



京都市自転車総合計画 2025（案）

「自転車共生都市・京都」の実現へ ～自転車をつながる, ひと・まち・暮らし～

目次

第1章	これまでの取組	1
1	京都市の自転車施策の経過	
2	京都・新自転車計画の取組内容	
(1)	自転車走行環境の整備	
(2)	ルール, マナーの啓発	
(3)	自転車保険加入の推進	
(4)	駐輪環境の整備と放置自転車対策の推進	
(5)	その他の関連施策の推進	
(参考)	京都市の自転車に関するデータ	
第2章	計画の基本的事項	1 2
1	基本的な考え方	
2	コンセプト	
3	計画期間	
4	計画の対象範囲	
5	計画の位置付け	
6	構成	
第3章	推進施策	1 6
柱1	「ひと」との共生 ~ルール, マナーを学び・守り合う~	
柱2	「まち」での共生 ~道路を正しく使い合う~	
柱3	「くらし」での共生 ~生活の質を高め合う~	
第4章	計画の推進及びフォローアップ	2 3
1	推進体制	
2	評価・点検等	

第1章 これまでの取組

1 京都市の自転車施策の経過

自転車は、暮らしに欠かすことのできない、利便性・機動性に優れた移動手段です。一方で、利用者の増加に伴い、一部の地域において大量に放置されるようになり、昭和50年代には、歩道通行や緊急車両活動への支障等の問題が起きました。このため、昭和56年に、国において、駐輪対策を中心とした「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」が制定され、これを受け、京都市においても、昭和60年に「京都市自転車放置防止条例」を制定し、駐輪場の整備をはじめとした放置自転車対策に取り組みました。

その後、放置自転車対策に加え、自転車利用者のルール、マナーの啓発などの自転車施策を総合的に推進するため、平成12年3月に「京都市自転車総合計画」を、平成22年3月には、「改訂京都市自転車総合計画」を策定するとともに、平成22年12月には「京都市自転車安心安全条例」を制定し、市民や関係機関等と連携しながら、取組を進めました。

その結果、平成26年度時点で、昭和60年度に約24,600台であった放置自転車が、60分の1以下の390台となり、また、自転車事故についても、ピークであった平成16年の2,815件から、6割以下の1,577件となるなど、京都市の自転車施策は大きく前進しました。

しかし、依然として自転車の無秩序な走行やルール、マナーに反した走行が見られるなど、更なる安心・安全対策を進める必要があったこと、さらには、自転車走行環境の整備や万一の事故に対するセーフティネット、放置自転車の分散化等の課題があったことから、これらの対策を総合的に推進するため、平成27年3月に、「京都・新自転車計画」を策定し、市民や関係機関等と連携し、様々な取組を進めてきました。

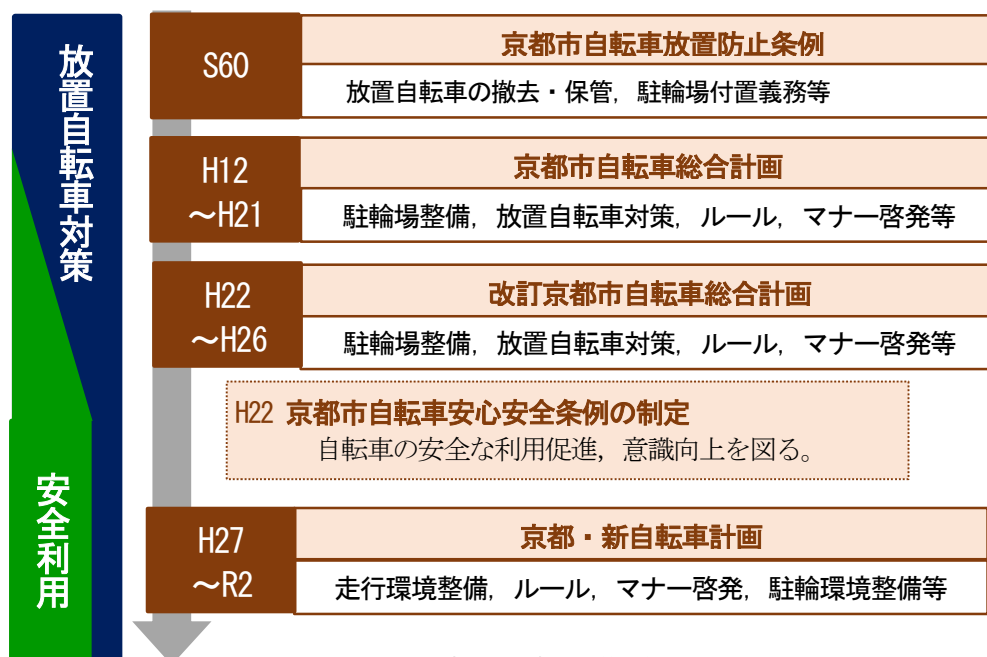


図 京都市の自転車施策の経過

2 京都・新自転車計画の取組内容

(1) 自転車走行環境の整備

○ 歩行者の安全を第一とし、自転車利用者が車道の左側を走行しやすいよう、平成28年に矢羽根等の整備方法を定めた「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」を策定しました。同ガイドラインに基づき、「京都・新自転車計画」において「重点地区」に定めた都心部地区、西院地区、らくなん地区を中心に、矢羽根マークを主とした自転車走行環境の整備を進めています（令和3年3月末で180.0km）。整備した箇所では、自転車利用者の車道左側走行の割合が、幹線道路で17.1ポイント、生活道路で36ポイント上昇するなどの効果が見られます。

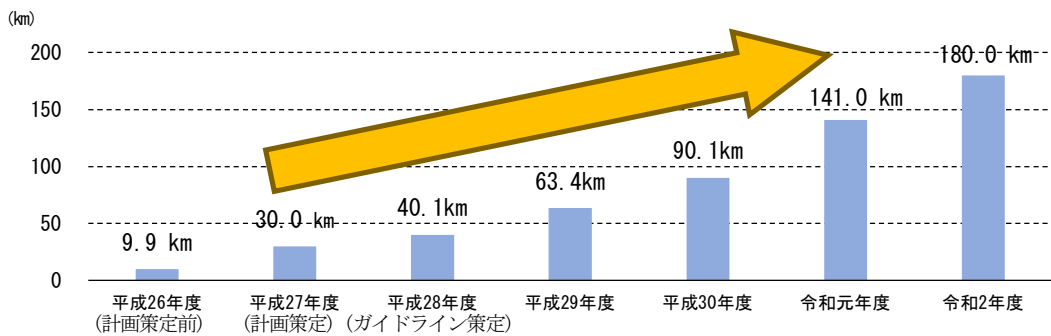


図 自転車走行環境整備延長

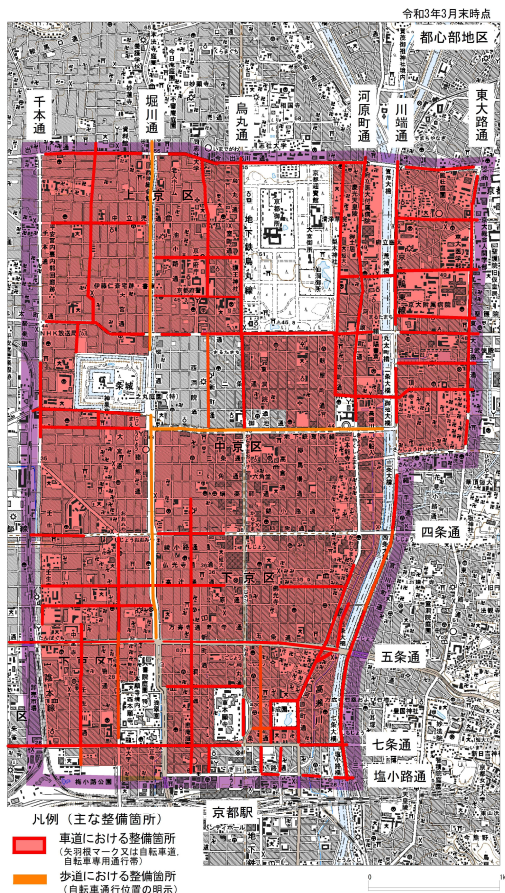
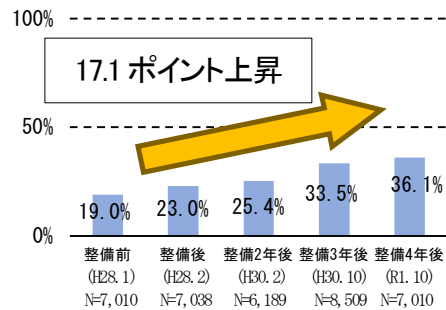
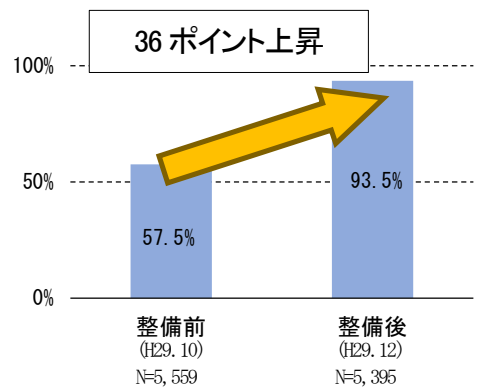


図 自転車走行環境整備箇所図 (重点地区 (都心部))



幹線道路 (箇所: 河原町丸太町)



生活道路 (箇所: 室町学区)

図 車道左側走行の割合

(2) ルール, マナーの啓発

- 平成30年3月に、子どもから高齢者までのライフステージ別に、自転車安全教室等で教える内容を取りまとめた「京都市自転車安全教育プログラム」を策定し、警察や教育機関等との連携の下、体系立てて自転車安全教育・学習を実施しています。



