

京都市自転車総合計画2031(仮称)

**令和8年9月
京都市**

「京都市自転車総合計画２０３１」の策定に当たって

市長あいさつ文

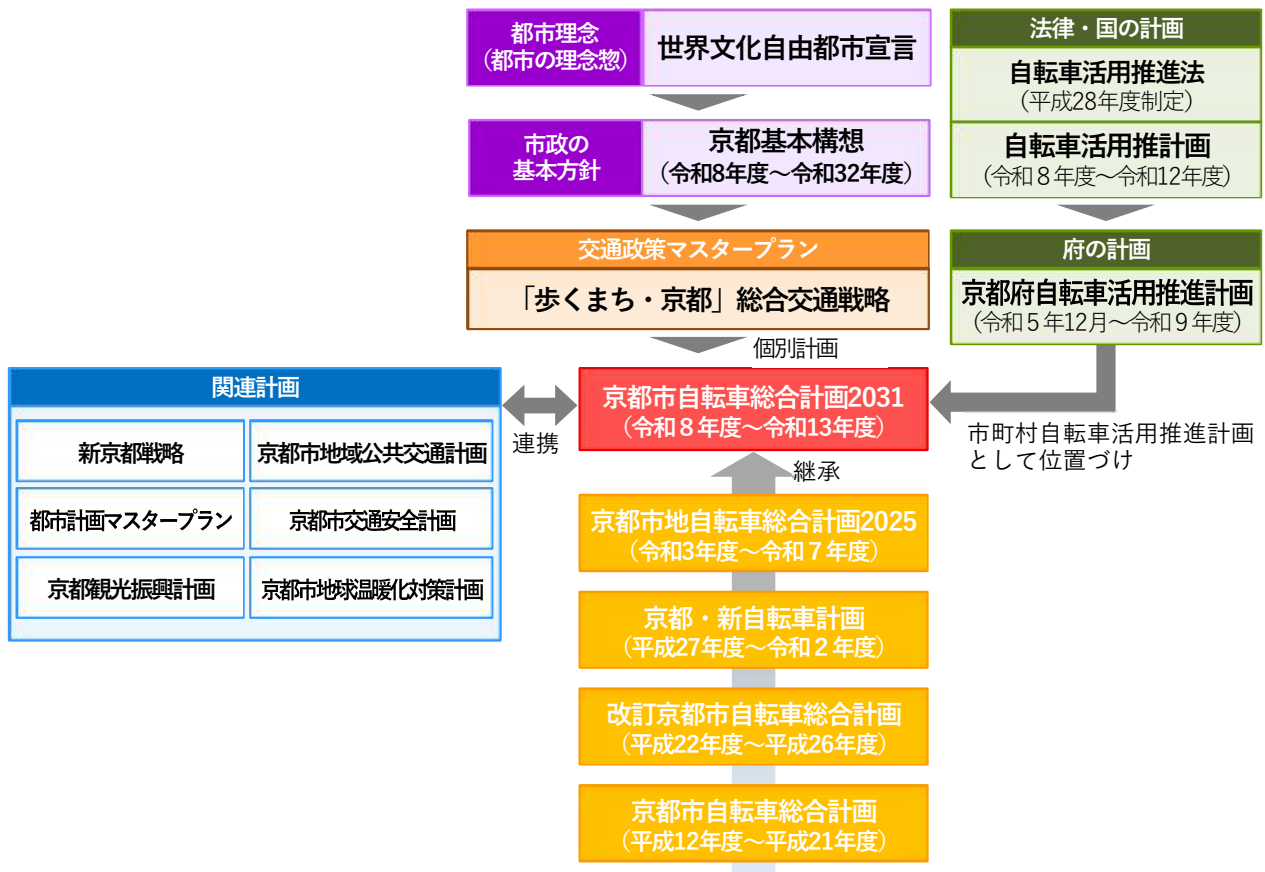
目 次

第1章 計画の基本的事項	1
1 計画の位置付け	1
2 計画期間	1
3 計画の構成	2
第2章 「京都市自転車総合計画」が目指すまちの姿	3
1 京都市が目指すまちの姿	3
2 ビジョン	5
第3章 推進施策	6
1 施策のコンセプト	6
2 推進施策と推進事業	7
第4章 計画の推進に向けて	11
1 推進体制	11
2 評価・点検	11
参考資料	14
資料1 これまでの成果と今後の課題	14
資料2 京都市自転車政策審議会 委員名簿	22
資料3 京都市自転車総合計画2031(仮称)策定に向けた取組の経過	23

