

# 令和7年度第3回京都市自転車政策審議会

---

## 次期自転車総合計画素案の概要

令和8年3月24日（火）

---

# 京都市自転車総合計画2031(仮称)

【計画期間：令和8年9月～令和13年度】



## 次期計画の構成

### 目指すまちの姿

「京都基本構想」が描く京都の理想（3つの価値）を踏まえ、自転車政策により目指すまちの姿

#### ①歴史と文化



「移動」から、  
歴史と文化を  
味わう  
「豊かな体験」へ

- ・自転車が日常に溶け込むまち
- ・新技術等により快適に移動できるまち
- ・サイクルツーリズムが盛んなまち

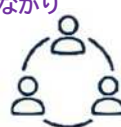
#### ②自然との共生



自然と共生し、  
環境負荷を低減

- ・自転車が都市を支えるインフラとなるまち
- ・脱炭素社会
- ・健康長寿のまち
- ・災害時にも自転車が活きるまち

#### ③人とのつながり



自他を尊重する  
精神に基づく  
交通文化と空間

- ・連続性のある走行環境と駐輪環境が整ったまち
- ・安心・安全・快適に車道が走行できるまち
- ・ルールが遵守されるまち
- ・相互に尊重し合える社会

### ビジョン

目指すまちの姿の実現に向け、総合的に自転車政策を推進

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

～2つの視点～

安心・安全・快適な自転車利用環境の充実

自転車交通の役割拡大

### コンセプト

3つのコンセプトと6つの推進施策

#### つたえる 安心・安全な利用の推進

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

推進施策2 自転車利用ルール・マナーの周知・啓発

#### たかめる 走行・駐輪環境の充実

推進施策3 自転車走行環境の整備

推進施策4 駐輪環境の充実

#### ひろげる 自転車交通の役割拡大

推進施策5 徒歩や公共交通等とのかしこく組み合わせた自転車の利活用

推進施策6 多様な場面での自転車の活用

### 評価指標

自転車事故件数 R13：420件以下

自転車代表交通手段分担率 R13：21.5%以上

・ 詳細は2ページに記載

・ 「京都基本構想（令和7年12月策定）」は、「世界文化自由都市宣言」で掲げられた理念に基づき、2050年の未来を見据え、「こういうまちであり続けたい」という、京都の理想を描いたもの

・ 「京都基本構想」では、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、伝え遺し、未来にわたって大切にすべき3つの価値を示しており、これらを後世に伝えていくとともに、人々の生き方、まちのあり方を考えていくうえでの拠り所の一つとしている。

・ 「京都市自転車総合計画」では、自転車という手段を通じて、京都の3つの「まち柄」を具体化する。

・ 詳細は3ページに記載

・ 目指すまちの姿の実現に向けて、着実に自転車政策を推進するため、計画のビジョンと2つの視点を設定し、3つのコンセプトと6つの推進施策を展開

・ 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、徒歩や自転車などの「人中心」の移動が主流となり、自転車が都市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の実現を目指す。

・ 詳細は4ページに記載

・ 次期計画のポイントは3点

- 1 行動変容につながる自転車安全教育の展開（「知っている」から「できている」へ）
- 2 走行環境の面的・質的な充実（「ネットワークの拡大」と「安全性の確保」）
- 3 自転車交通の役割拡大（自転車と公共交通との連携の強化）

## 「京都市自転車総合計画」が目指すまちの姿

「京都市自転車総合計画」は、自転車という手段を通じて、「京都基本構想」が掲げる、京都の3つの「まち柄」を具体化する。

### 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



「移動」から、  
歴史と文化を味わう  
「豊かな体験」へ

- ・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

### ■自転車が日常に溶け込むまち

・自動車に頼りすぎない「人中心のまちづくり」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が盛んなまち

