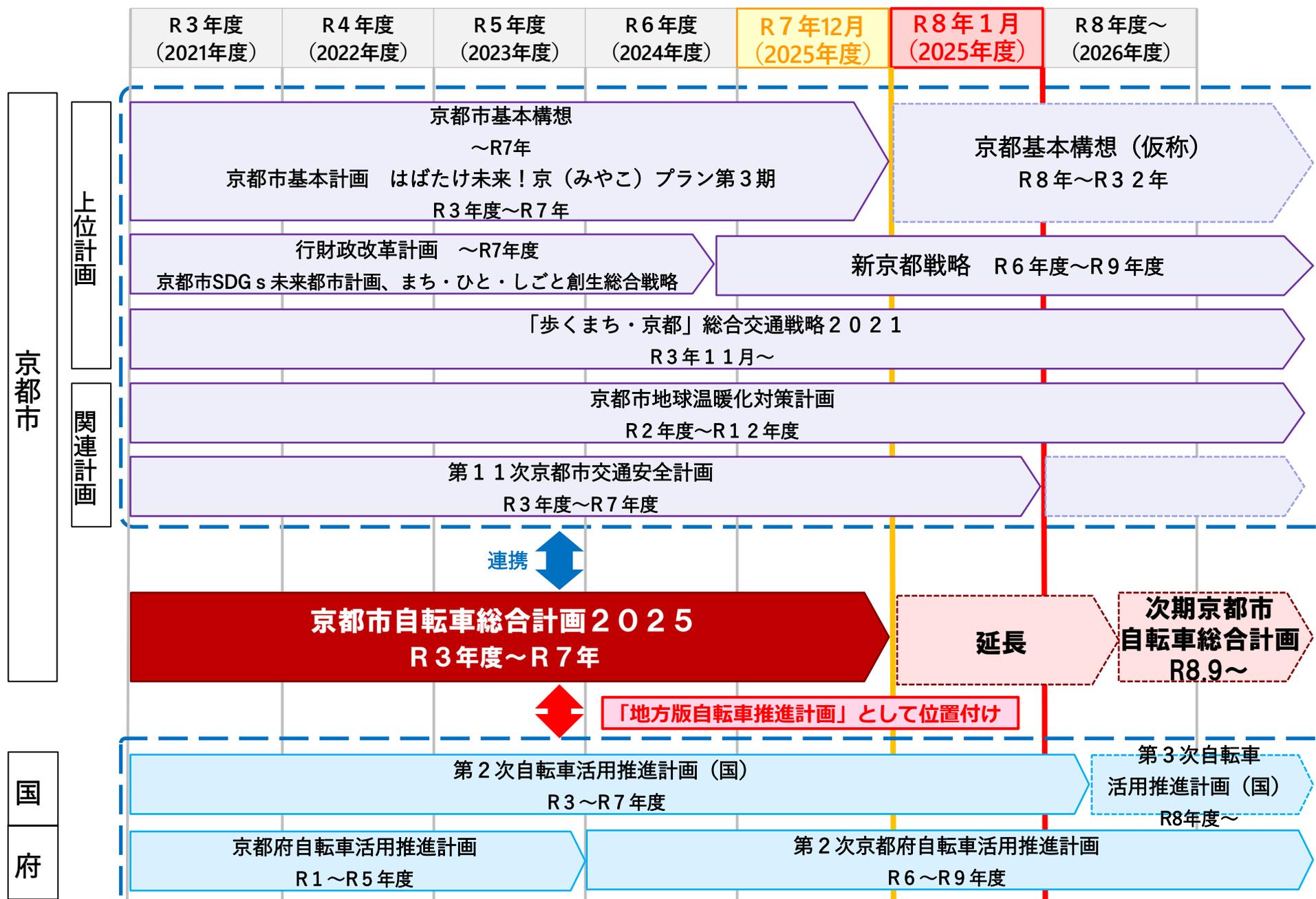


# 「次期京都市自転車総合計画」 （仮称） の策定について

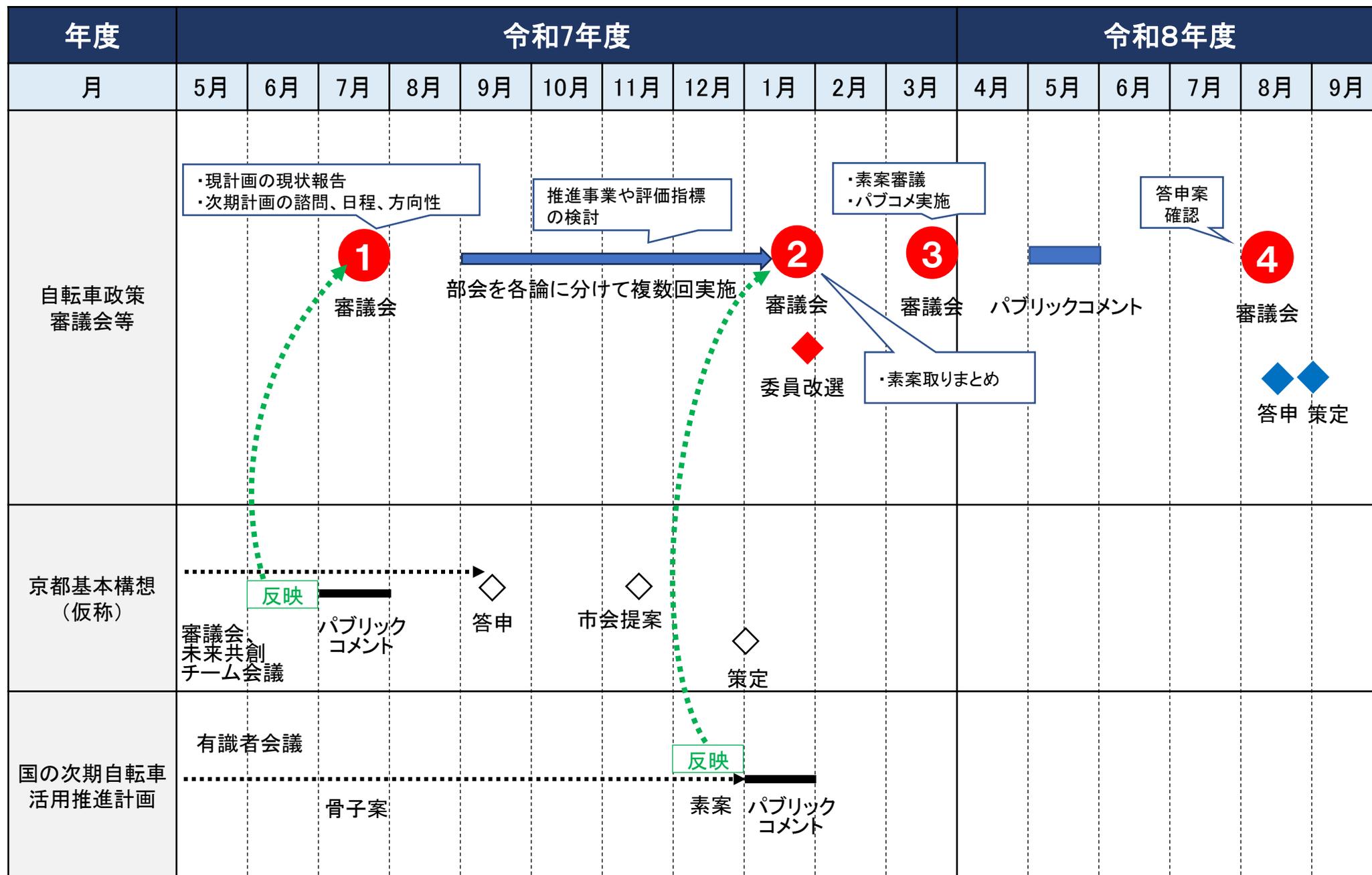
---

1.	京都市自転車総合計画の位置付け	p 2
2.	次期計画策定スケジュール	p 3
3.	次期計画の構成（案）	p 4
4.	次期計画策定の進め方	p 5
5.	本日議論いただきたい項目	p 6
6.	これまでの本市自転車政策の取組成果	p 7
7.	「京都市自転車総合計画2025」の評価指標	p 8
8.	本市の自転車利用環境に対する課題	p 11
9.	自転車政策審議会からの主な御意見	p 16
10.	自転車を取り巻く社会環境の変化	p 17
11.	次期計画のコンセプトの方向性（案）	p 26
12.	次期計画の施策の方向性（案）	p 27
13.	次期整備計画路線及びガイドラインの方向性	p 28

# 京都市自転車総合計画の位置付け



# 次期計画策定スケジュール



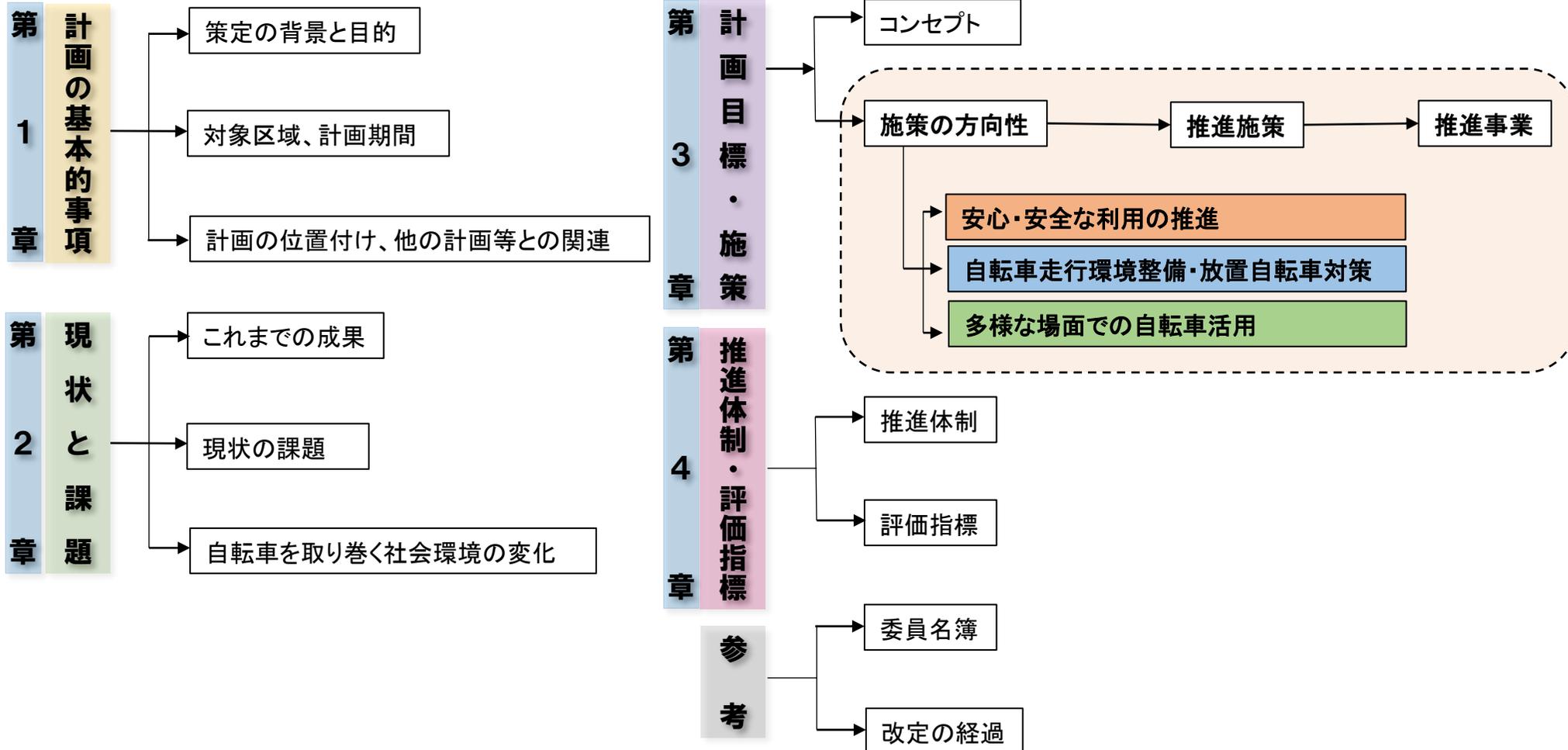
## 計画期間

令和8年9月～令和14年3月（5年7か月）  
※ 終了期間は国計画から1年間後ろにずらしている。

## 留意点

- 計画のボリュームは現計画程度
- 特徴となる考え方や施策を盛り込みつつ、全体の構成等は現行計画のアップデートにより、実効性のある計画を維持

## 構成



今後の自転車を取り巻く社会環境の変化やまちの将来像からのバックキャストと、現状の課題からのフォアキャストの両面から施策の方向性を検討し、目指すべき将来像を示し、実現性の高い計画を策定する。