第1章 計画の基本的事項

1 計画の位置付け

本計画は市政の基本方針である「京都基本構想」の分野別計画であり、「『歩くまち・京都』総合交通戦略2021」を上位計画とします。また、自転車活用推進法第11条に定められた「市町村自転車活用推進計画」として策定します。



2 計画期間

令和8（2026）年度～令和13（2031）年度

※自転車の利用状況、社会や国の動向、取組の進捗等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

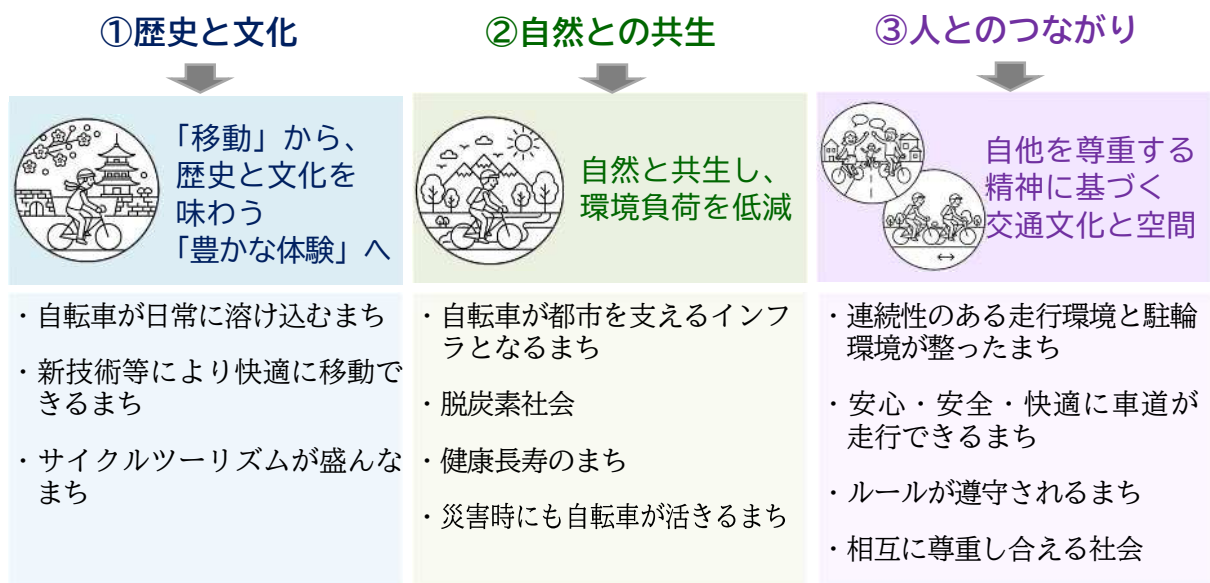
3 計画の構成

京都市では、これまで、「京都市自転車総合計画」に基づき、市民や関係機関等の協力を得ながら、自転車に関する施策を総合的に実施してきました。（「これまでの成果と今後の課題」については、参考資料P14～21参照）

本計画では、「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を明らかにし、その実現に向け、総合的かつ着実に政策を推進するためのビジョンを掲げるとともに、「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します。

目指すまちの姿

～「京都基本構想」が掲げる3つの価値～



ビジョン

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

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	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
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		推進施策3 自転車走行環境の整備		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2 自転車利用ルール・マナーの周知・啓発		推進施策4 駐輪環境の充実		推進施策6 多様な場面での自転車の活用	

第2章 「京都市自転車総合計画」が目指すまちの姿

1 京都市が目指すまちの姿

「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です。

「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ます。

分野別計画である「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、次項のとおり具体化していきます。

イメージ

京都基本構想で掲げる「3つの価値」

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

- ・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年までの二酸化炭素排出量正味ゼロに向け、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

・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

・新技術等により快適に移動できるまち

- 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

・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躍するまち

- 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

・連続性のある走行環境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

2 ビジョン

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、本計画のビジョンを以下のとおり掲げます。

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さら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します。

ビジョン

**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

子どもから高齢者、外国人観光客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、ネットワークの拡大と走行空間の分離や違法駐車対策に取り組むとともに、歩行者・自転車、自動車等の利用者が互いを尊重し、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の充実を図る。

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の実現に寄与する。

Column 01 「人中心」の移動とは



「人中心」の移動とは、徒歩や自転車といった、人に優しく、持続可能な移動手段を重視する考え方であり、自動車に依存する移動から徒歩や自転車などの「人中心」の移動へと転換を図ることで、都市の持続可能性や生活の質の向上を目指すものです。

