

改訂京都市自転車総合計画中間見直し (骨子案)

目 次

第 1 部 自転車を取り巻く現状と課題

第 I 章 改訂京都市自転車総合計画見直しの背景と目的

- 1. 改訂京都市自転車総合計画 I-1
- 2. 改訂京都市自転車総合計画見直しの趣旨 I-2

第 II 章 改訂計画策定後の取組成果

- 1. 自転車走行環境の整備 II-1
 - 1.1. 自転車走行環境整備の考え方
 - 1.2. 整備実績
 - 1.3. 整備形態別の整備状況
 - 1.4. 路面標示や注意喚起サインの設置
- 2. ルール・マナーの啓発 II-3
 - 2.1. 自転車交通安全教育の実施
 - 2.2. さまざまな場面でのルール・マナーの周知・啓発
 - 2.3. 街頭での啓発活動・啓発イベントの実施
- 3. 放置自転車対策 II-5
 - 3.1. 駐輪場の整備の推進
 - 3.2. 付置義務による駐輪場の整備
 - 3.3. 撤去に関する主な取組

第 III 章 自転車の現状と課題

- 1. 自転車利用の現状 III-1
- 2. 自転車事故の現状 III-5
- 3. 自転車に関する国等の動向 III-7
- 4. 課題 III-8
 - 4.1. 自転車走行環境の課題
 - 4.2. ルール・マナーの遵守に向けての課題
 - 4.3. 自転車駐輪環境の課題
 - 4.4. 観光に関する課題
 - 4.5. その他



第2部 今後の方針

第IV章 今後の取組の方針

- 1. これまでのまとめと方向性 IV-1
 - 1.1. これまでのまとめ
 - 1.2. 今後の取組の方向性
- 2. 自転車の「みえる化」計画 IV-3
 - 2.1. 自転車の「みえる化」とは
 - 2.2. 自転車の「みえる化」計画

第V章 各施策の「みえる化」

- 1. 自転車走行環境の「みえる化」 V-1
- 2. ルール・マナー啓発の「みえる化」 V-5
- 3. 自転車駐輪環境の「みえる化」 V-7
- 4. 自転車観光の「みえる化」 V-10
- 5. その他施策での自転車の「みえる化」 V-11
- 6. 各自転車政策の「みえる化」のまとめ V-12

第VI章 計画推進に向けた体制と方法

- 1. 今後の取組工程 VI-1
 - 1.1. 次期改訂に向けた取組
 - 1.2. 次期改訂に向けた取組の評価項目
- 2. 推進体制 VI-4
- 3. 計画の検証方策 VI-5

第VII章 今後の長期的な課題

- 1. 総合交通戦略との連携 VII-1
- 2. 留意すべき視点 VII-1
 - 2.1. 公共交通と自転車の連携
 - 2.2. 高齢化の進行
 - 2.3. 人口減少化への対応
 - 2.4. 多様な移動手段への対応



第1部 自転車を取り巻く現状と課題

第Ⅰ章 改訂京都市自転車総合計画見直しの背景と目的

1. 改訂京都市自転車総合計画

改訂京都市自転車総合計画（以降「改訂計画」という。）は、平成12年3月に策定した京都市自転車総合計画の推進期間の満了を受け、依然として残る放置自転車問題の解決と適正な自転車利用の推進を目的として、平成22年3月に策定いたしました。目的等の主な内容は以下のようになっています。

○目的

全ての人にとって安心・安全な、快適で住みよいまちづくりを実現したうえで、環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを実現

○推進期間

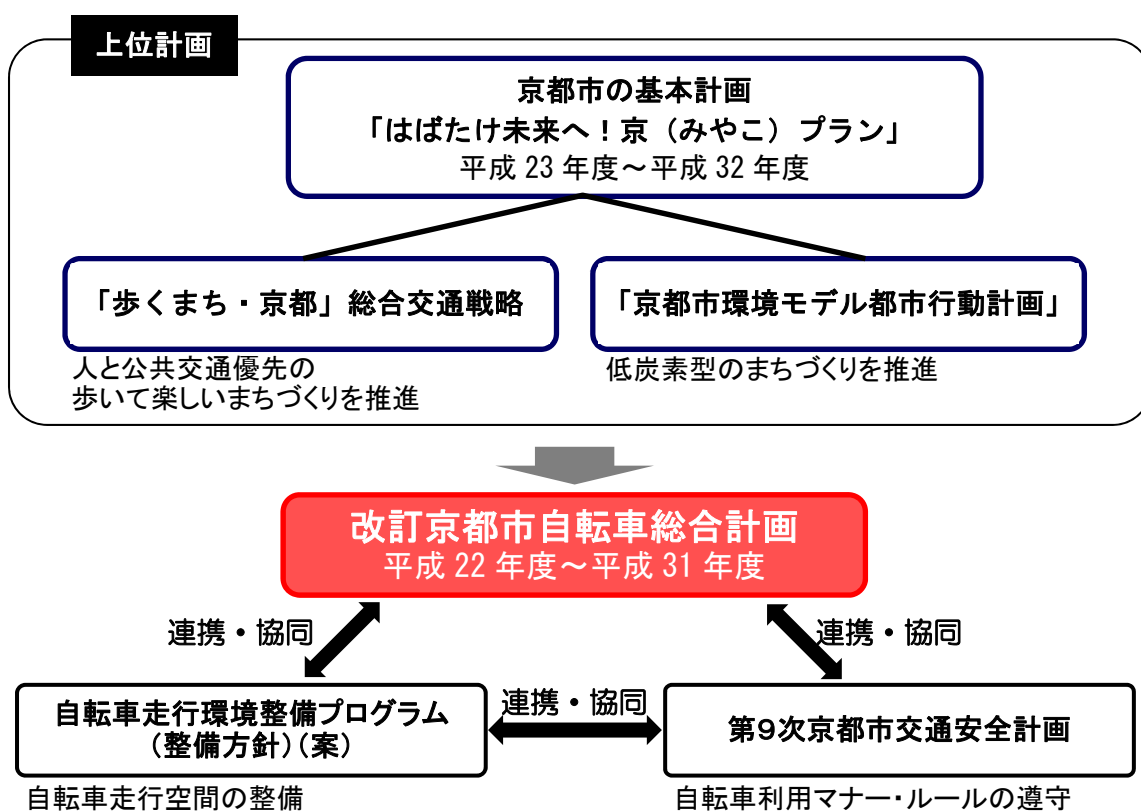
平成22年度～平成31年度（10年間）

○主要内容

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



○計画の位置付け



2. 改訂京都市自転車総合計画見直しの趣旨

○中間見直しの趣旨と考え方

平成22年の改訂計画の策定後、4年が経過し、その間、撤去対策の強化等により放置自転車対策は大きく前進する一方、ルール・マナーの遵守については、市民実感調査でも肯定的ではない意見が40%半ばで推移するなど政策分野ごとに一定の課題が浮き彫りになってきています。

また、国においては平成24年の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の制定に続き、平成25年には改正道路交通法の施行により自転車の左側通行が徹底されるなど自転車を取り巻く環境にも大きな変化が生じています。

改訂計画の中間年を迎えるに当たり、改訂計画の前半の総括を行い、策定ごとの進捗や課題を抽出すると共に、この間の環境の変化や東京オリンピック・パラリンピックの開催など、新たに生じた要因を踏まえて、今後の後半5年間の方向性を見直しを行うことといたしました。

■自転車に関する国や警察の動向

平成22年 12月 京都市自転車安心安全条例の施行

自転車の安全な利用の促進、自転車利用者の意識の向上を図る

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

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」を通達

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

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



第Ⅱ章 改訂計画策定後の取組成果

1. 自転車走行環境の整備

1.1. 自転車走行環境整備の考え方

本市では改訂計画を踏まえ、平成24年3月に自転車通行環境整備プログラム(整備方針)(案)を作成し、歩行者と自転車利用者とが共に、ひとの集う場所へ安心・安全に通行することができるよう自転車通行環境整備の基本方針を取りまとめました。

基本方針

1. 市街地エリアの幹線道路を活用したネットワーク化の推進
2. ひとの集う場所を中心とした面的整備(ゾーン対策)の推進
3. 自転車事故の発生個所など対策が必要な場所について、部分的整備(スポット対策)の推進

1.2. 整備実績

基本方針を踏まえ、平成26年3月までに、44.6kmの整備を実施し、そのうちの8割が自転車通行位置の明示となっています。

図. 京都市内の自転車通行環境整備路線



表. 京都市内の自転車通行環境整備延長

整備形態	整備延長	計
自転車道	2.4km	44.6km
自転車通行位置の明示	36.7km	
自転車専用通行帯(自転車レーン)	4.8km	
車道混在(路肩の活用)	0.7km	



1.3.整備形態別の整備状況

①自転車道の整備

竹田街道や五条通などで計2.4kmを整備しました。

縁石などの工作物により物理的に分離された車道上の自転車専用の通行空間であり、自転車は歩道やこれ以外の車道を通行してはならないとなっています。なお、原則として、対面通行となっています。



五条通

②自転車通行位置の明示

北大路通や油小路通などで計36.7kmを整備しました。

歩道空間の路面に着色などにより自転車が通行する箇所を明示しており、歩行者が優先であり、歩行者がいる際は徐行しなければなりません。



油小路通

③自転車専用通行帯(自転車レーン)

新町通(府庁東側)などで計4.8kmを整備しました。

車道上で自転車の専用通行空間を交通規制により指定しており、車と同一方向への一方通行となります。



新町通(府庁東側)

④車道混在(路肩の活用)

烏丸通で計0.7kmを整備しました。

車道で自転車の通行位置を明示し、自転車と自動車混在しています。



烏丸通

1.4.路面標示や注意喚起サインの設置

自転車の走行環境の整備に合わせ、路面標示や注意喚起のサインの設置も行いました。



御池通の路面標示



御池通の注意喚起看板



2. ルール・マナーの啓発

2.1. 自転車交通安全教育の実施

小学校では、学年に応じて安全ノートを児童に配布し、継続的に自転車の交通安全に関する学習を行っています。又、近年、警察の指導により自転車運転免許証の交付を伴う自転車教室も実施しており、その参加校は年々増加しています。



図. 自転車交通安全教室の様子（左）と安全ノート（右）

出典：京都府警察 HP

表. 自転車運転免許交付を行う自転車教室の実施状況

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

中学校及び高校では、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スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を実施しています。



年度	23	24	25
実施した中・高等学校数（校）	1	2	4

図. 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様子（左）と実施状況（右）

出典：京都府警察 HP

2.2. さまざまな場面でのルール・マナーの周知・啓発

下記のような自転車利用マナー向上啓発グッズにより、自転車のルールやマナーの啓発・周知を行っています。

- 『確認しましょう 自転車の交通ルール』（京都府警察）
- 『自転車運転 小学生』（民間）
- 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
- 大学生向けにフリーペーパーへの自転車啓発記事の掲載及び入学式に「放置はなくし安全で美しいまちを」（京都市）を配布



図. 民間の発行による自転車の安全利用の本



2.3.街頭での啓発活動・啓発イベントの実施

①「まちかど啓発」の実施



繁華街での啓発



通学路での啓発

②自転車マナーアップフェスタの開催



平成 26 年 6 月 1 日開催



3. 放置自転車対策

改訂計画の策定後、民間事業者等との連携による駐輪場の整備や撤去体制の強化などを実施してきました。

3.1. 駐輪場の整備の推進

① 駐輪場の整備状況

行政による整備のほか助成事業による民営の駐輪場の整備により、下の図のように収容可能台数は年々増加しています。

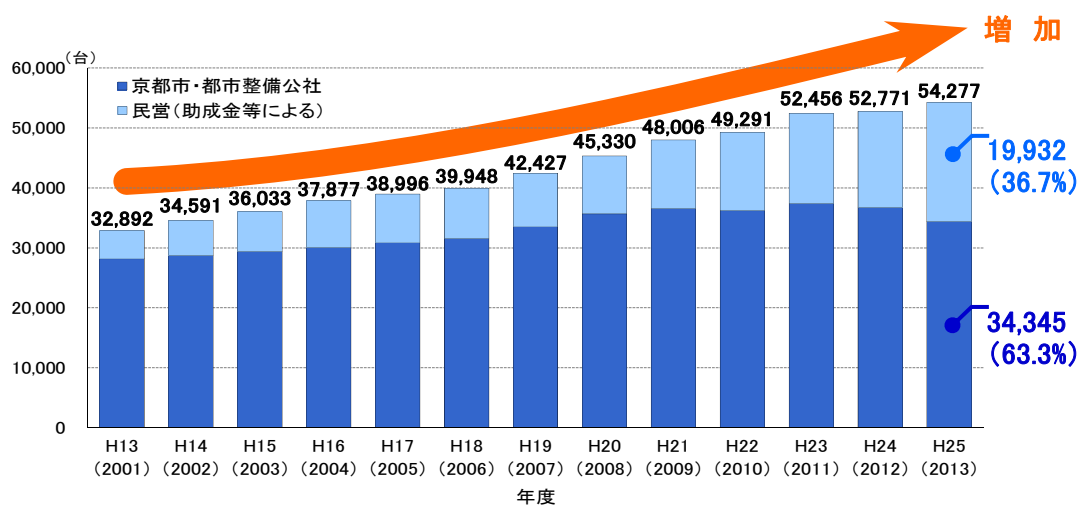


図. 京都市における駐輪場整備台数の推移



出町柳まちかど駐輪場



七之舟入自転車駐車場

②民間自転車等駐車場整備助成事業

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では、民間の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実施しており、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ます。



図. 駐輪場への転用した事例
(上：コインパーキングを転用)
(下：建物の1階を転用)

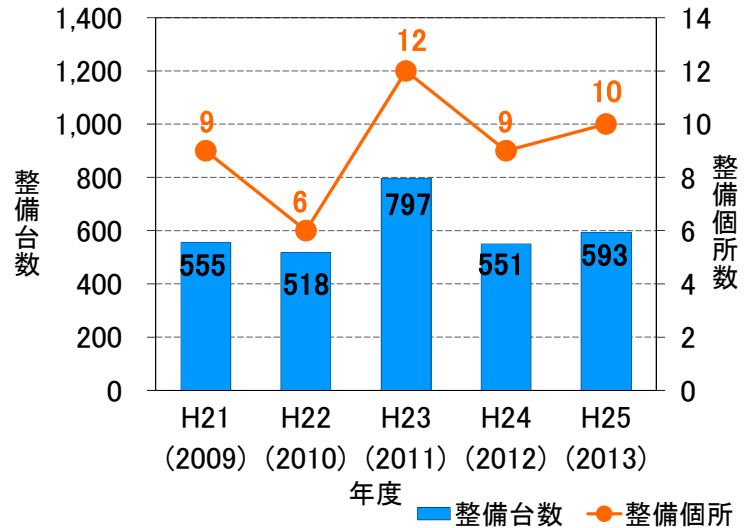
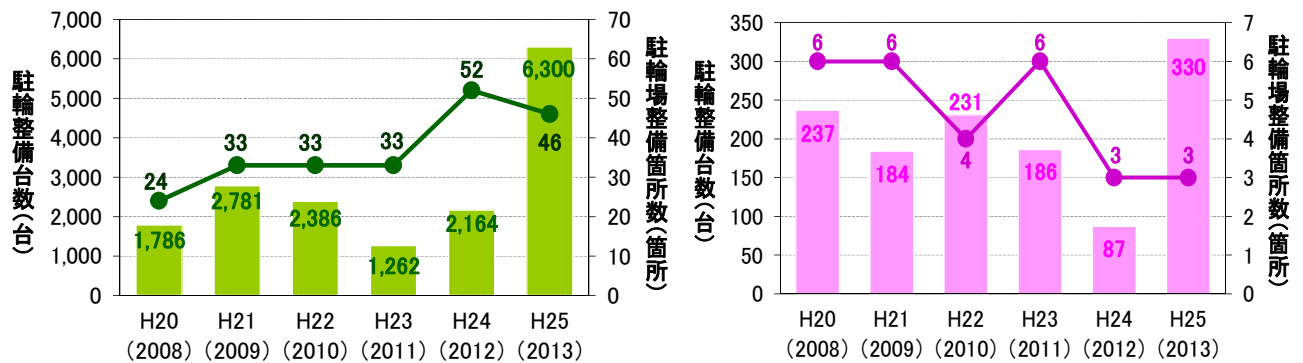


