



# 第2回

# 京都市自転車等駐車対策協議会資料

~改訂京都市自転車総合計画中間見直し(骨子案)~



平成26年11月12日 (水)





## 本日の 協議内容

1. 前回の協議会のまとめ
2. 部会のまとめ（概略）
3. 各部会のまとめ
4. 次期改訂に向けて

### ※参考資料

#### 【別紙資料】

- 資料2:改訂京都市自転車総合計画中間見直し(骨子案) 冊子  
参考資料1:市民アンケート集計結果  
参考資料2:重点地区(案)





# 1. 前回の協議会のまとめ





# 京都市と自転車 特徴・課題そして時流

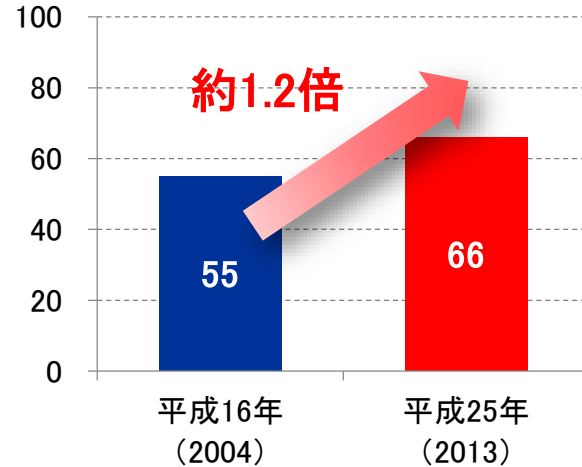


## 京都市は自転車の利用が多い

- ・自転車利用に向けた地勢(平坦, コンパクト)
- ・自転車の保有, 利用が多い  
(京都府の保有率は全国5位,  
京都市の分担率は政令市の中で2位)

## 自転車事故が問題に

- ・加害者となる対歩行者事故が増加 (約10年で1.2倍)
- ・高額な賠償となるケースが増加



自転車対歩行者事故件数の比較 (京都府)

## 自転車は「車両」と再認識する流れ

…車道左側通行が原則, 歩道通行は例外

平成23年10月 警察庁

「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

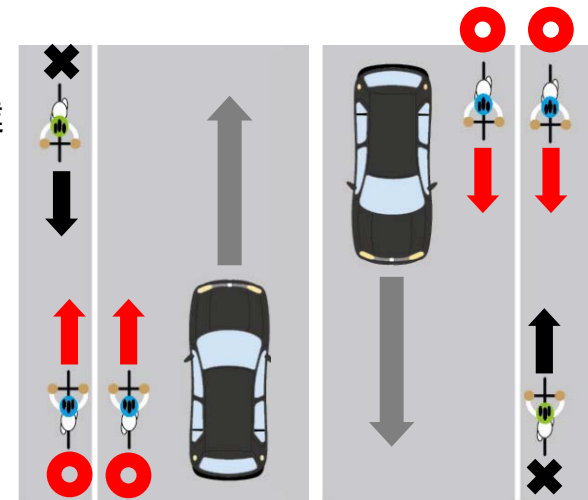
- **自転車は「車両」**であることを交通社会を構成するすべての者に徹底
- 自転車の通行環境を整備し, 自転車と歩行者の分離を推進

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

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



# 各取組のまとめ①



## ●ルール・マナーについて

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、ルール違反あり



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

## ●走行環境について

成果 ○市内の道路を44.6km 整備を実施

課題 ◎自転車の対人事故は1.2倍に増加

◎歩道(自転車歩行者道含む)の設置率が低く、道路幅員が狭い

◎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」とであるという意識の希薄化

**狭い道路が多い**

歩行者との接触の可能性

+

違法駐車や荷捌き車等の路上駐車

自転車利用者の死角になる  
⇒事故の危険性

歩行者にとって危険な自転車利用が増加

方向性 **安全な自転車走行環境の整備**

○歩行者・自転車にとっても、車にとっても安心・安全な走行環境の整備



# 各取組のまとめ②



## ●放置自転車について

**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依然多い**  
○地域によってはまだ放置自転車が多いところもある



**方向性** きめ細やかな放置自転車対策の推進

## ●レンタサイクルについて

### 京都市の現状

○国際文化観光都市 } ニーズの有無, 対応の必要性  
○環境モデル都市 }  
○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

# 前回の協議会で示した方向性



## 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 安全な自転車走行環境の整備

- 高齢者の事故が多く、重傷化 ⇒ 高齢者人口が増加
- 安全な自転車走行環境の重要性 ⇒ 道路状況の問題  
(細街路が多い、道路幅員が狭い等)
- ⇒ 駐車・荷捌きの問題

## 3 きめ細や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



## 部会で検討

## H26・計画の見直し

「『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

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)

### ○自転車走行環境の整備

- ・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

継続

維持  
+α

### ○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

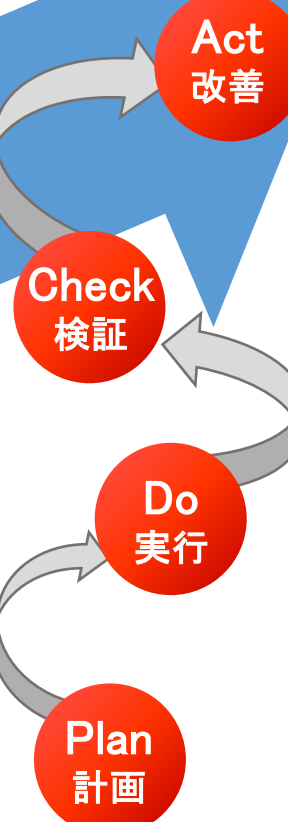
- ・量の拡大+民設民営方式の導入、  
付置率の見直し等による質の向上

### ○自転車走行環境の整備

- ・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

### ○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

自転車等駐車場の  
整備、啓発の推進  
及び撤去の強化等





# これまでの経緯

第1回の京都市自転車等駐車対策協議会開催後、  
改訂京都市自転車総合計画の見直し検討部会を設置し、下記の日程で部会を開催し協議を行った。

	開催日時	協議テーマ
第1回	8月5日(火)	啓発・マナーに関する協議
第2回	8月23日(土)	走行環境の整備に関する協議
第3回	9月9日(火)	放置自転車対策・観光施策に関する協議
第4回	10月2日(木)	環境・福祉施策 及び 最終案とりまとめに関する協議



## 2.部会のまとめ (概略)



# 自転車と歩行者の共存ができていない



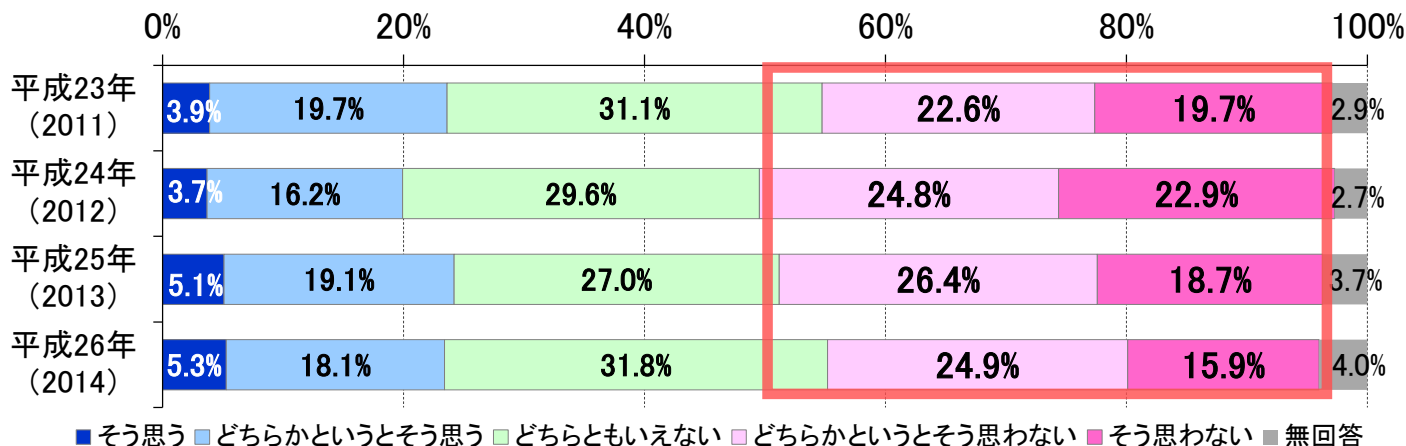
## 道路で自転車はわがもの顔状態

- 自転車関連事故の2/3にルール違反あり
- 歩行者から見て自転車は怖い存在
- 市民へのアンケートからも、自転車事故や事故未遂の経験があることが寄せられている
- 市民実感調査においても歩行者と自転車が共存できていないことが明らかである

## 歩行者が自転車に感じた危険 (複数回答あり)

ながら運転 (携帯, 傘さし)	62.2%
突然の飛び出し	54.4%
スピードの速い自転車とのすれ違い	52.6%
乱暴な追い越し	40.3%
ベルを鳴らされた	26.9%
走行中の自転車にぶつかった	12.3%
放置自転車にぶつかった	9.7%

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。



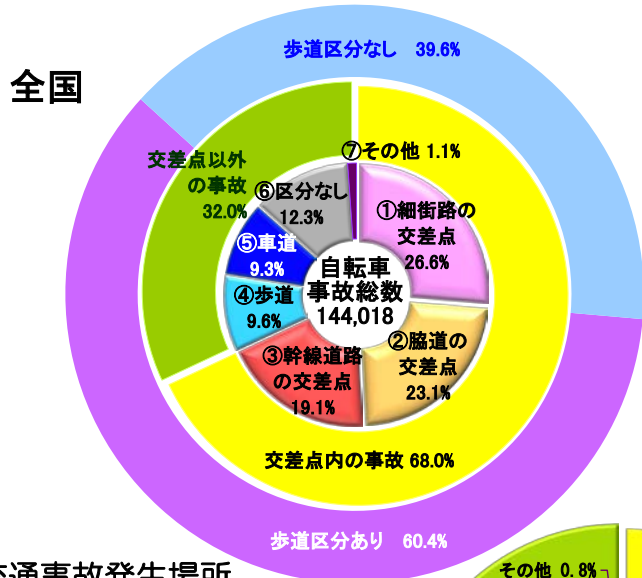
出典：【上】市民アンケート (H26.年7月実施) より 【下】京都市 市民生活実感調査 (H23~H26年) より

