

第2回

多様な場面での自転車活用検討部会

1. 次期計画の方向性
2. 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】

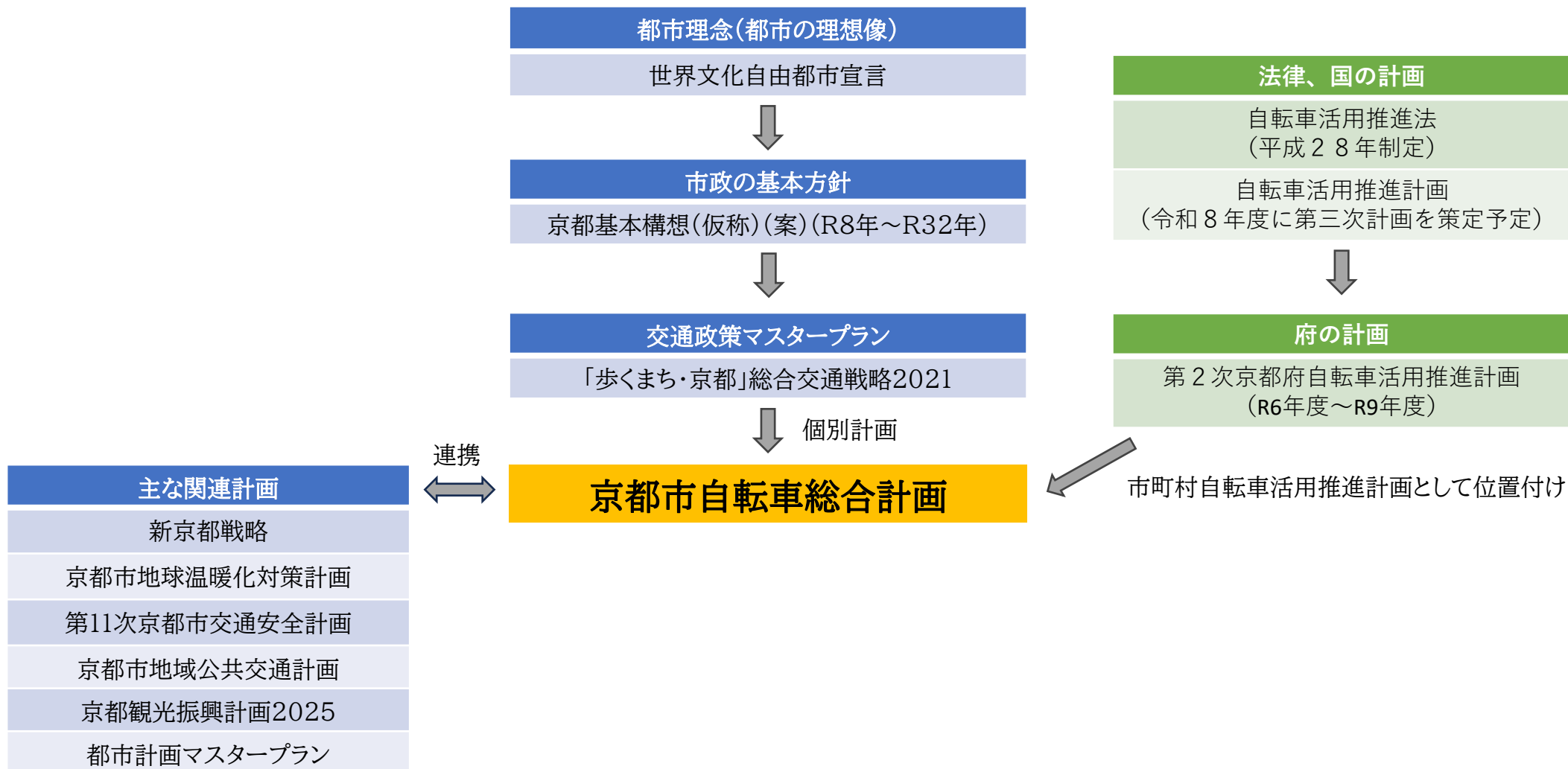
- 全事故件数に対する自転車事故の割合は、事故全体に対する割合であるため、どれかが減ればどれかが増えるという関係になってしまうので避けるべきである。
- 分担率に関して、公共交通機関と自転車を組み合わせた移動を想定するのであれば、自転車の端末交通も含んだ分担率とするべきである。
- 分担率に関して、自転車だけに注目するのではなく、市の考え方として自家用車から自転車に転換していく部分を見せても良いのではないか。

