

## 第2回

# 安全・快適な自転車環境の充実 検討部会

1. 次期計画の方向性
2. 自転車走行環境の整備
  - (1) 推進施策と推進事業及びモニタリング指標
  - (2) 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性
3. 駐輪環境の充実
  - (1) 推進施策と推進事業及びモニタリング指標

## 【ビジョンに関わる御意見】

- 「京都らしい」という言葉が抽象的である。一人一人がイメージする京都らしさが違っていると考えた時に、それが説明に繋がっているのか分からない。
- 「自転車を活用した居心地のよいまち」と、「安全・安心・快適で出かけたくなるまち」がどのように切り分けられているのか分からない。
- 「京都らしい自転車文化」や交通ルールがどのようなものか具体的なイメージがあれば提示してほしい。
- 「自転車を活用した居心地のよいまち」という表現は、より積極的に自転車の活用を推進する言葉とした方がよい。
- 何のために自転車を促進するのか。自転車計画で扱うものと扱わないものは何か。京都市の他の計画との関連性をはっきりさせてほしい。
- 上品さ、落ち着いたやゆったり、趣のある美しさなどの京都らしいイメージとして「雅」はどうか。また、交通手段の変化を通して、健康や環境に良いイメージとして、「呼吸」はどうか。

## 【コンセプトに関わる御意見】

- 「伝える」という項目には、「安心・安全な利用の推進」だけでなく、「自転車利用のルール・マナーを徹底する」という点を含むべきである。
- 実効性のある計画を作らなければならない。予算額の規模間を示してほしい。

## 【評価指標に関わる御意見】

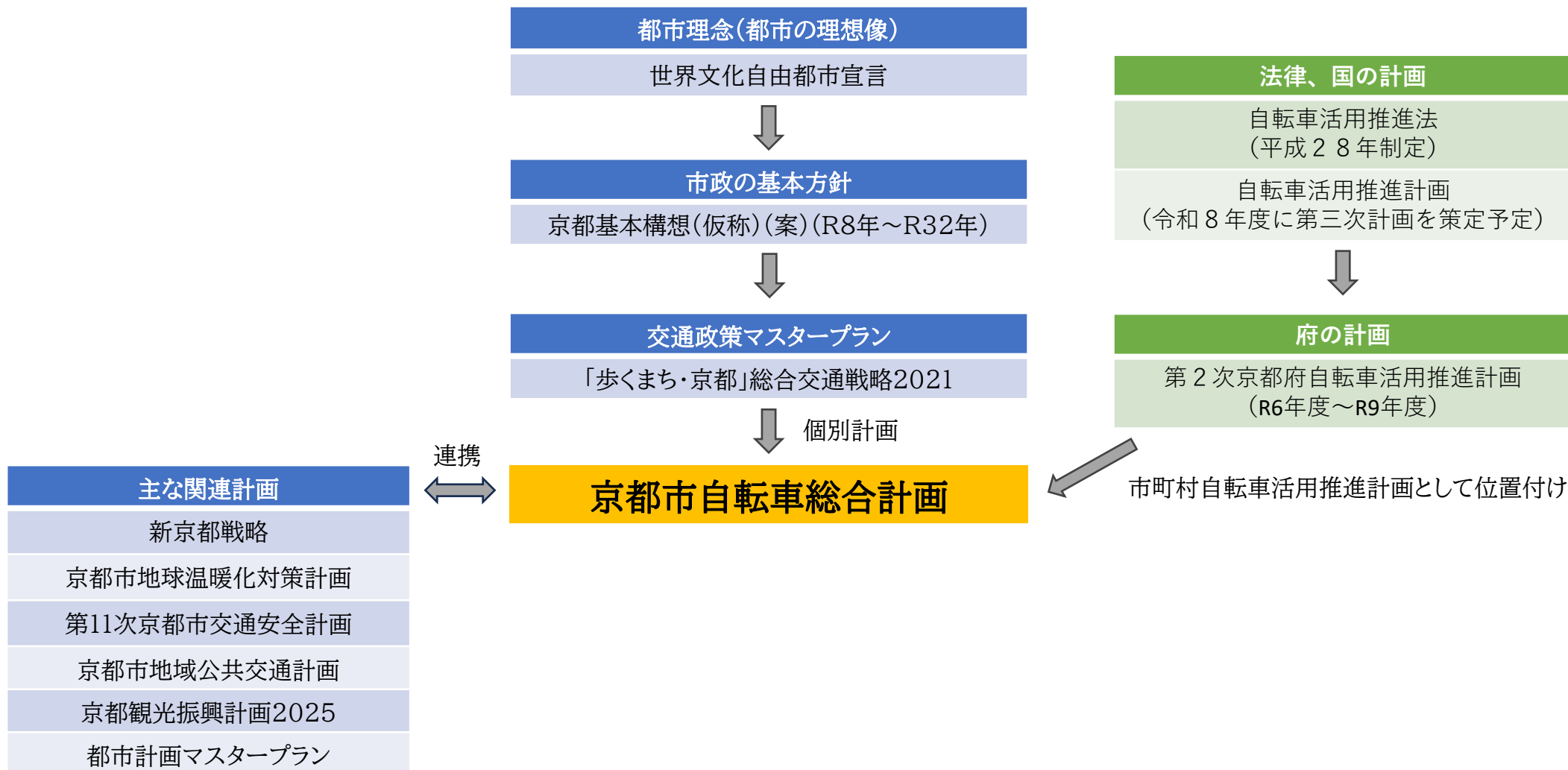
- 全事故件数に対する自転車事故の割合は、事故全体に対する割合であるため、どれかが減ればどれかが増えるという関係になってしまうので避けるべきである。
- 分担率に関して、公共交通機関と自転車を組み合わせた移動を想定するのであれば、自転車の端末交通も含んだ分担率とするべきである。
- 分担率に関して、自転車だけに注目するのではなく、市の考え方として自家用車から自転車に転換していく部分を見せても良いのではないか。

## 【推進施策に関わる御意見】

- 現在まで行ってきた施策について検証し、効果的であったものを重点的に実行していく考え方も必要
- 自転車走行空間を分離する以前に、地面を綺麗にすることが一番重要
- 自転車道、自転車専用通行帯の基準、考え方を計画に盛り込むべき
- 自動車運転者に矢羽根が整備された場所を自転車が通る領域と認識してもらうため、自動車学校などでの指導は有効である。
- 将来的に陸上交通が大きく変化する中で、京都市における市民の高い自転車利用率という特性を考慮すると、自転車交通の優先度を高める施策を推進すべきである。具体的には、車道の再配分による自転車専用通行帯の設置、さらには短距離交通手段の電動化も考慮に入れる必要がある。現状のままでは自転車ネットワークの整備には長い年月がかかるため、車線数の削減といった具体的な施策を導入することで、自転車交通を積極的に推進し、既に確立された交通ネットワーク内でその位置づけを強化することが求められる。
- 様々な整備パターンがある中で実際に走った時に連続的に走れるのか注意してほしい。
- 方針を定め、ターゲットを絞り込んだ形でネットワークを整備していくことが重要
- 矢羽根の設置方法の見直しについては、次回検証結果を示してほしい。
- 駐輪環境の整備については、現状を詳細に調査し、どの地点で案内が不足しており、どのような誘導方法が適切かなどを明確にすることで、効果的な対策を講じることができる。
- 放置自転車が多発している場所において、そこが駐輪しやすい場所であれば、逆にその場所に駐輪場を作る、あるいは植栽を施して憩いの場にする等の対策が必要
- 稼働率と放置自転車の数は必ずしも関係があるとは限らない。稼働率が低いことが問題なのか、放置自転車が多いことが問題なのかによって講じるべき対策は変わってくる。



# 1. 次期計画の方向性



## 第四章 わたしたち京都市民がめざすまち

わたしたちの京都市は、地域に根差す職人や達人、世界を牽引する研究者や技術者、市井の愛好家、歴史と伝統を背負う家元や名工といった人々の夢中と献身が世界中の人々の敬意と愛着と交わり、人間関係を織り成しながら人類社会の新たな地平を拓いてきた、世界有数の学藝の府である。学術、藝術、そして必ずしもこれらに分類されないさまざまな人間の営為<sup>[9]</sup>において真理の探究や伝統の継承と創造に挑む人々の生き様は、その土壌となった豊かな自然と併せて、世界中の人々から敬愛されている。これらの人々もみな、市内の各地域においては立場や肩書きを超えて、子どもたちの登下校を見守り、門掃きをする。喫茶店や居酒屋で談笑し、画廊や古書店で語らい、銭湯で湯を浴む。災害や火災に備えて地域を見回り、神輿を担ぎ山鉦を曳く。このようなまちの日常もまた、わたしたちの京都市の稀有な魅力であろう。

わたしたち京都市民は、このまちのいたるところに根差す学藝のもとで市域ひいては時代をも超えてつながるこれらの人々、すなわち京都学藝衆とともに、世界文化自由都市という都市の理想の体現を通して、人類社会の未来に貢献していく。この際、近代以降の合理主義の加速化が自然を支配の対象と捉え、環境を破壊し、人間性を<sup>しょうだつ</sup>取奪し、さまざまな社会的分断を生み出してきたことをともに<sup>かえり</sup>省み、歴史と文化を介して人間性<sup>[10]</sup>を回復<sup>[11]</sup>できるまち、自然への畏敬<sup>[12]</sup>と感謝の念を抱けるまち、自他の生をともに肯定し尊重し合えるまちを、世界へと提示していく。

・京都基本構想(仮称)(案)では、物理的に自然やまちなみを残すことはもちろん、何十年後かに京都市が何を大切にするかという価値観や心根を引き継ぐことが大事という内容となっている。

[9] 「営み」を指す言葉で、「為」を加えることでより主体的な意味合いを含意する。

[10] 人間の人間たる所以(ゆえん。理由・根拠)、人間らしさのこと。本基本構想では、この射程や定義を読者に委ねるべく、意図して明確な規定を差し控えている。

[11] 概念的で全人格的(総合的)な次元において元の状態に戻ることに用いられる言葉。なお、「回復」や「快復」は、一般に健康状態や個別の機能に対して用いられる。

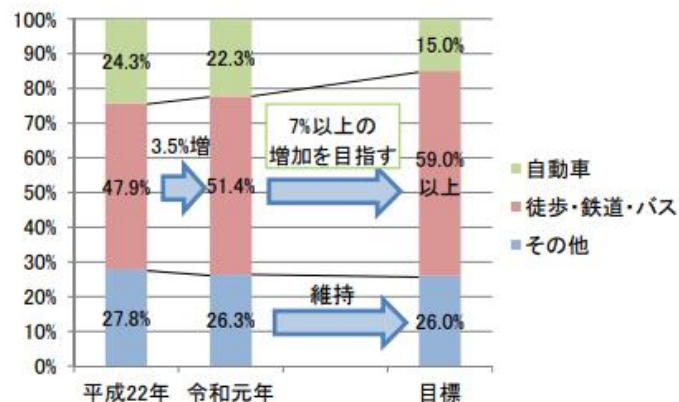
[12] 自分(たち)を超越した存在に対する深い畏(おそ)れと敬意が両立した精神状態を指す。

## 指 標：非自動車分担率

目標数値：85%以上

### 【目標数値の内訳】

- ・ 徒歩・鉄道・バスの分担率の合計：59%以上  
⇒ 人と公共交通優先の観点から、徒歩や公共交通利用を積極的に推進し、分担率のより一層の向上を目指す。
- ・ その他、徒歩や公共交通での移動を補完する移動手段（自転車等）の分担率の合計は、引き続き同水準（26%）を維持



## <自転車に関わる内容の抜粋>

### 《方針6》 公共交通・徒歩移動とかしこく組み合わせた 自転車等の利活用



自転車は、利便性・機動性に優れ、健康に良く、環境にも優しいなど多くの特性があることから、徒歩や公共交通による移動を補完する重要な移動手段として、更なる利活用を推進します。