・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

### 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



自然と共生し、  
環境負荷を低減

- ・2050年の**CO<sub>2</sub>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

### ■自転車が都市を支えるインフラとなるまち

・人や地域を支えるインフラとして機能

### ■脱炭素社会

・二酸化炭素を排出しない自転車の利活用により、脱炭素社会の実現に寄与

### ■健康長寿のまち

・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

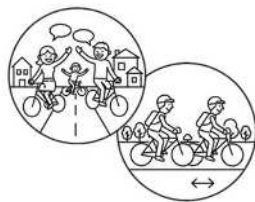
### ■災害時にも自転車が活きるまち

・自転車の機動性を活かして災害時の活用を図ることで、地域の安心・安全の向上に寄与

### 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

- ・ルールを守ることがもとより、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

### ■連続性のある走行環境整備と駐輪環境が整ったまち

・広域的な走行空間や多様な用途に応じた駐輪スペースを確保

### ■安心・安全・快適に車道が走行できるまち

・自動車と分離した走行空間や違法駐車対策等により、自転車が危険を感じることなく車道走行できる対策や空間を確保

### ■ルールが遵守されるまち

・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

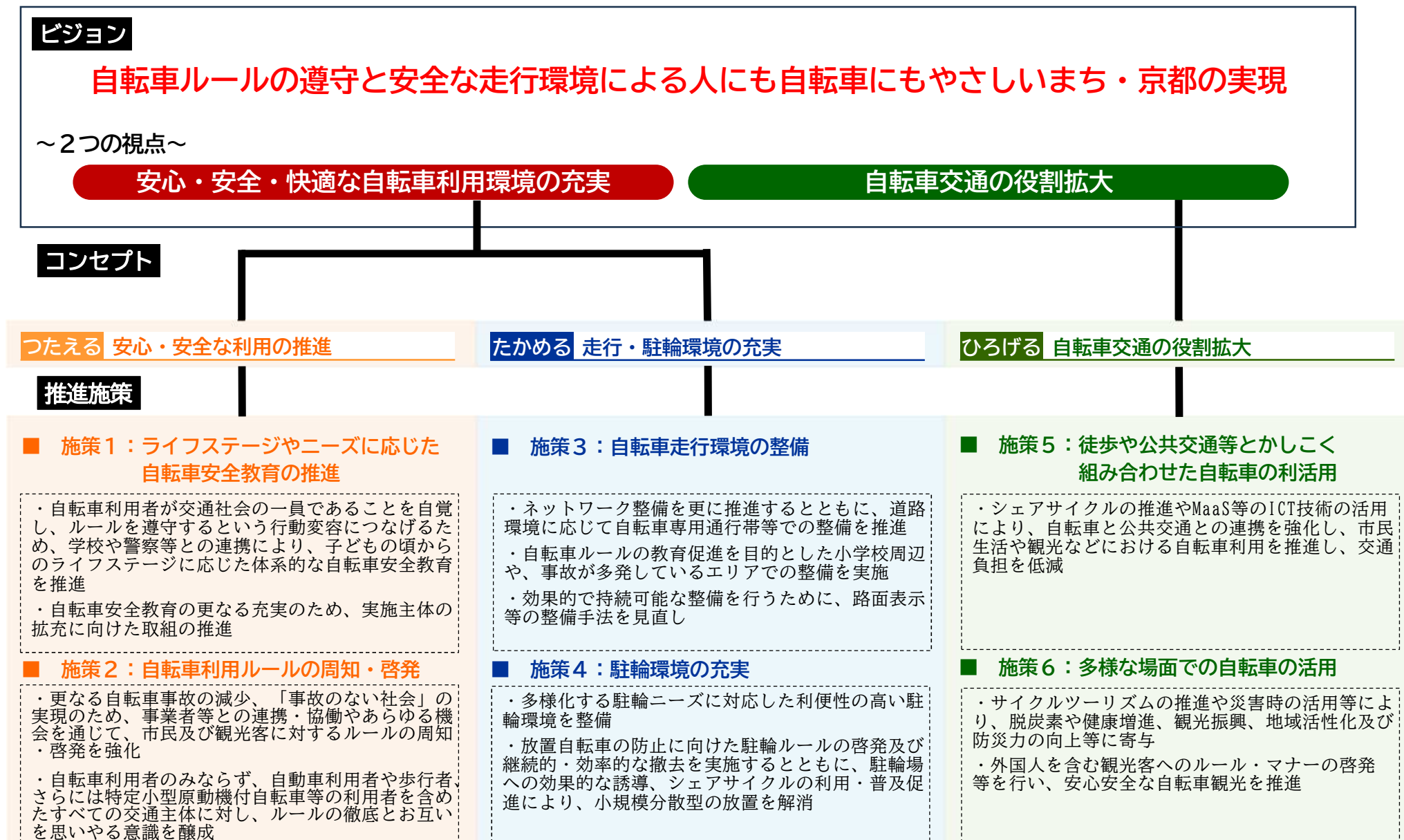
・歩行者、自転車・自動車等の利用者や外国人観光客を含め、互いにルールを理解し、尊重し合う意識の定着

