

令和7年度第2回京都市自転車政策審議会

1. 「次期京都市自転車総合計画」（仮称）の策定について
2. 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性

令和8年1月14日（水）



1 「次期京都市自転車総合計画」 (仮称) の 策定について

次期計画の構成(案)

名称

京都市自転車総合計画2031

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。

策定の方針

- ▶ 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

第1章

総論

- 計画の位置付け
- 対象区域、計画期間
- 京都基本構想との関係性
- 京都市が目指す自転車利用環境のすがた
- ビジョン

第2章

計画目標・施策

- 現状と課題
- コンセプト → 推進施策 → 推進事業
 - つたえる 安心・安全な利用の推進
 - たかめる 走行・駐輪環境の充実
 - ひろげる 自転車交通の役割拡大

第3章

推進体制・評価指標

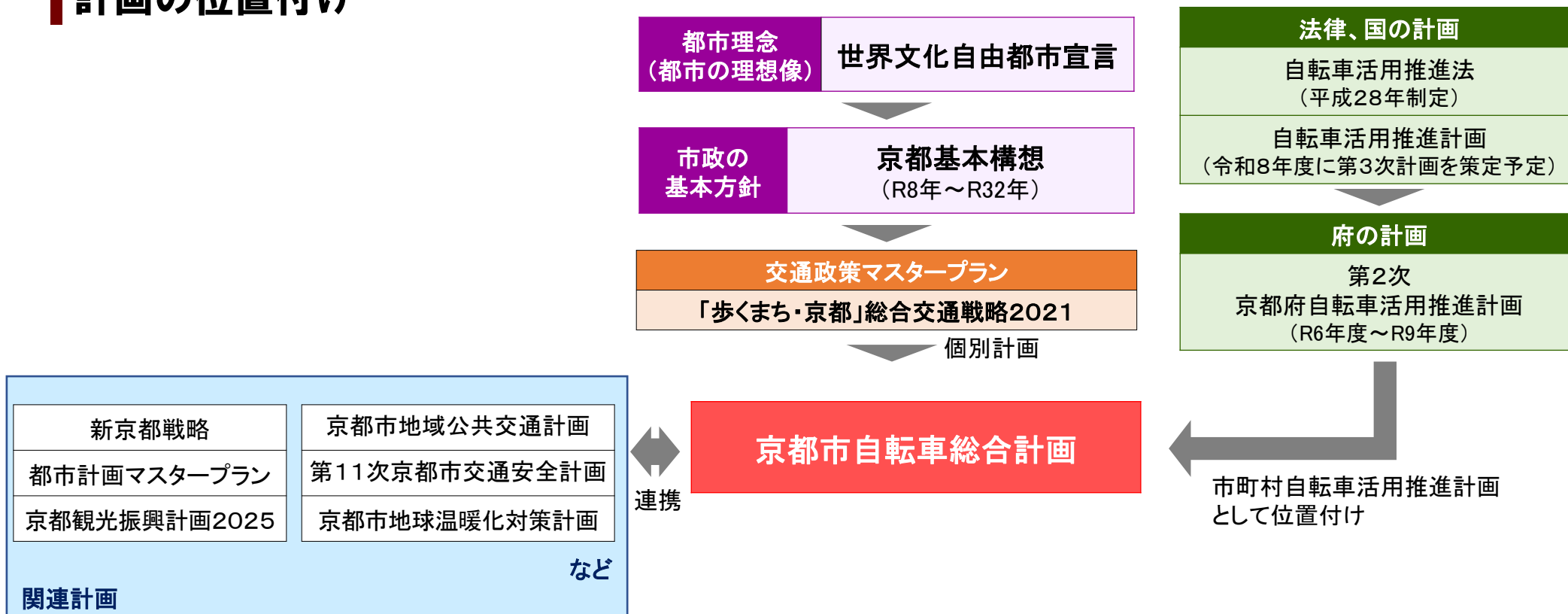
- 推進体制
- 評価指標
- モニタリング指標

参考

- データ集
- 委員名簿
- 改定の経過

総論(計画の位置付け、対象区域、対象期間)

計画の位置付け



対象区域 京都市全域

計画期間 令和8年9月～令和13年度

「京都市自転車総合計画」が目指すまちの姿

「京都基本構想（令和7年12月策定。2050年を見据えた京都の理想を描く京都のまちの基軸・羅針盤）」は、京都の「まち柄」、すなわち、京都のまちが長い歴史の中で大切に育み、伝え残し、未来にわたって大切にすべき3つの価値を掲げています。

この「京都市自転車総合計画」は、自転車という手段を通じて、京都の「まち柄」を「道路」と「移動」の視点で具体化するものです。



①歴史と文化

- ・1200年以上の歴史の中で育まれてきた、お祭り、藝道、工藝、神社仏閣、庭園といった文化
- ・これらは、このまちでくらす人々が伝え遺してきたもの



②自然との共生

- ・山々に囲まれ、鴨川・桂川・琵琶湖疎水といった豊かな水に恵まれている
- ・この自然が、人々の生き方や美意識、信仰といった精神文化を育んできた



③人とのつながり

- ・町内会や学区、お祭り、お稽古事、といった温かい「つながり」が残っている
- ・これが長期的な共生の基礎となる「信頼」をつくってきた

自転車が、京都の「まち柄」を未来へ運ぶ（目指すまちの姿）



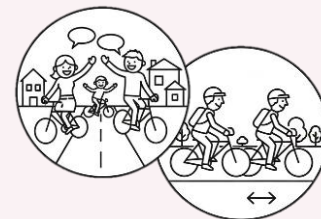
「移動」から、歴史と文化を味わう「豊かな体験」へ

- ・効率・合理性重視の自動車での移動ではなく、まちの空気や歴史・文化を五感で味わう自転車での移動への転換により、交通負担が低減され、質の高い移動や観光が選択されるまち



自然と共生し、環境負荷を低減

- ・2050年のCO₂排出実質ゼロに向け、化石燃料を使用する自動車の利用を減らし、自転車と徒歩や公共交通が主役となる、自然を感じ、健康で豊かにくらすまち



自他を尊重する精神に基づく交通文化と空間

- ・ルールを守ることはもとより、京都人としての「矜持」と「美意識」として、自他を尊重し譲り合う規範意識が定着したまち
- ・分離された走行空間や多様な用途に応じた駐輪環境が整備されたまち



「移動」から、歴史と文化を味わう「豊かな体験」へ

- ・ **自転車移動の定着**
→ 徒歩と自転車を「人中心」の移動の主軸とし、車に依存しすぎないまちづくりを推進することで、自転車が安心・安全・快適な移動の選択肢として定着し、交通負担の低減に寄与
- ・ **新技術やサービスを活用した快適な移動**
→ シェアサイクルの利便性向上やMaaSとの連携による快適な移動を実現
- ・ **サイクルツーリズム**
→ 歴史・文化・水辺等を巡るルート整備やイベントを通じ、地域の活性化と観光の分散化に寄与



自然と共生し、環境負荷を低減

- ・ **自転車のインフラ化**
→ 人や地域を支えるインフラとして機能
- ・ **脱炭素社会**
→ 徒歩と公共交通とかしこく組み合わせた自転車の利活用により、CO2削減に寄与
- ・ **健康増進**
→ 日常的な移動やスポーツに自転車を積極的に取り入れることで、健康寿命の延伸に寄与
- ・ **災害時の活用**
→ 自転車の機動性を活かして災害時の交通機能の維持などに寄与



自他を尊重する精神に基づく交通文化と空間

- ・ **走行環境のネットワーク化と駐輪整備**
→ 広域的な走行空間の構築や多様な用途に応じた駐輪スペースを確保
- ・ **安心・安全・快適な車道走行**
→ 分離された走行空間や駐停車対策により、自転車が危険を感じることなく車道走行できる空間を確保
- ・ **ルールの遵守**
→ 小さな頃からの安全教育による意識醸成により、子どもから高齢者まで、全ての利用者が交通社会の一員として自覚を持ち交通ルールを遵守
- ・ **相互に尊重し合える社会**
→ 歩行者、自転車、自動車等の様々な交通主体や外国人を含め、互いにルールを理解し、尊重し合う意識の定着

京都基本構想の終期である、2050年を見据え、着実に自転車政策を推進するため、以下のビジョンを設定

ビジョン

**自転車ルールの遵守と安全な走行環境による
人にも自転車にもやさしいまち・京都の実現**

自転車ルールの遵守と安全な走行環境による 人にも自転車にもやさしいまち・京都の実現

自転車が安心・安全・快適で、豊かな自然や歴史的景観を楽しめる移動の選択肢として定着し、自動車に依存しすぎない移動が更に推進されることで、自転車が市民生活に溶け込み、徒歩や自転車などの「人中心」の移動が主流となり、自転車が人や地域を支えるインフラとして、市民や観光客など京都に関わる全ての方に親しまれるまち

➤ 安心・安全・快適な自転車利用環境の充実

子どもから高齢者、外国人まで全ての自転車利用者がルールを学ぶとともに、交通社会の一員であることを自覚し、遵守する。また、広域的かつ自転車専用通行帯などの分離された自転車走行空間の確保や駐停車対策を強化するとともに、歩行者・自転車・自動車等の様々な交通主体が互いを尊重し、道路を正しく使い合うことで、安心・安全・快適な自転車利用環境を実現

➤ 自転車交通の役割拡大

シェアサイクルの推進やMaaS等の新技術との連携により、日常生活や観光、イベント時などの移動において、徒歩や公共交通等とかしこく組み合わせた自転車利用を推進し、交通負担を低減させる。また、サイクルツーリズムや災害時における自転車活用など、多様な場面で自転車を活用することにより、脱炭素や健康増進、地域活性化、観光の分散化、持続可能な社会などを実現

現状(これまでの取組)



1 ライフステージに合わせた自転車安全教育の実施

- ・国のモデルとなる自転車安全教育
- ・自転車事故がピーク時から約8割減
(H16:2,815件 → R6:636件)



2 自転車走行環境整備の実施

- ・整備エリアでは、整備前後で自転車事故件数が半減
- ・矢羽根等の整備延長が政令市トップレベル
(H26:9.9km → R6:234.2km)



3 放置自転車対策の推進

- ・駅周辺の放置自転車台数が100台を超える区域はゼロに
(S60:24,600台 → R6:0台)