また、今後の新型電動車いすや電動キックボード等の新たなパーソナルモビリティの安心・安全な活用を見据えた取組を進めます。

### 【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実

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で、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境づくりを推進します。

#### 主な推進項目

- ① ソフトとハード両面からの自転車利用環境の充実  
安心・安全に自転車に乗るための安全教育・学習の充実を図るとともに、安心・安全で快適な自転車走行環境や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備を進めます。



図. 自転車利用環境の整備例 (丸太町通)

### 【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進

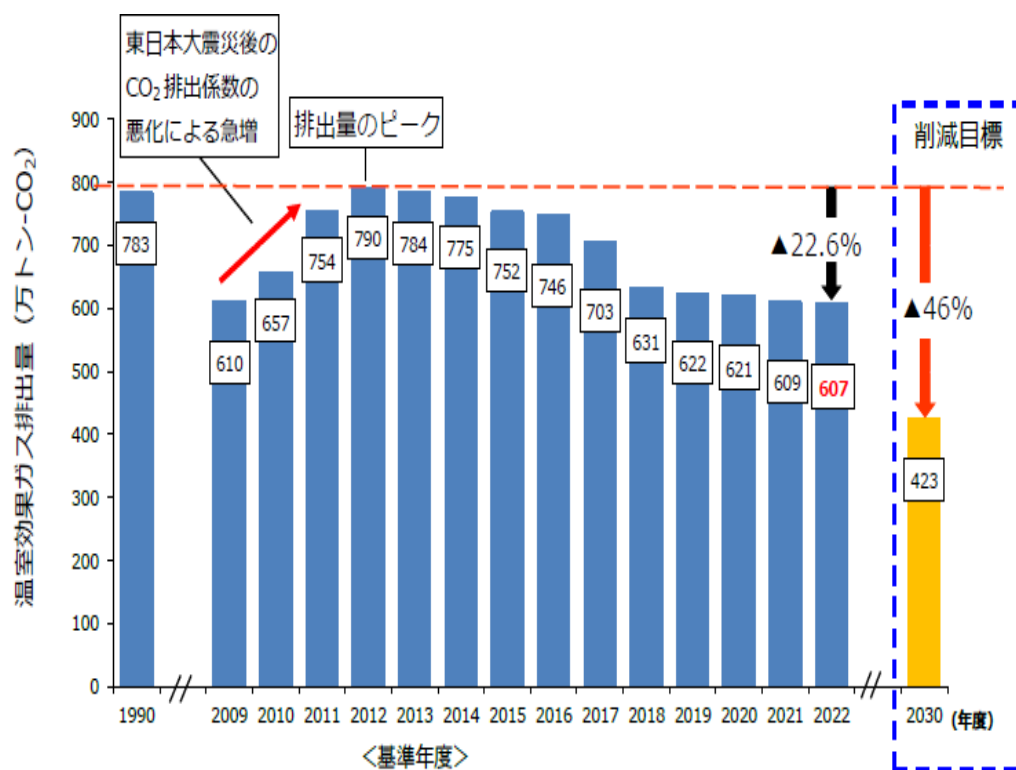
環境負荷低減や健康増進、観光振興、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質の向上を図ります。

#### 主な推進項目

- ② 自転車の特性を活かした更なる活用  
徒歩や公共交通による移動を補完し、健康的で環境にやさしいといった自転車の特性を活かし、シェアサイクルの推進や自転車を活用した健康増進の取組、安心・安全な自転車観光の推進などの施策を展開します。

## 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



## <自転車に関わる内容の抜粋>

### 施策3 自転車の安心・安全な利用環境の充実と多様な場面での活用

自転車関係事故の減少に向けた自転車の安心・安全な利用環境の充実と、ウィズコロナ・ポストコロナ社会における新しい生活スタイルの実践や、健康増進などの観点からの自転車の更なる活用を図るための取組を推進します。

#### 主な取組内容

##### ■ 自転車の安心・安全な利用環境の整備

サイクルセンターの活用等により、自転車利用のルール・マナーの徹底、安心・安全の確保などに取り組むとともに、自転車走行環境の更なる整備や駐輪需要に応じた駐輪場整備、より効果的・効率的な放置自転車対策を進めます。

##### ■ 自転車の特性を生かした活用策の検討

ウィズコロナ・ポストコロナ社会における新しい生活スタイルの実践や、健康増進などに向け、自転車の特性を生かした活用策を展開します。

## < 京都観光が目指す姿 >

市民の暮らしの豊かさの向上、地域や社会の課題解決、SDGsの達成に貢献し、感染症や災害などの様々な危機や環境問題に対応していく持続可能な観光

**市民生活と観光の調和**の下、京都の魅力の維持・向上等による観光客の満足度向上や、観光事業者や従事者などの観光の担い手がより活躍できる環境を整備しながら、**観光の力を活かして、京都の文化・コミュニティの継承・発展、地域経済の活性化や誰もが暮らしやすいまちづくりの促進、教育・保健・福祉など多様な分野の課題の解決**を図り、**市民の暮らしや地域にとっての豊かさにつなげる。**

市民（地域）、観光客、観光事業者・従事者等がお互いに尊重しあい、三者にとって、より**質（満足度）の高い観光**、住んでよし、訪れてよし、働いてよしのまちづくりを実現し、それにより京都観光の魅力をもっと高め、将来にわたって京都が発展していく**好循環の構築**へとつなげる。

その前提として、**感染症や災害、国際情勢など、起こりうる様々な危機に備え、適切に対応できるレジリエント・シティ<sup>※1</sup>の実現に貢献できる安心・安全な観光**を目指すとともに、**京都議定書・IPCC京都ガイドライン<sup>※2</sup>誕生の地として環境により配慮した観光へと進化させる。**

また、京都のみの発展にとどまるのではなく、「**世界文化自由都市宣言**」の理念を踏まえた**世界の人々との相互理解の促進**など、**SDGsの達成にも貢献する観光**を目指す。

さらに、推進に当たっては、AIやビッグデータの活用などデジタル化の積極的な推進、スタートアップとの連携による起業・新事業創出、大学の知の活用などにも取り組みながら、**持続可能な観光の分野において、国内外で先進的な都市**となることを目指す。

※1 レジリエント・シティ：自然災害や人口減少をはじめとする様々な危機に対し、粘り強くしなやかに対応し、将来にわたって人々がいきいきと暮らせる、魅力と活気に満ちた都市

※2 IPCC京都ガイドライン：京都市で開催された「IPCC(気候変動に関する政府間パネル)第49回総会」で採択された、パリ協定の取組を推進していくうえで必要不可欠な各国の温室効果ガス排出量の算出方法に関するガイドライン

## < 自転車に関わる内容の抜粋 >

### (5) 環境・自然・スポーツをテーマにした観光の推進

京都議定書誕生の地として先進的な環境保全に取り組み、また山紫水明の美しい自然が残る都市の特性を生かし、環境を学ぶ観光や自然を楽しむ観光を推進します。また、スポーツイベントへの参加や**自転車観光**など、スポーツをテーマにした観光を推進します。

#### 推進する主な取組

#### ★ ア 環境や自然をテーマにした観光（エコツーリズム及びグリーンツーリズム）の推進

修学旅行生などが環境やSDGsを学ぶメニューの充実や、豊かな自然環境及び自然と共生する暮らしや文化を活かしたエコツーリズムの推進、農山村地域の受入環境の整備によるグリーンツーリズムの推進、京都一周トレイルに係るツアーやイベントの開発等の比較的密になりにくい自然の中で楽しめる取組を推進します。

#### ★ イ スポーツをテーマにした観光の推進

ワールドマスターズゲームズ関西などのスポーツイベントを通じた誘客をはじめ、自然の中で楽しめる**京都一周トレイルや自転車観光に係るツアーやイベント等の開発と、その情報発信に取り組みます。**

## 1 計画の基本理念

「京都市交通安全基本条例」(平成25年7月施行)に掲げる「人命の尊重」や「歩行者、自転車利用者及び公共交通を優先するまちづくりの実現」という基本理念に基づき、交通事故被害者の存在にも思いをいたし、悲惨な交通事故の根絶を図るとともに、子ども、高齢者などを中心に、あらゆる人が安心して、安全に移動できる社会の構築を目指します。

## 3 目標

本計画期間(令和3年度から令和7年度まで)の目標値は下表のとおりとします。目標の進捗管理については、毎年度作成する「京都市交通安全市民運動実施要綱」により行います。

	目標値 <sup>※1</sup>
年間の24時間死者数 <sup>※2</sup>	16人以下
年間の重傷者数 <sup>※3</sup>	445人以下

※1 交通安全基本計画及び京都府計画の数値目標の削減率に準じて設定したもの

※2 交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

※3 交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要した者の数

## <自転車に関わる内容の抜粋>

### 重点施策5 「自転車共生都市・京都」の実現 <新規>

「自転車共生都市・京都」として、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質を高め合うまちを目指すとともに、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づくりに向けた取組を推進します。

#### <主な取組>

- \* ライフステージに応じた自転車安全教育・学習の充実
- \* 市内大学や企業との連携による自転車利用のルール、マナーの啓発
- \* 観光客の自転車利用のルール、マナーの向上
- \* 自転車走行環境や駐輪環境の更なる充実



## 2 計画の理念

市民・交通事業者・行政、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、

- ① 市民生活を支える交通手段の維持・確保 と、
  - ② 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上
- によって、「歩くまち・京都」の基本理念である  
「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させます。

## 3 計画の基本方針

### ① 市民生活を支える交通手段の維持・確保

- ・ 交通事業者や行政の相互連携を一層強化することによって、持続可能な都市を支える公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- ・ 地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保に向けて、地域が主体となった取組への支援や、福祉輸送などの地域の輸送資源の活用等、多様で持続可能な移動手段の確保に向けた取組を進めます。
- ・ 公共交通の担い手不足解消や移動手段の確保に向けて、新たな技術や多様なモビリティの活用等の取組を推進します。
- ・ 公共交通の維持・確保には、市民一人一人が関心・目的意識を共有し、利用することが不可欠であることから、市民の意識醸成・行動変容を促す取組を推進するとともに、市民・交通事業者・行政が連携し、地域が一体となった利用促進の取組を推進します。

### ② 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

- ・ スムーズで分かりやすく、より便利に移動できる環境や公共交通の安心・安全の一層の向上により、公共交通の利用を促進します。
- ・ 生活交通と観光交通の錯綜を解消し、交通混雑対策や移動の分散化を一層進めることにより、より円滑で安全・快適な移動環境となるよう、脱炭素化の視点も踏まえつつ、新たな技術（DX・GX等）やモビリティサービスを活用しながら取組を進めます。

## <自転車に関わる内容の抜粋>

### (8) ラストワンマイルの多様なモビリティ

取組名	多様なモビリティの活用
主な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通を補完し、市民等の移動の利便性の向上を図る手段として、シェアサイクルを推進します。&lt;事業者・京都市&gt;継続</li> <li>・ 鉄道駅などの交通結節点や京都市の公有地等へのサイクルポートの設置を推進します。&lt;事業者・京都市&gt;充実</li> <li>・ 安全性の確保を前提に、事業者との連携により、主に周辺部のラストワンマイルの足となる電動キックボードの効果的な活用を検討します。&lt;事業者・京都市&gt;充実</li> <li>・ 新型電動車いす等、新たなパーソナルモビリティの活用について、様々な可能性を検討します。&lt;事業者・京都市&gt;充実</li> <li>・ 新たなパーソナルモビリティの活用に向けた効用と課題、ビジネスモデルの在り方等の調査、研究を進めていきます。&lt;事業者・京都市&gt;充実</li> <li>・ シェアサイクルや電動キックボード等の利用に当たっては、安全に十分留意します。&lt;多様なモビリティの利用者&gt;継続</li> </ul>

