

# 改訂京都市自転車総合計画 見直し



# 目次

## 第1部 自転車を取り巻く現状と課題

### 第1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 ..... 2
- 2 改訂京都市自転車総合計画見直しの背景と目的 ..... 3

### 第2章 改訂京都市自転車総合計画策定後の取組成果

- 1 自転車走行環境の整備 ..... 4
  - 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 路面表示や注意喚起サインの設置
- 2 ルール・マナーの啓発 ..... 7
  - 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 ..... 9
  - 3.1 放置自転車対策の成果
  - 3.2 駐輪場の整備の推進
  - 3.3 付置義務による駐輪場の整備
  - 3.4 撤去に関する主な取組

### 第3章 自転車の現状と課題

- 1 自転車利用の現状 ..... 14
- 2 自転車事故の現状 ..... 19
- 3 自転車に関する国等の動向 ..... 21
- 4 課題 ..... 22
  - 4.1 自転車走行環境の課題
  - 4.2 ルール・マナー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 自転車関連施策における課題



## 第2部 今後の方針

### 第4章 今後の取組方針

1 これまでのまとめと方向性 .....	34
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 .....	36

### 第5章 各施策の「みえる化」

1 自転車走行環境の「みえる化」 .....	37
2 ルール・マナーの「みえる化」 .....	42
3 自転車駐輪環境の「みえる化」 .....	44
4 自転車観光の「みえる化」 .....	47
5 自転車関連施策の「みえる化」 .....	48
6 各自転車政策の「みえる化」のまとめ .....	49

### 第6章 計画推進に向けた体制と方法

1 今後の取組工程 .....	50
1.1 次期改訂までの取組	
1.2 次期改訂に向けた取組の評価項目	
2 推進体制 .....	54
3 計画の検証方策 .....	55

### 第7章 今後の長期的な課題

1 総合交通戦略との連携 .....	56
2 留意すべき視点 .....	56
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



## 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（以下「現行計画」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、以下のとおりです。

### ○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、更には環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを実現する。

### ○推進期間

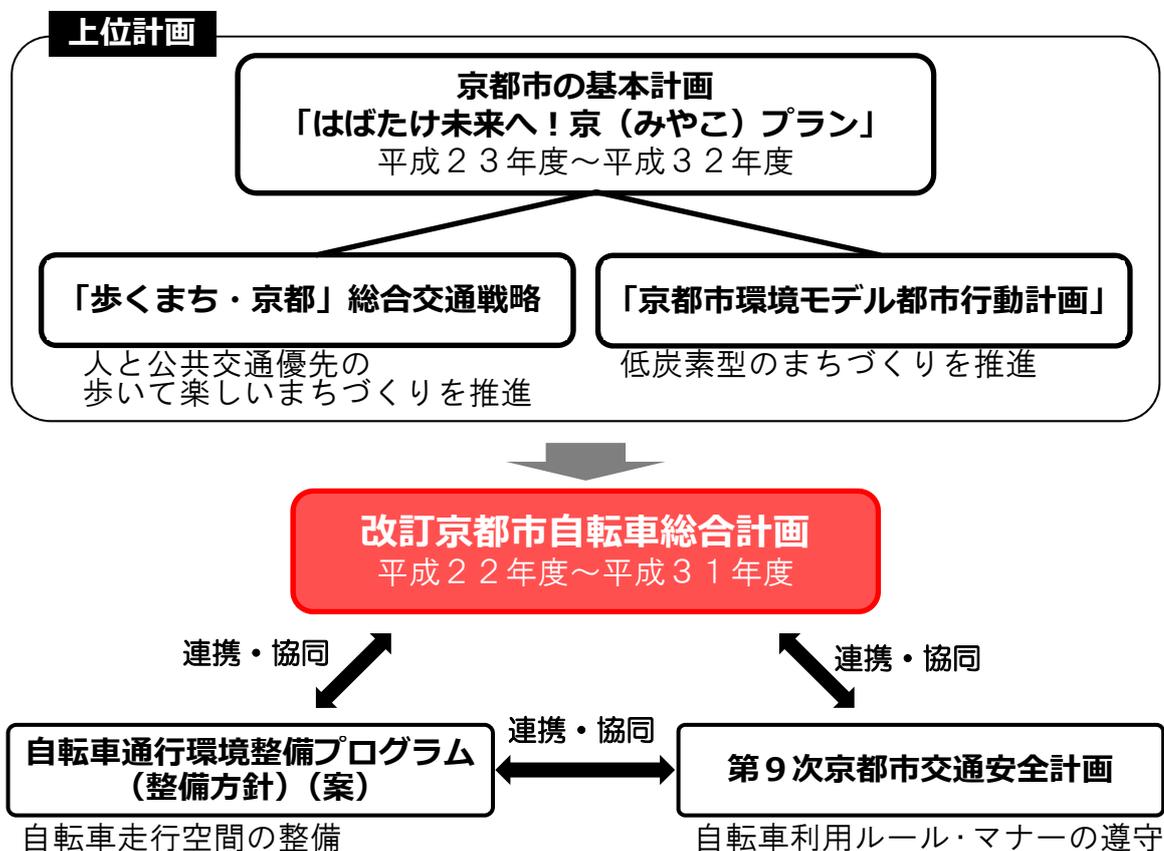
平成22年度～平成31年度（10年間）

### ○主な内容

- (1) 民間事業者等との連携による駐輪場整備
- (2) 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背景と目的

平成22年の現行計画の策定後、4年が経過し、その間、駐輪場の整備や撤去対策の強化等により放置自転車対策については、大きく前進しました。一方、ルール・マナーの遵守については、市民生活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、一定の課題が浮き彫りになっています。

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」の策定に続き、平成25年には改正道路交通法の施行により自転車の路側帯通行が左側に限定されるなど、自転車を取り巻く環境にも大きな変化が生じています。

現行計画の中間年を迎え、政策ごとの進捗や課題を抽出するなど現行計画前半の総括を行うとともに、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決定など、新たに生じた要因を踏まえ、見直しを行うことといたしました。

表1 現行計画後の自転車に関する国・警察等の動向

年月	内容
平成22年 12月	<b>京都市自転車安心安全条例の施行</b> 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	<b>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</b> 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 <b>「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」</b> を通知
平成24年 11月	国土交通省及び警察庁 <b>「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」</b> を策定
平成25年 12月	<b>道路交通法の一部改正</b> 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



## 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

本市では現行計画を踏まえ、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（案）を取りまとめました。

#### 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 自転車事故の発生箇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（案）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。

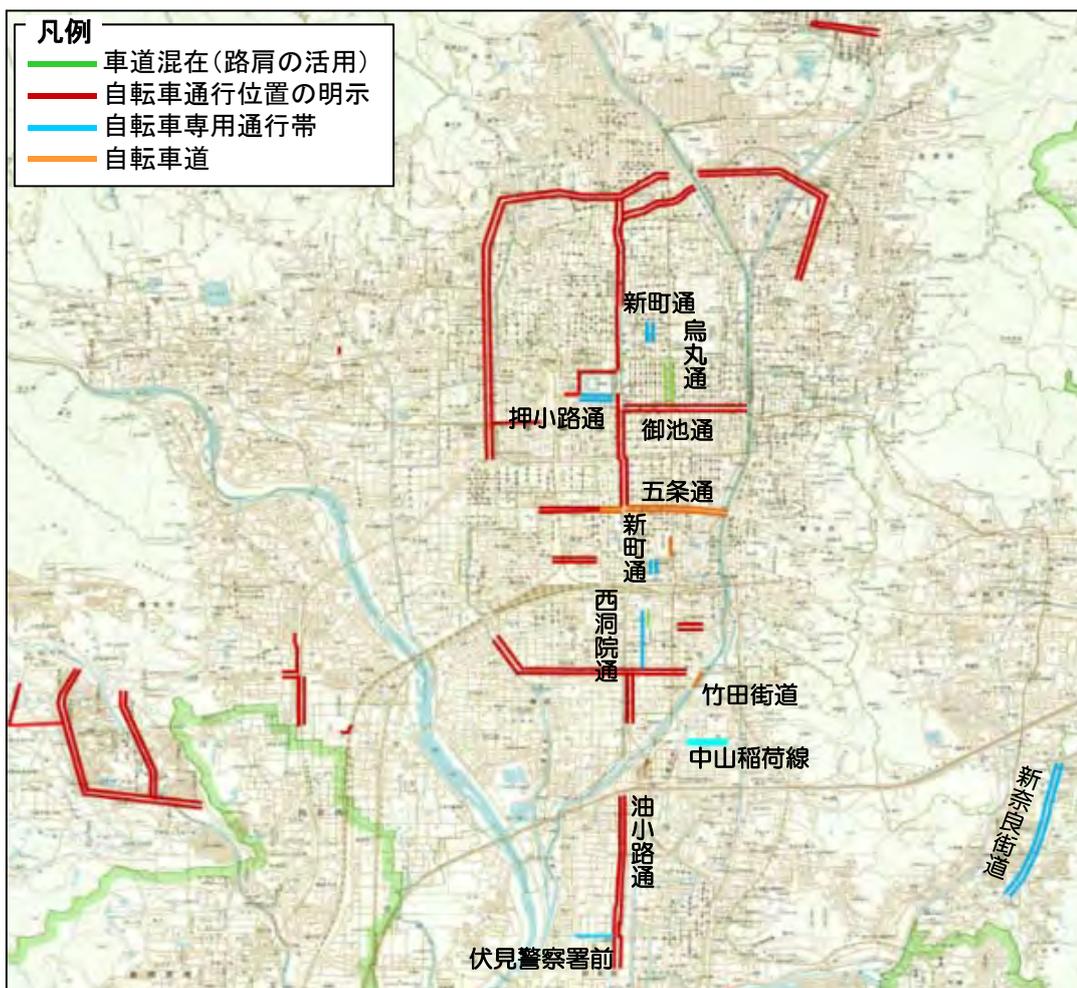


図2.1 京都市内の自転車通行環境整備路線



表2.1 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
①車道混在(路肩の活用)	0.7km	44.6km
②自転車通行位置の明示	36.7km	
③自転車専用通行帯	4.8km	
④自転車道	2.4km	

### 1.3 整備形態別の整備状況

整備形態の概要と整備された各道路の事例は、下表のとおりです。

表2.2 整備形態別の整備概要と状況

視 覚 的 分 離	<p><b>①車道混在(路肩の活用)</b></p> <p>烏丸通で計0.7kmを整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●車道で自転車の通行位置を明示</li> <li>●自動車と同一方向の左側通行</li> <li>●自転車と自動車が混在</li> </ul>	 <p>烏丸通</p>
	<p><b>②自転車通行位置の明示</b></p> <p>北大路通や油小路通等で計36.7kmを整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歩道空間の路面に着色等により自転車が通行する位置を明示</li> <li>●歩行者が優先で徐行</li> </ul>	 <p>油小路通</p>
	<p><b>③自転車専用通行帯</b></p> <p>新町通(府庁東側)等で計4.8kmを整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●車道上で自転車の専用通行空間を交通規制により指定</li> <li>●自動車と同一方向の左側通行</li> </ul>	 <p>新町通(府庁東側)</p>
構 造 的 分 離	<p><b>④自転車道</b></p> <p>竹田街道や五条通等で計2.4kmを整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●縁石などの工作物により物理的に分離された車道での自転車専用の通行空間</li> <li>●自転車は歩道やこれ以外の車道を通行してはならない</li> <li>●原則として、対面通行</li> </ul>	 <p>五条通</p>

## 1.4 路面表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、路面表示や注意喚起のサインの設置も行いました。



御池通の路面表示



御池通の注意喚起看板

図2.2 路面表示及び注意喚起看板の設置事例





## 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見童に配布し、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。また、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 2.3 自転車交通安全教室の様子（左）と安全ノート（右）

出典：京都府警察ホームページ

表 2.3 自転車運転免許証交付を伴う自転車教室の実施状況

年度	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24	平成25
実施小学校数(校)	45	64	76	86	94	110

中学校及び高等学校では、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。



図 2.4 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

表 2.4 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状況

年度	平成23	平成24	平成25
実施中学校及び高等学校数(校)	1	2	4



## 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周知・啓発を行っています。

- 「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)(図2.5)
- 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の配布等の取組を実施
- 大学生向けフリーペーパーへの自転車啓発記事の掲載及び入学式で配布(京都市)(図2.6)



図 2.5 民間の発行による自転車の安全利用の本



図 2.6 啓発のパンフレット(京都市)

## 2.3 街頭での啓発活動・啓発イベントの実施



繁華街での啓発



通学路での啓発

図 2.7 「まちかど啓発」の実施の様子



図 2.8 自転車マナーアップフェスタの様子  
(平成 26 年 6 月 1 日開催)





### 3 放置自転車対策

#### 3.1 放置自転車対策の成果

現行計画の策定後，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。その結果，自転車の放置台数は，平成13年と比べると約27分の1に減少し，現行計画策定前の平成21年と比べると約10分の1に減少しました。