4 公共交通を補完するシェアサイクルの推進

- ・シェアサイクルポート数が飛躍的に増加
(R5:690か所 → R6:1,614か所)

課題

1 自転車事故件数の下げ止まり

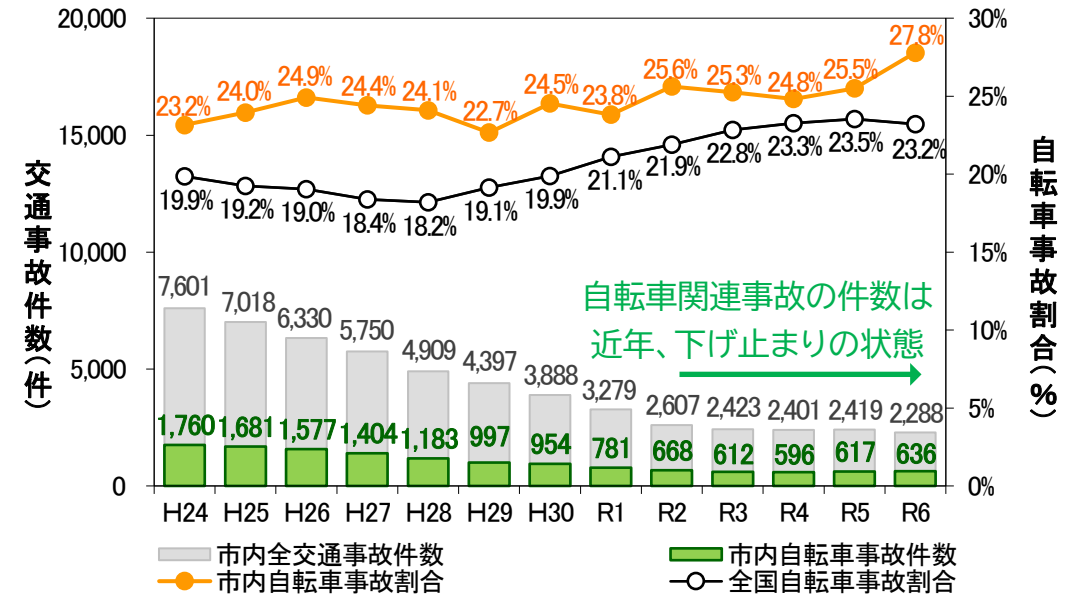


図. 市内の全交通事故件数、自転車関連事故件数及び事故割合

2 自転車の交通ルールの遵守

・ 自転車が第1当事者になる事故の割合が増加傾向

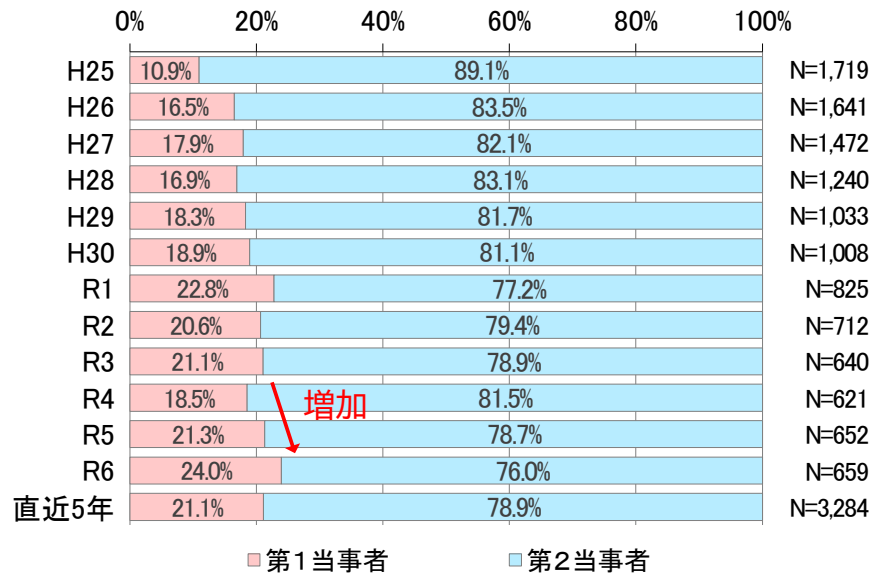


図. 自転車が第1当事者・第2当事者となる割合の推移

・ 重傷事故の割合が増加傾向

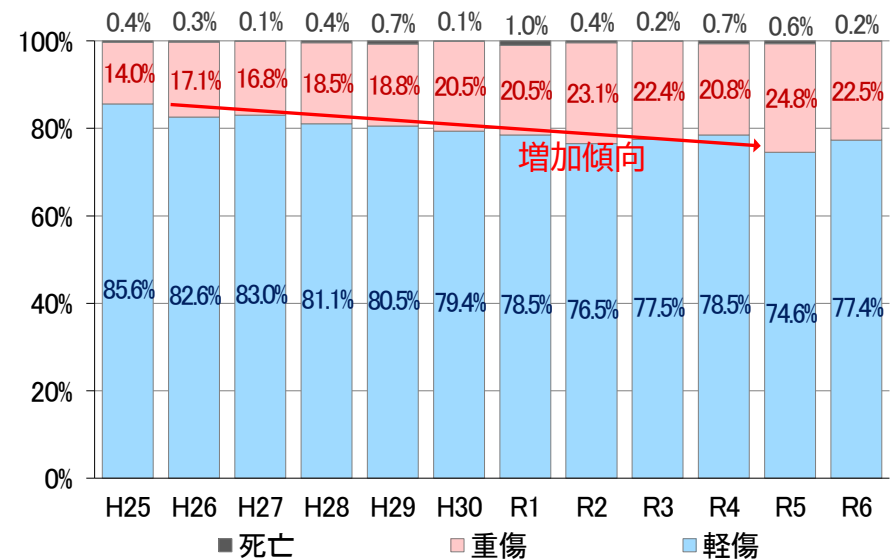


図. 自転車関連事故の軽傷・重傷・死亡事故の割合の推移

課題

3 都心部等から周辺地域への整備路線の拡大

- ・ 都心部に比べ、周辺部の事故の減少率や矢羽根の認知度が低い。

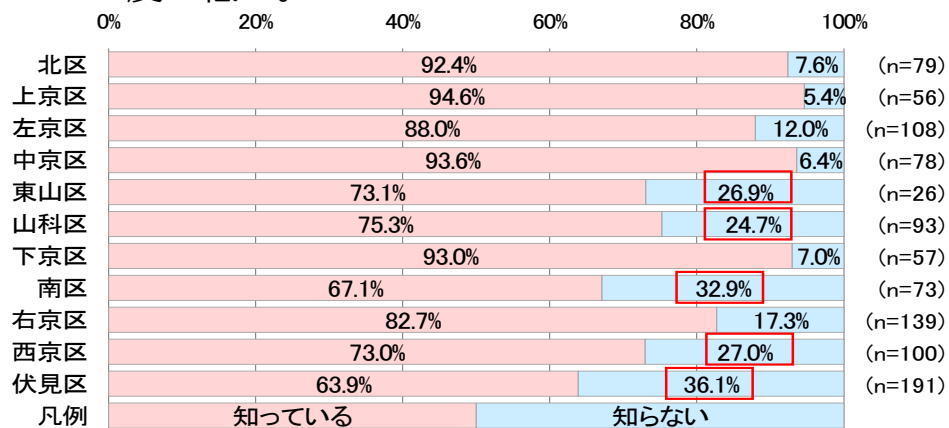
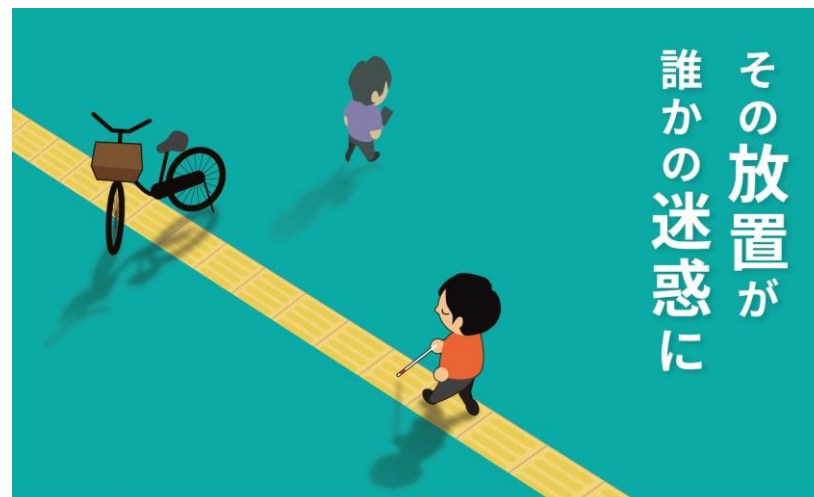


図. 矢羽根の認知度 (区別)

出典: 令和6年度京都市市民アンケート(Web)

4 小規模分散型の駐輪需要への対応

- ・ 利便性優先による規範意識 (放置してはいけないという意識) の希薄化



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/東山/阪神/阪急/
 神戸市 京阪/近鉄/南海/阪神/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)

5 自転車交通の役割拡大

- ・ 交通手段分担率の減少

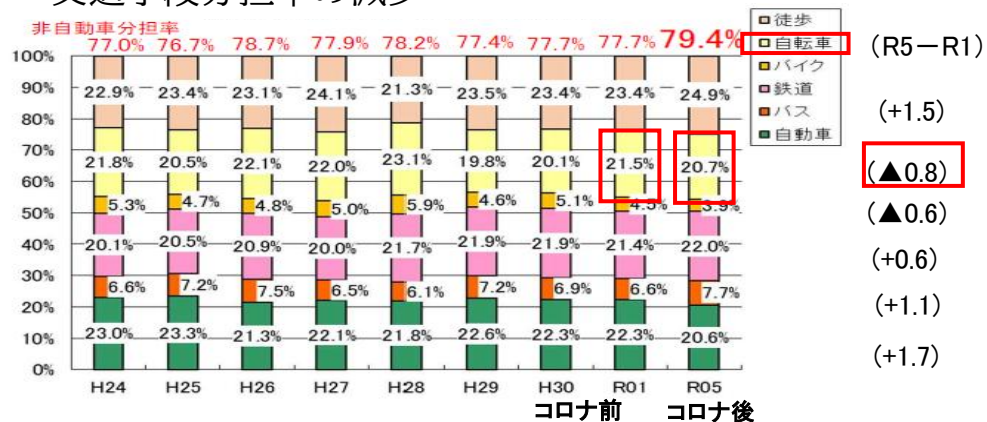


図. 交通手段分担率(代表)の推移(京都市)