環境負荷の低減、健康増進、公共交通との連携といった自転車の役割拡大により能動的かつ持続可能なまちの生命力を表現

長期的な目標: 上位計画である京都基本構想(案)に合わせて2050年頃をイメージ

## くらしと調和した京都らしい自転車文化が息づくまち

**安心・安全・快適な自転車利用環境の充実**とともに **自転車交通の役割を拡大**し、  
自転車を活用した**京都らしい豊かなくらし**を実現する。

↳ 上位計画・関連計画が目指すまちの姿を指す（脱炭素社会やSDGsなど）。

### 安心・安全・快適な自転車利用環境の充実

誰もが自転車のルール・マナーを学び、守り合うとともに、道路を正しく使い合うことができる、**安心・安全で快適な利用環境**を実現する。

- ・自転車安全教育
- ・ルール・マナーの啓発
- ・走行環境整備
- ・駐輪環境の充実

### 自転車事故の減少

### 自転車交通の役割拡大

徒歩や公共交通等と**かきこく**組み合わせた**自転車の利活用**による環境・交通負担の低減と、**自転車の多様な場面での活用**による地域の観光・交流の推進、健康の増進などを実現する。

### 自転車利用率の上昇

- (移動手段としての自転車利活用)
- ・市民による日常利用の促進
- ・観光客による自転車観光の推進等

- (自転車を活用することが目的)
- ・インクルーシブ、サイクリング、災害時での活用 等

市民生活に溶け込み、豊かな自然や歴史的景観を楽しみながら、安全と共生を重視する移動手段として、市民と観光客双方に親しまれる自転車利用が根付いたまちのこと

## <京都の特性、京都での自転車利用>

- ・平坦な盆地の中に、観光地や日常生活に必要な施設がコンパクトにまとまっており、風を感じながら効率よく移動ができる。
- ・鴨川や琵琶湖疏水沿いなど、豊かな自然や水辺の景観を楽しみながら移動ができる。
- ・市民においては日常的に自転車を利用するライフスタイルが根付いている(通勤・通学での分担率が高い。)
- ・ベンガラ色の矢羽根や放置自転車の撤去など、安全確保と景観美化への意識が高い。
- ・「人の顔が見える関係」の中で文化が育ってきたという京都の特性と、「生身」に近い自転車を持つ親密さ・親和性。
- ・京都市は京都議定書<sup>※1</sup>発祥の地であり、環境モデル都市<sup>※2</sup>でもある。

※1 先進国の温室効果ガス排出削減目標を定めた国際条約    ※2 温暖化対策や低炭素化の取り組みを先行して行う都市

## <京都での自転車利用のこれから>

- ・レンタサイクルやシェアサイクルの活用により、観光客にとって「自転車でも楽しいまち」として認知される。
- ・観光客と市民、歩行者と自転車等、お互いを尊重し、共生するためのルールやマナーの遵守が重視される。

施策の方向性: **つたえる** **たかめる** **ひろげる** の3つの視点で

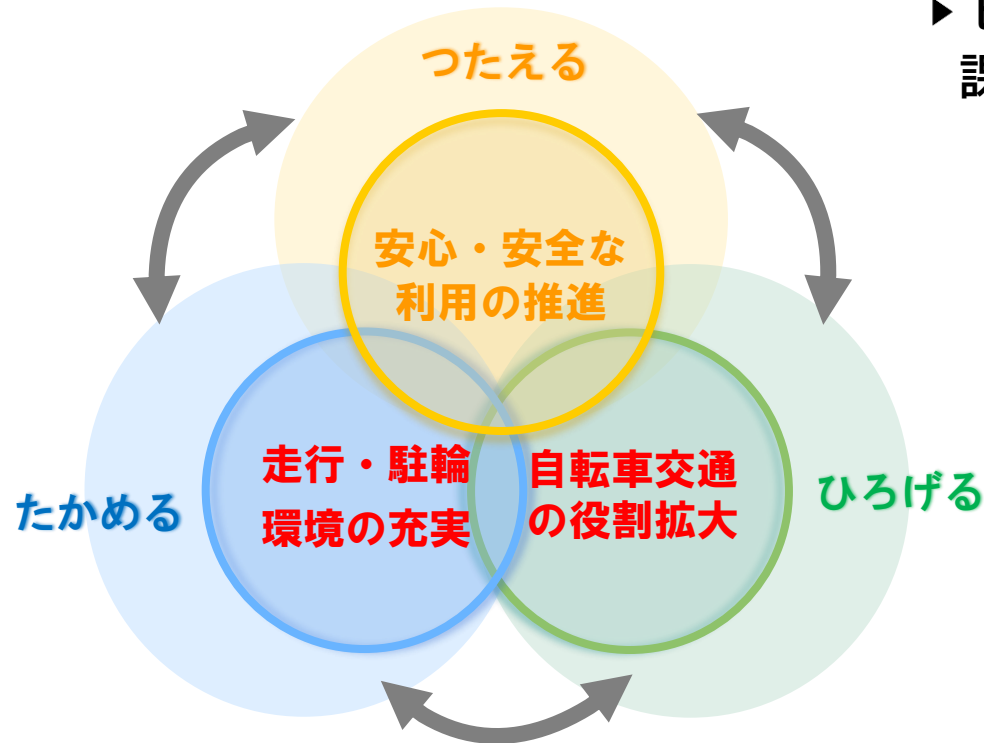
## 京都らしい自転車文化※を育む

(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。

▶ ビジョン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

▶ 検討部会をテーマにあわせ、3つに分けて検討



つたえる

安心・安全な利用の推進

ルール・マナーを学び、つたえる

たかめる

走行・駐輪環境の充実

利用環境を整備し、たかめる

ひろげる

自転車交通の役割拡大

自転車交通の役割をひろげる

▶ 3つの視点は、それぞれメインのテーマだけでなく、他の2つのテーマとも関連する。

## 評価指標

- ・ ビジョンの実現に向けて、2つの指標(長期的な目標)を設定
- ・ 次期計画では、これらの進捗状況とモニタリング指標により、施策の効果を評価

### 評価指標① 自転車事故件数

(案1) 基準値はR7年とし、次期計画期間であるR13年までは前年度より減少させることを目標とする。  
また、R13年度に目標について見直すかどうか検討する。

	R6年 (2024年)	R7年 (2025年)	R8年 (2026年)	R9年 (2027年)	R10年 (2028年)	R11年 (2029年)	R12年 (2030年)	R13年 (2031年)	~R32年 (2050年)
自転車関連事故件数	636件	●●件	前年度より減少						R13年度 に検討

(案2) 基準値はR7とし、次期計画期間であるR13年まで、前年度事故件数より5.0%減少させることを目標とする。  
また、R13年度に目標について見直すかどうか検討する。

	R6年 (2024年)	R7年 (2025年)	R8年 (2026年)	R9年 (2027年)	R10年 (2028年)	R11年 (2029年)	R12年 (2030年)	R13年 (2031年)	R32年 (2050年)
自転車関連事故件数	636件	●●件						●●件 (次期計画 期間中の 目標値)	R13年度 に検討
			毎年前年度事故件数▲5.0%						

(参考)

年	R1	R2	R3	R4	R5	R6
市内自転車関連事故件数	781	668	612	596	617	636
前年度事故件数増減率 (%)	—	▲14.5	▲8.4	▲2.6	+3.5	+3.1



## 評価指標

- ・ ビジョンの実現に向けて、2つの指標(長期的な目標)を設定
- ・ 次期計画では、これらの進捗状況とモニタリング指標により、施策の効果を評価

### 評価指標② 交通手段分担率

(案) 総合交通戦略の考え方を設定 (代表交通手段分担率) ※ 目標は非自動車分担率85%以上、自転車の分担率21.5%以上

	R1年 (2019年)	R3年 (2021年)	R5年 (2023年)	R7年 (2025年)	R9年 (2027年)	R11年 (2029年)	R13年 (2031年)	R22年 (2040年)	R32年 (2050年)
代表交通手段分担率 (自動車)	22.3%	24.3%	20.6%	●●%				15%以下	2040年に 見直し (交通戦略に 合わせて 見直し)
代表交通手段分担率 (自転車)	21.5%	19.9%	20.7%	●●% (基準値)			21.5%	85%以上	
代表交通手段分担率 (徒歩・鉄道・バス ・バイク)	56.2%	56.8%	58.7%	●●%				うち 自転車 21.5%	
調査手法	京都市 独自調査	近畿圏 PT調査	京都市 独自調査	京都市 独自調査	京都市 独自調査	京都市 独自調査	近畿圏 PT調査		

(自転車の端末交通手段分担率について)

- ・ 近畿圏PT調査においては電車~~を介するトリップのみ集計可能~~ (京都市独自調査で集計できるかは確認中)
- ・ 評価指標には代表交通手段分担率を設定し、端末交通手段分担率はモニタリング指標に設定する。

(用語解説)

- ・ PT (パーソントリップ) 調査: 交通の流れのもととなる「人 (パーソン) の一日の動き (トリップ)」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査
- ・ 代表交通手段分担率: 総トリップ数に対する代表的な交通手段のトリップ数の割合
- ・ 端末交通手段分担率: ある交通手段 (鉄道など) に接続するための、最初の又は最後の移動手段の利用割合



- 自転車安全利用の推進  
自転車安全利用教育の実施 など

R5	R6	R7
2,700万円	2,900万円	3,000万円

- 放置自転車対策  
放置自転車防止啓発、撤去委託、保管所運営費  
駐輪場整備修繕、駐輪場運営費 など

R5	R6	R7
28,200万円	27,700万円	28,800万円

- 自転車走行環境の整備

R5	R6	R7
4,800万円	3,200万円	6,800万円



## 2. 自転車走行環境の整備



## **(1) 推進施策と推進事業及びモニタリング指標**

## 推進施策

## 自転車走行環境の整備

都心部等の重点地区を中心に自転車走行環境整備を進めてきたが、今後は、事故の減少率や矢羽根の認知度が低い周辺地域への整備路線拡大や**学校周辺**での整備等により、安心・安全で快適な自転車走行環境を創出する。

また、自転車利用者が安心・安全に車道を走行できるよう、自動車運転者向けの対策も検討する。

主な推進事業	取組内容
自転車走行環境整備の新たな箇所での実施(★)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心部等から周辺地域への整備路線の拡大</li> <li>・ <b>学校周辺</b>での整備</li> <li>・ 自転車走行環境整備ガイドラインの活用</li> </ul>
デジタル技術やデータ等の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故データ等に基づく走行環境整備</li> <li>・ その他の事故対策（ルール・マナー啓発含む）</li> </ul>
自動車運転者向けの対策(★)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路上駐停車対策</li> <li>・ <b>自動車運転者向けの啓発</b> （<b>教習所内での矢羽根設置</b>） など</li> </ul>

(★):主に議論したい項目

## ・ 自転車走行環境整備延長

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値 (R7.3末時点)
実績	毎年	234.2 km 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

## ・ 矢羽根の認知度

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値 (R6)
市民アンケート	毎年	79.5%

## ・ 車道左側走行の割合

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値 (R7)
実地調査	隔年	①河原町通 30% ②丸太町通 34.6%

## ・ 新規整備箇所における整備前後の事故状況

数値の取得方法	集計頻度
警察からの提供データを分析	毎年



## **(2) 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方角性**

## 当面の方針

### 周辺部の自転車走行環境整備の推進

- これまで整備してきた都心部等以外の地域において、安全・快適な自転車通行空間の確保のため、主に周辺部の幹線道路及び準幹線道路での自転車走行環境整備を進める。
- 新たな整備箇所において、自転車の安全性、快適性の向上のため、自転車専用通行帯等の整備形態を検討する。
- 検討の結果、現状の道路幅員等では、自転車専用通行帯等の整備が困難な場合は、早期に整備が可能な車道混在（矢羽根）とする。
- 道路新設や道路改築の道路工事の計画を行う場合、自転車専用通行帯や自転車道の整備を検討する。