自転車  
が、  
京都の  
「まち柄」  
を未来へ  
運ぶ

目指す  
まちの姿

## 施策体系

「自転車総合計画2031」では、目指すまちの姿の実現に向け、総合的に自転車政策を推進するためのビジョンを掲げ、「**つたえる**」「**たかめる**」「**ひろげる**」の3つのコンセプトに沿って、6つの推進施策を展開する。





## 自転車総合計画2031(仮称)の位置付け、評価指標、推進施策等

- 位置付け 京都基本構想の分野別計画 / 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の個別計画 / 自転車活用推進法における市町村自転車活用推進計画
- 評価指標
  - ①自転車事故件数・・・R7：542件 → R13：420件以下  
京都府自転車安全利用促進計画の目標を踏まえ、毎年前年度比約5%減少を目指す。
  - ②自転車代表交通手段分担率・・・R5：20.7% → R13：21.5%以上  
「歩くまち・京都総合交通戦略2021」の指標を踏まえ、令和元年の数値(21.5%)以上を目指す。
- 主な推進事業、モニタリング指標

主な推進事業

### つたえる 安心・安全な利用の推進

#### ■ 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の推進

- サイクルセンター等を活用したライフステージに応じた自転車安全教育の実施
- 「行動評価指標（ループリック）」の活用促進による自転車安全教育の充実
- 自転車安全教育実施主体の拡充

#### ■ 施策2：自転車利用ルールの周知・啓発

- 多様な媒体・機会を捉えた効果的なルールの周知・啓発
- 自転車の通行ルールの発信強化
- ヘルメット着用が似合うまちに向けた機運醸成と着用推進
- 自動車運転者向けの啓発
- 特定小型原動機付自転車等の走行ルールの周知・啓発

### たかめる 走行・駐輪環境の充実

#### ■ 施策3：自転車走行環境の整備

- 周辺地域への自転車走行環境整備の拡充
- 自転車専用通行帯等の整備
- 学校周辺や、事故が多発しているエリアでの整備
- 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」の見直し

#### ■ 施策4：駐輪環境の充実

- 市営駐輪場等の機能向上
- 放置自転車の防止に向けた啓発及び効率的な撤去の実施
- 小規模分散型の放置自転車への対応

### ひろげる 自転車交通の役割拡大

#### ■ 施策5：徒歩や公共交通等とのかしこく組み合わせた自転車の利活用

- シェアサイクルやレンタサイクルの利便性向上・普及促進
- Ma a S等のICTの活用による利便性の向上
- 自転車文化人（仮称）による魅力発信と機運醸成

#### ■ 施策6：多様な場面での自転車の活用

- サイクルツーリズムの推進
- インクルーシブ・サイクリングの実施
- 災害時における自転車の活用
- 観光客等への自転車ルール・マナーの周知・啓発

モニタリング指標

- ✓ 自転車事故が全交通事故に占める割合・事故相手の割合、道路形状、事故類型、自転車が第1当事者となる割合、法令違反の割合、死亡事故・重傷事故の割合
- ✓ ヘルメット着用率
- ✓ 自転車保険加入率
- ✓ 自転車安全教室開催回数
- ✓ 自転車ルール・マナーに関する取組件数