図 「パパママ自転車教室」

- 子育て中の保護者には「パパママ自転車教室」、幼児には「キックバイクを用いた子ども自転車教室」、小学校においては、警察との連携等による「自転車交通安全教室」、中学生及び高校生には「見て分かる！ 自転車安全教室」、市内各自動車教習所では、教習生向けと一般市民向けの「自転車安全利用講習」などの多彩な自転車安全教室を実施し、令和元年度には、約5万人の方が受講されました。



図 幼児向け「キックバイクを用いた子ども自転車教室」

自転車安全教室の受講者にアンケート調査を行ったところ、約9割の人が「受講によって意識が変わった」、「受講は今後の自転車利用に役立つと思う」と回答しています。

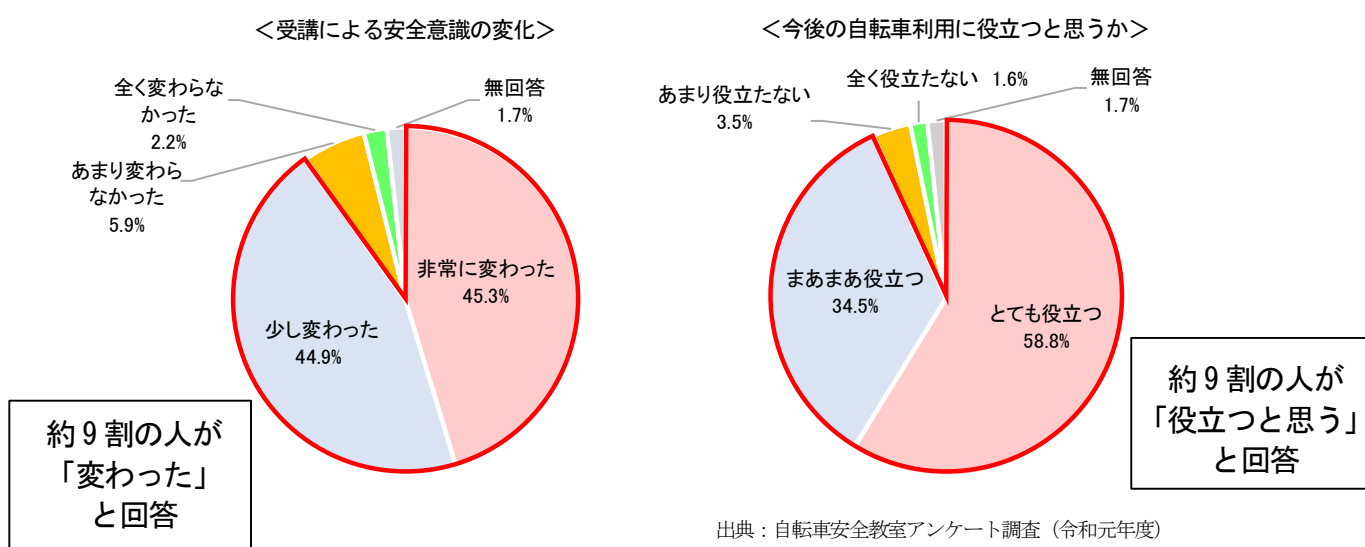


図 自転車安全教室受講者の意識変化等

- 自転車の基本的なルール等を分かりやすくまとめた冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」の発行や、参加型・体験型のイベント「自転車マナーアップフェスタ in 京都」の開催などにより、自転車利用のルール、マナーの普及啓発に取り組んでいます。



図 啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」

図 自転車マナーアップフェスタ in 京都での啓発

- 大宮交通公園の再整備に伴い、誰もが自転車とふれあい、安全な乗り方をいつでも楽しく学べる施設として、令和3年3月に、同公園内にサイクルセンターを整備しました。サイクルセンターには、矢羽根や信号を設置した模擬道路、自転車広場、コミュニティルーム、自転車店などを備えており、こうした施設を使って、様々な自転車安全教室を実施しています。



図 大宮交通公園

(3) 自転車保険加入の推進

- 近年の自転車事故での高額賠償事例を受けて、被害者の救済と加害者の経済的負担を軽減するため、平成30年度に一般の自転車利用者の自転車保険の加入を義務化しました。保険加入率は、京都・新自転車計画策定前の平成26年度と比較して、令和2年度には、約60ポイント増加の86.4%に達しています。

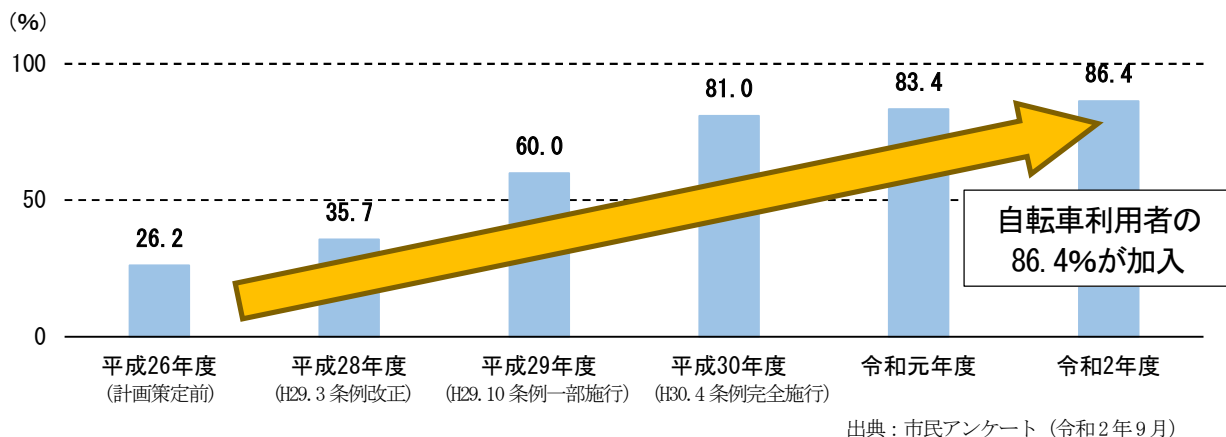


図 自転車保険の加入率

(4) 駐輪環境の整備と放置自転車対策の推進

- 令和3年3月末現在、市内では267箇所、約59,000台（店舗等に併設された駐輪場を除く。）の駐輪場が運営されており、京都・新自転車計画策定前の平成26年度と比較して約41%の増加となっています。また、商業施設等にも規模に応じて、駐輪場の設置を義務付けており、駐輪環境は大幅に改善しました。

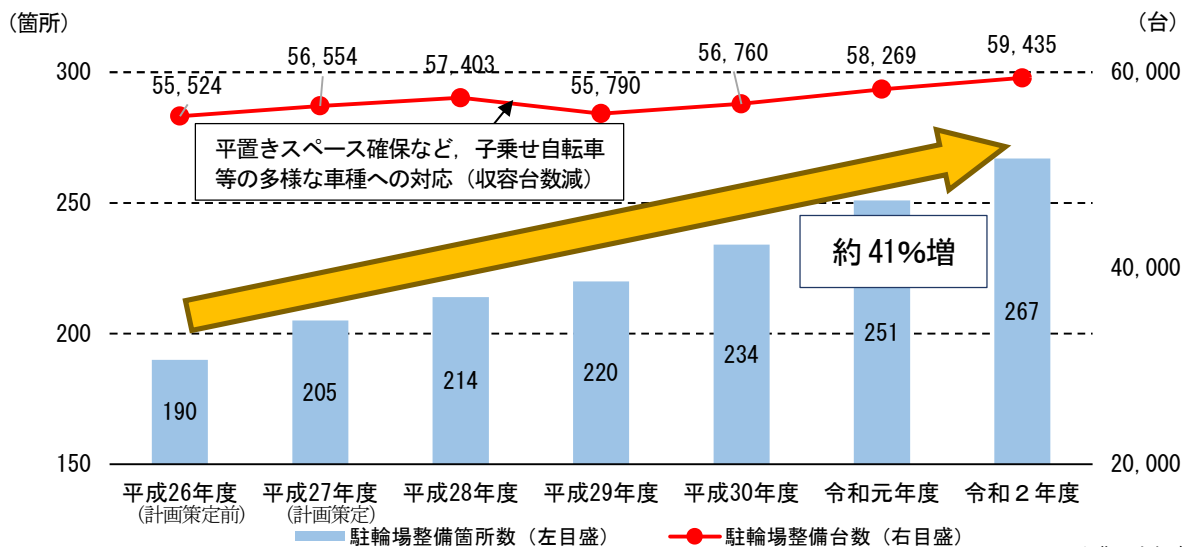
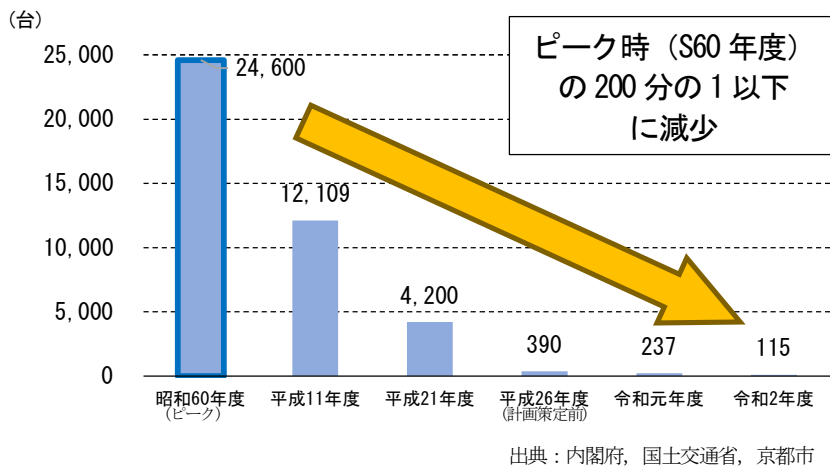


