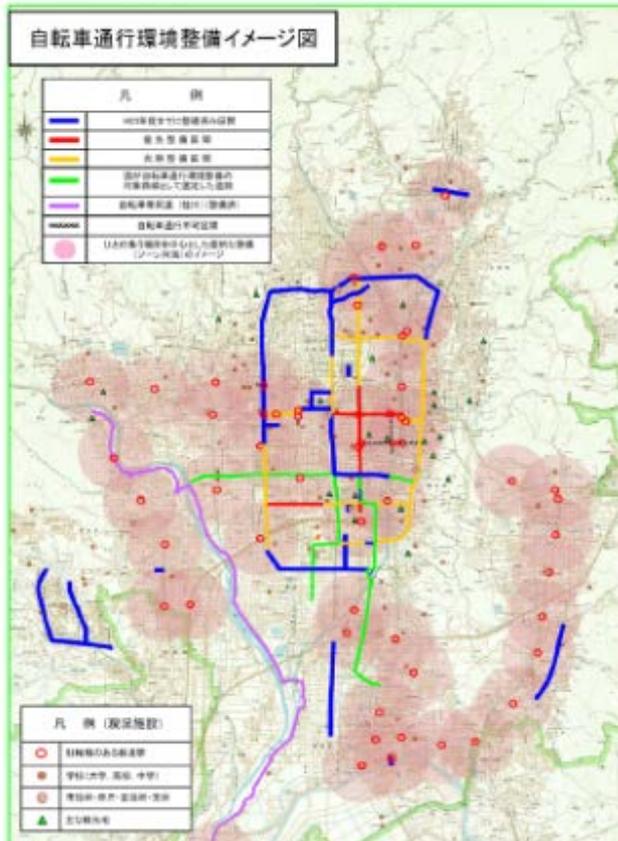
改善前



改善後

自転車通行環境整備の基本方針（案）

- 1 市街地エリアの幹線道路を活用したネットワーク化を図る。
- 2 ひとの集う場所を中心とした面的整備（ゾーン対策）を図る。
- 3 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）を図る。



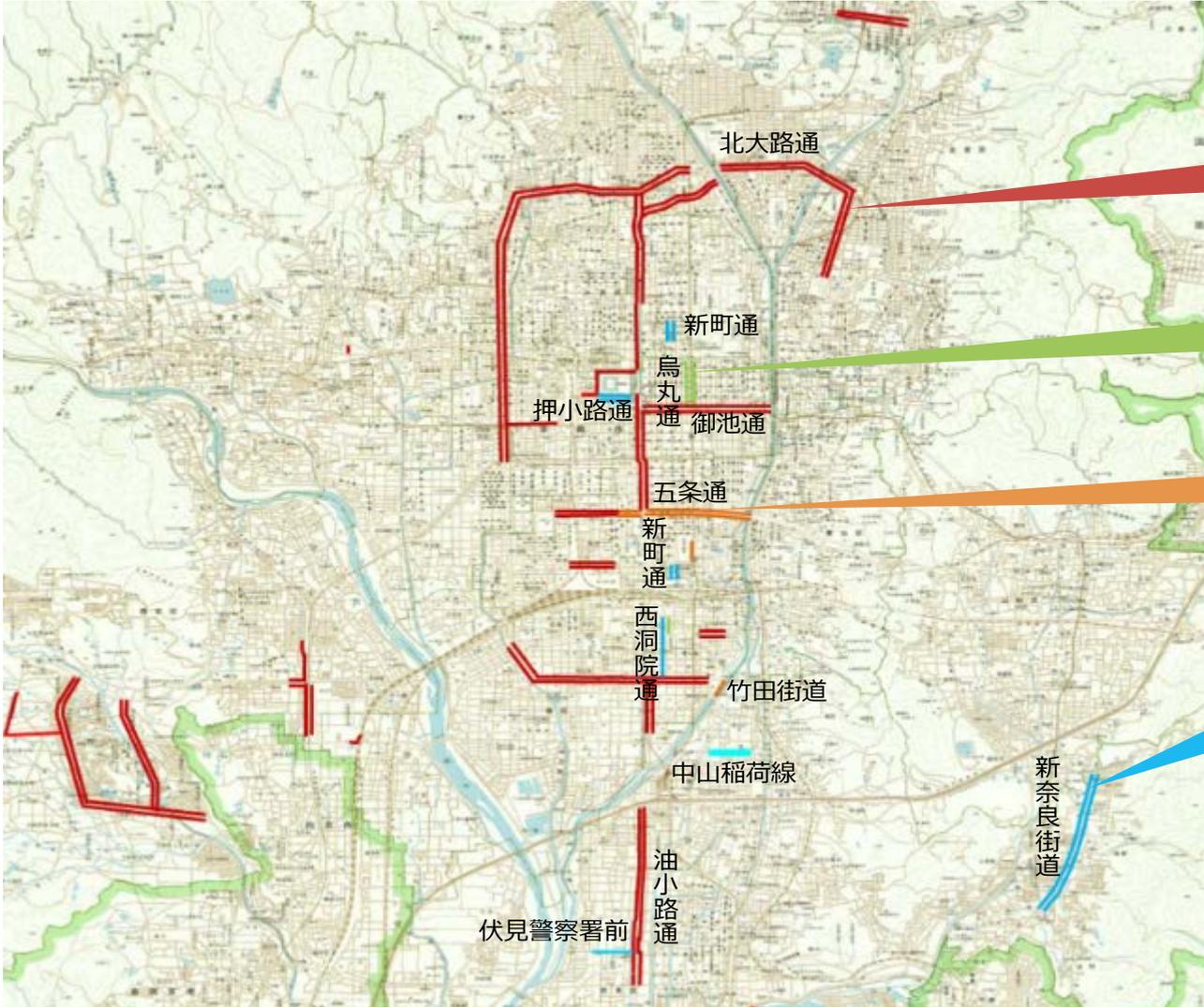
☆優先整備区画

- ・ネットワークを形成する軸となり、沿道にひとの集う場所が多く存在する幹線道路
- ・歩行者、自転車利用者の増加が見込まれる幹線道路

☆次期整備区画

- ・ネットワークの連続性を構築する幹線道路

自転車通行環境整備実績



自転車通行位置の明示
整備延長 36.7Km (H26.3)

車道混在 (路肩の活用)
整備延長 0.7Km (H26.3)

自転車道
整備延長 2.4Km (H26.3)

自転車専用通行帯
整備延長 4.8Km (H26.3)

- 凡例
- 自転車道
 - 自転車専用通行帯
 - 車道混在 (路肩の活用)
 - 自転車通行位置の明示

整備事例①

自転車道



五条通

整備事例②

自転車通行位置の明示区分(幹線道路)



北大路通



油小路通

整備事例③

自転車通行位置の明示区分(細街路)



姉小路通

整備事例④

車道混在(路肩の活用)



烏丸通

自転車交通安全教育の取り組み

○安全ノートを活用した交通安全教室

○各小学校での自転車教室の実施

自転車運転免許証の交付を伴う自転車教室を活用する小学校が増加

年度	20	21	22	23	24	25
実施 小学校数 (校)	45	64	76	86	94	120



出典：京都府警察HP

○スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室の実施

スタントマンが事故を再現し、交通事故の衝撃や恐怖を実感させることで、危険を認識させる

年度	23	24	25
実施した中・高等学校数(校)	1	2	4



○自転車交通安全教育プログラムの作成

○自転車の安全利用に係る啓発用DVDの配布などの取り組みを実施

創意工夫あふれる施策で、自転車の安全運転意識の向上を促す

平成25年度, 26年度の啓発イベント (平成26年度自転車マナーアップフェスタ等)



平成26年1月25日開催



平成26年6月1日開催

御池通における路面標示及び注意喚起サインの設置



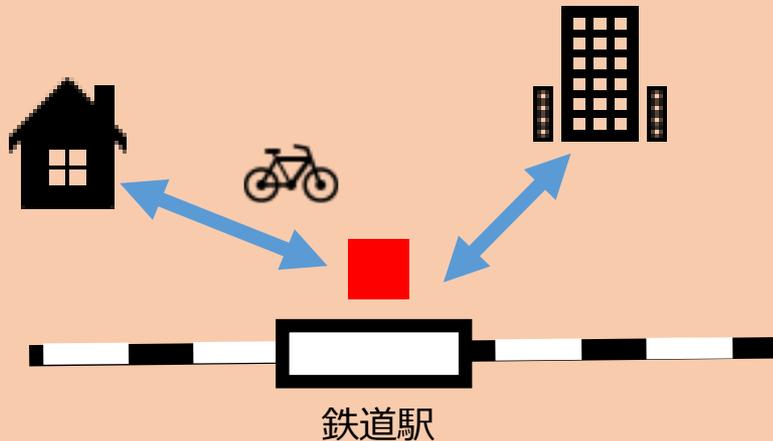
自転車走行環境整備とともに、路面シール設置等により、
自転車利用者へのルール・マナー啓発もあわせて実施

走行環境の整備と、マナー向上の取り組みをあわせて推進

レンタサイクル・コミュニティサイクル

レンタサイクル

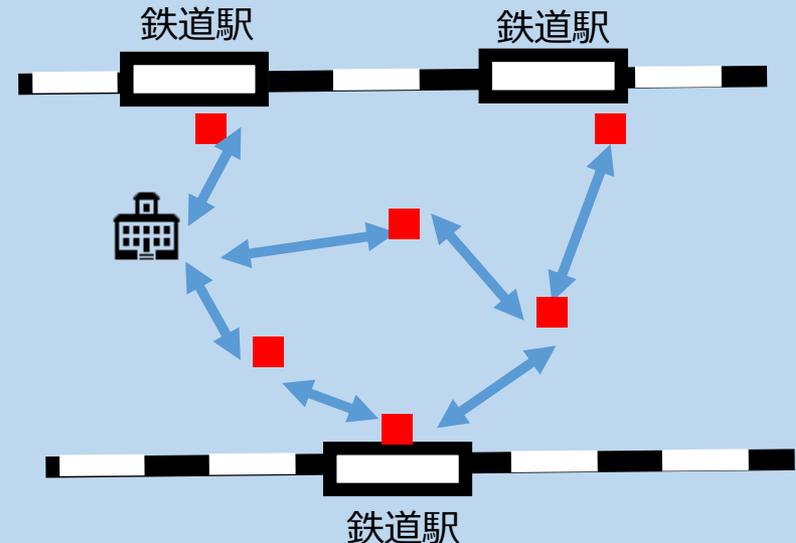
鉄道駅に隣接して設置されたひとつのサイクルポートを中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム



貸出・返却の場所が同じ

コミュニティサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム



点在するポート(駐輪場)であれば
どこに返却してもよい

レンタサイクル・コミュニティサイクルの例

分類	鉄道駅	レンタサイクルポート名	設置者	設置台数	料金(1回)
レンタ サイクル	出町柳駅	かりおん	民間	450	500円
	桂駅	桂東阪急ビル駐輪センター	阪急電鉄	普通 345 電動 30	普通 300円 電動 400円
	西院駅	西院駐輪センター		普通 150 電動 150	普通 300円 電動 400円
	洛西口駅	阪急洛西口駐輪センター		普通 83 電動 30	普通 300円 電動 400円
コミュニ ティ サイクル	三条駅・三条京阪駅	まちかどミナポート 京阪三条ステーション	民間	71	最初の1時間200円, 以降1時間毎に100円
	烏丸御池駅	まちかどミナポート 烏丸御池ステーション		14	
	神宮丸太町駅	まちかどミナポート 神宮丸太町ステーション		20	
	京都駅	まちかどミナポート 京都ヨドバシビルステーション		12	
	七条駅	まちかどミナポート 七条西ステーション		18	



コミュニティサイクル

観光レンタサイクルの状況(京都サイクリングツアープロジェクト)

レンタサイクルエムジカ等



出典：京都よくばり自転車観光ナビHPより
京都市産業観光局観光MICE推進室

ここまでの資料説明に 関しての質疑・議論

3. 自転車を取り巻く環境の変化

自転車を取り巻く環境の変化

平成23年 9月 自転車道・歩道で自転車を一方通行とする規制標識の新設

自転車道・歩道での自転車の通行を整序化するとともに、自転車道などの自転車通行環境の整備を推進するために、規制標識「自転車一方通行」を新設。



平成23年10月

自転車交通総合対策のとりまとめ（警察庁）
全国の都道府県警察本部に

「**良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について**」
を通知

【ポイント】

- **自転車は「車両」**であることを交通社会を構成するすべての者に徹底
- 自転車の通行環境を整備し、自転車と歩行者の分離を推進

平成24年 11月

国土交通省及び警察庁

「**安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドライン**」を策定

【ポイント】

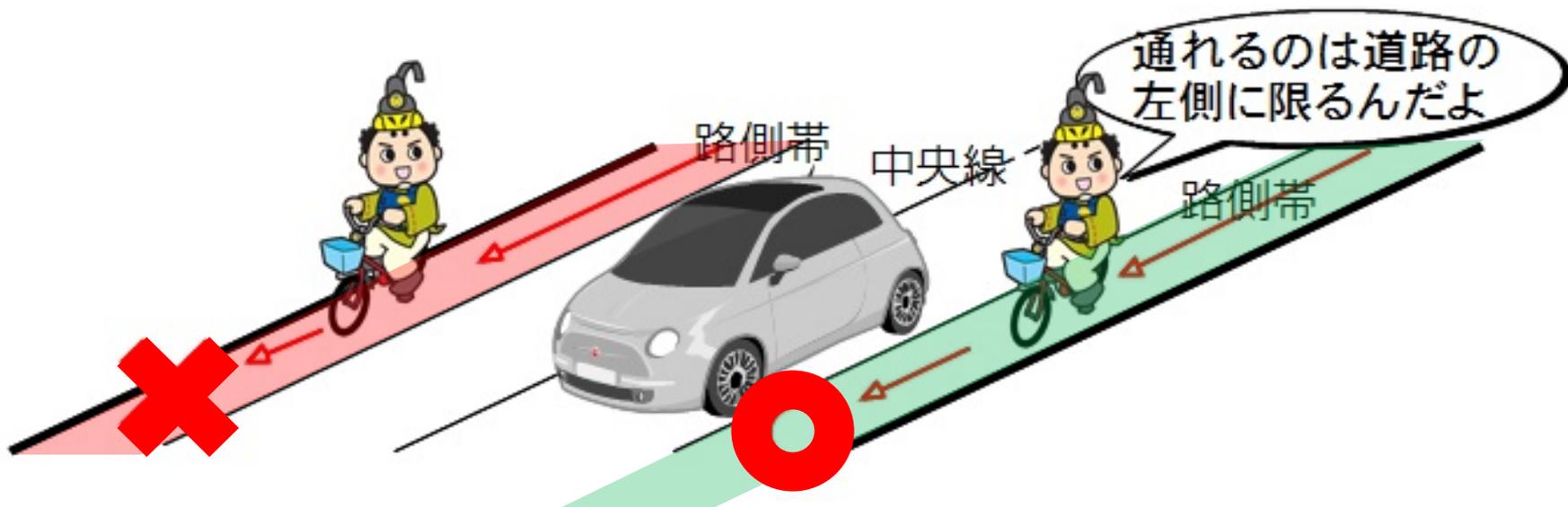
- 自転車ネットワーク計画の作成の推進
- 個別自転車通行空間設計の選定方法・整備指針
- 自転車マナーの周知・徹底
- 自転車利用の総合的な取組み（放置自転車対策・荷捌き車対策）

自転車を取り巻く環境の変化

平成25年12月

○道路交通法の一部改正

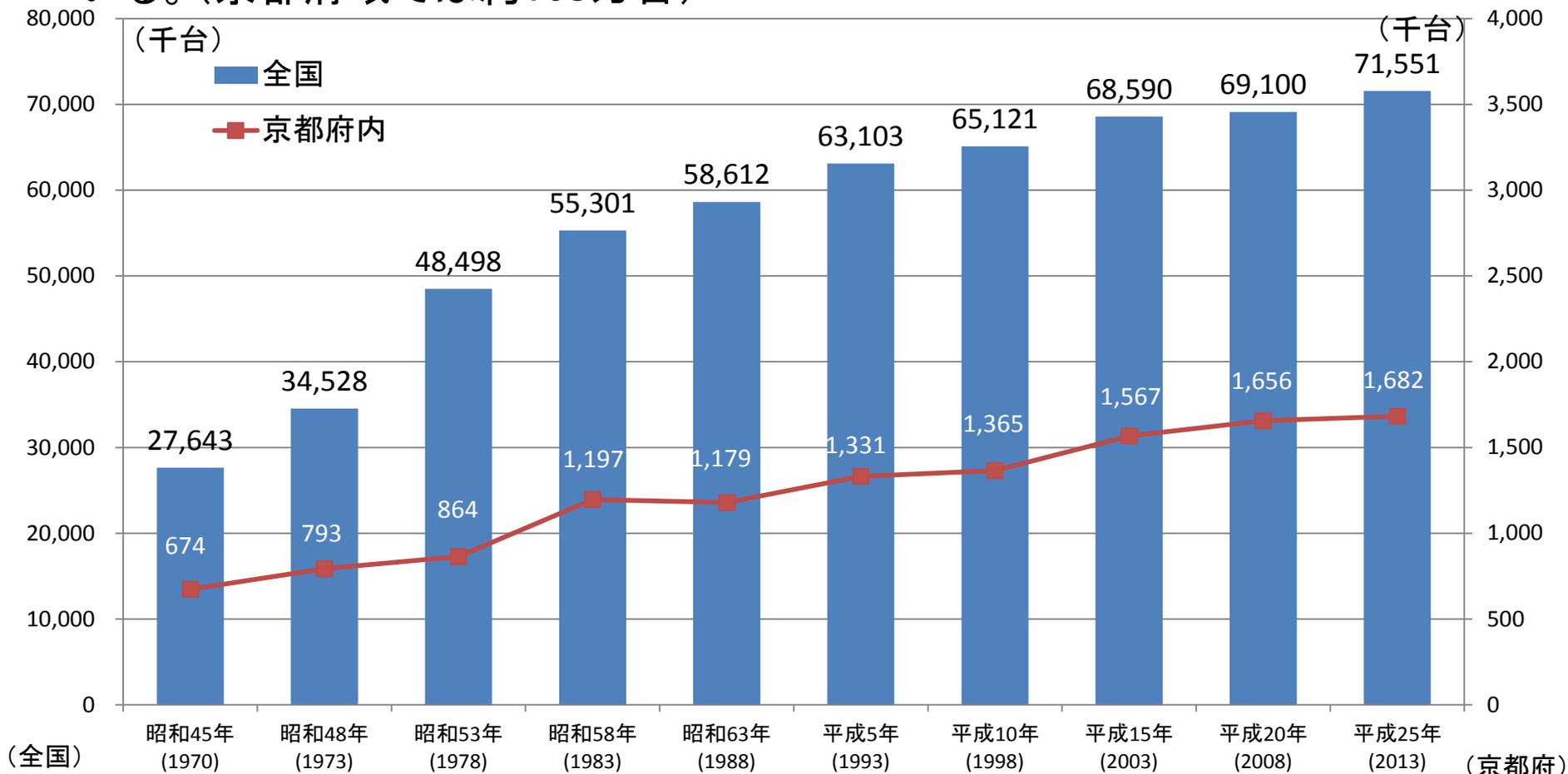
自転車の路側帯通行が道路の左側に設けられた路側帯に限定される



4. 自転車利用の現状

自転車保有台数の推移（全国・府内）

自転車の保有台数は増加傾向にあり、平成25年には約7,100万台となっている。（京都府域では約168万台）



出典：(社) 自転車協会
(財) 自転車産業振興協会



京都府の自転車保有台数

○平成25年 都道府県別自転車保有台数

順位	都道府県	保有台数	
		総数(台)	人口100人あたり
1	大阪府	6,488,000	73.11台
2	埼玉県	4,927,000	67.75台
3	東京都	8,553,000	65.08台
4	滋賀県	923,000	65.03台
5	京都府	1,682,000	65.01台
6	徳島県	503,000	64.08台
7	香川県	638,000	63.12台
8	千葉県	3,711,000	59.47台
9	栃木県	1,194,000	59.38台
10	岡山県	1,139,000	58.53台
	全国	71,551,000	55.74台