# 自転車の事故発生場所と走行の留意点

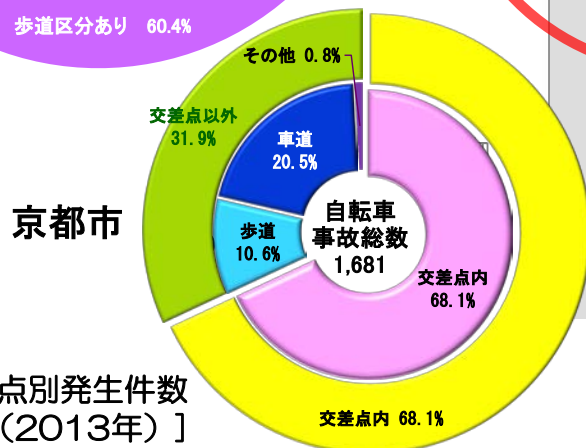


- 自転車事故の総数の約7割が交差点内での事故
- 自転車の事故で最も多いのは、細街路の交差点の約26%
- また自転車事故の総数の約6割が歩道区分がある道路での事故

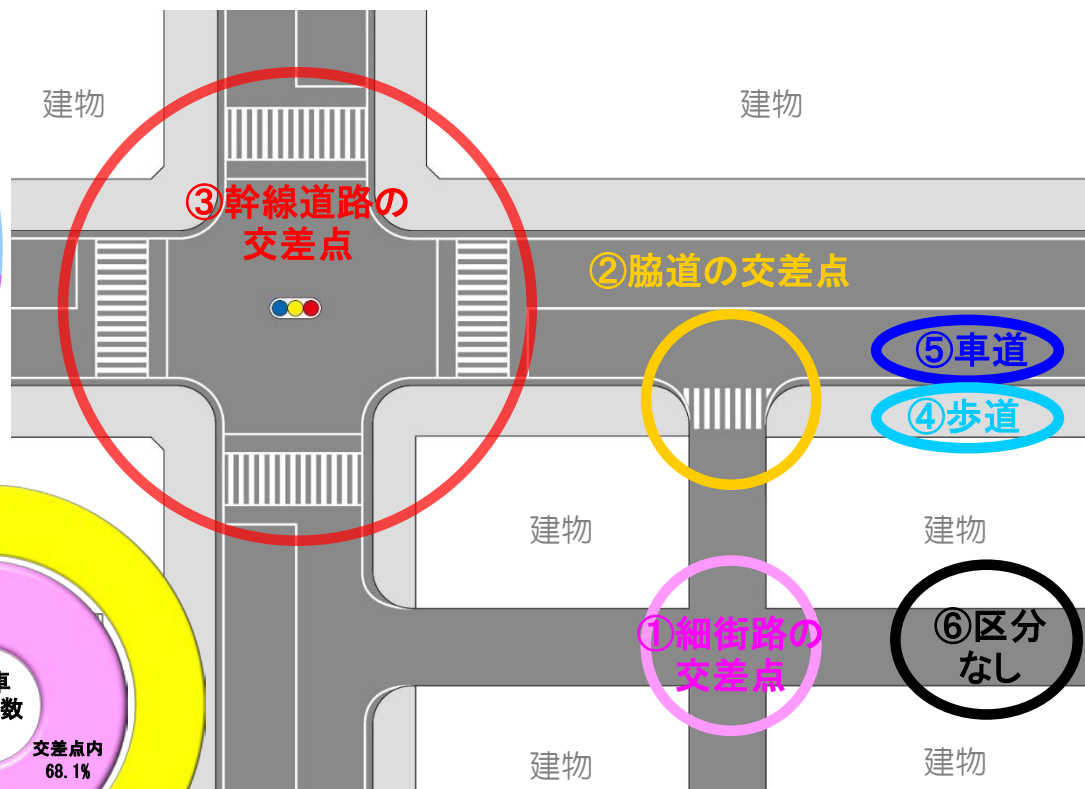
事故の多い箇所に留意し、走行環境を整備していく必要がある。



自転車の交通事故発生場所  
[平成23年(2011年)]



自転車関係事故の衝突地点別発生件数  
[平成25年(2013年)]



出典：【上】（公財）交通事故総合分析センターへの古倉委託集計データに基づき古倉作成  
【下】京都府警察

# 『安心』な走行と『安全』な走行は異なる

## 事故分析で分かってきたこと

- 車道左側通行が最も安全で事故率が低い
- 安心と意識している歩道は安全ではない

## 法律では

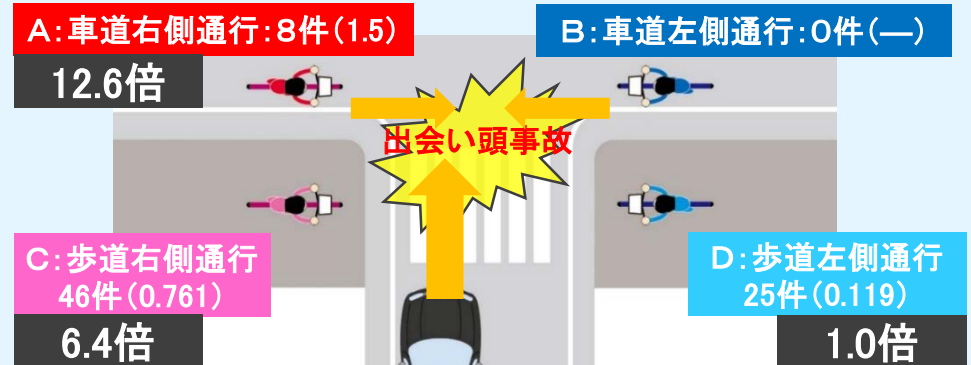
- 自転車が走るべき場所は車道左側通行

## <市民アンケート結果>

市民の9割は自転車が  
車道左側通行を知っている

しかし

現状3割の市民しか  
車道左側を通行していない



(0.119を1として倍率算出)

2002~2005年(4年間)の事故件数  
( )内の数字は事故発生率(件/100万台)

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



ルールの遵守は一筋縄ではいかない  
正しい通行を実践できない原因がハード・ソフト双方にある

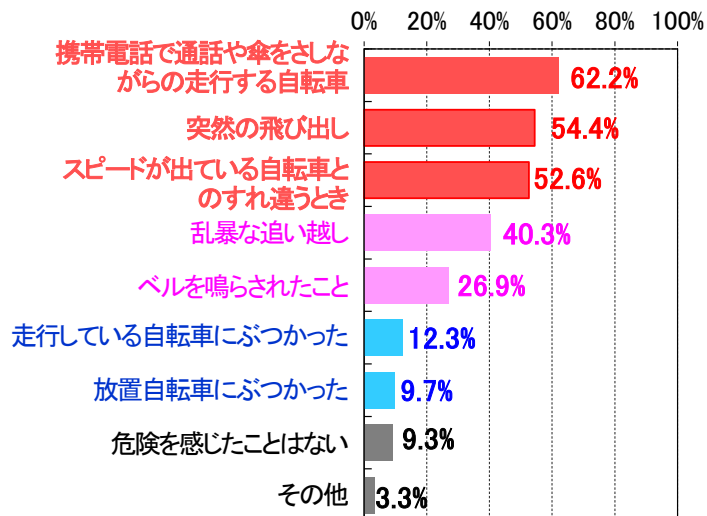
- 本当の「安全」ではなく、中途半端な「安心」にとらわれている
- 安全に走ることを実践できるまちなか環境整備がいきわたっていない

# 自転車安全利用のための「みえる化」



## <市民アンケート結果>

市内を歩いていて自転車に対し、危険を感じる行為  
⇒歩行中に感じる危険の多くはルール違反に起因



ルールについて正確に分かっていない  
ルールと実際の走行環境が分かりにくい

### 例えば...

- ・どこをどのように走ればよいか
- ・してはいけないルール・マナーは何か
- ・どこにとめればよいか
- ・何が安全で何が危険か

これまで、知る、学ぶ機会が少なかったこと、  
ルールが複雑であること が原因

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

自転車の秩序ある走行環境の整備

## 「自転車」の「みえる化」を進める

「みえる化」とは

見える

正しく走ることができる

視える

ルール・マナーを正しく理解して守ることができる

見得る

情報を得ることができる

観える

観光地を自転車で楽しく巡ることができる

### ●具体的方策

#### ハード&ソフト

- ・誰もが、みて分かる自転車環境  
(自動車, 歩行者, 外国人にも分かる環境)
- ・自他の安全のために取るべき行動が分かるルール教育  
(安心と安全の乖離を埋める)

# 自転車政策における「みえる化」とは



## 「自転車」の「みえる化」とは

### ① 自転車走行環境の「みえる化」

- 面的整備によるネットワークの構築
  - 最も安全な車道左側通行の徹底（自転車推奨レーン<sup>※1</sup>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表示によりルールを体感）

### ② ルール・マナー啓発の「みえる化」

- 知る+みえる(わかる) = 守るそして備える(保険加入)
- 何がなぜ危険かを納得と理解
- あらゆる階層に受講機会を設けた教育プログラムの構築（京都サイクルパス制度<sup>※2</sup>（仮称）の創設）
- 自転車保険の加入の義務化

### ③ 自転車駐輪環境の「みえる化」

- 駐輪場の整備、運用の改善（量から質へ）
- 駐輪場の情報提供の充実（位置、利用状況）
- 撤去の維持と強化（撤去区域の拡大等）

一定の安全環境を担保

### ④ 自転車観光の「みえる化」

- 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検討
- わかりやすい走行環境の整備

### 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）

- 【健康】日常の運動、スポーツ利用の促進
- 【環境】自動車からの転換促進
- 【福祉】交通弱者の移動支援への自転車活用

※1: 自転車推奨レーンとは、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: 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. 各部会のまとめ







# 自転車走行環境の「みえる化」

# 走行環境を「安全に」「わかりやすく」



- 左側通行の徹底
- 走行環境の改善により「安全＝安心」に走行できるまちを目指す

## 左側通行の徹底

- ルール・マナーの啓発・周知との両輪で浸透を図る

## 走行環境の改善・整備

- 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をできるようにする

## 安全な走行環境の確保

幹線道路 自転車推奨レーン※を中心とした整備

細街路 ピクトグラム等を中心とした走行環境の整備

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を設置

安全な走行が体感的にできる環境づくり

※自転車推奨レーンとは、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



# 自転車は「車道左側通行」へ



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走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。