※ バックキャスト: 目標から逆算して、やるべきことを考える。  
フォアキャスト: 実績や現状から、できそうなことを考える。

社会環境の変化・まちの将来像（コンセプト）

施策の方向性

推進施策や評価指標については、策定検討部会で検討

現計画の主な現状と課題

## ■ 本市の自転車政策の成果と課題

- ・ 自転車関連事故件数の下げ止まりなど、次期計画に踏まえるべき課題が網羅的に把握できているか。

## ■ 自転車を取り巻く社会環境の変化

- ・ 国の動きなど、次期計画に踏まえるべき主な社会環境の変化を的確に捉えられているか。

## ■ 次期計画のコンセプト(基本的な考え方)及び施策の方向性

- ・ 目指すべき将来像やコンセプト、施策の方向性が、今後の社会環境の変化や現状の課題を踏まえたふさわしいものとなっているか。

## ■ 次期整備計画路線及びガイドラインの方向性

- ・ 次期整備計画路線の考え方(案)について、他に盛り込むべき点等はあるか。
- ・ ガイドライン見直しの方向性について、課題等はあるか。

※ その他、次期計画の構成や進め方などについても御意見などがあればお願いしたい。

# これまでの本市自転車政策の取組成果



現計画名称	計画期間	計画の位置付け
京都市自転車総合計画2025	R3.10～R7.12(4年3月)	京都市基本計画の分野別計画、「歩くまち・京都」総合交通戦略の下位計画、自転車活用推進法に定められた市町村自転車活用推進計画

## 【計画の柱】3つの柱の主な取組

### 柱1 「ひと」との共生～ルール、マナーを学び・守り合う～

- ①ライフステージ別(世代別)の安全教育・学習の推進  
⇒年間2万人以上が教室に参加
- ②安心・安全な利用環境づくりの推進
  - ・自転車事故件数の減少 H16:2,815件⇒H26:1,577件⇒R6:636件
  - ・自転車保険加入率の増加 H26:26.2%⇒R6:86.4%

### 柱2 「まち」での共生～道路を正しく使い合う～

- ①自転車走行環境(矢羽根等による路面表示)
  - ・自転車走行環境整備延長 H26:9.9km⇒R6:234.2km
  - ・整備箇所での年間平均事故件数の減少 整備前:7.2件⇒整備後:3.1件
- ②放置自転車対策
  - ・放置自転車台数の減少 S60:24,600台⇒R6:0台  
※1駅につき、100台以上の場所を計上
  - ・撤去自転車台数の減少 H22:86,244台⇒R6:12,351台
  - ・駐輪場の増加 H26:190か所⇒R6:329か所

### 柱3 「暮らし」での共生～生活の質を高め合う～

- ①シェアサイクルの普及
  - ・ポート数 R5.4:690か所⇒R7.3:1,684か所
- ②多様な場面での自転車の活用
  - ・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  
R3:37.6%⇒R6:49.7% (市民アンケート)

## 自転車事故件数



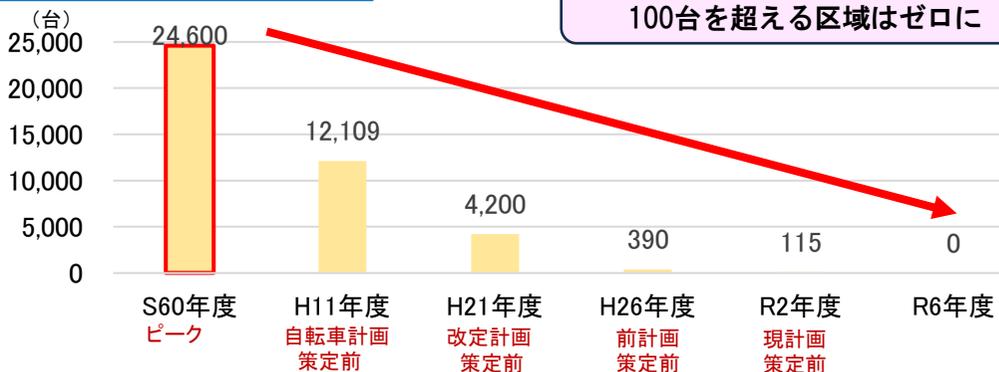
京都市ではピーク時 (H16) から約77%減少  
計画に基づく整備前 (H26) から約60%減少

## 自転車走行環境整備延長



H26年度から約21倍

## 放置自転車台数(1日当たり)



駅周辺における放置自転車台数が100台を超える区域はゼロに

# 「京都市自転車総合計画2025」の評価指標

## ○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

指標名	基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
①自転車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 (出典：市民生活実感調査)	23% (令和3年度)	前年度から 上昇	23%	19.6%	18.1%	16.9%

- ・ 数値が下降している要因として、コロナ禍からの社会経済活動の再開の影響が考えられる。
- ・ ルール・マナーを守っている人も一定いると思われるが、ルール・マナーに対する問題意識が高まっており、守らない人に対してより厳しい目が向けられていると考えられる。
- ・ 令和8年4月から青切符が導入されるを契機として、これまで以上に、安全教育やルール・マナーの啓発が重要になる。

指標名	基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
②自転車損害保険等への加入率 (出典：自転車利用実態調査)	86.4% (令和2年度)	100% (令和7年度)	84.4%	88.4%	86.1%	86.4%

- ・ 85%以上の数値が維持されているものの、「自転車に乗る頻度が少ない」ために加入していない層や転入者等も含めて、引き続き自転車保険加入を訴える周知啓発に取り組む必要がある。

### ■ 自転車保険に加入しない理由は何ですか。

項目	R4年度	R5年度	R6年度
自転車保険についてよく知らないから	34.2%	24.7%	30.9%
保険料が高いから	30.4%	25.9%	19.8%
自転車に乗る頻度が少ないから	32.9%	42.0%	38.3%

【自転車利用実態調査】より設問回答の一部抜粋

# 「京都市自転車総合計画2025」の評価指標



指標名	基準となる数値	目標値
③車道左側通行をする自転車利用者の割合 (出典：自転車利用実態調査)	45% (令和2年度)	50%以上 (令和7年度)

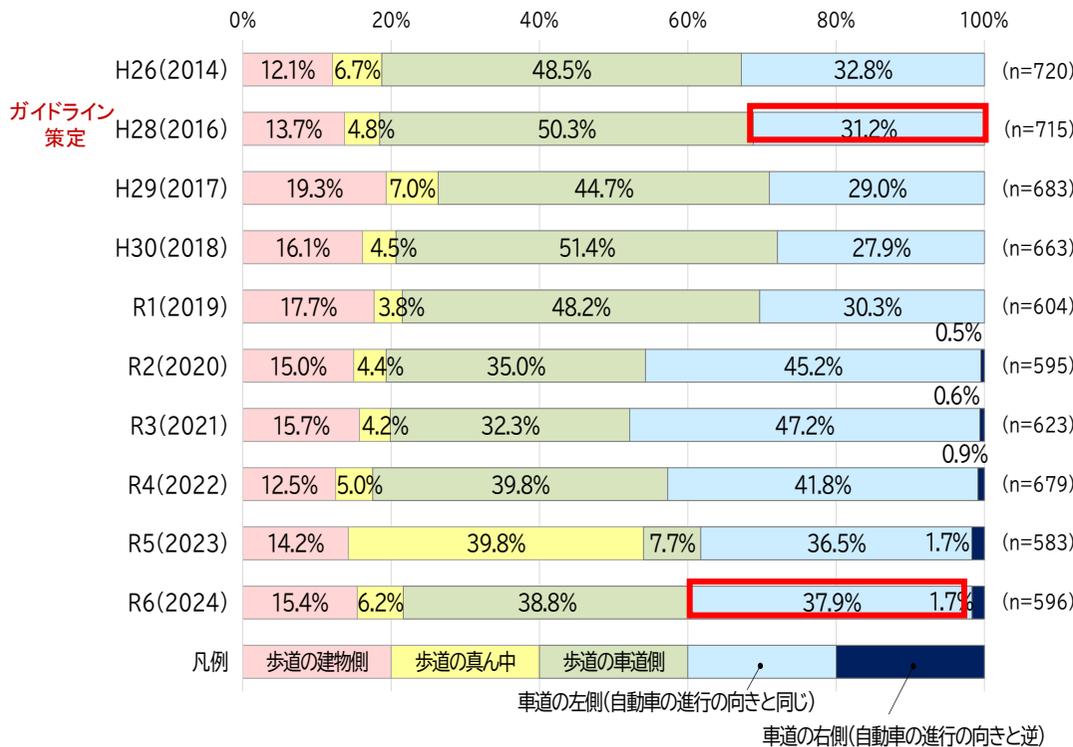
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
47.2%	41.8%	36.5%	37.9%

・ ガイドライン策定時(H28)と比較すると、車道左側走行の割合は上昇している。(H28:31.2%→R6:37.9%)

※R2~R3はコロナの影響で車の交通量が減少していたと考えられるため、車道左側通行の数値が高くなった可能性がある。

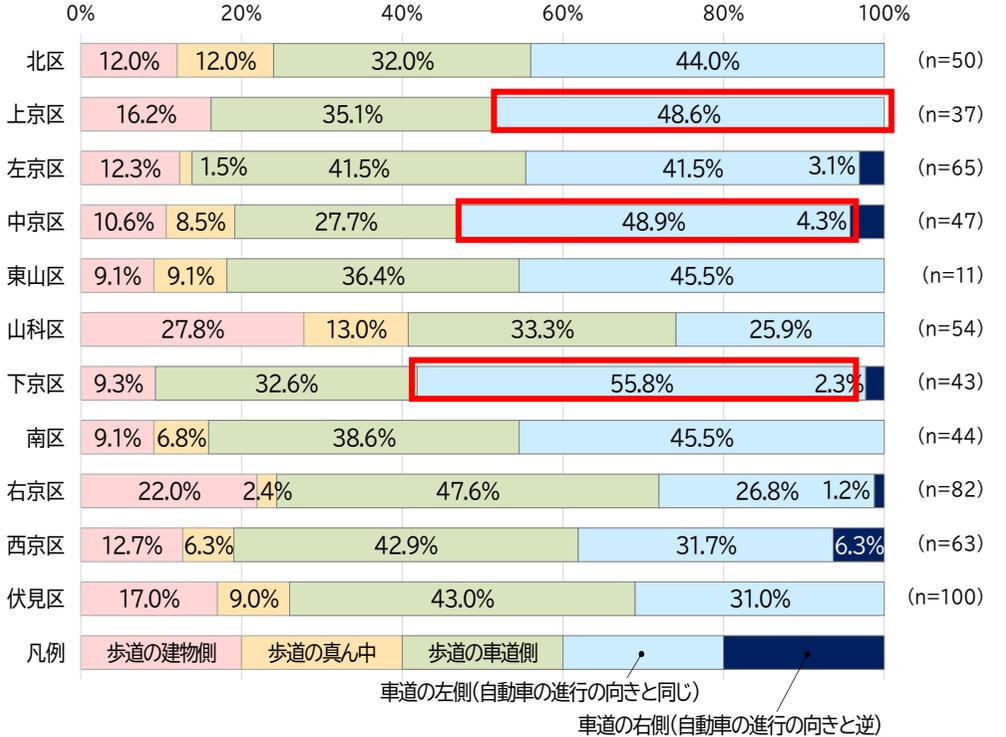
・ 行政区別に見ると、矢羽根等の走行環境整備が進んでいる都心部では、車道左側走行の割合が4割~5割と高い傾向にあり、矢羽根が車道走行を誘導する効果は認められる。