(財) 自転車産業振興協会資料をもとに算出

政令市の通勤通学における

代表交通手段としての自転車分担率の比較

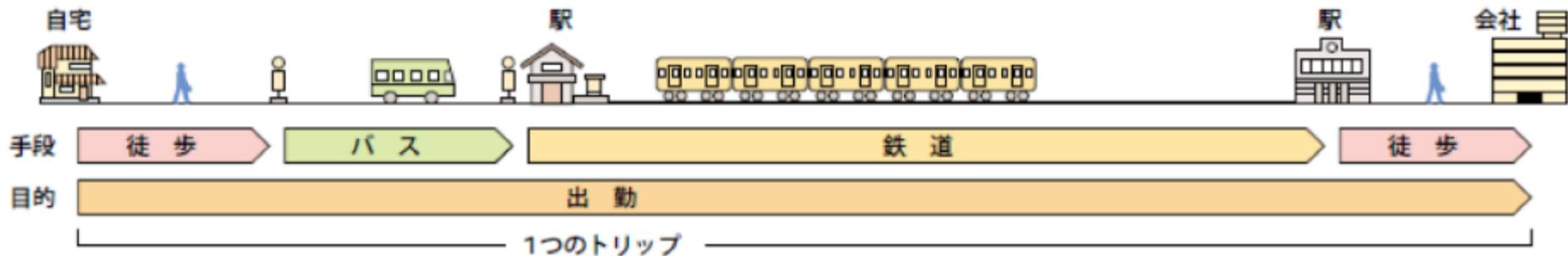
政令市	自転車分担率	政令市	自転車分担率
大阪市	27.8%	相模原市	15.4%
京都市	23.4%	仙台市	13.2%
岡山市	20.8%	千葉市	11.1%
静岡市	20.7%	川崎市	10.7%
堺市	18.3%	浜松市	10.5%
福岡市	17.8%	札幌市	9.9%
熊本市	17.1%	新潟市	9.9%
広島市	17.0%	北九州市	7.5%
名古屋市	16.6%	神戸市	6.7%
さいたま市	15.8%	横浜市	5.8%

パーソントリップ調査とは

○パーソントリップ調査

パーソントリップ調査(パーソン=人, トリップ=動き)とは, 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したかについて調査し, 人の1日のすべての動きをとらえるものです。

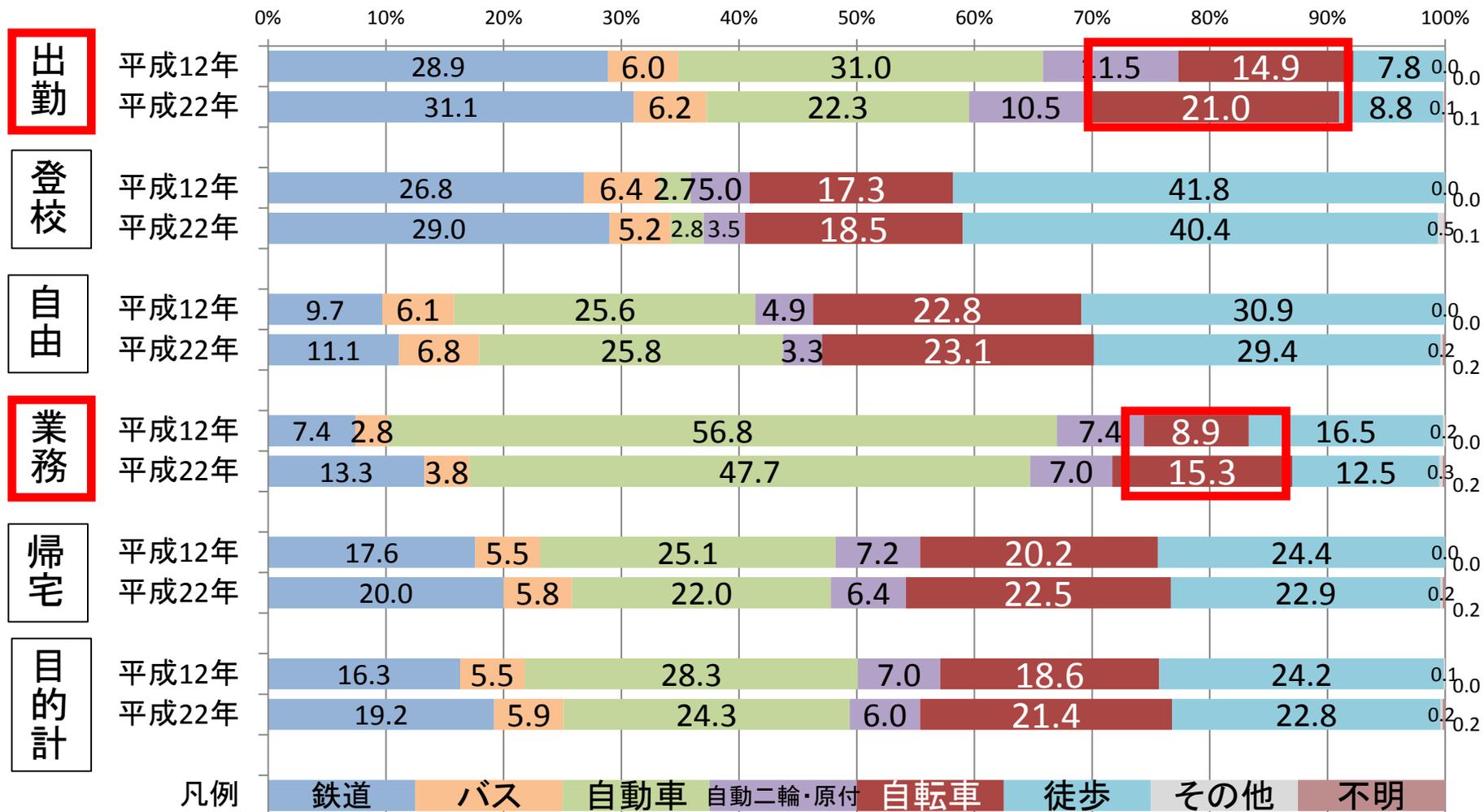
人の動き(地域別・交通手段別等の交通実態)を総合的に把握する唯一の調査として, 全国40カ所で10年ごとに実施しており, 調査結果は, 交通計画, 道路計画, 防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。