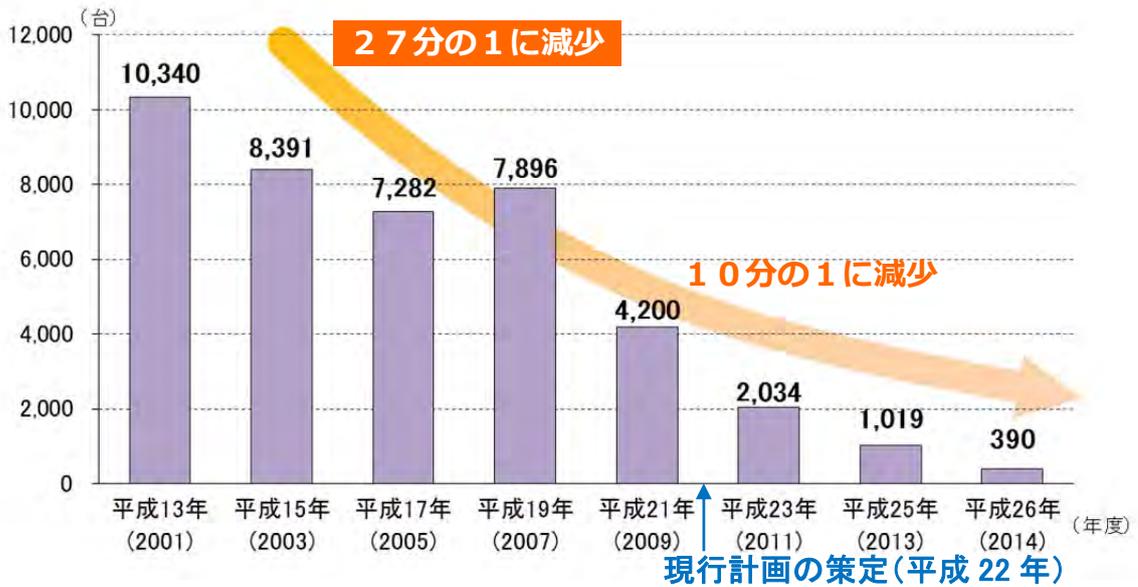


図 2.9 自転車等の放置状況\*1の推移

- \* 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,平成26年度は本市独自で調査を実施

出典:内閣府調査



改善前



改善後

図 2.10 自転車等の放置の改善例



## 3.2 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、図のように収容可能台数は年々増加しています。

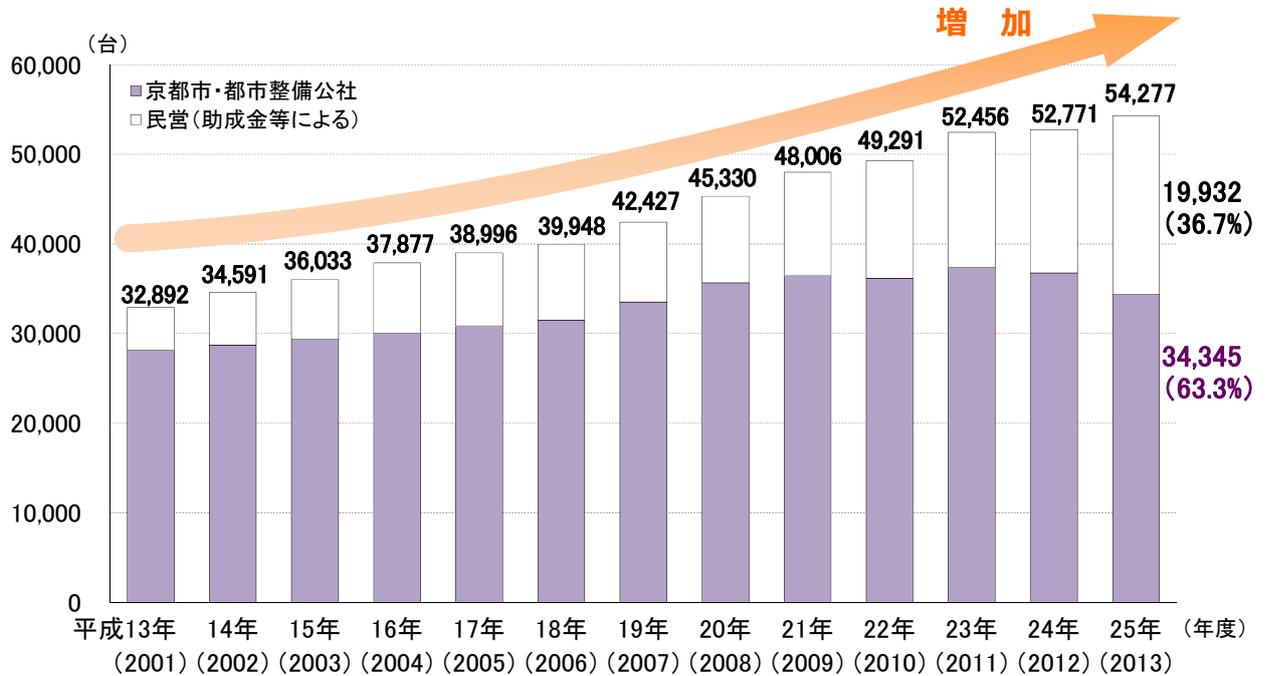


図 2.11 京都市内における駐輪場整備台数の推移



出町柳まちかど駐輪場



七之舟入自転車駐車場

図 2.12 京都市内における駐輪場整備事例





## (2) 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 2.13 民間自転車等駐車場整備助成金事業の活用件数



建物の1階を転用



コインパーキングを転用

図 2.14 駐輪場へ転用した事例



### 3.3 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。

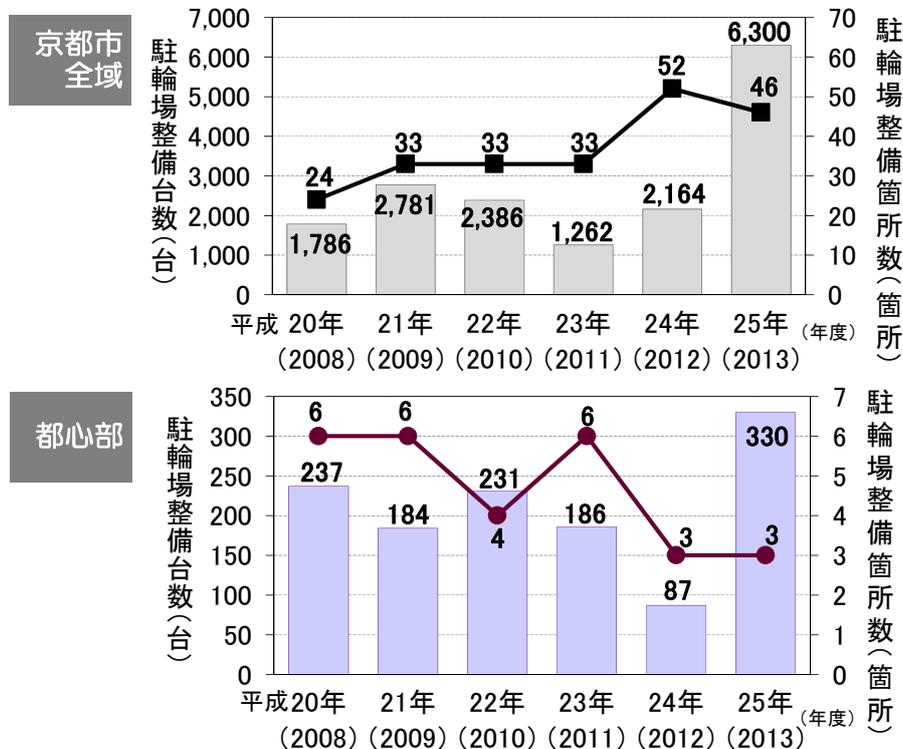


図 2.15 付置義務駐輪場申請台数及び箇所数

### 3.4 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」という意識を醸成することができ、自転車の放置台数の減少につながりました。

表 2.5 放置自転車の撤去の取組の流れ

年月	取組内容
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
10月	土日撤去の開始(月1回程度)
平成22年 4月	鴨川撤去の開始
5月	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

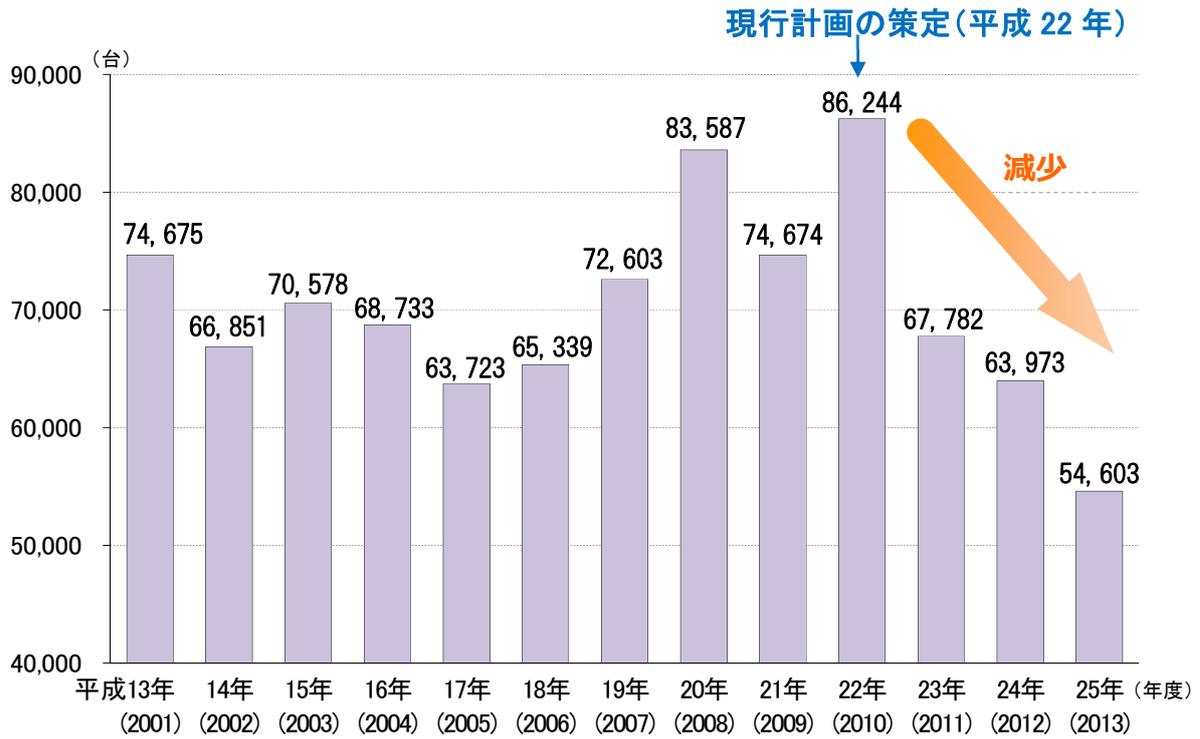


図 2.16 放置自転車撤去台数の推移



夜間の撤去の様子



土日・祝日の撤去の様子

図 2.17 夜間, 土日・祝日の撤去の様子



# 第3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増えています。

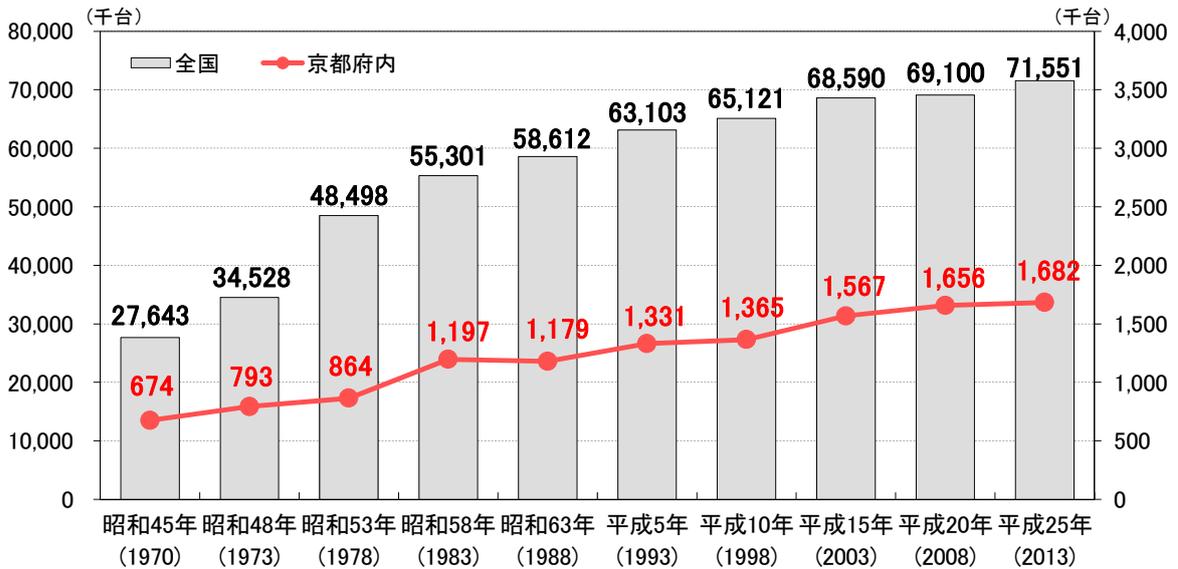


図 3.1 自転車の保有台数の推移 (全国・京都府)

出典：(社)自転車協会, (財)自転車産業振興協会

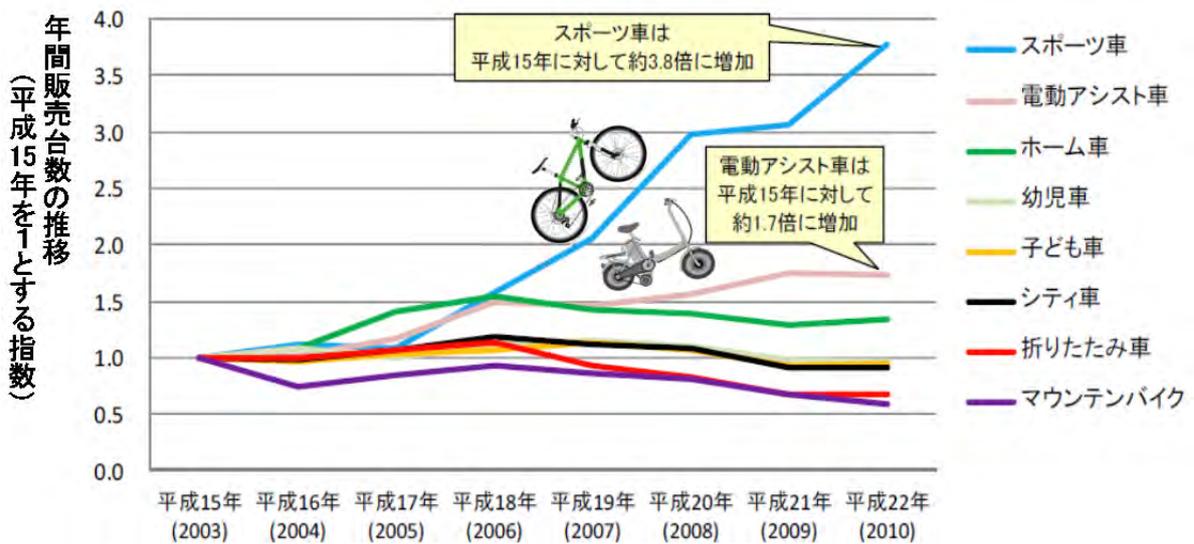


図 3.2 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率 (年間1店あたり)

出典：自転車国内販売動向調査 ((財)自転車産業振興協会)





## 交通手段としての自転車の利用率が増加

パーソントリップ調査※によると、京都市の代表交通手段別における自転車の割合は、約2割となっています。各交通手段の移動距離を加味し5km以内でみると、自動車の割合はあまり変わらず、徒歩や自転車の割合が増え、自転車は、約3割となっています。

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位となっています。

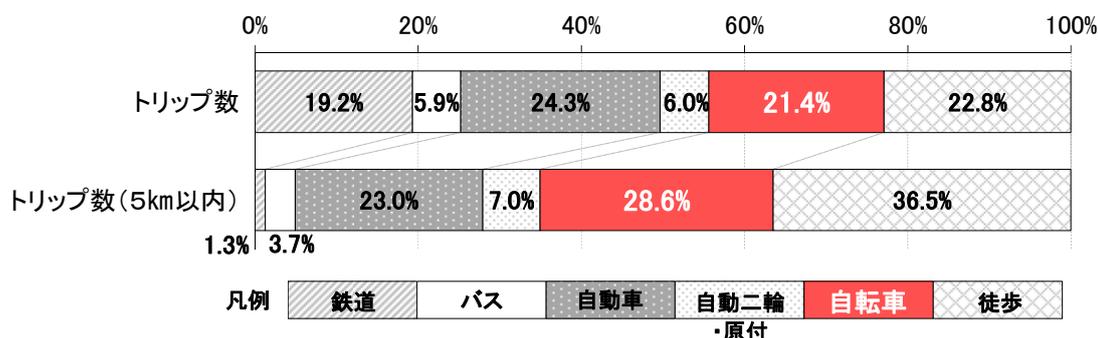


図 3.3 5km以内での代表交通手段の割合の比較（京都市）

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-

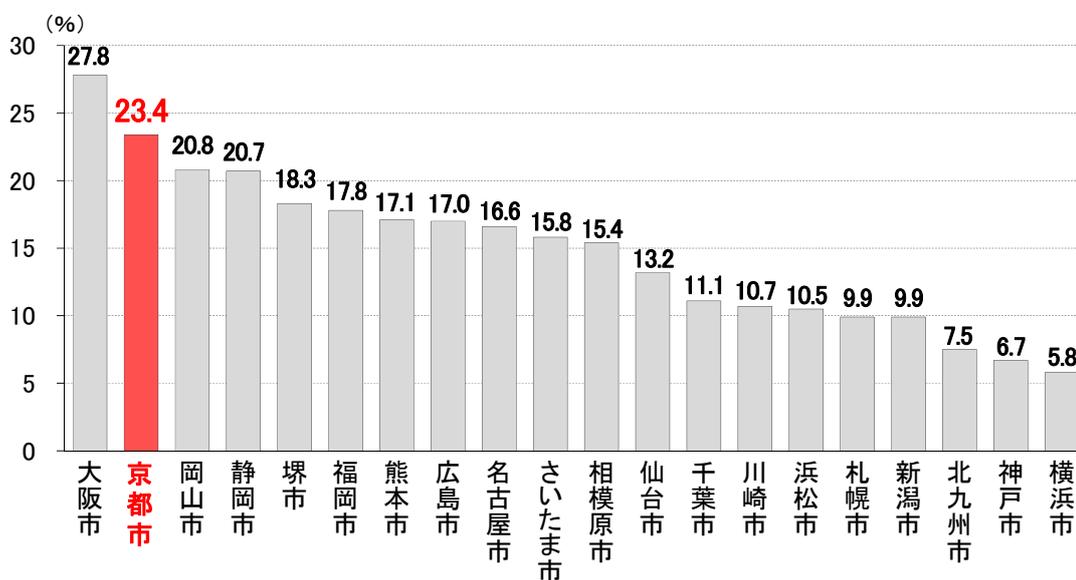


図 3.4 政令指定都市の通勤通学における代表交通手段としての自転車分担率の比較

出典：平成22年国勢調査



目的別で見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。  
 年齢別で見ると20歳代～30歳代前半の若年層と60歳代後半の高齢者  
 での自転車の利用割合が増加しています。