図. 民間自転車等駐車場整備助成金事業の活用件数及び整備台数

3.2.付置義務による駐輪場の整備

京都市内では、平成20年以降、221箇所で駐輪場の整備が行われています。都心部では平成20年からの5年間で約1,000台分が整備されました。



付置義務駐輪場申請台数及び箇所数 (左：京都市全域、右：都心部)



3.3.撤去に関する主な取組

京都市では年末年始を除き、土日・祝日、夜間も含む連日の撤去等を行ってきた結果、市民に対して、「自転車を放置すると撤去される」という意識の醸成を行うことができ、平成13年と比べると約10分の1に、又、改訂計画策定前の平成21年と比べても約4分の1に自転車の放置台数が減少しました。

表. 京都市における放置自転車の撤去の取組の流れ

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）
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
5月	土曜撤去通年実施
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26年 8月	軽トラックを活用した効率的な撤去を本格導入

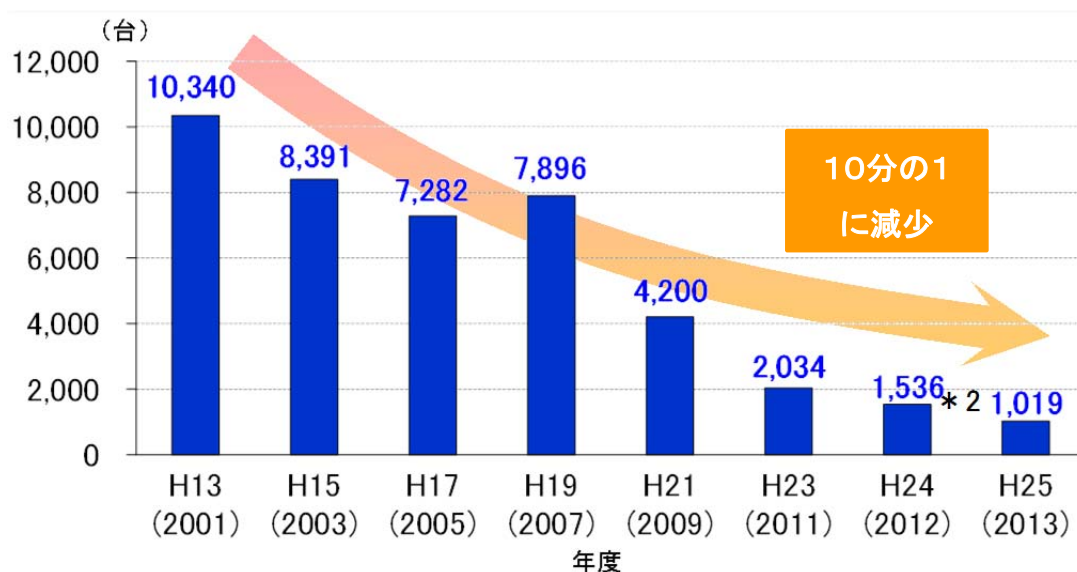
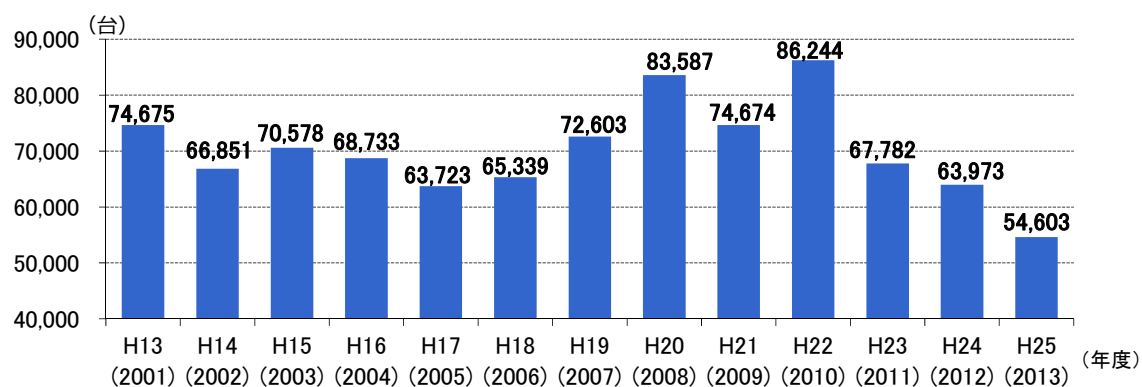


図. 自転車等の放置状況の推移





図。放置自転車撤去台数の推移



夜間の撤去様子



土日祝日の撤去様子

第Ⅲ章 自転車の現状と課題

1. 自転車利用の現状

走行性能が高い自転車が増加

自転車保有台数は増加傾向にあるとともに、昨今の自転車ブームもあって、スポーツ車が増加するなど、走行性能が高い自転車が增えています。

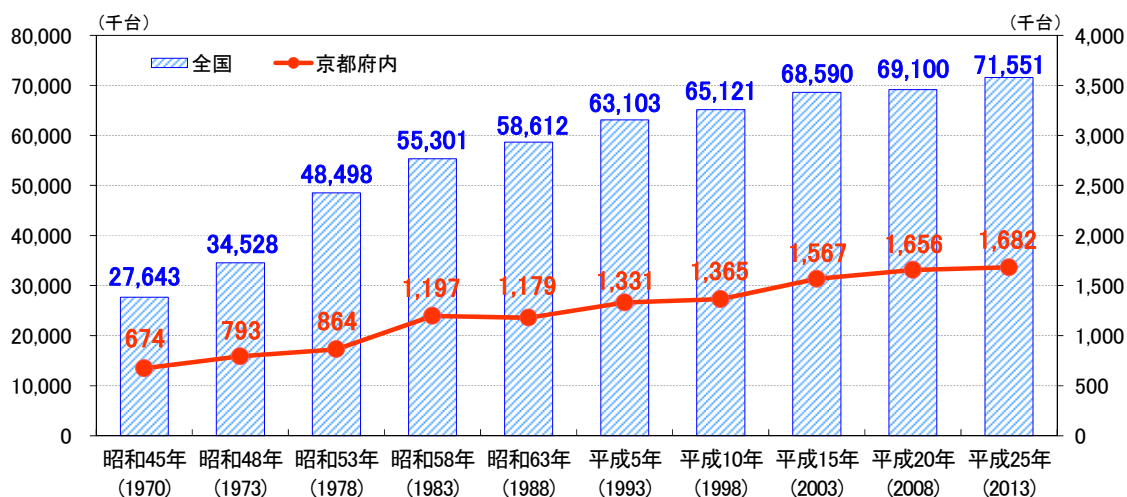


図. 自転車の保有台数の推移（全国・京都府）

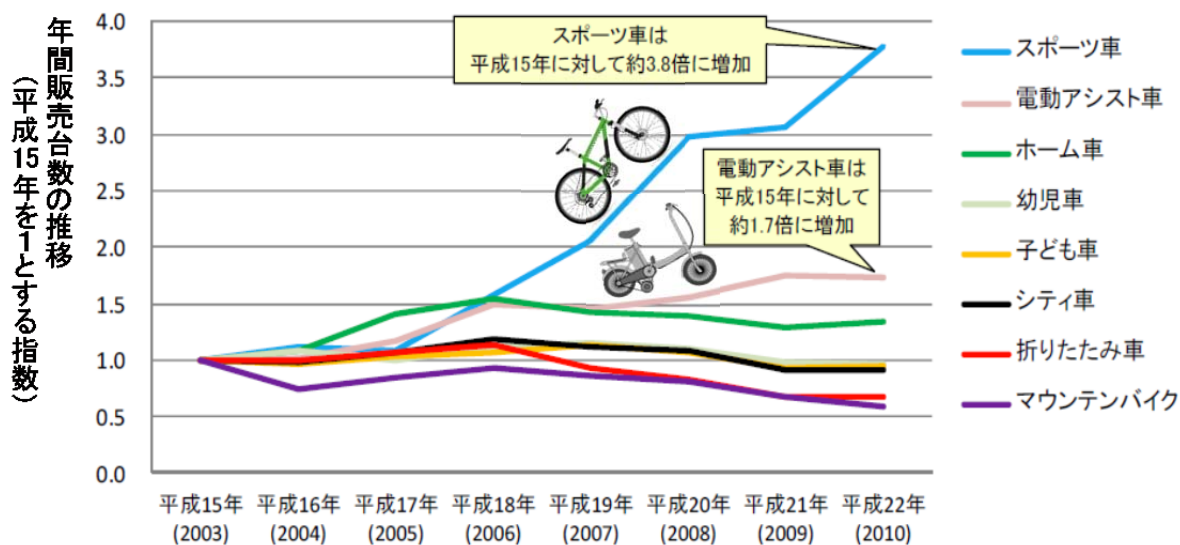


図. 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店あたり）

交通手段としての自転車の利用率が増加

京都市は、通勤通学に用いられる自転車の分担率が、政令指定都市の中で大阪市に次ぐ2位(23.4%)となっており、パーソントリップ調査によると通勤や業務で自転車を利用する割合が増加しています。又、年齢別でみると、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しています。