ひとつのトリップ(動き)の一例

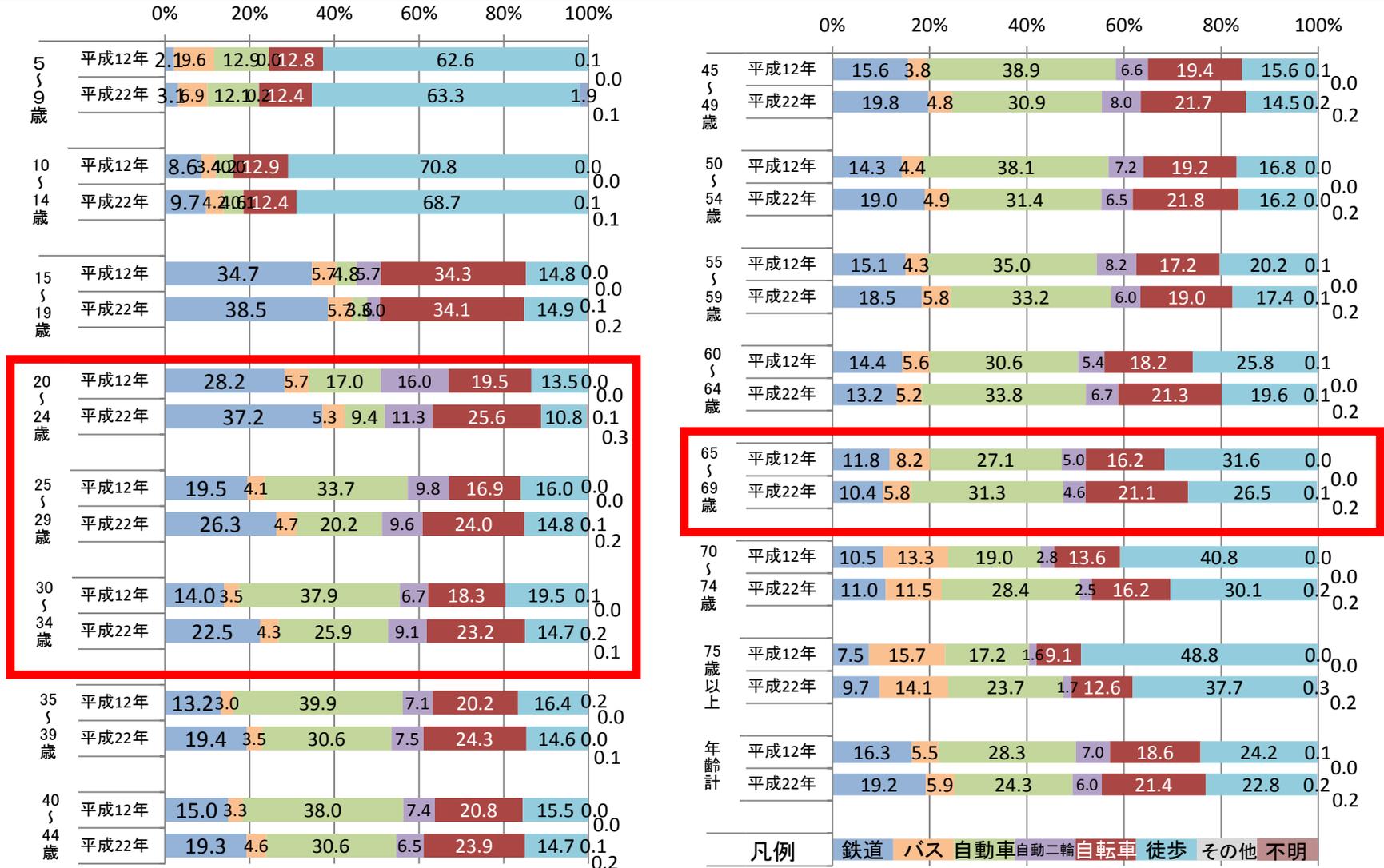
目的別の代表交通手段構成の推移（京都市）

この10年で、出勤や業務において自転車の利用割合が増加している。



出典：京都市における人の動き-平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から-

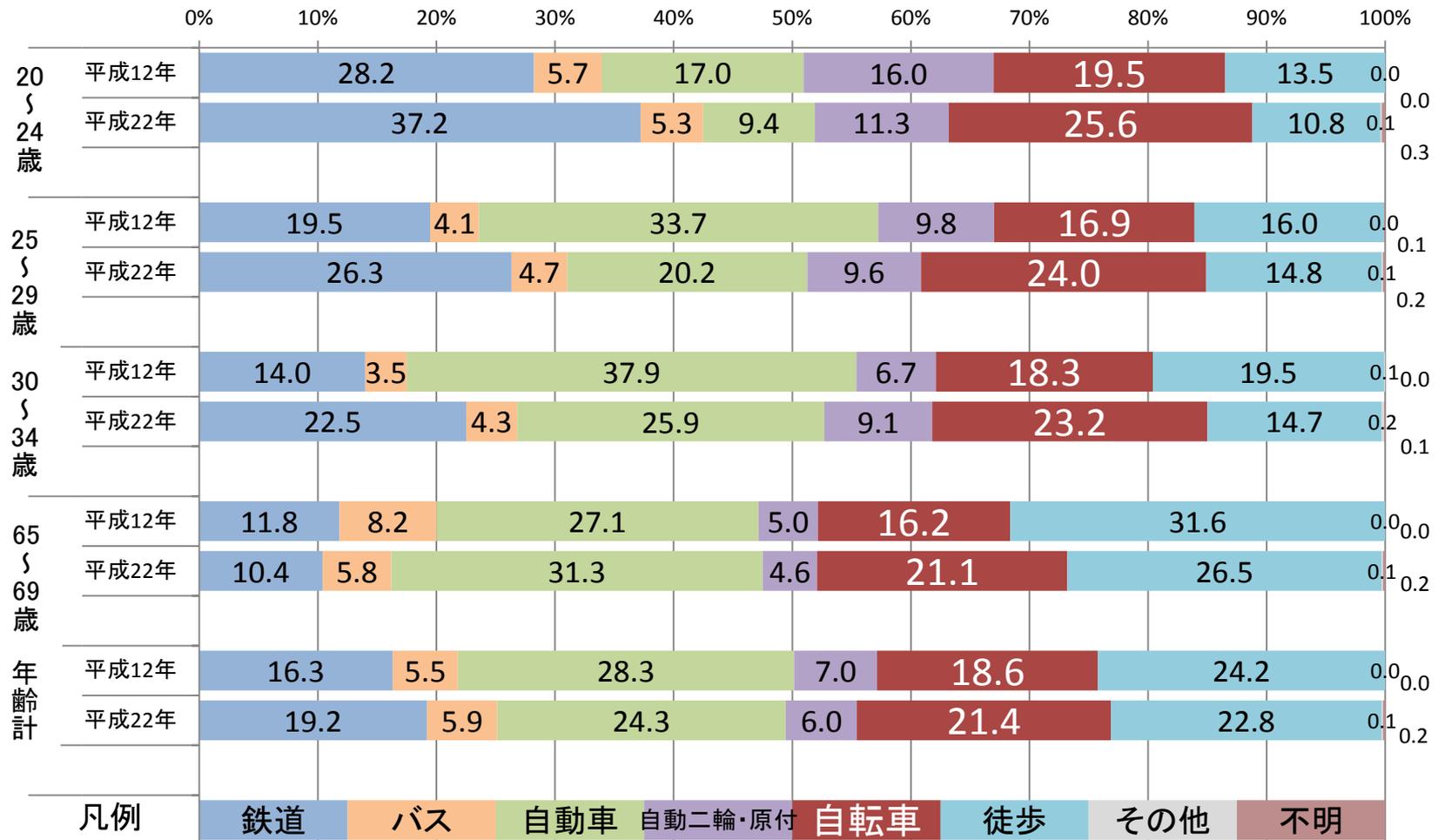
年齢別の代表交通手段構成の推移（京都市）



出典：京都市における人の動き-平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から-

年齢別の代表交通手段構成の推移（京都市）

この10年で、20歳代～30歳代前半の若年層、
65～69歳の高齢者の自転車利用が大きく増加している。

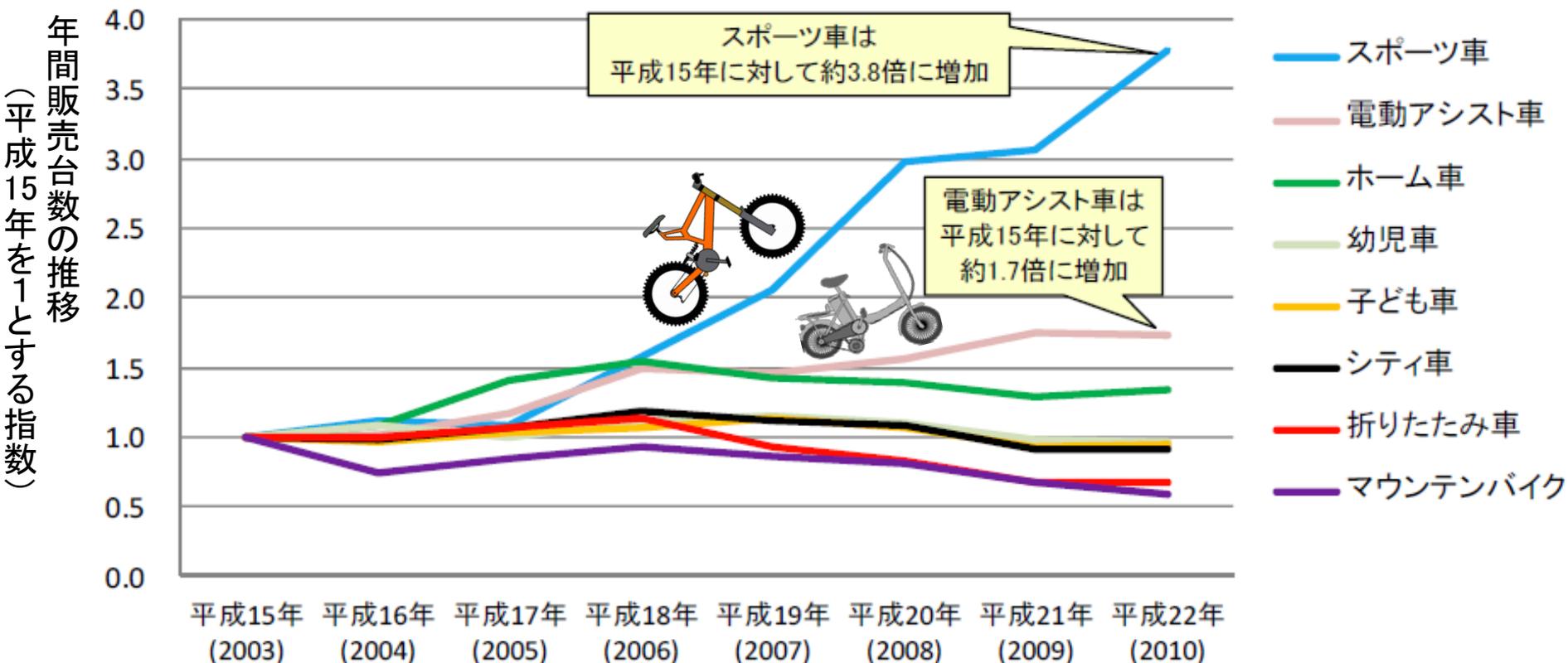


出典：京都市における人の動き-平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から-

自転車年間販売台数

近年、スポーツ車、電動アシスト車の販売台数が大きく伸びており、スピードが出せる自転車が増えている。

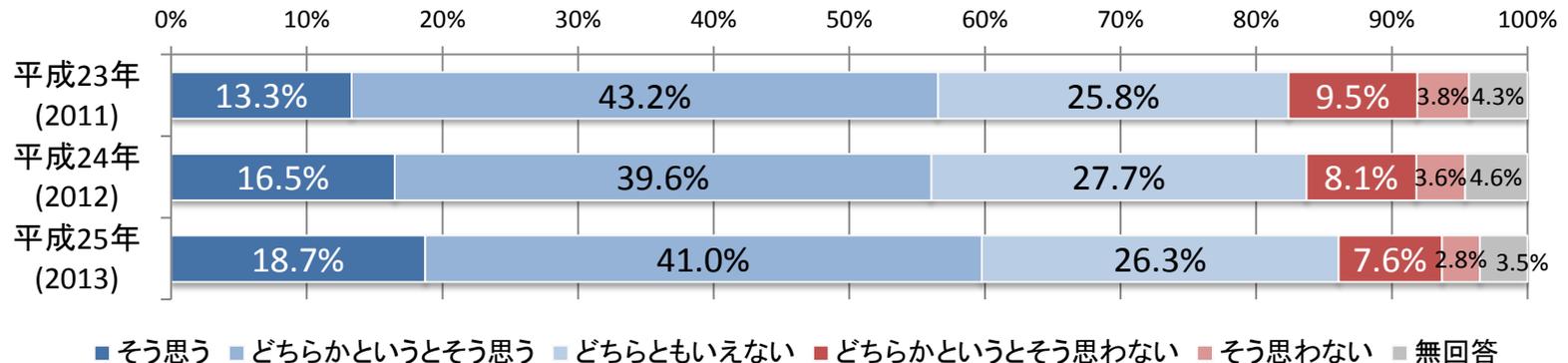
国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）