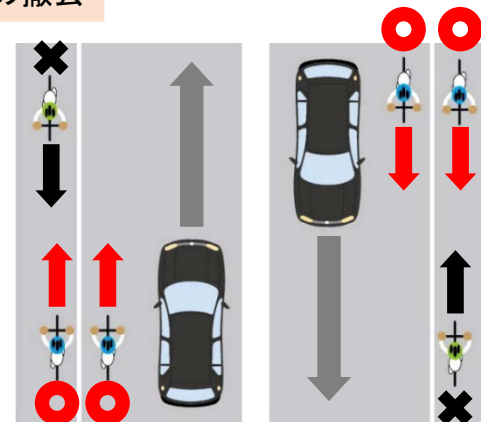
10月 自転車交通総合対策のとりまとめ（警察庁）  
全国の都道府県警察本部に  
「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を通達

- 【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
  - 自転車の走行環境を整備し，**自転車と歩行者の分離**を推進
  - 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

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





# 左側通行より右側通行の方が危険

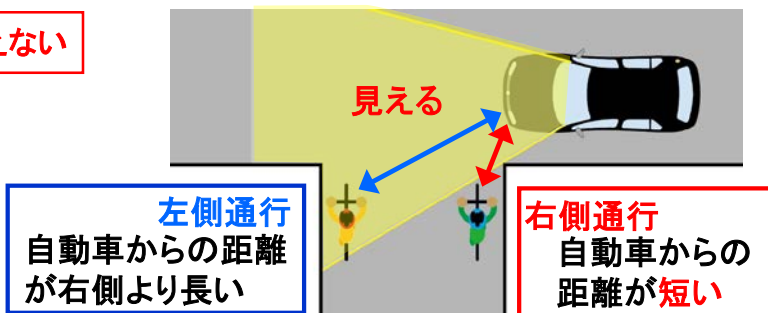
## 1. 細街路の交差点【①】

お互いの姿が見えない

+

至近距離のため  
対応しきれない

事故



## 2. 信号のない幹線道路交差点【②】

お互いの姿が見えない

+

至近距離のため  
対応しきれない

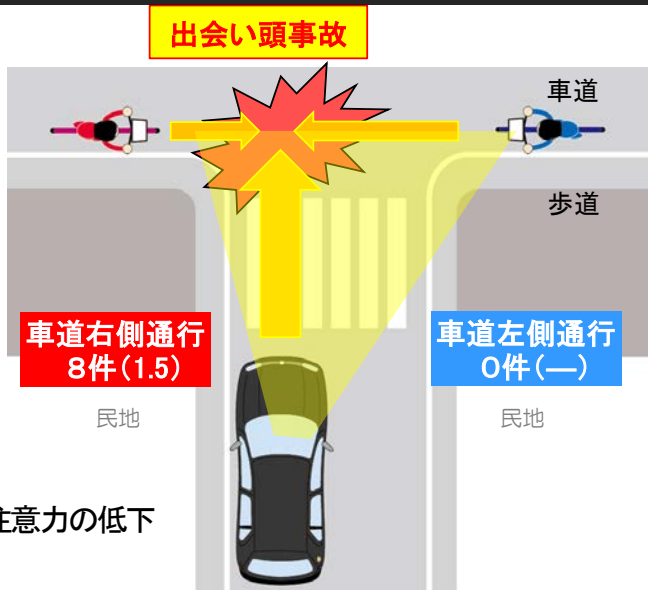
事故

ドライバーからの視点

本線自動車  
(右からくる車)への意識

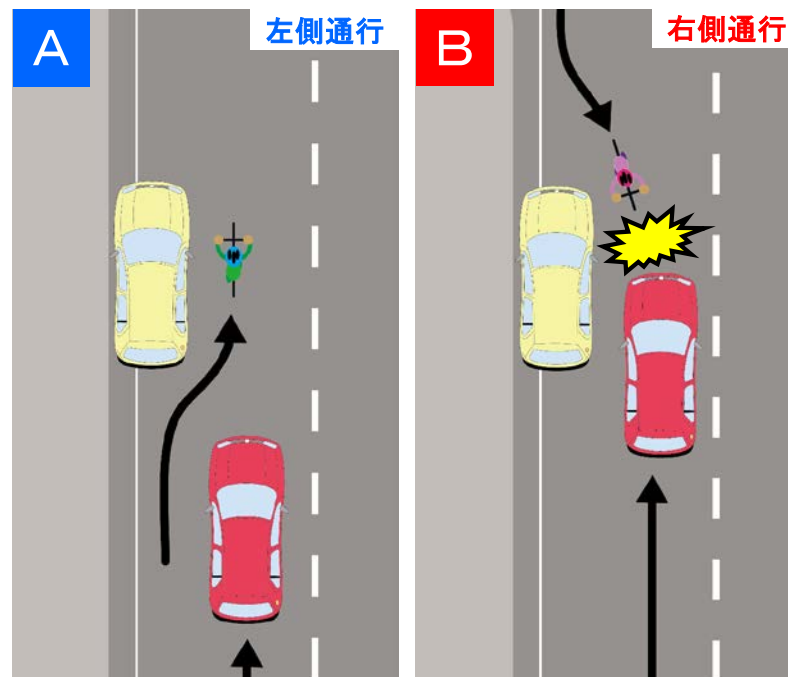
左側から来る自転車に対する注意力の低下

事故



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. 路肩に駐車車両がいる場合【⑤】



ドライバーからの視点

A. 左側通行

車から自転車が見えるため、  
比較的予想・対処しやすい

B. 右側通行

車から見えないところから  
自転車が飛び出してくるため、  
対処できない

+

お互いの速度が加算される正面衝突では、  
**深刻な事故に繋がりやすい**

出典：『自転車の安全鉄則』（疋田智 著）

# 車道右側 > 歩道 > 車道左側 の順に危険



## 歩道通行よりも車道通行のほうが安全

### 1. 信号のない幹線道路交差点【②】

車道右側通行: 8件 (1.5)

車道左側通行: 0件 (—)

12.6倍

出会い頭事故

歩道右側通行  
46件 (0.761)

歩道左側通行  
25件 (0.119)

6.4倍

1.0倍

正しく車道を通行しないと危険度が跳ね上がる

逆走

順走

車道

歩道

歩道

車道

危険高

安全高

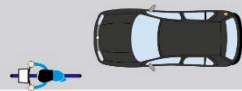
2002~2005年(4年間)の事故件数  
( )内の数字は事故発生率  
(件/100万台)

(0.119を1として倍率算出)

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)

### 2. 単路部における車道左側通行の安全性

引っかけ



1,578件

ひっかけ事故は  
全自転車事故144,018件の約1%であり非常に少ない

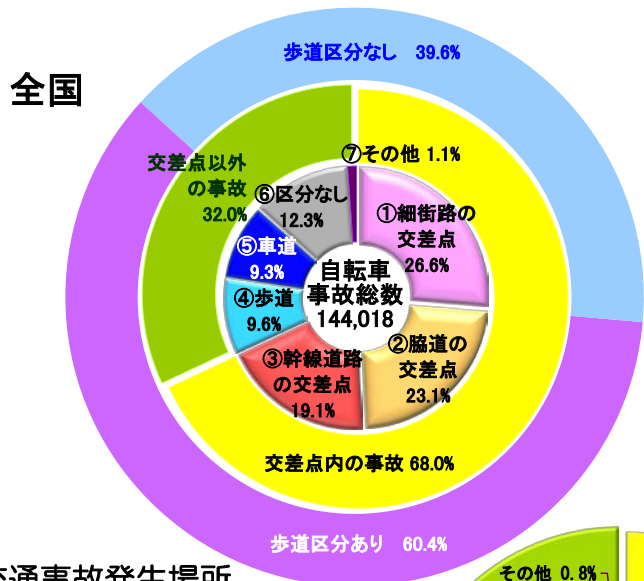
出典：『実践する自転車まちづくり 役立つ具体策』 古倉宗治著



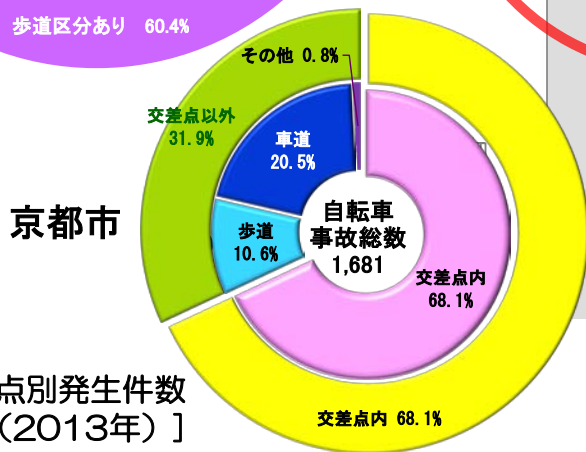
# 自転車の事故発生場所と走行の留意点

- 自転車事故の総数の約7割が交差点内での事故
- 自転車の事故で最も多いのは、細街路の交差点の約26%
- また自転車事故の総数の約6割が歩道区分がある道路での事故