## 将来的な 方針

### 自転車専用通行帯や自転車道の整備

- 既存の矢羽根整備等の箇所において、自転車専用通行帯や自転車道が物理的に整備が可能な箇所の整備形態を検討する。
- 車線を減らすなど、空間再配分が必要な場合の整備形態を検討する。

- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおいて、下表のとおり自動車の規制速度と自動車の交通量により、選定する整備形態の考え方が示されている。
- 京都市内の幹線道路は、規制速度50km/hを超える路線はほとんどなく、自動車の交通量も4,000台/日以上であるため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの基準から、自転車専用通行帯の整備が基本となる。

## < 自転車通行空間の整備形態 >



## < 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月)における整備形態選定の考え方 >

	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 <sup>*1</sup> が低く、 自動車の交通量が少ない道路
自動車と自転車の分離	分離		混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
目安 <sup>*2</sup>	自動車の速度が50km/h超	A、C以外	自動車の速度が40km/h以下、かつ 自動車の交通量が4000台/日以下

<sup>\*1</sup> 原則として規制速度を用いるが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いる

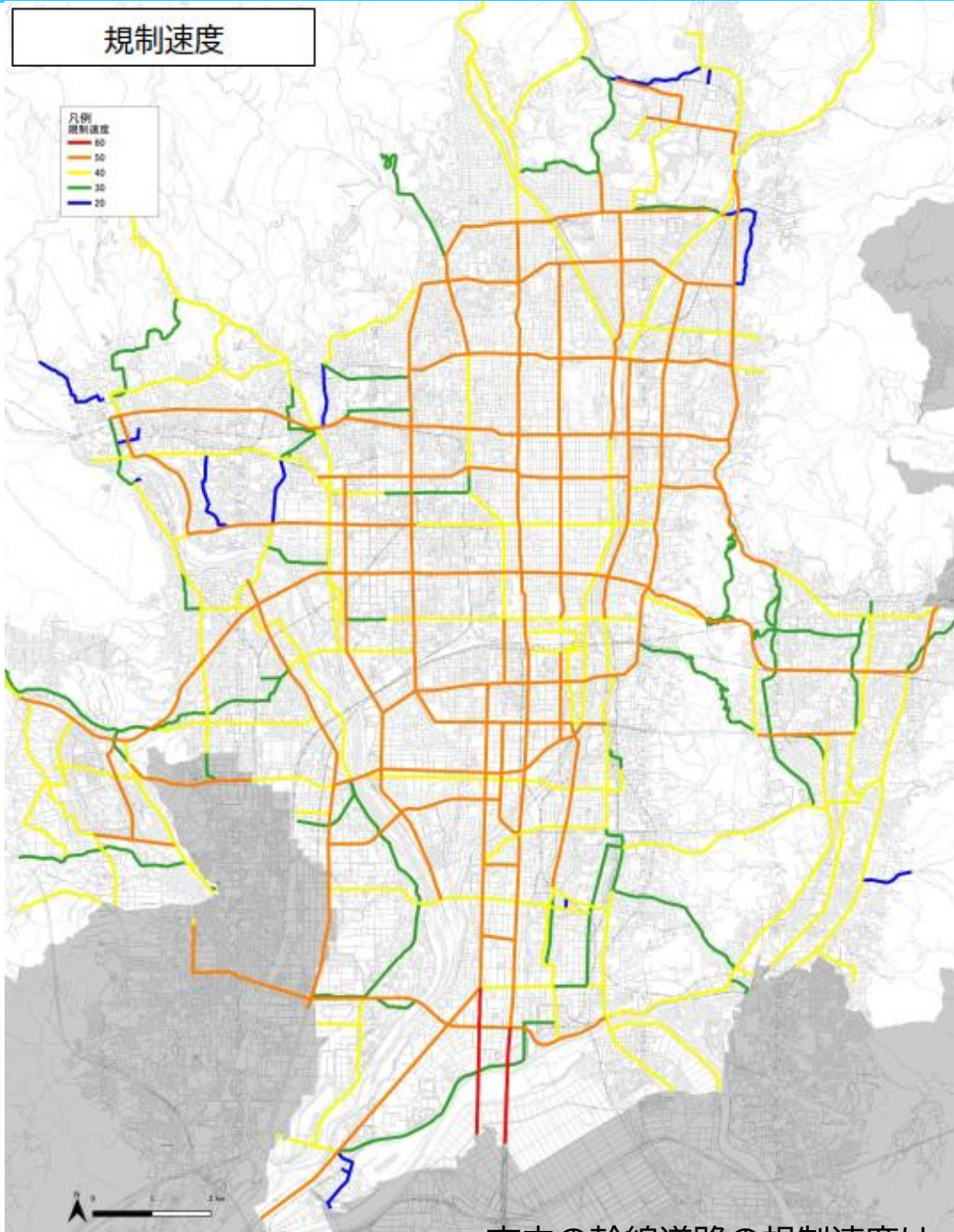
<sup>\*2</sup> 目安であり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討する

# (参考) 市内の自動車の規制速度及び自動車交通量



## 規制速度

- 凡例  
規制速度
- 60
  - 50
  - 40
  - 30
  - 20

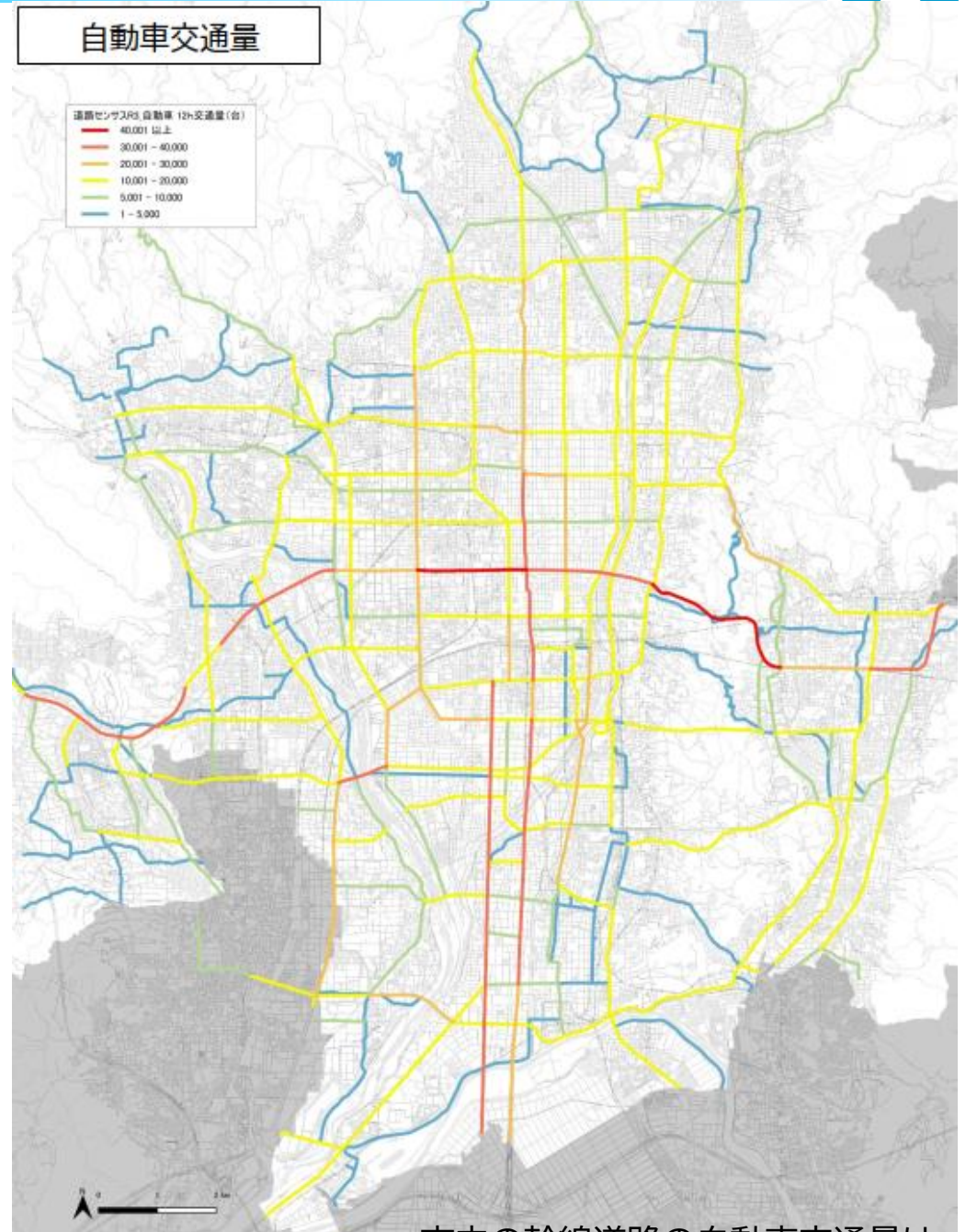


市内の幹線道路の規制速度は、  
ほぼ50km/h以下である。

出典:R3道路交通センサス

## 自動車交通量

- 道路センサスR3:自動車 12h交通量(台)
- 40,001 以上
  - 30,001 - 40,000
  - 20,001 - 30,000
  - 10,001 - 20,000
  - 5,001 - 10,000
  - 1 - 5,000



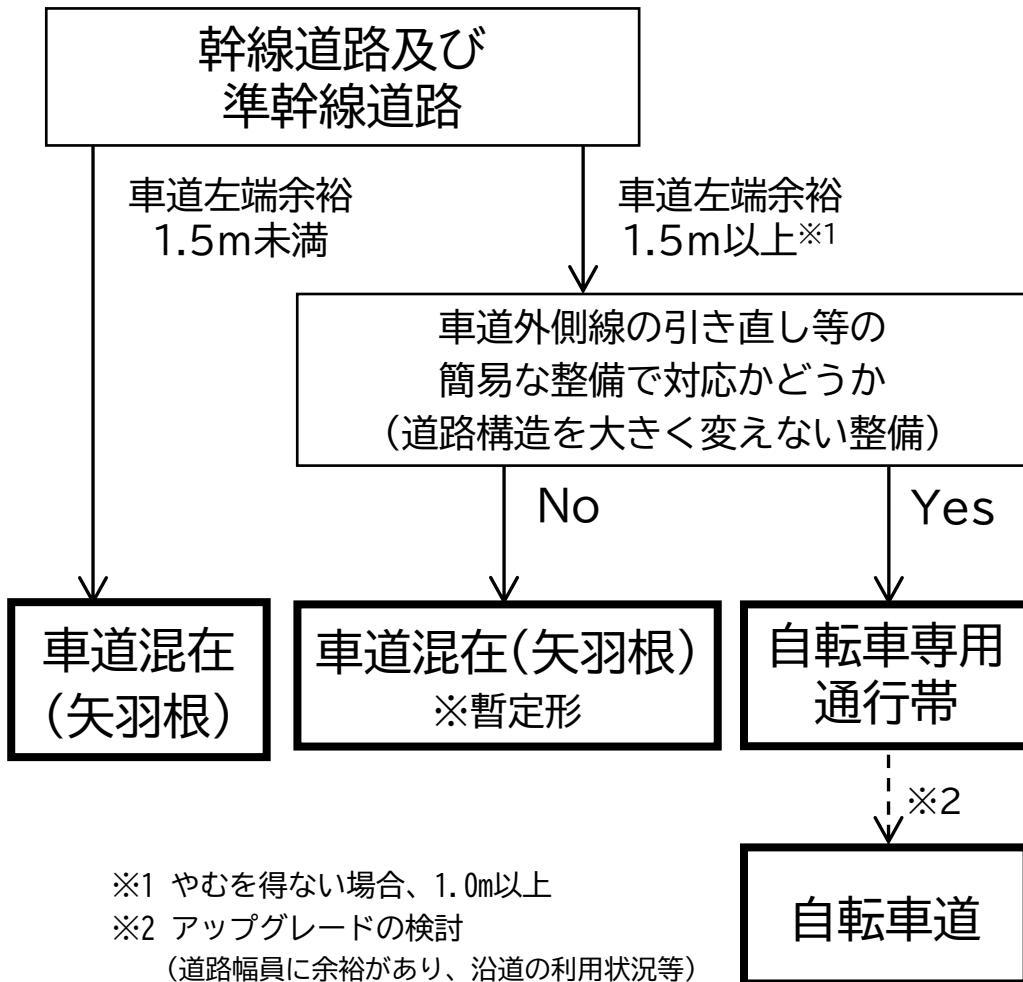
市内の幹線道路の自動車交通量は、  
ほぼ5,000台/12h以上である。

出典:R3道路交通センサス



- 整備形態の選定は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの基準から、まずは自転車専用通行帯の整備の検討を行い、路線の道路状況や交通状況を踏まえ、自転車専用通行帯の整備が難しい場合は、安全・快適な自転車通行空間を確保するため、早期実現可能な車道混在（矢羽根）の整備を行う。また、道路幅員に余裕があり、沿道の利用状況等によっては、自転車道の整備も検討する。  
※道路新設や道路改築の道路工事の計画を行う場合、自転車専用通行帯や自転車道の整備を検討する。