出典: 令和6年度京都市地域公共交通計画協議会

自転車を取り巻く社会環境の変化

1 安全に向けた動き

- ・交通反則通告制度（青切符）の導入
- ・交通安全教育の充実（警察庁「自転車の交通安全教育ガイドライン」策定）
- ・安全で快適な自転車利用環境の創出（国交省ガイドライン）
- ・ヘルメット着用の努力義務化

図1 自転車乗用中死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）
（令和2年～令和6年合計）

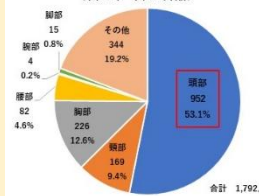
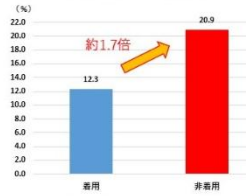


図2 ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較【令和2年～6年合計】



（注）自転車乗用中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較した。

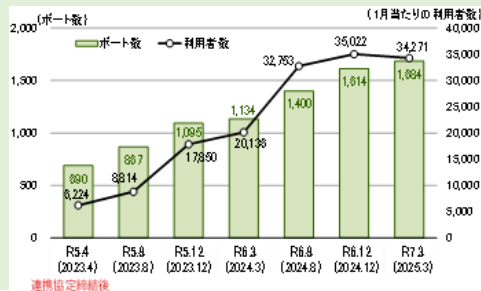
出典：警察庁HP

2 ライフスタイルの変化

- ・自転車の多様化（電動アシスト、スポーツ型等）
- ・シェアリングサービスの拡大
- ・環境や健康への関心の高まり
- ・新しい生活様式の定着（テレワーク等）
- ・新たなモビリティの登場（電動キックボード等）



写真. E-バイク



3 自転車の役割拡大

- ・交通・観光混雑の緩和
- ・観光振興、地域活性化
- ・大規模災害への備え



（出典：京都市観光協会
「京都観光Navi（京都自転車観光ガイド）」



出典：広島市自転車都市づくり推進計画

4 デジタル技術の進展

- ・ビッグデータの活用
- ・MaaS等新技术との連携

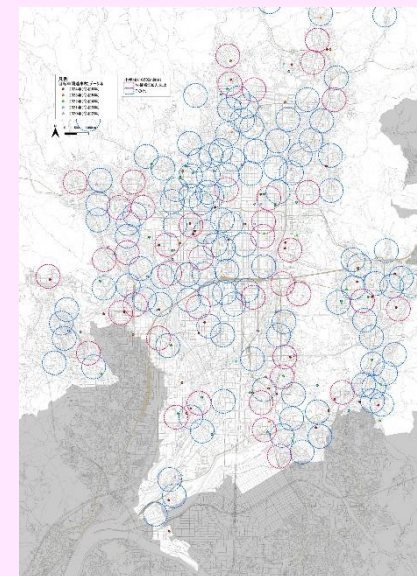


図. 小学生（自転車側）の事故発生地点

ビジョン（将来像）

自転車ルールへの遵守と安全な走行環境による
人にも自転車にもやさしいまち・京都の実現

➤ 安心・安全・快適な自転車利用環境の充実

<課題>

- 自転車事故件数の下げ止まり
- 自転車交通ルールへの遵守
- 自転車走行環境の更なる整備
- 駐輪環境の更なる整備

<環境の変化>

- 安全で安心な社会に向けた動き

➤ 自転車交通の役割拡大

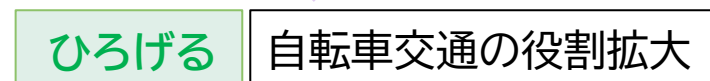
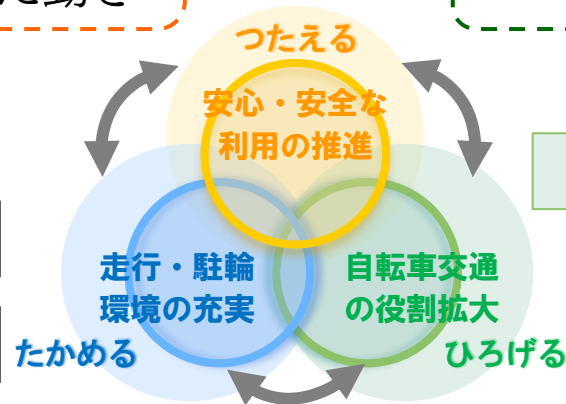
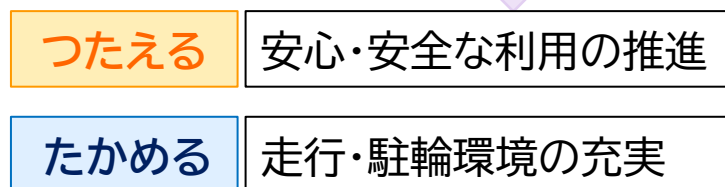
<課題>

- 交通手段分担率の減少

<環境の変化>

- ライフスタイルの変化
- 自転車交通の役割拡大
- デジタル技術の進展

コンセプト



3つのコンセプトは相互に関連

つたえる

安心・安全な利用の推進

たかめる

走行・駐輪環境の充実

自転車利用促進のためには、**市民を始めとした全ての自転車利用者のルール遵守**と**行政による安心・安全・快適な走行環境整備**が必要不可欠であり、これまでの取組を更に加速させる。

【主な推進施策】

- ・子どもの頃からの規範意識の定着を図るため、学校や警察等との連携により、安全行動の習慣化につながる若年層への取組を強化する（ショート動画教材の作成・活用、高校生のヘルメット着用促進、小学校の校門前道路等への矢羽根の設置・啓発の実施 など）。
- ・交通安全に無関心な層への新たなアプローチとして、自転車文化人との連携、他の関心事とセットにした効果的な啓発を行う。
- ・走行環境の整備形態選定の考え方として、①まずは自転車専用通行帯での整備を検討し、②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、早期に実現可能な車道混在（矢羽根）の整備を行うこと、また、③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こととし、分離された走行空間の確保を目指す。
- ・周辺部の幹線道路及び準幹線道路での走行環境整備を進める。

ひろげる

自転車交通の役割拡大

市民や観光客、行政などがそれぞれの立場で、徒歩や公共交通等と組み合わせた自転車利用を推進し、自家用車からの交通の転換につなげる。

【主な推進施策】

- ・シェアサイクル等の推進を図るとともに、MaaS等の活用により公共交通機関や駐輪場情報等との連携や、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や案内を強化し、移動の利便性を高める。

➤ 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

	主な推進事業	取組の方向性
重点	サイクルセンターをはじめとしたライフステージやニーズに応じた自転車安全教育	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車安全教育プログラム」の周知・活用 ・メリハリをつけた自転車安全教育の実施
重点	自転車安全教育実施主体の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車安全教育充実に向けた安全教育実施主体の育成に関する枠組みづくり ・市内自転車販売店とのネットワーク構築と研修実施 ・ポイントを絞った企業、団体との連携（連携協定の見直し、活用含む）

➤ 自転車利用ルール、マナーの周知・啓発

	主な推進事業	取組の方向性
重点	様々な機会を捉えたより効果的な周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・安全教育と接点が少ない大学生・社会人への周知・啓発 ・自転車販売店を通じた購入者への周知・啓発 ・自転車文化人や若者による自発的な取組支援 ・隙間時間を活用した啓発実施のためのツール作成
	ヘルメット着用が似合うまちに向けた機運醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な媒体や機会を通じたヘルメット着用に対するイメージの向上
	外国人を含む観光客への周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・旅マエ、旅ナカでの観光客の接点を意識した周知・啓発
	自動車運転者向けの対策	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車教習所を通じた周知・啓発 等
	デジタル技術やデータ等の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・事故データ等に基づく街頭啓発 ・その他の事故対策（走行環境整備も含む）
	特定小型原付等の交通ルールの周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・通行区分が同じため、走行ルールや特徴を周知・啓発

➤ 自転車走行環境の整備

	主な推進事業	取組の方向性
重点	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"> ・ 都心部等から周辺地域への整備路線の拡大 ・ 学校周辺での整備 ・ 自転車走行環境整備ガイドラインの活用
	デジタル技術やデータ等の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事故データ等に基づく走行環境整備 ・ その他の事故対策（ルール・マナー啓発含む）
再掲	自動車運転者向けの対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車教習所を通じた周知・啓発 等

➤ 駐輪環境の充実

	主な推進事業	取組の方向性
重点	小規模分散の駐輪需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ シェアサイクルの利用・普及促進 ・ 既設駐輪場への誘導 ・ その他小規模分散の駐輪需要への対応策の検討
	放置自転車の防止に向けた啓発及び撤去の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的な撤去体制・保管所運営 ・ 放置自転車の防止に向けた啓発
	市営駐輪場等の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な自転車の受け入れ整備 等

➤ 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

	主な推進事業	取組の方向性
重点	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）
重点	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
重点	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

➤ 多様な場面での自転車の活用

	主な推進事業	取組の方向性
	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の周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・周知・啓発方法の充実
再掲重点	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

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・協力して取り組む。

評価指標

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う。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る。

指標名	基準となる数値	目標値					
	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
自転車事故件数※1	551件(推計値)	523件	497件	472件	449件	426件	405件
交通手段分担率※2 (自転車)	20.7%(令和5年)	→					21.5%