## 過年度



※H26(2014)~R1(2019)は車道での走行区分がないため、車道の左側と車道の右側の合計値

## 行政区別



# 「京都市自転車総合計画2025」の評価指標

指標名	基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
④自転車事故件数	781件 (令和元年※2)	520件以下 (令和7年)	612件 (令和3年)	596件 (令和4年)	617件 (令和5年)	636件 (令和6年)

- ・ 自転車事故件数は下げ止まり傾向にあり、コロナ後の社会活動再開の影響もあり、R5以降は微増となっている。
- ・ 自転車分担率(R2:25.8)が高いことを考慮すると、事故件数は低く抑えられている。

指標名	基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
⑤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 (出典：自転車利用実態調査)	未測定	前年度から 上昇	37.6%	38.5%	35.3%	49.7%

- ・ シェアサイクルの認知度が上がったことや観光客に利用されていること等により、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民が増加したと考えられる。

## 柱 1

### 「ひと」との共生～ルール、マナーを学び・守り合う～

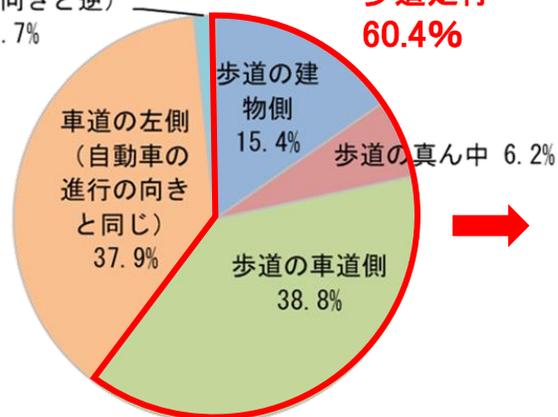
- ・自転車事故件数の下げ止まり
- ・自転車利用者のルール・マナー向上
- ・ヘルメット着用率の向上
- ・特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)等の新たなモビリティ利用者のルール・マナー向上

### ○利用者のルール・マナー

依然として、車道左側を走行する者の割合が低い状況。歩道走行の理由としては、「車道を走るのが怖いから」という理由が多い。

Q.歩道のある道路を自転車で走行する際、どこを走ることが多いですか。  
(R6市民アンケート結果)

車道の右側(自動車の進行の向きと逆)  
1.7%



**歩道走行  
60.4%**

Q.歩道を走行する理由は?(複数回答可)  
(R6市民アンケート結果)

歩道走行の理由	割合
車道を走るのが怖いから	55.8%
事故に遭うのを避けたいから	29.7%
安全で安心して走れるから	26.1%
安全ではないが安心して走れるから	22.5%
自転車の走行位置として路面などに表示がされているから	18.3%
他の自転車も同じように走っているから	6.4%
その他	5.8%
スピードを出して走れるから	2.8%

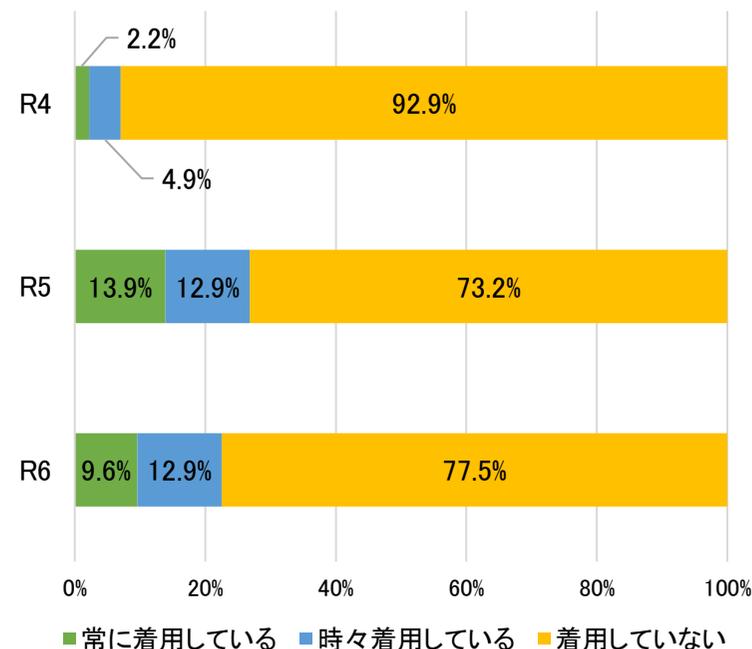
### ○ヘルメットの着用率

ヘルメット着用の努力義務化(R5.4～)以降、着用率は上昇しているものの、依然として低い状況

京都府(京都府警察の調査結果)

R5.2	R5.4	R5.12	R6.12	R7.4
3.9%	6.7%	10.6%	13.8%	15.7%

京都市の着用率  
(市民アンケートの結果)

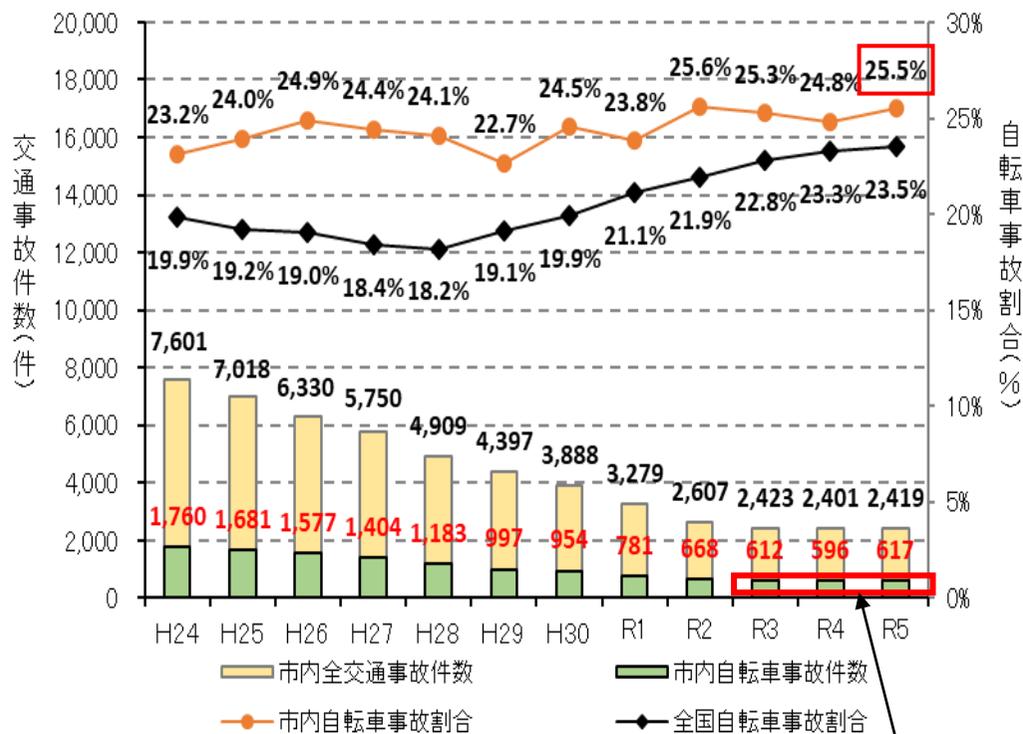


## 自転車交通事故の傾向（京都市）

### ＜自転車関連事故が全交通事故に占める割合＞

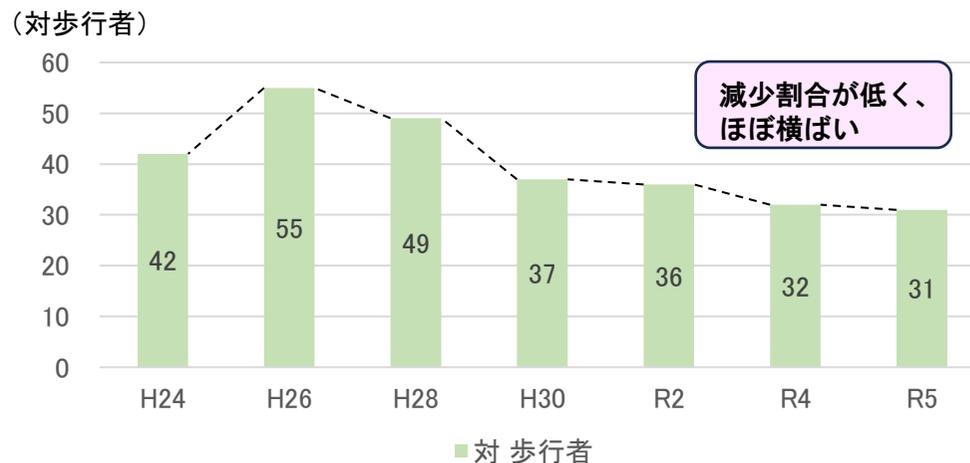
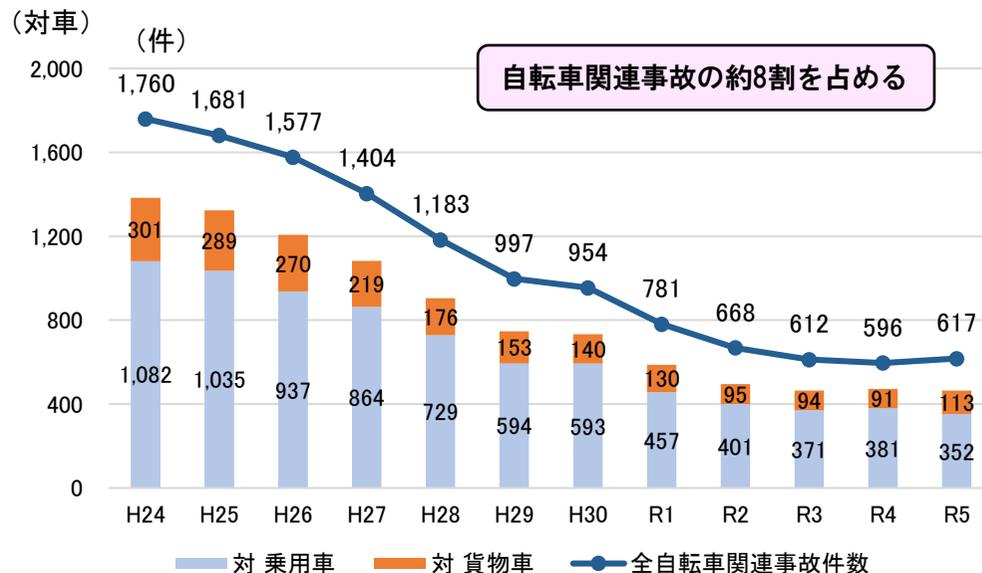
自転車関連事故が全交通事故に占める割合は微増傾向にあり、令和5年は、約26%となっており、全国の約24%に比べて少し高い。