また、徒歩や自転車は「アクティブモビリティ（人力による移動手段）」とも呼ばれ、環境負荷の低減、健康増進、都市空間の質の向上に貢献するとされています。

第3章 推進施策

1 施策のコンセプト

現状の課題と自転車を取り巻く社会環境の変化（参考資料P14～21参照）を踏まえ、「**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施策を推進します。

また、これらのコンセプトは相互に関連しており、一体的に施策を展開していくものです。



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
- ・自転車の交通ルールへの遵守徹底
- ・都心部等から周辺地域への整備路線の拡大
- ・小規模分散型の駐輪需要への対応 など

<社会環境の変化>

- ・道路交通法の改正 など

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

自転車交通の役割拡大

<課題>

- ・自転車と公共交通との連携強化 など

<社会環境の変化>

- ・ライフスタイルの変化 など

ひろげる 自転車交通の役割拡大

コンセプト 1 **つたえる** 安心・安全な利用の推進

本市が先駆けて実践してきたライフステージ別の自転車安全教育を、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させ、誰もが自転車利用のルールを学び、守り合い、互いに尊重し合える、安心・安全な自転車利用を推進します。

コンセプト 2 **たかめる** 走行・駐輪環境の充実

連続的かつ分離された安心・安全で快適な自転車走行環境の整備や駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備により、歩行者、自転車、自動車などの道路利用者が、道路を正しく使い合えることができるよう、走行・駐輪環境を充実します。

コンセプト 3 **ひろげる** 自転車交通の役割拡大

自転車を単なる移動手段とするのではなく、徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の1つとして位置づけるとともに、多様な場面で自転車の活用策を展開し、脱炭素や健康増進、地域活性化、観光の分散化などに寄与できるよう、自転車交通の役割を拡大します。

2 推進施策と推進事業

コンセプト 1 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の推進

- 自転車利用者が交通社会の一員であることを自覚し、ルールを遵守するという行動変容につなげるため、学校や警察等との連携により、子どもの頃からのライフステージに応じた体系的な自転車安全教育を推進
- 自転車安全教育の更なる充実のため、実施主体の拡充に向けた取組の推進

(主な推進事業)

- ・ 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 **重点**
- ・ 「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 **重点**
- ・ 自転車安全教育実施主体の拡充 **重点** など

推進施策2：自転車利用ルールの周知・啓発

- 更なる自転車事故の減少、「事故のない社会」の実現のため、事業者等との連携・協働やあらゆる機会を通じて、市民及び観光客に対するルールの周知・啓発を強化
- 自転車のみならず、自動車や歩行者、さらには特定小型原動機付自転車等を含めたすべての交通主体に対し、ルールの徹底とお互いを思いやる意識の醸成

(主な推進事業)

- ・ 多様な媒体・機会を捉えた効果的なルールの周知・啓発 **重点**
- ・ 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 など

Column 02 「京都市自転車安全教育プログラム」を改定



本市では、誰もが安全に自転車を利用できるよう、未就学児から高齢者までライフステージに合わせた体系的な自転車安全教育を推進してきました。

近年の事故状況や「青切符」の導入といった社会変化に対応するため、本プログラムを全面的に改定しました。

今回の改定では、警察庁の新たな指針に基づき、「どの年代で、どのような行動ができるべきか」を具体的に示した「行動評価指標(ループリック)※」の考え方を取り入れ、目指すべき行動を文章で明確化することで、教育の現場で教える側と学ぶ側が共通の認識を持ち、より実践的な安全利用を身に付けることを目指します。

完成後、挿入

※ 学習目標の達成度を評価するための「観点(評価項目)」と「尺度(レベル)」を表形式で示した評価基準表

コンセプト 2 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

- ネットワーク整備を更に推進するとともに、道路状況に応じて自転車専用通行帯等での整備の推進
- 自転車ルール教育促進を目的とした小学校周辺や、事故が多発しているエリアでの整備の実施
- 効果的で持続可能な整備を行うため、路面表示等の整備手法の見直し

(主な推進事業)

- ・ 周辺地域への自転車走行環境整備の拡充＜ネットワーク整備＞ **重点**
- ・ 自転車専用通行帯等の整備 **重点**
- ・ 学校周辺や、事故が多発しているエリアでの整備＜スポット整備＞ **重点**
- ・ 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」の見直し など

▶自転車走行環境整備の考え方

1 方針

<新たな整備箇所>

- ・ 自転車の安全性や快適性向上のため、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。
- ・ また、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推進する。