※1 京都府自転車安全利用促進計画を基に設定、自転車事故件数は各年1月～12月末までの件数
 ※2 交通手段分担率は代表交通手段の分担率

＞自転車以外の交通手段分担率はモニタリング指標（ひろげる）に設定

モニタリング指標

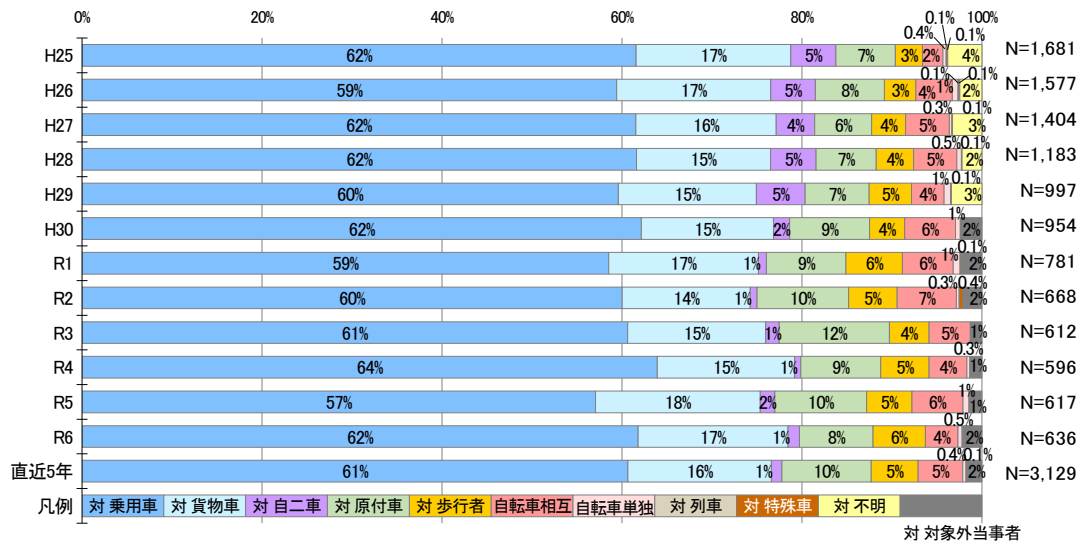
施策ごとの取組の現状を把握するため、以下の項目をモニタリング指標と設定し、施策の進捗や評価指標の達成状況等を定期的に確認し、共有する。

つたえる 安心・安全な利用の推進

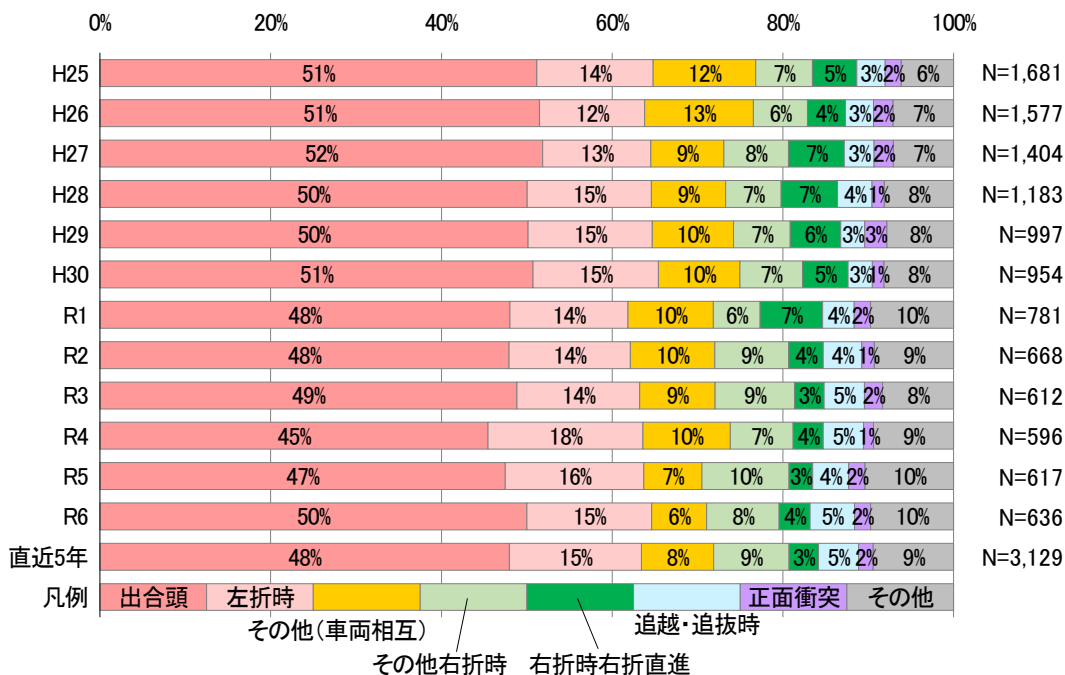
項目	取得方法	集計頻度	直近の数値
自転車事故	自転車事故が全交通事故に占める割合	警察からのデータ提供	毎年 (R6)27.8%
	事故相手の割合	警察からのデータ提供	毎年 図1
	道路形状	警察からのデータ提供	毎年 図2
	事故類型	警察からのデータ提供	毎年 図3
	自転車が第1当事者となる割合	警察からのデータ提供	毎年 (R6)24%
	法令違反の割合	警察からのデータ提供	毎年 図4
	死亡事故・重傷事故の割合	警察からのデータ提供	毎年 (R6)22.7%
ヘルメット着用率	市民アンケート	毎年	(R6) 常に着用している 9.6% 時々着用している 12.9%
自転車保険加入率	市民アンケート	毎年	(R6)86.4%
自転車安全教室開催回数	実績	毎年	(R6)136回
自転車ルール・マナーに関する取組件数	実績	毎年	

モニタリング指標(つたえる)

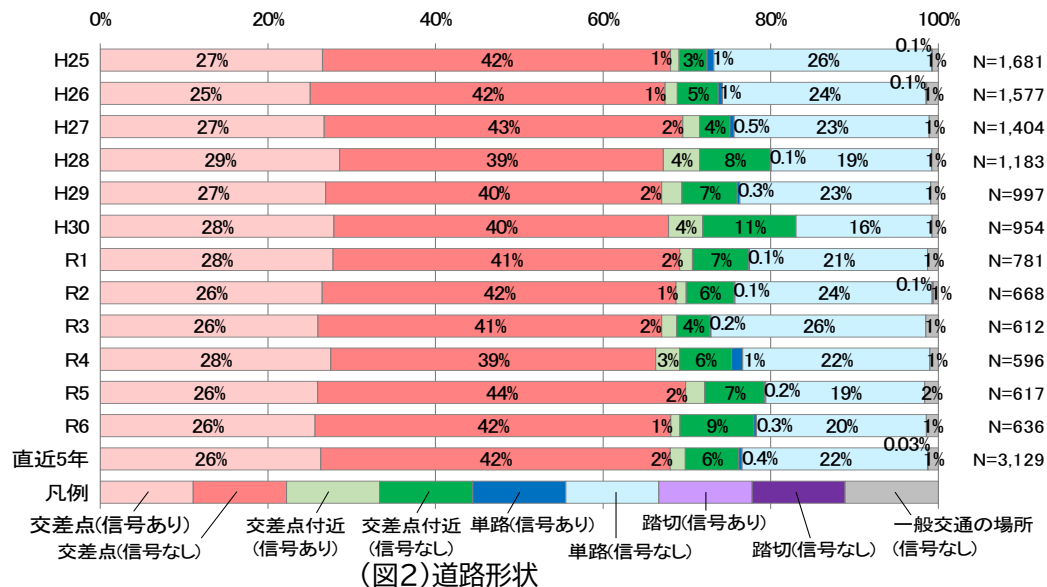
つたえる 安心・安全な利用の推進



(図1) 事故相手の割合



(図3) 事故類型の割合



(図4-1) 自転車第1当事者の場合の法令違反の推移(令和2年~令和6年)年別の割合

法令違反(第1当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等指定場所一時不停止等	18	21	26	35	47	147	12%	16%	23%	25%	30%	21%
車両等歩行者妨害等通行妨害(歩行者)	15	14	15	13	29	86	10%	10%	13%	9%	18%	12%
車両等安全不確認-前方、左右	18	21	8	5	5	57	12%	16%	7%	4%	3%	8%
車両等交差点安全進行義務違反-交差道路通行車両	22	14	6	6	6	54	15%	10%	5%	4%	4%	8%
車両等信号無視	13	10	11	10	7	51	9%	7%	10%	7%	4%	7%
車両等交差点安全進行義務違反-優先通行妨害等	10	6	7	13	9	45	7%	4%	6%	9%	6%	6%
車両等動静不注視	11	8	4	8	2	33	7%	6%	3%	6%	1%	5%
車両等徐行場所違反-交差点	2	4	1	7	7	21	1%	3%	1%	5%	4%	3%
車両等通行区分-右側通行	4	8	2	3	4	21	3%	6%	2%	2%	3%	3%
車両等安全不確認-後方	3	9	3	2	3	20	2%	7%	3%	1%	2%	3%
その他	31	20	32	37	39	159	21%	15%	28%	27%	25%	23%
合計	147	135	115	139	158	694	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(図4-2) 自転車第2当事者の場合の法令違反の推移(令和2年~令和6年)年別の割合

法令違反(第2当事者自転車)	人数						割合					
	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年	R2	R3	R4	R5	R6	直近5年
車両等違反なし	198	193	201	163	136	891	35%	38%	40%	32%	27%	34%
車両等交差点安全進行義務違反-交差道路通行車両	141	62	108	140	138	589	25%	12%	21%	27%	28%	23%
車両等動静不注視	79	94	77	85	90	425	14%	19%	15%	17%	18%	16%
車両等安全不確認-前方、左右	85	99	53	48	53	338	15%	26%	10%	9%	11%	13%
車両等交差点安全進行義務違反-反対方向折車	7	10	17	12	16	62	1%	2%	3%	2%	3%	2%
車両等安全運転義務違反-予測不通過	11	10	10	7	5	43	2%	2%	2%	1%	1%	2%
車両等指定場所一時不停止等	9	11	9	4	6	39	2%	2%	2%	1%	1%	2%
車両等徐行場所違反-交差点	9	5	4	8	6	32	2%	1%	1%	2%	1%	1%
車両等通行区分-右側通行	8	5	4	3	8	28	1%	1%	1%	1%	2%	1%
その他	9	12	18	37	34	110	2%	2%	4%	7%	7%	4%
合計	565	505	506	513	501	2,590	100%	100%	100%	100%	100%	100%

たかめる 走行・駐輪環境の充実

項目	取得方法	集計頻度	直近の数値
自転車走行環境整備延長	実績	毎年	(R7.3末時点) 234.2km 内訳)車道混在:222.6km 自転車道:5.9km 自転車専用通行帯:5.7km
矢羽根の認知度	市民アンケート	毎年	(R6)79.5%
車道左側走行の割合	実施調査	隔年	(R6) 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	警察からの提供データを分析	毎年	—
駐輪場の利用満足度	市民アンケート	毎年	(R6) 満足 5.2% やや満足 47.5%
放置自転車台数(1日当たり)	実地調査	毎年	(R6) 0件(駅周辺における放置自転車台数が100台を超える区域)
放置自転車撤去台数	撤去作業による実績	毎年	(R6)12,351台
京都市サイクルサイトでの駐輪場検索数	WEBサイトの運営実績	毎年	(R6)87,913回(年間)