- ・・・自転車分担率が高さを考慮すると低く抑えられている。
- R2国勢調査：25.8%（京都市）、17.6%（政令市平均）



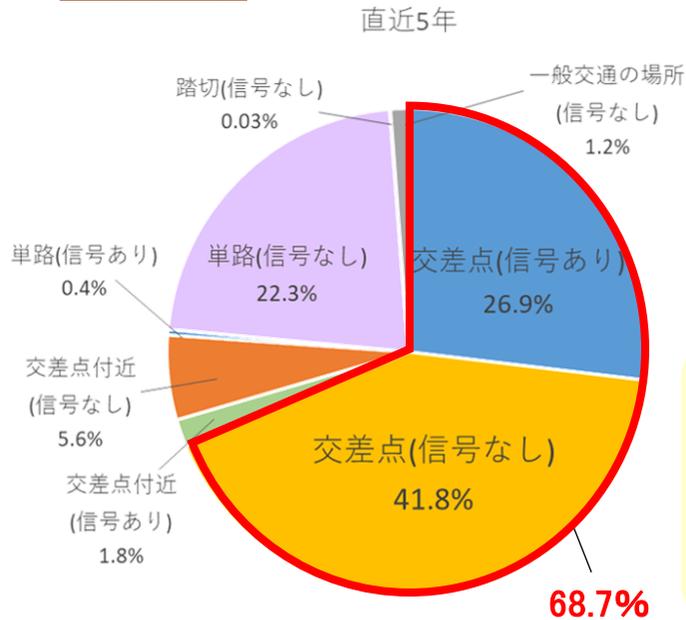
自転車関連事故の件数は近年、下げ止まりの状態

### ＜自転車対乗用車・貨物車事故及び自転車対歩行者事故の推移＞



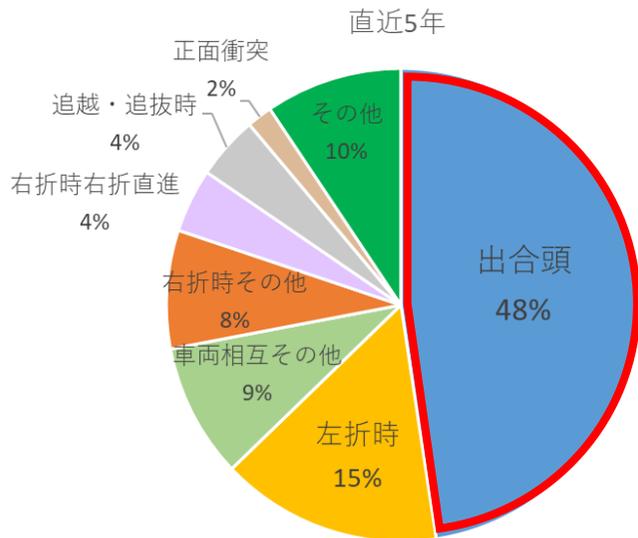
## ＜道路形状及び事故類型＞

### ○道路形状



自転車関連事故の約7割は交差点で発生しており、その中でも信号がない交差点での事故が最も大きい割合となっている。

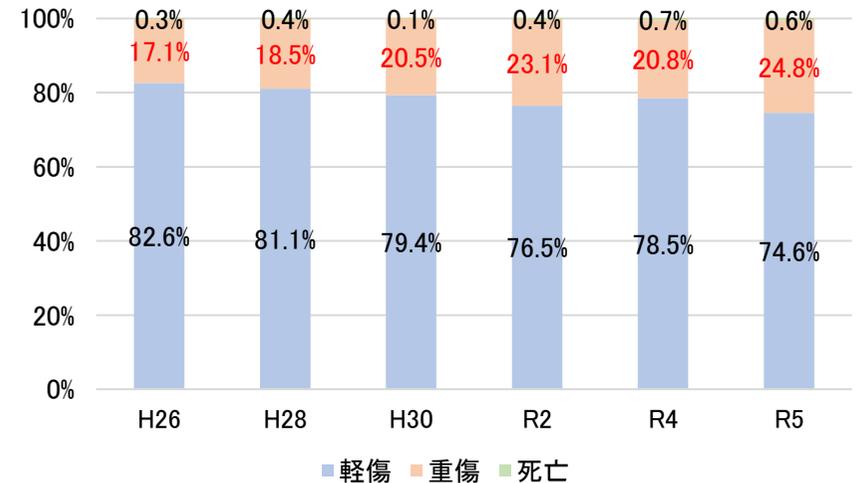
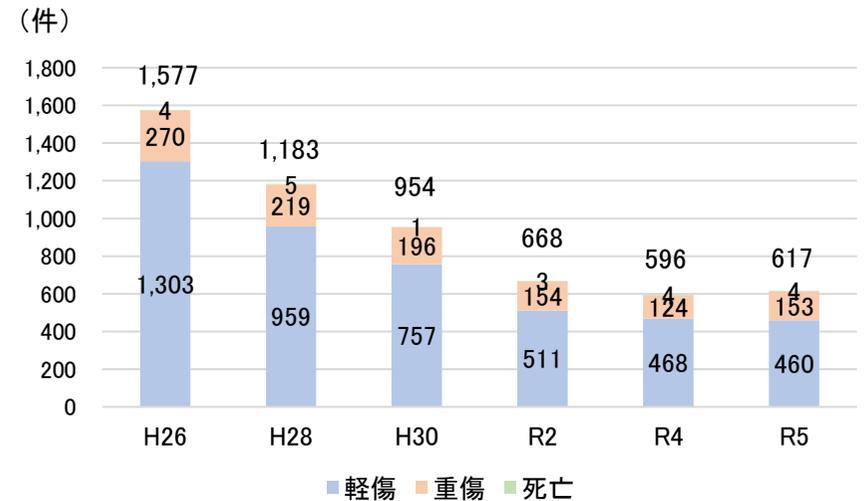
### ○事故類型



自転車関連事故の約5割は出合頭での事故となっている。

## ＜自転車事故の死亡・重傷・軽傷別事故件数及び割合の推移＞

重傷事故が占める割合が増加傾向にあり、死亡事故については**ほぼ横ばい**となっている。



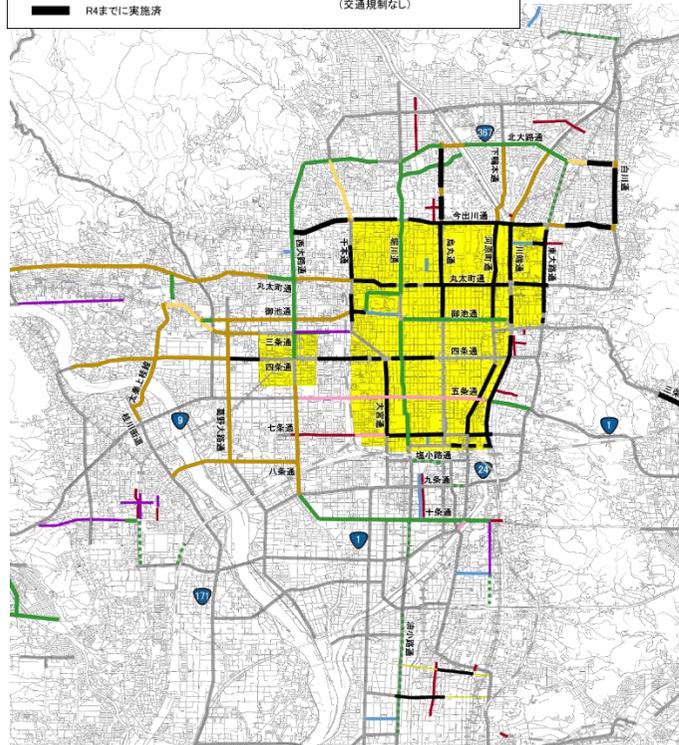
## 柱2

## 「まち」での共生～道路を正しく使い合う～

- ・都心部等の重点地区以外への走行環境整備
- ・路面表示等の維持管理
- ・自転車専用通行帯や路上駐停車対策の検討

- ・小規模分散の駐輪需要への対応
- ・放置自転車撤去体制の見直し
- ・既存駐輪場の利用促進に向けた情報発信の充実

### <自転車走行環境整備状況>



自転車走行環境整備延長：234.2 km (R6.3末時点)  
 ⇒内訳) 車道混在：222.6 km  
 自転車道：5.9 km  
 自転車専用通行帯：5.7 km

### <各行政区の自転車関連事故件数の推移>

行政区	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	合計	減少率 (H28⇒R5)	矢羽根 認知度 (R6)
北区	78	60	55	55	39	37	33	50	407	35.9%	92.4%
上京区	63	63	46	51	47	31	34	35	370	44.4%	94.6%
左京区	109	113	119	74	65	40	46	63	629	42.2%	88.0%
中京区	148	133	126	101	93	71	94	63	829	57.4%	93.6%
東山区	51	34	41	19	14	13	9	18	199	64.7%	73.1%
山科区	56	52	41	37	31	33	38	39	327	30.4%	75.3%
下京区	139	85	84	56	43	28	40	41	516	70.5%	93.0%
南区	130	81	88	109	47	73	50	75	653	42.3%	67.1%
右京区	131	137	112	86	102	94	83	72	817	45.0%	82.7%
西京区	101	89	97	67	92	71	66	40	623	60.4%	73.0%
伏見区	177	150	145	126	95	121	103	121	1,038	31.6%	63.9%
計	1,183	997	954	781	668	612	596	617	6,408	47.8%	79.5%

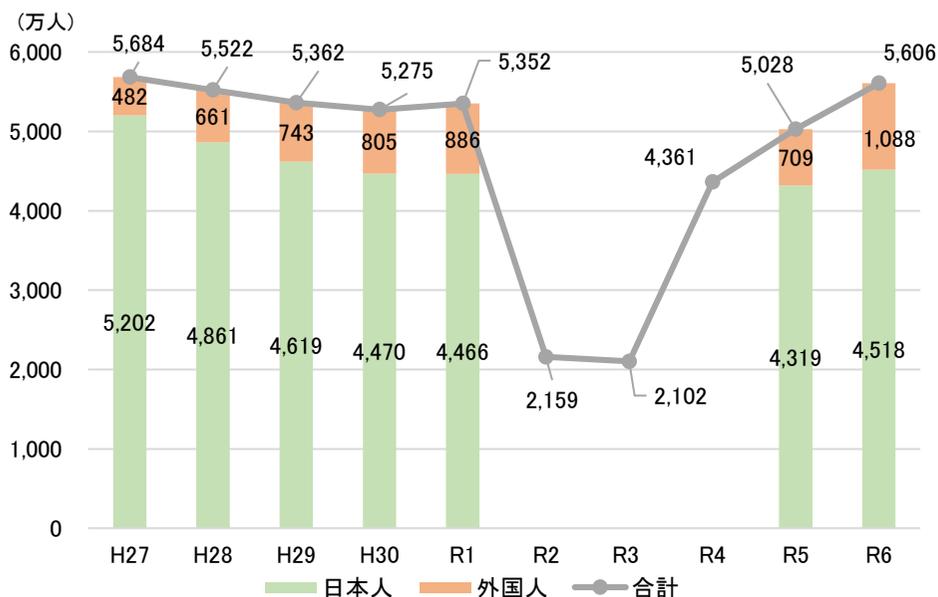
## 柱3

## 「くらし」での共生～生活の質を高め合う～

- ・ 郊外等における自転車観光の推進
- ・ サイクリング環境の整備
- ・ 観光客に対するルール・マナーの啓発
- ・ 公共交通との連携による利便性の向上
- ・ 環境や健康、観光、災害等の多様な場面での自転車の活用

### ○京都市の観光客数

観光客数は、過去最高の平成27年と概ね同水準。  
外国人観光客数は過去最高を更新



### ○シェアサイクルポート数(区別)

京都市内では、順調にポート数が増加しているものの、都心部での設置が多く、都心部以外への設置が課題

北区	109	下京区	279
上京区	147	南区	204
左京区	196	右京区	136
中京区	231	西京区	61
東山区	124	伏見区	193
山科区	3	合計	1,683

※令和7年3月末時点

**観光で自転車を利用する人(推計値)**  
R5: 約57万人 ⇒ R6: 約75万人

○自転車を市内での移動手段としていた観光客の割合  
→日本人 R6:1.4%、R5:1.1% (複数回答可)、  
外国人 R6:1.1%、R5:1.4% (主に利用したものを一つ選択)

○日本人観光客 R6:4,518万人、R5:4,319万人  
外国人観光客数 R6:1,088万人、R5:709万人

(出典:京都観光総合調査の結果から推計)

※R2～R4は、日本人・外国人の内訳不明。(出典:公益社団法人 京都市観光協会)

## 主な御意見

- ・ 都心部における自転車通行規制の見直し
- ・ 通行規制されていることのみを周知するのではなく、推奨ルートを併せて周知することが大切

- ・ 特定小型原動機付自転車(いわゆる電動キックボード)のルール違反が目立つ。

- ・ 環境政策との更なる連携を進めてほしい。

- ・ 災害時の自転車活用については、定期的にメンテナンスされた自転車を準備することが重要である。

- ・ 次のステップとして、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討してほしい。
- ・ 自動車の駐停車対策についても進めてほしい。

## 対応方針

- ・ 都心部における通行規制については今後の課題と捉えているが、現状では自転車利用者のルール・マナー向上に努め、自転車・歩行者・車等が安全に通行できるよう取り組んでいく。
- ・ 観光客を含む自転車利用者に分かりやすい周知を検討する。

- ・ 自転車政策の視点からは自転車と走行場所がほぼ同いため、引き続き自転車とともに、電動キックボードのルールや特徴を周知していく。

- ・ 自転車利用は二酸化炭素排出量がゼロであるため、更なる自転車活用の推進を検討する(桂川サイクリングロードと近似的な京都(南部クリーンセンター)との連携など)。