- ✓ 自転車走行環境整備延長
- ✓ 矢羽根の認知度
- ✓ 車道左側走行の割合
- ✓ 新規整備箇所における整備前後の事故状況
- ✓ 駐輪場の利用満足度
- ✓ 放置自転車台数
- ✓ 放置自転車撤去台数
- ✓ 京都市サイクルサイトでの駐輪場検索数

- ✓ 交通手段分担率
- ✓ 自転車の利用頻度
- ✓ シェアサイクルのポート数
- ✓ 観光客数と観光客の市内での自転車利用割合
- ✓ 自転車文化人（仮称）の活用回数

## 次期計画の3つのポイント

1

### 行動変容につながる自転車安全教育の展開 (=「知っている」から「できている」へ)

本市が先駆けて実施してきたライフステージ別の安全教育を、知識の習得から、「交通社会の一員としての自覚」に基づく実践へと進化

- ・安全行動の自分ごと化に向けた若年層への重点的なアプローチ  
(学生などと連携したショート動画の作成・活用、学校周辺での矢羽根整備・周知、高校生のヘルメット着用促進など)
- ・「行動評価指標(ループリック)」を活用した、「他者視点」を取り入れた安全教育の実施

2

### 走行環境の面的・質的な充実 (=「ネットワークの拡大」と「安全性の確保」)

これまで自転車事故が特に多い都心部を中心に進めてきた整備を、  
今後は周辺部に拡大し、連続性の確保や事故件数の減少を目指すとともに、  
道路環境に応じて自転車専用通行帯等での整備を推進  
※専用通行帯等での整備が難しい場合は、早期に実現可能な矢羽根を整備

3

### 自転車交通の役割拡大 (=自転車と公共交通との連携の強化)

自転車を単なる移動手段とするのではなく、環境や健康、観光、交通分野に貢献する徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の1つとして位置付け

- ・市内全域におけるシェアサイクル・レンタサイクルの推進
- ・MaaS等の活用による公共交通機関等との連携強化 など



# 行動評価指標（ルーブリック）について

どの年代でどのような自転車利用であるべきかを文章で示したもの

→教える側、学ぶ側が「**目指すべき姿**」を共有できる

| 教える側にとっては                                                                                                            | 学ぶ側にとっては                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・対象者がどのステージに到達しているかの判断基準となる</li><li>・自転車安全利用の指導におけるポイントの共通理解を図るものとなる</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・自分がいまどのステージにいるか確認できる</li><li>・更に上の段階を目指す場合にどの方向に頑張れば良いかの指針となる</li></ul> |