【推進施策に関わる御意見】

- 京都市はオーバーツーリズムが大きな問題であり、観光客の分散が重要。自転車観光と普通の観光は視点が全く違い、自転車観光は走行する道がポイントである。
- 「MaaS」について、ヨーロッパでは鉄道、バス、シェアサイクル、レンタサイクルなど多様な交通手段が都市内に存在し、これらが交通連合として一括管理されているため、市内のどの場所へ行っても、何度乗り換えても均一運賃で利用可能である。これらを一括で検索し、クレジットカードで支払いができるのが本来の「MaaS」であるが、日本では事業者が分散しているため実現のハードルは高い。
- 観光客の分散策として、自転車でこそ感じられる自然や季節の移り変わり、風景、農村、食べ物等の要素を取り入れたツアーが必要
- 観光の分野における京都での自転車の利用促進は依然として困難である。自転車が使いやすい環境が整備されない限り、旅行会社としても積極的に勧めにくく、現在は地下鉄やバス等の利用推奨にシフトしてしまう。
- 金沢でも観光客の増加に伴い、市民生活に支障が生じることがあるため、生活者目線に立った自転車利用も今後検討する必要がある。
- 日常利用の自転車に対する施策と観光向けの施策を区別した方がいい。
- 市内の名所を巡るには自転車で十分であるが、郊外へ出かけるとなると、鉄道やバスの利用が必要となる。サイクリストは自転車を分解して目的地まで運び、現地で組み立てる「輪行」を行っているが、手間がかかる。自転車がそのまま列車に乗せられるサイクルトレインができれば良い。
- 自転車の活用について、市域全体ではなく、エリア別の施策という考え方が有効である。
- サイクルツーリズムに限らないが、いかに質の高いガイドを育成するかが課題となる。徒歩・自転車に付随してその土地の文化・食文化等の様々な要素を伝えることができるガイドをどうするかが課題である。
- 自転車政策だけではなく、様々な政策と総合的に考えないといけない。自動車や公共交通機関との連携を図り、街全体の動きを考える必要がある。



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^[9]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^{しょうだつ}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^{かえり}省み、歴史と文化を介して人間性^[10]を回復^[11]できるまち、自然への畏敬^[12]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。

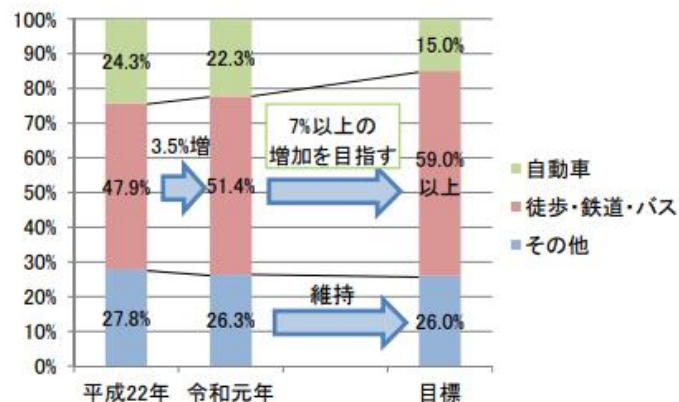
[12] 自分(たち)を超越した存在に対する深い畏(おそ)れと敬意が両立した精神状態を指す。