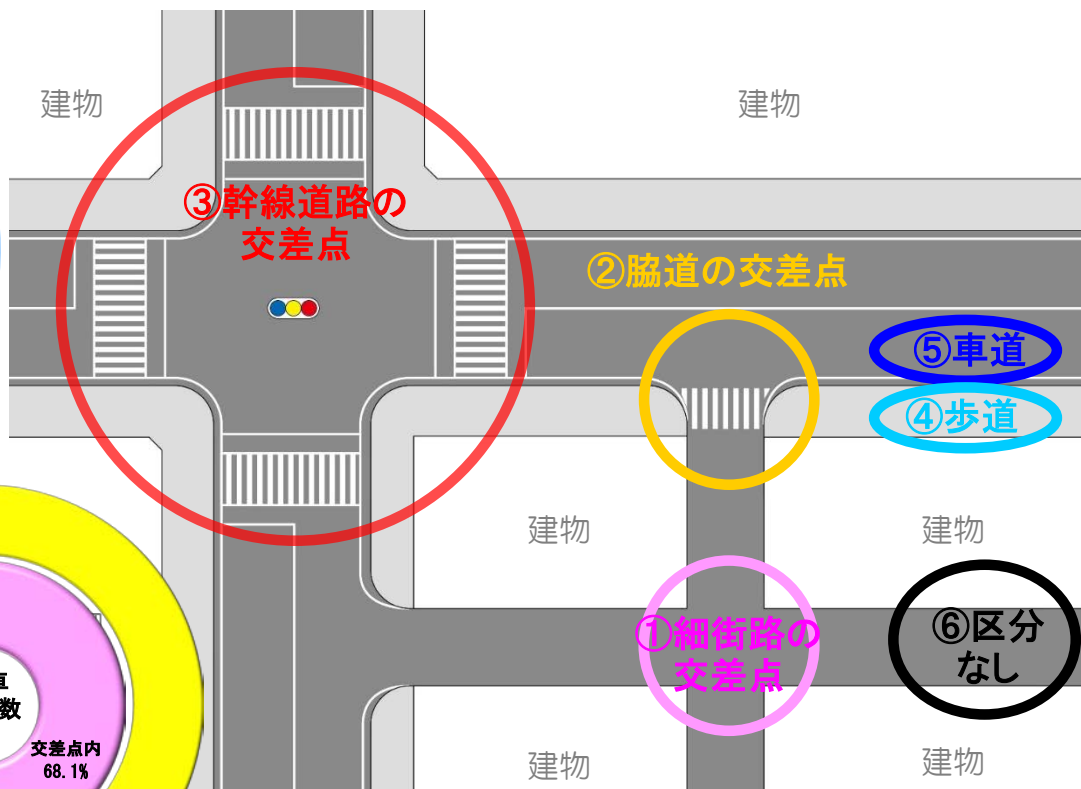
事故の多い箇所に留意し、走行環境を整備していく必要がある。



自転車の交通事故発生場所 [平成23年(2011年)]



自転車関係事故の衝突地点別発生件数 [平成25年(2013年)]



出典：【上】(公財)交通事故総合分析センターへの古倉委託集計データに基づき古倉作成  
【下】京都府警察



# 今後の走行環境整備の基本方針



## 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。

自転車通行環境整備プログラム(整備方針) (案) 平成24年3月作成

## 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（案）

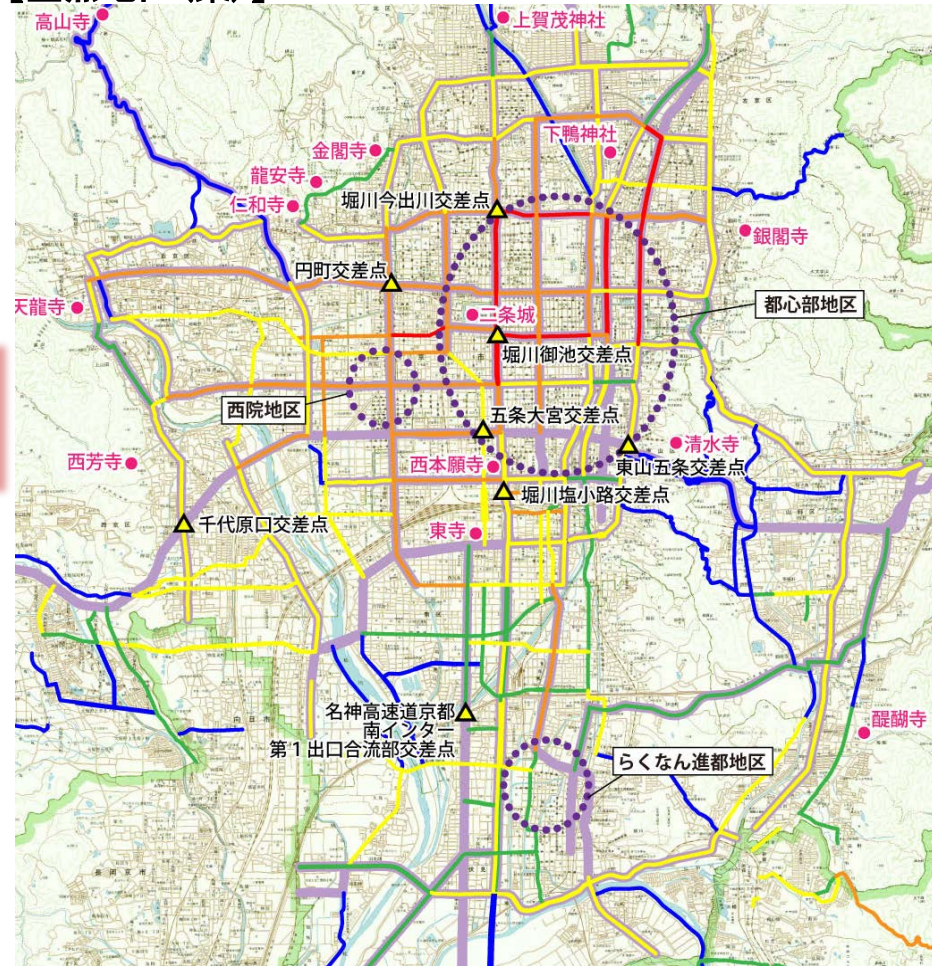
1. **ひとの集う場所を中心とした面的整備(ゾーン対策)によるネットワーク化を図る。**
2. 自転車事故の発生箇所など対策が必要な箇所について、部分的整備(スポット対策)を図る。

**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

⇒【別紙参照】

## 【重点地区(案)】





# ルール・マナー啓発の「みえる化」





# ルール・マナーを「知る」から「みえる」へ



## ルール・マナーの状況

### 市民の意識 (市民アンケートより)

- 自転車のルールや罰則について、**約75%の市民が認知**。
- 市民の9割が「自転車の車道左側通行」を知っていたが、実際に車道左側通行している人は**約3割**。

### ■ルール・マナーを守らない理由として

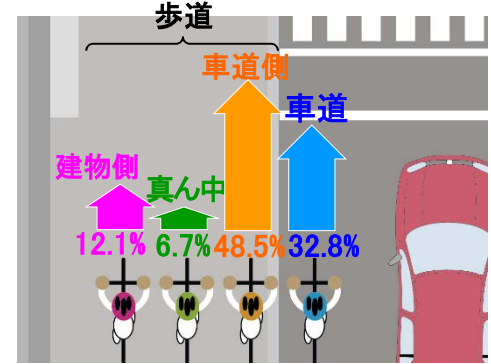
「ルールやマナーが道路や交通の実情に合っていない」の回答が約66%  
 「利用時、意識していない、忘れている」が約34%

## 自転車事故

- **自転車事故の死傷者の64%にルール違反あり**。
- 京都府下の自転車対歩行者の事故は、約2割増加。
- 65歳以上の**高齢者と若年層の自転車関連事故が多い**。
- **高齢者が事故にあった場合、重傷化または死亡する割合が高い**。

## 自転車の交通安全教室の受講機会

- 市民の**半数が受講経験がない**。(市民アンケート)
- 年代別でみると、10代は約9割が受講経験があったが、60歳以上では7割以上の人が**受講したことがない**と回答



**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」**



# ルール・マナーの周知の徹底

## 「何が危険なのか」のみえる化

- ルールやマナーについて、「守る＝安全」の意味を理解・納得
- 事故に遭わない・起こさないための知識と想像

### 守る

事故予防（安全）

知る機会の提供（量的拡充）と事故回避に向けた知識の習得（質的改善）

### 知る

ルール・マナーの教育の適切な機会の提供

### みえる（わかる）

ルール・マナーの内容の理解と納得

各年代に応じた内容，有効な場所や方法を考えていくことが必要

### 6W1Hの必要性

誰に，何を，どのように，なぜ，いつ，どこで，誰が

### 警察や地域等との連携・協力

これまで行政や民間で散発的に行われてきたルール・マナー啓発をこどもからお年寄りまでを対象とした生涯学習的なプログラムにより，効果的に周知をしていく。

生涯学習的なプログラムの構築

京都サイクルパス制度（仮称）の創設

あわせて

自転車の交通安全教育の指導者の育成

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

### 保険会社や企業等との連携

ルール・マナーの周知や指導できる人材の派遣等

### + 備える

安全利用の意識を高める  
自転車保険の加入の義務化

事故対策（安心）

歩行者  
・  
自転車の  
安全確保

# 例①：なぜ左側通行なのか？

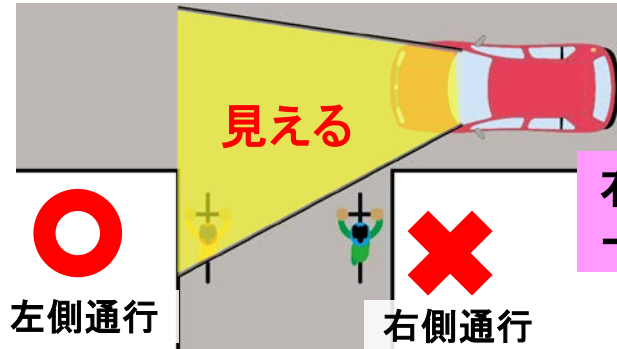


## ■細街路の交差点の死角

自動車から見えない

自転車に気付かない

事故



右側通行と一時不停止が危険

●ルール違反

## ■脇道交差点での車両との危険性比較

自動車から見えにくい  
見えない

自転車に気付かない  
気付くのが遅れる

事故

車道右側通行：8件(1.5)

車道左側通行：0件(—)

12.6倍

出会い頭事故

歩道右側通行  
46件(0.761)

歩道左側通行  
25件(0.119)