モニタリング指標(ひろげる)

ひろげる 自転車交通の役割拡大

	項目	取得方法	集計頻度	直近の数値
交通手段分担率※	自転車	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	バイク	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	徒歩	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	鉄道	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	バス	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	自動車	パーソントリップ調査	調査実施年度	
	自転車の利用頻度	市民アンケート	毎年	(R6) ・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	事業者からの定期報告	毎年	(R7.3末時点) 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	京都観光総合調査	毎年	(R6) 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	実績	毎年	—

※ 交通手段分担率は代表交通手段及び端末交通手段の分担率

(参考) 自転車政策の予算及び決算

- 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 (予算)	R6 (予算)	R7 (予算)
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 (予算)	R6 (予算)	R7 (予算)
28,200万円	27,700万円	28,800万円

- 自転車走行環境の整備

R5 (予算)	R5 (決算)	R6 (予算)	R6 (決算)	R7 (予算)
4,800万円	7,800万円	3,200万円	3,800万円	6,800万円

※各年度、効果検証調査業務等を含む

<整備実績・見込>

R5実績: 13.3km(葛野大路通・八条通・交差点3箇所他)

R6実績: 2.3km(御池通・四条通・交差点3箇所他)

R7見込: 2.1km(御池通・山陰街道・交差点6箇所他)

(参考)整備形態の費用比較

自転車道	>	自転車専用通行帯	>	矢羽根
		(高)		(安)

※自転車専用通行帯の整備費用は、道路状況により変動するが、少なくとも矢羽根の約2倍必要



2 次期整備計画路線及びガイドライン改定の方角性

- 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（国）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、早期に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。

整備の方針

幹線道路及び
準幹線道路

車道左端余裕
1.5m未満

車道左端余裕
1.5m以上※1

車道外側線の引き直し等の
簡易な整備で対応かどうか
(道路構造を大きく変えない整備)

No

Yes

車道混在
(矢羽根)

車道混在(矢羽根)
※暫定形

自転車専用
通行帯

※2

自転車道

- 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 やむを得ない場合、1.0m以上

※2 アップグレードの検討

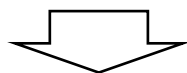
(道路幅員、沿道の利用状況、実勢速度等)

1 (仮)次期ネットワーク整備

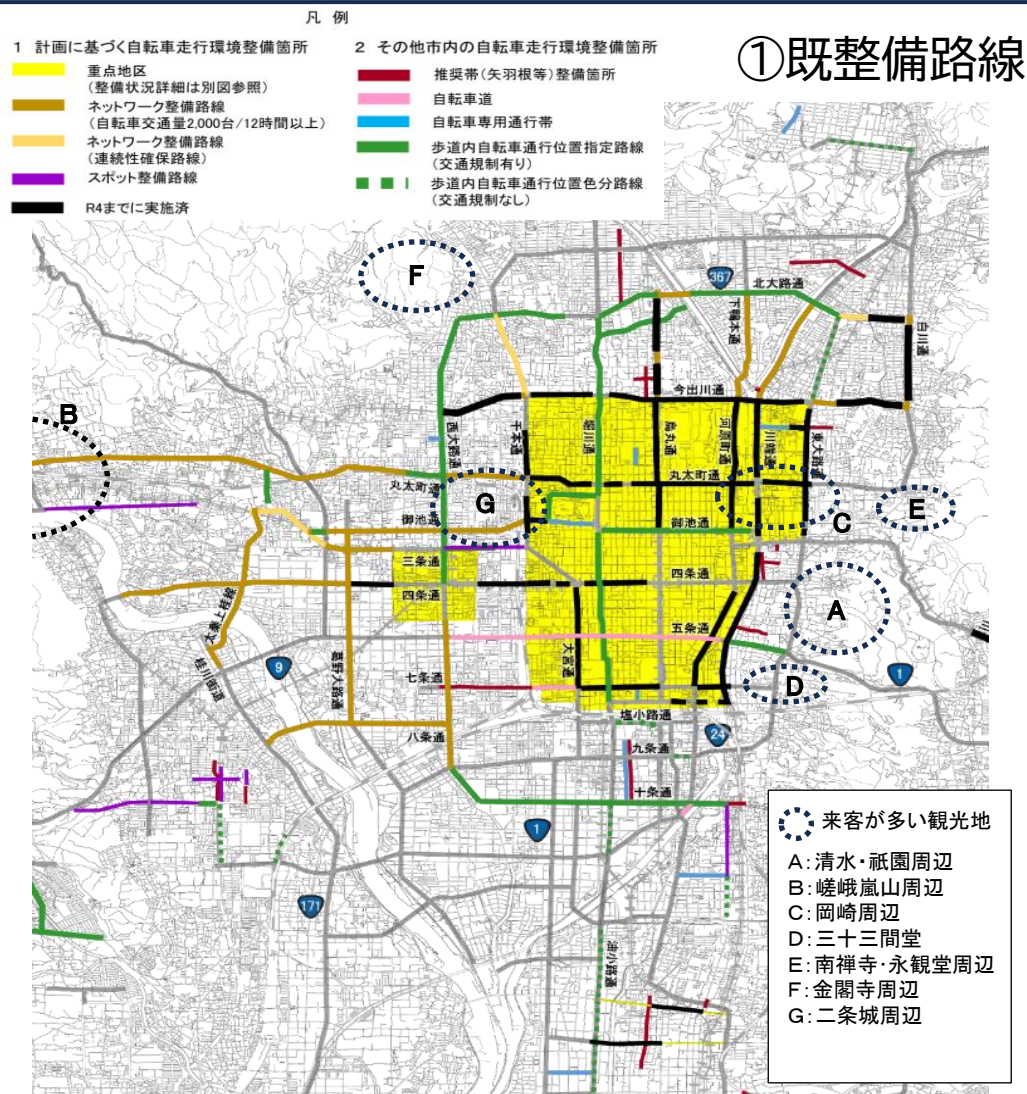
現計画では、都心部を中心に矢羽根の整備を進めています。
 矢羽根の認知度が高いほど、自転車関連事故の減少率が大きいことから、
 今後、行政区ごとのバラつきをなくすことを基本に下記の考え方を検討し
 ます。

<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①～⑤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。

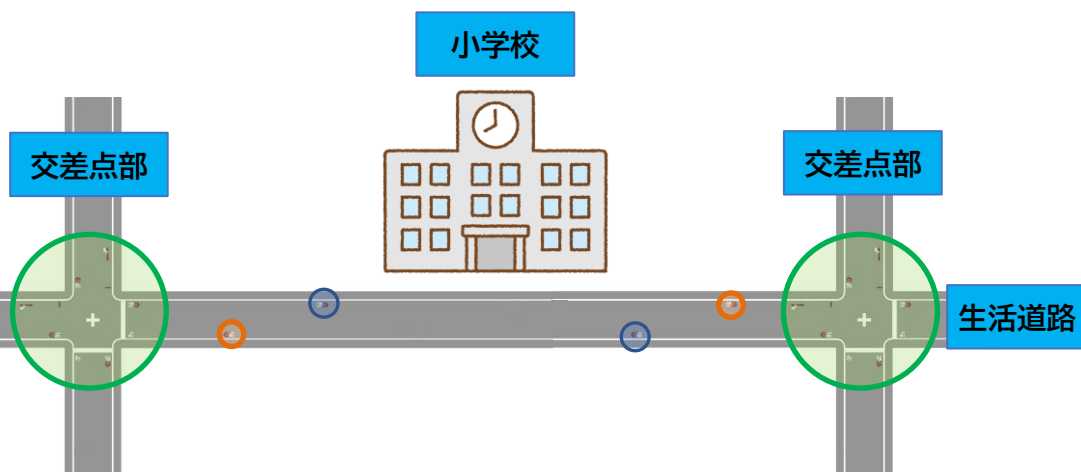
イメージ（案）

(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。

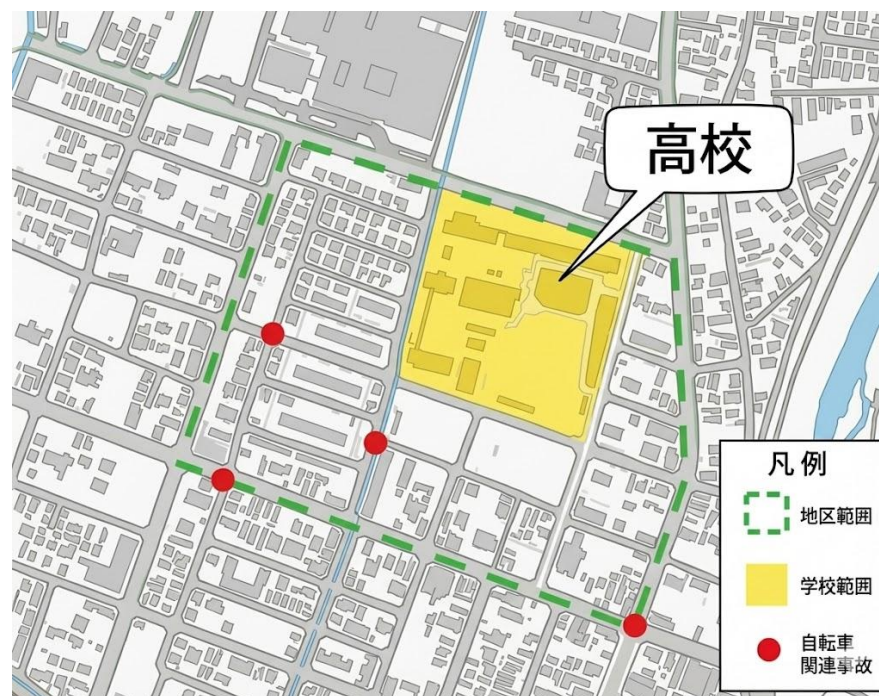


※生活道路:交差点部+単路部(矢羽根等の設置数は、単路部の距離によって変動)