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

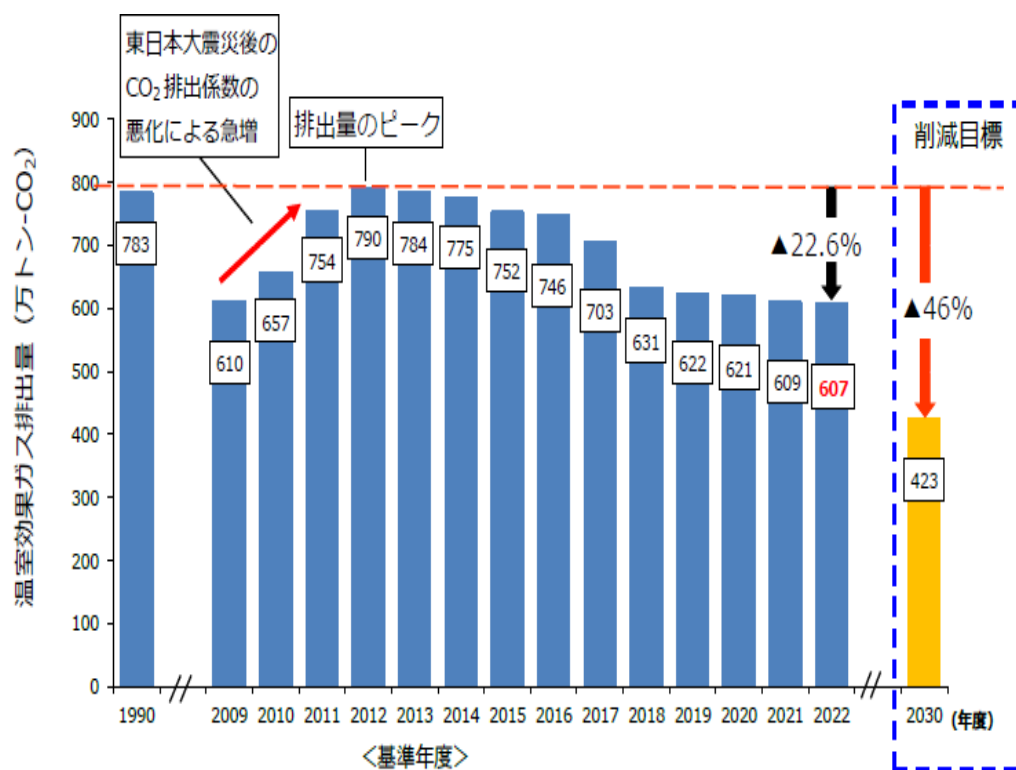
環境負荷低減や健康増進、観光振興、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質の向上を図ります。

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^{※1}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^{※2}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 ^{※1}
年間の24時間死者数 ^{※2}	16人以下
年間の重傷者数 ^{※3}	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"> ・ 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。<事業者・京都市>継続 ・ 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。<事業者・京都市>充実 ・ 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。<事業者・京都市>充実 ・ 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。<事業者・京都市>充実 ・ 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。<事業者・京都市>充実 ・ 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。<多様なモビリティの利用者>継続

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くし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^{※1}発祥の地であり、環境モデル都市^{※2}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

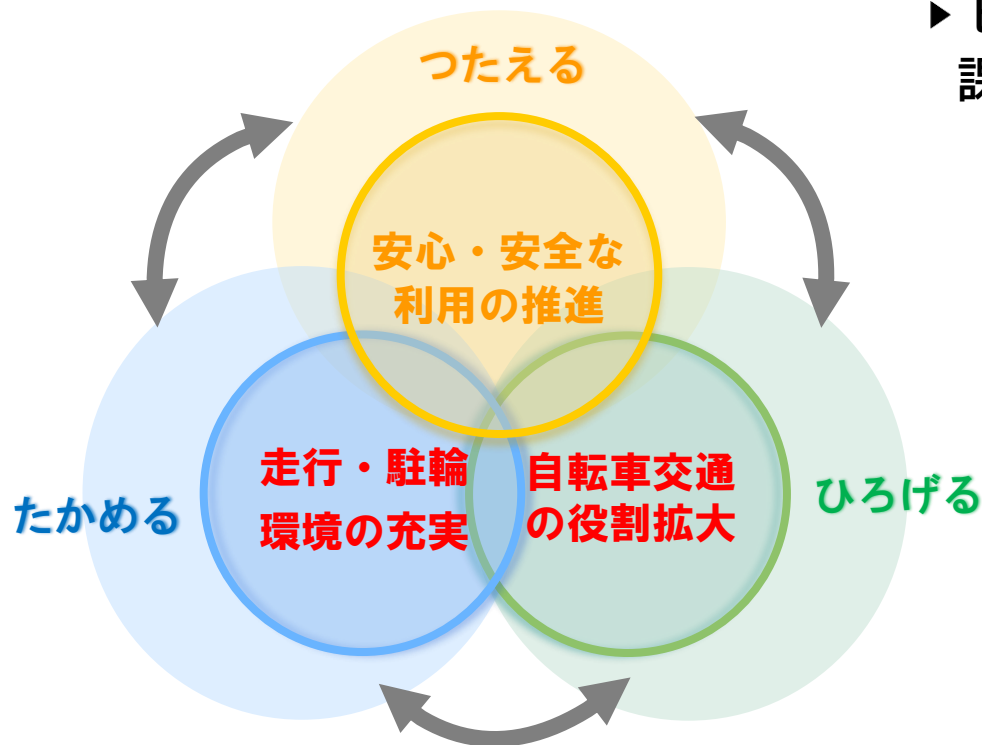
京都らしい自転車文化※を育む

(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	毎年前年度事故件数▲5.0%					●●件 (次期計画 期間中の 目標値)	R13年度 に検討