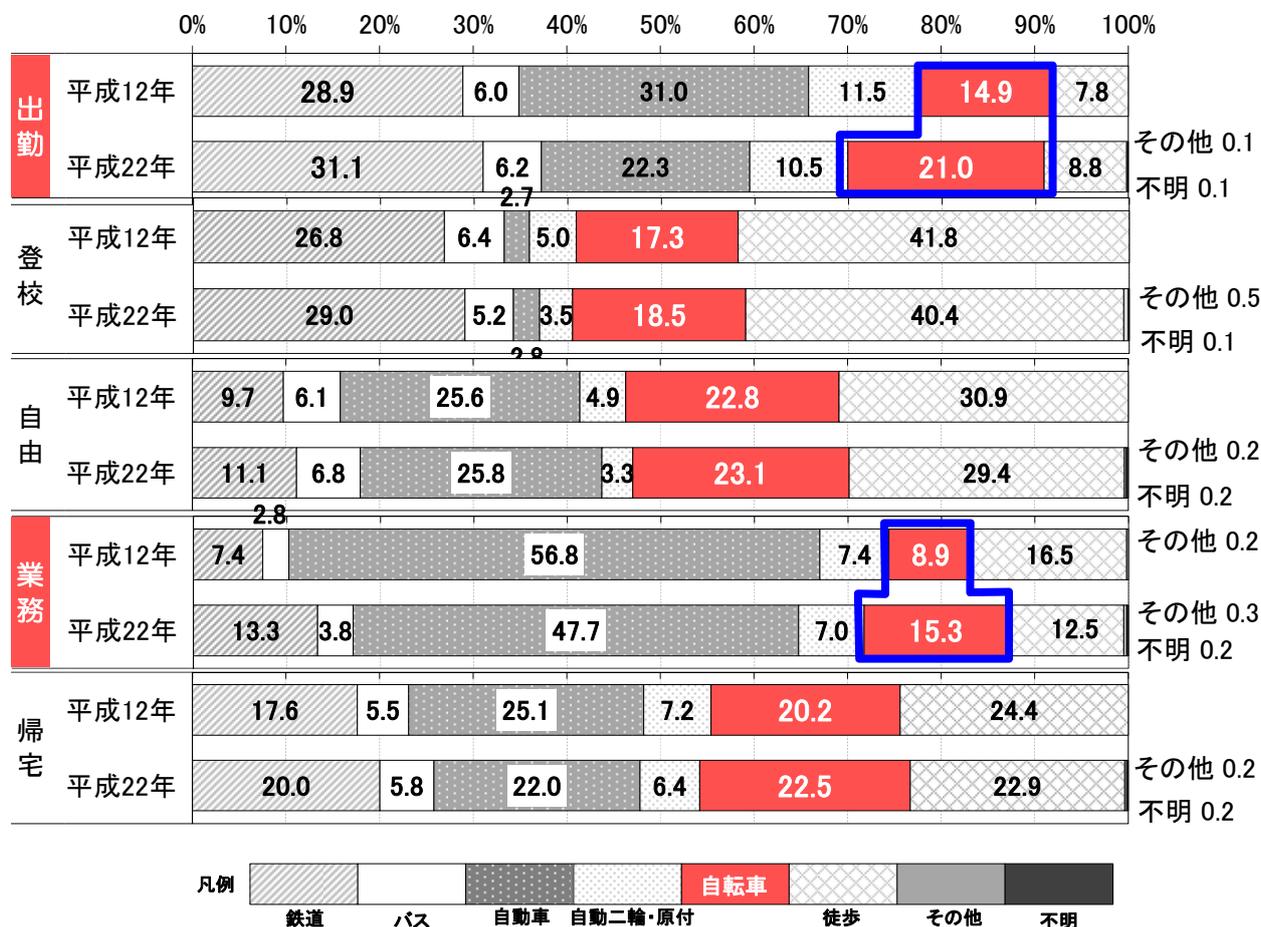


図 3.5 目的別の代表交通手段構成の推移（京都市）

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-

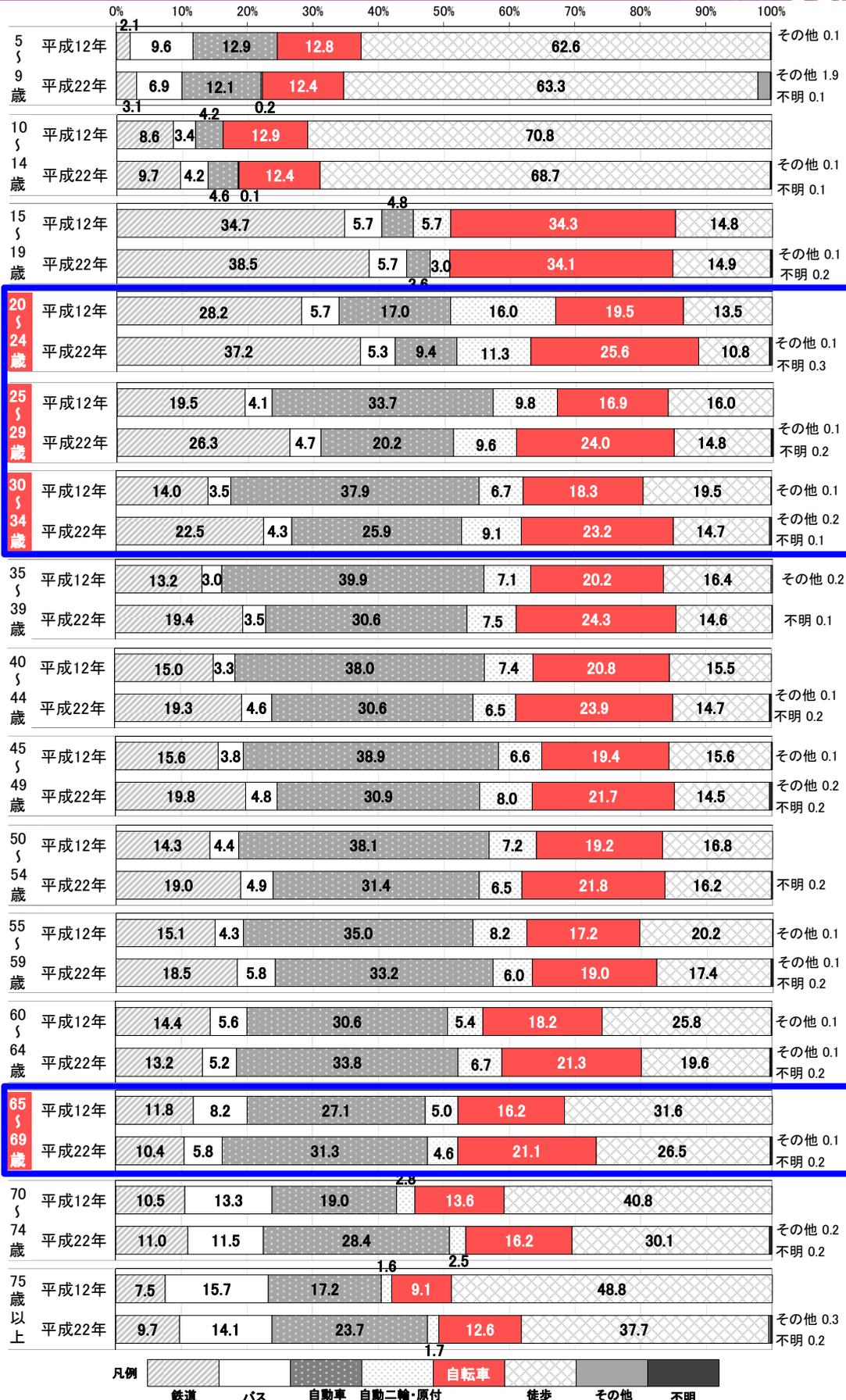
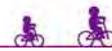


図 3.6 年齢層別の代表交通手段構成の推移（京都市）

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、今出川通で多くなっています。

一方、近隣の政令指定都市と比べ、歩道（自転車歩行者道含む）設置率が低く、狭い道路が多いのが実状です。

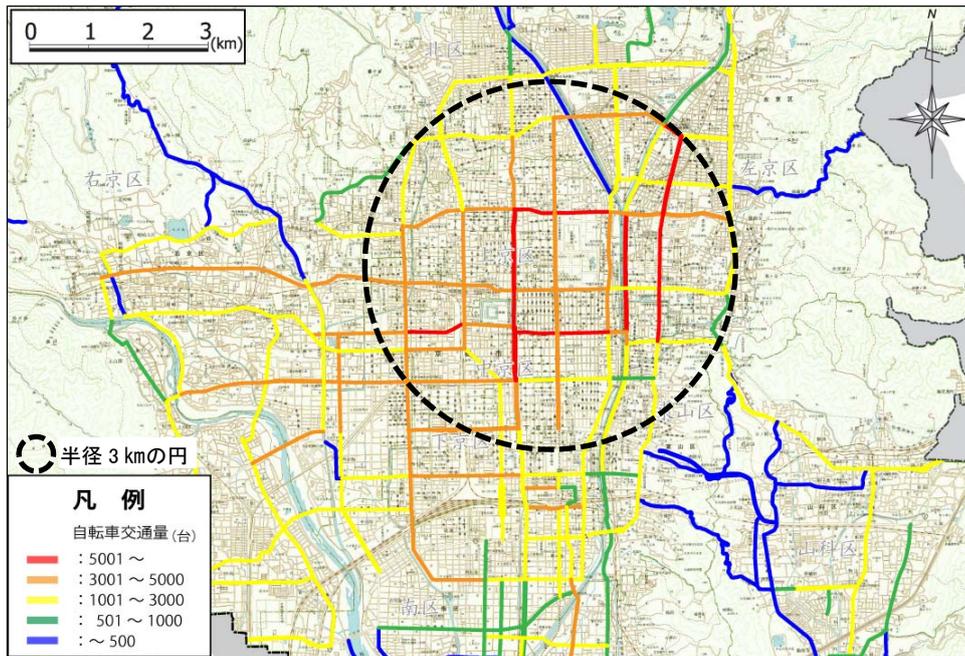


図 3.7 自転車交通量図（昼間 12 時間）

（平成 22 年度道路交通センサスより作成）

幅員の狭い歩道が多い

+

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



図 3.8 違法駐車や荷捌き車にふさがれている現状

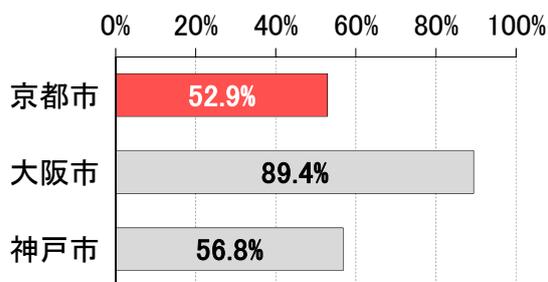


図 3.9 歩道(自転車歩行者道を含む)設置率

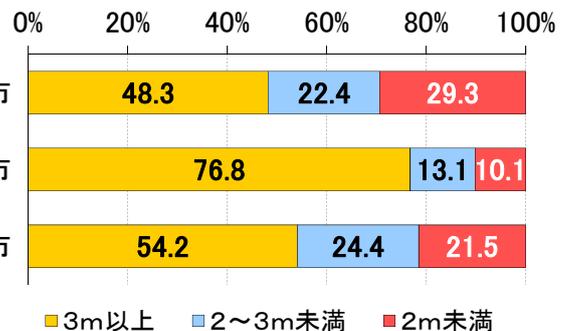


図 3.10 歩道(自転車歩行者道を含む)幅員別割合

出典:平成 22 年度道路交通センサス



## 2 自転車事故の現状

### 自転車関連事故件数は減少、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割減少している一方、自転車対歩行者の事故は、約2割増加しています。また、平成25年中の京都府内における自転車対自転車の事故は、53件発生しています。

なお、京都市の自転車関連事故の割合は、全国平均や京都府内と比べて高くなっています。



図3.11 自転車の関連する交通事故発生件数の推移 (京都府)

出典: 京都府警察調べ

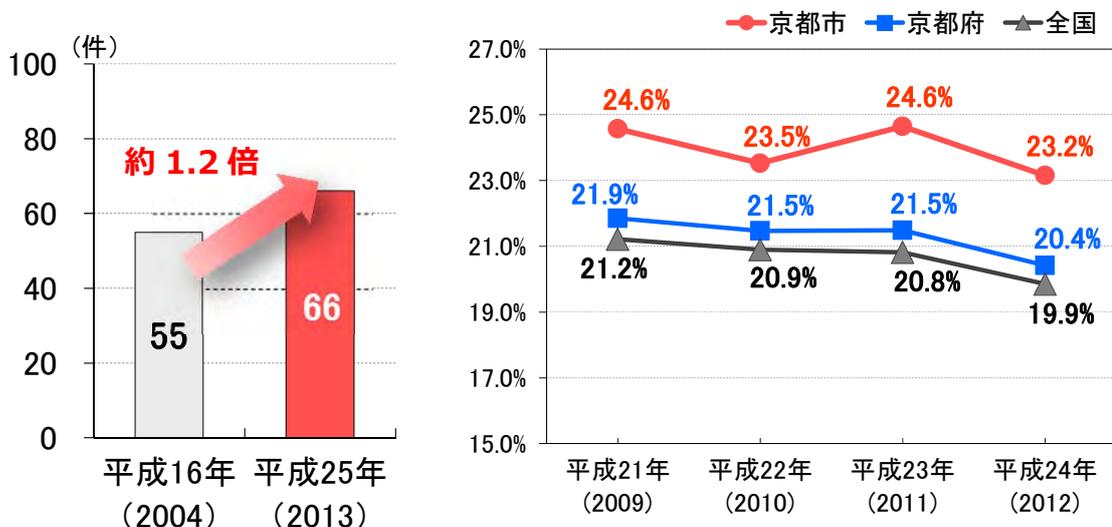


図 3.12 自転車対歩行者事故件数の比較

図 3.13 自転車関連事故割合の推移

出典: 京都府警察調べ



### <自転車事故の状況>

全国データでは、自転車事故総数の約7割が交差点内で発生しており、京都市内においても同様の傾向が見られます。

さらに交差点の中でも、①細街路の交差点の事故が約27%と最も多くなっています。

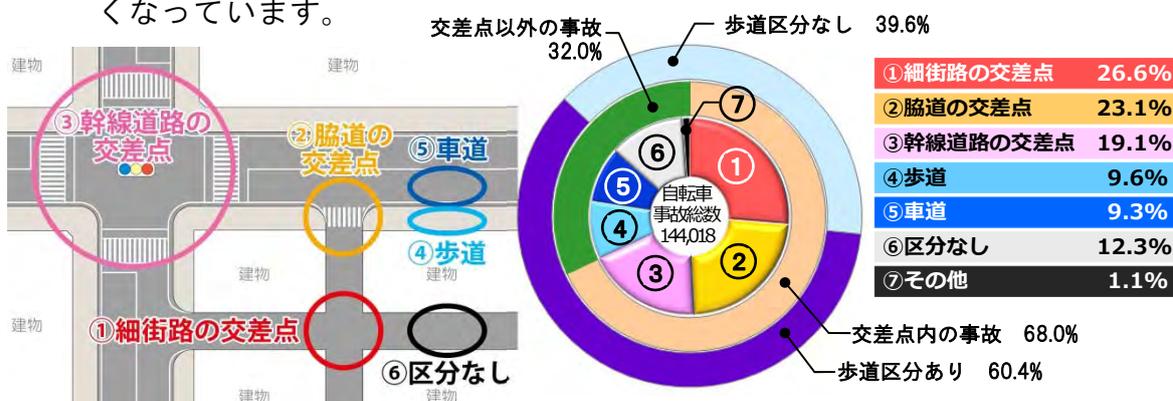


図 3.14 自転車の交通事故発生場所と割合（全国：平成 23 年 [2011 年]）

出典：（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

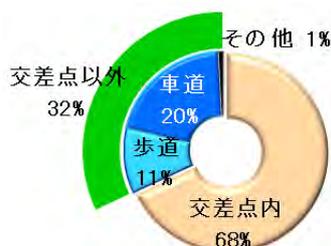


図 3.15 自転車関連事故の衝突地点別発生件数（京都市：平成 25 年 [2013 年]）

出典：京都府警察

## 自転車事故による高額賠償

自転車は、小さな子どもから高齢者まで、気軽に乗れる乗り物である一方、事故を起こすと年齢や責任能力に関係なく、加害者にその責任が重くのしかかってきます。利用が多い若年層においても下表のように、近年、高額な賠償を支払うケースが見られるようになりました。

自転車の安全利用に心がける一方、万一に備え、より安全に利用できるよう自転車向けの保険の必要性も高まっています。

表 3.1 自転車での加害事故例

賠償額	判決	事故の概要
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。
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。
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



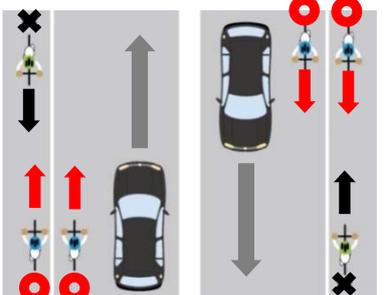
### 3 自転車に関する国等の動向

#### 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が可能となって以降、歩道での走行が主流となり、現在に至っています。

しかし、近年、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、自転車は「車両」であること、車道左側通行が原則であることを再認識し、自転車の走行環境について自転車と歩行者の分離を推進する動きが出てきています。