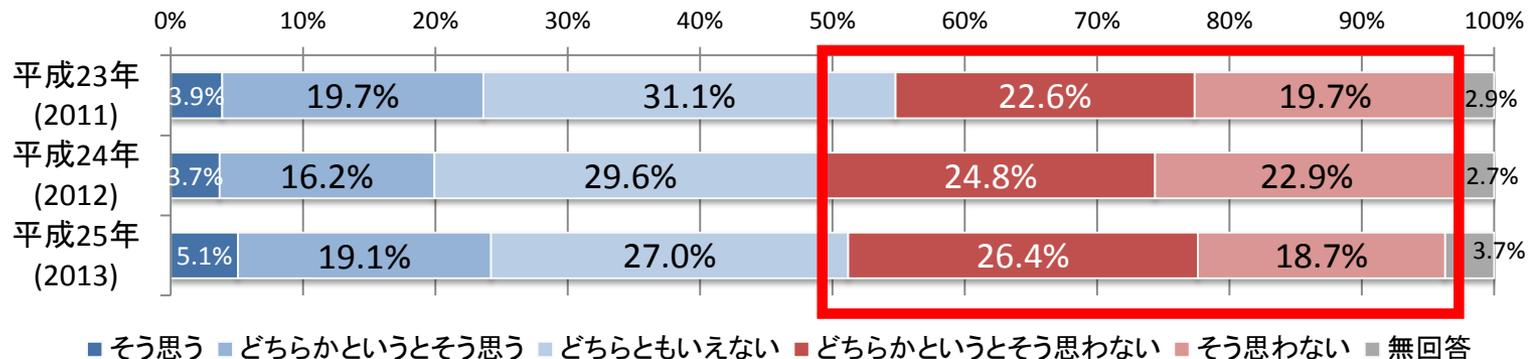
市民生活実感調査の回答結果（京都市）

実感として自転車等の省エネ交通の利用が増えているが、自転車と歩行者の共存ができていないと感じている人が4～5割と多い。

Q. 省エネや省資源に取り組むひとや、徒歩、自転車、公共交通機関を利用するひとが増えている。

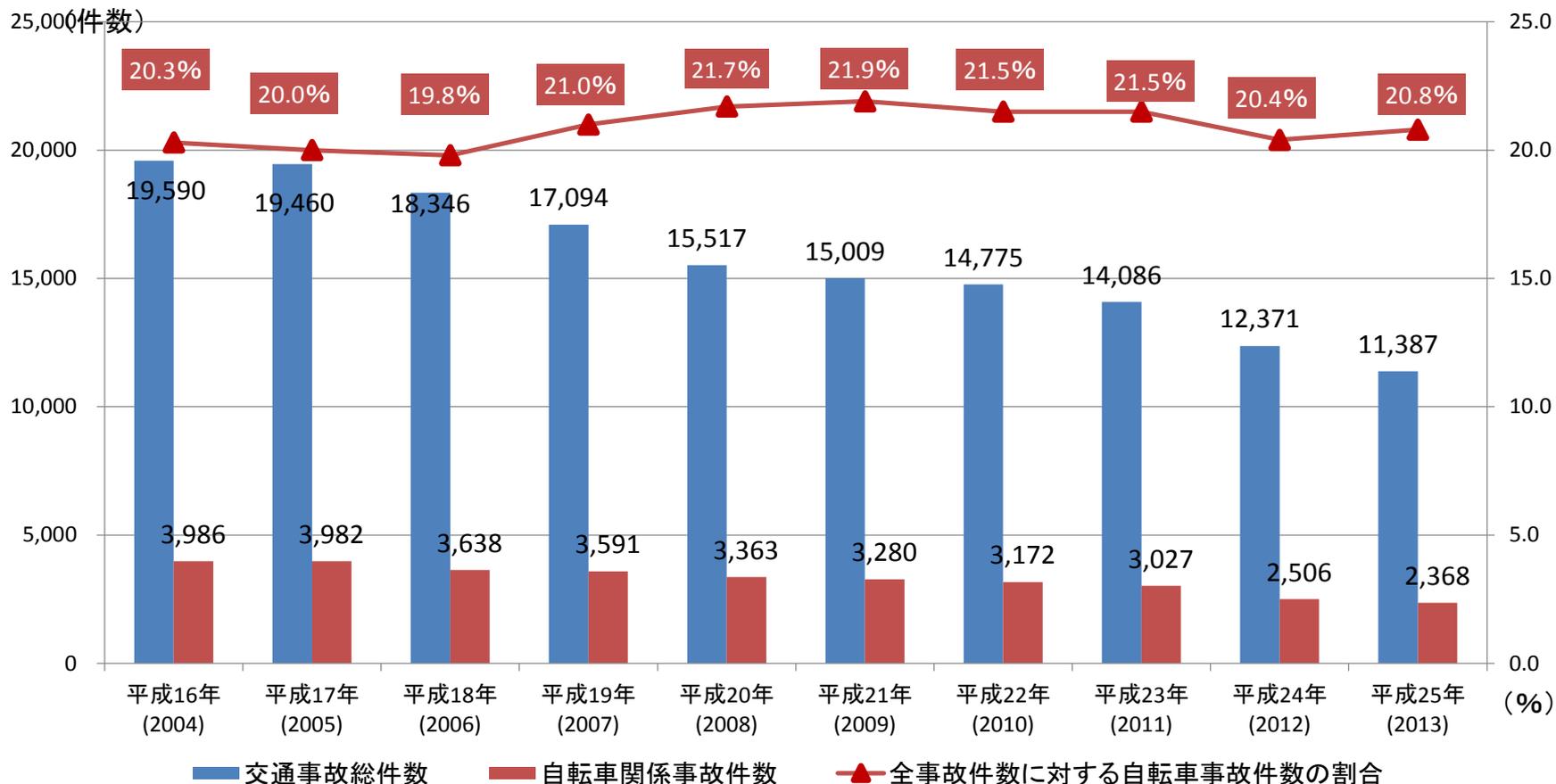


Q. 駐輪場の整備や自転車の利用マナーの向上により、自転車と歩行者が共存できている。



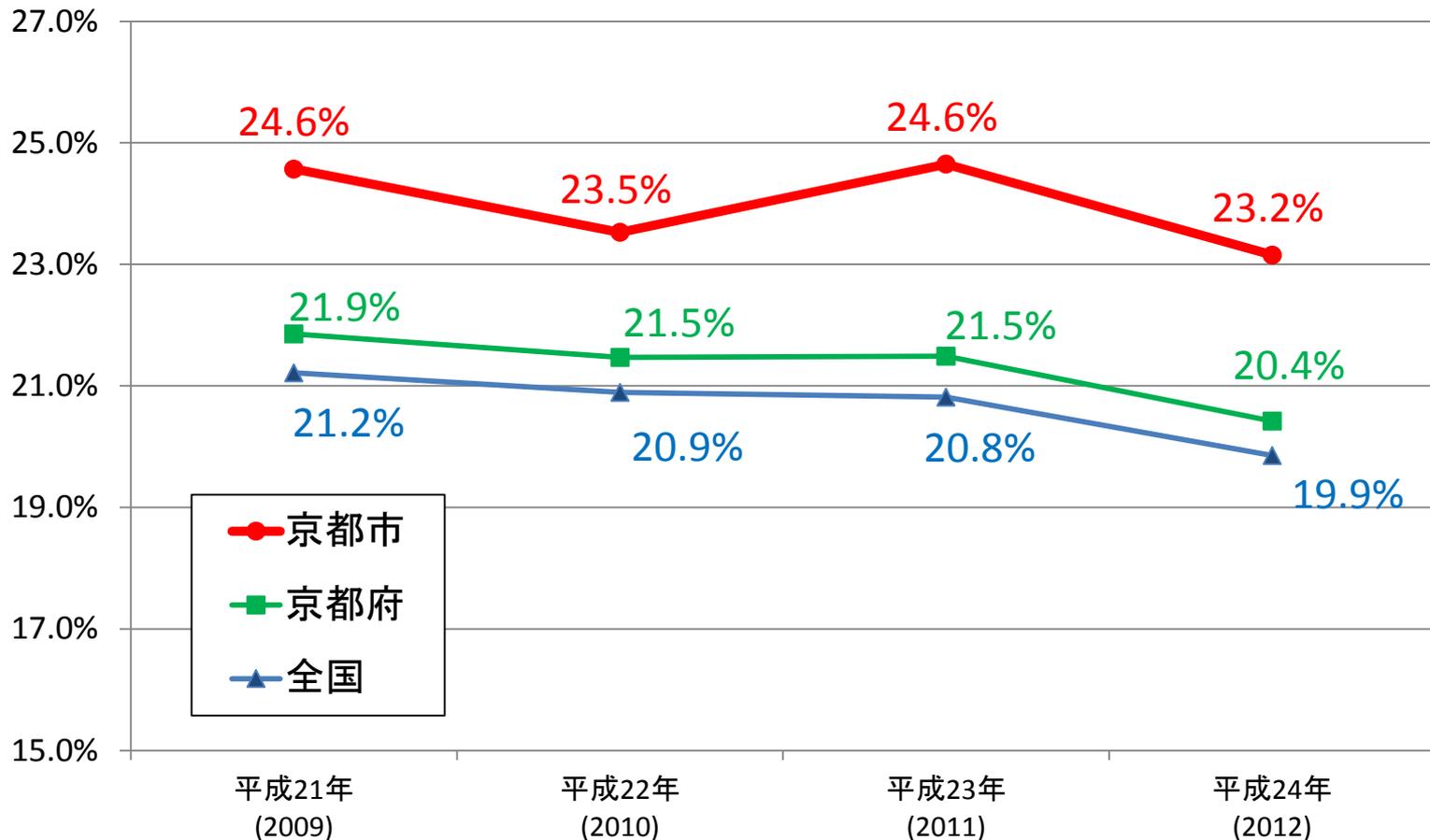
自転車の関係する交通事故発生件数の推移

平成16年から平成25年の10年間では、京都府内の全交通事故総件数、自転車関係事故は約4割減少している。



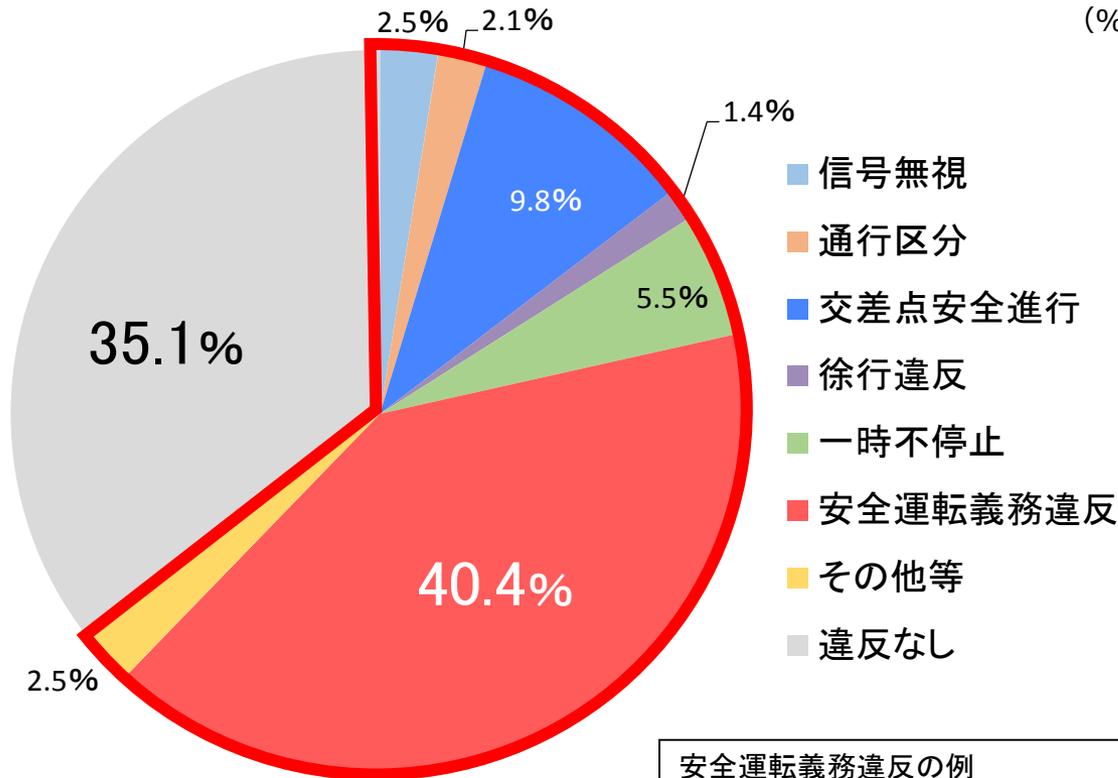