表. 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%

出典：平成 22 年国勢調査

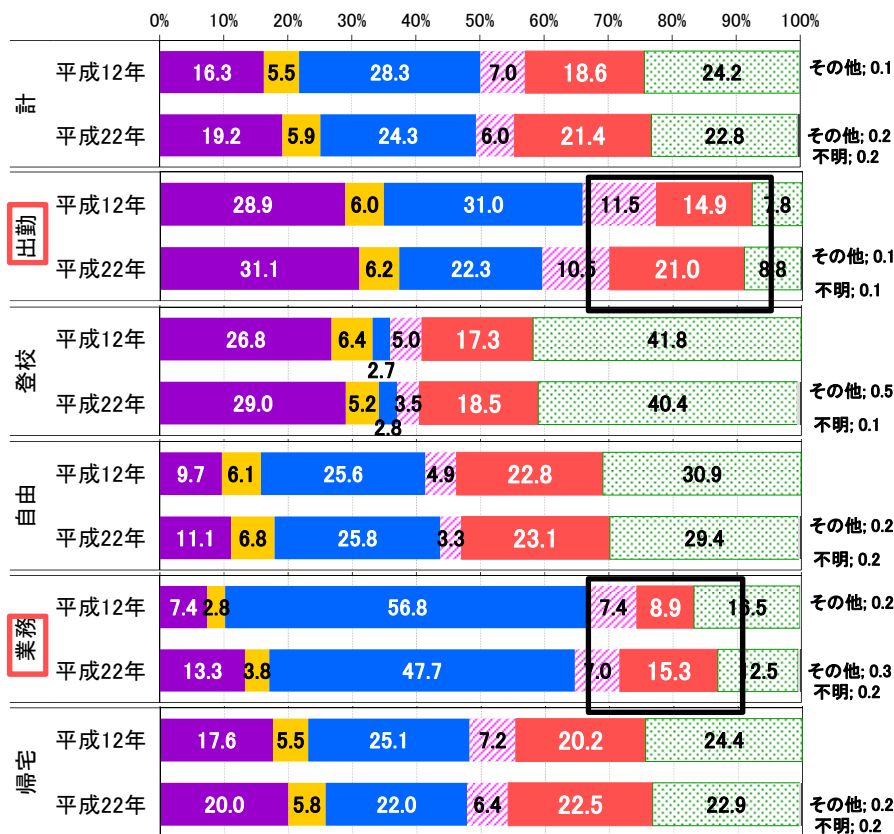


図. 目的別の代表交通手段構成の推移（京都市）

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-

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。



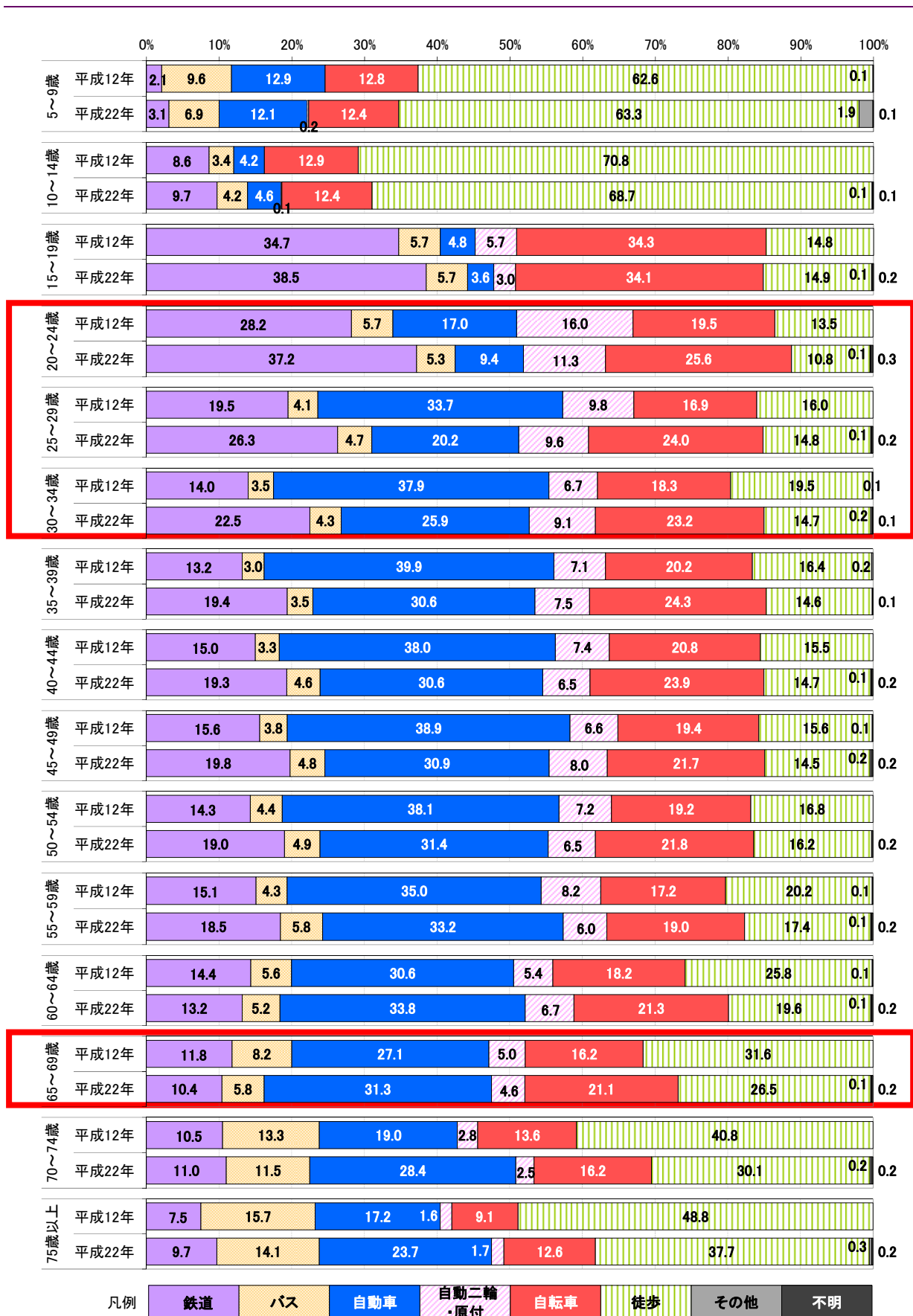


図. 目的別の代表交通手段構成の推移（京都市）

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-



自転車利用は都心部が多い

自転車の通行量は都心部で多く、特に御池通、堀川通、東大路通、川端通で多くなっています。御池通においては歩行者の通行量でも多くなっています。

駅別で放置自転車の台数をみても都心部で放置自転車が多くなっています。

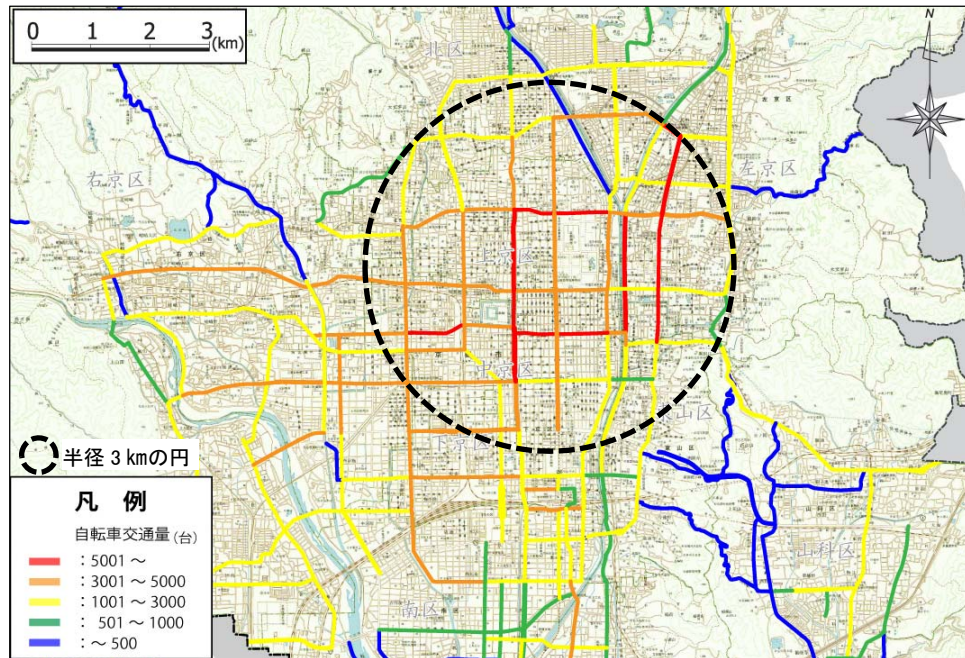


図. 自転車交通量図（昼間 12 時間）（平成 22 年センサスより作成）

- ◎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）

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



道路左側が違法駐車や荷捌き車にふさがれている現状

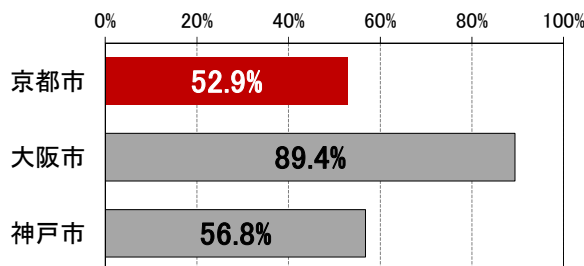


図. 歩道（自転車歩行者道を含む）設置率

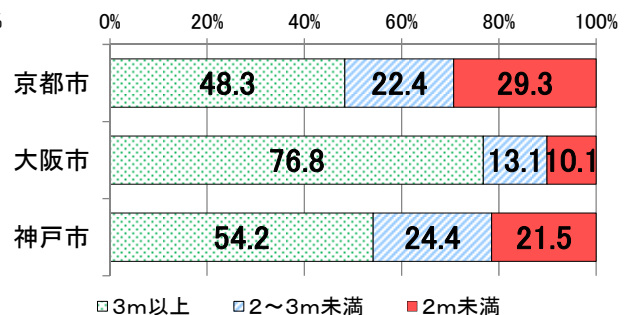


図. 歩道（自転車歩行者道を含む）幅員別割合

出典：平成 22 年度道路交通センサス



2. 自転車事故の現状

全交通事故総件数及び自転車関連事故件数は減少しているが、自転車対歩行者の事故は増加

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及び自転車関連事故件数ともに約4割減少しているものの、自転車対歩行者の事故は、約2割増加しています。

京都市の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くなっています。

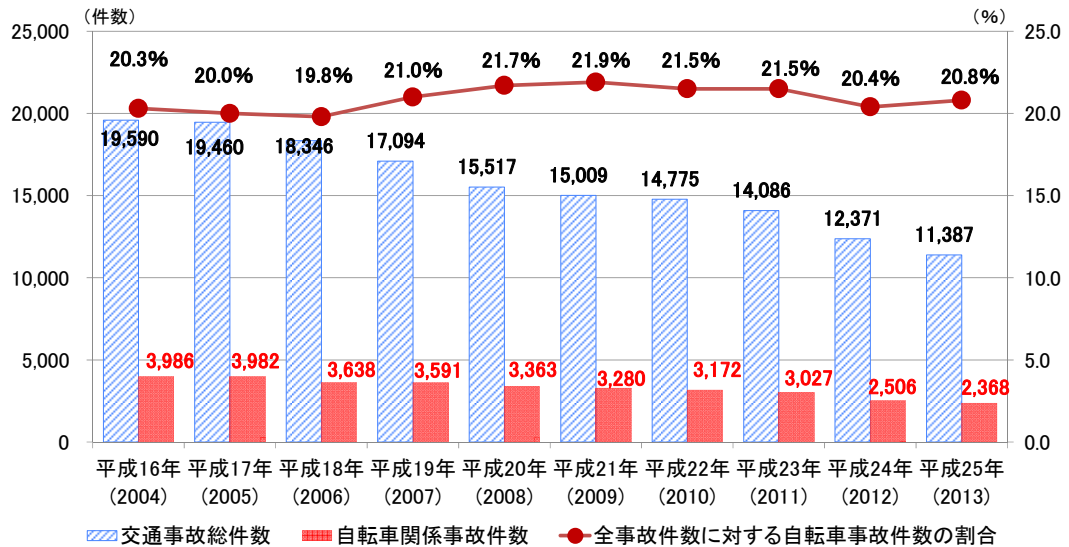


図. 自転車の関係する交通事故発生件数の推移

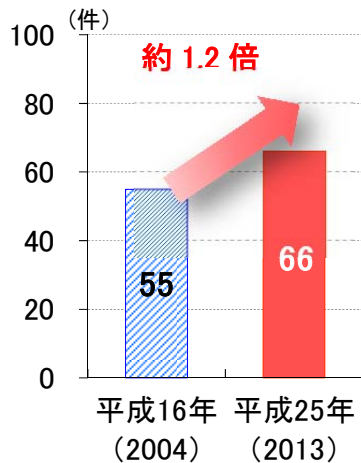


図. 自転車対歩行者事故件数の比較

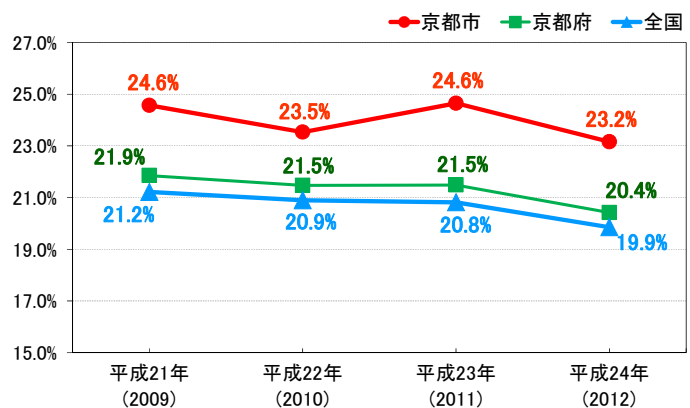


図. 自転車関係事故割合の推移

出典：京都府警察調べ



自転車事故による高額賠償

近年、自転車事故の加害者となり高額な賠償を支払うケースもあります。

表. 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。

出典：三井住友海上火災保険(株)資料



3. 自転車に関する国等の動向

自転車は、「車道左側通行」へ

自転車の走行については、昭和45年10月の道路交通法の改正を機に一部歩道の通行を可能とした以後、自転車の歩道での走行が主流となり根付いています。

しかし、近年、自転車のブームにより走行性能の高い自転車の増加や歩行者との事故の増加などにより、自転車と歩行者の分離や車道左側通行など、自転車の走行環境について見直されました。

表. 自転車に関する国や警察の動き

昭和45年 10月 道路交通法の改正を機に道路構造令に自転車歩行者道の設置を盛り込む
事故の多発による緊急的な処置として一部の歩道を通行可能にした

平成22年 12月 京都市自転車安心安全条例の施行

自転車の安全な利用の促進、自転車利用者の意識の向上を図る



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

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」を通達

【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
- 幅員3m未満の自歩可の歩道の交通規制の見直し
- 自歩可の交通規制が実施されている歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去

平成24年 11月 国土交通省及び警察庁

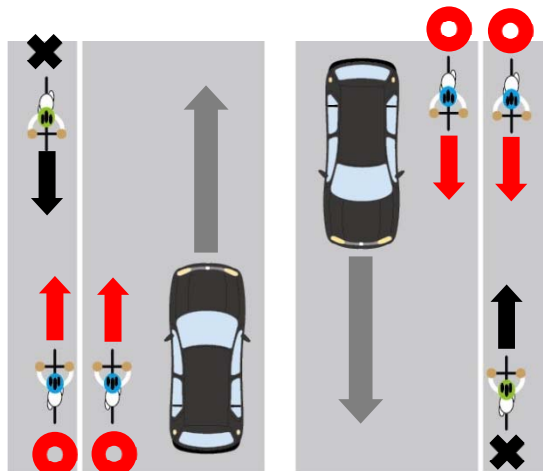
「安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドライン」を策定

【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)

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. 課題

4.1. 自転車走行環境の課題

課題1. 無秩序な走行の適正化

アンケート結果からは、自転車は歩行者から見て危険を感じさせる存在であり、約半数の方から自転車と歩行者が共存できていないと回答しています。

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。

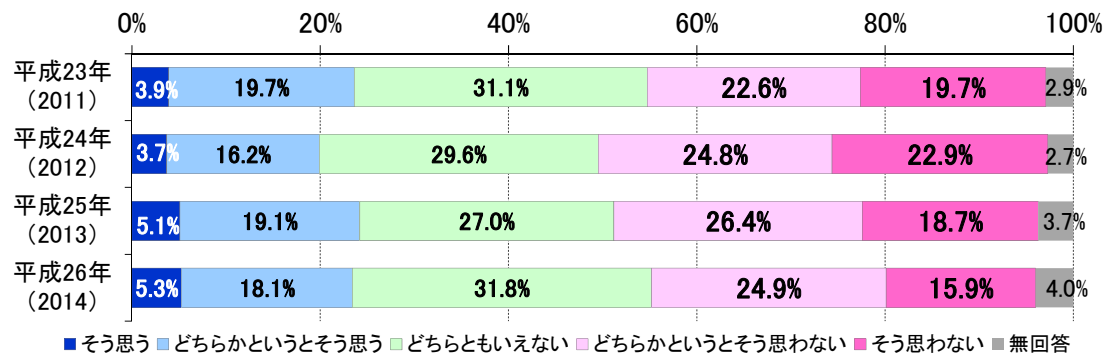


図. 自転車の利用マナーに関する市民実感調査結果の推移

出典：京都市 市民生活実態調査（H23～H26年）

市内を歩いていて自転車に対して危険と感じた歩行者は約9割と、回答者のほとんどが歩行中に危険を感じたことがありました。危険と感じた行為は、「携帯電話で通話や傘をさしながら走行する自転車」が約6割と最も多く、次いで「突然の飛び出し」、「スピードが出ている自転車とのすれ違い」でとなります。

Q. 市内を歩いていて自転車に対し、危険を感じたことがありますか。（回答数=1,000、複数回答）

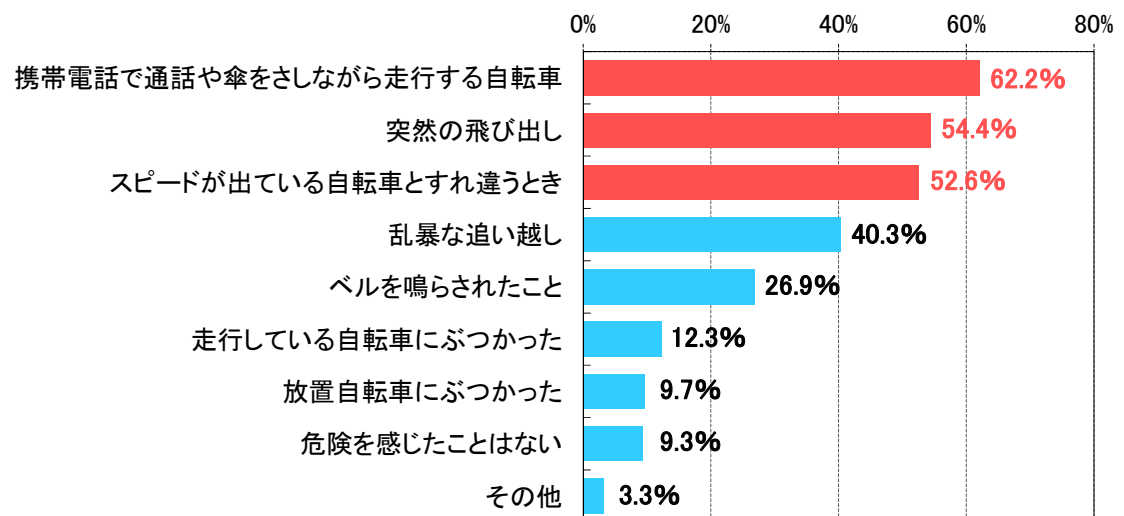


図. 歩行者が自転車に対して感じた危険

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）



自転車で走行中、歩行者、車、自転車とぶつかった人は、それぞれ1割前後いて、ぶつかりそうになって未遂で済んだ人は3～5割もいることが分かりました。

Q. 自転車を走行中、歩行者や車などとぶつかりそうになった(ぶつかった)ことはありますか。
(複数回答可)[回答数=720 人]

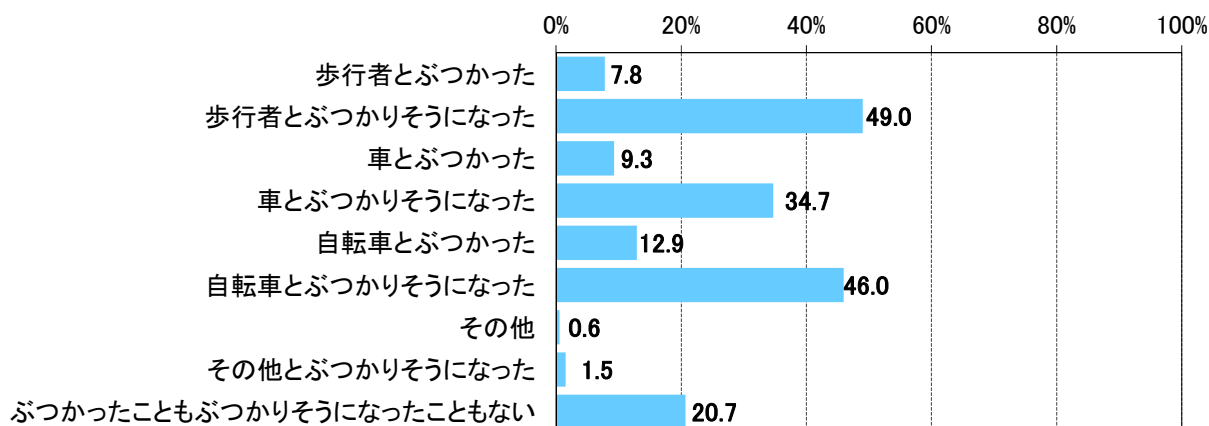
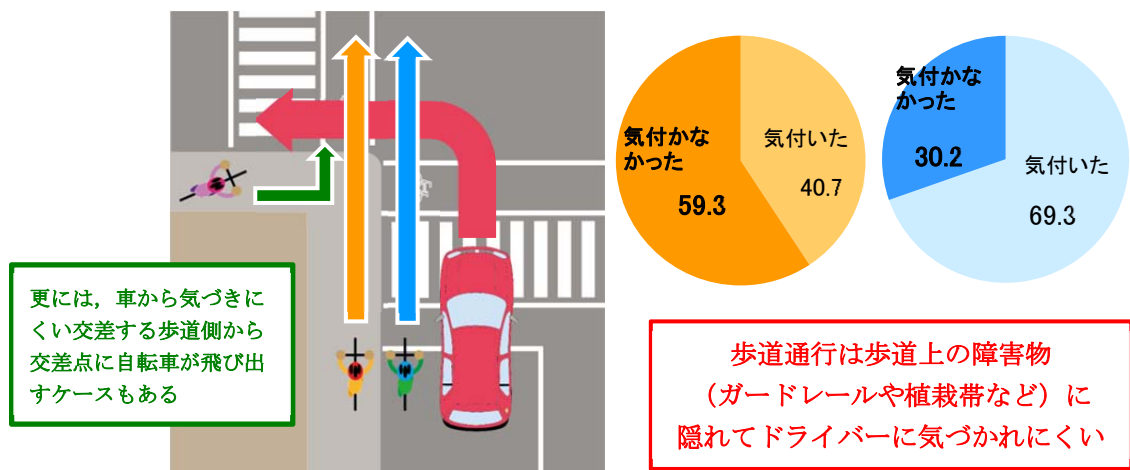