図 駐輪場整備箇所数及び台数

- 駐輪場の整備や駐輪場マップのホームページ等による情報発信を進めるとともに、放置自転車の防止啓発、撤去に取り組んできた結果、令和2年度の1日当たりの放置自転車台数は、ピーク時（昭和60年度）の200分の1以下に減少しています。



(平成25年度)



(令和2年度)

図 放置自転車台数（1日当たり）※

※ 10～11月の晴天の平日、概ね午前11時時点で、市内各駅のうち1駅における放置自転車台数が100台以上の駅を対象に台数を集計

図 放置自転車状況の変化（三条大橋西詰）

（5）その他の関連施策の推進

- 京都市は地形が平坦であり、多くの観光地を気軽に、かつ効率的に巡ることができる自転車は、観光客の移動手段として親しまれています。

京都市では、ルール、マナー等を観光客に対して啓発している優良なレンタサイクル事業者の取組を支援するため、平成29年9月に「京都市レンタサイクル事業者認定制度」を創設し、レンタサイクル事業者との連携により、安心・安全な自転車観光を推進するための取組を進めています。

事業者数：21事業者
(令和3年3月末現在)



図 京都市レンタサイクル事業者認定制度

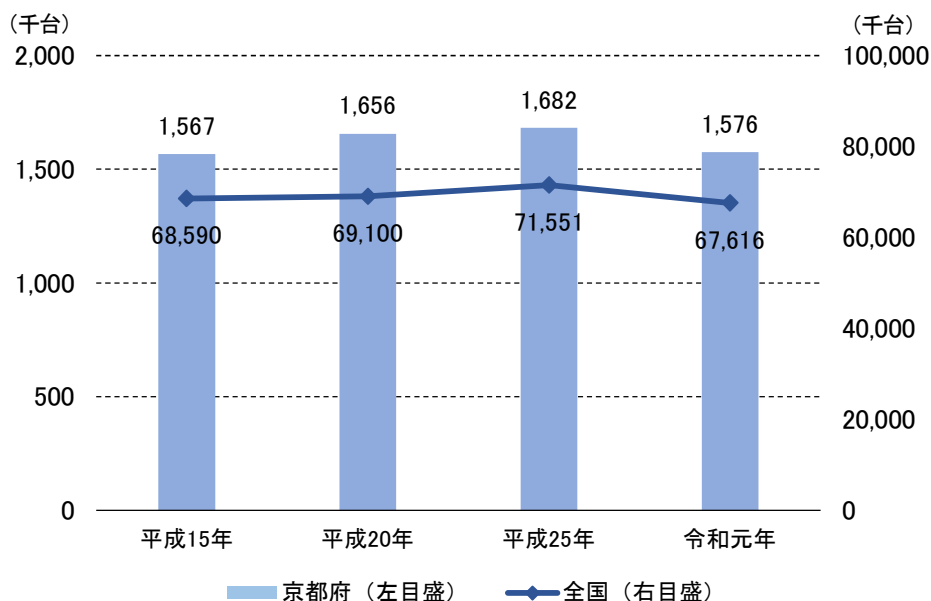
- 「新しい生活スタイル健康ポイント事業」と連携し、「新しい生活スタイル健康ポイント手帳」等の活用により、自転車の安全利用と自転車利用による健康づくりを融合した取組を進めています。

自転車の日常利用やサイクリングスポーツは、生活習慣病等の改善策として期待されており、アンケート調査では、約7割の人が自転車による健康づくりに関心を持っています。

(参考) 京都市の自転車に関するデータ

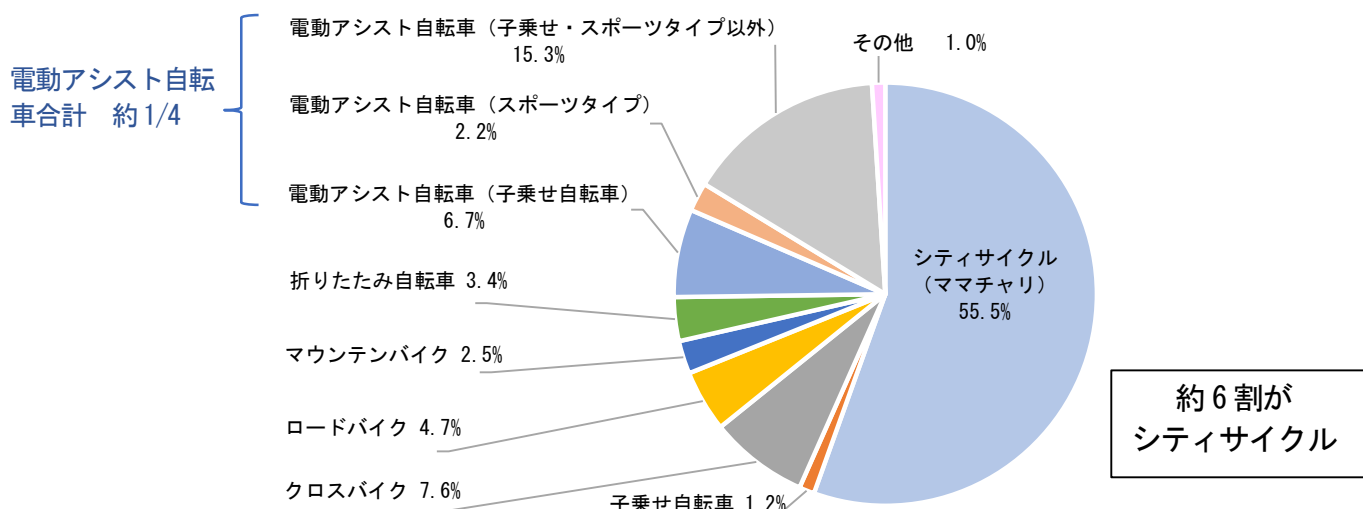
○ 自転車保有状況

令和元年度の京都府内の自転車保有台数は約 158 万台であり、市内の自転車保有台数は約 92 万台と推計されます。利用される車種は、シティサイクルが約 6 割と最も多くを占めていますが、電動アシスト自転車についても約 4 分の 1 を占める状況となっています。



出典：(一財) 自転車産業振興協会資料

図 京都府内の保有自転車数



N=595
出典：市民アンケート (令和2年9月)

図 自転車保有車種

○ 自転車利用状況

移動の交通手段に自転車を利用する割合は約 2 割であり、全国的にも非常に高い割合となっています（参考：平成 27 年全国都市交通特性調査（全国 P T 調査） 全国平均自転車分担率 13%）。

約 6 割の市民が自転車を利用し、利用者の約 9 割が週 1 日以上利用しているなど、自転車は日常生活に欠かせない移動手段となっています。利用目的については、約 6 割が買物などの日常利用で、次いで 2 割強が通勤となっています。