6.4倍

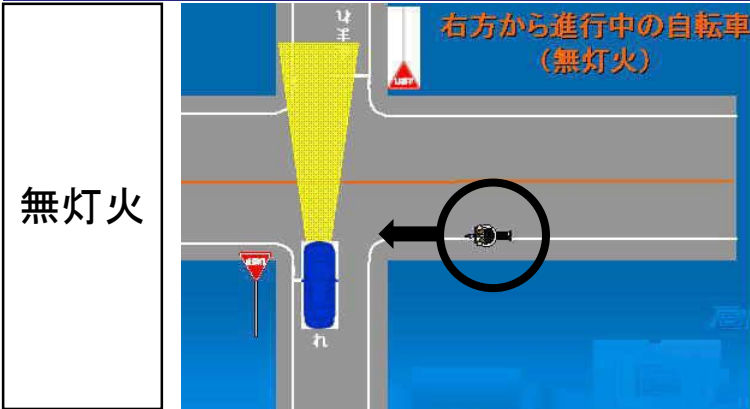
1.0倍



# 例②：なぜ無灯火はいけいないのか？

**ライト**は地面を照らすことよりも、  
**自分の存在**を車のドライバーに**早く分かってもらう**ために必要

## ■ 交差点において右側から無灯火の自転車が接近してくる場合

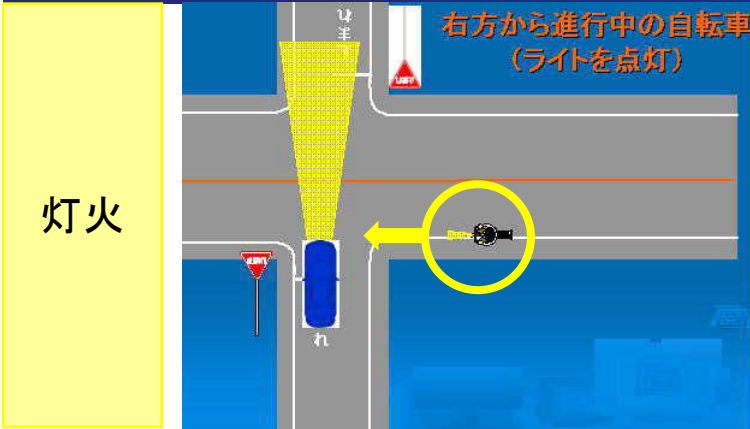


自動車が存在に  
気付かない

事故

車のドライバーからは  
自転車の存在がよく見えない

## ■ 交差点において右側からライトをつけた自転車が接近してくる場合



自動車が存在に  
気付く

事故を回避

後ろからも自転車の存在が  
わかるように反射盤をつける

自転車のライトがよく見える  
自転車がこちらにむかって  
きているのが分かる。



# 自転車駐輪環境の「みえる化」





# 対策の取組と成果



## 駐輪場の整備

駐輪場の整備により、収容可能台数は年々増加している。  
(平成15年:36,033台→平成25年:54,277台)

出町柳  
まちかど  
駐輪場



## 民間自転車等駐車場整備助成金事業

- 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。

## 付置義務による駐輪場の整備状況

- 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る。
- 都心部では平成20年からの5年間で約1,000台分が整備させている。

コインパーキング  
を転用した事例



## 放置自転車の撤去

### 「自転車の放置」＝「撤去」の意識づけ

- ・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

- 平成13年と比べると約10分の1に減少し、平成21年と比べても約4分の1に減少。
- 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。

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



土日祝日の撤去様子



夜間の撤去様子

# 駐輪場整備の課題



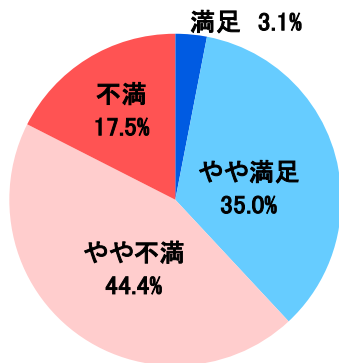
## 駐輪場整備の課題

■ 駐輪場の整備により、収容可能台数は年々増加している。(平成15年:36,033台⇒平成25年:54,277台)

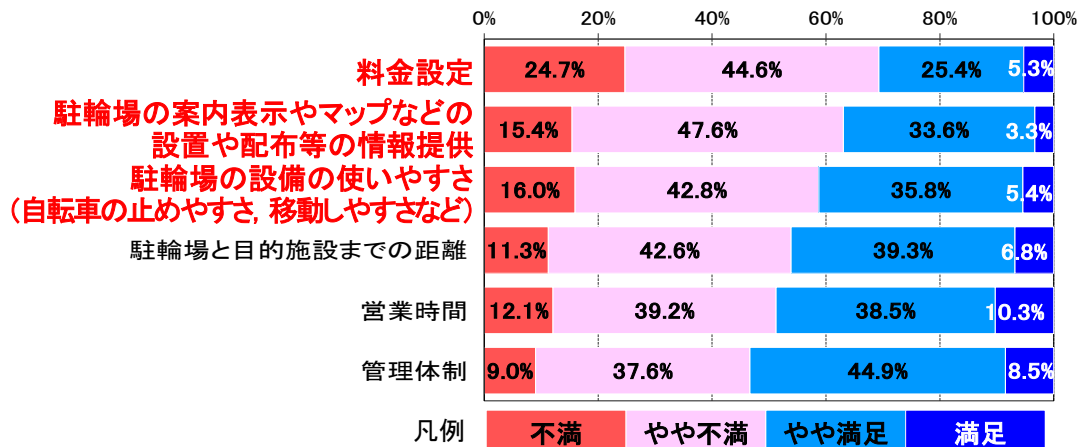
### 【市民アンケート結果より】

- 駐輪場の整備については、約6割の方が「不満」「やや不満」と回答。
- 「不満」で最も高かったのが、料金設定の24.7%で、ついで設備の使いやすさ、駐輪場の場所の案内表示やマップなどの設置や配布などの情報提供であった。

駐輪場の整備について、満足していますか。



現状の駐輪場について、どのようなところが満足(不満)と感じていますか。



■ 付置義務による駐輪場整備も行われている。(京都市内:平成20年以降で221箇所)

- 付置義務に従って駐輪場を整備してもその場所がわかりにくく、あまり利用されていない。
- 付置義務条例以前の建物(既存不適格)は、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。





# 放置自転車の課題



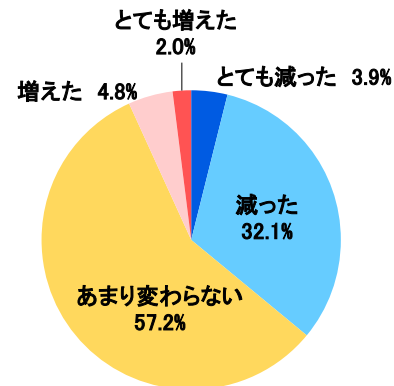
## 放置自転車の課題

■撤去の強化や駐輪場の整備等で**大幅に減少**

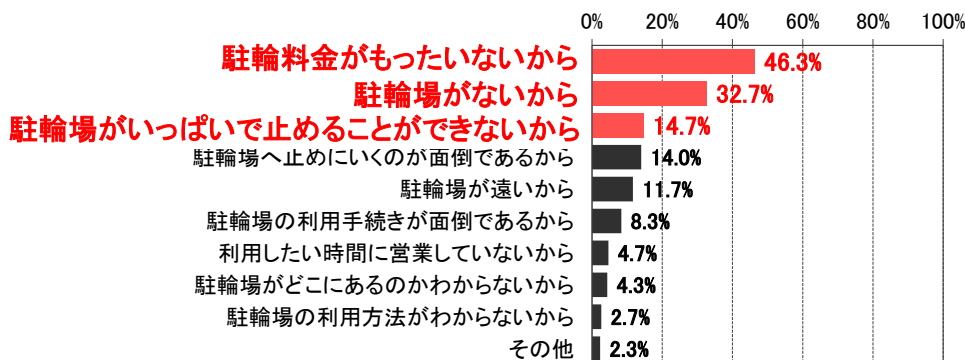
### 【市民アンケート結果より】

- 放置自転車が「減った」との回答は約3割に止まり、「あまり変わらない」が約6割と、市民の方の実感と差がある。
- 鉄道利用および繁華街へ出かける際に自転車を利用する人の**不法駐輪の理由の約3割以上が、近くにまたは目的地に駐輪場がない**であった。

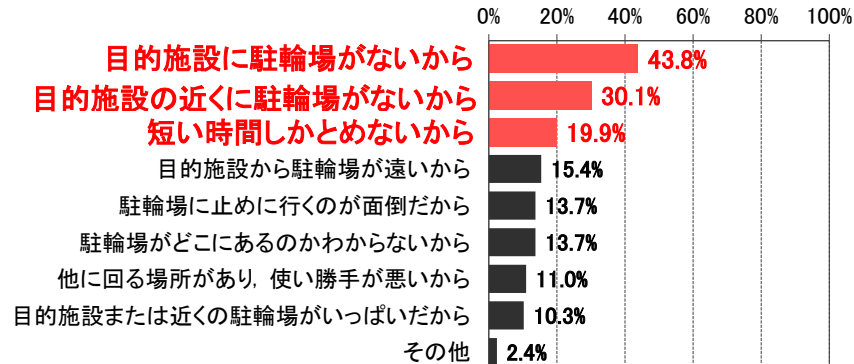
ここ数年、放置自転車が減ったと感じますか。



### 駅(鉄道)を利用する際、駐輪場を利用しない場合の理由



### 繁華街にでかける際、駐輪場を利用しない場合の理由



- **都心部**では放置自転車が**多い**。
- 地域によってはまだ駅周辺で放置自転車が**多い**ところもある。
- コンビニ・物販店周辺などでは**短時間の放置自転車が依然多い**。
- 放置自転車の撤去の強化により、放置自転車が分散化している



阪急西院駅



物販店周辺





# 駐輪場の量の確保から質の向上へ



きめ細やかな放置自転車対策の推進  
⇒ 量の確保から質の向上へ

駅・繁華街など、各場所の特性に応じて  
対応策を実施

## 目的の施設・エリア

利用状況・  
実態の把握が必要

量 台数

質 放置自転車及び駐輪場の  
詳細な実態

量と質の把握

## 対応策

### 駐輪場の整備

#### 駐輪場の整備

- 新たな駐輪場整備の必要性の有無

#### 付置義務による整備

- 施設等の駐輪スペースの適正な運用・設置
- 将来、付置義務による整備の可能の有無

など

量から質へ

### 駐輪場の利用促進

既存の駐輪場の活用

#### 駐輪場の改善

- 使いやすさや料金の見直し、改善

#### 情報の発信

- 駐輪場の案内標示の設置・マップの配布

#### 放置自転車の撤去

- 短時間の放置自転車への対応
- 撤去強化区域の拡大

#### 利用マナー・ルール啓発

- 地域や施設管理者や商店と協力 など

+

## 地域の特性に合わせた自転車総量のコントロール

- 駐輪場の確保が難しい
- 目的の施設やエリアが徒歩圏

### 徒歩や他の交通機関へ転換

- バスや鉄道を利用した場合の目的地への行き方や利用料金、時刻表などの交通情報の提供 など

他の交通機関との連携を図りつつ、  
より良い環境の構築を図る



# 自転車観光の「みえる化」



# 観光における自転車の役割



## 京都市の観光実態

- 京都市を訪れる観光客は年間5,000万人
- 京都市に宿泊した観光客の約8割が国内宿泊客を占めている。
- 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。
- 市内には世界文化遺産が10カ所以上ある。
- 今後2020年のオリンピックに向けて観光客の増加が見込まれる。