## 当面の方針



## 将来的な方針

- ①道路利用状況、現況交通量及び将来交通量から車線数が削減可能かどうか
- ②無電柱化事業などの他の事業と連携し、道路空間の再配分が可能かどうか

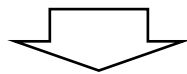
⇒上記の点を考慮して、既整備路線について、自転車専用通行帯や自転車道の整備を検討する。

## 1 (仮)次期ネットワーク整備

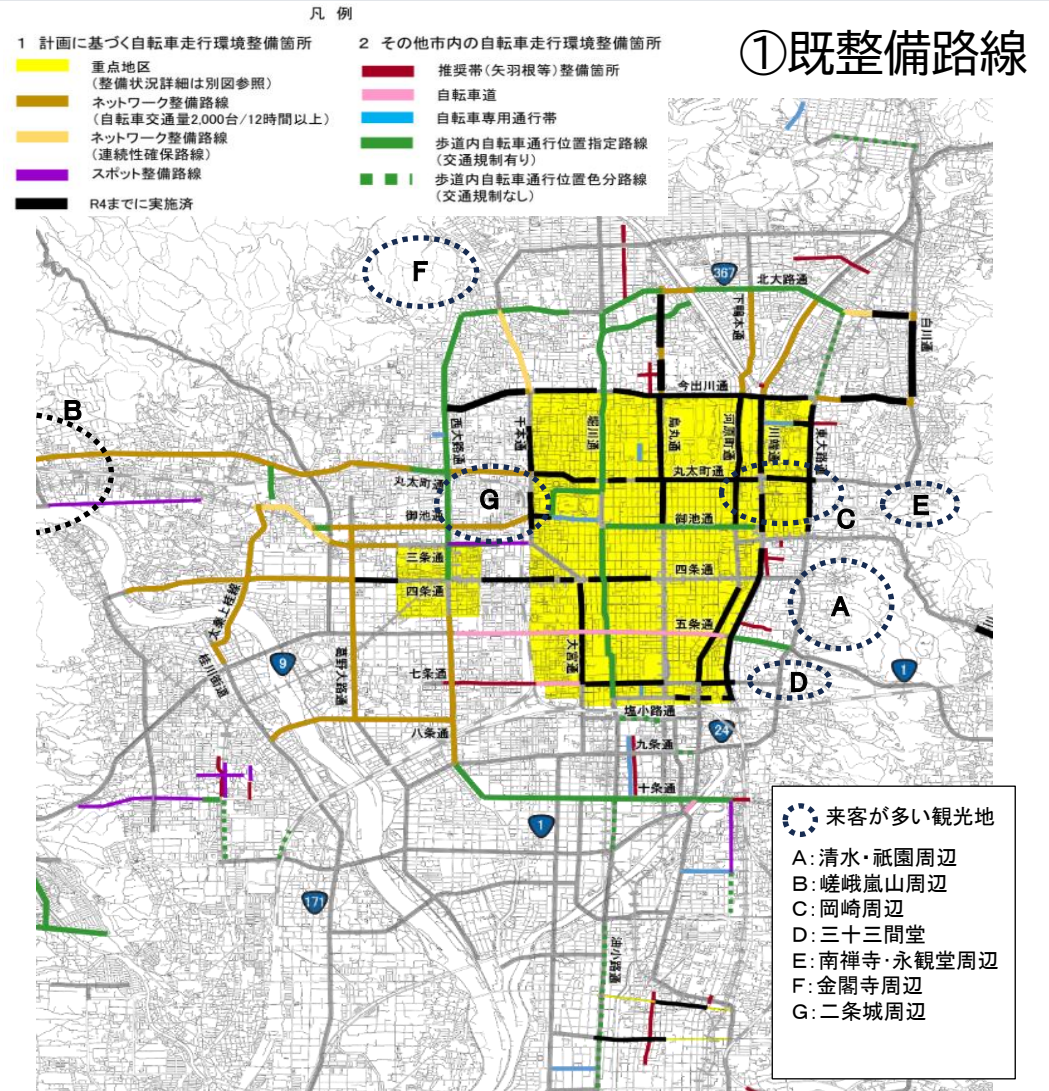
現計画では、都心部を中心に矢羽根の整備を進めています。  
 矢羽根の認知度が高いほど、自転車関連事故の減少率が大きいことから、今後、行政区ごとのバラつきをなくすことを基本に下記の考え方を検討します。

### <次期ネットワーク整備の考え方(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  
 (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  
 (中山石見線等) など



今年度の業務委託により、上記の条件設定等から、候補路線を選定した上で点数化し、優先順位を定めます。



## 2 (仮)スポット整備（教育促進・事故対策）

○学校周辺等で、自転車ルールの教育促進を目的としたエリアや、事故が多発しているエリアを選定し、整備等を進めることを検討する。

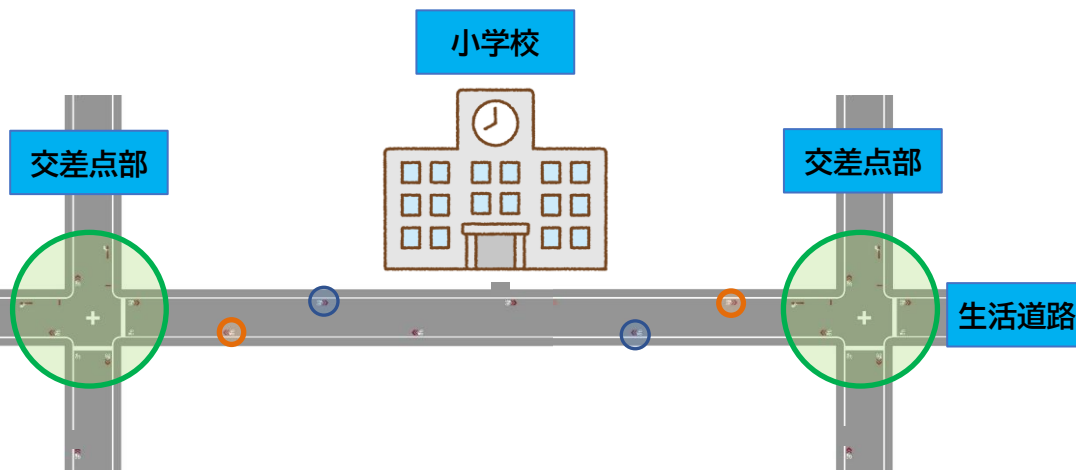
### イメージ（案）

#### (1)小学生への自転車ルールの定着

(例) 小学生から自転車交通ルールを身につけられるよう、市内小学校の登下校用の校門前道路※の交差点間の自転車走行環境整備を検討する。

併せて関係機関と連携し、啓発を実施

※校門前以外の場所で、教育することが適当な場所は、別途小学校と調整する。

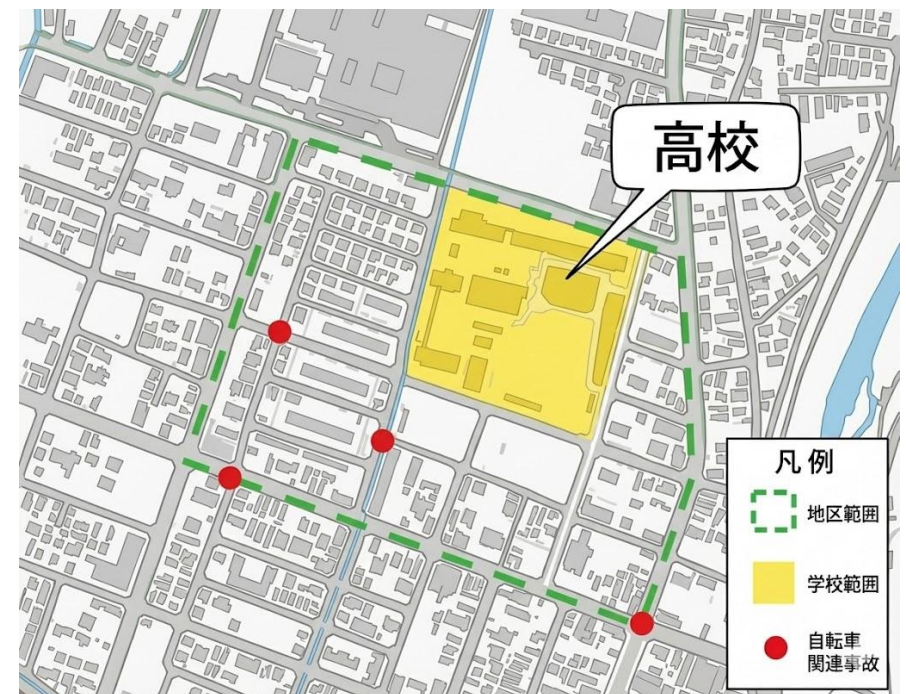


※生活道路: 交差点部+単路部(矢羽根等の設置数は、単路部の距離によって変動)