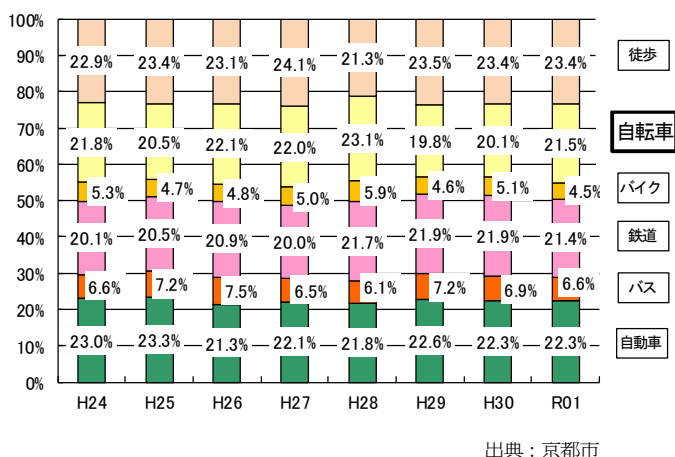


図 交通手段分担率（平日）

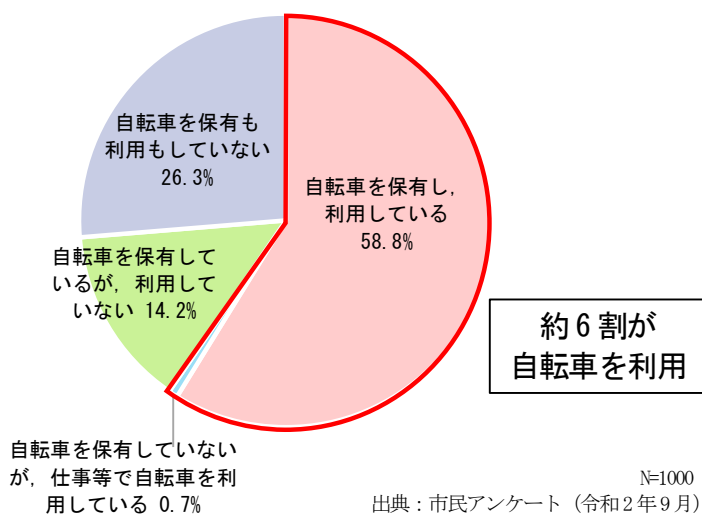


図 自転車の利用割合

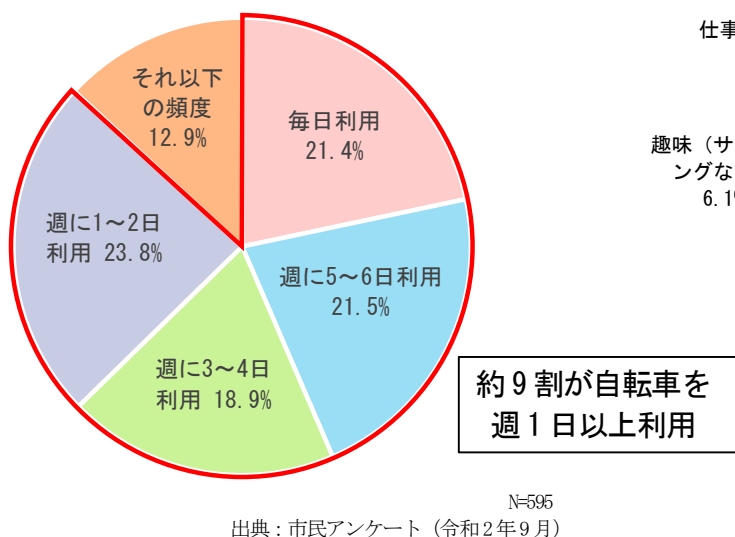


図 自転車利用の頻度

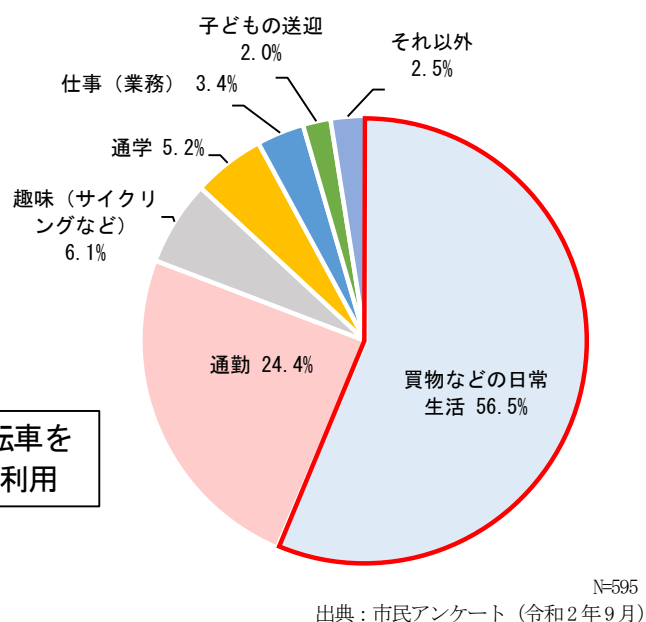


図 自転車利用の目的

○ 自転車の交通量

自転車の交通量は、都心部で多く、特に今出川通、丸太町通、御池通、四条通、七条通、東大路通、川端通、堀川通、西大路通などで多くなっています。

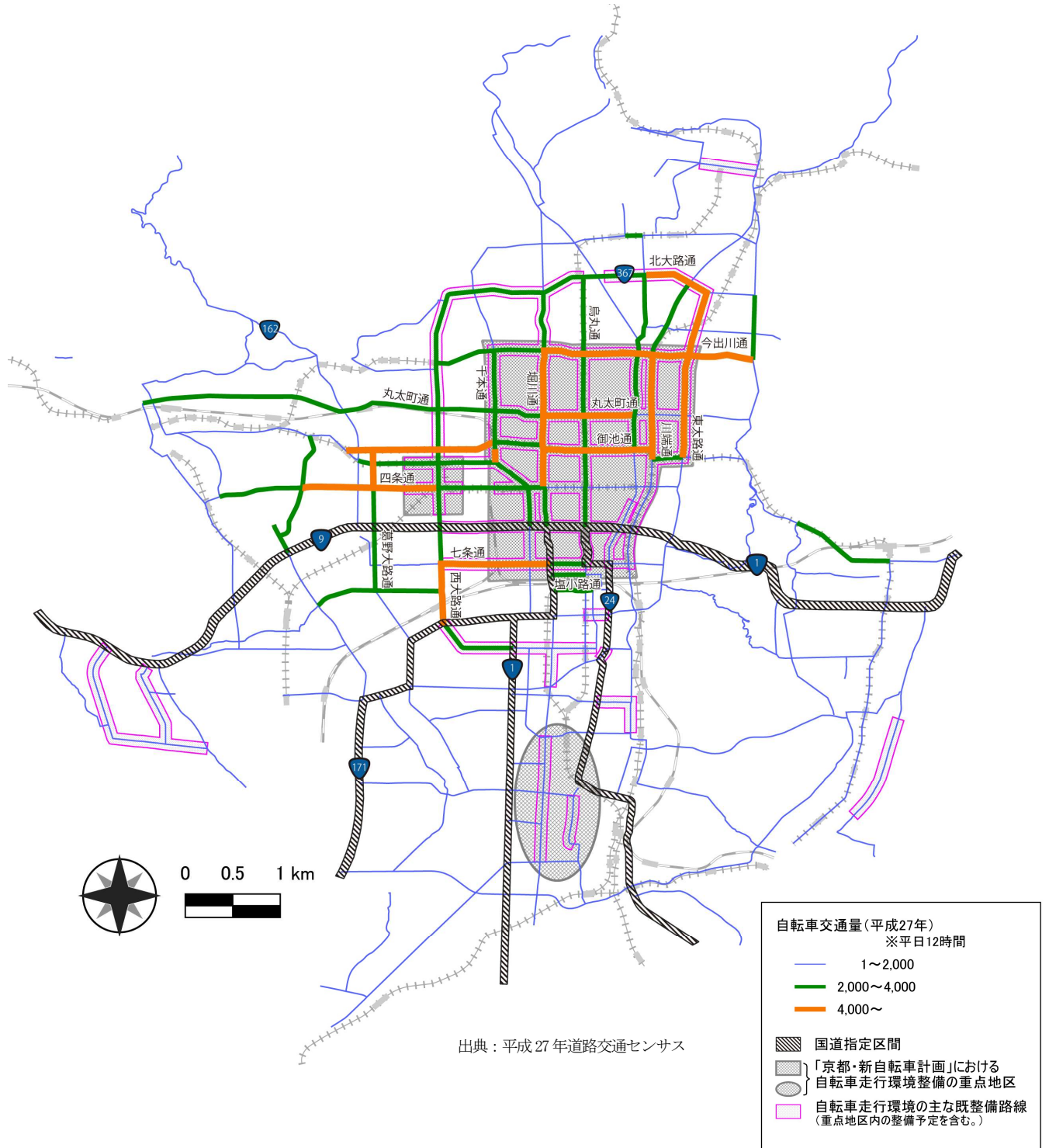


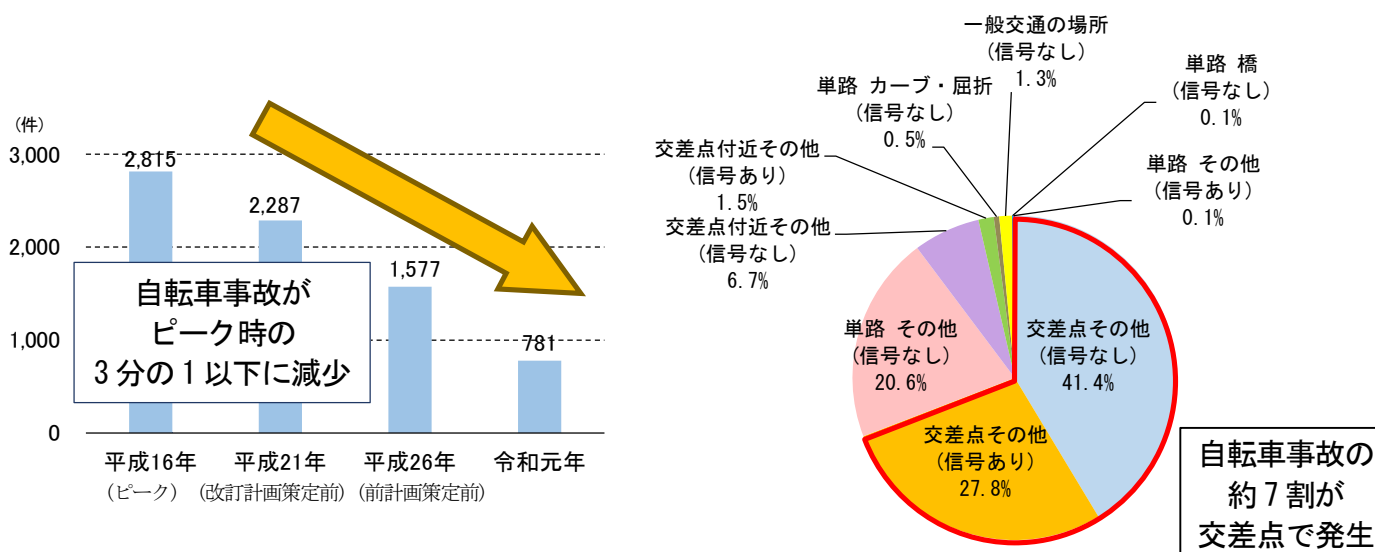
図 自転車交通量図

○ 自転車事故の状況

自転車事故の件数は、地域や警察、教育機関等との連携の下、自転車安全教室や安全利用の啓発、自転車走行環境の整備など、様々な対策に取り組んできた結果、ピーク時の平成16年と比較して3分の1以下に減少しています。

自転車事故の約7割は交差点で発生しています。

自転車事故のうち、約2割が死亡・重傷事故です。また、死亡・重傷事故の減少割合は、軽傷事故よりも小さい傾向にあります。



出典：京都府警察提供資料より京都市作成

出典：京都府警察提供資料より京都市作成

図 京都市内における自転車事故の発生件数

図 自転車事故の道路形状割合 (令和元年)