※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。

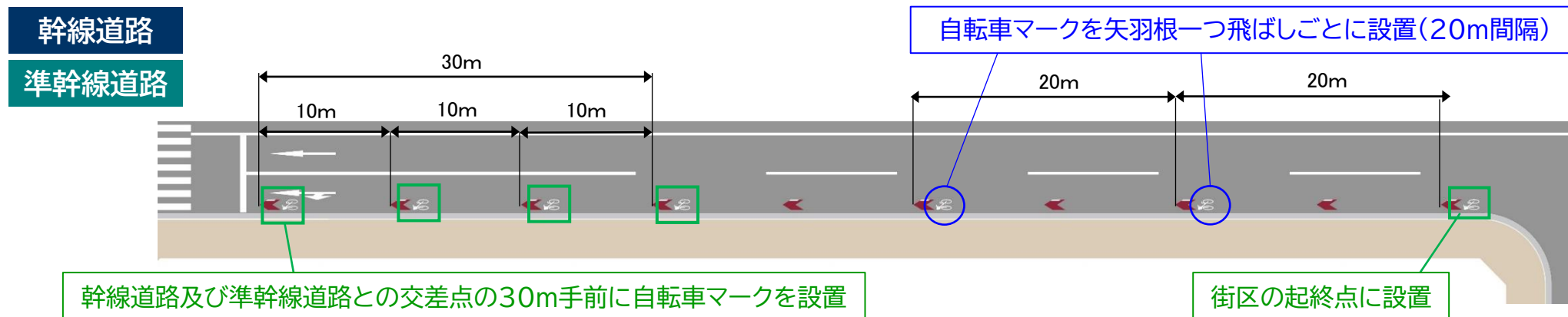


(1) 現行ガイドラインの適用範囲の拡大

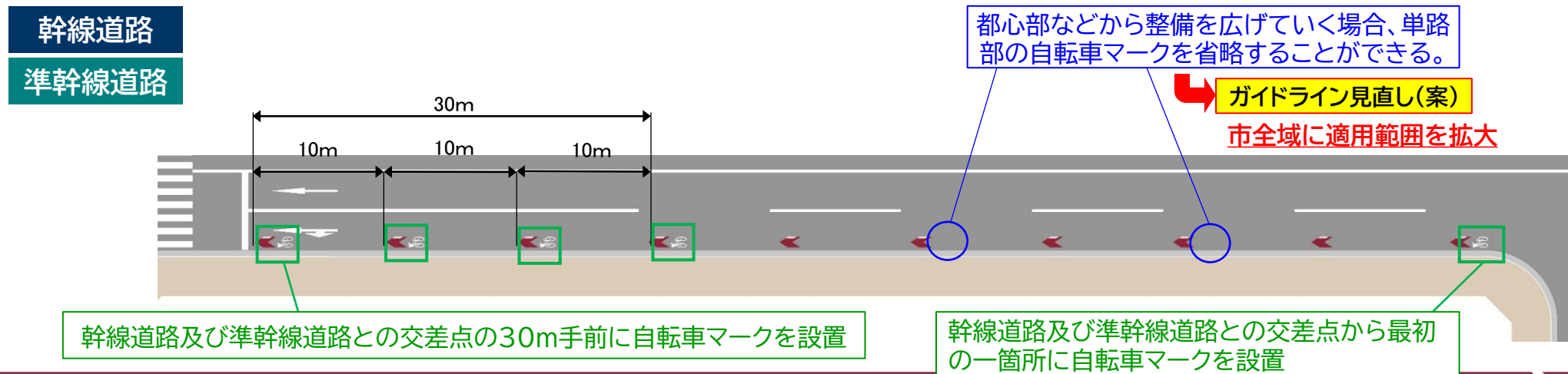
① 単路部の自転車マーク省略(幹線道路・準幹線道路)

⇒ 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)

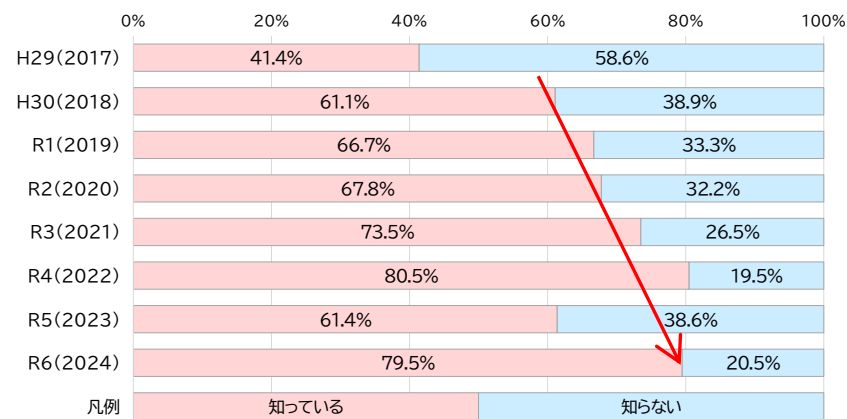


現行ガイドライン(京都市自転車総合計画2025)



矢羽根の認知度の推移

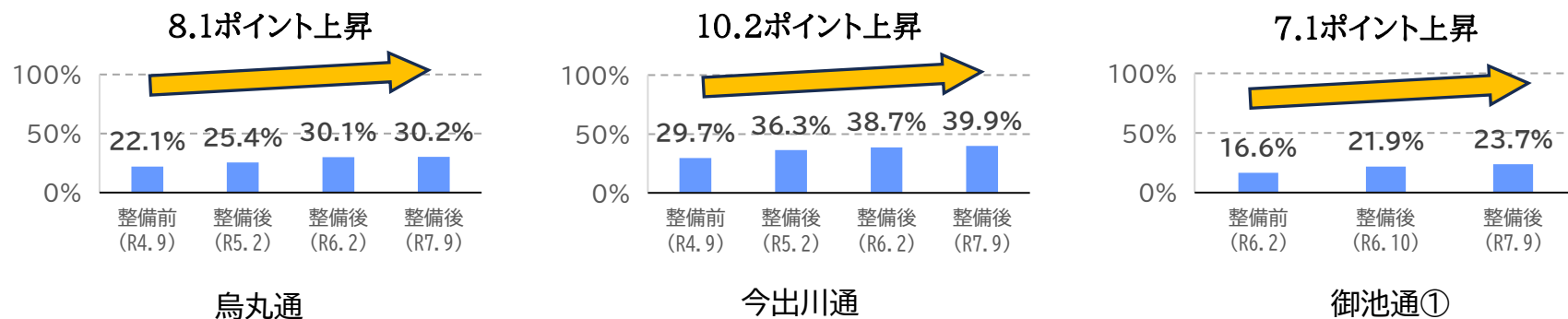
○市民1,000人を対象としたWebアンケート結果から、矢羽根の認知度は向上している。