表 3.2 現行計画後の自転車に関する国・警察等の動向

年月	内容
昭和45年 10月	<b>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</b> 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	<b>京都市自転車安心安全条例の施行</b> 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	<b>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</b> 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 「 <b>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</b> 」を通達
	  <b>【ポイント】</b> ○自転車は「 <b>車両</b> 」であることを、交通社会を構成するすべての者に徹底 ○自転車道、普通自転車専用通行帯の整備やパーキング・メーター、パーキング・チケット撤去後の自転車専用の走行空間の整備 ○自転車と歩行者の分離を目的とした、幅員3m未満の歩道での普通自転車歩道通行可の見直し ○普通自転車歩道通行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 「 <b>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</b> 」を策定
	<b>【ポイント】</b> ○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 ○自転車ルール周知の徹底 ○自転車利用の総合的な取組（放置自転車対策・荷捌き車対策）
平成25年 12月	<b>道路交通法の一部改正</b> 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 無秩序な自転車の走行

- ①歩行中に自転車の走行で危険を感じる行為の多くがルール・マナー違反
- ②歩行者から見て危険を感じる存在

#### ①歩行者が自転車で感じる危険はルール・マナー違反

市民アンケート調査結果※では、市内を歩行中に自転車に対して危険を感じた歩行者は約9割と、ほとんどの人が歩行中に危険を感じたと回答しています。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すれ違うとき」となっています。

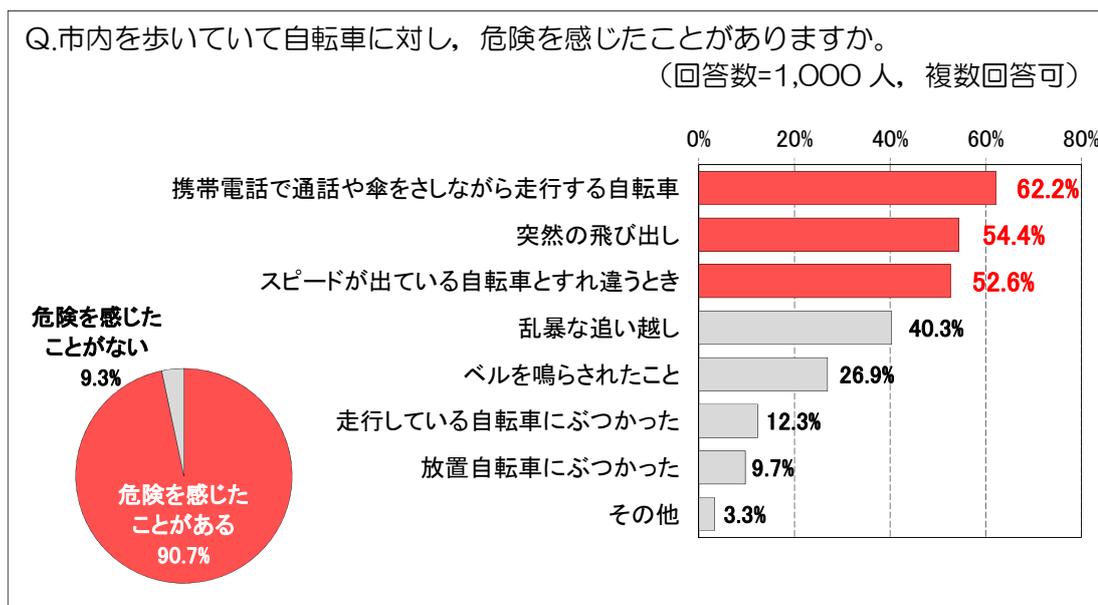


図 3.16 歩行者が自転車に対して感じた危険

出典:京都市市民ウェブアンケート調査(平成26年7月)





## ②自転車と歩行者が共存できていない

京都市の市民生活実感調査結果によると、約半数の方が自転車と歩行者が共存できていないと回答しています。

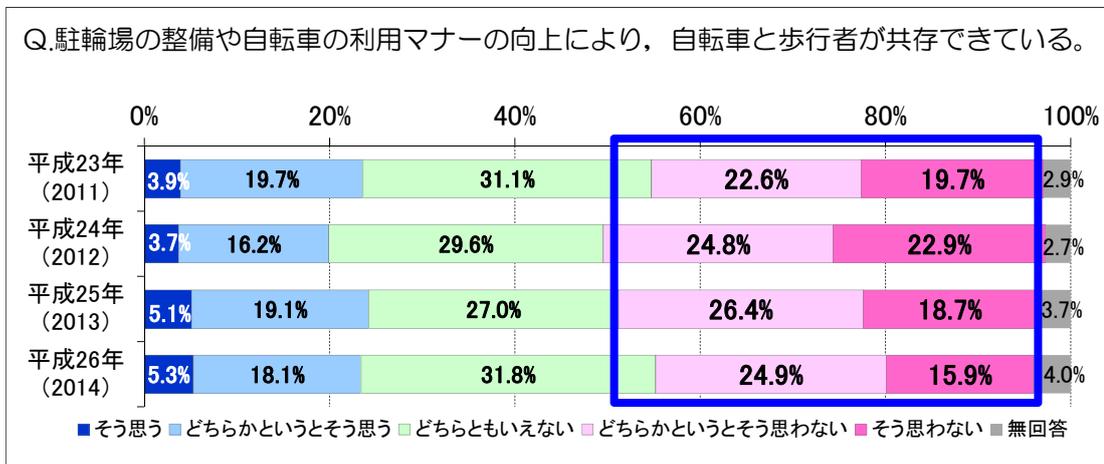


図 3.17 自転車の利用マナーに関する市民生活実感調査結果の推移

出典：京都市 市民生活実感調査(H23～H26年)

### 【コラム：事故はだれにでも起こりうる？】



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割前後おり、ぶつかりそうになった人は3～5割もいることがわかりました。

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。  
(回答数=720人、複数回答可)

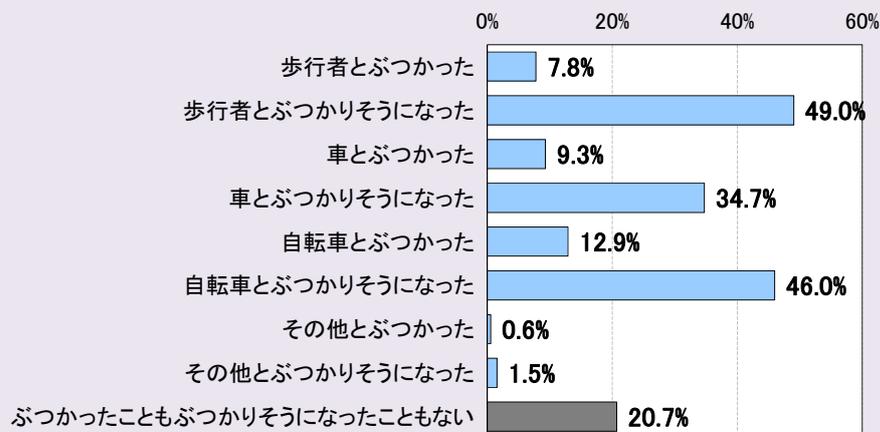


図 3.18 自転車で走行中の事故及びヒヤリハットの経験

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左側（順走※<sup>1</sup>）より右側（逆走※<sup>2</sup>），車道より歩道の通行の方が危険
- ②歩道通行の自転車の方が自動車の運転手に認識されにくい
- ③市民が感じる安全と実際の安全な走行場所はかい離している

### ①自転車の走行方向の安全性

自転車事故の約7割は交差点で発生しており、中でも出会い頭事故が多くなっています。

幹線道路に出てくる自動車との出会い頭事故の場合、左側通行（順走）と右側通行（逆走）を比べると、左側通行（順走）の方が安全性は高くなっています。

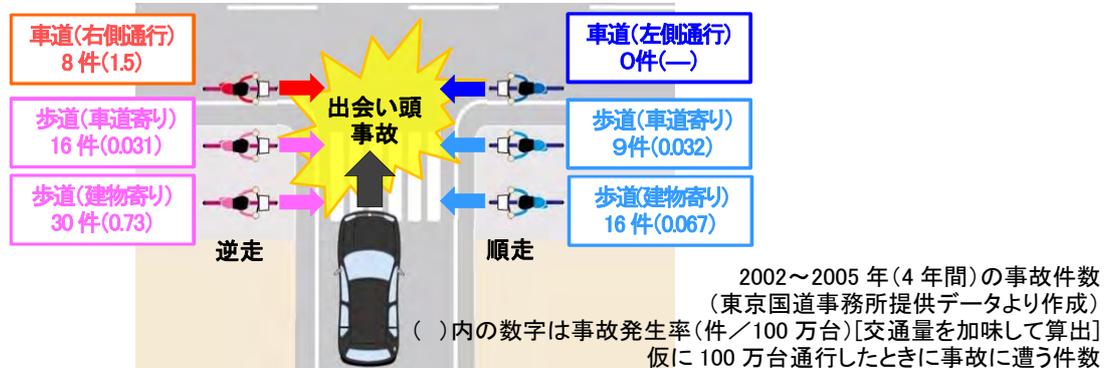


図 3.19 幹線道路と細街路との交差点における自転車と自動車との出会い頭事故の発生状況

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

### ②自動車から見た自転車の視認度

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、下図のように、車道通行の自転車の方が視認度が約3割高くなっています。

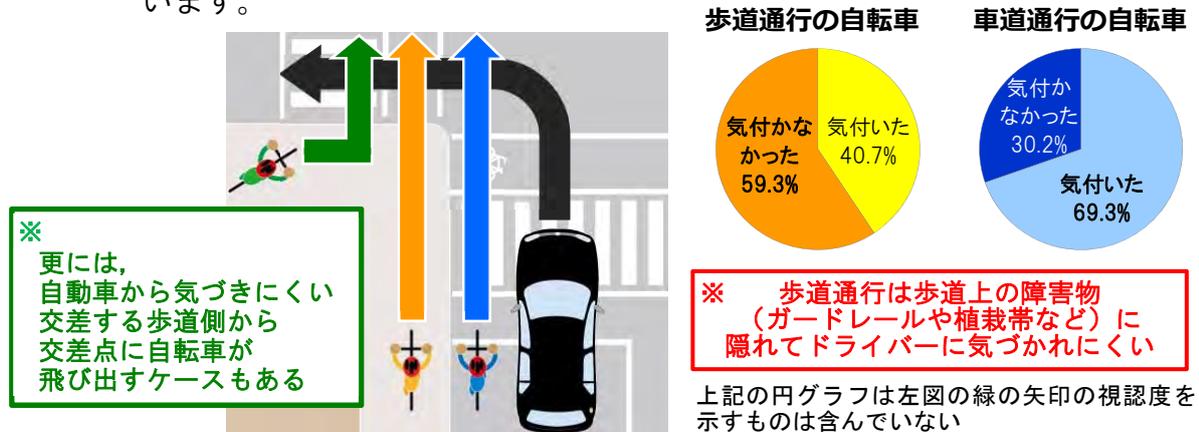


図 3.20 幹線道路の交差点における自転車の視認性

出典:鈴木美緒「自転車配慮型道路の幅員構成が自動車走行特性に及ぼす影響に関する研究」

2008年, 土木計画学論文集

※京都市が追記





### ③市民の自転車の走行位置の認識

自転車の走行位置について調査したところ、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。

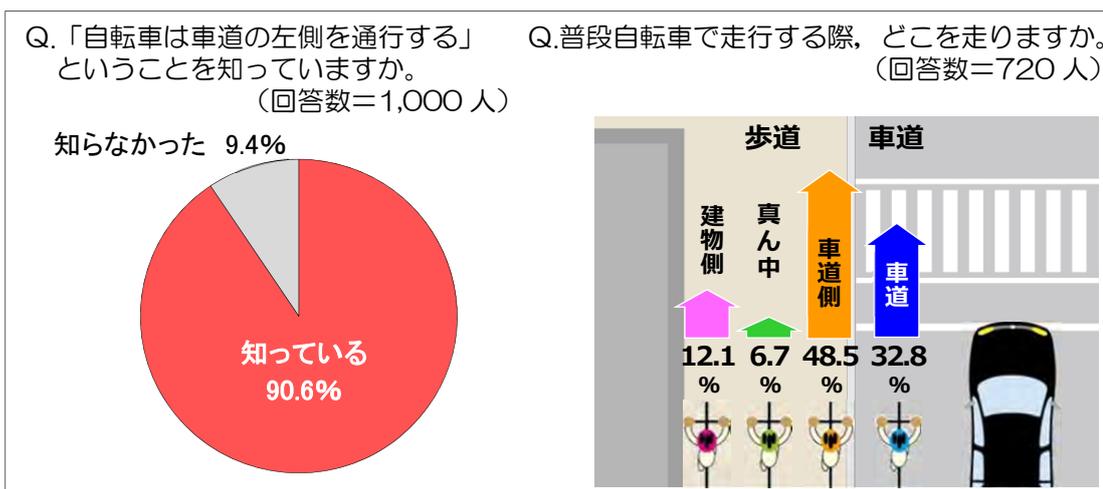


図 3.21 自転車の走行位置の認知度と実走状況

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）

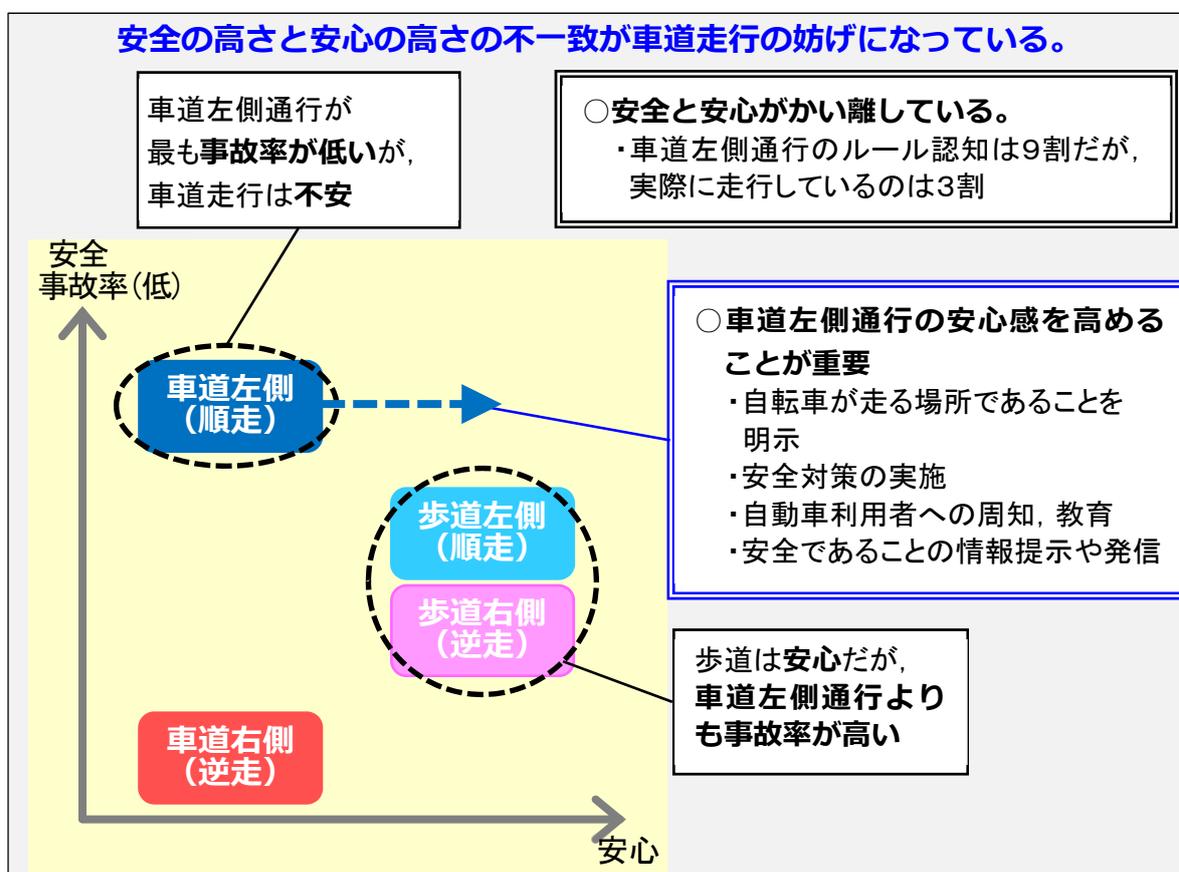


図 3.22 自転車の走行の安全と安心の相関関係



## 4.2 ルール・マナー遵守に向けての課題

### 課題1 ルール・マナー教室等の受講機会に偏りがみられる

- ①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
- ②若年層による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

#### ①自転車の交通安全教室の受講状況

年代別で見ると、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割以上の方が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少ないことがわかりました。