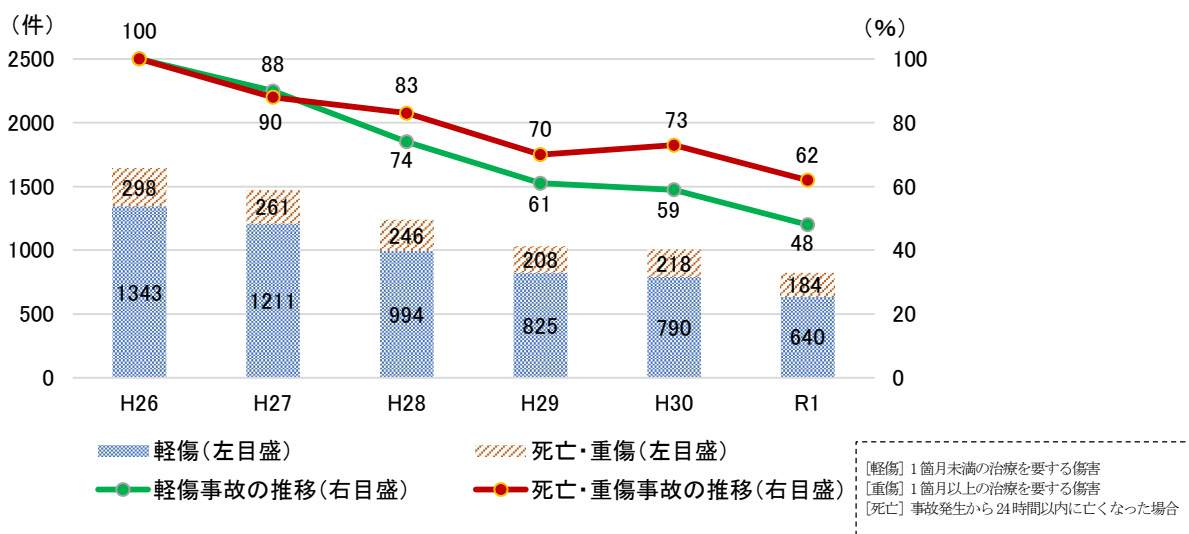


図 京都市内における自転車事故の死亡・重傷、軽傷別件数

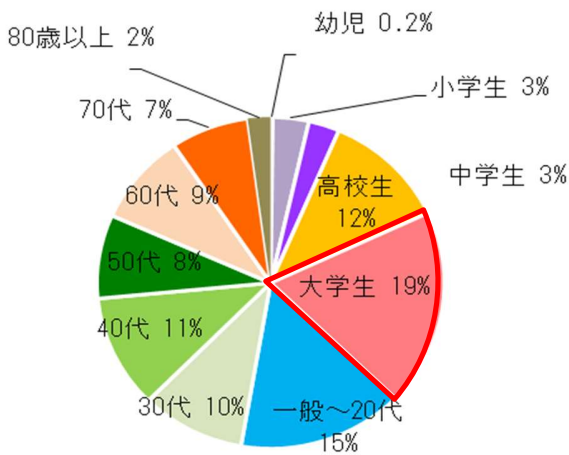
出典：京都府警察提供資料より京都市作成

大学生が自転車事故の第1当事者となる割合は約2割と、他の年齢層と比較し、最も高くなっています。

自転車事故の約7割で、自転車側も法令違反をしています。

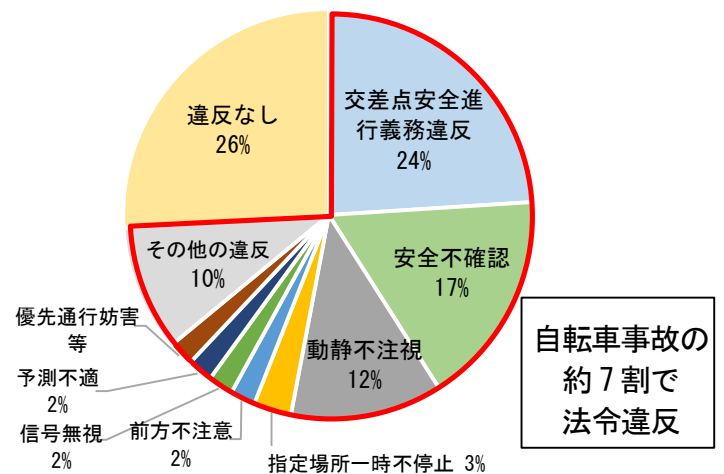
歩行中に自転車を危険と感じた経験を約8割の人が持っているなど、依然として、自転車利用者のルール、マナーが守られていない場面が多いことがうかがえます。

[第1当事者] 交通事故に関連した者のうち、過失が重い者をいい、過失が同程度の場合は被害の最も軽い者をいう。
 [第2当事者] 交通事故に関連した者のうち、過失がない者か、過失がより軽い者をいい、過失が同程度の場合は被害がより重い者をいう。



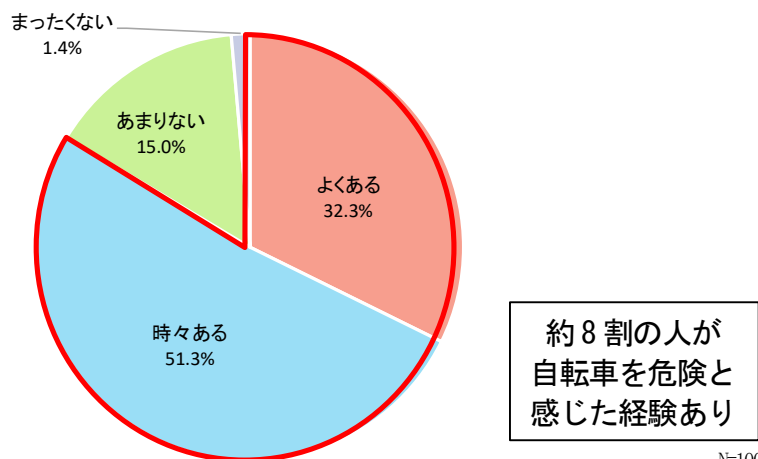
出典：京都府警察提供資料より京都市作成

図 第1当事者となる自転車の年齢層割合
(平成27年～令和元年)



出典：京都府警察提供資料より京都市作成

図 自転車法令違反別内容別当事者割合
(第1当事者, 第2当事者) (令和元年)



N=1000
 出典：市民アンケート (令和2年9月)

図 市内を歩行中に自転車を危険に感じたことの有無

第2章 計画の基本的事項

1 基本的な考え方

京都市では、これまで、「京都・新自転車計画」等の計画に基づき、市民や関係機関等の協力を得ながら、自転車に関する施策を総合的に実施してきました。

その結果、自転車の安心・安全対策や放置自転車対策等において着実に成果が出るなど、京都市の自転車利用環境は大きく向上してきました。

しかし、依然として基本的なルール、マナーが守られていないケースが多く、また一部の地域では、放置自転車も課題となっています。

一方で、現在、自転車は、単なる移動手段というだけでなく、平成28年に、国において、「自転車活用推進法」が制定され、平成30年には「第1次自転車活用推進計画」が、令和3年には「第2次自転車活用推進計画」が策定されるなど、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、健康の増進等をはじめ、様々な課題への活用が期待されています。

そして、近年の京都市を取り巻く状況を見ると、SDGsやレジリエンスの取組推進、文化の継承発展、「歩くまち・京都」の推進、地球温暖化対策、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践等、多くの課題があり、多様な形で対応していくことが重要となっています。

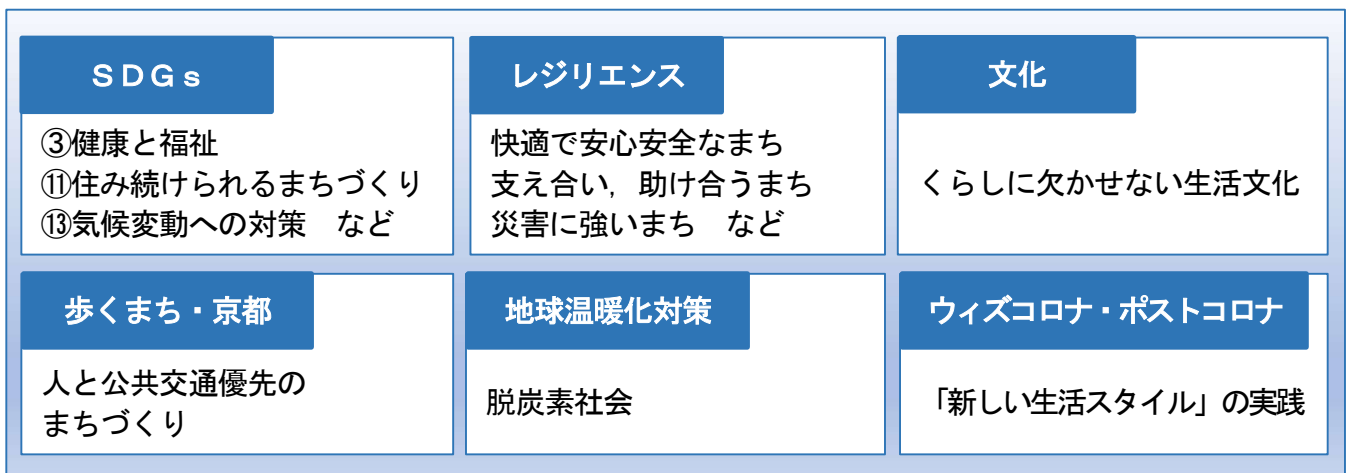
こうしたことから、本計画においては、これまで効果を上げてきた安心・安全対策や放置自転車対策等については継承し、充実強化を図るとともに、京都市を取り巻く状況を踏まえ、様々な観点から自転車の活用を推進することにより、自転車利用者も歩行者等も、安心・安全に行き交うことができ、自転車を通じて生活を更に豊かにできるまちづくりを目指すこととしています。