※幹線・準幹線道路: 単路部(20m間隔)のみ、交差点内は整備しない。

#### (2)中学・高校・大学生への安全対策

(例) 学校周辺等で事故が多発しているエリアを選定し、学生の安全を確保するため、面的な自転車走行環境整備を検討する。

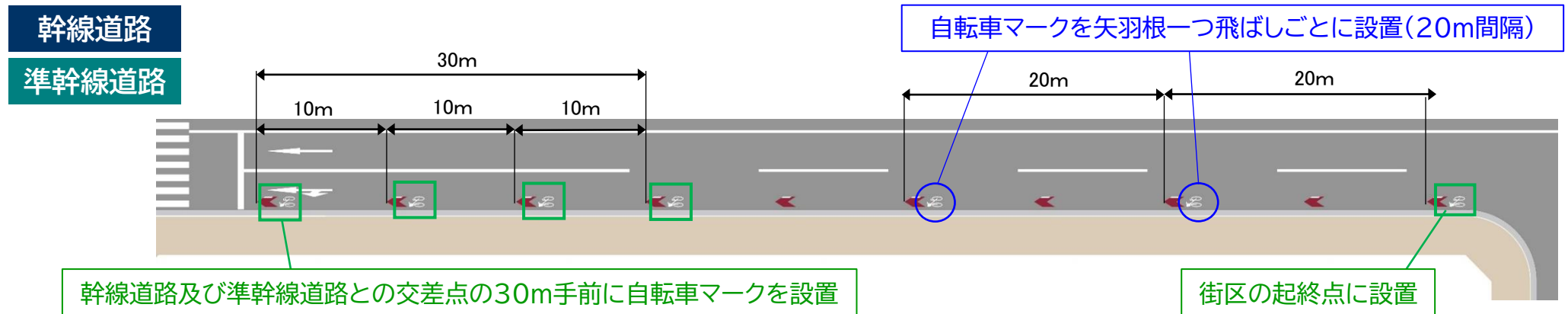


## (1) 現行ガイドラインの適用範囲の拡大

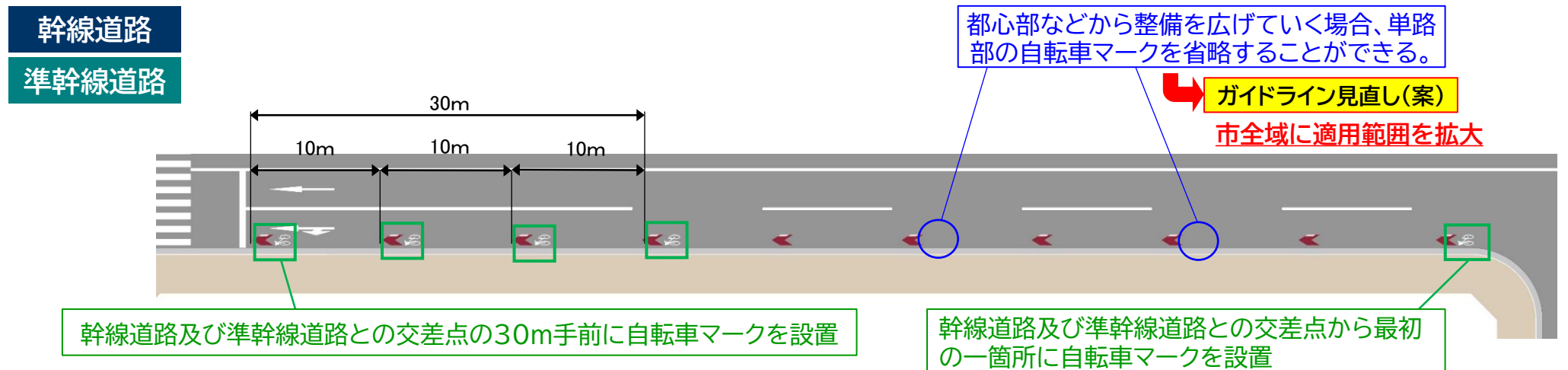
### ① 単路部の自転車マーク省略(幹線道路・準幹線道路)

⇒ 矢羽根の認知度の向上や、単路部での自転車マークを省略した場合でも、同様の効果が確認できたことから、**自転車マークを省略し、整備を行う。**

#### 旧ガイドライン(京都・新自転車計画)

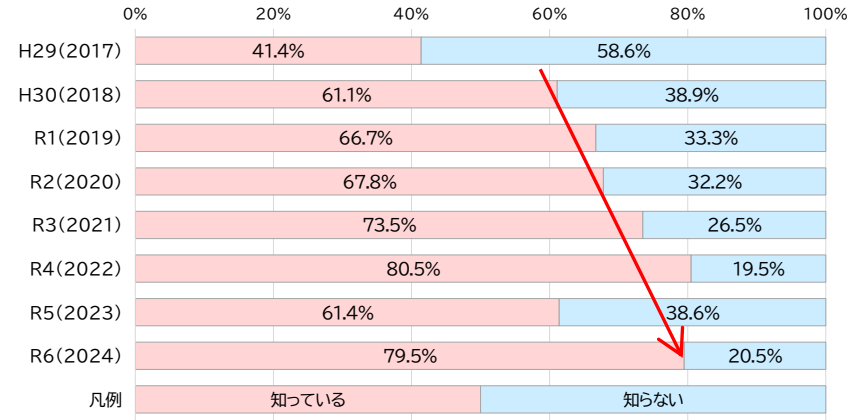


#### 現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)



## 矢羽根の認知度の推移

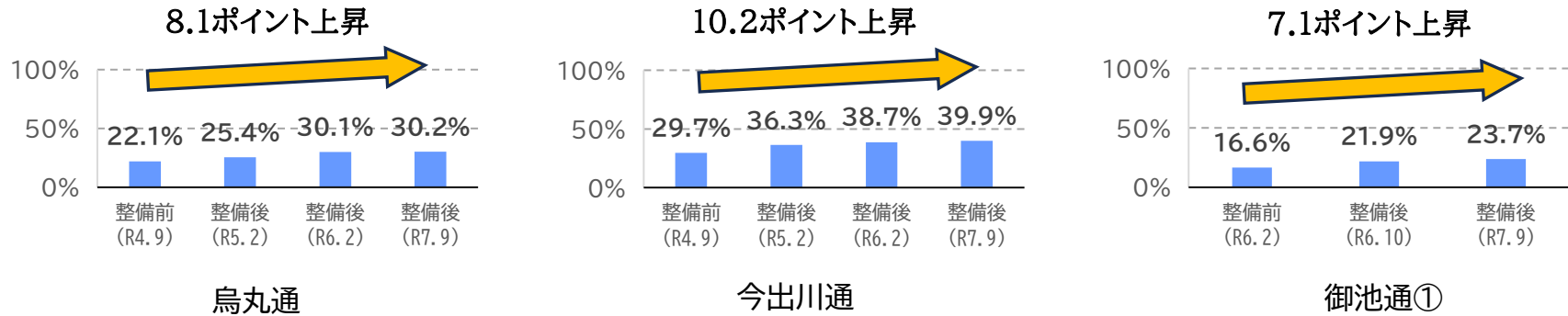
○市民1,000人を対象としたWebアンケート結果から、矢羽根の認知度は向上している。



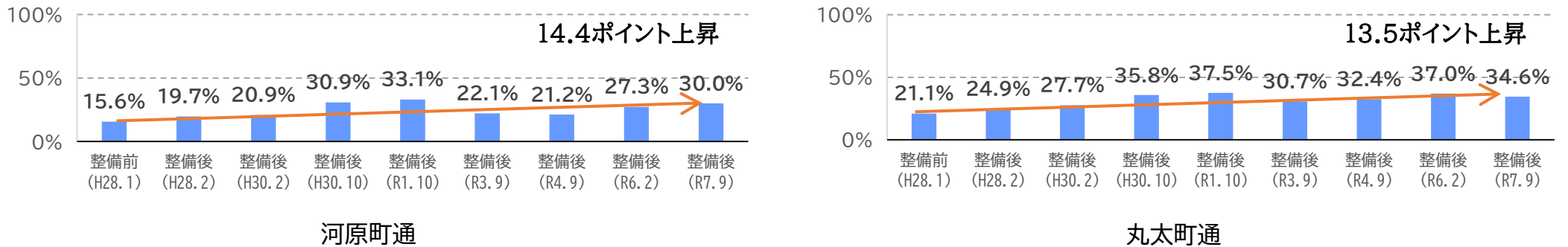
## 単路部の自転車マーク省略の検証結果（車道順走率）

○自転車マークを省略した場合でも、車道順走率は年々増加しており、従来整備と同様の効果が表れている。

＜単路部での自転車マークを省略した場合の整備前後の順走率比較＞



＜単路部での従来整備前後の順走率比較＞





## 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、**今後は交差点部を中心とした整備を基本とする。**

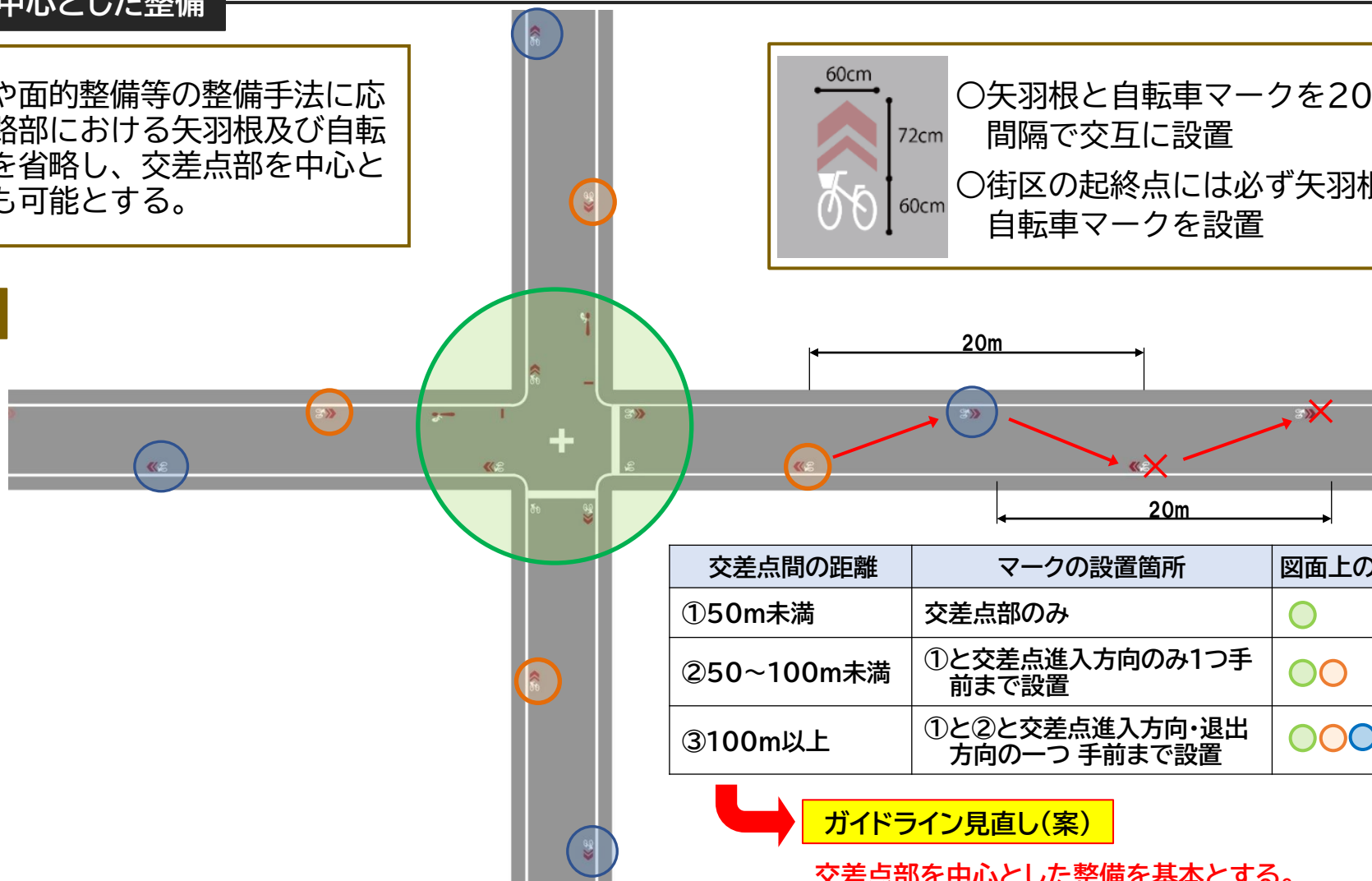
### 交差点部を中心とした整備

○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。

○矢羽根と自転車マークを20m間隔で交互に設置

○街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置

### 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)**

**交差点部を中心とした整備を基本とする。**

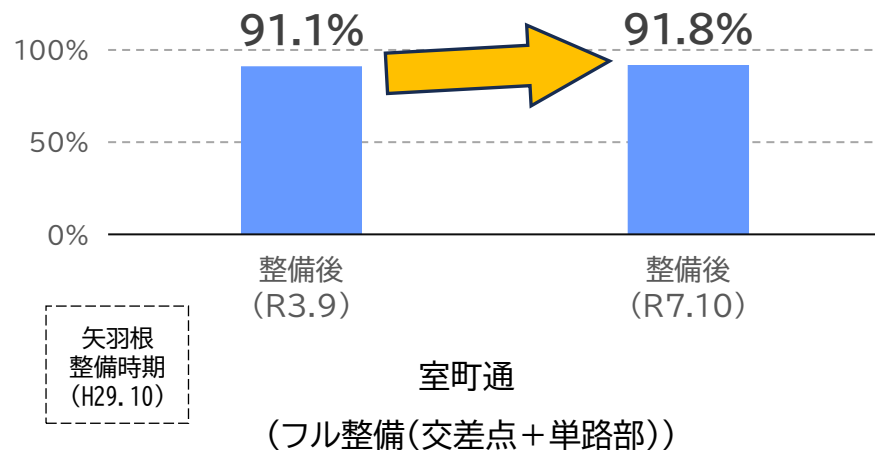


## 整備効果の検証（左側通行順走率）

○生活道路において、室町通(フル整備(交差点+単路部))と、東洞院通(交差点を中心とした整備)の整備後の左側通行順走率の比較では、交差点を中心とした整備でも上昇しており、フル整備と同様の効果が表れている。