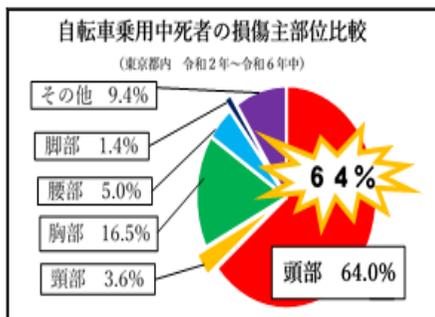
- ・ シェアサイクルやレンタサイクル事業者等と連携し、災害時にメンテナンスされた自転車を調達できる環境を整える。

- ・ 交通状況、道路状況、地域の課題・ニーズ等を踏まえ、現地状況に応じた次期走行環境整備の方向性について検討する。
- ・ 自動車教習所での講習など、引き続き京都府警察や関係部署と連携し、安全で快適な自転車利用環境の創出について検討する。

## 事故のない安全で安心な社会に向けた動き

### ・ 道路交通法の改正

ヘルメット着用の努力義務化  
(R5.4.1～、全ての自転車利用者が対象)



(出典: 警察庁)

ながらスマホ・酒気及び運転の罰則強化  
(R6.11.1～)

運転中のながらスマホ



スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。

※停止中の操作は対象外

酒気帯び運転および幫助



自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備されました。

(出典: 警察庁)

交通反則通告制度(青切符)の導入  
(R8.4導入予定)

※青切符とは…比較的軽微な違反を対象に現場で警察官が青切符を交付し、違反者が反則金を納めれば刑事罰を科されない制度。

<反則金>

- ・「ながら運転」⇒1万2千円
- ・逆走や歩道走行などの通行区分違反⇒6千円 など

側方通過義務(R8.4導入予定)

※側方通過義務とは

…自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

- 自動車等…自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
- 自転車等…できる限り道路の左側端に寄って通行

## 交通安全教育の充実

⇒青切符導入を控え、警察庁によるガイドラインを策定予定  
(ライフステージ別の交通安全教育)

## 安全で快適な自転車利用環境創出（国交省ガイドライン改定）

### 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定のポイント

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」は、**全国の道路管理者や都道府県警察に技術的な考え方を提示し、面的な自転車通行空間の整備を促進。**
- 質の高い自転車通行空間の整備が進むよう、**空間再配分による自転車道や自転車専用通行帯の整備手法の追加**や、**自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化**等について改定。

#### 改定ポイント① 空間再配分

##### 課題

本ガイドラインを踏まえて、車道混在を中心に自転車通行空間の整備が進んできたが、限られた道路空間の中で、**自転車道や自転車専用通行帯の整備は不十分。**



自転車道

自転車専用通行帯

車道混在

(矢羽根型路面表示)

##### 対応

限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行うことによる**自転車道や自転車専用通行帯の整備手法**を例示。



#### 改定ポイント② 路上駐停車対策

##### 課題

都内などでは、整備した**自転車専用通行帯**の機能が、**路上駐停車**によって損なわれている状況。



##### 対応

都道府県警察と道路管理者が連携して取組む対策内容を充実。

- <取締> **自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車**についての取締りを積極的に推進。
- <停車帯等> 自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、必要に応じて**停車帯等**を設置。



10

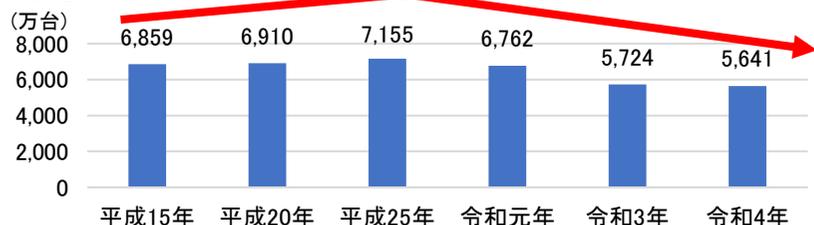
## 人口減少・ライフスタイルの変化

### ・自転車保有台数、販売台数の減少

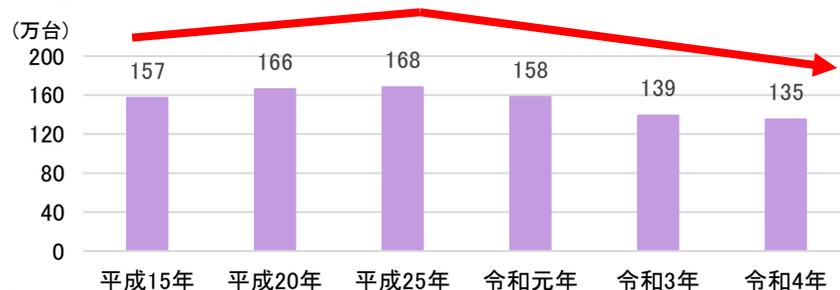
＜自転車保有台数の推移＞

平成25年までは増加していたが、令和元年から令和3年にかけて大きく減少している。

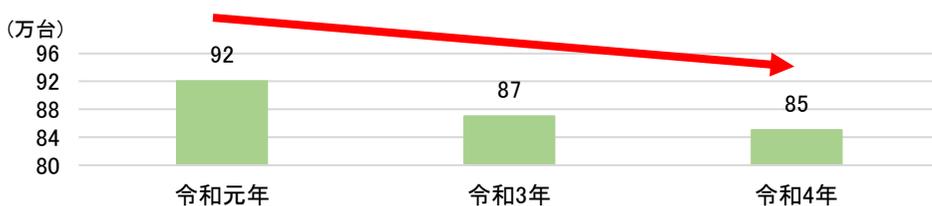
【全国】



【京都府】



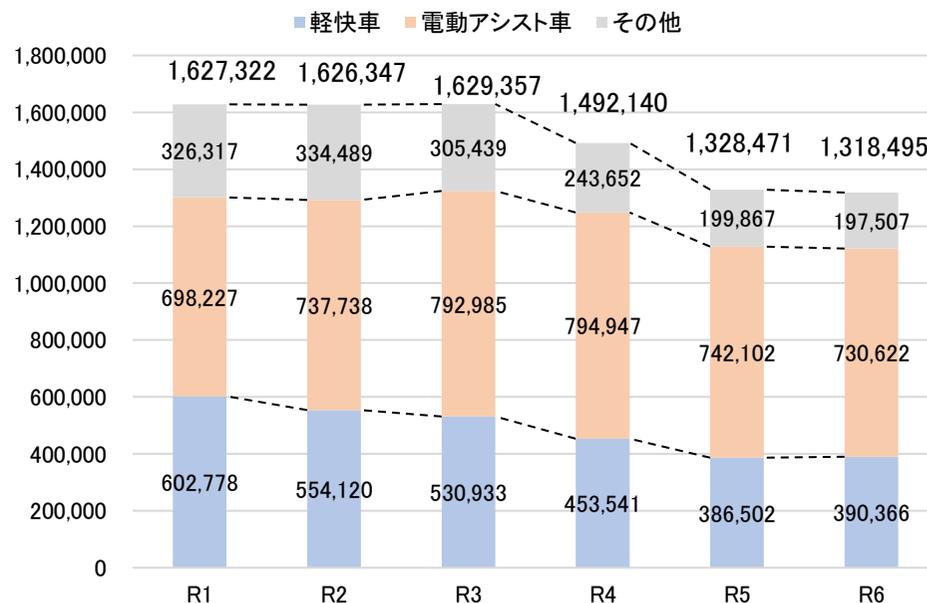
【京都市】



(出典:一般財団法人自転車産業振興協会)

＜自転車販売台数の推移＞

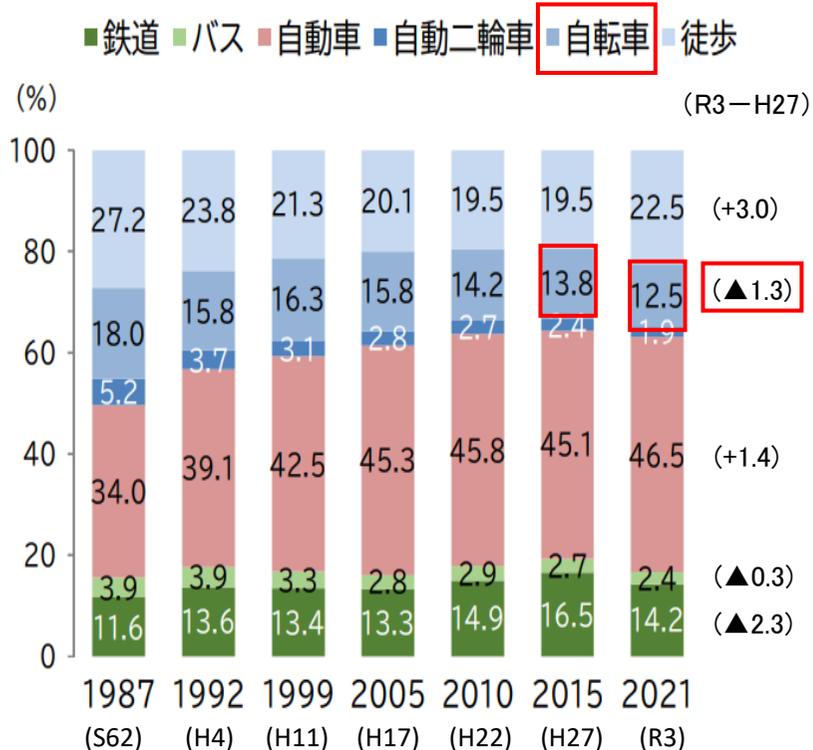
令和3年までは160万台で推移していたが、近年では減少傾向にあり、特に軽快車(いわゆるママチャリ)が減少している。また、内訳では電動アシスト車が半数以上を占めている。



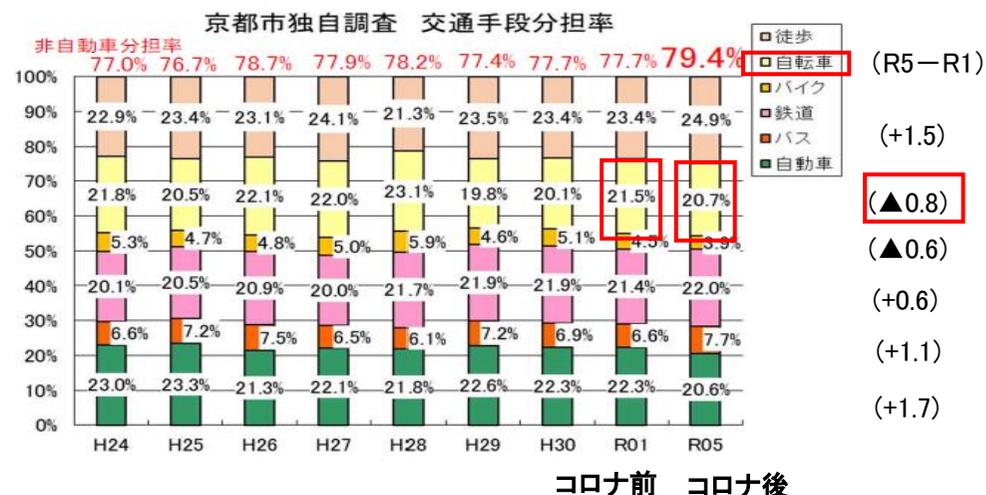
※ その他:ミニサイクル、子供車、幼児車、実用車、スポーツ車、マウンテンバイク、トラックレーサー、競技車、重荷運搬車、折たたみ自転車、タンデム自転車

(出典:経済産業省生産動態統計調査)

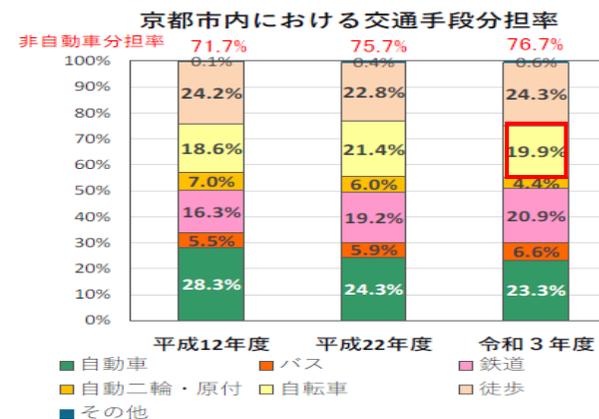
## <交通手段分担率(代表)の推移(全国)>



## <交通手段分担率(代表)の推移(京都市)>



### 近畿圏パーソントリップ調査



(出典: 令和6年度京都市地域公共交通計画協議会)