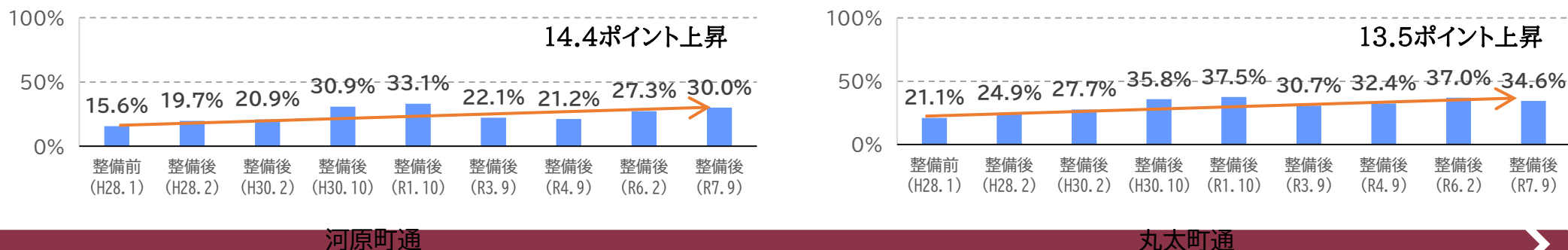
単路部の自転車マーク省略の検証結果（車道順走率）

○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。**

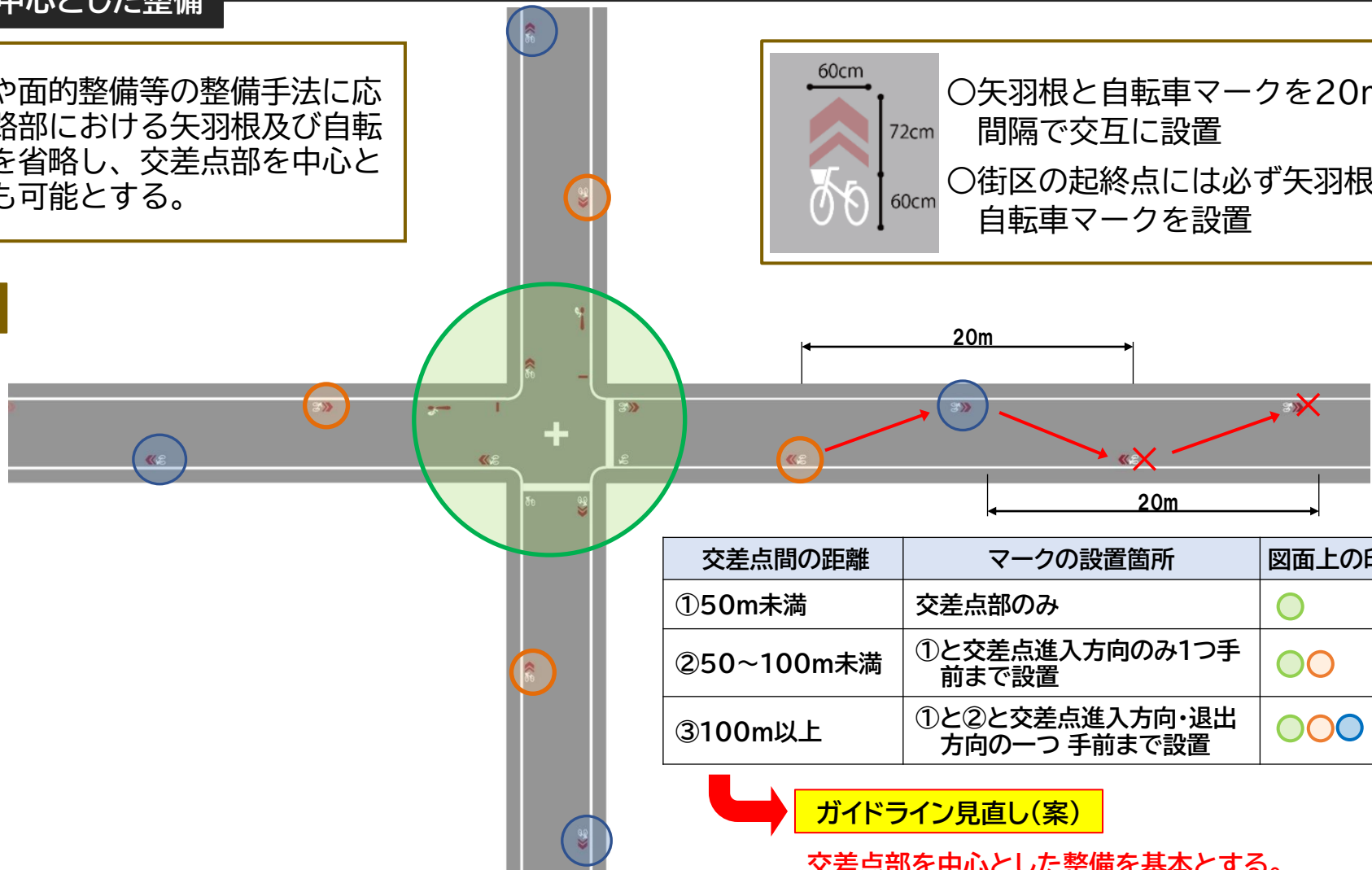
交差点部を中心とした整備

○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。

整備形態別の生活道路における自転車関連事故の推移

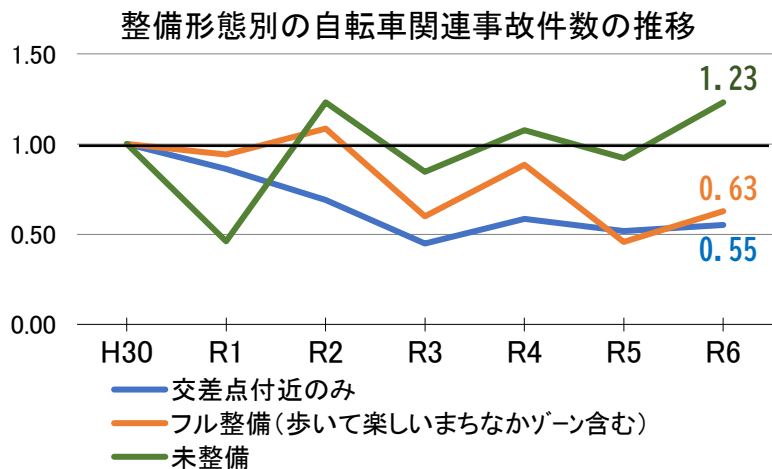
○ 都心部及びその付近の比較的的道路状況が類似している箇所において、生活道路の整備形態ごとに、H30からR6までの生活道路の自転車関連事故件数の推移としては、未整備箇所ではほぼ横ばいであるが、交差点付近のみの箇所は、約半数減少しており、フル整備と同様の効果が表れている。

<整備形態別の自転車関連事故件数の推移>

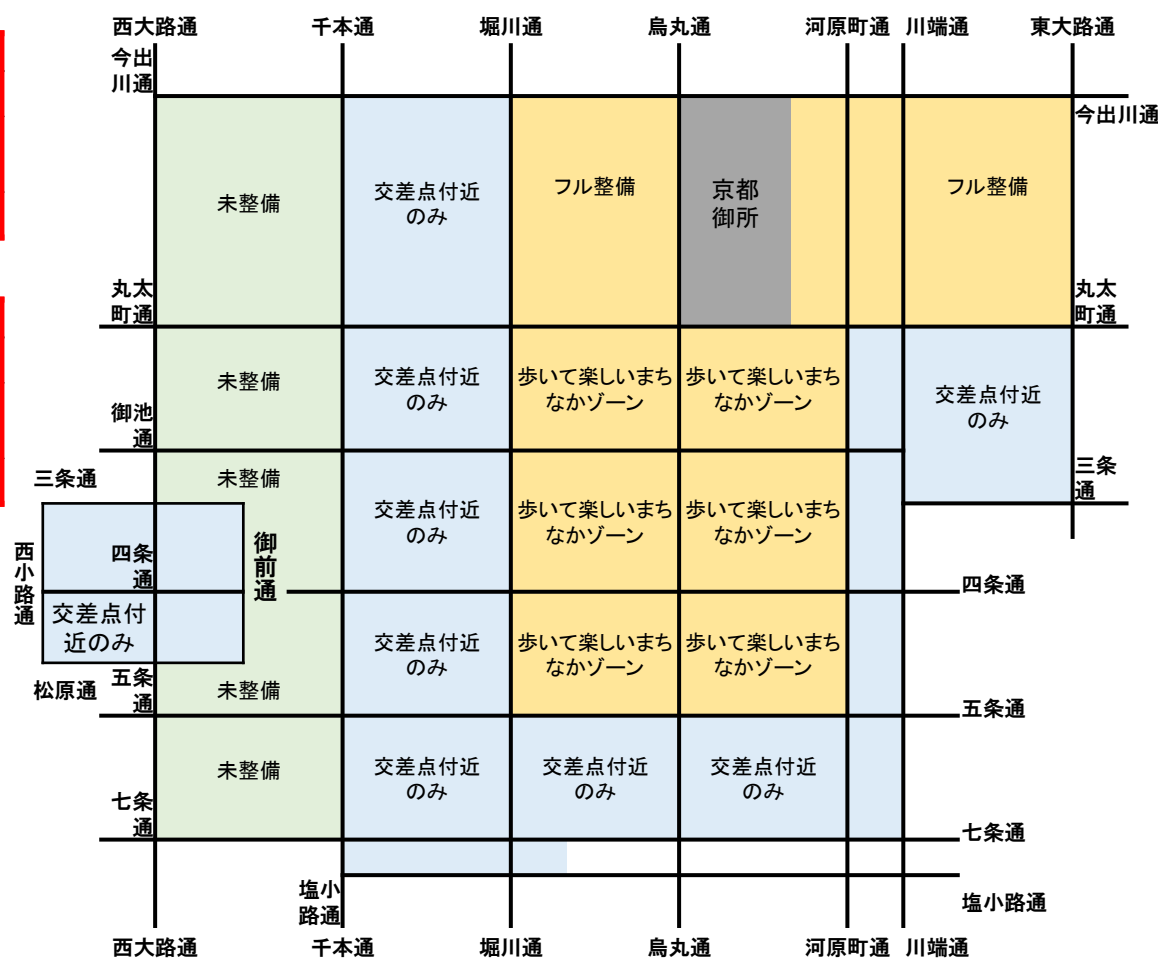
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
交差点付近のみ	29	25	20	13	17	15	16
フル整備 (歩いて楽しいまちなかゾーン含む)	35	33	38	21	31	16	22
未整備	13	6	16	11	14	12	16

<H30を1とした場合の増減割合>

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
交差点付近のみ	1.00	0.86	0.69	0.45	0.59	0.52	0.55
フル整備 (歩いて楽しいまちなかゾーン含む)	1.00	0.94	1.09	0.6	0.89	0.46	0.63
未整備	1.00	0.46	1.23	0.85	1.08	0.92	1.23

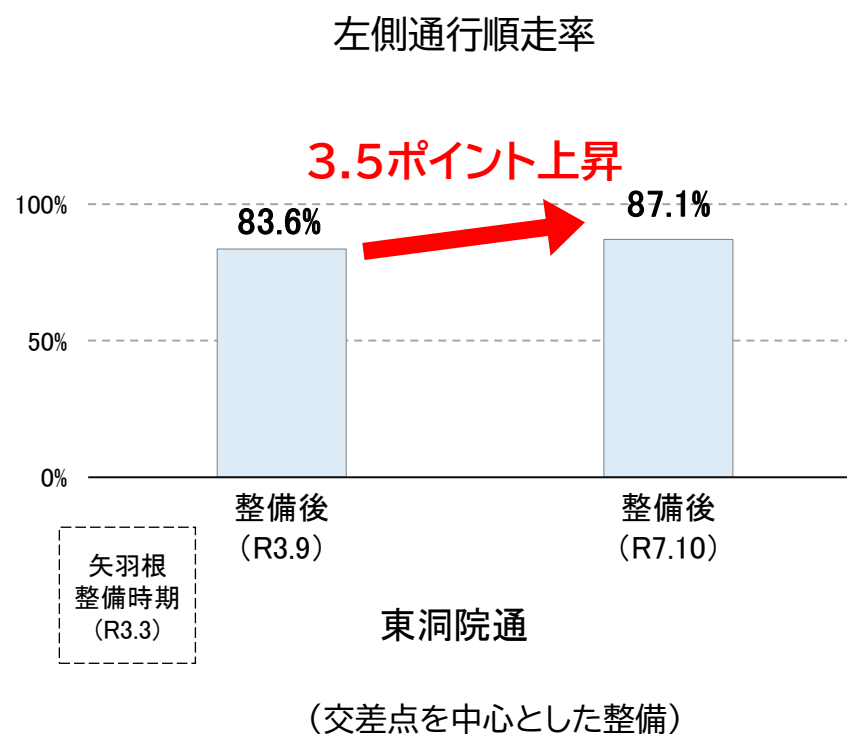
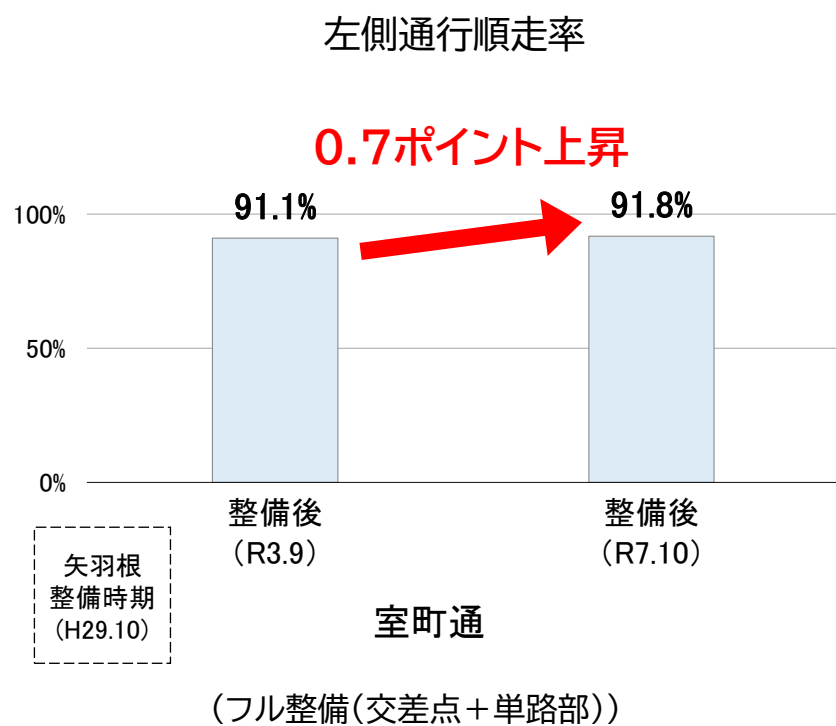