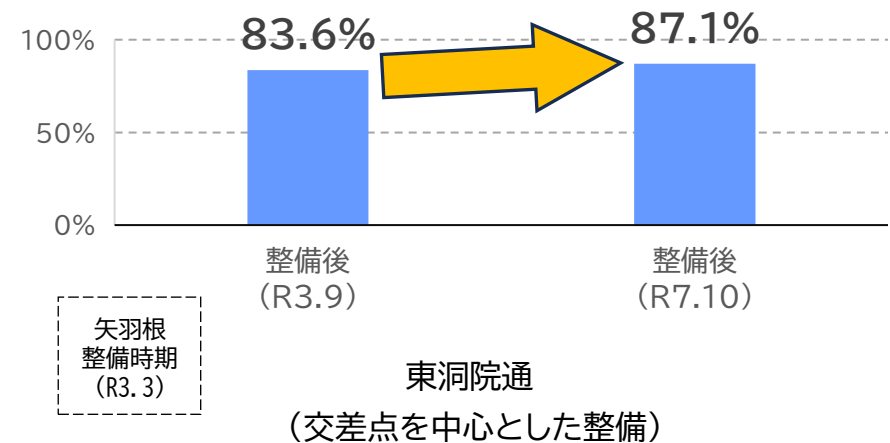
左側通行順走率

0.7ポイント上昇



左側通行順走率

3.5ポイント上昇



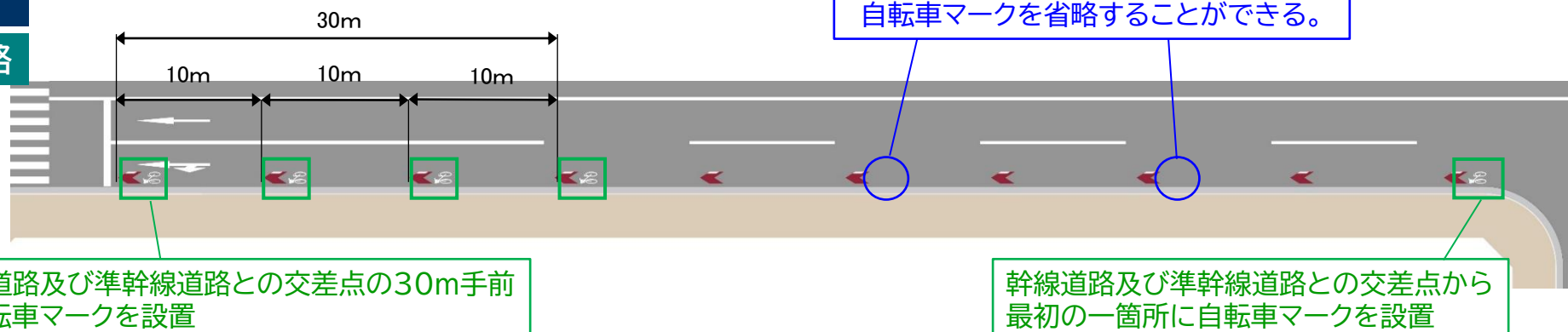
## (2) 単路部における矢羽根の設置間隔の拡大

⇒ 単路部において視認性を確保できる場合は、矢羽根の設置間隔を広げる。

### 現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)

幹線道路

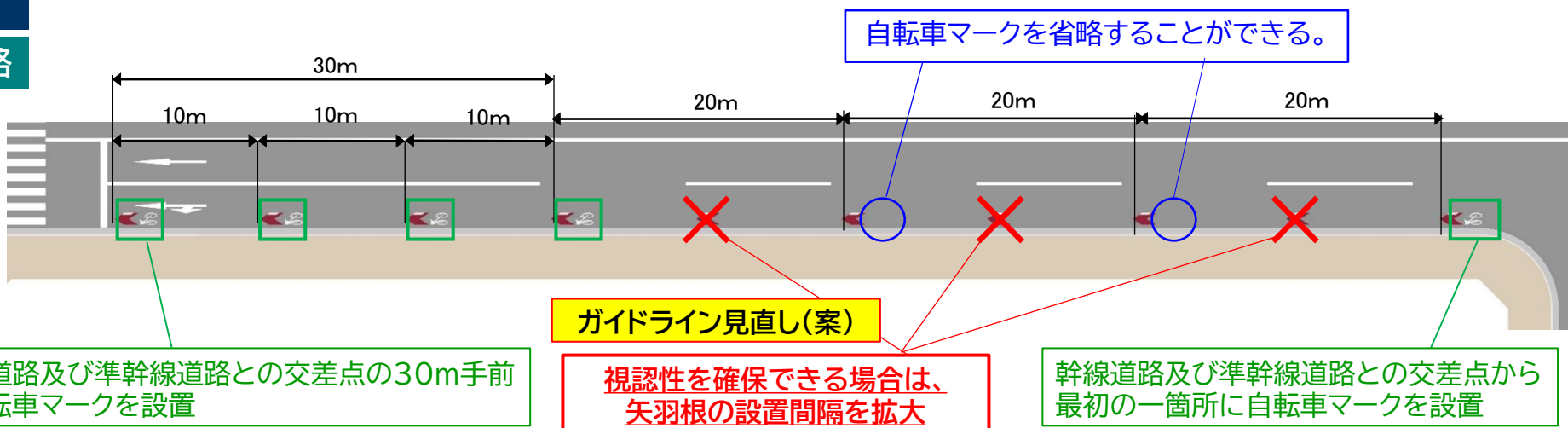
準幹線道路



### ガイドライン見直し(案)

幹線道路

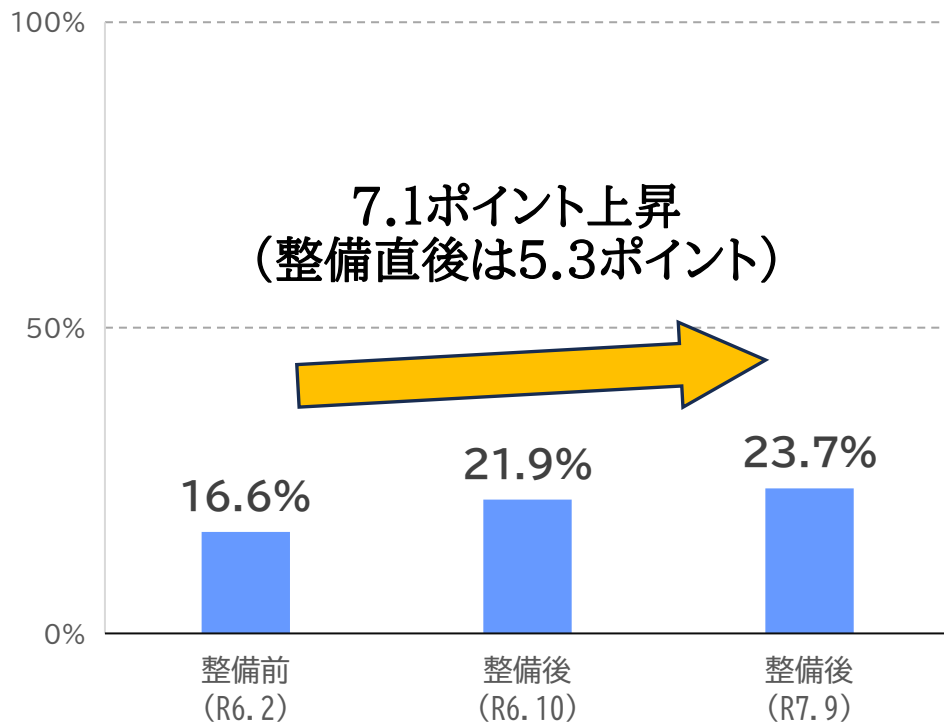
準幹線道路



## 効果検証の結果（車道順走率）

○矢羽根の設置間隔を20mで整備した場合でも、整備前後で車道順走率が5.8ポイント上昇しており、矢羽根の設置間隔を10mで整備した場合と同様の効果が表れている。

車道順走率

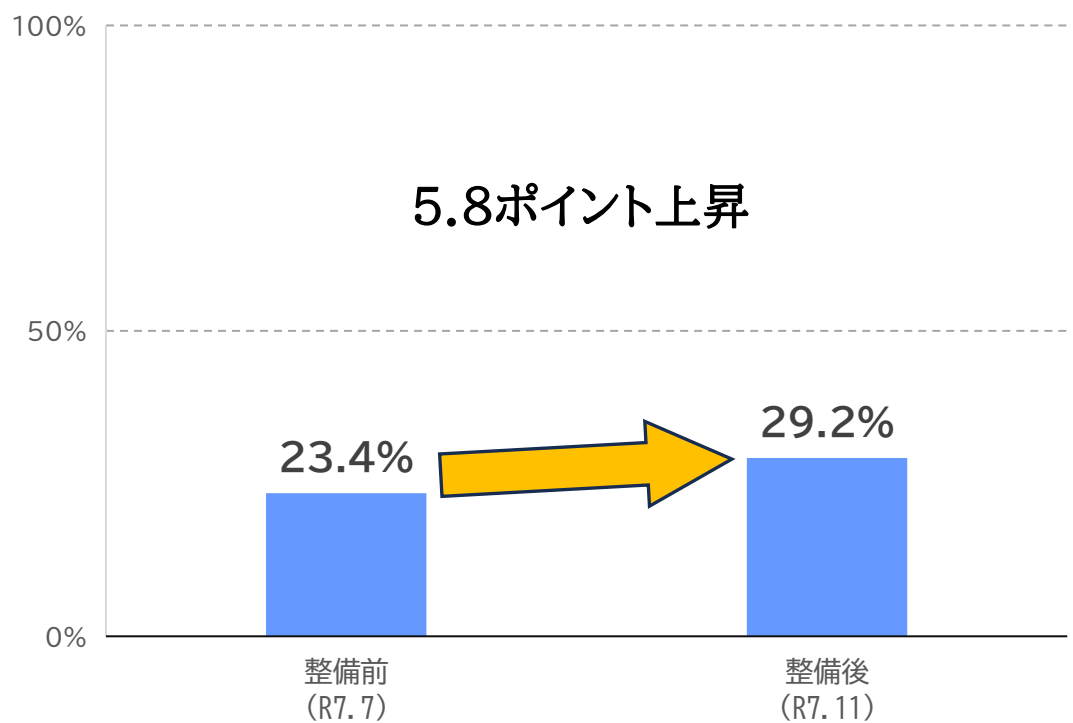


7.1ポイント上昇  
(整備直後は5.3ポイント)

御池通①

(矢羽根の設置間隔10m)