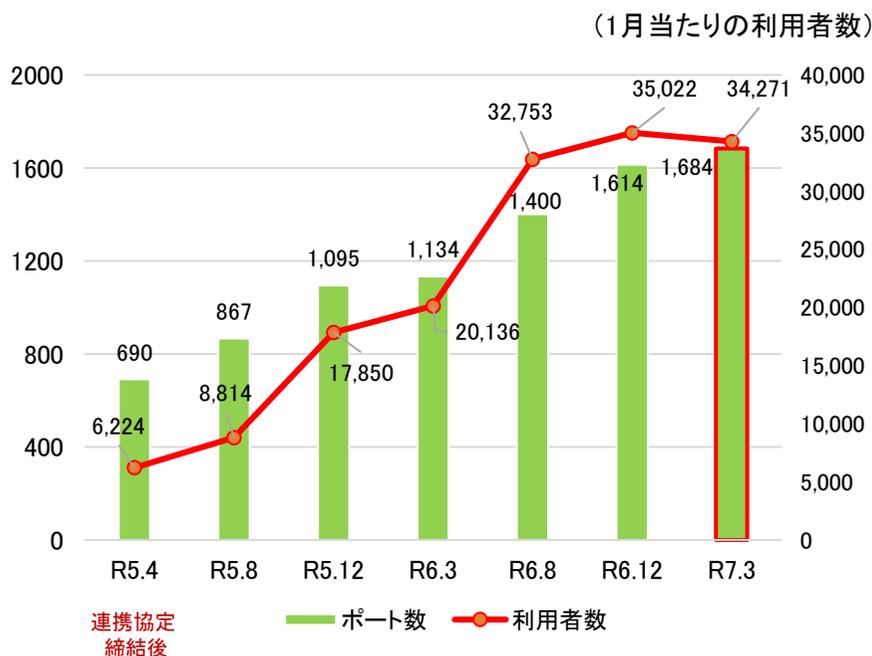
令和3年はコロナ禍であり、自動車・徒歩は増加、鉄道・バス・自転車等は減少している。

## ・シェアリングサービスの利用拡大

＜シェアサイクルポート及び利用者の推移＞

ポート数は約2.4倍、  
利用者数は約5.5倍に増加

最多利用月(R6.10)  
では40,474人利用



※事業者によって、報告項目の条件設定が異なる。

(自転車政策推進室作成)

- ・特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)等のモビリティの多様化
- ・自転車の多様化

(e-Bike)



(電動キックボード)



(電動アシスト付き  
四輪自転車)



出典：株式会社ゼリオ

(出典：令和6年度第1回 自転車の活用推進に向けた有識者会議)

(シェアサイクル)



## 市民アンケート結果(R5調査)

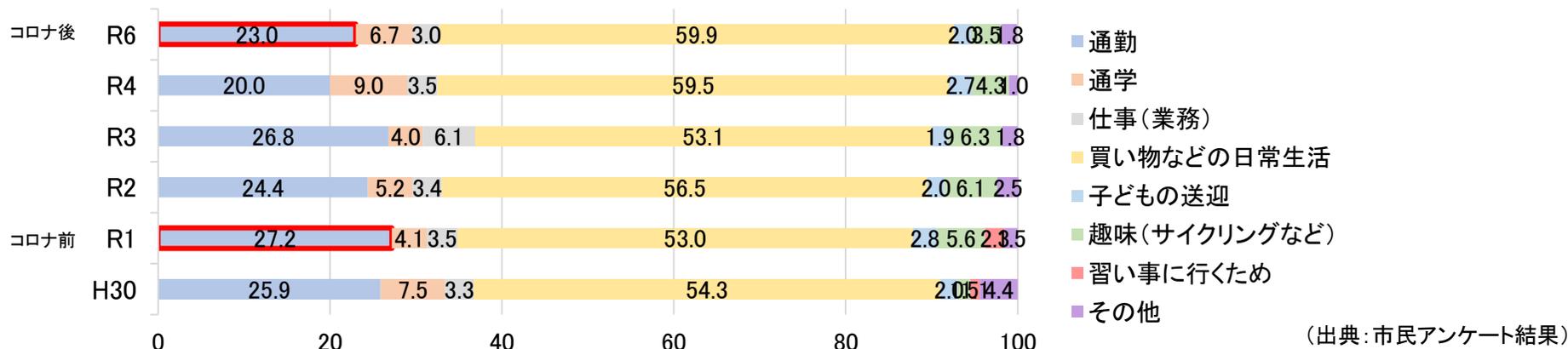
Q 自転車以外に保有・利用しているモビリティ(電動キックボード(特定小型原動機付自転車)、原動機付自転車等)をすべて選んでください。

項目	回答数	割合
自らが所有している電動キックボード (特定小型原動機付自転車)	73	7.3%
シェアリングサービスの電動キックボード (特定小型原動機付自転車)	61	6.1%
原動機付自転車	228	22.8%
その他(保有・利用していない)	660	66.0%
回答数計	1022	-
回答者数	1000	-

## ・テレワークの定着

### ＜自転車の利用目的の推移＞

約半数以上の方は買い物などの日常生活で利用している。また、コロナ前と比較すると、通勤で利用する割合が減少傾向にある。



## ・健康・スポーツへの関心の高まり

### ＜健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023＞ (対象者別の身体活動推奨事項)

	身体活動	
高齢者	歩行又はそれと同等以上の (3メッツ以上の強度の) 身体活動を <b>1日40分以上</b> (1日約 <b>6,000歩</b> 以上) (=週15メッツ・時以上)	<b>運動</b> 有酸素運動・筋カトレーニング・バランス運動・柔軟運動など多要素な運動を週3日以上 【筋カトレーニングを週2~3日】
	成人	歩行又はそれと同等以上の (3メッツ以上の強度の) 身体活動を <b>1日60分以上</b> (1日約 <b>8,000歩</b> 以上) (=週23メッツ・時以上)

※メッツ:身体活動の強度を表し、安静座位時を1メッツとし、その何倍のエネルギーを消費するかという指標。

### (生活活動のメッツ表)

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例
3.0	・電動アシスト付き自転車に乗る ・普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)等
3.5	・楽に自転車に乗る(8.9km/時) ・歩行(平地、75~85/分、ほどほどの速さ、散歩など) ・スクーター(原付)・オートバイの運転 ・階段を下りる等
4.0	・自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤) ・階段を上る(ゆっくり)等
4.3	・やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)等
5.0	・かなり速歩(平地、速く=107m/分)等
8.8	・階段を上る(速く)等

(出典:厚生労働省「健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023」)

(国立健康・栄養研究所改訂版「身体活動のメッツ(METs)表」より作成)

## 自転車の役割拡大

### カーボンニュートラル (温室効果ガス実質ゼロ)

#### 温室効果ガス削減目標(京都市)

- ・2050年⇒二酸化炭素排出量正味ゼロ
- ・2030年⇒2013年度比46%削減  
※国の目標値と同様



(温室効果ガス排出量の推移(京都市))

### 大規模災害への備え

- 避難所へのシェアサイクルの設置(広島市)
- 神奈川県自転車商協同組合と災害時の公用自転車の調達・修理に関する協定を締結(横浜市)



(出典: 広島市自転車都市づくり推進計画)

### 交通・観光混雑の緩和

哲学の道・岡崎エリア

アートも自然も大満喫！  
哲学の道・岡崎編

京都きっての芸術とカルチャーの中心地・岡崎エリアから流水に沿って延びる「哲学の道」へ。小回りのきく自転車だからこも叶う。アートと自然の「いいことどり」。

モデルコースをCHECK >

嵯峨・嵐山エリア

電動自転車で楽々アクセス！  
奥嵯峨めぐり編

嵐山の少し奥、ひっそりとした情緒を満喫する奥嵯峨エリアへ。静かな古刹や穴場の竹林、昔ながらの町並みや田園風景が広がっています。

(出典: 京都市観光協会  
「京都観光Navi (京都自転車観光ガイド)」

- サイクルツーリズムの拡大
- 観光振興・地域活性化

## ナショナルサイクルルート



## 京都市のサイクリングロード

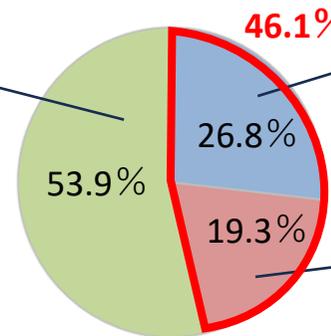


## 市民アンケート結果(R6調査)

Q. 京都市内でサイクリングの経験はありますか。

※サイクリング: 通勤や通学・買い物などの日常目的ではなく、  
観光・スポーツ等を目的とした自転車での移動。

京都市内でサイクリングしたことはなく、  
興味もない



京都市内でサイクリングしたことがある

京都市内でサイクリングしたことはないが興味はある

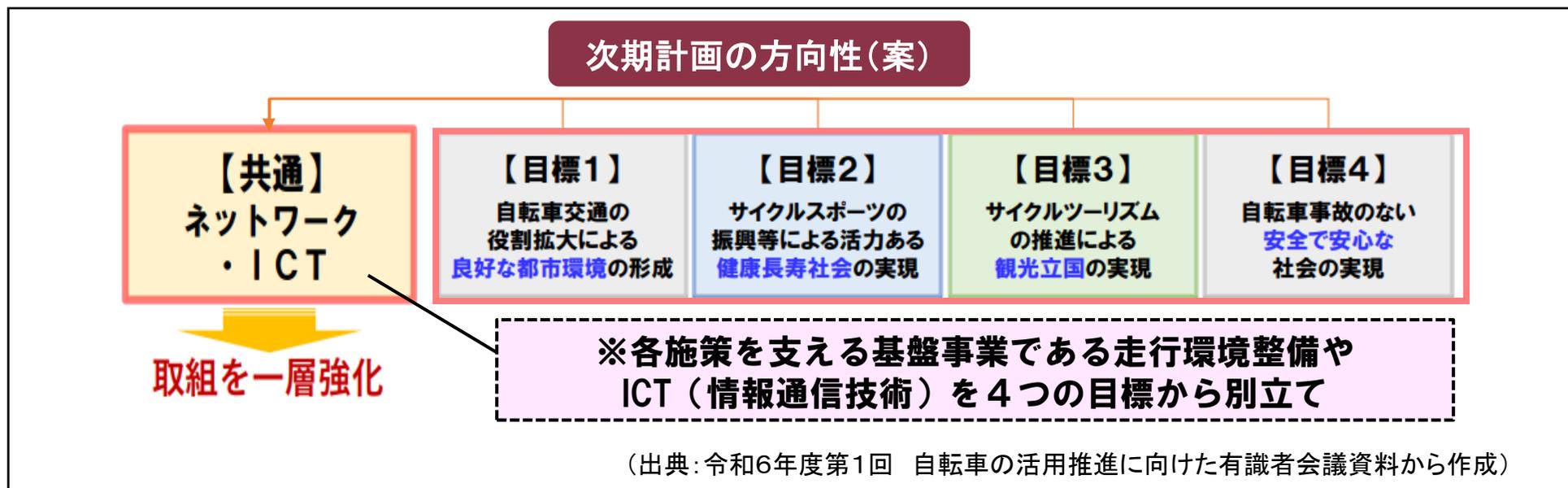
## デジタル技術の進展

- ビッグデータの活用
- MaaS※との連携

※ 複数の交通手段を組み合わせ、検索、予約、決済などを一括で行えるようにするサービス。

## その他

- 自転車活用推進計画の改定(国計画)