自転車安全教育においては、次の4つに分類

A＜態度＞ B＜状況認識・対応能力＞ C＜運動・操作能力＞ D＜知識＞

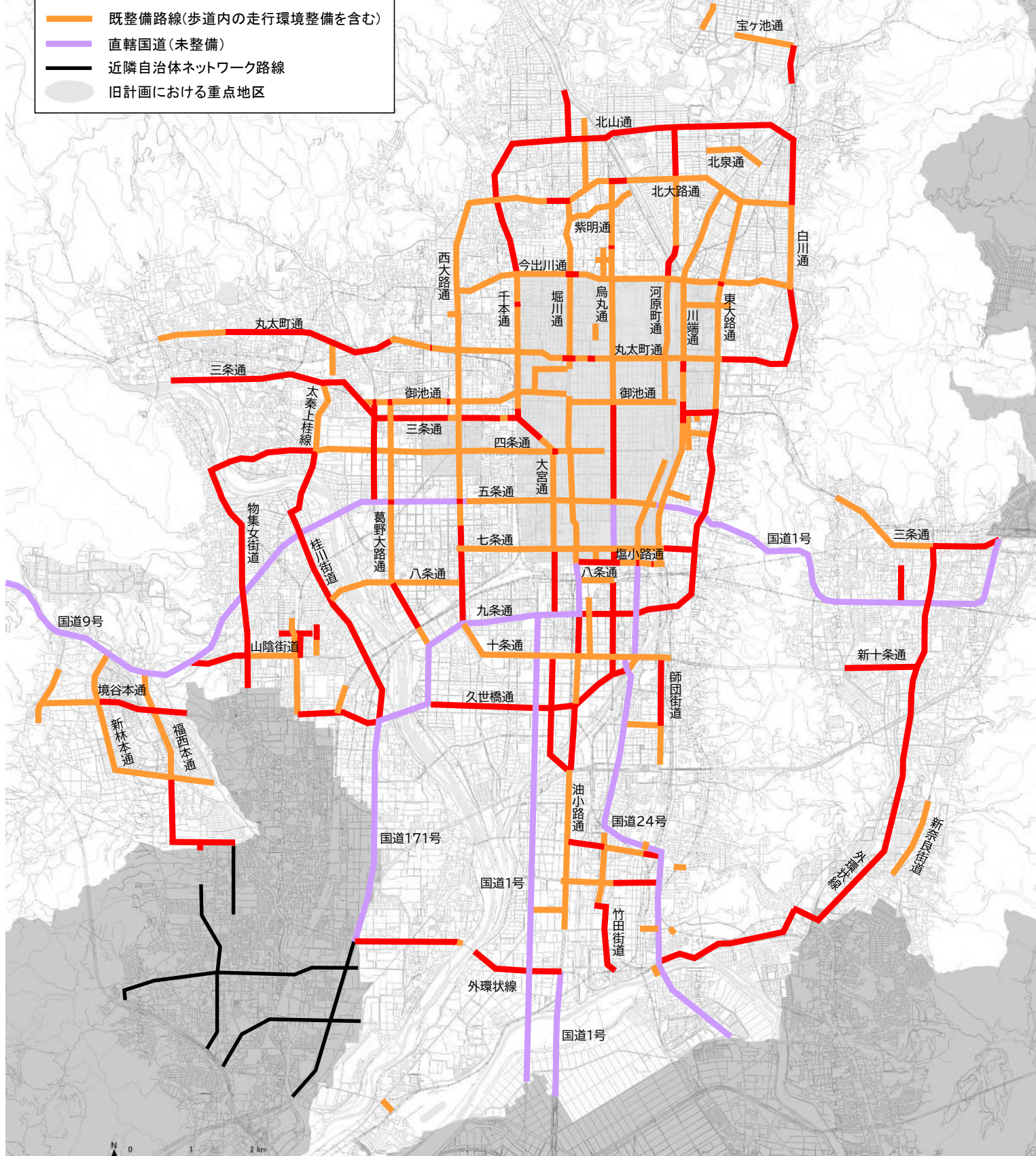
→単にルールを覚えて良しではなく、**行動・態度も含めた評価へ**



# 次期ネットワーク路線(案)

## 凡 例

- 整備予定路線
- 既整備路線(歩道内の走行環境整備を含む)
- 直轄国道(未整備)
- 近隣自治体ネットワーク路線
- 旧計画における重点地区



## ネットワーク整備対象路線選定の考え方

- 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自転車事故が多い路線  
(自転車2,000台未満/12時間、過去5年間で1km区間当たり自転車事故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(平日12時間歩行者交通量/歩道幅員(両側又は片側))200以上)
- ④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)

令和7年度末時点