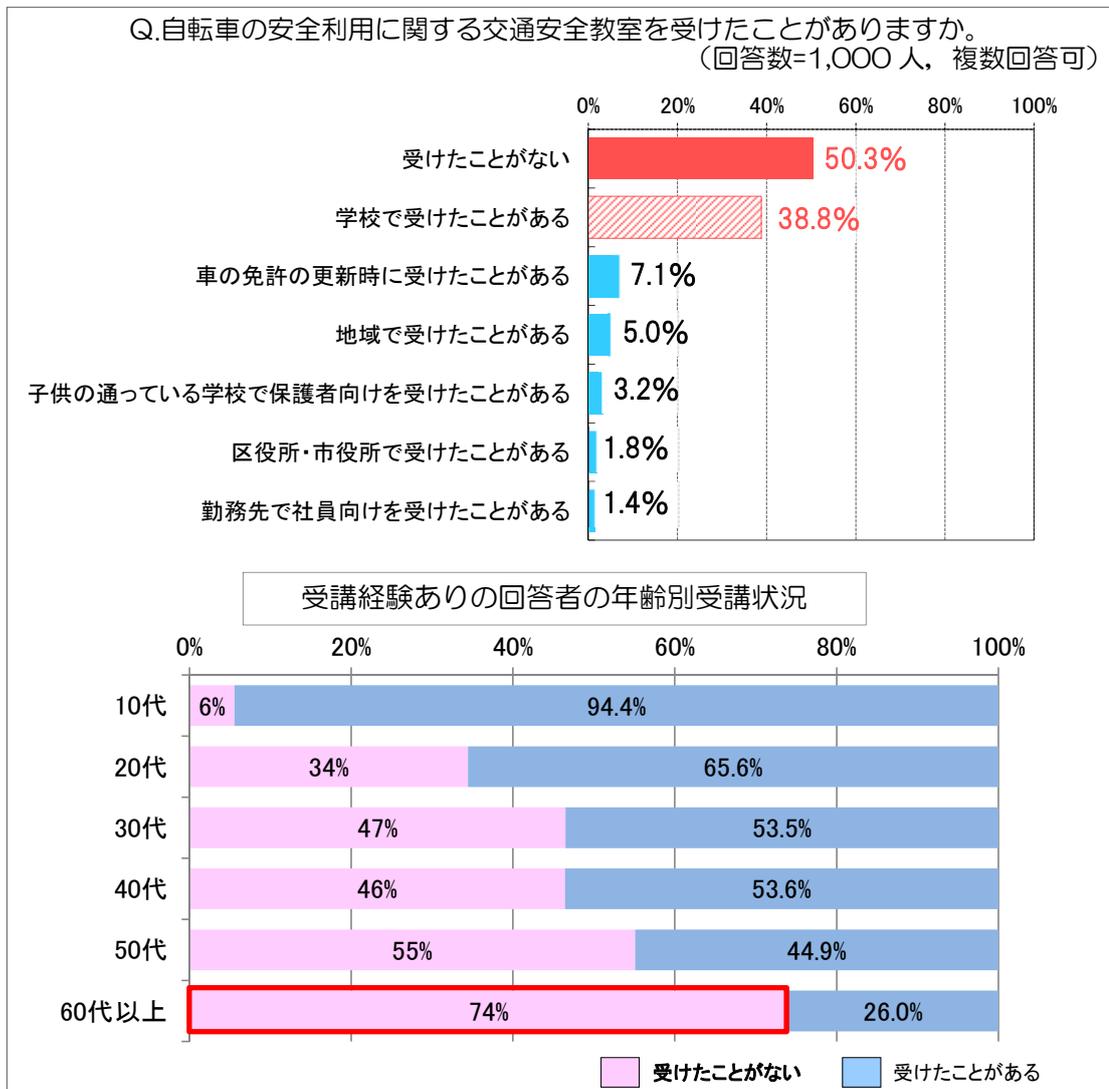


図 3.23 自転車の交通安全教室の受講状況

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）



## ②事故の被害者と年齢

一たび事故が起これば、重傷や死亡に至る傾向が高い高齢者には、十分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。

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。

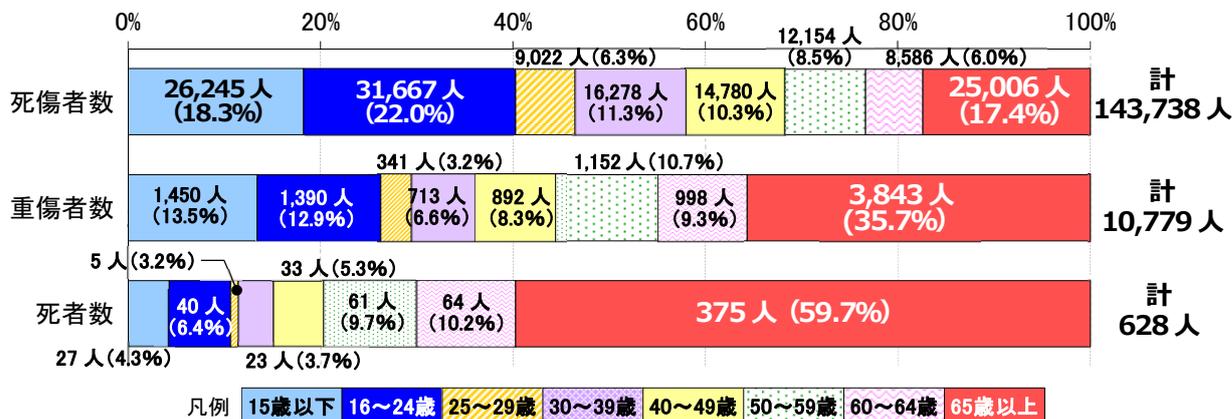


図 3.24 平成 23 年自転車乗用中の年齢層別死傷者数，重傷者数及び死者数

出典：自転車の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）

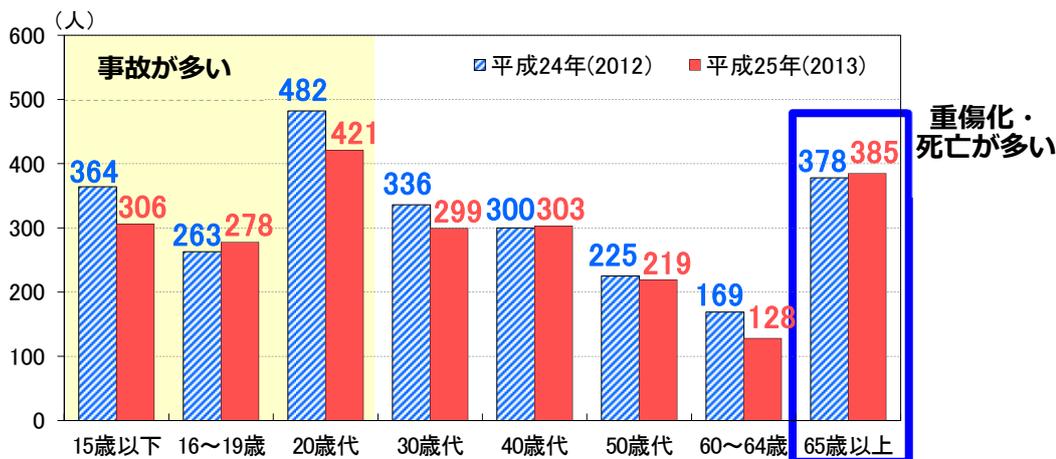


図 3.25 自転車乗車中の死傷者数（京都府）

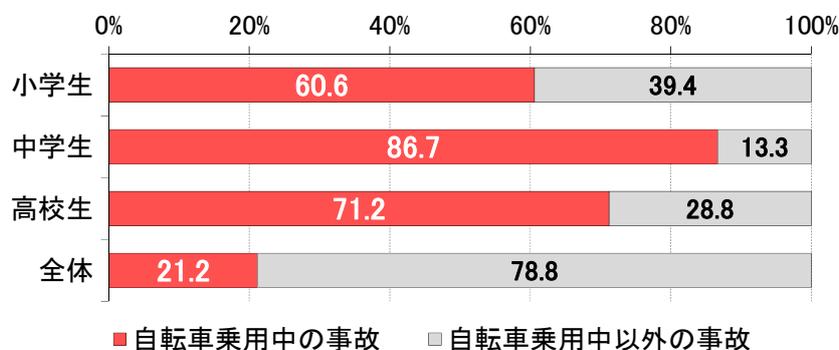


図 3.26 小中高生の交通事故の内訳

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

- ①自転車事故の3分の2がルール違反あり
- ②ルール・マナーに理解・納得ができていない

### ①事故とルール・マナーの関係

「自転車事故の2／3はルール違反あり」となっています。

また、信号無視や一時停止無視でみると、自動車より自転車の方が違反率は高く、一時停止無視は8割と圧倒的に高くなっています。

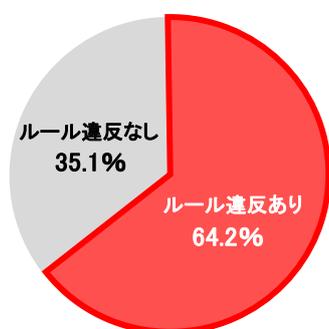


図 3.27 自転車乗用者（第1・2当事者）の法令違反別死傷者割合（2011年）

出典：警察庁資料を基に京都市が作成

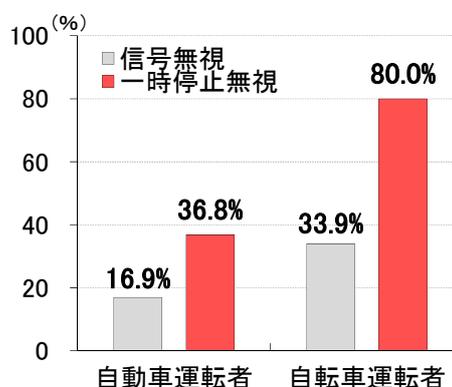


図 3.28 信号無視率、一時停止無視率の数値（各無視の件数／自転車事故の件数）（1993～2001年）

出典：(公財)交通事故総合分析センター「イタルダ・インフォメーション」No.78, p10

### ②ルール・マナーの遵守

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。しかし、P22に示すように、市民の約半数が「歩行者と自転車が共存できていない」と回答しています。

また、ルール・マナーを守らない理由について、「ルールやマナーが道路や交通の実情に合っていない」や「利用時、意識していない、忘れている」という回答も得られました。

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」という本質の理解と納得ができていないと思われます。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。

Q. 自転車の利用マナー・ルールや罰則について知っていましたか。  
[回答数=1,000人]

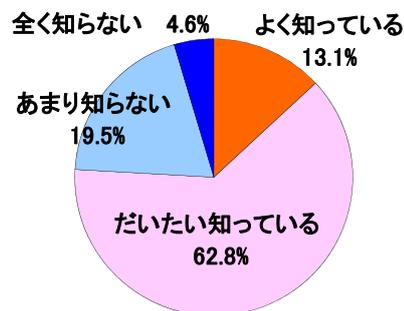


図 3.29 自転車利用ルール・マナーや罰則の市民の認知度





### 4.3 自転車駐輪環境の課題

#### 課題1 短時間の放置自転車への対応

放置自転車は撤去の強化等により減少しているものの、放置自転車が減ったと感じていない回答が約6割も占めています。

都心部など地域によってはいまだに放置自転車が多い状況にあるほか、コンビニ・物販店周辺等での短時間放置や、放置場所の分散化等に対して対策を講じていく必要があります。

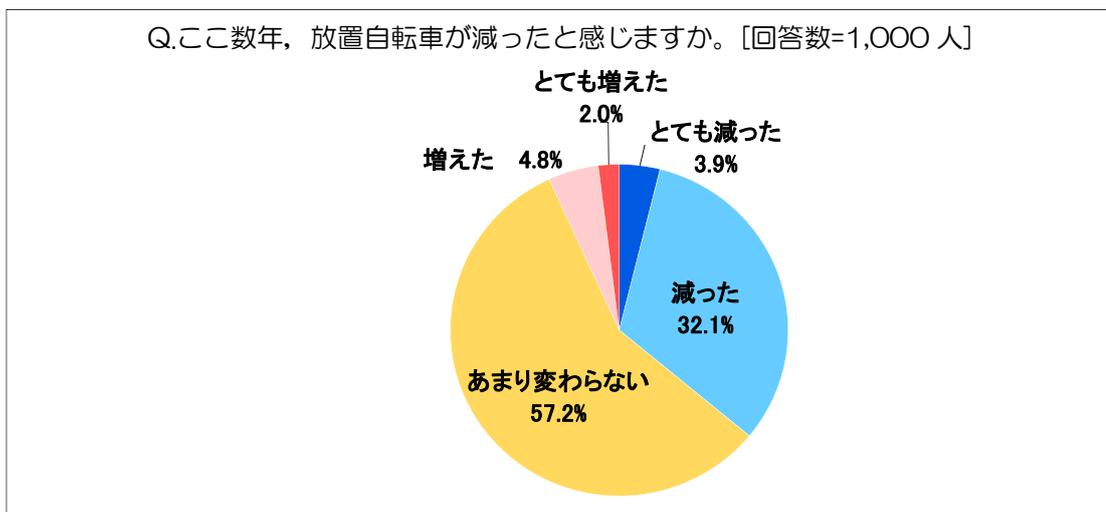


図 3.30 放置自転車に関しての市民の実感

出典：京都市市民ウェブアンケート調査(平成26年7月)



阪急西院駅周辺



物販店周辺

図 3.31 各駅の放置自転車の状況(都心)と様子



## 課題2 駐輪場の情報発信と質の向上

駐輪場の整備について、市民の約6割が不満、やや不満と回答しており、その理由については、「料金設定」「駐輪場の使いやすさ」「駐輪場の情報提供」等となっています。

使いやすい、使いたくなる駐輪場に向けて、位置情報の発信による案内、誘導や料金のあり方、二段ラック等の不満解消など利用者目線に立った質の向上に取り組んでいく必要があります。

また、付置義務に基づく駐輪場については、場所がわかりにくい等の理由により、あまり利用されていないのが実情であり、今後、設置場所や有効活用の手法について考えていく必要があります。さらに、平成21年に改正した京都市自転車等放置防止条例の施行以前の建物（既存不適格）は、付置義務の対象外となることから、既存不適格の建物についても今後、対策を検討していく必要があります。



図 3.32 付置義務駐輪場

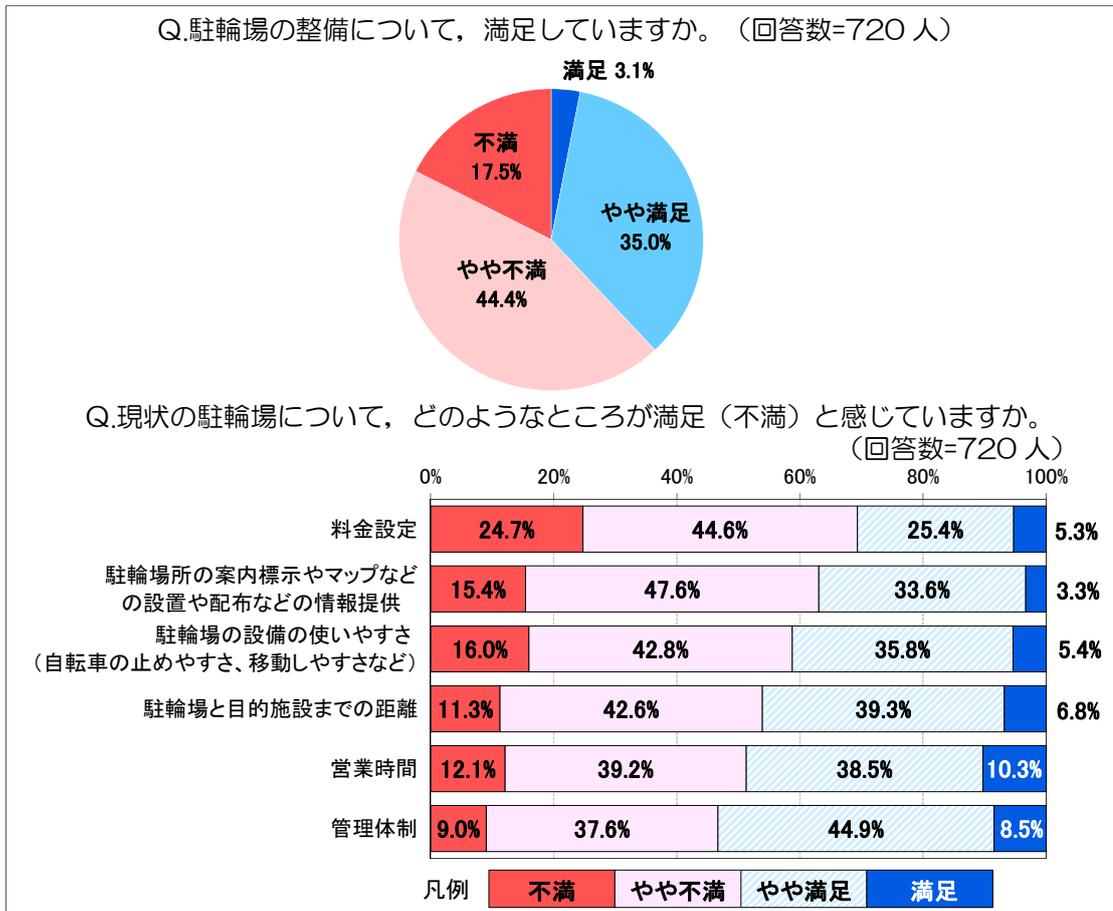


図 3.33 駐輪場の整備に関する市民の実感

出典：京都市市民ウェブアンケート調査（平成26年7月）





## 4.4 観光に関する課題

### 課題 観光客の利便性向上に向けた自転車環境の整備

京都市には、現状、年間5,000万人を超える観光客が訪れており、今後もさらに増加していくことが見込まれています。

また、近年は外国からの観光客も増加傾向にあり、宿泊ベースでみた場合、ヨーロッパや北米からの観光客の比率が高いのも京都の特徴となっています。

地形的にも平坦で、世界文化遺産をはじめ四季折々に様々な魅力をもつ多くの観光地や名所を、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。