自転車関係事故割合の推移（全国・府・京都市）

京都市における自転車関係事故の割合は、全国平均や京都府内と比べて、高い割合となっている。



自転車乗用中の法令違反別死傷者割合

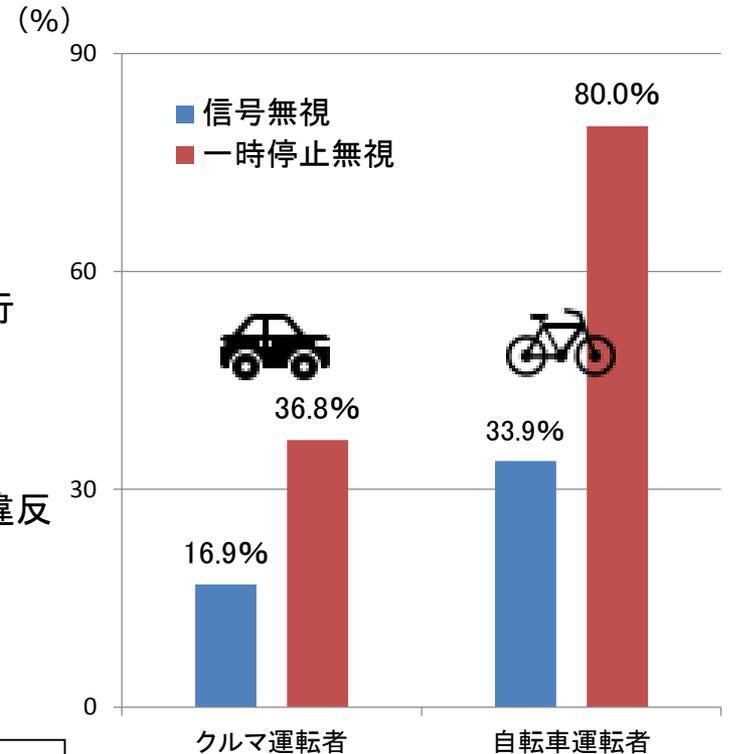
自転車事故死傷者の3分の2は、自転車側のルール違反に起因している。



自転車乗用者(第1・2当事者)の
法令違反別死傷者割合(2011年)

安全運転義務違反の例

- ハンドル操作不適
- 前方不注意
- 動静不注視
- 安全不確認など

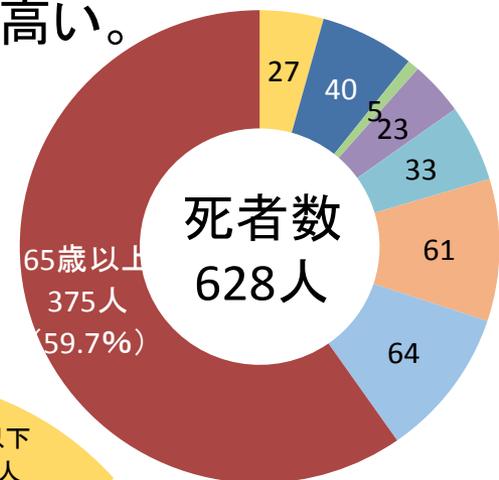
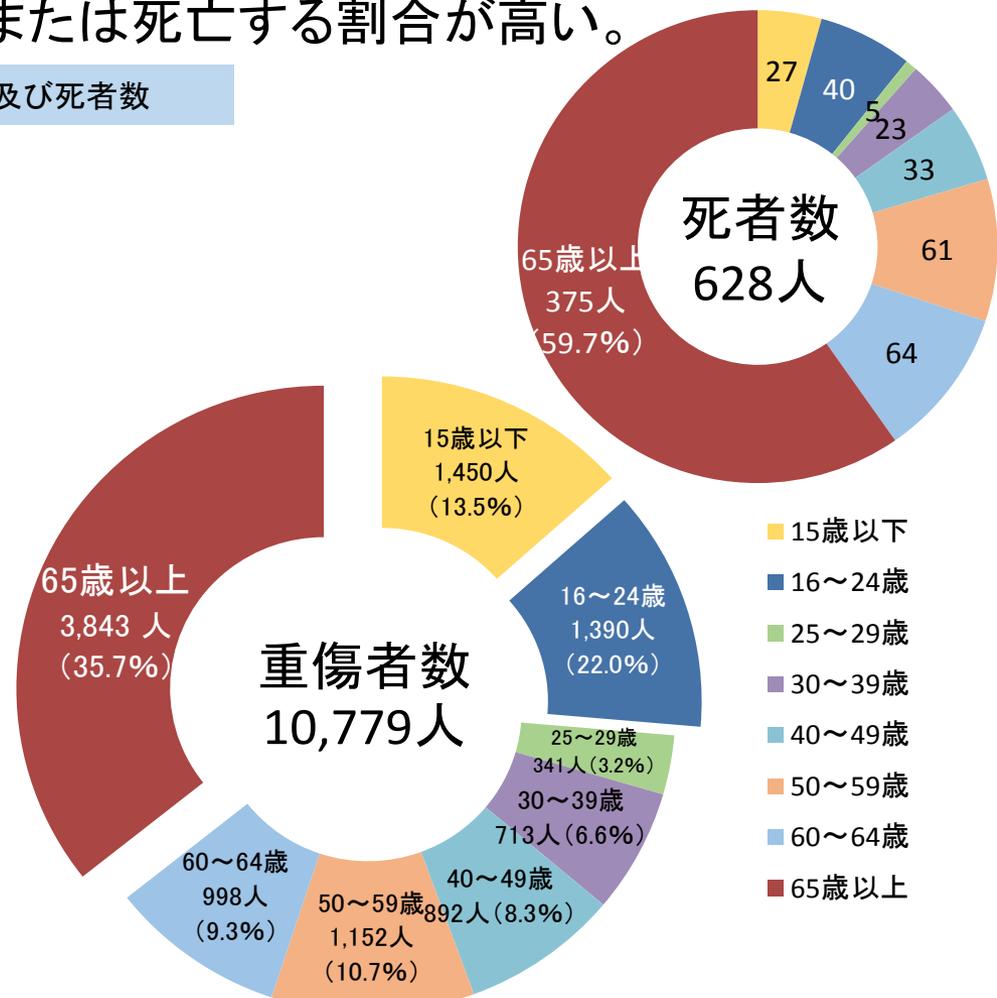
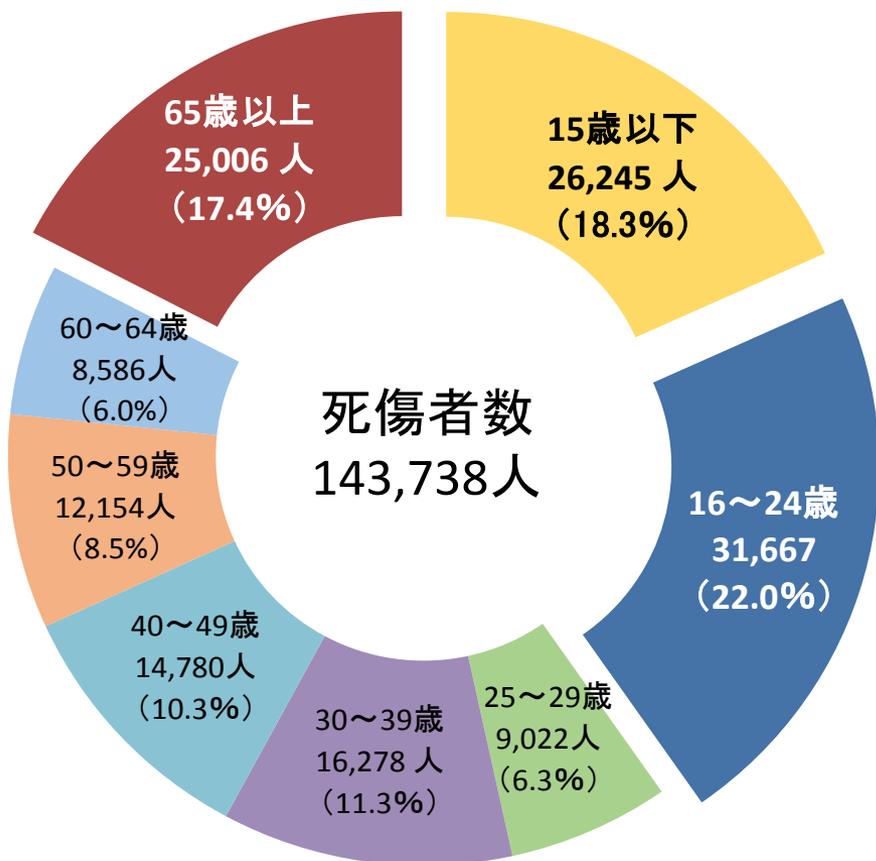


信号無視率, 一旦停止無視率の数値
(各無視の件数/自転車事故の件数)
(1993~2001年)