## 観光における自転車の現状

- レンタサイクルについては、民間事業者が先行しており、パリなどのヴェリブ、コミュニティサイクルの導入には十分な検討が必要

- 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、利用客と心得るが、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



観光での自転車利用

**観光客の方も気軽に利用できる環境の整備が必要**



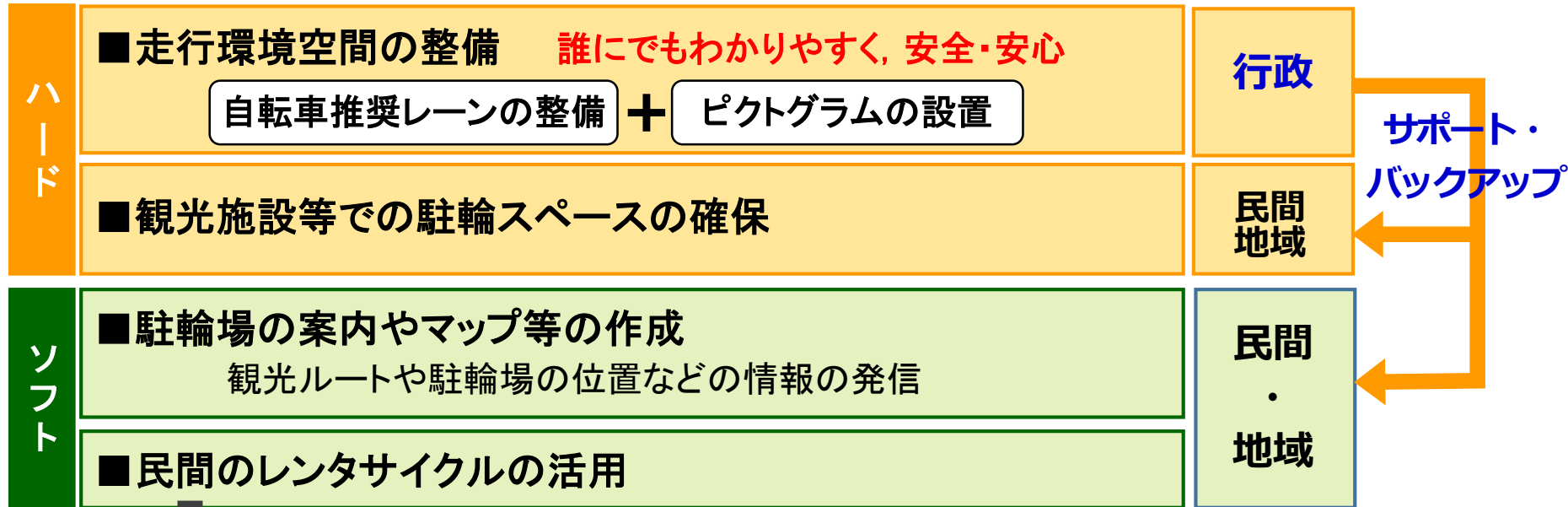
# 観光における自転車の利用促進の方向性



## ■観光での自転車利用

おもてなしの心で **だれもが楽しんで自転車を利用してもらう環境をつくる必要がある**

安全・安心に通行してもらうには **観光客の誰にでもわかりやすく、守ってもらう走行環境をつくる必要がある**



民間ビジネスと共存共栄できる施策の検討

レンタサイクル研究会の開催

### 民間連携事業運用

- 観光レンタサイクル業者の登録制の導入
- レンタサイクルナンバー制の導入

### 公共交通との連携

の検討



# 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)



# 環境・健康によい自転車利用



## 健康・福祉

- 日本人の3分の2の死因は、生活習慣病であり、死亡率が近年、上昇傾向である。
- 今後、京都市は高齢化が進み、それに伴い要支援・要介護認定者数も増加。
- 「自転車を利用すること」＝「運動すること」により、生活習慣病に一定の予防効果がある。
- 自転車は、気軽に・負担が少なく・生活に取り込める。
- 高齢者の移動では徒歩より、自転車の方が移動できる距離も長く、交通手段として有力

## 環境

- 自転車は他の交通手段に比べ環境負荷等が小さい。
- 自動車での通勤通学から自転車へ転換することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減でき環境によく、家計にもやさしい

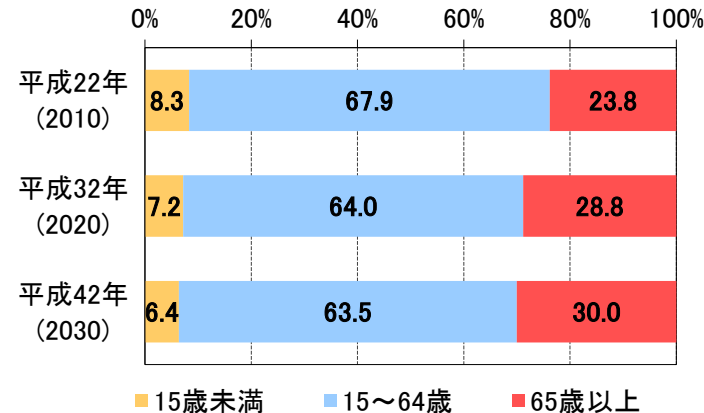
**自転車の活用は環境・健康問題を解決する有効手段**



自家用車を自転車にすることで、二酸化炭素の排出を抑えることだけでなく、ガソリン代や駐車場代、自動車の維持費なども削減できる。

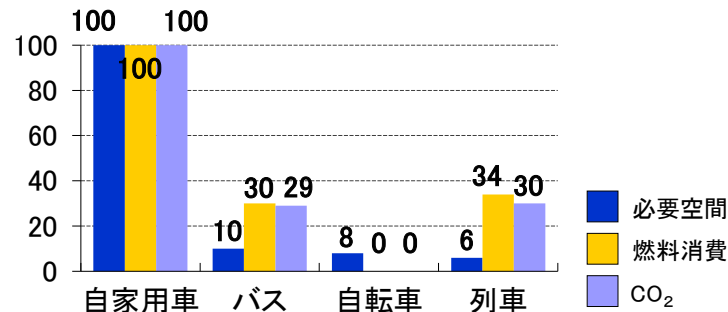
**自転車への転換は環境だけでなく家計にもやさしい**

### 京都市の将来人口年齢構成の推移



出典：【左】国立社会保障・人口問題研究所

### 各交通手段の単位距離あたりの一人の移動に要する必要空間・環境負荷等の比較

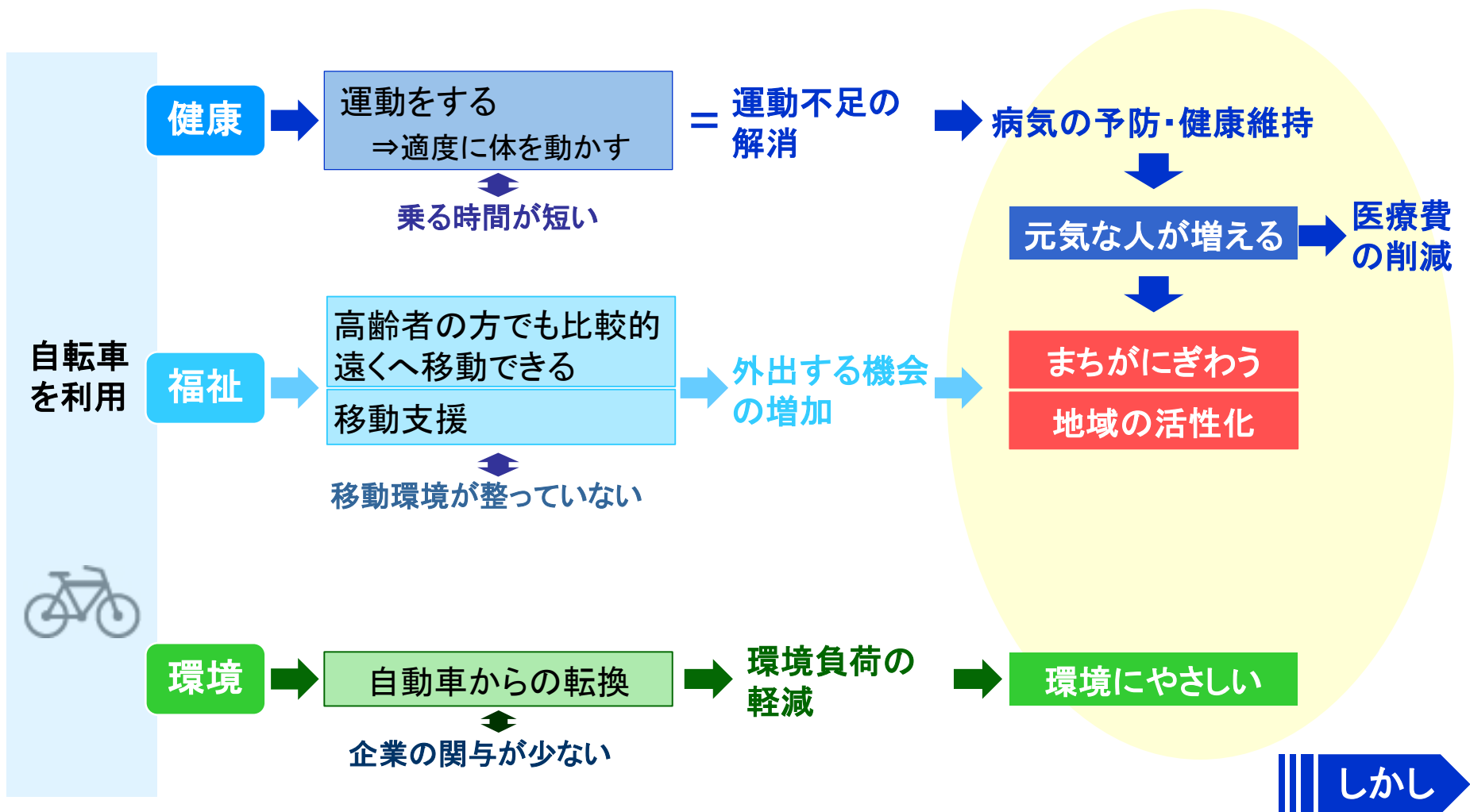


出典：E C作成、『自転車によるまちや都市の未来』(1999)