近年、パリやロンドンではシェアサイクル（自転車の共用システム）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。

今後、先行事例を研究するとともに、多くの民間レンタサイクル事業者が展開している現状を踏まえ、民間ビジネスと共存共栄できる施策を検討していく必要があります。

#### 【コラム：パリとは違う自転車事情】



図 3.34 パリのシェアサイクル「ヴェリブ」



- 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シェアサイクルを導入
- 住民の利用に加えて来街者（観光客・ビジネス客等）も利用
- 走行環境の整備も同時に実施



## 4.5 自転車関連施策における課題

### 課題 関連分野との積極的な連携

自転車は、体への負荷が少なく、生活に気軽に取り入れられる運動にもなり、また、長い距離の歩行が難しい人でも乗ることができます。その活用は、昨今問題となっている生活習慣病の予防や、今後、進展する高齢化に伴う移動手段確保及び医療費増大の問題などを解決する有効な手段となるものです。

さらに、自動車からの転換が進めば、環境負荷低減への寄与も高まります。

そこで、健康・福祉面なども含めた総合的な施策を展開するためにも、安全な自転車の走行環境を整え、分野を超えた横断的な連携による積極的な自転車活用を図っていくことが必要です。

#### 【コラム：こんなに多い自転車のメリット】

自転車は、「気軽さ」「健康」「経済的」など、便利な乗り物です。

表 3.3 自転車利用のメリットとデメリット

メリット	利用者	◎気軽に利用できる	▶手軽に目的地まで行ける
		◎近距離の移動に最適	▶他の交通手段と比べて時間に制約がなく、早く移動できる
		◎経済的である	▶比較的安く手に入り、燃料・税金が不要なため経済的である
		◎健康に良い	▶体を動かし、適度に良い運動になるため、健康に良い
	企業 まちづくり	◎自然を感じられる	▶全身で風を受けながら、自然を感じ心地よく走れる
		◎企業イメージの向上	▶自動車から自転車への転換による環境負荷の削減の取組
		◎経費の削減	▶交通費や駐車場の土地及び管理費などの節約 ▶健康増進による健康保険費の削減
		◎環境にやさしい	▶温室効果ガスの削減、排気ガスや騒音などの公害の減少
		◎渋滞の緩和	▶自動車からの転換、自動車交通量の減少による渋滞の緩和
		◎地域の活性化	▶気軽に移動でき、まちに訪れやすく、立ち寄りやすい
◎まちのイメージの向上	▶人や環境にやさしい		
デメリット	■天候に左右される	▶風雨、気温などの気象条件により走行できない	
	■のぼり坂に弱い	▶のぼり坂は走行の負荷が増す	





## 第2部 今後の方針



# 第4章 今後の取組方針

## 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。

表4.1 現状及び課題のまとめ

現状のまとめ	
自転車利用の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>○走行性能が高い自転車が増加</li> <li>○交通手段としての自転車の利用率が増加</li> <li>○通勤通学における代表交通手段の自転車分担率が政令指定都市の中で第2位</li> <li>○自転車利用は都心部が多い</li> </ul>
自転車事故の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>○対歩行者の事故は10年間で1.2倍に増加</li> <li>○自転車事故の高額賠償事例が散見</li> </ul>
自転車に関する国等の動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車は「車両」であり、「車道左側通行」が原則であることを再認識</li> </ul>

課題のまとめ	
自転車走行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■無秩序な自転車の走行               <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車と歩行者が共存できていない</li> <li>●歩行者から見て怖い存在の自転車</li> </ul> </li> <li>■安心な走行と安全な走行が異なっている               <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●幹線道路における歩道通行の場合、自動車から見えにくい</li> <li>●車道左側通行を知っているが、行動は難しい</li> </ul> </li> </ul>
ルール・マナー遵守	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ルール・マナー教室などの受講機会に偏りがみられる               <ul style="list-style-type: none"> <li>●年齢が上がるにつれ受講経験なしが増加</li> <li>●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</li> </ul> </li> <li>■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               <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車事故の3分の2にルール違反がある</li> <li>●ルールに理解・納得ができていない</li> </ul> </li> </ul>
自転車駐輪環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■短時間の放置自転車などへの対応               <ul style="list-style-type: none"> <li>●放置自転車は大幅に減ったが、市民の6割はあまり変わっていないと実感</li> </ul> </li> <li>■駐輪場の情報発信と質の向上               <ul style="list-style-type: none"> <li>●駐輪場の料金設定や使いやすさ、情報提供に関する不満の割合が高い</li> <li>●付置義務で整備された駐輪場が有効活用されていない</li> </ul> </li> </ul>
観光・関連分野	<ul style="list-style-type: none"> <li>■観光客の利便性の向上に向けた自転車環境の整備</li> <li>■自転車利用環境を整えた上で、関連分野との積極的な連携</li> </ul>





## 1.2 今後の取組の方向性

現状と課題からわかってきたこと、今後の方向性を整理すると下記のとおりです。

課題		わかってきたこと
自転車の走行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 走行が無秩序</li> <li>■ 自転車の走行性能の向上</li> <li>■ 安心と安全のかい離</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 走る場所が歩道であったり車道であったりして混乱している</li> <li>□ 歩道上を走行性能が高い自転車が走っている</li> <li>□ 「歩道は安全」と思い込んでいる</li> </ul>
ルール・マナー啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 啓発機会の偏在</li> <li>■ ルール・マナーの理解度が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ ルールを学んだことがある人の少なさと年代の偏り</li> <li>□ ルールを守ることは安全に直結していることを知らない</li> </ul>
放置自転車	<p>&lt;撤去&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都心部に依然として放置自転車が 多い箇所あり</li> <li>■ 短時間駐輪への対応</li> <li>■ 放置自転車が分散化</li> </ul> <p>&lt;駐輪場&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駐輪場への誘導(情報発信)</li> <li>■ 料金のあり方</li> <li>■ 質の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 駐輪場がどこにあるかわかっていない</li> <li>□ 短い時間の駐輪にお金は払わない</li> <li>□ 駐輪場に不満あり <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 二段ラックなど使いにくい</li> <li>○ 薄暗いなど防犯性が低い駐輪場</li> </ul> </li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ レンタサイクル事業は民間が先行</li> <li>■ 国内外からの観光客の増加の可能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 自転車の貸出しやとめる場所、観光地への行き方がわからない</li> </ul>
関連分野	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高齢化の進行</li> <li>■ 生活習慣病の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 関連分野でも有効な自転車の可能性</li> </ul>

自転車利用者の間違った行動の多くは、

**「知らない」「知っているもわかっていない」**

ことに起因していることが多い。

- 走る場所や走り方、とめる場所がわかれば…
- ルール遵守の安全性、ルール違反の危険性がわかっているれば…

だれもがわかるようにすることが必要

**自転車の「みえる化」**

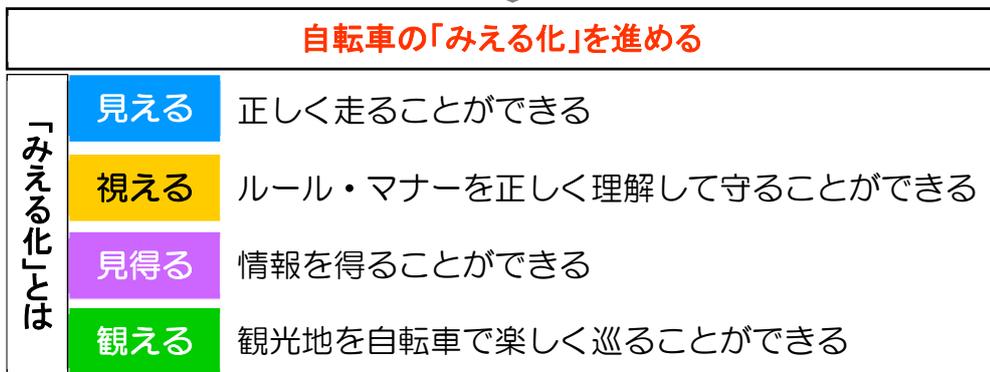


## 2 自転車の「みえる化」計画

### 自転車の「みえる化」とは

次期改訂に向けて、目標とする「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」の実現のため、**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。

### 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



①自転車走行位置の明示の例      ②自転車への一時停止の注意喚起の例  
 ③④駐輪場への案内の例      ⑤自転車観光ルートのご案内の例

図4.1 自転車の「みえる化」のイメージ事例





「自転車」の「みえる化」について、施策別にその内容を説明します。

## 1 自転車走行環境の「みえる化」

自転車走行環境の「みえる化」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
  - ・ 自転車走行推奨帯<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<sup>※2</sup>等の路面表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

#### 京都市特有の道路事情

- ・ 道路幅員が狭く、細街路が多い。

#### 自転車が無秩序な走行をしていて危険な状況

- ・ 歩行者と自転車が共存できていない。  
（自転車がスピードを出して歩道を走っているなど）
- ・ どこを走るのが安全かわかっていない。
- ・ 自転車の走る場所が歩道であったり車道であったり不統一。

どうすればよいのか。

#### 自転車の秩序ある走行が必要。走る場所の「みえる化」を進めます

- ・ どこを走ればよいかをだれもがわかるように明示。

どこに誘導するのがよいか。

#### 自転車が安全に走れるように誘導。それは「左側通行」

- ・ 自転車の走行性能を發揮する上で、速度を出す自転車については、自動車からの視認性が良い、車道左側通行。
- ・ 交通ルール上、「車両」である自転車は車道左側通行が原則。

どうやって誘導するのか。

#### 「みてわかる」、 「体感してわかる」 自転車走行環境の整備

- ① 自転車走行推奨帯を中心とした整備
- ② 細街路においても左側通行を徹底する路面表示等(ピクトグラム)を整備  
言葉で伝えるのではなく、だれもがみてわかる方法で誘導

#### 幹線道路と細街路が一体となった面的ネットワークを構築

京都の特性として細街路が多く、細街路の交差点での事故防止が重要

※1 自転車走行推奨帯: 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 ピクトグラム: 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

## 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、事故率が低い「左側通行」の徹底を進め、秩序ある自転車の走行を実現します。

そのため自転車が走る場所を明示し、「みえる化」を進めます。市民はもとより、国内外からの来訪者にも自転車の走る場所がわかるように、「みてわかる」、「体感してわかる」自転車走行環境整備を進めます。

なお、整備にあたっては、ルール・マナー啓発の取組と連携し、市民への周知も図っていきます。

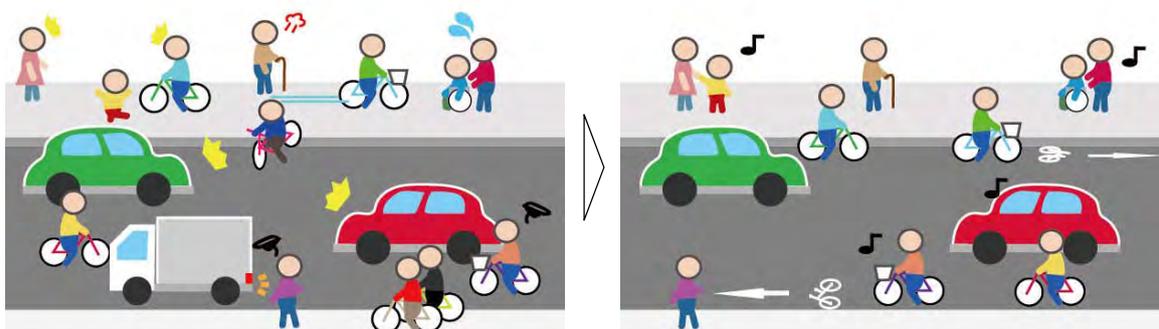


図 5.1 自転車の走行環境の現状と将来イメージ

### (2) 安全な走行環境の確保

自転車の走行環境の整備形態については、国の定めるガイドラインを踏まえ、京都の道路事情を勘案して対応していきます。

国の定める ガイドライン	自転車道：幅員 2m 以上 工作物により歩道及び車道と区画が必要 自転車専用通行帯：幅員 1.5m 以上 道路標識と道路標示が必要
京都の 道路事情	道路が狭い。細街路が多い。

道路幅員が狭い幹線道路でも整備が可能な手法を検討

車道の左側に自転車が走行する位置を明示した  
**「自転車走行推奨帯」**を中心とした整備の推進



自転車事故の多くが交差点で発生しており、中でも細街路の交差点での自転車事故が最も多くなっています。細街路が多い京都の特性を考えると、細街路における安全対策が非常に重要です。

細街路においても、「**ピクトグラム**」等を用いて、左側通行の徹底を誘導

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**

自転車走行推奨帯を中心とした整備

**② 細街路**

ピクトグラム等を中心とした整備

外国人も含めて、だれもが安全な走行を体感できる環境づくりを目指し、ピクトグラムやサインの設置を進めていきます。



図 5.2 ピクトグラム事例（金沢市）

**面的な整備によるネットワークの構築**

京都市内において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るのではなく、走行環境の面的なネットワーク整備を進めていきます。

整備においては、当計画期間内に3つの重点地区（案）から進めていき、その後、順次市内全域に広げていきます。

◎ **都心部地区**

交通事故の発生が多く、自転車交通量が最も多い地区

（概ね「今出川通～東大路通（三条通以南は川端通）～塩小路通～千本通」で囲まれた区域）

◎ **西院地区**

いまだに放置自転車がが多く、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

## 面的な環境整備による自転車の走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なネットワーク整備を図る。
- 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