<既存の矢羽根等の整備箇所>

- ・ 道路利用状況や将来交通量などから道路空間の再配分の可能性を考慮して、自転車専用通行帯や自転車道の整備を検討する。

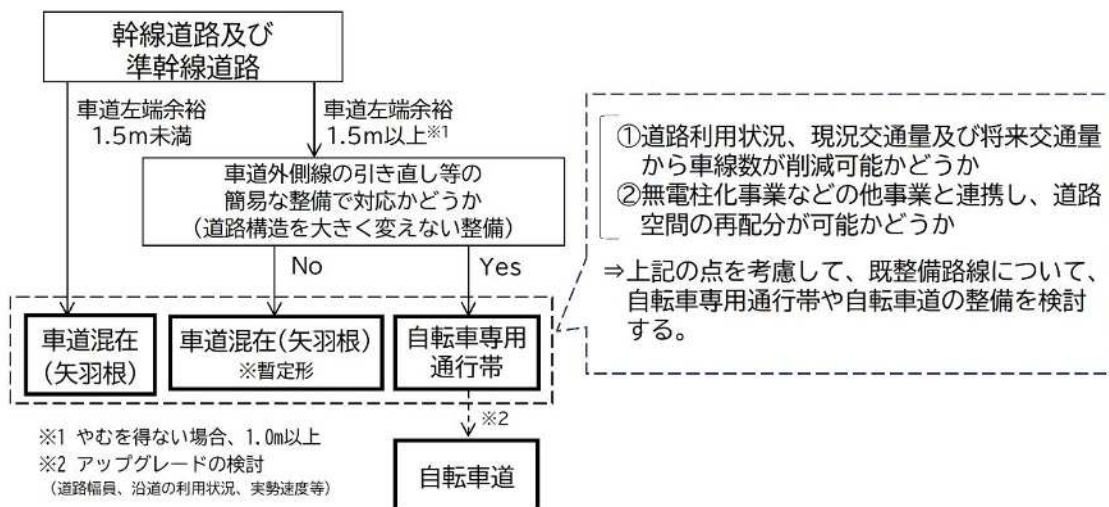
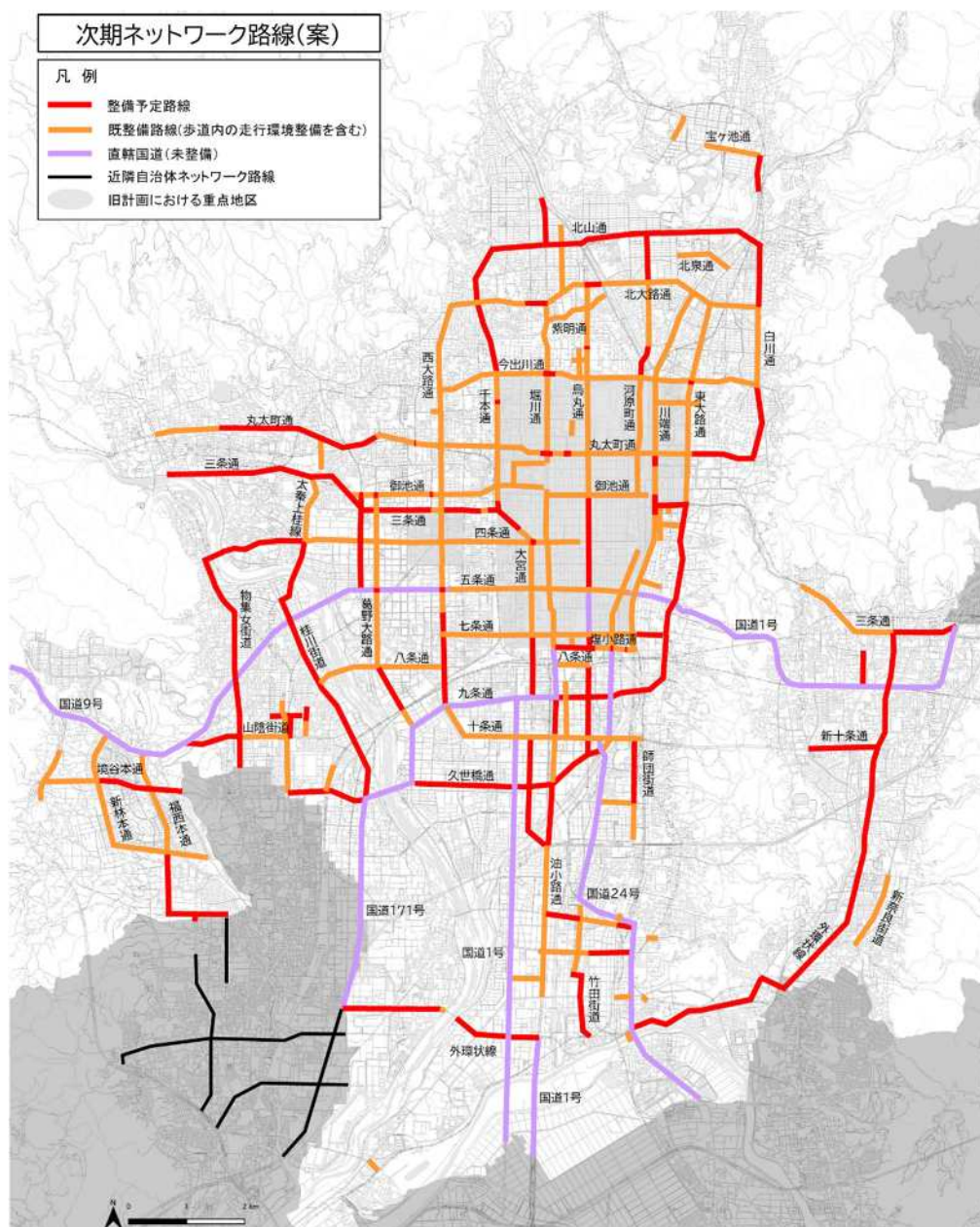