## コンセプト：自転車で彩る豊かな暮らし

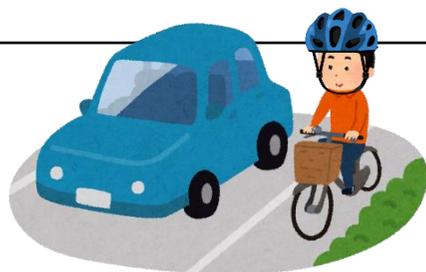
2040年頃をイメージ

安心・安全な自転車利用環境のもと、自転車のかしこい利活用を進め、人々の豊かな暮らしを実現することをまちの将来像と位置付ける。

自転車を取り巻く社会環境の変化を踏まえる

### 安心・安全・快適で出かけたくなるまち

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



### 自転車を活用した居心地のよいまち

自家用車からの転換や徒歩や公共交通と組み合わせた利用により、観光振興や混雑緩和、環境負担の低減、健康増進、地域活性化などが実現された居心地のよいまち



※ 審議会後朱書き部分を修正

#### ※ 考え方のベース

自転車は手軽で便利な移動手段であり、環境、健康、災害、観光、地域活性化、公共交通等に貢献できる特性があり、まちや市民等の生活を変化させる可能性があることを理解するとともに、歩行者、自転車及び自動車等が安心・安全・快適に共存できるよう互いに思いやり、理解を深め合いながら、多様な主体との連携の下、自転車の活用を推進し、市民等の豊かな暮らしを実現することをコンセプトとする。

施策の方向性

## コンセプト

### 施策の方向性：●●●、●●●、… の視点で、京都の自転車文化※を育む

（これまで効果を上げてきた施策は深化を図り、事業者や警察等の様々な主体と更なる連携を深める。）

※ 京都は平坦な盆地の中に、歴史的建造物や文化芸術施設、日常生活に必要な施設等がコンパクトにまとまった、「自転車のよく似合うまち」であり、自転車はくらしにかかせない生活文化となっている。  
また、京都には自転車を生業とする方や日常生活で利用する方が多く、自転車文化を育む人材が多いという土壌がある。

▶ コンセプトの実現及び自転車を取り巻く環境の変化や課題に対応するために、施策を3つのテーマに分類

#### 安心・安全な 利用の推進

➤ 京都の自転車文化人の力を借りた安全教育・啓発 など

#### 走行環境整備・ 放置自転車対策

➤ 周辺地域への矢羽根等の整備路線の拡大 など

#### 多様な場面 での活用

➤ 広域連携によるサイクルツーリズムの推進（観光の分散化、地域活性化）など

## 現計画の主な現状と課題



## 次期整備計画路線及びガイドラインの方向性

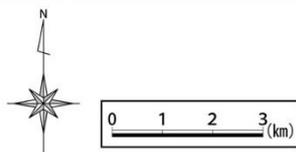
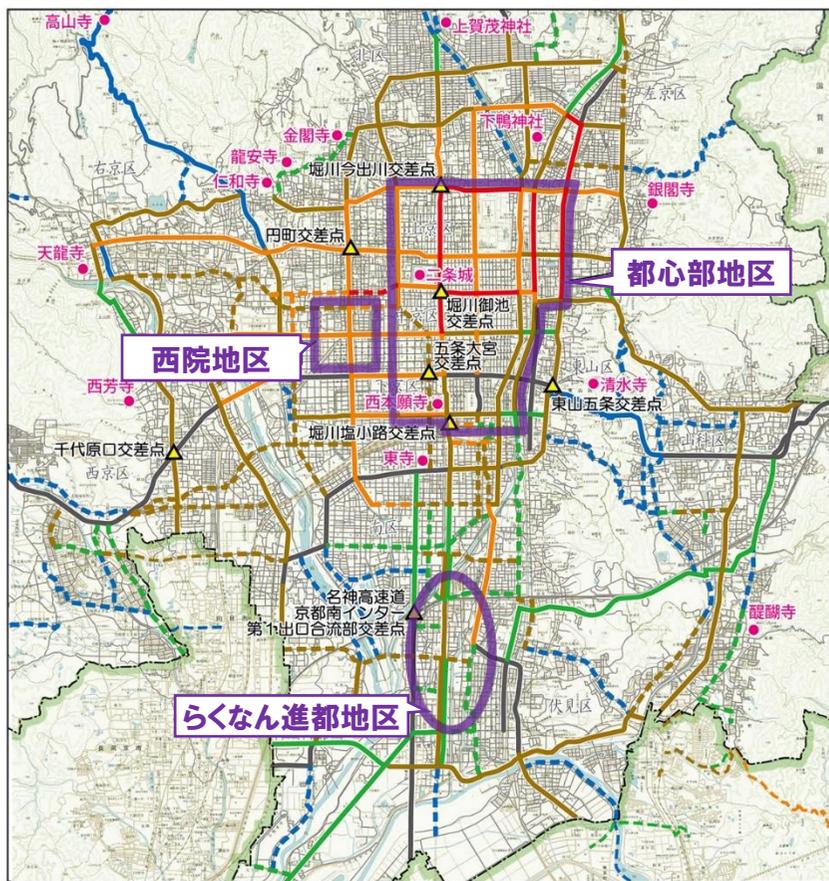
---

# 1-1. 従来の整備計画路線

## 旧ガイドライン(京都・新自転車計画)

期間：H27～R2

- 前計画「京都・新自転車計画」で定める重点地区(都心部地区, 西院地区, らくなん進都地区)



凡例  
 自転車交通量(台) (昼間12時間)  
 5001～  
 3001～5000  
 1001～3000  
 501～1000  
 ～500  
 交通量不明

● : 重点地区(案)  
 ▲ : 交通事故多発交差点(平成25年)  
 ● : 世界文化遺産

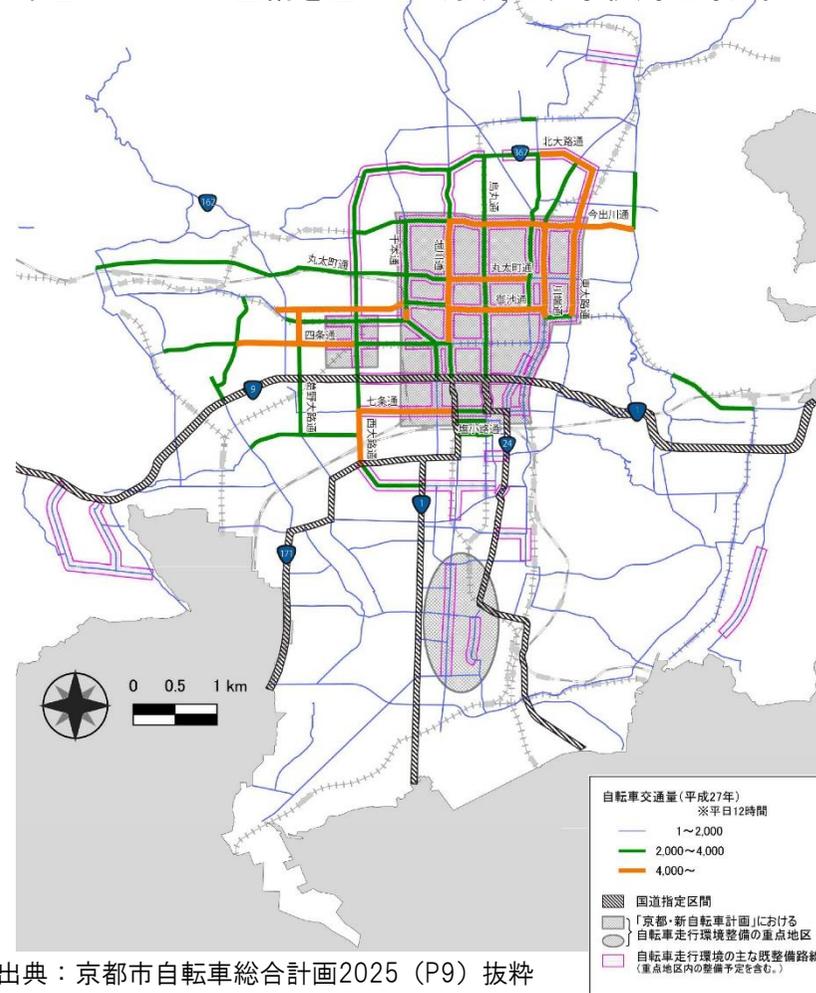
※実線: 交通事故多発路線  
 破線: 上記路線以外の路線

## 現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)

期間：R3～R7

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)。



出典：京都市自転車総合計画2025 (P9) 抜粋

## 1-2. 次期整備計画路線の検討(案)

現計画では、都心部を中心に矢羽根の整備を進めています。矢羽根の認知度が高いほど、自転車関連事故の減少率が大きいことから、今後、市内周辺部での矢羽根などによる整備路線の拡大を進め、行政区ごとのバラつきをなくすことを基本に下記の考え方を検討します。

### <次期整備計画路線の考え方(案)>

① 既整備路線・近隣自治体ネットワーク路線との連続性が確保できる路線

② 自転車関連事故が多い路線

(自転車2,000台未満/12時間、過去5年で1km区間当たり10件以上)

③ 歩行者が多く、自転車との分離が必要な路線

(歩行者密度(歩行者交通量(平日12時間)/歩道幅員(両側又は片側)) 200人/m 以上)

④ 自転車通行可規制の解除予定路線

⑤ 観光、まちづくり計画との関連路線

(meetus山科-醍醐、洛西“SAIKO(さあ、いこう)”プロジェクト等)

⑥ 道路の新設・改良工事が予定されている路線

など



今年度の業務委託により、より詳細な分析を行い、路線を選定します。

## 2. ガイドラインの主な見直し事項(案)

### (1) 現行ガイドラインの適用範囲の拡大

- ①単路部の自転車マーク省略（幹線道路・準幹線道路）  
⇒ 都心部・周辺部の整備効果び京都市内の矢羽根の認知度の向上から、**周辺部・郊外部において整備する場合であっても、自転車マークを省略したい**(P32)。
- ②生活道路における整備方針  
⇒ 生活道路の交差点における自転車関連事故が多いことから、面的整備でない場合であっても、**単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備としたい**(P33)。

### (2) 単路部における矢羽根の設置間隔の拡大（幹線道路・準幹線道路）

- ⇒ 交差点と比べて、自転車関連事故が起こりにくい**単路部において、矢羽根の設置間隔を広げたい**（例：視認性を考慮した上で、20m間隔に拡大等 P34）。

### (3) 維持修繕の検討（P35）

#### 【幹線道路・準幹線道路】

- ⇒ 矢羽根の経年劣化による整備効果の低減の有無等について検証を行い、**今後の維持修繕の検討**を行います（例：原状復旧ではなく、(2)の20m間隔で復旧する等）。

#### 【生活道路】

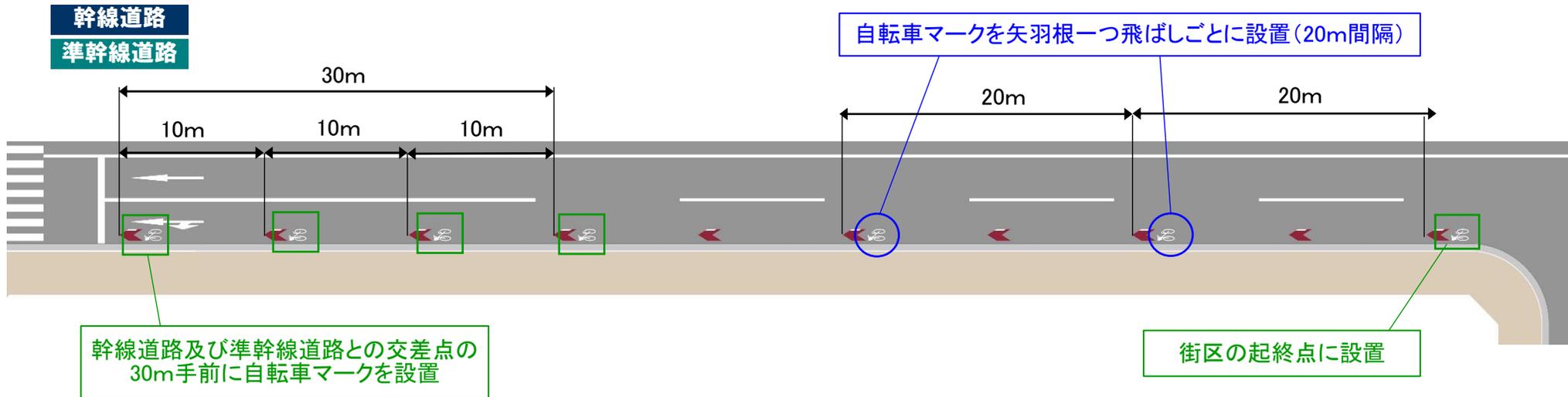
- ⇒ **「(1)②」と同様に、交差点部を中心とした補修を検討する**。また、歩いて楽しいまちなかゾーンは、車両の流入抑制や速度抑制の効果があるため、原状復旧を想定しています。