図. 自転車で走行中の事故及びヒヤリハットの経験

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）

課題2. 安心な走行と安全な走行が異なっている。

①左折車の運転手から見た場合、歩道通行の自転車と車道通行の自転車を比べると車道通行の自転車の視認度が約3割高くなっています。



出典：『実践する自転車まちづくり 役立つ具体策』 古倉宗治著

図. 幹線道路の交差点における自転車の視認性

- ②自転車の走行場所の安全性について、自転車関連事故の件数、発生率等からみると、
 ○右側通行より左側通行の方が安全性は高い
 ○歩道通行より車道通行の方が安全性は高い
 ということがわかってきました。

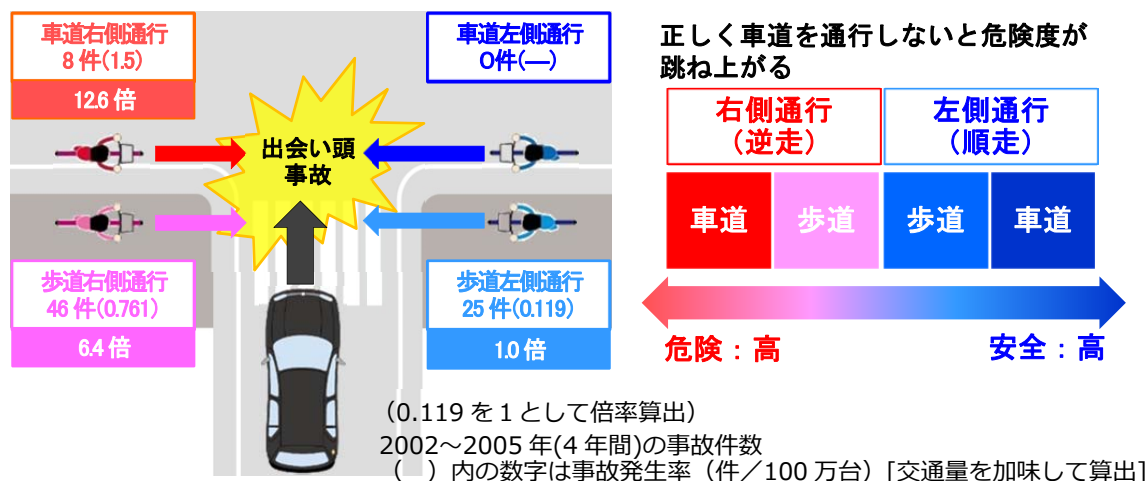
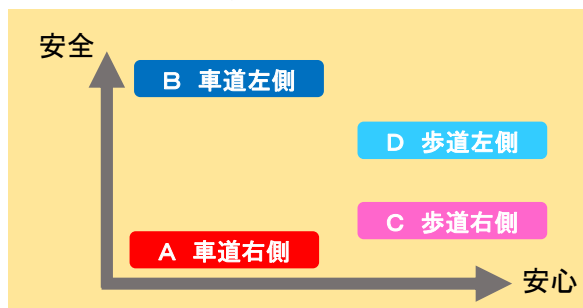


図. 幹線道路と細街路との交差点における自転車と自動車との出会い頭事故の発生状況

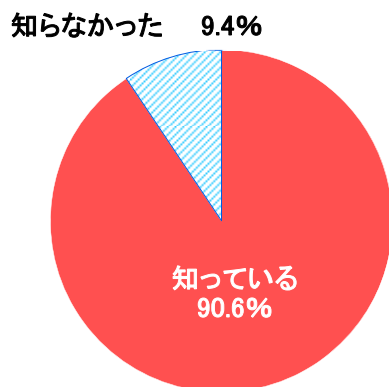
出典：金子，松本，蓑島：自転車事故発生状況の分析 土木技術資料 51-4 (2009)

- ③一方，市民に対する京都市のアンケート調査で，自転車の走行位置を確認したところ，約9割の方が自転車は車道の左側を走るということを知っていました。しかし実際に車道左側通行をしている人は約3割にとどまっています。
 これについては，心理面での恐怖や不安感，車道左端の道路環境(路上駐車，ごみ，凹凸など)が原因と考えられます。

安全の高さと安心の高さの不一致が車道走行の妨げになっている。



Q.「自転車は車道の左側を通行する」
 ということを知っていますか。
 (回答数=1,000人)



Q.普段自転車で走行する際，どこを走りますか。
 (回答数=720人)

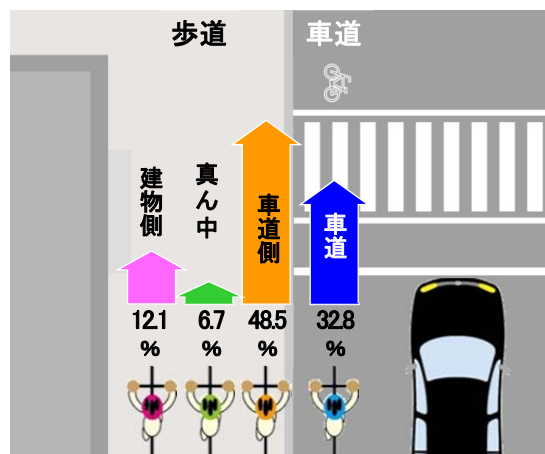


図. 自転車の走行位置の認知度と実走状況

出典：京都市市民ウェブアンケート調査 (平成26年7月)



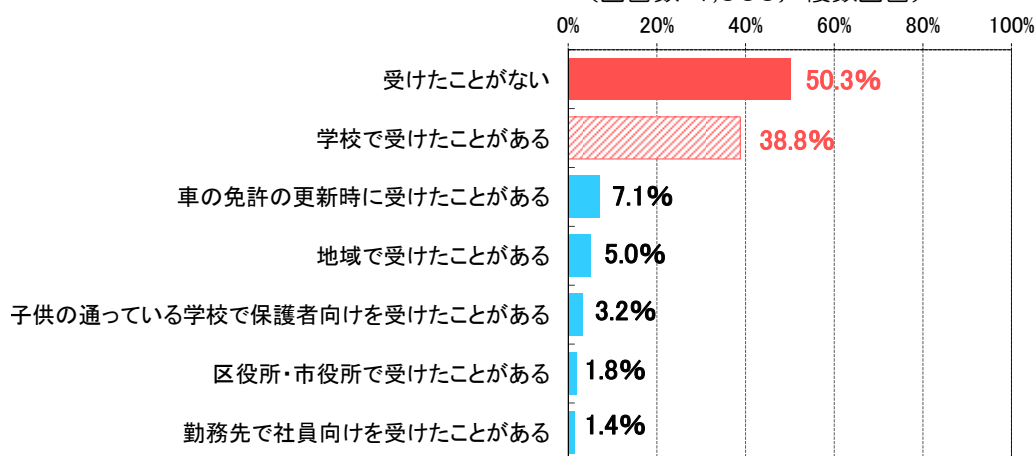
4.2. ルール・マナー遵守に向けての課題

課題1. ルール・マナー教室などの受講機会に偏りがみられる。

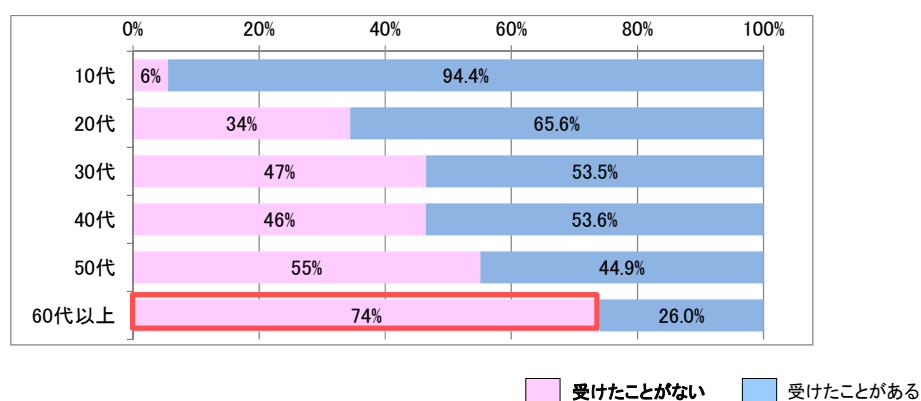
【ルール・マナー教育では年齢が上がるにつれ受講経験なしが増加】

アンケート結果からは、年代別でみると、学校で交通安全教室を実施していることもあり、10代の約9割は受講経験がある一方、60歳以上では7割以上の人を受講したことがないとの回答となっています。年齢が上がるにつれ自転車の交通安全について学ぶ機会がないことがわかりました。

Q. 自転車の安全利用に関する交通安全教室を受けたことがありますか。
(回答数=1,000, 複数回答)



受講経験ありの回答者の年齢別の受講状況



出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）

【若年層に自転車関連事故が多く、高齢者は重傷化又は死亡の割合が高い】

一たび事故が起これば、重症や死亡に至る傾向が高い高齢者については、確実な受講機会の提供により、安全への理解・意識を高めていく必要があります。

また、事故割合が高い若年層については、受講機会の拡大を図るとともに、特に自転車乗用中の事故割合が高い小中高生については、実践的な講習についても考えていく必要があります。



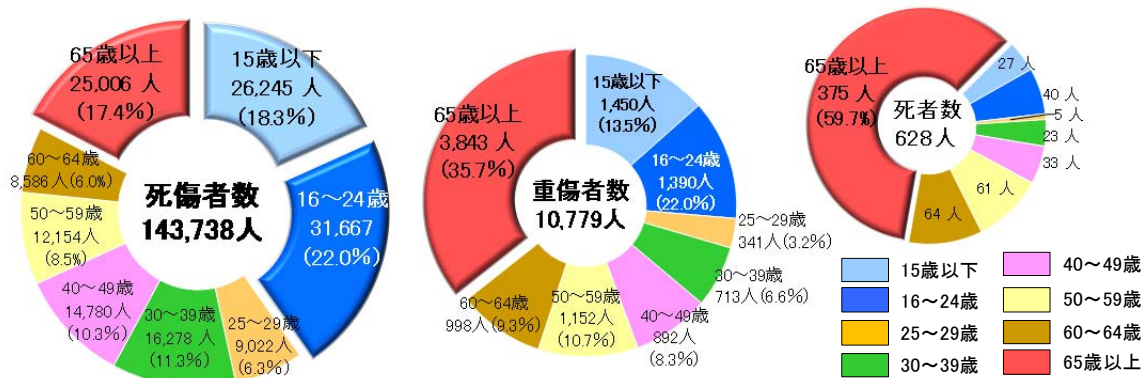


図. 平成 23 年自転車乗用中の年齢層別死傷者数, 重傷者数及び死者数

出典：自転車交通事故の実態と自転車の交通ルール徹底方策の現状（警察庁交通局交通企画課）

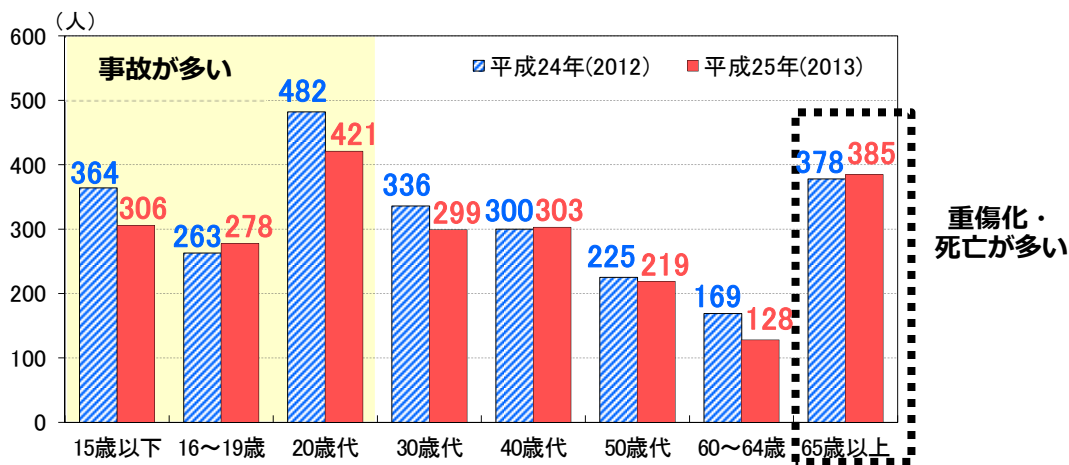


図. 自転車乗車中の死傷者数（京都府）

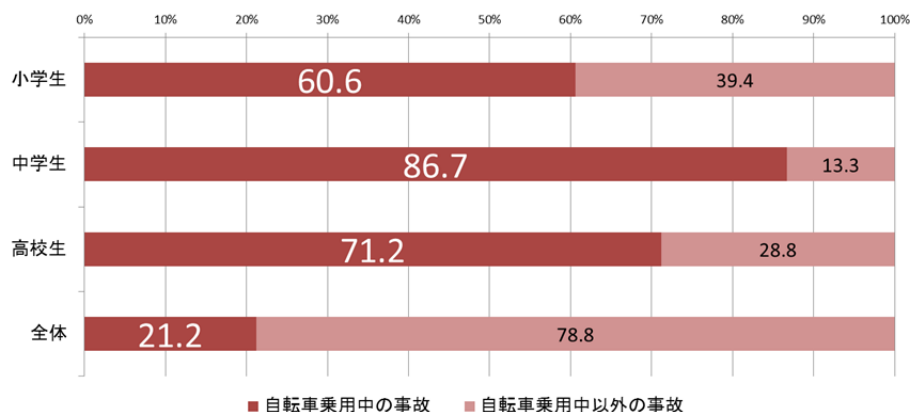


図. 小中高校生の交通事故の内訳

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）



課題2. 安全運転につながるルール・マナーの本質が理解されていない。

自転車事故の2/3はルール違反が関係しており、又、アンケート結果をみると「ルールは知っているけど守っていない」「市民の多くが歩行者と自転車が共存できていない」等との回答が多くなっており、ルール・マナーを知ることと守ることが連動していないことが分かります。

規則だから守るのではなく、内容を理解して安全のために守る、そして、考えて行動ができるよう、理解を深めていくことが重要です。

【自転車事故の2/3にルール違反あり】

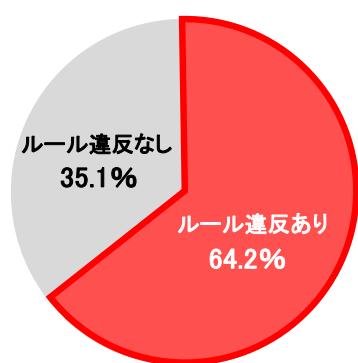


図. 自転車乗用者（第1・2当事者）の法令違反別死傷者割合（2011年）

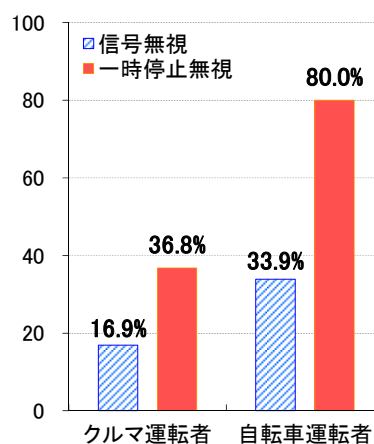


図. 信号無視率、一旦停止無視率の数値（各無視の件数/自転車事故の件数）（1993～2001年）

出典：『実践する自転車まちづくり 役立つ具体策』 古倉宗治著

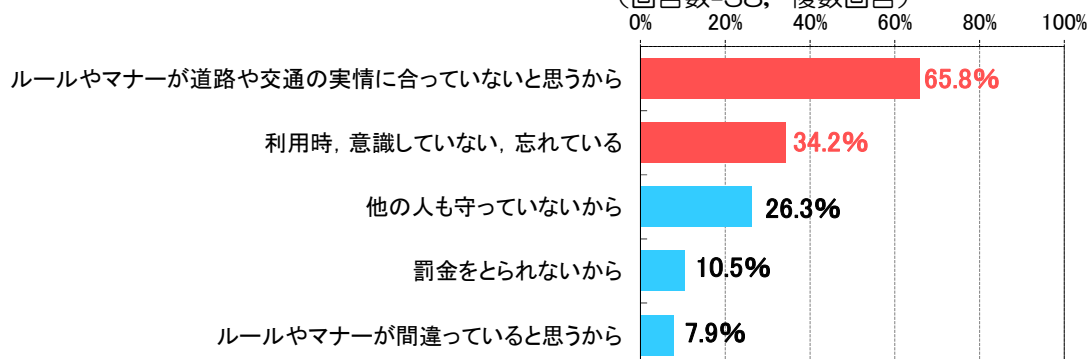
【ルール・マナーに理解・納得ができていない】

自転車のルールや罰則について、約75%の市民が認知していました。

ルール・マナーについて、「全然守っていない」「あまり守っていない」と回答した人の理由として、「ルールやマナーが道路や交通の実情に合っていない」の回答が約66%、「利用時、意識していない、忘れている」が約34%でありました。