コラム SDGs, レジリエンス

- 平成27年9月、国連において地球規模の課題の解決に向け、先進国と途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標として持続可能な開発目標（SDGs）が掲げられました。自転車の取組については、ゴール3（健康と福祉）やゴール11（持続可能な都市）、ゴール13（気候変動）などにつながっています。



- 京都市では、平成30年3月、人口減少や少子化・長寿化、地域コミュニティの希薄化、自然災害の増加などの都市が抱えるあらゆる危機に対応し、克服するため「京都市レジリエンス戦略」を策定しました。レジリエント・シティを実現していくため、自転車の活用の取組も含め、快適で安心・安全なまちづくりに向けた取組がより一層求められています。



- ・ 安心・安全な自転車利用環境の確保や公共交通と連携した移動利便性の向上を図るとともに、交通事故の減少を目指すことで、「健康と福祉」、「快適で安心・安全なまちづくり」など、SDGsやレジリエント・シティの実現に貢献する。
- ・ 環境にやさしく、身近な交通手段として根付いている自転車の利用環境の向上により、持続可能な社会を目指す「歩くまち・京都」、「脱炭素社会」の実現に貢献する。
- ・ 自転車の活用により、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践に貢献する。

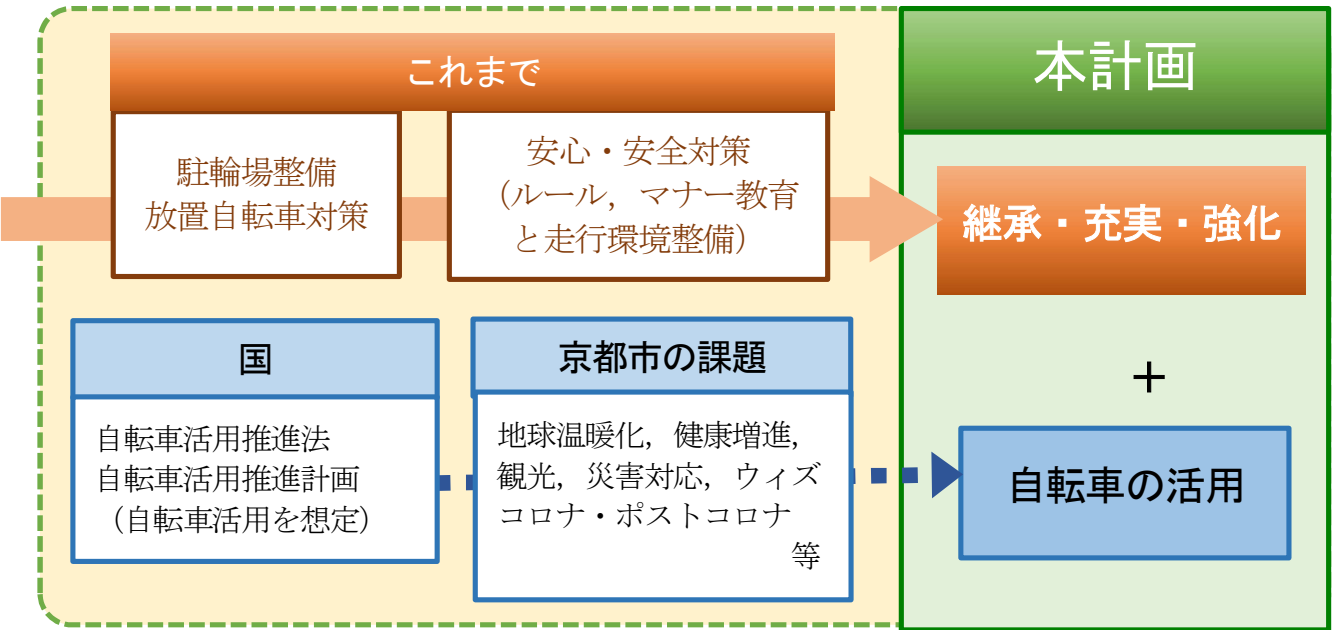


図 本計画の基本的な考え方

2 コンセプト

「自転車共生都市・京都」の実現 ～自転車につながる,ひと・まち・暮らし～

「自転車共生都市・京都」として、次のようなまちの実現を目指します。

<安心・安全>

自転車のルール、マナーを学び、守り合い、道路を正しく使い合うことにより、安心して心地よく行き交えるまち

<豊かな生活>

利便性・機動性に優れ、健康的で環境にもやさしく、歴史や文化、自然を肌で感じることができる自転車を生かし、生活の質を高め合うことができるまち

3 計画期間

令和3年度～令和7年

4 計画の対象範囲

京都市全域

5 計画の位置付け (次頁参照)

本計画は京都市基本計画の分野別計画であり、「歩くまち・京都」総合交通戦略を上位計画とします。また、自転車活用推進法第11条に定められた「市町村自転車活用推進計画」として策定します。

6 構成

上記のコンセプトを実現するため、以下に示す3つの柱に沿って、施策を展開します。

柱1

「ひと」との共生 ～ルール、マナーを学び・守り合う～

安心・安全に自転車に乗るための自転車安全教育・学習を充実させ、子どもからお年寄りまで、住む人も訪れる人も、誰もが自転車利用のルール、マナーを学び、守り合うことのできる社会の実現を目指します。

柱2

「まち」での共生 ～道路を正しく使い合う～

安心・安全で快適な自転車走行環境の整備や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備等により、歩行者、自転車、自動車などの道路利用者が、道路を正しく使い合うことのできる社会の実現を目指します。

柱3

「暮らし」での共生 ～生活の質を高め合う～

環境問題や健康増進、観光振興、災害対応、そしてウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面で自転車の活用策を展開し、市民が生活の質を高め合うことのできる持続可能な社会の実現を目指します。

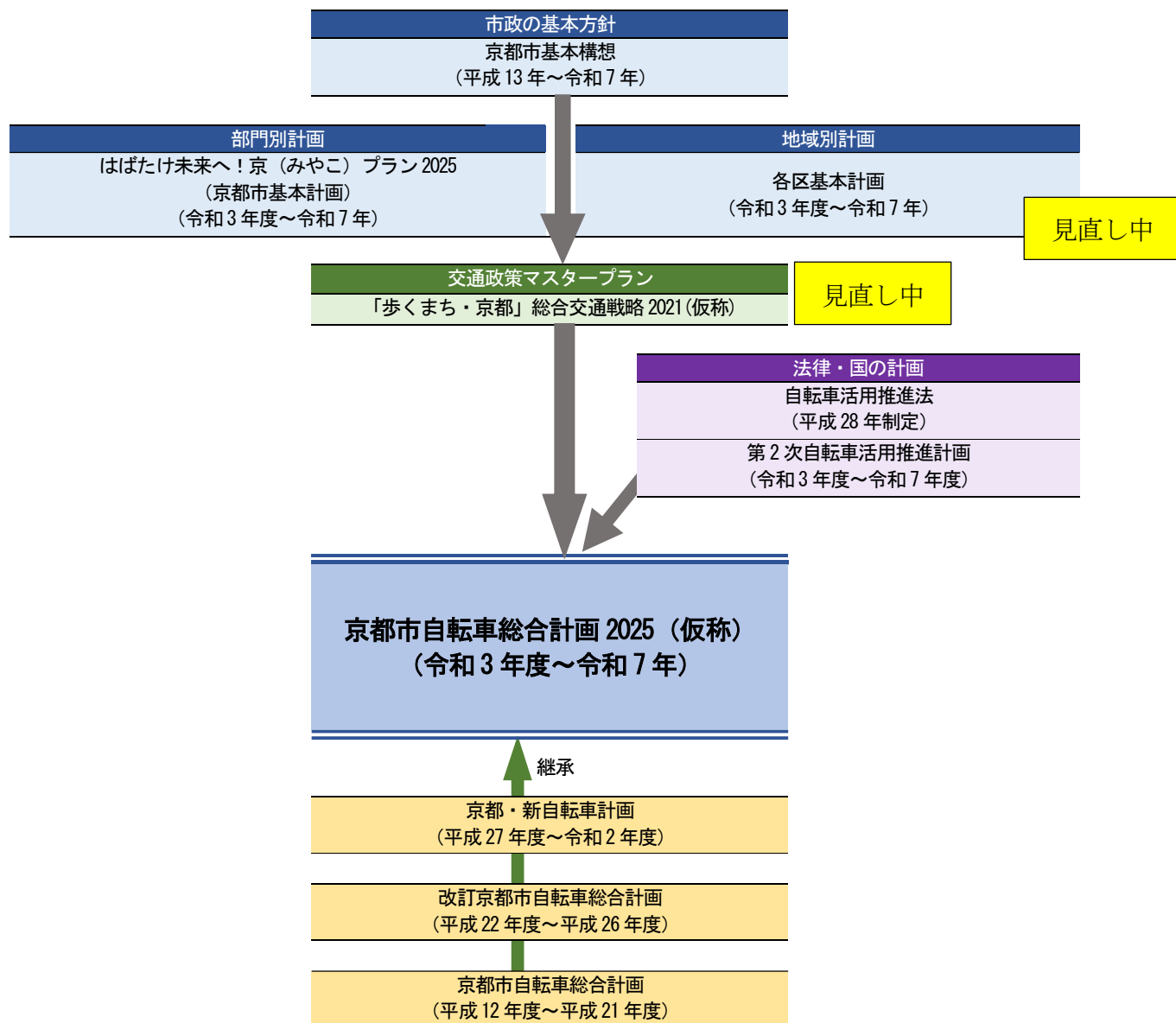


図 本計画と関係計画の関係

コラム 自転車活用推進法と自転車活用推進計画

国において、平成 29 年 5 月に、環境負荷の低減や災害時、健康増進等における自転車の活用の推進を定めた「自転車活用推進法」が施行されました。その後、自転車の活用の総合的・計画的な推進を図るため、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が、令和 3 年 5 月には、「第 2 次自転車活用推進計画」が策定されました。