生活道路の整備形態(概略)



整備効果の検証（左側通行順走率）

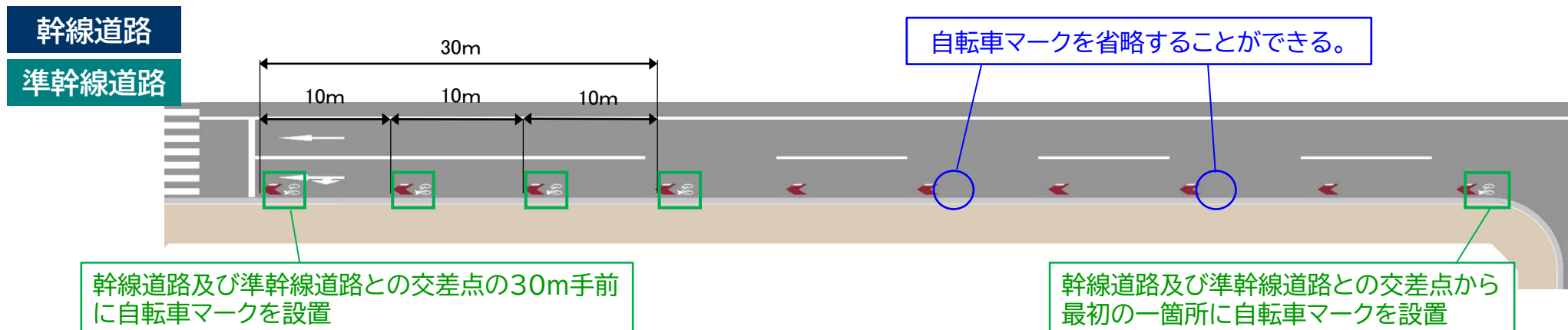
- 生活道路において、室町通(フル整備(交差点+単路部))と、東洞院通(交差点を中心とした整備)の整備後の左側通行順走率の比較では、交差点を中心とした整備でも上昇しており、フル整備と同様の効果が表れている。



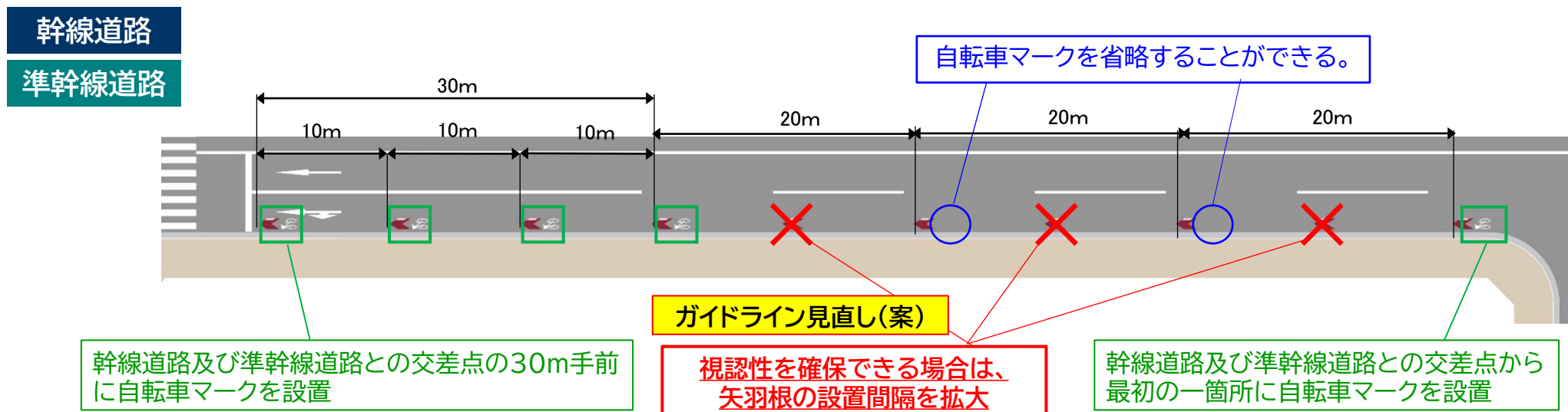
(2) 単路部における矢羽根の設置間隔の拡大

⇒ 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)

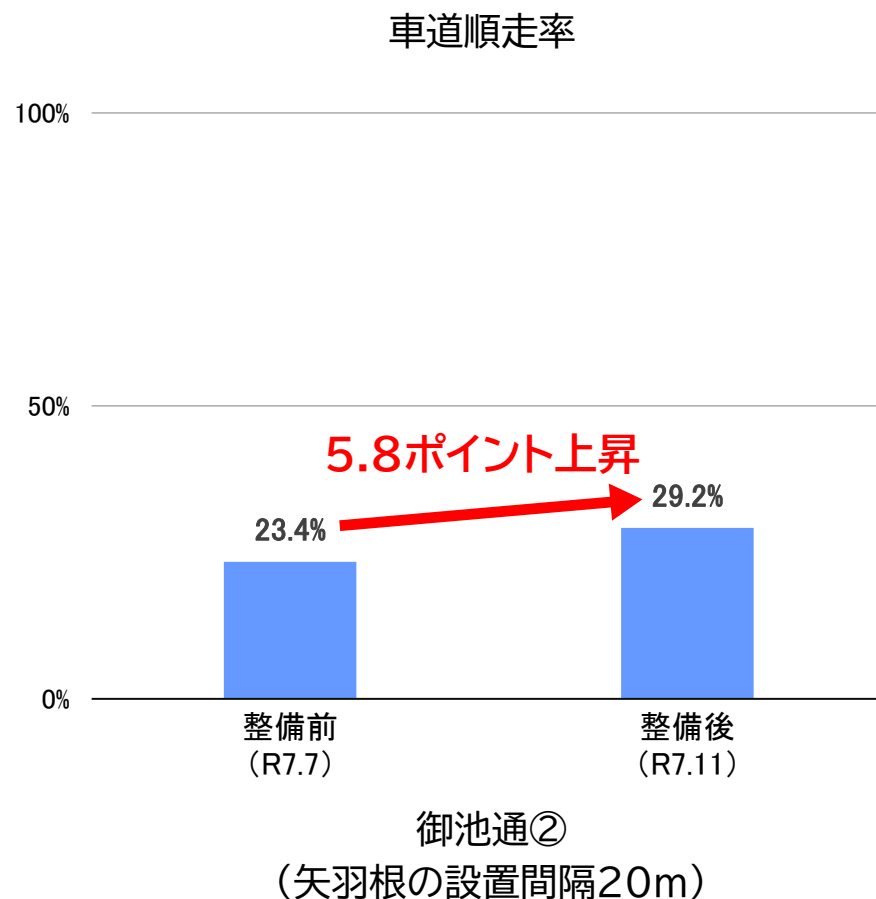
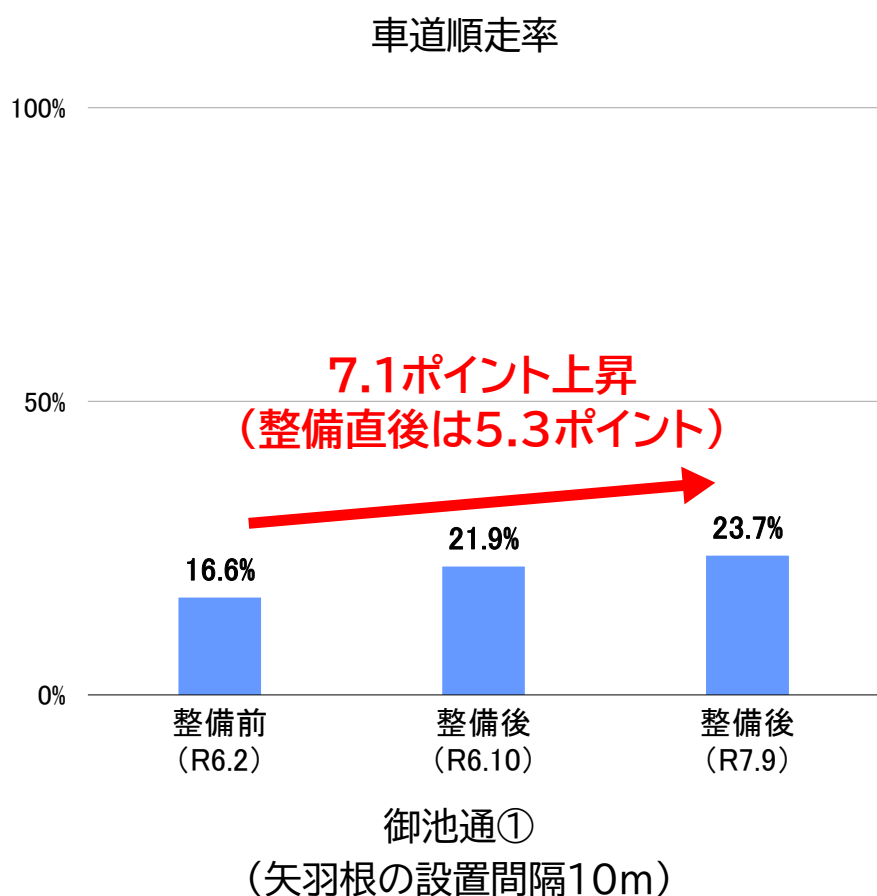


ガイドライン見直し(案)



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。



(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)