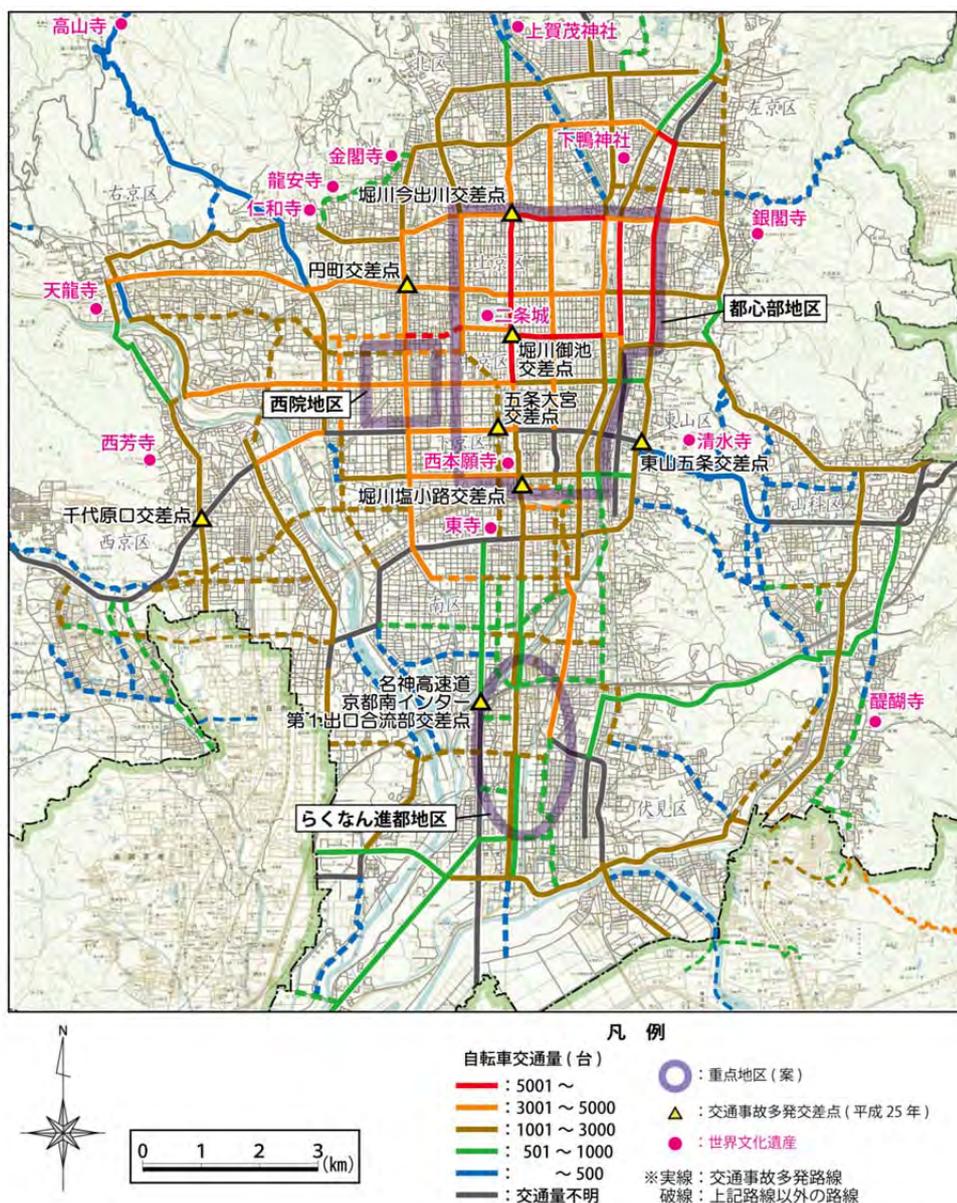


図 5.3 重点地区(案)



自転車が走行しやすい空間整備に向けて、下記の点などに留意しながら、自転車走行環境整備のガイドラインの策定を進めます。

自転車の走行環境の整備については、単に整備を行っていくのではなく、整備の意義や必要性などについての情報を発信し、市民や自転車事業者及び自転車利用者のみならず歩行者、自動車利用者などに周知していきます。広く周知することで、だれもが安心して通行できる環境へと繋げていきます。

**【コラム：事故を防ぐために留意することは…？】**

- 細街路の交差点で自転車事故は多い
  - 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誘導

**自転車が走行しやすい空間の整備**

**わかりやすい路面表示やピクトグラムの設置が重要**

- 交差点付近の自転車の誘導・注意等の表示方法
- 自動車への自転車注意等の表示方法
- 荷捌き車やバスとの共存方法

**幹線道路**

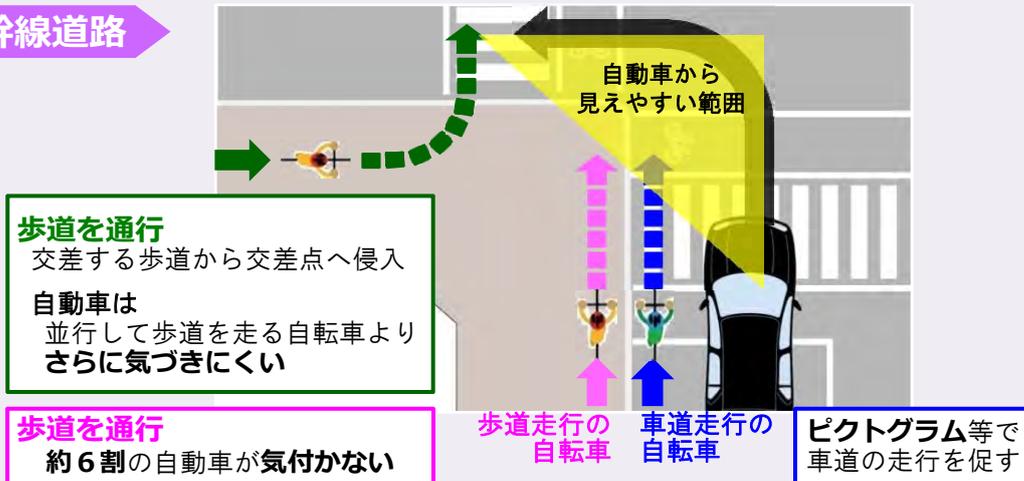


図 5.4 幹線道路交差点の整備の留意点

**細街路**

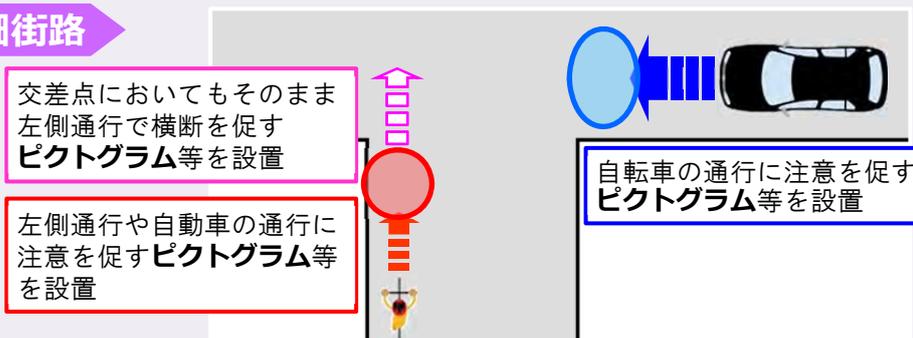


図 5.5 細街路交差点の整備の留意点

## 2 ルール・マナーの「みえる化」

ルール・マナーの「みえる化」の主な内容

### ■「知る」＋「みえる（わかる）」＝「守る」

- 知る・学ぶ機会の提供
- 何がなぜ危険かの納得と理解
- 年齢等の段階に応じた啓発・教育

### ■「備える」

- 万一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) 知る・学ぶ機会の提供

自転車の安全利用については小学校以外で学ぶ機会が少なく、受講経験のない市民が半数にも上っています。

学校での安全教育を強化しつつ、こどもからお年寄りまで、自転車の安全利用について知る・学ぶ機会を広く提供できる仕組みを整えていきます。

### (2) 何がなぜ危険かの納得と理解

自転車のルール・マナーを知ることに加え、守る意味の理解と納得、自転車事故にあわない・起こさない知識と想像力を身につけることが重要です。

そのためには、危険と安全の本質を理解し、自分や他者の安全のために取るべき行動が「みえる」ように啓発・教育を行っていきます。

### (3) 年齢等の段階に応じた啓発・教育

6W1H※「だれが・何を・いつ・どこで・なぜ・どのように・だれに」

を考え、その年齢や時どきにあった内容を学ぶ必要があります。自転車のルール・マナーの啓発・教育をこどもからお年寄りまでを対象とした教育プログラムとして構築し、警察や地域・企業等と連携して実践していきます。

#### 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  
安全意識が希薄

事故を回避  
するためには

#### 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

何が安全で危険か  
どう行動すべきか

みえる  
(わかる)

6W1Hを考慮した教育プログラム  
警察や地域・企業等との連携



図 5.6 「知る」＋「みえる（わかる）」のイメージ





# 「備える」

昨今、自転車の加害事故によって高額賠償を支払うことになるケースが増えています。被害者も加害者も本人だけではなく、家族も含めて暮らしが破綻に追い込まれてしまう事態になりかねません。

より安全な利用への意識を高め、万一の時でも社会的なセーフティネットとしての働きを確保するため、自転車向け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」を合わせた取組により、自転車・歩行者の安全確保を進めていきます。

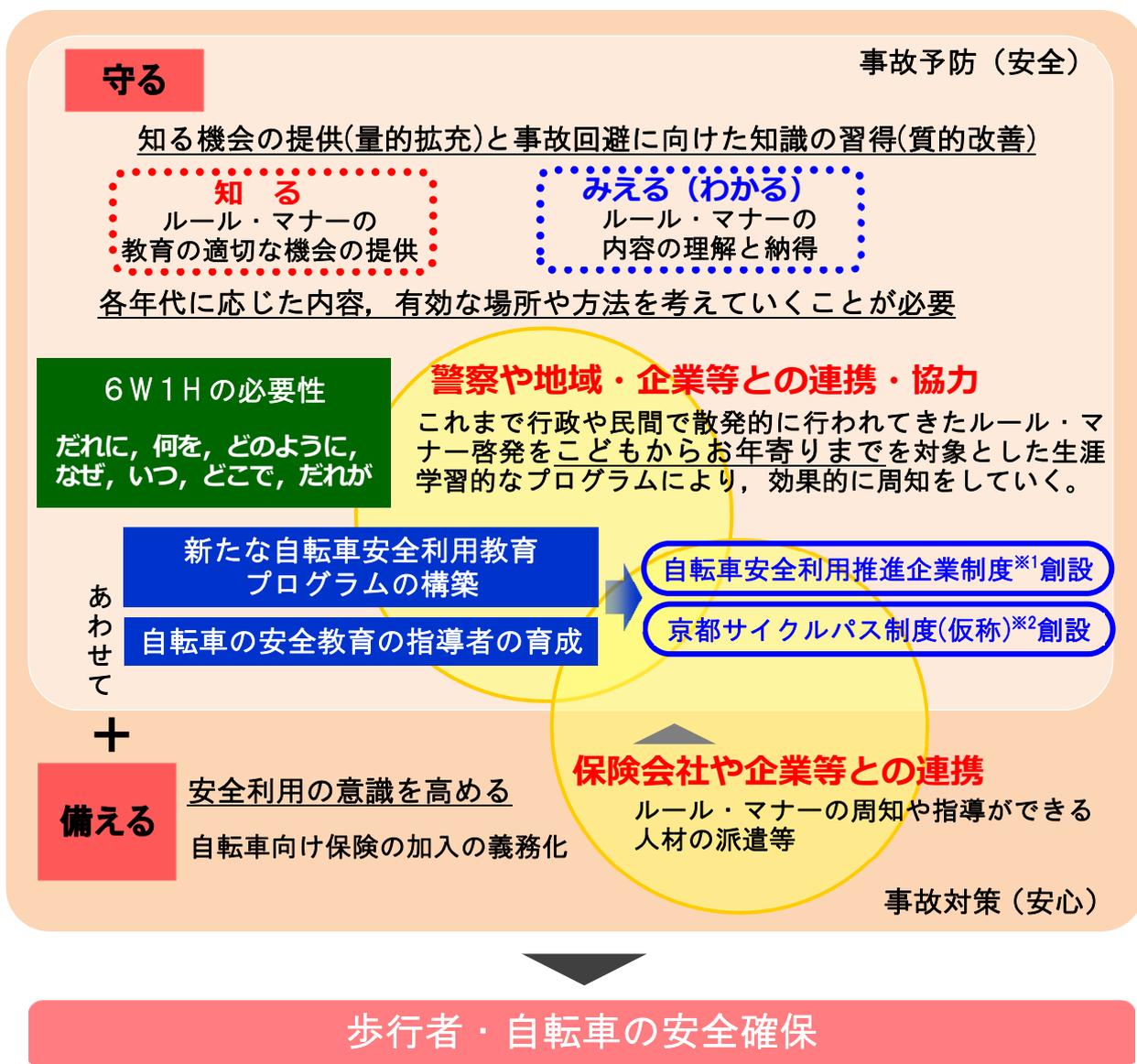


図 5.7 ルール・マナーの「みえる化」の取組体系

※1 自転車安全利用推進企業制度: 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

※2 京都サイクルパス制度(仮称): 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

### 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
- 駐輪場の利用促進
  - 駐輪場の運用の改善（設備，料金等）
  - 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）

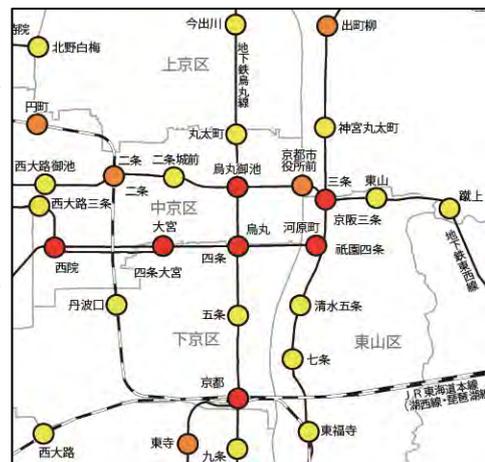
##### (1) 駐輪場の整備

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きました。一方で，都心部では依然として放置自転車が多い地域もあります。

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が必要です。

そこで，特定のエリアを対象とした新たな民間駐輪場誘致助成制度<sup>※</sup>による駐輪場の整備誘導や，駐輪場の付置義務制度がより有効に機能するような運用の見直しなどを進めていきます。

優良な駐輪場には顕彰などを行い，民間事業者のインセンティブとなるような取組も進めていきます。



●：101台～ ，●：51～100台  
●：1～50台 ，○：0台

図 5.8 鉄道駅別の放置自転車の状況（再掲）



図 5.9 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 5.10 駅前広場等の地下に駐輪場を整備





## (2) 駐輪場の利用促進

既存の駐輪場の設備や環境を見直し、利用しやすい駐輪場への改善を図るとともに、適切な情報提供や案内誘導を行うことで駐輪環境の「みえる化」を進めます。

また、短時間駐輪に対応した料金設定（無料時間の設定）の駐輪場を増やしていきます。

駐輪場に一定の空きスペースが見られる場合、空間の有効活用と駐輪場の利用促進を兼ね備えたようなサービス機能・施設（例えば自転車整備施設やおしゃれな休憩スペースなど）の設置も検討していきます。

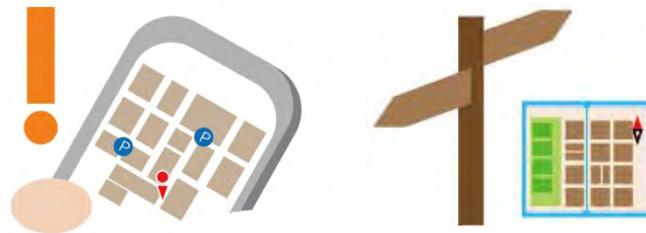


図 5.11 駐輪場位置情報発信，駐輪場の案内板の設置イメージ

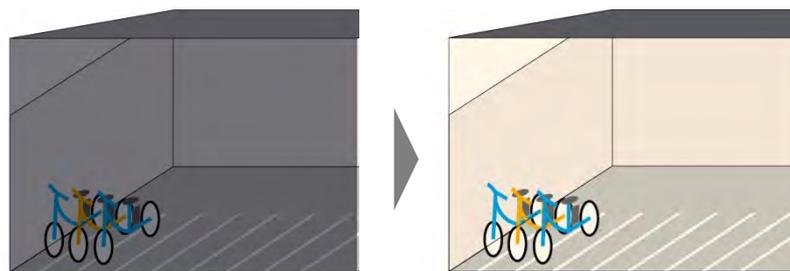


図 5.12 明るく使いやすい駐輪場への改善イメージ

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、市街化区域における用途地域（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。）を新たな撤去強化区域として包括的に指定するとともに、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。

### 【コラム：海外の先進的な駐輪場】

ヨーロッパには、デザイン性とサービス性に優れた駐輪場があり、自転車店が併設され、自転車関連グッズの購入や自転車の修理などが行えます。



図 5.13 おしゃれな外観で、自転車店も併設している駐輪場（ドイツ：ミュンスター）





## 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

### ■民間ビジネスとの連携

- 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、

だれもが楽しんで安全に自転車を利用できる環境の整備 が必要

そのためには、わかりやすい走行環境の整備を進めていくとともに、地域や民間企業等の協力や連携が必要不可欠です。

自転車走行推奨帯の整備 + ピクトグラム等の設置

だれにでもわかりやすく、安全・安心

### 民間ビジネスとの連携

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

#### 民間連携事業運用の検討

- ・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
- ・レンタサイクル利用者へのルール・マナーの周知

#### 公共交通との連携の検討

など



図 5.15 イエローバイク (アムステルダム)



## 5 自転車関連施策の「見える化」

(関連施策との積極的な連携促進)

自転車関連施策の「見える化」の主な内容

### ■関連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DEM自転車<sup>\*</sup>や三輪車など交通弱者への移動支援としての活用<sup>の</sup>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