(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	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. 推進施策と推進事業及びモニタリング指標

自転車交通の役割拡大を実現するために、2つの施策を実施

必要な施策	徒歩や公共交通等との組合せた活用	多様な場面での自転車の活用
目的	環境・交通負担の低減	地域の観光・交流の推進、健康の増進
主な事業	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクル・レンタサイクル ・MaaS（経路検索や駐輪場情報、決済等） ・自転車文化人（利用促進等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域連携によるサイクルツーリズムの推進 ・ルール・マナーの周知・啓発 ・シェアサイクル・レンタサイクル ・MaaS（経路検索や駐輪場情報、決済等） ・自転車文化人（利用促進等） ・インクルーシブ・サイクリング ・災害時における自転車の活用

推進施策

徒歩や公共交通等とかしこく組み合わせた自転車の利活用

自転車は、環境に優しく、**脱炭素社会の実現**に貢献するとともに、**バス等の公共交通機関の混雑緩和**などにも**貢献**する優れた移動手段であるため、市民や観光客などのより多くの人々が自転車を利用できる社会の実現を目指し、シェアサイクルやレンタサイクルの推進などの移動の利便性向上や**自転車の通行ルールの発信強化**などの自転車利用の促進に取り組むことで、自動車での移動から**徒歩や公共交通等**とかしこく組み合わせた自転車の**利活用**を推進する。

また、MaaS等のICT(情報通信技術)を活用し、公共交通機関と連携したシームレスな移動の推進とデータに基づいた効率的かつ効果的な自転車政策の推進に取り組む。

主な推進事業	取組内容
シェアサイクルやレンタサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩や公共交通機関等との連携 ・ 事業者との更なる連携 (行政は広報、事業者は質向上)
MaaS※等のICT(情報通信技術)の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関や駐輪場情報等との連携 ・ ビッグデータの活用
自転車文化人の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車に関わる様々な主体による魅力やルールの発信
自転車の通行ルールの発信強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道を通行できる場合や通行規制区間等についての情報発信を強化

※ 複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索や決済等を一括で行うサービス

推進施策

多様な場面での自転車の活用

一部の観光地への観光客集中など、観光課題・地域課題の解決や地域活性化、利用者の健康増進などの実現に向け、広域的なサイクルツーリズムの推進や公共交通を補完するシェアサイクル・レンタサイクルの推進、インクルーシブ・サイクリング、災害時における自転車の活用などの推進に取り組む。

併せて、外国人を含む観光客へのルール・マナーの周知・啓発等、安心・安全なサイクルツーリズムにも取り組む。

主な推進事業	取組内容
広域連携によるサイクルツーリズムの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣自治体と連携したサイクルツーリズム ・サイクリング環境の創出
外国人を含む観光客への自転車ルール・マナーの周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・周知・啓発方法の充実
シェアサイクルやレンタサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩や公共交通機関等との連携 ・事業者との更なる連携（行政は広報、事業者は質向上）
インクルーシブ・サイクリングの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・年齢、性別、経験、障がいの有無などにかかわらず、自転車を楽しむ機会を提供
災害時における自転車の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の移動連絡手段等として、有効活用できる取組の推進

・ 自転車の利用頻度

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値（令和6年度）
市民アンケート	年1回	・ 毎日利用 : 22.1% ・ 週5～6日利用 : 23.3% （合計） : 45.4%

・ シェアサイクルのポート数

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値（令和7年3月末時点）
事業者からの定期報告	年1回	1,684箇所（4社合計）

・ 観光客数と観光客の市内での自転車利用割合

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値（令和6年）
京都観光総合調査	年1回	日本人観光客数：4,518万人 日本人観光客の自転車利用割合：1.4%（複数回答可） 外国人観光客数：1,088万人 外国人観光客の自転車利用割合：1.1%（主に利用したものを一つ選択）

・ 自転車文化人の活用回数

数値の取得方法	集計頻度	直近の数値（令和6年度）
実績	毎年	実績なし