# 自転車をもたらす波及効果



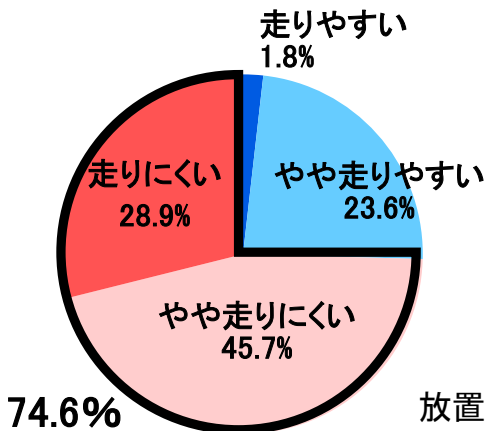


# 誰もが安心・安全に通行可能な環境の実現

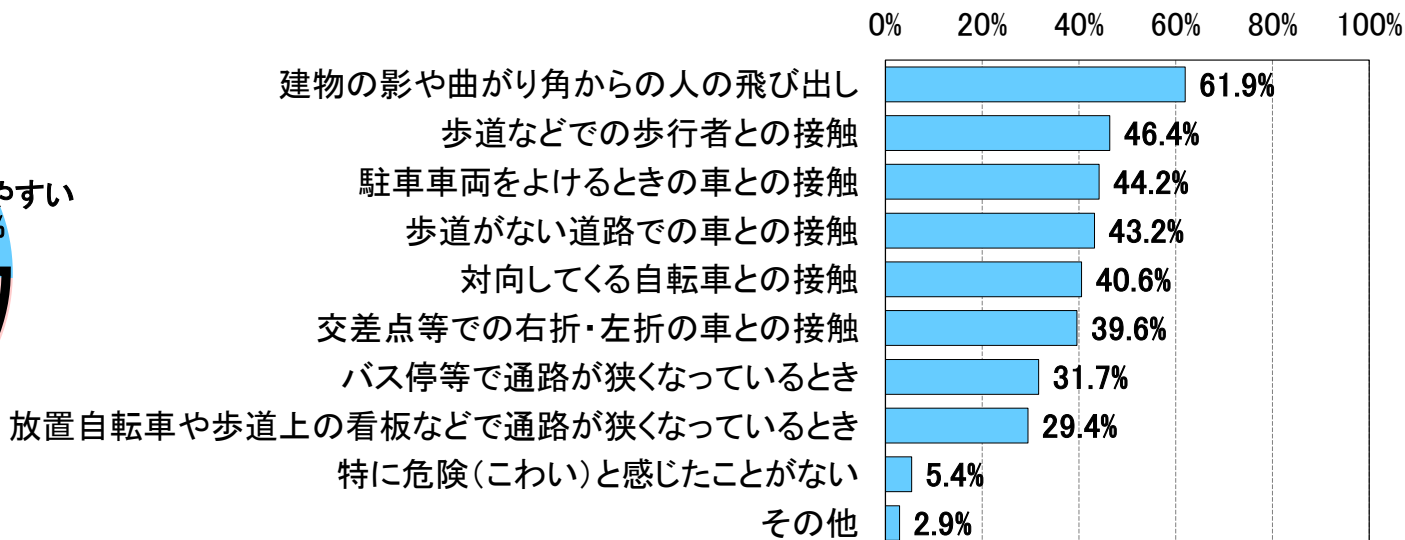
## 現状は

- 約4分の3の人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・こわいと感じている。

自転車で京都市内は走りやすいと思いますか。  
(お答えは1つ, 回答数=720人)



自転車を利用中、危険（こわい）と感じるときはどんなときですか。  
(複数回答可, 回答数=720人)



## 実現するには

誰もが安心・安全に自転車が利用できる環境が必要

**走行環境の整備が必要**





# 3.次期改訂に向けて





# 次期改訂計画策定までの工程（案）



## その他・特記事項等

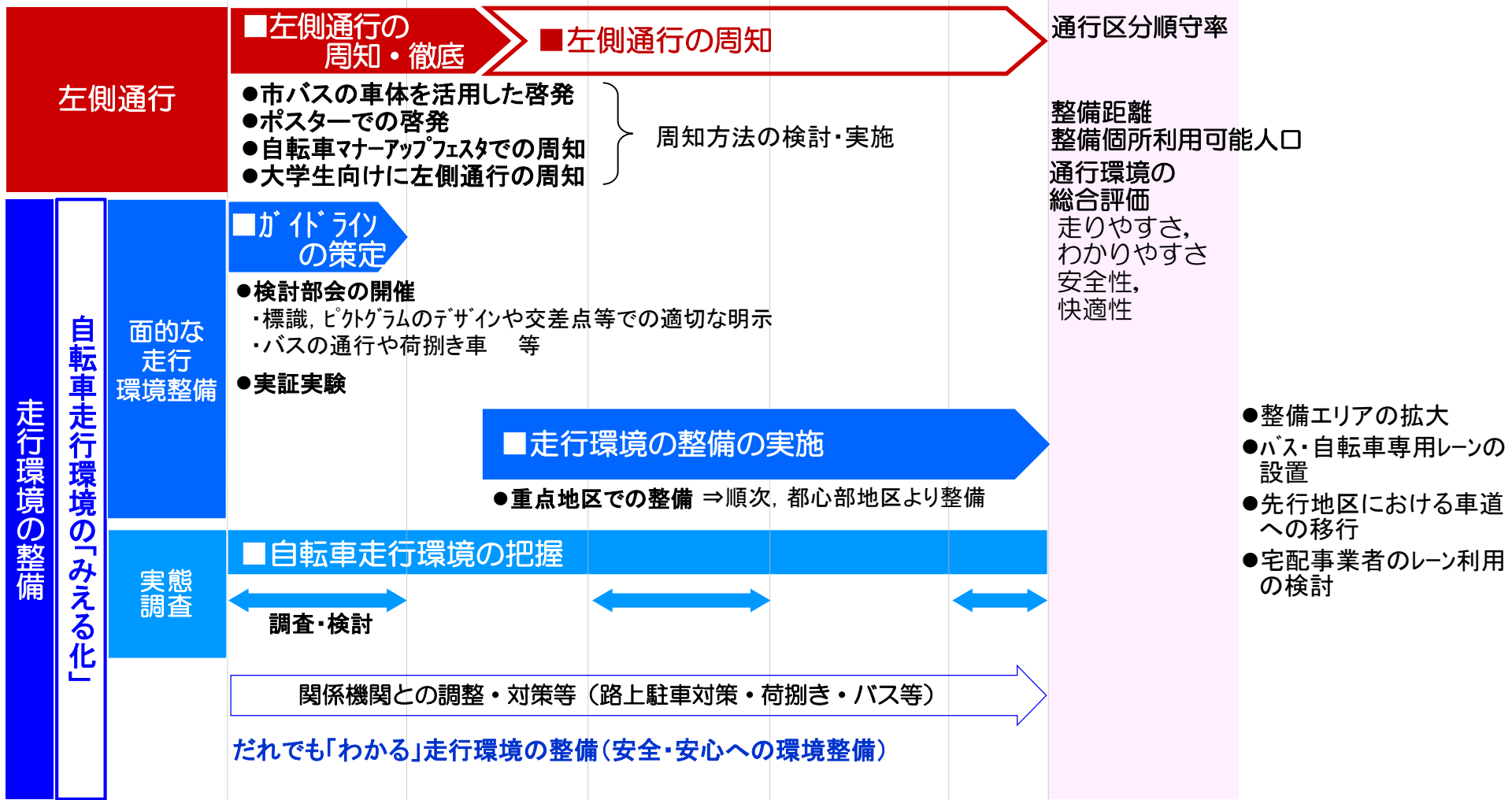
- 警察との協力・連携
- 保険会社との連携
- 「歩くまち・京都」総合交通戦略における自転車の位置づけ及び連携
- 公共交通と自転車との連携
- 多様な移動手段への対応



# 各項目の今後の取り組み（案）①

平成26年 中間見直し	27年(2015)	28年(2016)	29年(2017)	30年(2018)	31年 (2019)	評価項目	カピツ・パラピツ開催 32年(2020)以降
----------------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------------	------	---------------------------

▼次期改訂計画策定



走行環境の整備

自転車走行環境の「みえる化」

# 各項目の今後の取り組み（案）②



平成26年  
中間見直し

27年(2015)

28年(2016)

29年(2017)

30年(2018)

31年  
(2019)

評価項目

カピタ・パラピタ開催

32年(2020)以降

▼次期改訂計画策定

自転車の利用ルールの「見える化」

ルール・マナーの啓発

知る  
+  
みえる  
(わかる)  
||  
守る

■これまでの取組を  
活かした啓発の実施

■新たな自転車安全利用教育  
プログラムの構築  
(世代に合わせたルール・マナー教育の実施)

新たな自転車  
安全利用教育  
プログラムの実施

京都サイクルパス制度  
(仮称)の創設

実施回数  
参加人数  
京都サイクルパスの  
取得者の拡大

- ルール・マナーブックの配布
- 小学3・4年生へ副読本配布
- 少年野球チームを中心に親子安全教室の実施
- 大学生向けに左側通行の周知

- 小学5・6年生へ自転車の乗り方の実習  
(6年では車道左側通行)
- 免許返上者へ自転車講習会の開催  
(高齢者向け対象)