ルールやマナーを知っていても、「なぜそのルールを守らないといけないのか」「なぜ守らないと危険なのか」という本質についての理解と納得ができていないと思われます。

Q. 自転車利用マナー・ルールを守らない理由を教えてください。（回答数=38, 複数回答）



出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）



課題1. 短時間の放置自転車などへの対応

都心部など地域によってはいまだに駅周辺で放置自転車が多いところがあるほか、コンビニ・物販店周辺等の短時間放置や、放置場所の分散化等に対して対策を講じる必要があります。

Category	Percentage
減った	32.1%
あまり変わらない	57.2%
増えた	4.8%
とても減った	3.9%
とても増えた	2.0%

課題2. 駐輪場の情報発信と質の向上

駐輪場の位置情報の発信や駐輪場への案内誘導など情報発信の対策に加え、使いやす、使いたくなる駐輪場に向けて、料金のあり方や、駐輪場が薄暗い、二段式ラックの上段が使いにくい等の不満解消など質の向上を講じていく必要があります。

満足度	割合
満足	3.1%
やや満足	35.0%
やや不満	44.4%
不満	17.5%

(回答数=720人)

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）

駐輪場所の案内標示やマップなどの設置や配布などの情報提供





阪急西院駅周辺



物販店周辺

更には、付置義務においては、条例以前の建物(既存不適格)が条例の対象外のため、駐輪場が整備されていない場合が多いのが現状であり、整備されるには時間がかかります。

付置義務に従って駐輪場を整備しても、場所がわかりにくく、あまり利用されていない等、設置場所や駐輪場の有効活用について考えていく必要があります。



付置義務駐輪場

4.4. 観光に関する課題

課題1. 観光客の利便性の向上に向けた自転車環境の整備

京都市には、年間5,000万人の観光客が訪れており、2020年の東京オリンピックに向け、今後も観光客の増加が見込まれています。

京都市を訪れ宿泊する観光客の約8割は国内宿泊客が占めています。外国人観光客の出発地をみると、日本全体では8割近くがアジアからの観光客であるのに対し、京都市ではヨーロッパや北米(合わせて4割)の割合が多いのが特徴です。

京都市内には世界文化遺産が10カ所以上あり、四季折々に様々な魅力を持っている多くの観光地があります。地形的にも平坦で、点在する多数の観光地や名所を気軽に、かつ効率的に巡ることができる自転車観光は、今後、京都観光の更なる魅力を高めるアイテムとして大きな可能性を秘めていると考えています。

一方、近年、パリやロンドンではシェアサイクル(自転車の供用システム)が普及しており、利便性向上の観点から観光客に評判となっています。

京都でも導入を求める声はありますが、既に多くの事業者がレンタサイクル事業を展開していることを考慮し、検討を行う必要があります。

- 京都市は、自転車の保有率、利用率が高い
- 来街者(観光客・ビジネス客等)は、利用客となり得るが、住民の利用は期待できない
- 走行環境も未整備
- 既存のレンタルサイクルも多い



- パリは自転車の保有率、利用率ともに低い状況でコミュニティサイクルを導入
- 来街者(観光客・ビジネス客等)に加えて住民も利用
- 走行環境の整備も同時に実施



4.5. その他

自転車は、体への負荷が少なく、長い距離の歩行が難しい人でも乗ることができたり、生活に気軽に取り入れられる運動にもなるなど、今後、さらに進展する高齢化に伴う健康問題や医療費増大の問題、また移動手段確保の問題などを解決する有効な手段となるものです。

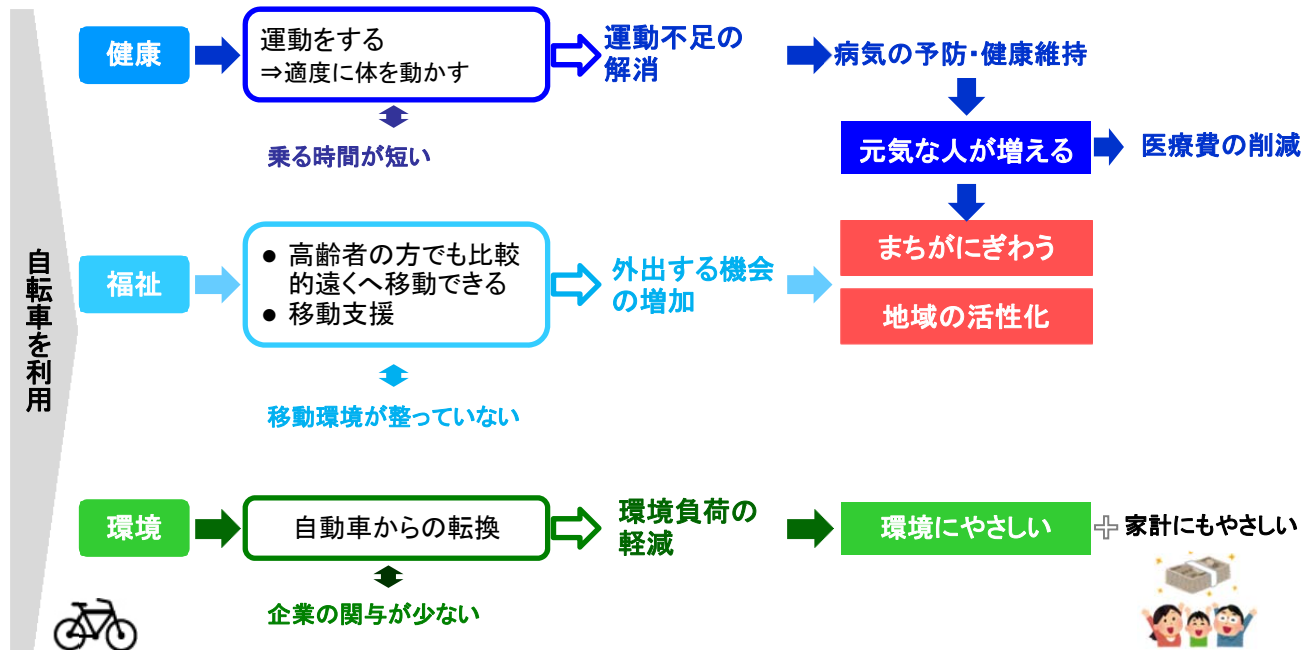
安全な自転車の走行環境を整えた上で、健康・福祉面などへの積極的な自転車活用と連携を図っていく必要があります。

自転車の利用環境を整えば、車からの転換もより望める点で、環境負荷低減への寄与も高まります。



＜自転車利用のもたらす可能性＞

自転車をうまく利用することは、様々な分野に有益な効果をもたらします。

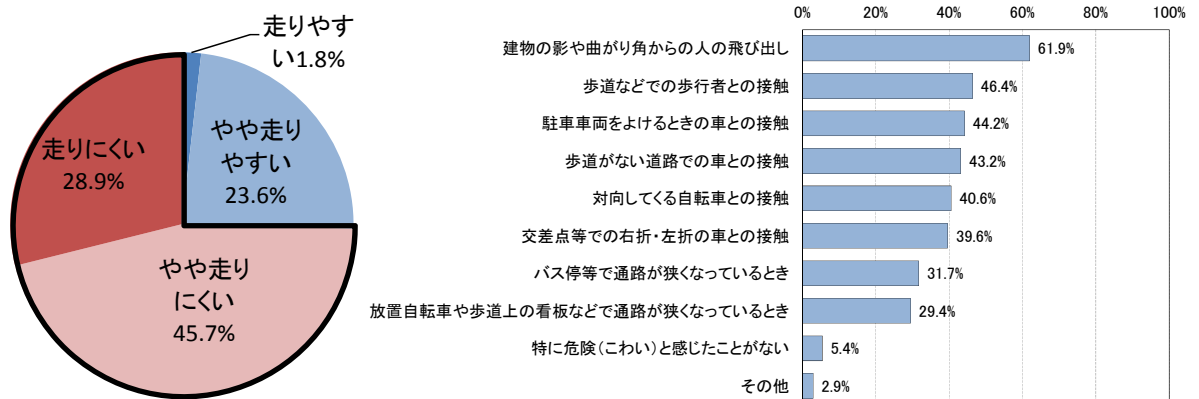


しかし、京都市民の実感として、走行のしにくさや危険を感じており、誰もが安心・安全に自転車を利用できるよう走行環境の整備が必要となっている。

現状は

- 約4分の3が走行しにくいと回答している。
- 自転車利用者の大半が走行中に危険・怖いと感じている。

Q.自転車で京都市内は走りやすいと思いますか。 Q.自転車を利用中、危険（こわい）と感じるとき（回答数=720人）はどんなときですか。（回答数=720人）



出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）

実現するには

誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境が必要

走行環境の整備が必要



第2部 今後の方針

第Ⅳ章 今後の取組の方針

1. これまでのまとめと方向性

1.1. これまでのまとめ

現状及び課題についてまとめると下記のとおりです。

現状のまとめ	
自転車利用 の現状	○走行性能が高い自転車が増加 ○交通手段としての自転車の利用率が増加 ○政令市の中で通勤通学における代表交通手段の自転車分担率が第2位 ○自転車利用は都心部が多い
自転車事故 の現状	○対歩行者の事故は1.2倍に増加 ○自転車の加害事故の高額賠償事例が散見
自転車に関する 国等の動向	○自転車は「車両」であることを再認識 ○自転車は「車道左側通行」

課題のまとめ	
自転車 走行環境	○無秩序な走行の適正化 ・自転車と歩行者が共存できていない ・歩行者から見て怖い存在の自転車 ・自転車利用中の事故やヒヤリハット経験が多い ○安心な走行と安全な走行が異なっている ・歩道通行からの幹線道路横断は左折車から見えにくい ・細街路から幹線道路に出る交差点では車道左側通行が最も事故が少ない ・車道左側通行を知っているが、行動は難しい
ルール・マナー 遵守	○ルール・マナー教室などの受講機会が不足している ○ルール・マナーの本質について理解されていない
自転車 駐輪環境	○短時間の放置自転車などへの対応 ○駐輪場の情報発信と質の向上
観光・ その他	○観光客の利便性の向上に向けた自転車環境整備 ○自転車利用環境を整えた上で、積極的な他分野との連携



1.2.今後の取組の方向性

現状と課題から分かってきたこと、今後の方向性を整理すると下記のとおりです。

	課題		分かってきたこと
自転車の 走行環境	○走行が無秩序 ○安心と安全の乖離		○走る場所や走り方を知らない ○歩道は安全と思っている
ルール・ マナー 啓発	○啓発機会の偏在 ○ルール・マナーの理解度が低い		○ルールを学んだことがある人の 少なさと年代の偏り ○ルールを守るとは安全に直 結していることを知らない
放置 自転車	<撤去> ○都心部に依然として多い箇所あり ○短時間駐輪への対応 ○放置自転車が分散化 <駐輪場> ○駐輪場への誘導（情報発信） ○料金のあり方 ○質の向上	△	○駐輪場がどこにあるか分かっ ていない ○短い時間の駐輪にお金は払わ ない ○駐輪場に不満あり ・二段ラックなど使いにくい ・薄暗くて汚い駐輪場
観光	○レンタサイクル事業は民間が先行 ○国内外からの観光客の増加の可能性		○自転車の貸出しやとめる場 所、観光地への行き方が分か らない
その他	○高齢化の進行 ○生活習慣病の増加		○その他分野でも有効な自転車 の可能性

自転車利用者の間違った行動の多くは、「知らない」「知っても分かっていない」
ことに起因していることが多い。

走る場所や走り方、とめる場所が分かれば…
ルール順守の安全性、ルール違反の危険性が分かっていれば…

誰もが分かるようにすることが必要

自転車の「みえる化」

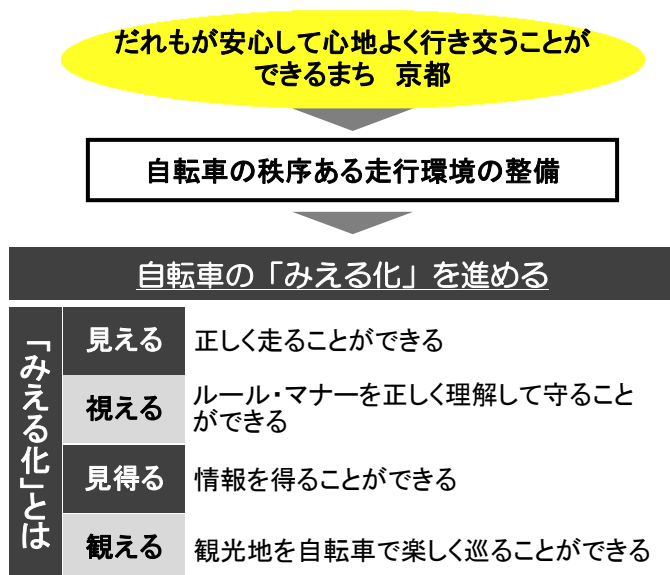


2. 自転車の「みえる化」計画

■自転車の「みえる化」とは

次期改訂に向けて、目標とする「誰もが安心して心地よく行き交うことができるまち京都」の実現のため、自転車の秩序ある走行環境の整備を進めます。

そのために「自転車」の「みえる化」をキーワードに、各分野の施策を進めていきます。



第V章 各施策の「見える化」

自転車政策における「見える化」を、各施策別でその内容について説明します。

1. 自転車走行環境の「見える化」

■自転車走行環境の「見える化」の主な内容

●走行環境を「安全に」「わかりやすく」

- 左側通行の徹底
- 安全な走行環境の確保
 - ・自転車推奨レーン※を中心とした整備
 - ・走る場所と注意喚起(ピクトグラム等の路面標示によりルールを体感)

●面的な整備によるネットワークの構築

走行環境を「安全に」「わかりやすく」

(1)左側通行の徹底

自転車事故を防止し、自転車の安全を確保するため、左側通行の徹底をします。

市民への周知を図るため、ルール・マナー啓発の取り組みと連携して進めます。

市民はもとより、京都を訪れる人にも走行場所がわかるように、自転車の走行環境整備を進めます。

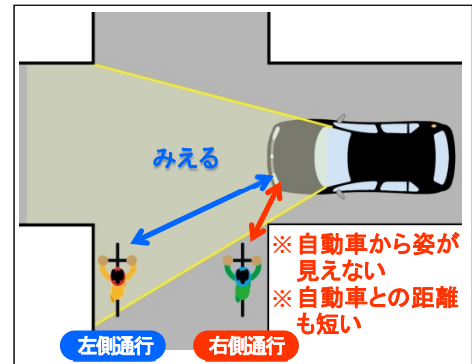


図. 左側通行の必要性(再掲:細街路の交差点)