自転車の可能性を最大限に活用した総合的な自転車政策を展開していくために、市政における他の分野との横断的な連携や政策目標の共有化等を進めていきます。

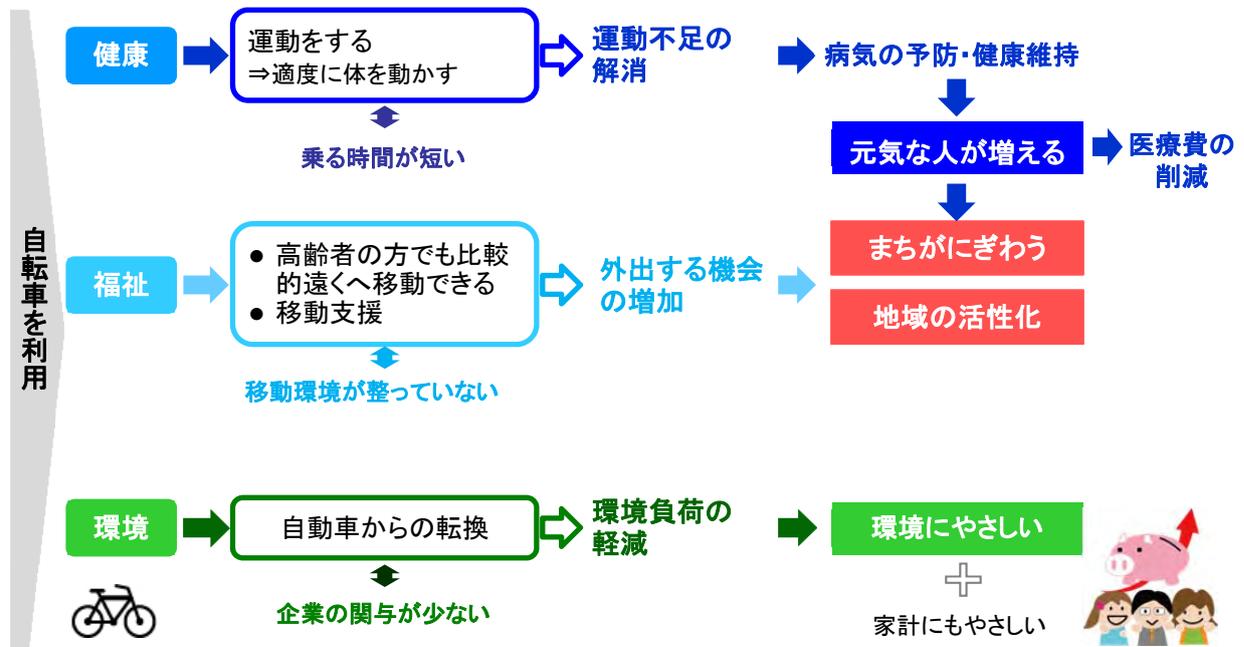


図 5.16 自転車利用での関連分野への波及イメージ

### 【コラム：シニアサイクリングで健康づくり（愛媛県）】

<「アクティブシニアサイクリング」事業>

- シニア層が積極的に運動に取り組むことで、将来的に健康な生活を送れるようになることを目指した取組。
- シニアを対象に、スポーツサイクルのスクールを自動車教習所で実施。
- スポーツサイクルの乗り方について細かく講習。公道でも走れるように自動車教習所のコースで何度も反復練習をした上で、30km程度のサイクリングをサイクリングロードで実際に体験。



## 6 各自転車政策の「見える化」のまとめ

各自転車政策の「見える化」をまとめると、下記のとおりです。

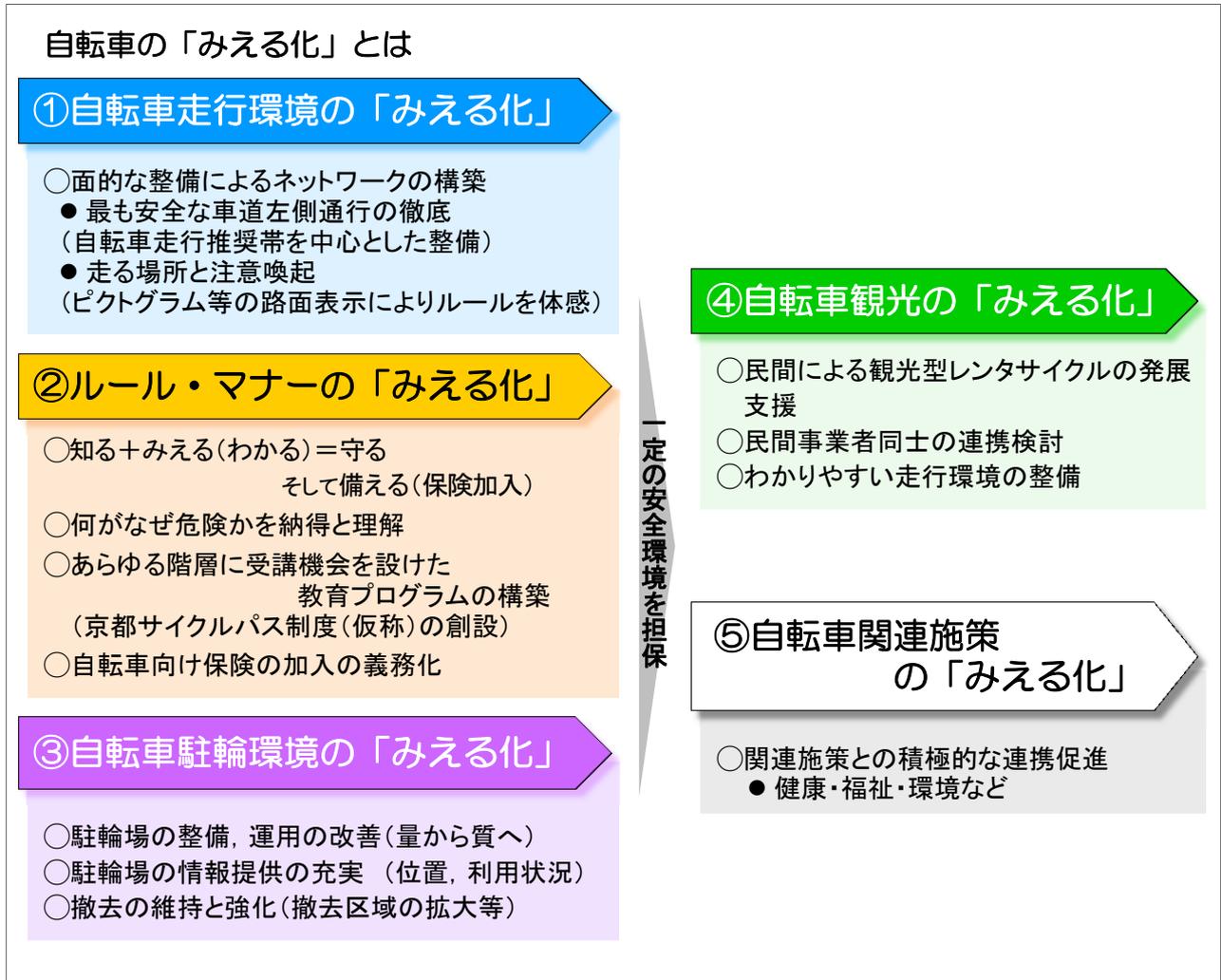


図 5.17 自転車の「見える化」の方向性のまとめ



# 第6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

次期総合計画の策定に向けて、残りの推進期間に進める主な取組内容は下記のとおりです。



#### 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付け及び連携
- 公共交通と自転車との連携
- 多様な移動手段への対応





前頁の各施策についての具体的な内容と工程は、下記の(1)から(3)のとおりです。また、施策内容をまとめたものが表6.1になります。

## (1) 自転車走行環境の「みえる化」の主な施策内容と工程



## (2) 自転車のルール・マナーの「みえる化」の主な施策内容と工程



### (3) 自転車駐輪環境の「みえる化」、自転車観光の「みえる化」及び自転車関連施策の「みえる化」の主な施策内容と工程





## 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

<b>総合評価</b>	<b>市民満足度</b> 利用の安心度, 快適性
-------------	-----------------------------

### 進捗及び状況の把握

<b>走行環境の整備</b>	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
<b>ルール・マナー啓発</b>	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
<b>放置自転車</b>	放置自転車台数, 駐輪場整備台数 駐輪場の利用満足度
<b>観光</b> <b>レンタサイクル</b>	観光客のレンタサイクル利用割合
<b>安全</b>	事故件数, 事故率

上記の評価項目の目標の設定に当たっては, 今後, 施策の取組を進める中, 効果測定を行い, 実証データを踏まえながら設定していきます。



## 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，互いに連携・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。

なお，協議会等での議論が自転車政策全般に関する幅広い内容であることからふさわしい名称を検討する必要があります。

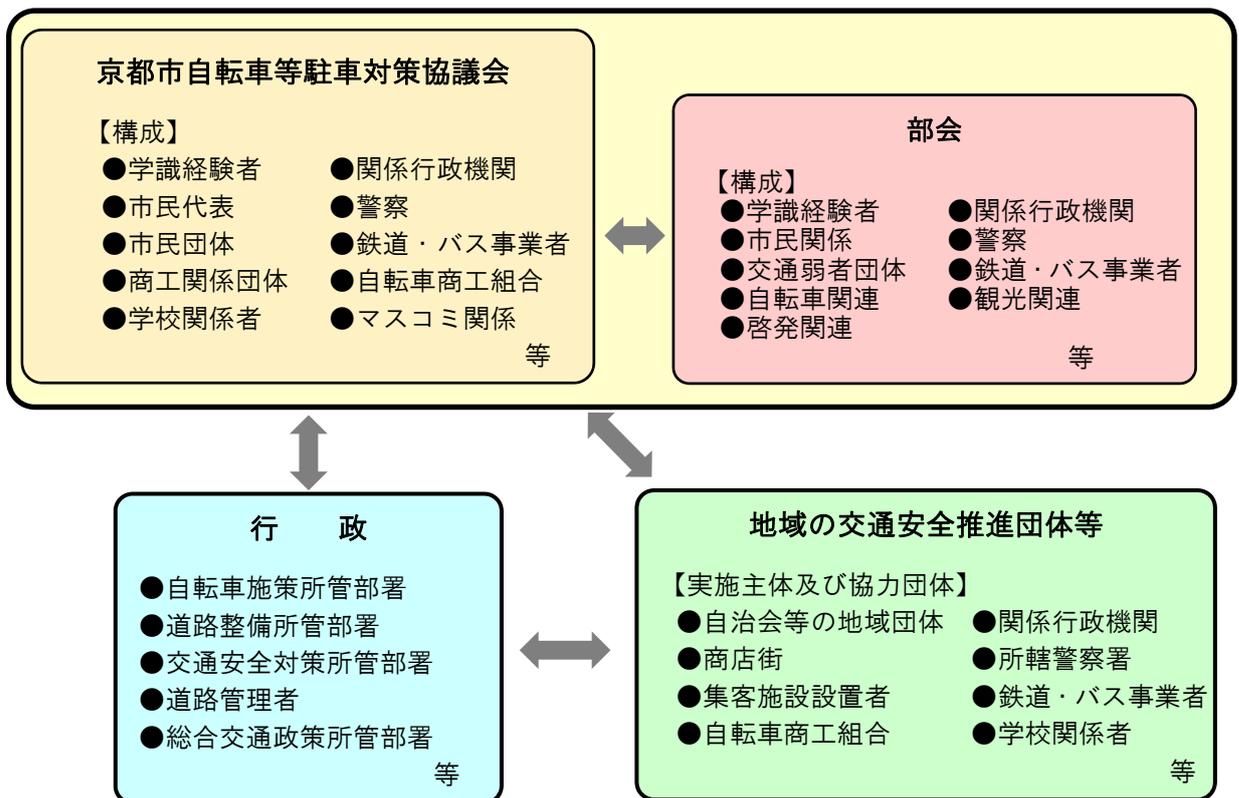


図 6.1 総合計画の推進体制





### 3 計画の検証方策

次期改訂までの5年間の取組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、その成果について検証し、総合計画に掲げる方針・目標が達成されるよう、た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。



図 6.2 PDCA サイクルのイメージ



# 第7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

現行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

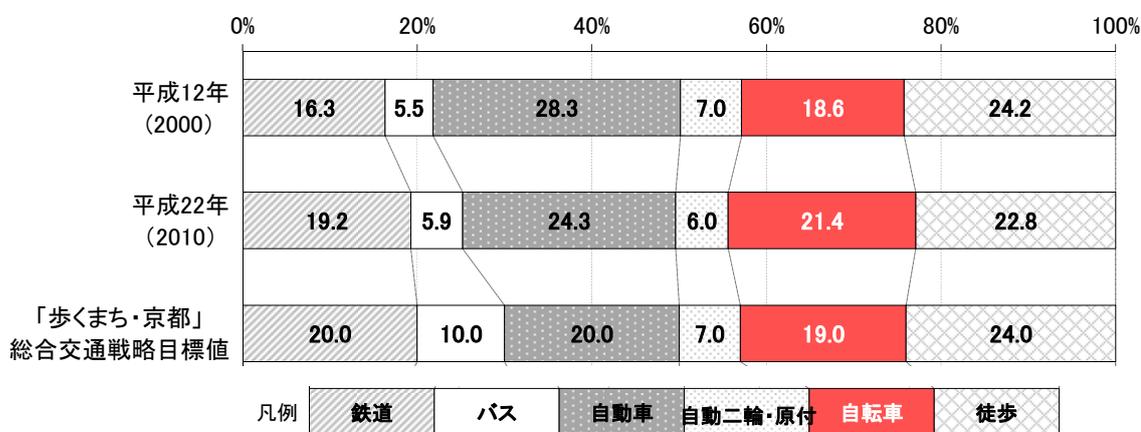


図 7.1 「歩くまち・京都」で定める交通手段分担率の目標値

出典：近畿圏パーソントリップ調査(平成12年,平成22年)

## 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・地下鉄の乗継割引など、「公共交通＋自転車」が自動車利用よりも便利でお得となる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。自転車を利用すると、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ことが必要です。

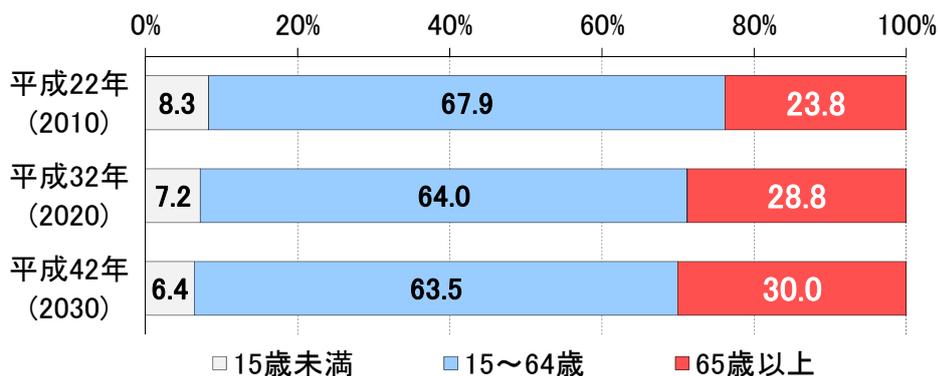


図 7.2 京都市の将来人口年齢構成の推移

出典: 国立社会保障・人口問題研究所

## 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る運行本数の減少など公共交通の利便性が低下し、そのことが更なる公共交通の需要低下を招くという「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ことが必要です。

## 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の方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ことが必要です。



## 【コラム：知っていますか？自転車のルールと罰則】

自転車利用に関して、下記のような「自転車安全利用五則」があります。

### 自転車安全利用五則

1 自転車は車道が原則、歩道は例外



2 車道は左側を通行



3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行



4 安全ルールを守る



### 【自転車のルールと罰則の例（抜粋）】

#### ■酒酔い運転

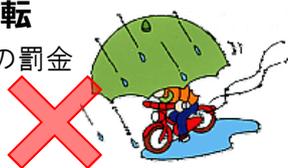
5年以下の懲役又は  
100万円以下の罰金



#### ■傘さし運転

5万円以下の罰金

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。  
[京都府道路交通規則]



#### ■無灯火運転

5万円以下の罰金



#### ■二人乗り

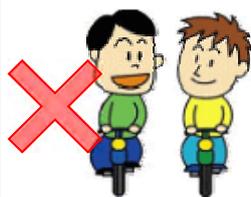
2万円以下の罰金  
又は料料

ただし、  
16歳以上の者が6歳未満の幼児  
一人を幼児用座席に乗車させ、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。  
[京都府道路交通規則]



#### ■並進通行

2万円以下の罰金  
又は料料



#### ■右側通行

3月以下の懲役又は  
5万円以下の罰金



#### ■「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



#### ■ヘッドホンなどで音楽を聴きながら<sup>※</sup>、 携帯電話を使用しながら運転

5万円以下の罰金



※周囲の音が聞こえない状態の場合

5 子どもはヘルメットを着用



[出典：京都府警察ホームページより]