車道順走率



5.8ポイント上昇

御池通②

(矢羽根の設置間隔20m)

## (3) 維持修繕の検討

### 【幹線道路・準幹線道路】

⇒矢羽根を20m間隔で設置した場合でも、10m間隔と同様の効果が表れていることから、**20m間隔で復旧を行う。**

### 【生活道路】

⇒交差点を中心とした整備の場合でも、フル整備と同様の効果が表れていることから、**交差点部を中心とした復旧を行う。**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、原状復旧とする。

※ 北:丸太町通、東:河原町通、南:五条通、西:堀川通



生活道路の交差点部の路面表示



歩いて楽しいまちなかゾーンの路面表示  
(自動車の速度抑制等を目的として、ベンガラの破線や実線が設置されている)



### 3. 駐輪環境の充実



## **(1) 推進施策と推進事業及びモニタリング指標**





- ・ 放置自転車が多く発生している都心部等のエリアにおいても、駐輪場は整備されており、収容スペースにも余力がある。

（令和6年度「駐輪場の利用状況に関する実態調査」結果）

	エリア	駐輪場箇所数	収容可能台数	実収容台数	利用率
①	出町柳駅+百万遍	9	2,118	1,117	52.7%
②	京都市役所前駅	11	1,393	819	58.8%
③	京都河原町駅	16	1,558	590	37.9%
④	西院駅	20	2,286	1,515	66.3%
⑤	烏丸御池駅	4	435	378	85.7%
⑥	地下鉄丸太町駅	3	194	139	71.6%
⑦	四条大宮駅・大宮駅	12	660	461	69.8%
⑧	京都駅	19	2,361	1,420	60.1%

※ 利用率 : 実収容台数を収容可能台数で割って算出したもの。

※ 実収容台数 : 令和6年11月の晴天の平日の11時から15時までの間に目視確認により調査した台数。

- ・ 駅周辺は概ね駐輪場が整備されており、毎年実施している「駅周辺等における放置自転車等の実態調査」においても、駅周辺で放置自転車が目立つ状況ではない。
- ・ 放置自転車対策としてまちかど駐輪場（道路敷地を活用した駐輪場）などの整備に取り組んできたこともあり、放置自転車の撤去台数は年々減少している。
- ・ 駐輪スペースは充足している一方で、依然として放置自転車は発生している。

## （放置自転車の撤去実績）

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
撤去台数	41,111	19,146	17,220	15,027	14,818	12,351

- ・ 放置自転車等電話相談センター（コールセンター）に寄せられる声  
「（トイレや買い物などで）少し自転車から離れたただけであり、放置はしていない。」  
「他の自転車も停めてあり、自転車を停めてはいけない場所だとは思わなかった。」  
「道路の端に寄せて停めており、他の方の通行の邪魔にはなっていない。」  
「目的地のお店の（すぐ）近くに駐輪場がなかったため、お店の前に停めた。」

## 駐輪環境の現状を踏まえた課題

<1>

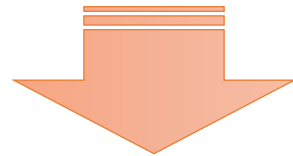
次期計画のビジョン実現に向けて、自転車の利用促進につなげるため、駐輪場についてもより利用しやすい環境とする必要がある。

<2>

公共の道路等に、たとえ短時間であっても自転車を置いて離れてはいけない、という意識が十分に浸透していないため、依然として放置自転車が発生している。

<3>

放置自転車に対する問題意識が不十分であることや、近接する駐輪場がないことにより、店舗前等において小規模分散型の放置が発生している。



## 駐輪環境の充実に向けた取組方針

<1>

止めやすい、利用しやすい駐輪場とするため、市営駐輪場などの既設駐輪場の機能向上を図る。

<2>

自転車を利用するひとりひとりに放置自転車に対する問題意識を持ってもらうため、放置自転車の防止に向けた啓発及び継続的な撤去を実施する。

<3>

啓発に加え、既設駐輪場への誘導、シェアサイクルの利用促進により、小規模分散型の駐輪需要への対応を行う。

## 推進事業<1>

## 市営駐輪場などの既設駐輪場の機能向上

より多くの人にとって自転車を利用しやすい交通手段とするため、他都市における取組事例などを参考としながら、市営駐輪場などの機能向上を図る。

分類	取組例
駐輪施設としての機能向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>キャッシュレス決済の導入</u></li> <li>・ <u>幅広タイヤや子乗せ自転車など、多様な自転車に対応した駐輪スペースの設置</u></li> <li>・ パンクや電池切れなどの急なメンテナンス対応</li> <li>・ 満空情報の発信</li> </ul>
交通結節点としての機能向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ヘルメットやレインウェアなどの一時預かり</li> <li>・ ベビーカーの貸出</li> </ul>
日常的に利用する施設としての機能向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宅配ロッカーの設置</li> </ul>

※下線部は特に検討を進める取組

### モニタリング指標

指標	数値の取得方法	集計頻度
駐輪場の利用満足度	市民アンケート	毎年



## 推進事業<2>

## 放置自転車の防止に向けた啓発及び継続的な撤去の実施

より多くの人に放置自転車に対する問題意識を持っていただき、ルールの浸透を図るため、駐輪ルールを含む自転車の利用ルールの周知啓発に取り組むとともに、撤去作業を継続して実施する。

分類	取組例
市民向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去車両による巡回・パトロール</li> <li>・地域や警察と連携した啓発活動</li> <li>・放置が多いエリアでの街頭啓発</li> <li>・公共交通機関での啓発ポスター等の掲出</li> </ul>
観光客・一時滞在者向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光情報誌への啓発広告の掲載</li> <li>・レンタサイクル事業者、シェアサイクル事業者からの利用者への周知啓発</li> </ul>
自転車関連事業者向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタサイクル事業者、シェアサイクル事業者に対して、利用者への周知啓発を依頼</li> </ul>
店舗・商店街向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置が常態化している店舗等に対して、来店客への周知啓発を依頼</li> </ul>
返還請求者向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保管所に撤去された自転車を取りに来られた方に対して、再発防止を呼び掛け</li> </ul>

## 推進事業<2> 放置自転車の防止に向けた啓発及び継続的な撤去の実施

年々、放置自転車の撤去台数が減少していることを踏まえ、定期的に撤去台数に応じて撤去体制、保管所運営体制の見直しを行い、効率的な撤去を実施する。

(これまでの見直し内容)

- ・撤去車両（軽トラック）の減台と役割変更  
 令和6年度まで → 令和7年度以降  
 軽トラック4台で撤去 → 軽トラック2台で撤去（メリハリを付けて効率化）  
 軽トラック1台で啓発（啓発を強化）
- ・保管所スタッフの減員  
 令和6年度まで → 令和7年度以降  
 6人体制 → 4人体制

### モニタリング指標

指標	数値の取得方法	集計頻度
放置自転車台数	実地調査	毎年
放置自転車撤去台数	撤去作業による実績	毎年



## 推進事業<3>

## 小規模分散型の駐輪需要への対応

放置自転車は減少し、路上に大量の自転車が放置されているという状況はなくなっている。しかし、依然として、都心部を中心に集客施設前等に点在して放置される、いわゆる小規模分散型の放置が広範囲に広がっていることから、既設駐輪場への効果的な誘導、シェアサイクルの利用・普及促進により、小規模分散型放置の解消を図る。

### 現状

- ・都心部等のコンビニや飲食店等の前に「買い物の間だけ」「食事をする間だけ」という意識で、数台の自転車が放置されている。
- ・5分ほど歩けば駐輪場もある場合でも「駐輪場が見つからない」「手間や時間が掛かる」などの理由で、店舗前等に駐輪されている。

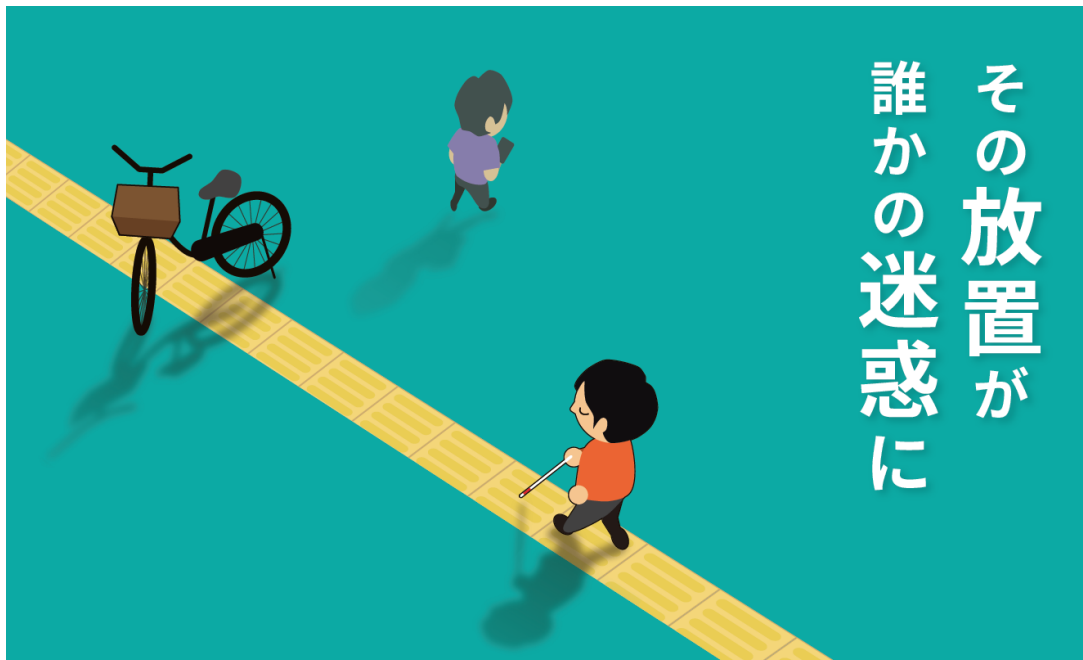
### 対策

- ・小規模分散型放置は広範囲に点在しており、点在する駐輪需要への対応のため、駐輪場を整備することは、用地確保や費用の面から困難。
- ➡放置自転車防止の啓発に取り組むとともに、「京都市サイクルサイト」内の駐輪場マップの周知等により既設駐輪場への誘導を行う。
- ➡市内約1,700箇所以上にポート設置がされているシェアサイクルの利用・普及を促進することにより、店舗前等の放置自転車の解消を図る。

※なお、「京都市自転車等放置防止条例」において、一定の面積を有する集客施設等については、規模に応じた駐輪場の設置を義務づけている。

## モニタリング指標

指標	数値の取得方法	集計頻度
京都市サイクルサイトでの 駐輪場検索数 〔 駐輪場マップの ページビュー数 〕	WEBサイトの運営実績	毎年



京都市 京都市交通局/Osaka Metro/神戸市交通局/  
 大阪市 JR西日本/京福/阪山/阪神/阪急/  
 神戸市 京阪/近鉄/南海/阪堺/神戸/  
 山陽/神戸高速/神戸新交通

やめよう 放置自転車

後援：国土交通省 近畿地方整備局

(三都市放置自転車クリーンキャンペーンにおける鉄道駅構内及び車内での啓発広告)

**放置自転車は、すべての人にとって危険なものです。**  
 Illegally-parked bicycles are dangerous to anyone.

**時間の長短にかかわらず正しい場所に自転車を止めましょう!**  
 Bicycles should be parked at the designated parking areas, regardless of the length of time.

京都市サイクルサイトから駐輪場を検索できます!

京都市サイクルサイト

Scan the code to search for a bicycle parking space!

あなたのルートに駐輪場を。





京都市 京都市 建設局 自転車政策推進室

デザイン：京都市立芸術大学 2回生 百田匡広 (総合デザイン基礎)

(市営地下鉄のドア広告)