(2)安全な走行環境の確保

ピクトグラムやサイン等の適正な明示で体感的に安全な走行ができるように、自転車の走行環境の改善及び整備を進めていきます。

自転車の走行環境の整備形態は、国の定めるガイドラインに基づくとともに京都の道路事情も踏まえて進めていきます。

幹線道路=Bのケースが大半その他街路はCに

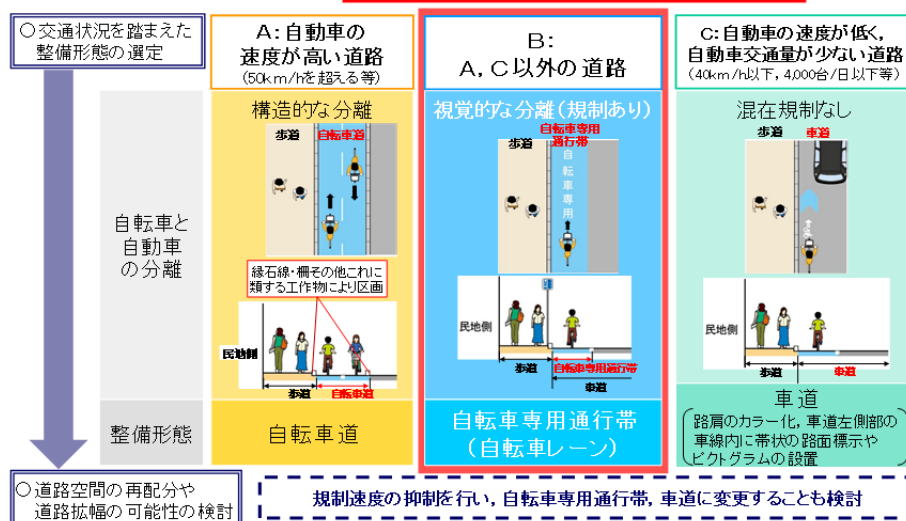


図. ガイドラインにおける整備形態選定の考え方



※自転車推奨レーン:車道の左端に自転車が行走する位置を明示したもののこと

道路形態に合わせ以下のように走行環境の整備を進めます。

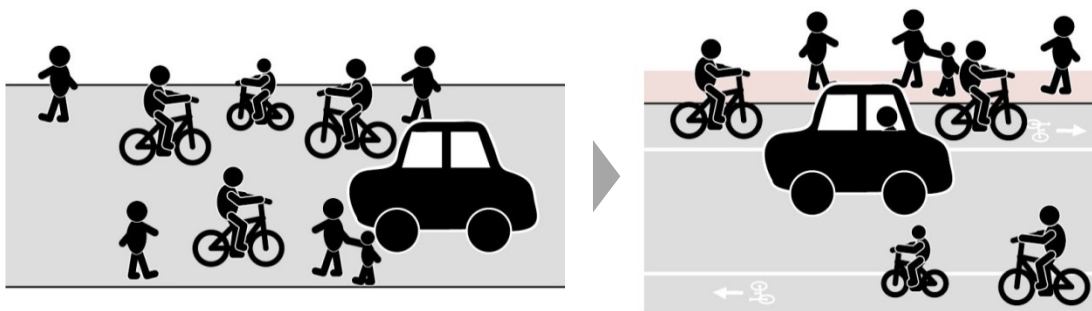
①幹線道路

幹線道路では、自転車推奨レーン※を中心とした整備

②細街路

細街路では、ピクトグラム等を中心とした走行環境の整備

また、安全な走行が体感的にできる環境づくりを目指し、外国人観光客も含め誰が見てもわかるピクトグラムやサインの設置を行っていきます。



面的な整備によるネットワークの構築

京都市内を安全で心地よく走行できる環境を確保するためには、これまでのように、個々の道路で整備を進めていくのではなく、自転車の走行環境を面的に整備していく必要があります。

そのため自転車の走行環境整備については、下記の「自転車走行環境整備の基本方針」に基づき整備を行い、自転車の走行環境のネットワーク化を図ります。

なお、市内を一度に整備するのは困難であり、3つの重点地区を中心に整備を行っていきます。

◎都心部地区

交通事故の発生が多く、自転車交通量も多い地区

◎西院地区

いまだに放置自転車が多く、西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想の重点整備地区にも指定されている地区

◎らくなん進都地区

東西の公共交通機関の整備が十分でなく、自転車の活用を検討する地区



※自転車推奨レーン：車道の左端に自転車が走行する位置を明示したもののこと

面的な環境整備による自転車の通行ネットワークの構築

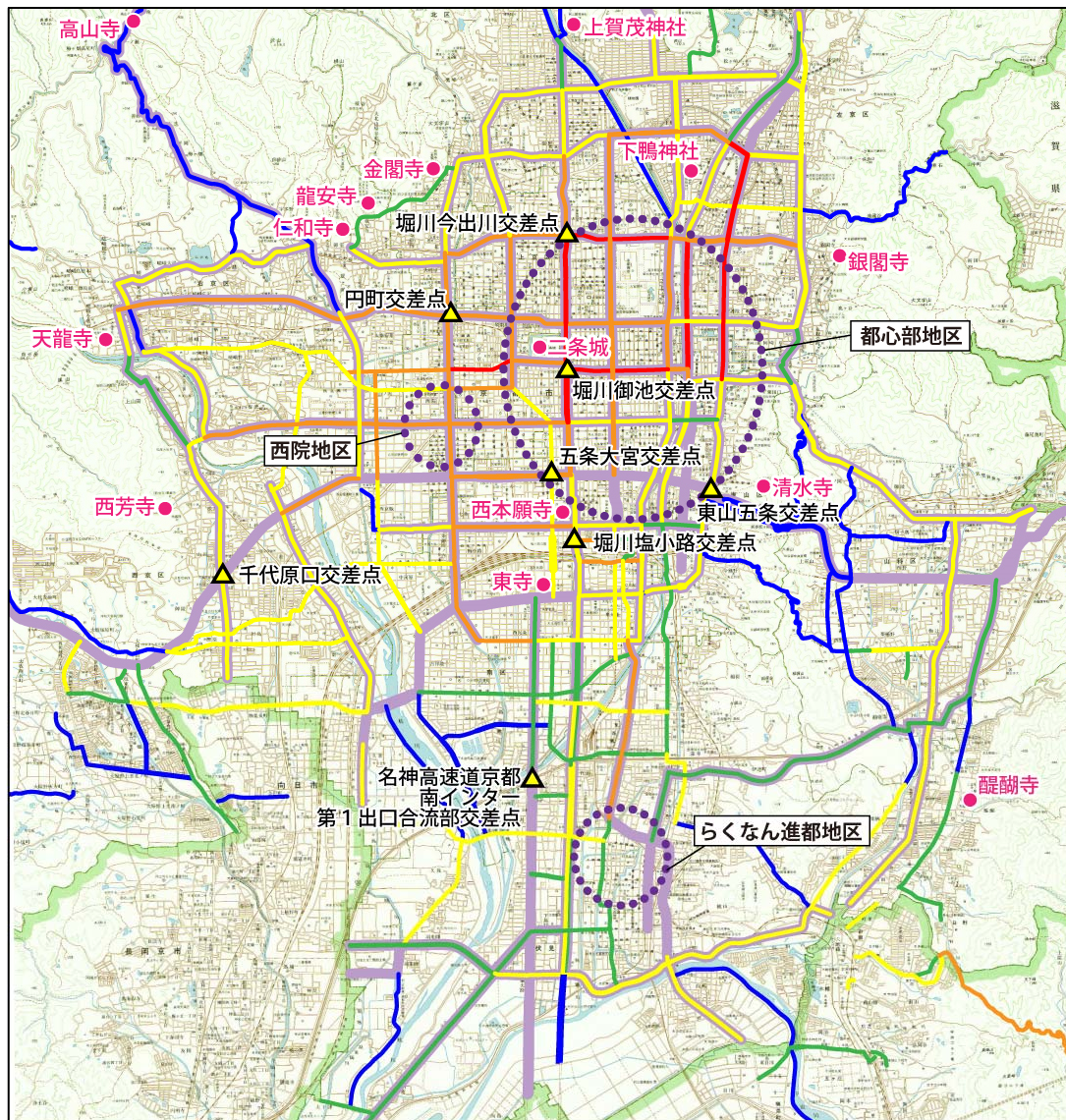
市内を安全で心地よく走行できる環境を整備

【自転車走行環境整備の基本方針】

1. ひとの集う場所を中心とした面的整備(ゾーン対策)による ネットワーク化を図る。
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)を図る。

幹線道路だけでなく、京都の特性である細街路も含めた面的な走行環境の整備を図る

都心部地区などから整備



凡 例

自転車交通量(台)

- : 5001 ~
- : 3001 ~ 5000
- : 1001 ~ 3000
- : 501 ~ 1000
- : ~ 500

● : 重点地区(案)

▲ : 交通事故多発交差点(平成25年)

— : 交通事故多発路線

● : 世界文化遺産

図. 重点整備地区(案)

自転車走行環境の整備を進めるにあたり下記の点に留意し、わかりやすい路面標示やピクトグラムを設置します。

自転車走行環境の整備における留意点

- 裏道の交差点の自転車事故は多い。
- 都心部では、細街路を走行している自転車は多いと考えられる。
- 幹線道路の車道走行に抵抗がある利用者を細街路へ誘導

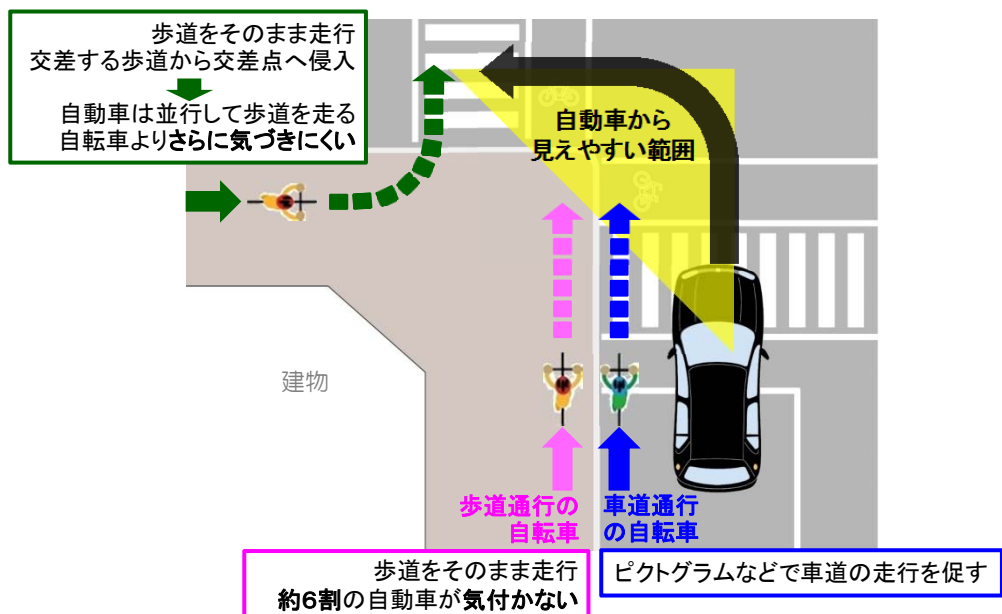
- 自転車の左側通行の徹底
- 自動車の速度制限や通行規制 など
- +
- ピクトグラム等で走行する場所を案内

自転車が行きやすい空間の整備

わかりやすい路面標示やピクトグラムの設置の重要

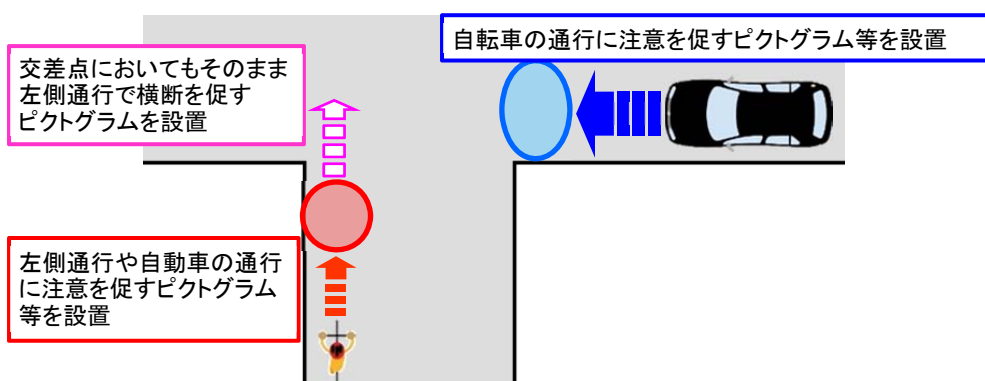
- 交差点付近の自転車の誘導・注意等の標示方法
- 自動車への自転車注意等の標示方法

① 幹線道路



出典：『実践する自転車まちづくり 役立つ具体策』古倉宗治著

② 細街路



2. ルール・マナー啓発の「みえる化」

■ルール・マナー啓発の「みえる化」の主な内容

- 「知る」＋「みえる（わかる）」＝「守る」
 - 何が何故危険かを納得と理解
 - 年齢等の段階に応じた啓発・教育
- 備える
 - 万が一の事故対策と安全利用の意識向上

「知る」＋「みえる（わかる）」＝「守る」

(1) 何が何故危険かを納得と理解

自転車のルール・マナーでは、ルール・マナーを知ることに加え、守る意味の理解と納得、自転車事故に遭わない・起こさないための知識と想像を身につけることが大切です。

散発にルール・マナーの啓発を行うのではなく、「だれに・何を・どのように・なぜ・いつ・どこで・だれが」の6W1Hを考えて、その年齢や時どきにあった内容を学んでいく必要があります。

そのために、これまで行政や民間で行ってきたルール・マナーの啓発をこどもからお年寄りまでを対象とした学習プログラムの構築し、地域や警察などと連携し、実践していきます。

ルール・マナーを守らない理由
ルール・マナーへの納得感のなさ
意識の薄さ

なぜ、ルール・マナーを
守る必要があるのか

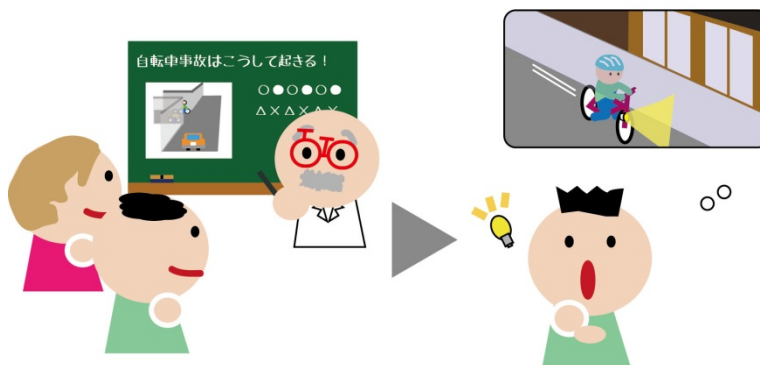
ルール・マナーの教育の

適切な機会
の提供

内容の理解・
納得

ルール・マナーが

「みえる（わかる）」

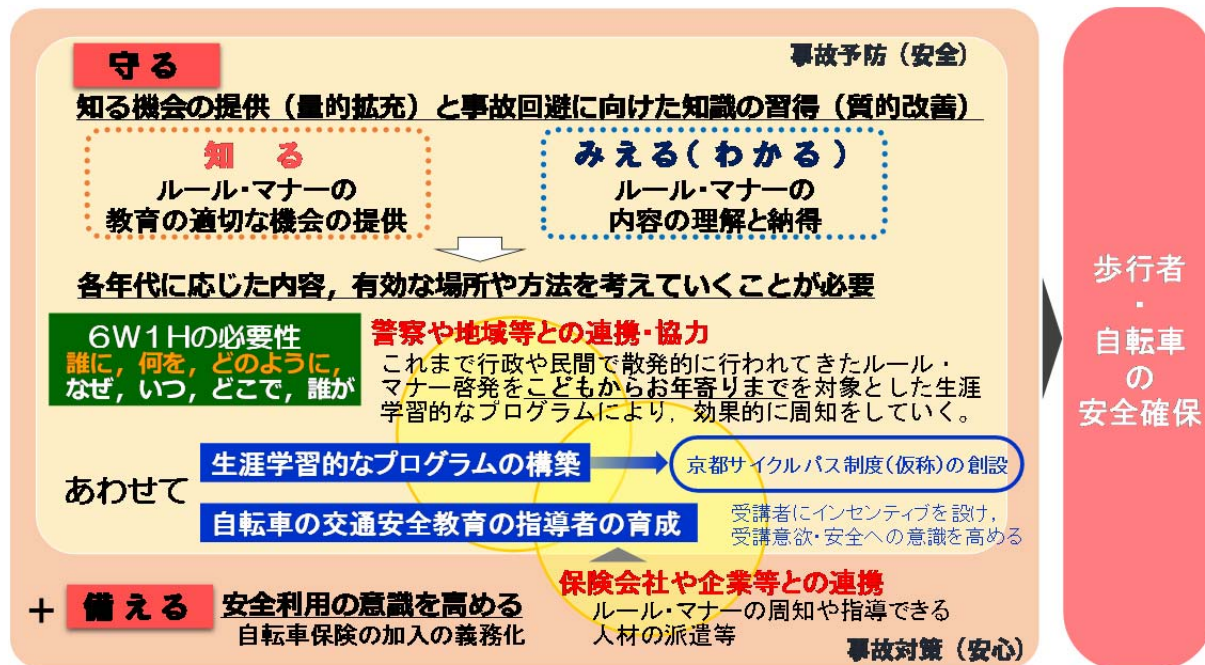


「備える」

昨今、自転車事故によって高額賠償を支払わないといけないケースが増えています。自転車のルールとマナーを守ることによって未然に事故を防ぐことも大事ですが、より安全利用の意識を高め、万が一のために自転車保険への加入を義務付けていきます。