# (1) 現行ガイドラインの適用範囲の拡大

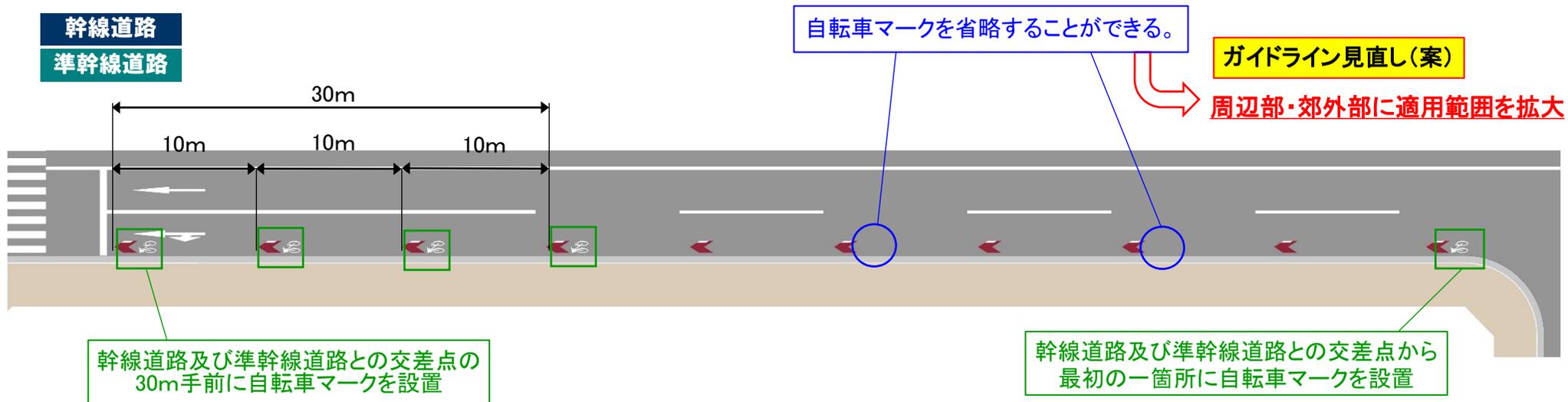
## ① 単路部の自転車マーク省略(幹線道路・準幹線道路)

### 単路部の整備

#### 旧ガイドライン(京都・新自転車計画)



#### 現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)

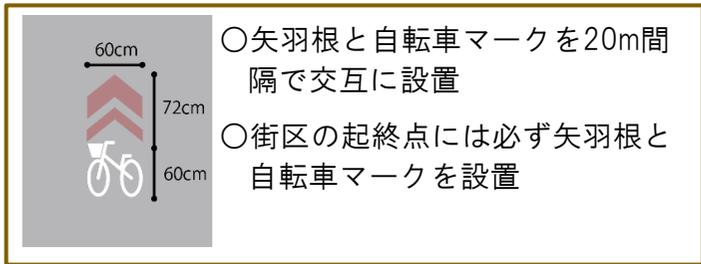


# (1) 現行ガイドラインの適用範囲の拡大

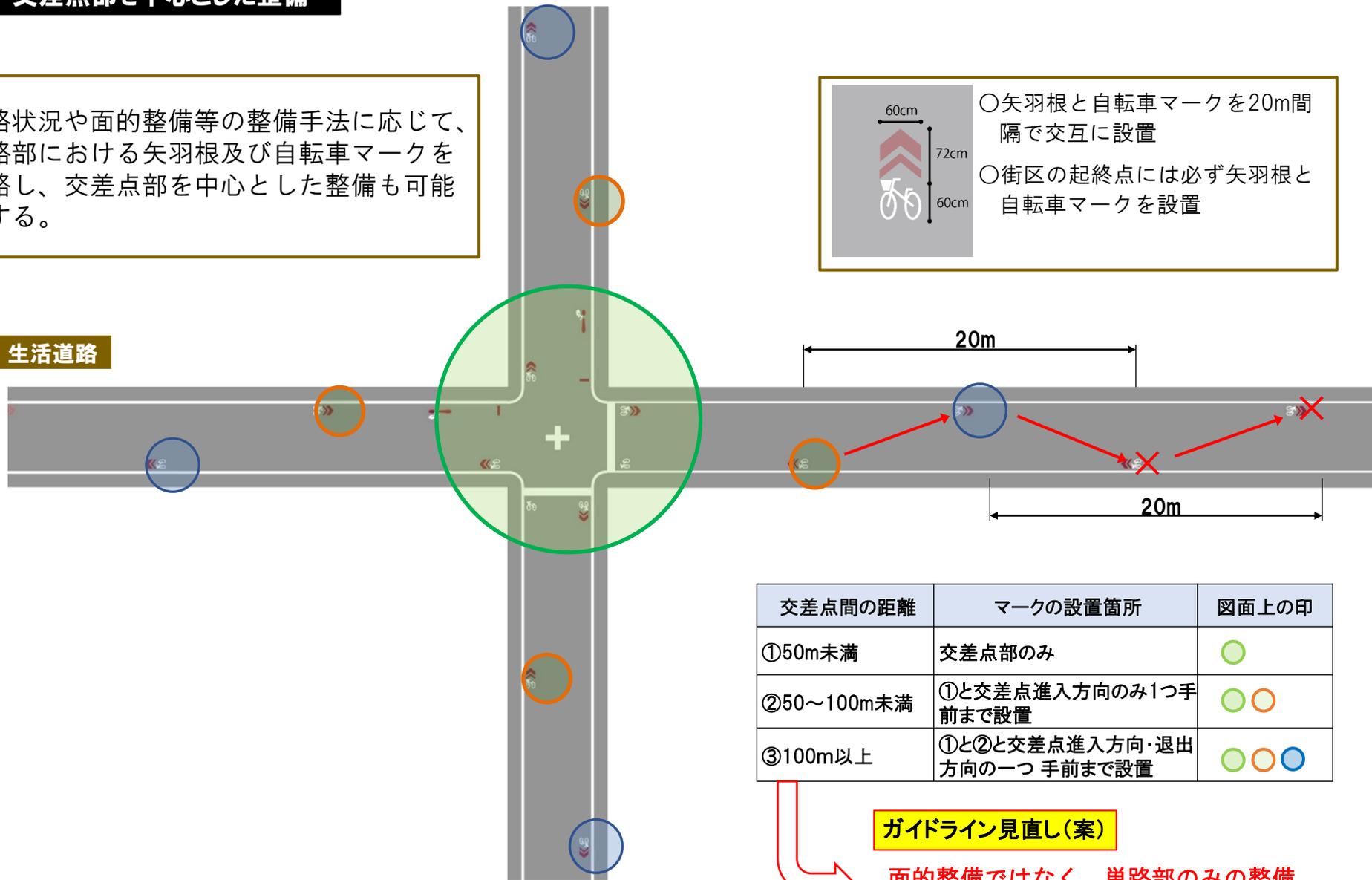
## ② 生活道路における整備方針

### 交差点部を中心とした整備

○道路状況や面的整備等の整備手法に応じて、単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備も可能とする。



生活道路



交差点間の距離	マークの設置箇所	図面上の印
①50m未満	交差点部のみ	●
②50~100m未満	①と交差点進入方向のみ1つ手前まで設置	● ○
③100m以上	①と②と交差点進入方向・退出方向の一つ手前まで設置	● ○ ●

### ガイドライン見直し(案)



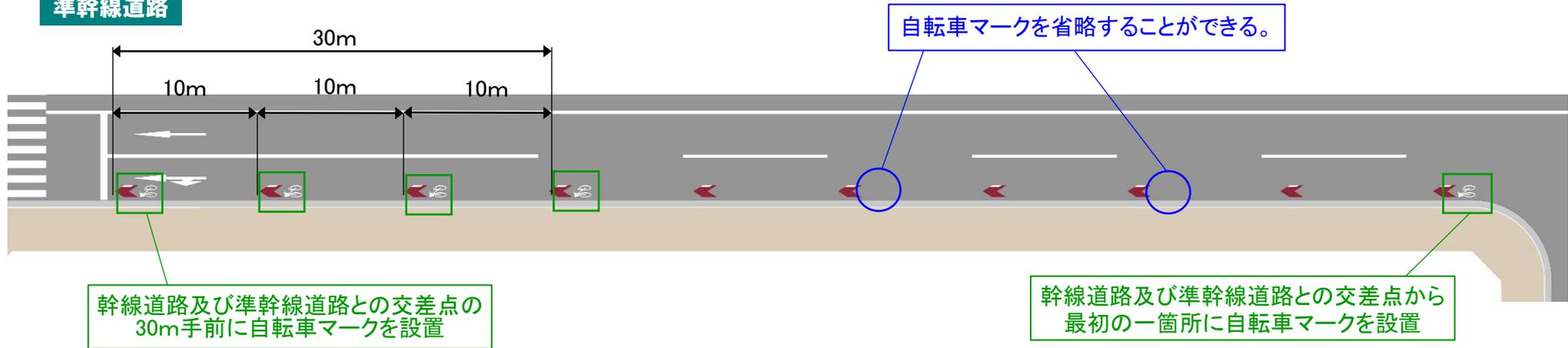
面的整備ではなく、単路部のみの整備であっても、交差点部を中心とした整備も可能とすると適用範囲を拡大

## (2) 単路部における矢羽根の設置間隔の拡大(幹線道路・準幹線道路)

### 単路部の整備

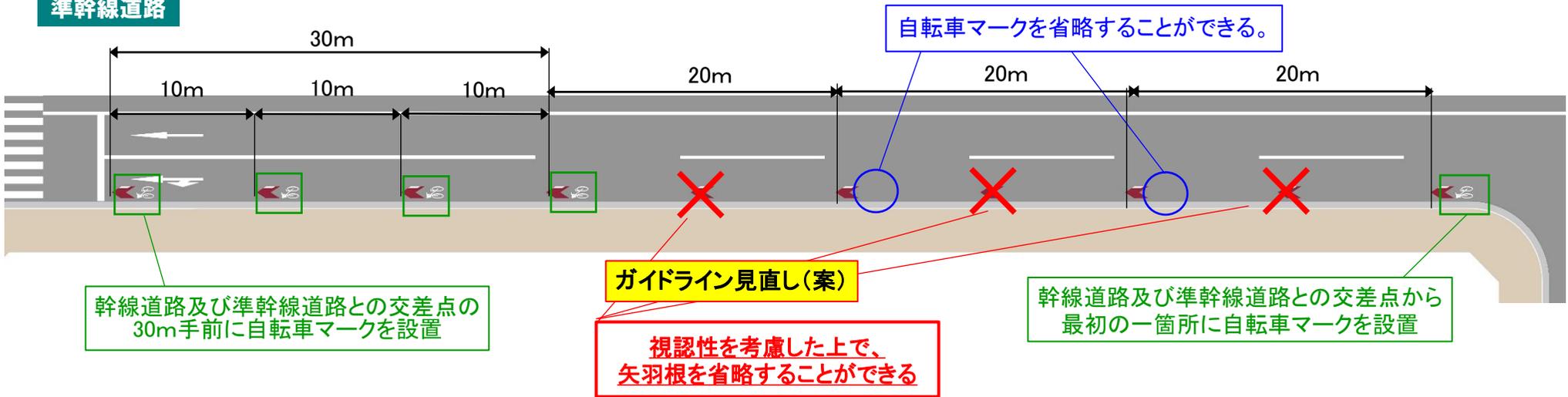
#### 現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)

幹線道路  
準幹線道路



#### ガイドラインの見直し(案)

幹線道路  
準幹線道路



# (3) 維持修繕の検討(矢羽根の経年劣化状況 平成28年1月施工)

【幹線道路】



①河原町通

【幹線道路】



②河原町通

【幹線道路】



③丸太町通

【幹線道路×幹線道路交差点】



④河原町通×丸太町通交差点内

【生活道路】



⑤新榎木町通

【生活道路】



⑥新榎木町通