●指導者の育成・登録

●常設のサイクルセンター（講習施設）の設置の検討

- 自転車安全利用推進企業制度（制度の周知と充実）

■自転車の安全利用意識の向上

保険の加入率

備える

- 自転車保険加入の義務化
- 保険加入の進捗状況によっては  
実効性の高い方法の導入を検討

- 京都サイクルパス制度との連携の検討

関係機関との協議・調整・指導者の育成や学校での試行実施し、世代ごとの効果的な啓発の実施



# 各項目の今後の取り組み（案）③

平成26年 中間見直し		27年(2015)	28年(2016)	29年(2017)	30年(2018)	31年 (2019)	評価項目	カピッ・パラピッ開催 32年(2020)以降	
							▼次期改訂計画策定		
情報発信		<b>既存サイトの見直し・発信方法の検討</b> ▶ <b>自転車総合情報サイトの運用</b> ●サイトの作成・開設(次年度以降:情報の随時更新)							
		<b>自転車利用に関する案内等の情報発信</b> ●自転車利用のルール・マナーの啓発・周知 ●駐輪場の案内板の設置 ●駐輪場マップの配布							
放置自転車対策	自転車駐輪場環境の「みえる化」	<b>駐輪場の有効活用</b> 現状の把握 ●使いやすい駐輪場への改善 <b>市営駐輪場の有効活用</b> ●調査 ●委員会の開催・方針決定 ●指定管理者との調整 ●短時間利用に合わせた料金の見直し(市営駐輪場)						駐輪場の質の改善 利用しやすさ わかりやすさ 満足度 駐輪場の利用の向上	
		<b>放置自転車の撤去</b> ●撤去実施(継続) ●撤去強化区域の拡大						放置自転車の減少	
		<b>駐輪場の整備</b> ●駐輪場の整備 ●特定地区における民間駐輪場誘致補助制度の導入 <b>付置義務の見直し</b> 調査・まとめ ▶ 関係機関と調整・方針決定 ▶ 条例提案 ▶ 準備 ▶ 実施 ●重点地区(都心部) ●パブリックコメント実施							
	実態調査		<b>放置自転車および駐輪場の利用状況の把握</b> ●内閣府の調査等に合わせて実施						
	自転車観光の「みえる化」		<b>民間事業者との連携・協力等</b> インタサイクル研究会開催 ●社会実験の実施						観光客の利用人数
その他		<b>総合政策条例の制定</b> 子どもや障がい者が自転車と触れ合える場づくり 調査 ▶ パブリックコメント実施 ▶ 開設に向けた準備等							



# 次期改訂計画を見据えて

## 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

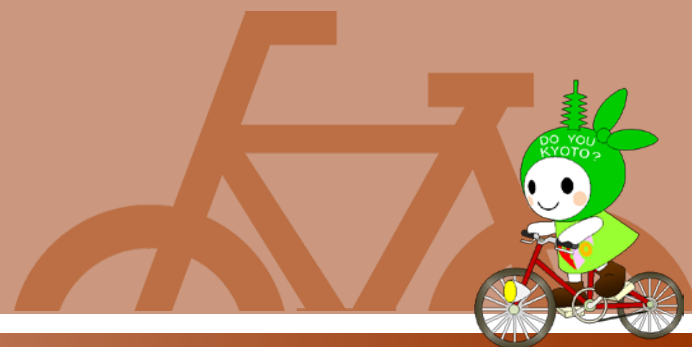
総合評価	市民満足度 ○利用の安心度, 快適性
------	-----------------------

## 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, 整備個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	レンタサイクル	観光客のレンタサイクル利用割合



# 參考資料





# 自転車は他交通手段に比べ環境負荷が低い

## ◆自動車通勤・通学による二酸化炭素排出量およびガソリン代の試算

車の単位 CO <sub>2</sub> 排出量	CO <sub>2</sub> 排出＝ガソリン乗用車15km/h →263.5 g/km
1台の年間排出量	片道平均5 kmの通勤・通学を自家用車で行う場合 一人当たり＝ 263.5 g/km × 10 km × 250日／年＝ <b>658.75 kg</b> のCO <sub>2</sub> 排出
国民の排出量・燃料費	自家用車だけの通勤通学者 112,814人(2010年国勢調査) 658.75 kg × 112,814人＝ 7.4万t 1ℓあたりのCO <sub>2</sub> 排出量(ガソリン) : 2.3 kg/ℓ ⇒7.4万t ÷ 2.3 kg/ℓ × 160円/ℓ＝ <b>51.7億円</b>

## ◆転換可能な距離の自家用車通勤から自転車に転換した場合のCO<sub>2</sub>と金銭支出の削減試算

二酸化炭素	削減可能量	5 km以内の通勤通学距離の人を5割として, その5割が自家用車通勤から自転車通勤に変換(5 km以内の人の平均距離を3 kmとする) ＝1.1万t のCO <sub>2</sub> 削減可能
金銭支出	年間ガソリン代総金額	上記の通り, 51.7億円
	削減可能量	51.7億円 × 0.5 × 0.5 × 3/5(平均移動距離を3km)＝7.8億円
	その他の経済効果	健康保険費用負担, メタボ生活習慣病減少等効果, 企業の駐車場整備・管理費用の削減, 通勤手当の削減(通勤手当の支給等)

# 自転車は気軽にできる運動方法



- 自転車は、気軽に・負担が少なく・生活に取り込める。

## 自転車・ジョギング・泳ぎの特徴比較

項目	自転車	ジョギング	泳ぎ
通勤・通学, 買い物中	◎可能	△限定	×困難
息切れ	◎少ない	×大	×大
ひざにかかる体重	◎0.3倍	×4~6倍	◎なし or 0.3倍
場所の制約	◎自由	◎自由	×限定
時間の制約	◎自由	◎自由	×限定
行動範囲	○広い	△狭い	×非常に狭い
持続時間	◎長時間	△短い	×短時間
運動の強度の調整	◎広範囲	×狭い	×狭い
膝・腰の悪い人	◎可能	×困難	◎可能
運動中会話	◎可能	◎可能	×困難
医学的安全性	◎高い	◎高い	×制約(血圧狭心症など)
消費カロリー(1時間あたり)	195kcal	310kcal	450kcal

※  はメリットに相当。

ウォーキングは着地の際に膝に体重の2~3倍。各項目について通常不可能な場合以外は可能としている。

出典：『実践する自転車まちづくり』古倉宗治著

カロリー算出 厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準2013」

# 自転車による病気予防の有効性



- 「自転車を利用すること」＝「運動すること」により、生活習慣病に一定の予防効果がある。

## 生活習慣病に対する自転車利用の有効性

項目	内容	備考
①死亡率	非自転車通勤者は自転車通勤者に比べて、死亡率が39%高い	コペンハーゲンの4万人疫学的データによる
②冠状動脈・心筋梗塞	発生の危険性の軽減のため、予防に中年時の低燃焼運動が有効	心臓疾患は、死亡原因のうち、男性の1/4、女性の1/6を占めている
③脳梗塞	発生の危険性の軽減	予防に軽度・中度の運動が有効
④糖尿病	発生の危険性の軽減(33－50%)	肉体運動の欠如による
⑤大腸がん	発生の危険性の軽減(40－50%)	肉体運動の欠如による
⑥乳がん	日常自転車利用ありの場合、34%発生の危険性の減少	エネルギーバランス肉体運動の欠如
⑦体重過多・肥満	軽減できる(成人人口の50%が肥満)	肥満の軽減は、高血圧、冠状動脈疾患、糖尿病、慢性関節炎等の原因の除去
⑧精神	精神の安定・情操の維持・自信の高揚が図れる	季節感の体得、まちの再発見、レクリエーションなどによる



# 増加する自転車，高まる自転車需要



## ●自転車の保有台数の増加

- 自転車の保有台数は増加傾向。
- 平成25年の全国の自転車保有台数は約7,100万台で，京都府域では約168万台。
- 京都府は人口100人あたりの自転車の保有台数で47都道府県のうち，**第5位**。  
(人口100人あたり65.01台を保有)

## ●自転車需要の高まり

- 京都市は，政令市の中では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割合が高い。  
**全国第2位(23.4%)**。
- 近年，自転車の通行性能が高いスポーツ車や電動アシスト車の販売台数が，大きく伸び増えている。

# 交通事故は減少，自転車対歩行者は微増

## ●京都市は自転車事故割合が高い

- 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，高い割合となっている。

自転車関係事故割合の推移（平成24年）

京都市	京都府	全国
<b>23.2%</b>	20.4%	19.9%

## ●自転車事故割合は横ばい，対歩行者事故の微増

- 平成16年から平成25年の10年間において，京都府内の全交通事故総件数は約4割減少したものの，  
**自転車に関係する事故割合は減少していない**。
- また，自転車対歩行者の事故は，**約2割増加**している。  
※警察への通報率は約1～2割

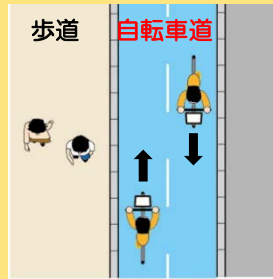
# ガイドラインにおける整備形態選定の考え方

幹線道路＝Bのケースが大半その他街路はCに

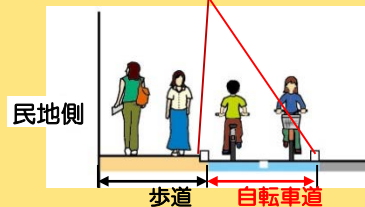
○交通状況を踏まえた整備形態の選定

**A: 自動車の速度が高い道路**  
(50km/hを超える等)

構造的な分離



縁石線・柵その他これに類する工作物により区画



自転車道

自転車と自動車の分離

整備形態

**B:**  
A, C以外の道路

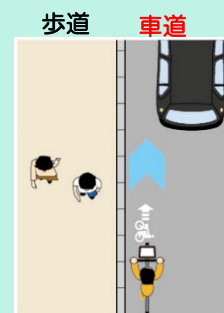
視覚的な分離(規制あり)



自転車専用通行帯  
(自転車レーン)

**C: 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路**  
(40km/h以下, 4,000台/日以下等)

混在規制なし



車道

(路肩のカラー化, 車道左側部の車線内に帯状の路面標示やピクトグラムの設置)

○道路空間の再配分や道路拡幅の可能性の検討

規制速度の抑制を行い、自転車専用通行帯、車道に変更することも検討