「知る」+「みえる(わかる)」=「守る」に「備える」を合わせた取り組みにより、自転車・歩行者の安全確保を進めます。



京都サイクルパス制度(仮称):受講者にインセンティブを設け、受講意欲・安全への意識を高める制度

3. 自転車駐輪環境の「みえる化」

■自転車駐輪環境の「みえる化」の主な内容

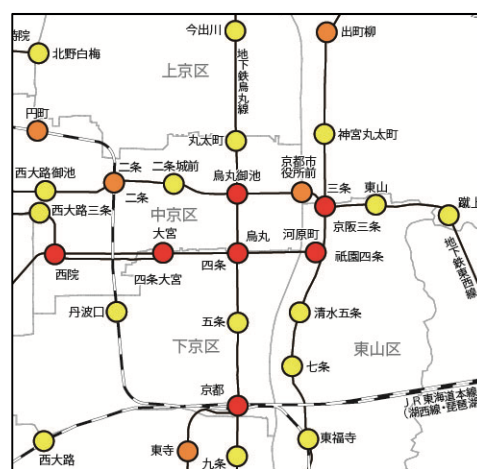
- 駐輪場の整備、運用の改善（量から質へ）
 - 駐輪場の整備、改善
 - 駐輪場の利用促進
 - ・駐輪場の情報提供の充実(位置, 利用状況等)
 - ・撤去の維持と強化(撤去強化区域の拡大等)
- 地域の特性に合わせた自転車総量のコントロール

駐輪場の整備、運用の改善（量から質へ）

(1) 駐輪場の整備

これまで、駐輪場の助成制度や付置義務による駐輪場の整備等で、自転車の収容可能台数は年々増加していますが、都心部では、いまだに放置自転車が多い駅もあります。

今後は、駅や繁華街など、各場所の特性に応じたきめ細やかな駐輪場の整備を進めていきます。



●:101 台～, ●:51～100 台,
●:1～50 台, ○:0 台

図. 鉄道駅別の放置自転車の状況（再掲）



図. 民間自転車等駐車場整備助成金事業による駐輪場への転用（建物 1 階を転用）



図. 駅前広場等の地下を駐輪場に整備

(2) 駐輪場の利用促進

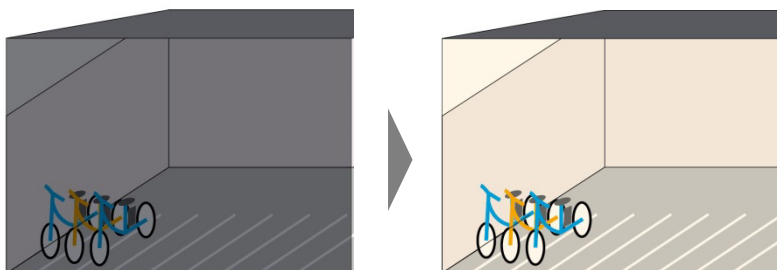
市民アンケート結果では、駐輪場の整備について約6割の方が不満を持っており、その理由としては、「料金設定」、「駐輪場の使いやすさ」、「駐輪場所の案内表示やマップなどの情報提供」となっています。そのため、既存駐輪場の設備や環境を見直し、自転車利用者が利用したくなるような駐輪場へ改善を図っていきます。

また、放置箇所の分散化に対応するため、「京都市自転車等放置防止条例」の改正により、撤去強化区域を拡大するとともに、市内の公共の場所であれば、1台の放置自転車であっても対応できるよう、対策を強化していきます。

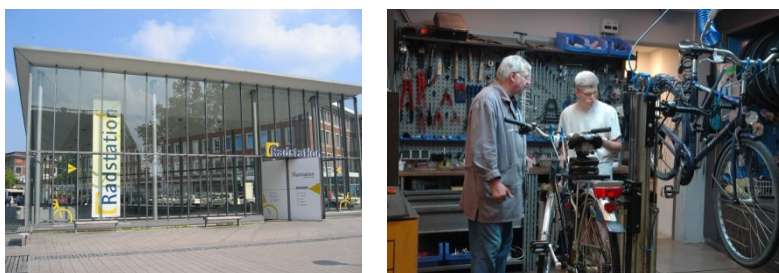


自転車の総合サイトでの情報発信、駐輪場の案内板の設置

駐輪場の場所、利用状況の情報発信



明るく使いやすい駐輪場への改善

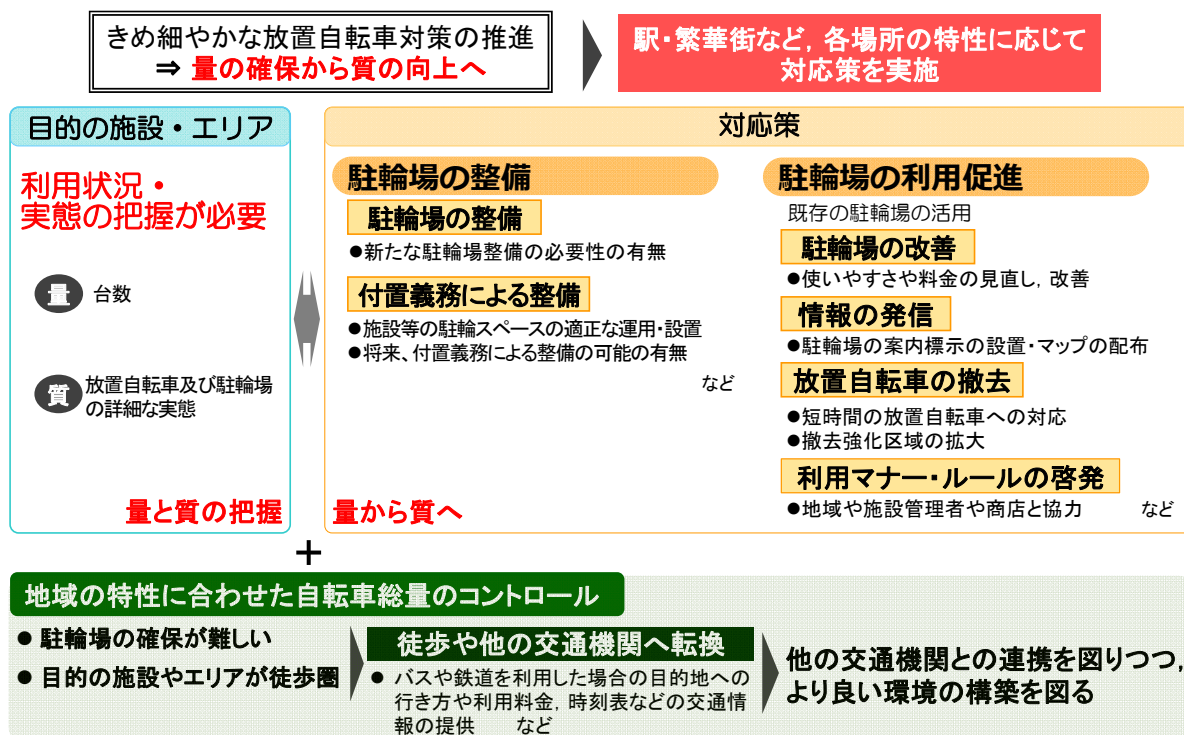


駐輪場に自転車の整備施設の併設（ミュンスター）

駐輪場の設備の改善

地域の特性に合わせた自転車総量のコントロール

自転車の駐輪環境の整備を進めていきますが、駐輪場の設置の難しい場所や徒歩での移動が可能な場所などにおいては、自転車を利用するのではなく、バスや電車などの公共交通との連携を図りつつ、市民にとってより良い環境の構築を図ります。



4. 自転車観光の「みえる化」

■自転車観光の「みえる化」の主な内容

- わかりやすい走行環境の整備
- 民間ビジネスとの共存共栄できる施策の検討
 - 民間による観光型レンタサイクルの発展支援
 - 民間事業者同士の連携の検討

わかりやすい走行環境の整備

観光で自転車を利用してもらうためには、下記の2点が必要です。

- ①だれもが楽しんで自転車を利用してもらう環境の整備
- ②観光客のだれにでもわかりやすく、守ってもらう走行環境の整備

そのためには走行環境の整備を進めていくとともに、地域や民間企業などの協力や連携が必要不可欠です。

自転車推奨レーン※の整備

+

ピクトグラムの設置

だれにでもわかりやすく、安全・安心

デンマークの路面標示



フランスの交差点部の路面標示



民間ビジネスとの共存共栄できる施策の検討

京都市内には、民間のレンタサイクル事業者が多くあり、京都の自転車観光を牽引してきました。今後進めていく自転車の走行環境の整備により、自転車で市内に点在する観光地を巡る観光客も増えると考えられます。これまで培ってきた民間のノウハウを活かしつつ、京都ならではのレンタサイクルの可能性について検討していきます。

レンタサイクル研究会の開催

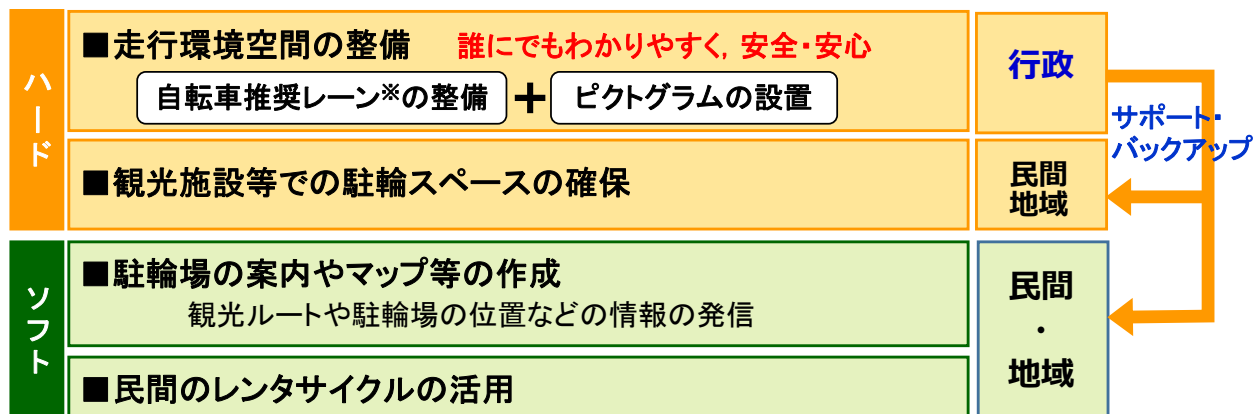
民間連帯事業運用の検討
公共交通のとの連携の検討
など



イエローバイク（アムステルダム）



※自転車推奨レーン：車道の左端に自転車が行き止まる位置を明示したもののこと



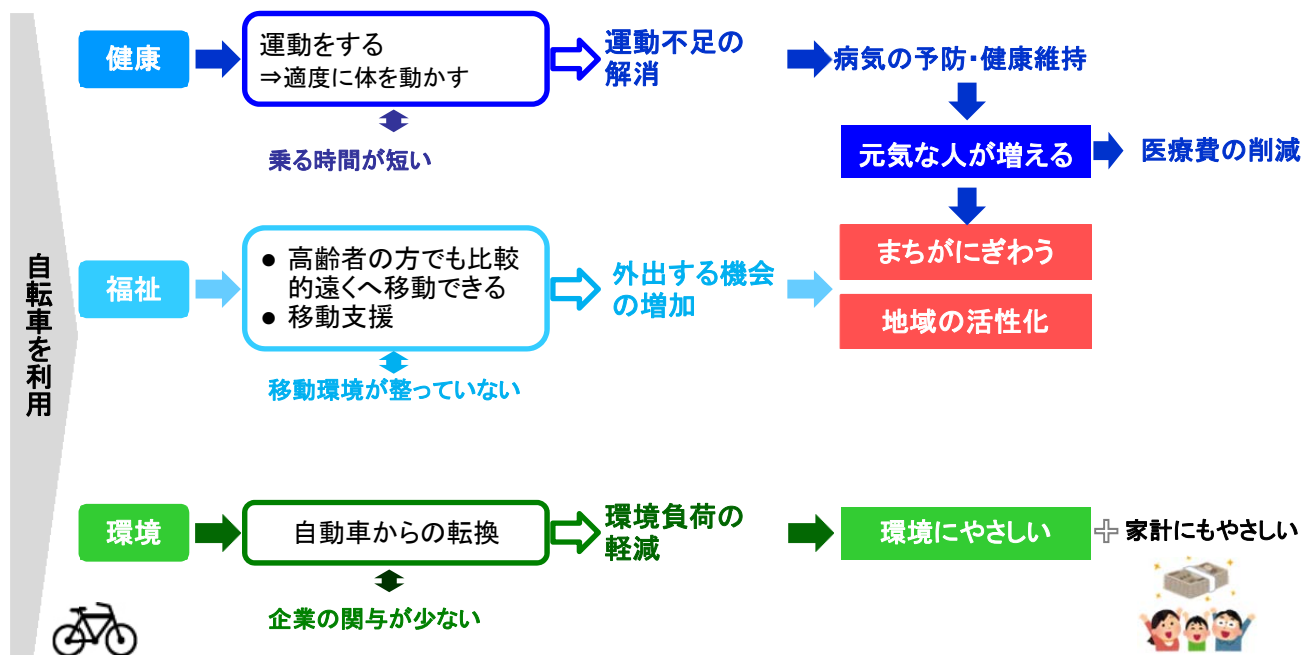
5. その他施策での自転車の「みえる化」（その他施策との積極的な連携促進）

■ その他施策での自転車の「みえる化」の主な内容

● その他の施策との積極的な連携促進

- 病気の予防対策としての連携の検討（日常の運動やスポーツ利用の促進など）
- タンデム自転車や三輪車など交通弱者への移動支援としての活用の検討
- 自動車からの転換など自転車利用による環境負荷の軽減策の検討