「自転車活用推進法」に基づき、市町村は「自転車活用推進計画」を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定める努力義務が課されています。

第3章 推進施策

コンセプトを実現するため、3つの柱に沿って、10の推進施策を推進します。

柱1

「ひと」との共生 ～ルール、マナーを学び・守り合う～

安心・安全に自転車に乗るための自転車安全教育・学習を充実させ、子どもからお年寄りまで、住む人も訪れる人も、誰もが自転車利用のルール、マナーを学び、守り合うことのできる社会の実現を目指します。

【現状の課題】

- ・ 自転車は、気軽に利用できる身近な乗り物であることから、京都市では、約6割の市民が自転車を利用しています。京都市では、「京都市自転車安全教育プログラム」等に基づき、ライフステージに応じた自転車安全教育・学習を推進していますが、自転車事故は、自転車側に何らかの法令違反が認められることが多く、ルール、マナーを学べる環境を更に向上させ、効果的な安全教育・学習を実施していく必要があります。
- ・ 京都市は、人口に占める大学生の割合が政令指定都市の中で最も高く（約1割）、大学生が第1当事者となる自転車事故が、他の年齢層に比べ最も高くなっています。大学生に対し、ルール、マナーの啓発を強化する必要があります。
- ・ 京都市では、交通手段として自転車が使われる割合が高く、通勤にも多くの市民が利用していることから、通勤時の事故防止のため、企業との連携を拡大していく必要があります。また、フードデリバリーサービスの広まりを受け、業界との連携による自転車配達員に対するルール、マナーの啓発が必要です。
- ・ 自転車事故は誰にでも起こり得ることから、万が一の事故に備えて、自転車保険の更なる加入やヘルメットの着用を呼び掛けることが必要です。また、死亡・重傷事故の発生を減らすために、事故の分析を行い、効果的な対策を検討する必要があります。
- ・ 観光客の自転車利用に関して、安心・安全な市民生活を守るためにも、ルール、マナー対策の充実が必要です。

【推進施策1】 ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育・学習の推進

「京都市自転車安全教育プログラム」等に基づき、学校や警察をはじめとした関係機関と連携するとともに、サイクルセンターを自転車安全教育・学習の拠点として活用し、ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育・学習を推進します。

No.	推進事業	概要
新規 1	誰もが自転車に気軽にふれあい、ルール、マナーを学べる機会の創出	大宮交通公園内のサイクルセンターにおいて、子どもから高齢者まで、誰もが自転車に気軽にふれあい、ルール、マナーを学べる機会を創出します。

No.	推進事業	概要
2	ライフステージに合わせた自転車安全教育・学習の実施	「京都市自転車安全教育プログラム」に基づき、学校や警察等と連携し、幼児、小学生、中学生、高校生、大学生（留学生を含む。）、社会人、高齢者を対象とした、ライフステージに合わせた自転車安全教育・学習を実施します。
充実	3 多様なニーズに応じた自転車教室の実施	初心者向けの自転車の乗り方教室や電動アシスト自転車教室、子乗せ自転車教室など、多様なニーズに応じたルール、マナーが学べる新たな自転車教室を実施します。

【推進施策2】 自転車の安心・安全な利用環境づくりの推進

地域等との連携やイベント等、あらゆる機会を通じ、自転車のルール、マナーに関する周知啓発や自転車保険の加入の徹底など、自転車の安心・安全な利用環境づくりを進めます。

No.	推進事業	概要
4	地域等との連携によるルール、マナーの啓発	交通安全対策協議会等をはじめ、地域等と連携し、自転車安全利用に係る周知啓発を行います。
5	各種イベントにおけるルール、マナーの啓発	「自転車マナーアップフェスタ in 京都」をはじめとする市内での各種イベントにおいて、自転車安全利用に係る周知啓発を行います。
6	自転車安全利用促進啓発員によるルール、マナーの啓発	自転車の通行量が多い交差点等において、自転車安全利用促進啓発員によるルール、マナーの指導、啓発を行います。
7	様々な媒体を活用したルール、マナーの啓発	啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」やホームページ、フリーペーパー、啓発動画など、様々な広報媒体を活用し、自転車安全利用に係る情報を発信します。
新規	8 大学との連携によるルール、マナーの啓発	大学と連携し、ルール、マナー講座の実施、啓発の充実等の取組を進めます。
充実	9 企業との連携によるルール、マナーの啓発	自転車の安全利用に取り組む企業を募集する自転車安全利用推進企業制度の推進やフードデリバリー業界との連携などにより、自転車通勤時や業務での利用時、フードデリバリーサービスの自転車配達時等におけるルール、マナーの啓発を行います。
10	自転車保険加入義務化に伴う加入の徹底	自転車事故の被害者救済、加害者の経済的負担の軽減を図るため、自転車利用者、事業者等への自転車保険加入を推進します。
新規	11 自転車利用の安心・安全を確保するための啓発等の推進	ヘルメットの着用や自転車の点検整備の励行など、自転車利用の安心・安全を確保するための啓発を行うとともに、事故の分析を行い、効果的な対策を検討します。
12	自転車への思いやり運転についてのクルマの運転者に対する啓発	自転車利用者が安心・安全に車道を走行できるよう、クルマの運転者に対して、自転車への思いやり運転についての啓発を行います（推進施策4に再掲）。
13	自転車盗難防止対策等の推進	自転車の盗難が多発している地域において、ツーロックや防犯登録等に関する啓発を行います。

【推進施策3】 観光客の自転車利用ルール, マナーの向上

観光客の自転車利用ルール, マナーの向上を目的に, 関係機関, 事業者と連携の下, 啓発等の取組を強化します。

No.	推進事業	概要
14	レンタサイクル事業者等との連携による自転車利用ルール, マナーの啓発	ルール, マナーの向上に取り組んでいる事業者を認定する「レンタサイクル事業者認定制度」等の推進により, レンタサイクル利用者への啓発等を充実します(推進施策8に再掲)。
充実	15 広報媒体や宿泊施設等を通じた外国人観光客への周知啓発	外国人観光客が利用するウェブサイトや雑誌等への記事掲載や, 宿泊施設や旅行会社と連携した啓発等により, 自転車の安全利用に係る周知啓発を行います(推進施策8に再掲)。
16	自転車観光の魅力発信及ビュール, マナーの啓発	京都観光公式ホームページ「京都自転車観光ガイド」において, 市内の多様なエリアでの自転車観光の魅力をPRするとともに, 駐輪場の位置や自転車利用のルール, マナーに関する情報を発信します(推進施策8に再掲)。

柱2

「まち」での共生 ～道路を正しく使い合う～

安心・安全で快適な自転車走行環境の整備や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備により, 歩行者, 自転車, 自動車などの道路利用者が, 道路を正しく使い合うことのできる社会の実現を目指します。

【現状の課題】

- ・ 自転車走行環境の整備は, 都心部等の重点地区内の面的な整備を実施してきました。今後は, 自転車利用状況等を踏まえ, 重点地区外への整備の拡大が必要となっています。
- ・ 効率的な自転車走行環境の整備を行うため, 路面表示のコスト低減など, 整備効果等を踏まえた整備方法を検討する必要があります。
- ・ 既存駐輪場を有効に活用するため, 空き情報等の情報発信等を充実するとともに, 利便性の向上を図っていくことが必要です。
- ・ 放置自転車台数は, 大幅に減少していますが, 依然として一部のエリアには自転車が放置されており, 引き続き, 放置自転車への対応が求められています。

【推進施策4】 自転車走行環境の整備

自転車が安心・安全, 快適に走行できる走行環境を整備します。

No.	推進事業	概要
充実	17 自転車走行環境整備の新たな箇所での実施	自転車利用状況等を踏まえ, 幹線道路でのネットワーク整備や, 地域特性に応じて, 生活道路や準幹線道路での部分的なスポット整備を行います。 ※ 自転車走行環境整備の考え方は, 19 ページ囲みに記載

No.	推進事業	概要
18	自転車走行環境整備の効果検証	自転車走行環境の整備箇所において、自転車走行位置、順走率等を分析し、整備の効果検証を行います。
充実 19	「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」の見直し	矢羽根マーク等の整備方法を定めた「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」について、効果や効率性の観点から、路面表示手法等の見直しを行います。
再掲	自転車への思いやり運転についてのクルマの運転者に対する啓発	自転車利用者が安心・安全に車道を走行できるよう、クルマの運転者に対して、自転車への思いやり運転についての啓発を行います（推進施策2 - 推進事業12）。

自転車走行環境整備の考え方

以下の考え方に基づき、矢羽根マークを主とした整備を進める。

1 ネットワーク整備

①自転車交通量が多い路線（2,000台以上/12時間）、又は②既整備路線との連続性が確保できる路線について、幹線道路を中心にネットワーク整備を進める。

2 スポット整備

自転車事故の発生状況や自転車利用状況等を踏まえ、生活道路を中心にスポット整備を進める（駅周辺、学校周辺等）。

※ 具体的な整備路線は、各年度の予算編成を踏まえ決定する。

【推進施策5】 駐輪環境整備及び放置自転車対策の推進

駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備や既存駐輪場の有効活用を行います。あわせて、放置自転車対策により、歩行者等の安心・安全な通行環境を確保します。