自転車関連事故の年齢層別死傷者数（全国）

65歳以上の高齢者と若年層の自転車関連事故が多い。
高齢者は事故にあった場合、重傷化または死亡する割合が高い。

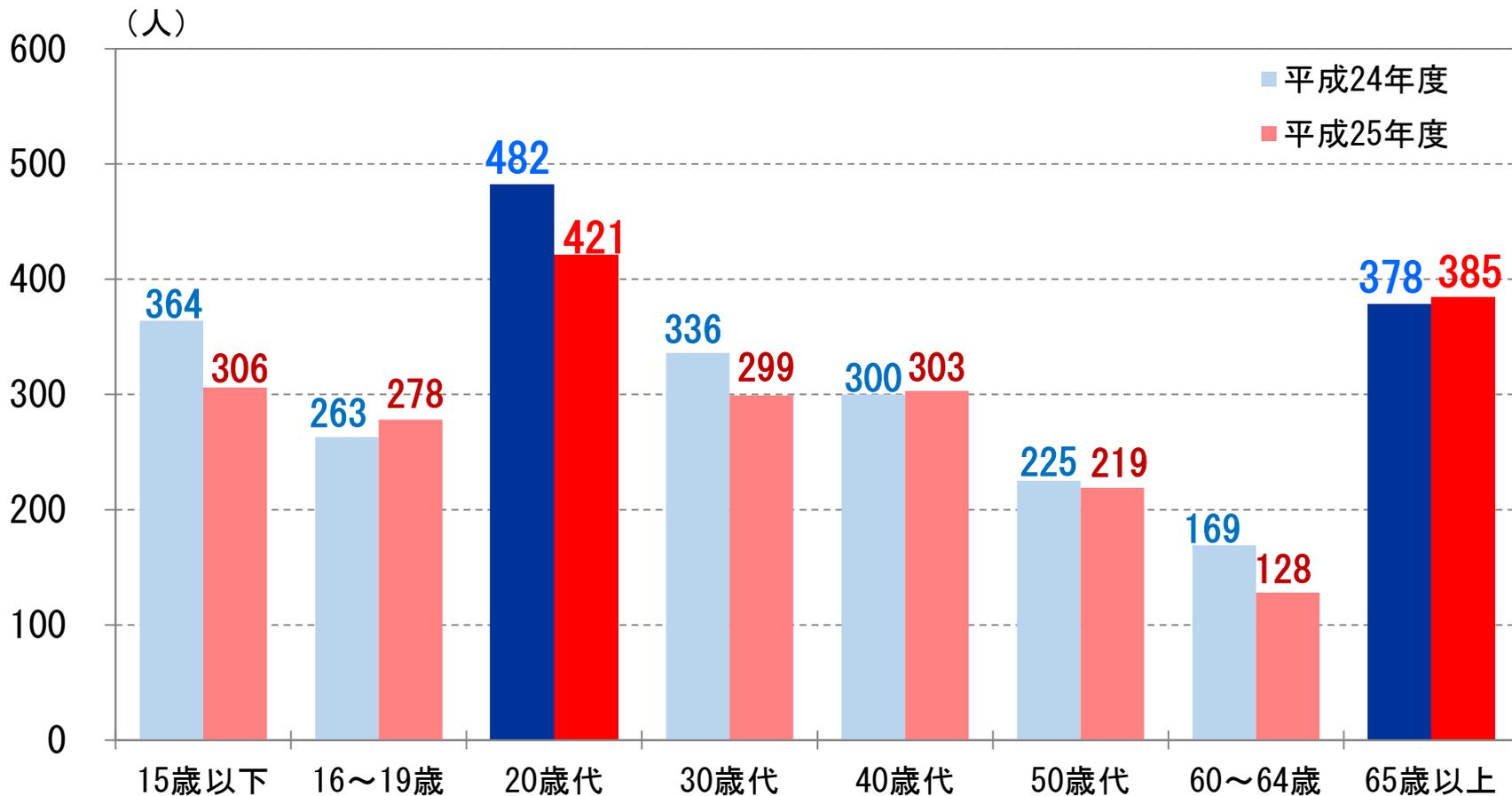
平成23年自転車乗用中の年齢層別死傷者数、重傷者数及び死者数





自転車乗用中死傷者数（京都府）

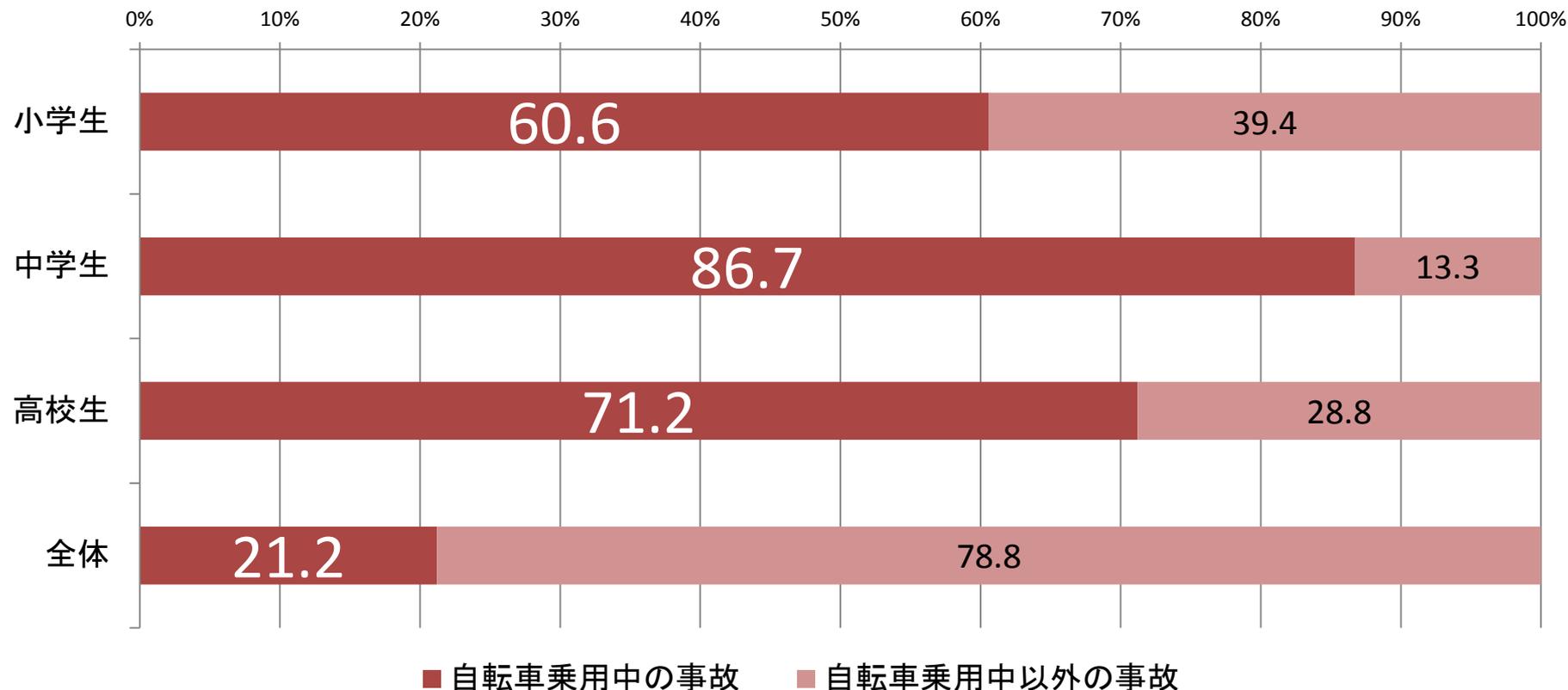
20歳代の若者と65歳以上の高齢者の事故が多い。



小中高校生の交通事故件数の内訳（全国）

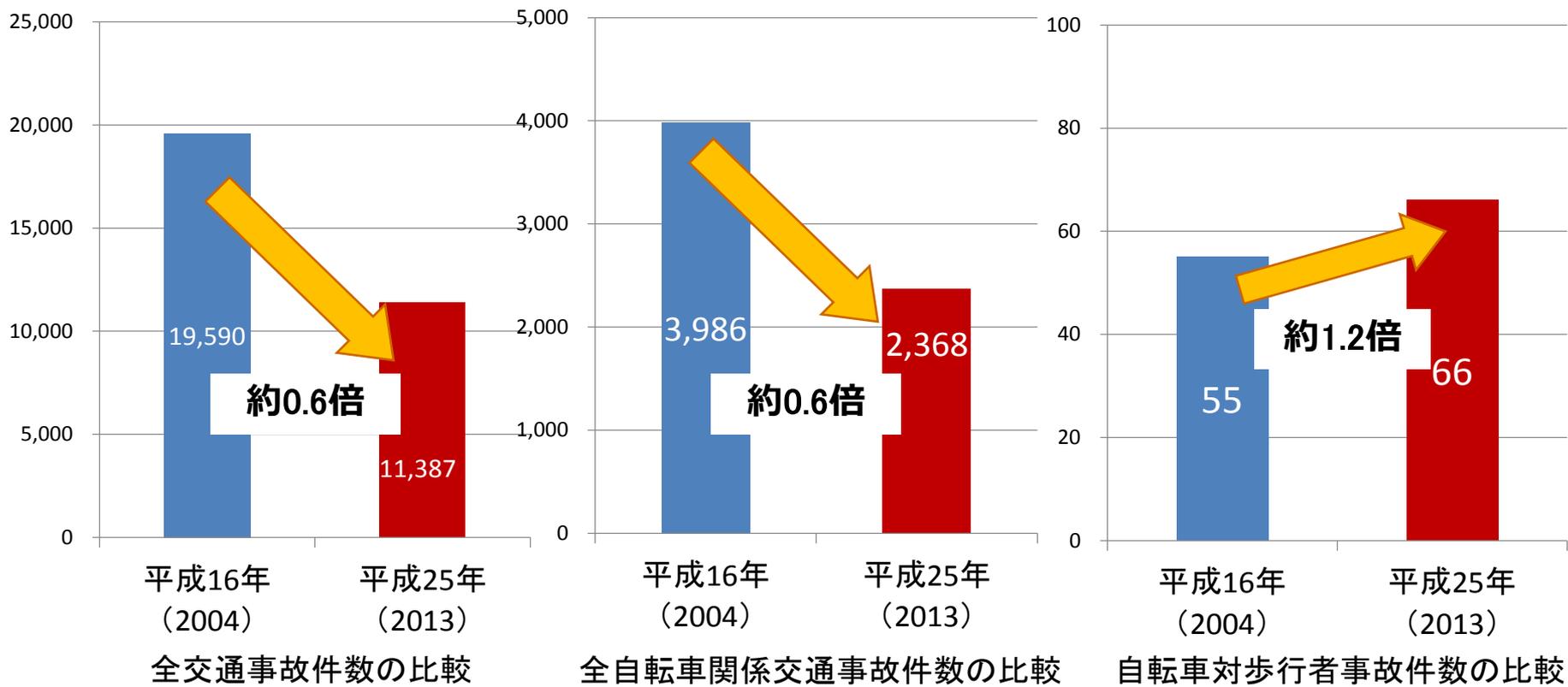
* 同乗中の事故除く

小中高校生の自転車乗用中の事故割合が非常に高い。

出典：2011.3.8 毎日新聞 朝刊「銀輪の死角」
(平成20年交通事故総合分析センターデータによる集計)