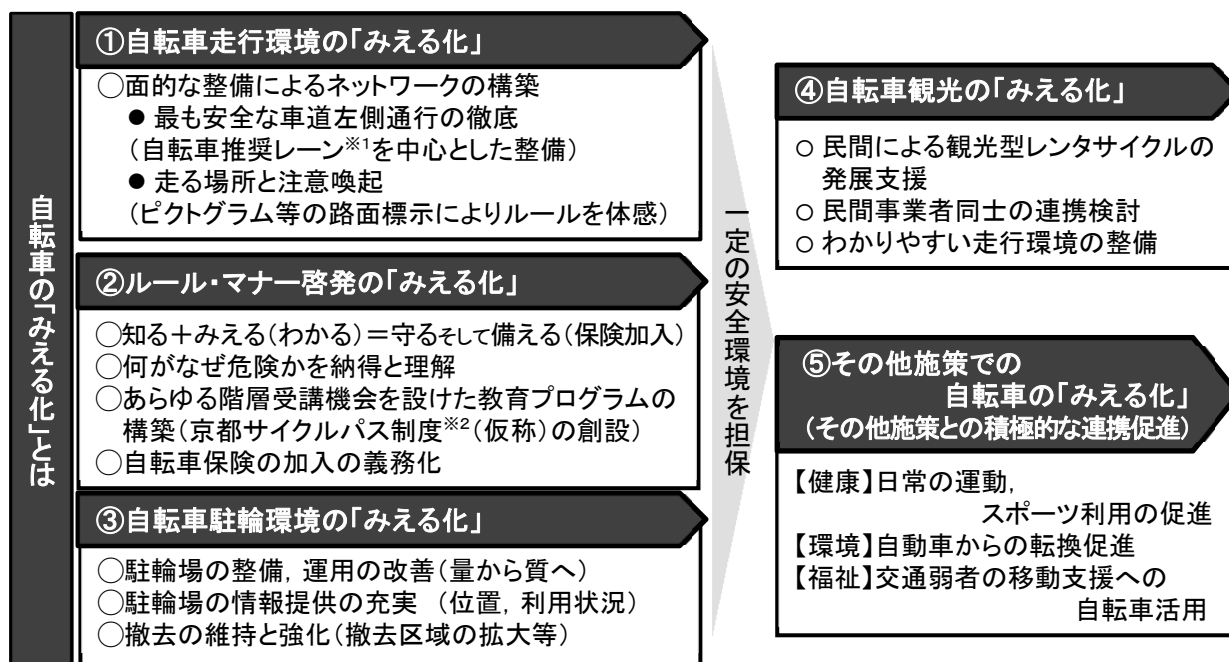
自転車利用によってもたらされる波及効果として、以下のようなことが考えられます。他の分野との連携を進めていくには、安心・安全に走行できる自転車環境の整備が重要となります。



※自転車推奨レーン：車道の左端に自転車が走行する位置を明示したもののこと

6. 各自転車政策の「みえる化」のまとめ

各自転車政策の「みえる化」をまとめると、下記のとおりです。



※1 自転車推奨レーン: 車道の左端に自転車が走行する位置を明示したもののこと

※2 京都サイクルパス制度(仮称): 受講者にインセンティブを設け、受講意欲・安全への意識を高める制度

第Ⅵ章 計画推進に向けた体制と方法

1. 今後の取組工程

1.1. 次期改訂までの取組

次期改訂計画に向けて、残りの推進期間に進める主な内容は下図のとおりです。

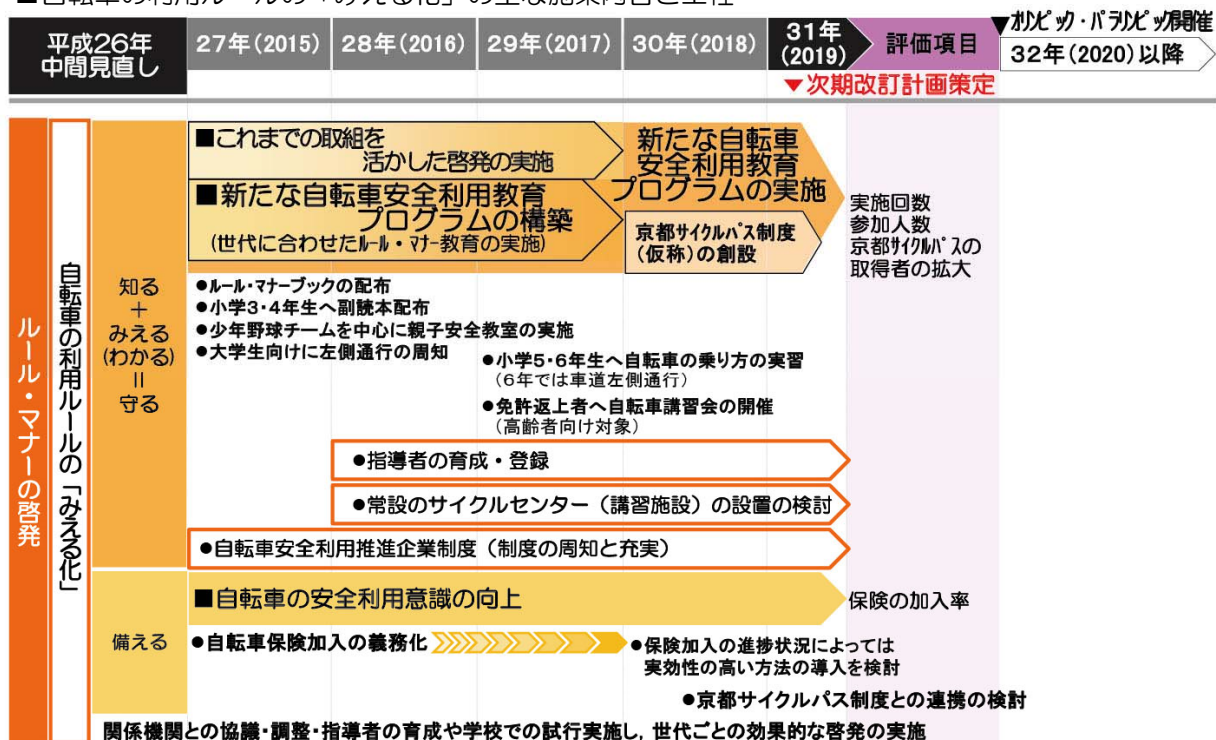


上記の各施策についての具体的な内容と工程は下記のとおりです。

■自転車走行環境の「みえる化」の主な施策内容と工程



■自転車の利用ルールの「みえる化」の主な施策内容と工程



■自転車駐輪環境の「みえる化」及び

自転車観光の「みえる化」とその他施策の「みえる化」の主な施策内容と工程



京都サイクルパス制度(仮称):受講者にインセンティブを設け、受講意欲・安全への意識を高める制度

1. 2. 次期改訂に向けた取組の評価項目

目標 「世界トップレベルの自転車共存都市」
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

評価項目

総合評価	市民満足度 ○利用の安心度, 快適性
------	-----------------------

チェック項目

事故件数 事故率	走行環境の整備	通行区分順守率, 道路の整備延長, 整備箇所利用可能人口割合
	ルール・マナー 啓発	安全教室受講人数・開催回数 京都サイクルパス取得者の拡大
	放置自転車	放置自転車台数, 駐輪場整備台数 駐輪場の利用満足度
観光	レンタル	観光客のレンタルサイクル利用割合



2. 推進体制

総合計画に基づく自転車政策を推進していくためには、市民(住民, 地域団体, 市民団体等), 関係事業者(鉄道・バス事業者, 集客施設設置者等の商工関係団体, 自転車関連団体等)及び行政(市, 国, 京都府, 京都府警察等)の各取組主体が, 進めていくべき自転車政策について十分認識した上で, 互に連携・協力して取り組んでいく必要があります。

市では, 市政の推進にあたり, 市民と行政が共に汗する「共汗」により, 各種の取組を進めており, 各取組主体を代表する団体等の代表者で構成された協議会等を設置し, それぞれが担うべき役割を明らかにすることで, 総合計画の推進体制を確立します。

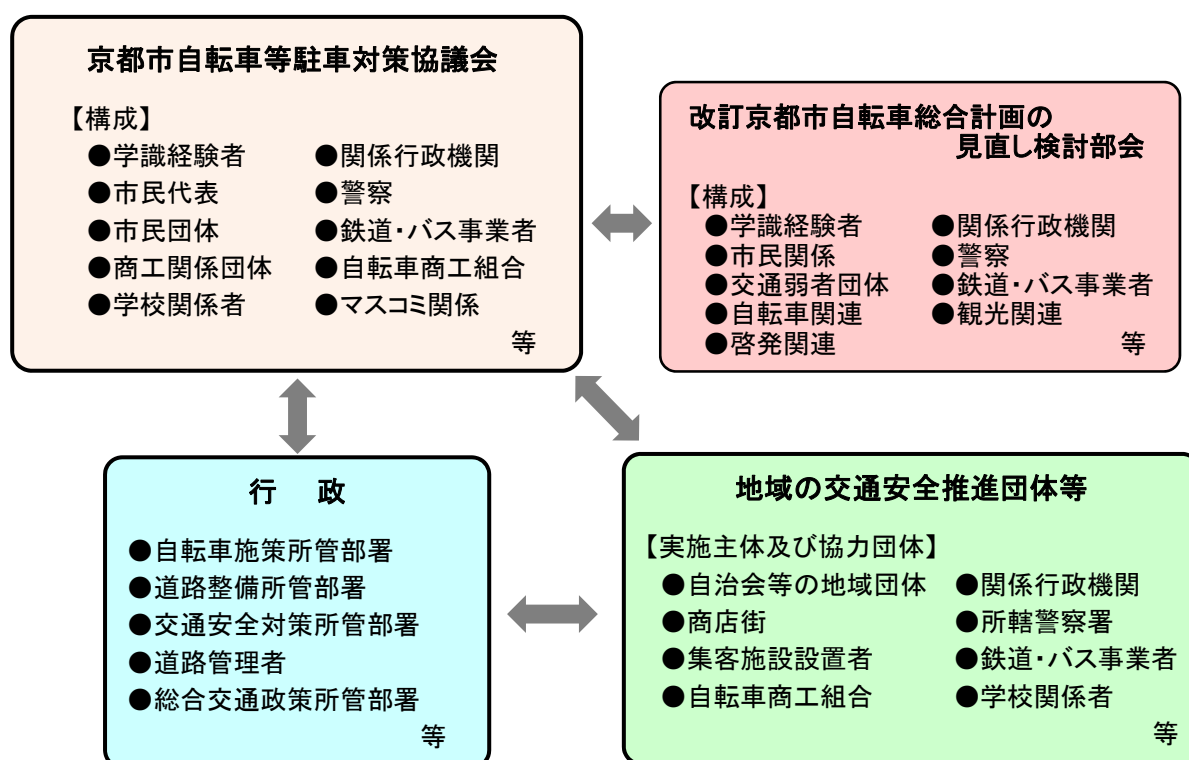


図. 総合計画の推進体制



3. 計画の検証方策

次期改訂までの5年間で取組みを計画的に推進していくためには、短期、中期の施策にしっかりと取り組んだ上で、その結果について検証し、総合計画に掲げる方針・目標が達成されるよう、絶えず修正や改善を行っていく必要があります。

PDCAサイクルは、事業活動におけるマネジメント手法の一つであり、「計画(Plan)」、「実施(Do)」、「確認(Check)」、「改善(Act)」という業務の一連の流れについて順次実行し、一周したら、最後のActを次のPDCAサイクルにつなげ、らせんを描くように一周ごとにサイクルを向上(スパイラルアップ, SpiralUp)させて、継続的な業務改善を図っていく仕組みです。

今後、総合計画の検証方策として、このPDCAサイクルを導入し、定期的な協議会の開催や部会の開催等を通じてフォローアップをいただくことで、計画の確実な進捗管理を行っていきます。



第Ⅶ章 今後の長期的な課題

1. 総合交通戦略との連携

○「歩くまち・京都」総合交通戦略との連携

改訂京都市自転車総合計画の上位計画にあたる「歩くまち・京都」総合交通戦略では、交通手段における非自動車(徒歩・公共交通・自転車)分担率の目標を80%超としており、平成22年時点では75.7%となっています。

今後、「歩くまち・京都」総合交通戦略がめざす脱「クルマ中心社会」を実現するために、他の交通手段の利用バランスも見ながら、施策連携を進めていく必要があります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略における自転車に関する記述

歩行者とクルマの中間的な速度での移動が可能な乗り物

現行の改訂京都市自転車総合計画における自転車に関する記述

環境にやさしく、健康的で便利な乗り物として交通体系における重要な移動手段

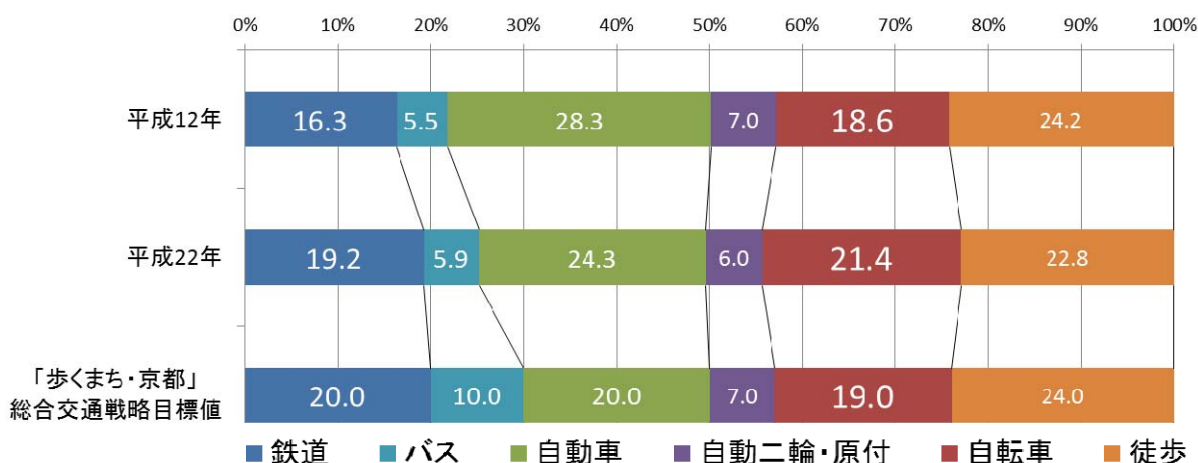


図 「歩くまち・京都」で定める交通手段分担率の目標値

2. 留意すべき視点

2.1. 公共交通と自転車の連携

公共交通の利用促進を図っていく中で、より快適で便利な移動環境を実現するために、公共交通と自転車の連携が必要です。例えば、バス停への駐輪場の設置や、駐輪場利用後のバス・地下鉄の乗り換え割引など、「公共交通＋自転車」がクルマ利用よりも便利でお得な環境整備の構築が求められます。

2.2.高齢化の進行

今後、ますます高齢化が進展する中で、「移動困難者の増加」、「重傷化しやすい高齢者の自転車事故の増加」が深刻化すると思われます。

自転車は、長い距離を歩くのは難しい高齢者でも、比較的遠くへ移動することができるため、高齢者の外出する機会の増加が見込まれます。このように、高齢者が長く元気に暮らしていくためにも、高齢者の利用等に配慮した自転車の安全利用の環境・仕組みづくりを進めていく必要があります。

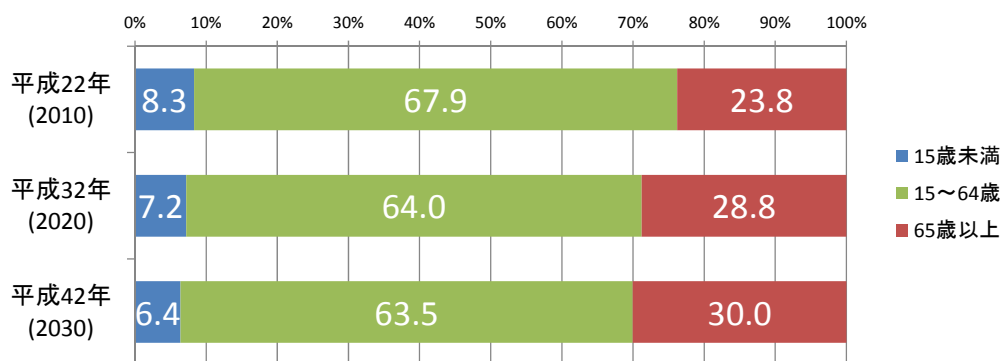


図 京都市の将来人口年齢構成の推移

2.3.人口減少化への対応

京都市の人口は、平成22年では約147万人となっていますが、約10年後(平成37年)は約140万人、約20年後(平成47年)は約130万人と推計されています(国立社会保障・人口問題研究所の推計値)。今後の人口減少に伴い、公共交通の需要低下により運行本数の減少など公共交通サービスの低下を招き、サービス低下による公共交通の利便性の低下が更なる公共交通の需要低下が生じるという「負のスパイラル」に陥らないよう、公共交通の利便性を高めるために自転車が果たすべき役割を模索していく必要があります。

2.4.多様な移動手段への対応

高齢者などが転びにくいような三輪自転車、一般のレジャーや視覚障がい者などの移動での利用が期待されるタンデム自転車、宅配などの流通分野を担う自転車など、さまざまな利用形態に合わせた多様な自転車のニーズが高まっていくと考えられ、今後は走行環境及び駐輪環境において、それらへの対応も視野に入れ検討を進める必要があります。