No.	推進事業	概要
20	駐輪場整備の推進	駐輪ニーズに応じ、行政による整備や民間事業者の公募による整備、助成金を活用した整備等を進めます。
21	市営駐輪場の機能向上	市営駐輪場の利用状況に応じ、子乗せ自転車や電動アシスト自転車などの多様な自転車に対応できる整備や、新たな決済方法の導入等の機能向上を図り、駐輪場の利用を促進します。
22	付置義務制度を活用した駐輪場整備の促進	駐輪場付置義務制度を活用し、商業施設等における駐輪場整備を促進します。
新規 23	小規模分散の駐輪需要への対応	都心部等の駐輪需要の高いエリアにおける小規模分散の駐輪需要への対応について検討を進めます。

No.	推進事業	概要
24	駐輪需給調査の実施	駐輪需給を踏まえた駐輪場整備や放置自転車撤去を推進するため、駐輪場利用台数、放置自転車台数等の調査分析を行います。
新規 25	情報発信の充実等による駐輪場利用の促進	既存駐輪場の空き情報の発信等を行い、効率的な駐輪場の利用を促進します。
26	放置自転車の防止に向けた啓発及び撤去の実施	各種広報媒体等を通じ、効果的な放置自転車の防止啓発を行うとともに、撤去強化区域を中心とした休日・夜間も含む放置自転車の撤去を実施します。

柱3

「暮らし」での共生 ～生活の質を高め合う～

環境問題や健康増進、観光振興、災害対応、そしてウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面で自転車の活用策を展開し、市民が生活の質を高め合うことのできる持続可能な社会の実現を目指します。

【現状の課題】

- ・ 自転車は、公共交通や徒歩を補完する重要な交通手段です。「新しい生活スタイル」の実践にも対応する、公共交通や徒歩とかしこく組み合わせた快適な移動環境づくりのために、自転車を更に活用していく必要があります。
- ・ 歴史や文化、自然を肌で感じることができ、観光地を効率的に巡ることができる自転車観光を推進するとともに、観光客の自転車利用のルール、マナーの遵守に向け、啓発の強化が必要です。
- ・ サイクリングをはじめとした、自転車の楽しさが実感できる環境の充実が求められています。
- ・ 環境にやさしく機動性に優れているという自転車の特性を生かし、健康増進や環境、災害対応等の様々な分野において、自転車の活用が期待されています。

【推進施策6】 環境にやさしく快適な移動環境づくり

環境にやさしく、「新しい生活スタイル」の実践にも資する快適な移動環境づくりに関する取組を実施します。

No.	推進事業	概要
新規 27	公共交通を補完するシェアサイクル等の推進	公共交通を補完し、移動の利便性の向上を図る手段として、シェアサイクル等を推進します。
新規 28	自転車通勤等の情報発信の実施	「新しい生活スタイル」を实践するため、企業等が円滑に自転車通勤を導入できるよう要点や健康へのメリット等の情報発信を行います（推進施策7に再掲）。

【推進施策7】 健康増進のための自転車の活用

市民の健康増進のため、サイクルスポーツの推進や自転車の健康利用に関する情報発信等の取組を実施します。

No.	推進事業	概要
新規 再掲	自転車通勤等の情報発信の実施	「新しい生活スタイル」を実践するため、企業等が円滑に自転車通勤を導入できるよう要点や健康へのメリット等の情報発信を行います（推進施策6-推進事業28）。
新規 29	市民に身近なサイクルスポーツの推進	サイクルセンター等において、市民に身近なサイクルスポーツを体験する機会の提供等の支援を行います。
新規 30	障害のある人も自転車を体験できる環境づくり	サイクルセンター等において、障害のある人が、タンDEM自転車やハンドサイクル等により、自転車を体験できる機会を提供します。
新規 31	自転車による健康教室等の実施	サイクルセンター等において、自転車を使った健康づくりの教室や、初心者向けサイクリングツアー等を実施します。
新規 32	自転車による健康づくりの情報発信	自転車を使った健康づくりの方法や効果等について、情報発信を行います。
33	健康長寿に関する取組との連携推進	「新しい生活スタイル健康ポイント」事業と連携し、自転車の安全利用と健康増進に関する取組を推進します。

【推進施策8】 安心・安全な自転車観光の推進

密になりにくいサイクリングの情報発信や観光客へのルール、マナーの啓発等、安心・安全な自転車観光に関する取組を実施します。

	推進事業	概要
再掲	自転車観光の魅力発信及びルール、マナーの啓発	京都観光公式ホームページ「京都自転車観光ガイド」において、市内の多様なエリアでの自転車観光の魅力をもPRするとともに、駐輪場の位置や自転車利用のルール、マナーに関する情報を発信します（推進施策3-推進事業16）。
充実 34	広域的なサイクリングルートの設定	京奈和自転車道をはじめ、隣接府県と連携した広域的なサイクリングルートの設置及び情報発信等を実施します。
新規 35	自転車ラックの設置等によるサイクリング環境の整備	民間事業者の協力を得ながら、自転車ラックや空気入れ等を常備する「サイクルサポートステーション」を設置するなど、サイクリング環境の整備を推進します。
再掲	レンタサイクル事業者等との連携による自転車利用ルール、マナーの向上	ルール、マナーの向上に取り組んでいる事業者を認定する「レンタサイクル事業者認定制度」等の推進により、レンタサイクル利用者への啓発等を充実します（推進施策3-推進事業14）。
充実 再掲	広報媒体や宿泊施設等を通じた外国人観光客への周知啓発	外国人観光客が利用するウェブサイトや雑誌等への記事掲載、宿泊施設や旅行会社と連携した啓発等により、自転車の安全利用に係る周知啓発を行います（推進施策3-推進事業15）。

【推進施策 9】 災害対応を視野に入れた自転車の活用

相次ぐ自然災害の教訓を踏まえ、しなやかで強靱なレジリエント・シティの実現に向け、災害発生時に備えた自転車の活用方法を検討します。

No.	推進事業	概要
新規 36	災害対応を実施する際の自転車活用	災害発生時の市職員の移動連絡手段等として、自転車の活用方法を検討します。

【推進施策 10】 その他関連施策

自転車に関する総合的な情報発信を充実していくほか、IoT等を活用した自転車利用実態等のデータ収集の手法の研究や自転車の再利用等の拡大の検討を進めていきます。

No.	推進事業	概要
37	総合的な情報発信の充実	ホームページ「京都市サイクルサイト」や「京都自転車観光ガイド」などを活用し、総合的な情報発信の充実を進めます。
新規 38	自転車利用実態等のデータ収集の手法の研究	民間事業者と連携の下、IoT等の新たな技術を活用した自転車利用実態等のデータ収集の手法を研究します。
新規 39	自転車の再利用等の推進	大学等における不要自転車の譲渡の普及など、不要自転車の環境に配慮した活用を検討します。

事業No.への記載事項

「新規」：新規事業

「充実」：「京都・新自転車計画」から充実して実施する事業

無印：「京都・新自転車計画」から継続して実地する事業

第4章 計画の推進及びフォローアップ

1 推進体制

計画を総合的に推進するため、京都市関係局・区等が相互に連携を図るとともに、市民、地域団体、学校、事業者、警察、行政のそれぞれが、その役割を踏まえつつ、相互に連携・協力して取り組めます。

2 評価・点検等

本計画に掲げた施策の取組による効果を把握するため、以下の評価指標を設定し、施策の進捗確認を行います。また、進捗状況については、京都市自転車政策審議会に報告し、評価・点検等を行うことにより、計画の着実な推進を図ります。

【評価指標】

指標名	基準となる数値	目標値
自転車がルールやマナーを守って安心・安全で快適に利用されていると感じる市民の割合	未測定	前年度から上昇
自転車損害保険等への加入率	86.4% (令和2年度)	100% (令和7年度)
車道左側通行をする自転車利用者の割合	45% (令和2年度)	50%以上 ^{※1} (令和7年度)
自転車事故件数	781件 (令和元年 ^{※2})	520件以下 ^{※3} (令和7年)
健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民の割合	未測定	前年度から上昇

※1 過去5年度の数値が年度ごとに上下する傾向にあるが、常時50%以上となることを目指す。

(平成28年度 31%、平成29年度 29%、平成30年度 28%、令和元年度 30%、令和2年度 45%)

※2 令和2年は、新型コロナウイルスの影響により人の移動が平年と異なる交通実態の可能性があるため、令和元年の数値を採用した。

※3 京都府が定めている自転車事故件数の目標値(令和7年 750件←令和元年 1,121件)を基に設定した。

資料 京都市自転車政策審議会 委員名簿

令和3年7月1日現在 敬称略 五十音順

氏名	役職名等
青木 真美	同志社大学 名誉教授
井上 和彦	公益財団法人京都市環境保全活動推進協会 アジェンダ課長
井原 秀隆	京都サイクリング協会 理事長
宇治田 脩孟	京都商店連盟 副会長
奥村 ゆかり	京都市地域女性連合会 常任委員
小谷 通泰	神戸大学 名誉教授
徐 啓和	同志社大学学生支援センター 今出川校地学生支援課長
高濱 正明	京都府警察本部交通部 交通規制課長
高見 豊	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部企画課 担当課長
多賀 一雄	有限会社京都サイクリングツアープロジェクト 代表取締役
○塚口 博司	立命館大学 名誉教授
土淵 誠	連合京都 副事務局長
中嶋 理絵	株式会社JTB
疋田 智	NPO法人自転車活用推進研究会 理事
古澤 奈央子	京都市PTA連絡協議会 理事
三国 成子	地球の友・金沢
村上 一郎	京都府自転車軽自動車商協同組合 理事長
村田 清隆	京都府警察本部交通部 交通企画課長
森 梓沙	市民公募委員
吉田 長裕	大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻 准教授

○：会長

京都市自転車総合計画 2025

令和3年〇月

発行 京都市建設局自転車政策推進室