自転車対歩行者事故の増加（京都府）

京都府下の交通事故の総件数は、最近10年間で約4割減少しているが、自転車対歩行者の事故は、約2割増加している。





自転車事故における高額賠償

○自転車での加害事故例

	賠償額	判決	事故の概要
1	約 9,500 万円	2013年 (神戸地裁)	小学生の児童が自転車で坂を下っている際に女性と衝突。被害者は寝たきりの状態となった。
2	約 9,300 万円	2008年 (東京地裁)	男子高校生が車道を横断し、対向車線の自転車の男性と衝突。被害者には後遺障害が残った。
3	約 5,400 万円	2007年 (東京地裁)	男性が信号を無視して交差点に進入し、横断中の女性と衝突。被害者は頭を打ち死亡した。

自転車保険の需要の高まり

OTSマークとその補償内容

種別	第1種TSマーク(青マーク)		第2種TSマーク(赤マーク)	
				
障害保険	入院15日以上	1万円	入院15日以上	10万円
	死亡・重度後遺障害 (1~4級)	30万円	死亡・重度後遺障害 (1~4級)	100万円
賠償責任保険	死亡・重度後遺障害 (1~7級)	1,000万円	死亡・重度後遺障害 (1~7級)	2,000万円

出典：一般財団法人 日本交通管理技術協会

○自転車保険の代表的なものとその補償内容

	補償範囲	個人賠償責任
au損保	交通事故	1億円
セブンイレブン	交通事故	1億円
チューリッヒ	交通事故	5,000万円
ちゃりぽ	自転車事故	5,000万円

5. 自転車を巡る課題と 今後の方向性



京都市の自転車利用の状況

■ 交通手段としての自転車の利用率は向上

- 通勤や業務で自転車を利用する割合が**増加** ↗
- 20歳代～30歳代前半の若年層と
65～69歳の高齢者での利用割合が**増加** ↗
- 政令市の自転車分担率においても大阪に次ぐ**第2位(23.4%)**

■ 自転車の台数(量)の増加と性能の向上

- 自転車の保有台数も年々**増加** ↗
- 自転車の販売台数は、特にスポーツ車と電動アシスト車が**増加** ↗

今までのまとめ（ルール・マナー）

成果

- 自転車の安全教室や啓発イベントの実施
継続的に一定数を実施（小学校などでの安全教室の実施）



課題

- ◎市民実感調査では自転車マナーに関する肯定的でない意見は40%半ばの高位で推移
- ◎自転車事故死傷者の3分の2は、自転車側のルール違反に起因



方向性

ルール・マナーの周知徹底

- 安全教室や啓発イベントの充実等



今までのまとめ（通行環境）

課題

◎自転車の対人事故は1.2倍に増加

内訳として、①10～20代の若年層
②65歳以上の高齢者層 } の比率が高い

↓
特に高齢者は重傷化又は死亡率が高い 今後、少子高齢化が進むと予測

京都市の将来人口年齢構成の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所



今までのまとめ (通行環境)

課題

- ◎歩道(自転車歩行者道含む)設置率が**低く**, 道路幅員が**狭い**
- ◎歩道(自転車歩行者道を含む)幅員別割合は, **2m未満の幅員は全体の約3割**(大阪市:約1割, 神戸市:約2割)



道路左側が違法駐車や荷捌き車にふさがれている現状

狭い道路が多い

+

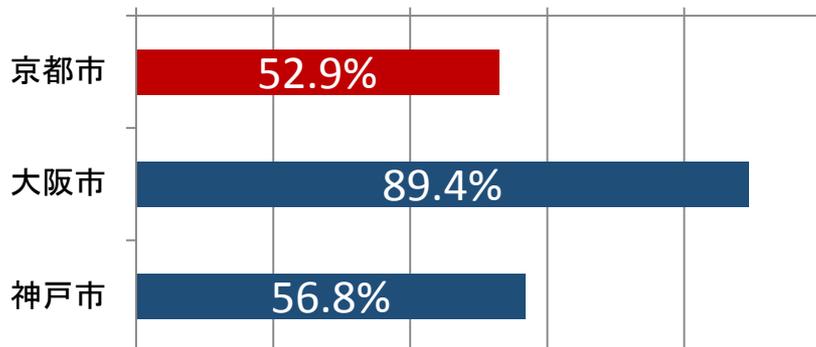
道路左側に違法駐車や荷捌き車等の路上駐車

歩行者との接触の可能性

自転車利用者の死角になる⇒事故の危険性

歩道(自転車歩行者道を含む)設置率

0% 20% 40% 60% 80% 100%



歩道(自転車歩行者道を含む)幅員別割合

0% 20% 40% 60% 80% 100%





自転車通行環境の改善

- ◎自動車中心の道路整備
- ◎自転車歩行者道を中心とした、**自転車歩行者混在**の空間整備が大半



自転車が「車両」という意識の希薄化



歩行者にとって危険な自転車利用が増加



方向性

安全な自転車通行環境の整備

○歩行者・自転車にとっても、車にとっても安心・安全な通行環境の整備



今までのまとめ（放置自転車）

成果

撤去の強化や駐輪場の整備等で**大幅に減少** ↘

課題

◎コンビニ・物販店周辺などでは

短時間の放置自転車が増加している

◎地域によってはまだ放置自転車が多いところもある（阪急西院駅等）



阪急西院駅



いまだ放置自転車が多い箇所

課題



西院駅周辺



物販店周辺



書店周辺



飲食店周辺



方向性

きめ細やかな放置自転車対策の推進



海外事例（レンタサイクル）

先進事例（海外）

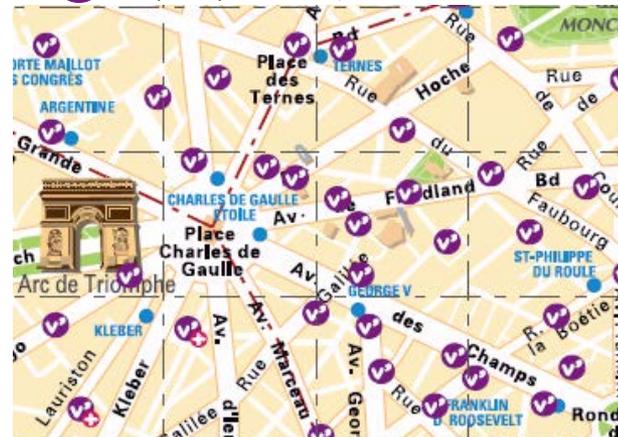
ニューヨークやパリでは便利なコミュニティサイクルが設置され、市民や観光客の利便性向上に役立っている

- ニューヨーク市・・・市条例で自動車駐車場10台につき駐輪場1台の設置義務
- パリ市・・・コミュニティサイクル ヴェリブ Velib'



2007年開始
貸出と返却を行うポートが
約1750ヶ所、23,600台
およそ300m間隔で設置
1日10～15万台稼働

Ⓥ・・・ヴェリブ ステーション





今までのまとめ（レンタサイクル）

京都市の現状

- 国際文化観光都市
 - 環境モデル都市
- ニーズの有無, 対応の必要性
- ⇕
- 京都市のレンタサイクルは**民間が先行**して対応
すでに一定の商圈が成立している



方向性

民間ビジネスと共存共栄できる施策の検討



方向性の整理

1 ルール・マナーの周知徹底

- 安全教室や啓発イベントを実施
- 安全意識や危険予知など教える内容と周知方法

2 安全な自転車通行環境の整備

- 高齢者の事故が多く、重傷化 ⇒ 高齢者人口が増加
- 安全な自転車通行環境の重要性 ⇒ 道路状況の問題
- ⇒ 駐車・荷捌きの問題

3 きめ細かな放置自転車対策の推進

- 放置自転車は大幅に減少
- 繁華街や店舗などにおける短時間駐輪への対応が必要

4 民間ビジネスと共存共栄できる施策の検討

- 国際文化観光都市、環境モデル都市としての自転車活用

改訂自転車総合計画中間見直しの考え方

「『歩くまち・京都』総合交通戦略」
「はばたけ未来へ！京プラン」等、
各分野の政策と融合

市民共汗で目標を実現し、
市民生活を豊かに

H26・計画の見直し

○京都モデルの創出

- ・既存自転車政策の深化
- ・観光や環境など他の施策と表裏一体となった先進的な自転車政策

○目標値の設定

- ・具体的項目で目標値を設定

○啓発・PR

- ・自転車の運転・利用マナーやルールの啓発、PR
- ・駐輪場等のPR
- ・講習会やイベント等の実施

○自転車等駐車場の整備

- ・量の拡大+民設民営方式の導入、付置率の見直し等による質の向上

○自転車通行環境の整備

- ・選定ネットワーク路線の整備推進
- ・ゾーン対策、スポット対策実施場所の選定及び整備の推進

H22. 3
改訂京都市自転車総合計画

○自転車等駐車場の整備

- ・駐車台数
H21: 48,006台
→H25: 54,277台
(+6,271)

○自転車通行環境の整備

- ・七条通(大宮通-千本通間)や御池通の自転車道整備ほか

充実

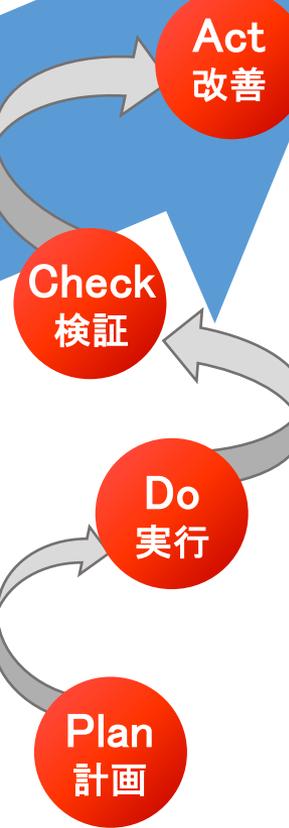
○撤去の強化

- ・撤去実績
H21: 74,674台
→H25: 54,603台
- ・土日祝日、夜間撤去の強化

維持
+α

○撤去の強化

- ・短時間放置等新たな問題への対応



平成32年 次期自転車総合計画

世界が注目する自転車先進都市へ

H12. 3
京都市自転車総合計画

自転車等駐車場の整備、啓発の推進及び撤去の強化等

継続

ご清聴ありがとうございました。



京都市「DO YOU KYOTO?」政策キャラクター エコちゃんとは？

「DO YOU KYOTO?」を多くの皆さんに知ってもらおうと、平成20年度に公募により誕生しました。

ごみを減らし、小さくなったごみ袋をモチーフにして、「環境にいい取組」を表わしています。

結び目は、エコを象徴する木の葉をイメージし、五重塔のシルエットで京都らしさをアピールしています。