図 整備の考え方のフロー

2 ネットワーク整備の考え方

下記の①～④の考え方を踏まえた、次期ネットワーク路線から優先順位を定めて整備を進める。

- 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 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)



3 スポット整備の考え方

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。

※ 具体的な整備路線は、各年度の予算編成を踏まえ決定する。

推進施策4：駐輪環境の充実

- 多様化する駐輪ニーズに対応した利便性の高い駐輪環境の整備
- 市民・観光客の規範意識を一層高めるため、駐輪ルールを含む自転車ルールの周知・啓発に取り組むとともに、効率的な放置自転車撤去の継続実施
- 都心部の集客施設前などに点在する「小規模分散型」の放置自転車が広範囲に見られることから、駐輪場への適切な誘導やシェアサイクルの普及促進による解消を図る

(主な推進事業)

- ・ 市営駐輪場等の機能向上 **重点**
- ・ 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 など

コンセプト3 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かしこく組み合わせた自転車の利活用

- 通勤・通学や観光等の移動において、定時性に優れ、目的地まで効率的な移動を可能とするシェアサイクルやレンタサイクルの利用・普及の促進により、移動の利便性を向上
- 自転車活用の魅力発信などにより、徒歩や自転車などの「人中心」の移動スタイルへの転換を推進
- MaaS^{※1}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とデータに基づいた効果的な自転車政策の推進

(主な推進事業)

- ・ 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 **重点**
- ・ MaaS^{※1}等のICT（情報通信技術）の活用による利便性の向上 **重点**
- ・ 自転車文化人（仮称）^{※2}による魅力発信と機運醸成 **重点** など

※1 複数の公共交通等を最適に組み合わせで検索や決済等を一括で行うサービス

※2 京都市内外で自転車に関わる人や自転車ファンなど

推進施策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や災害時の活用等により、脱炭素や健康増進、観光振興、地域活性化及び防災力の向上等に寄与
- 外国人を含む観光客へのルール・マナーの啓発等を行い、安心・安全な自転車観光の推進

(主な推進事業)

- ・ 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
- ・ 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 など

第4章 計画の推進に向けて

1 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、行政機関（国や府、市町村、警察等）や教育機関、事業者、市民等が、それぞれの立場からできる取組を主体的に展開し、相互に連携・協力して取り組みます。

2 評価・点検

(1) 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います。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ります。

指標名	基準となる数値	目標値
自転車事故件数※1	542件 (令和7年)	420件以下 (令和13年)
交通手段分担率※2 (自転車)	20.7% (令和5年度)	21.5%以上 (令和13年度)

※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

(2) モニタリング指標

コンセプトごとに施策の現状を把握するため、以下に挙げる項目をモニタリング指標に設定し、施策の進捗等を定期的に確認します。

つたえる:安心・安全な利用推進に係る指標

	項目	基準値	集計頻度 数値の取得方法
自転車事故	自転車事故が全交通事故に占める割合	(R6)27.8%	毎年: 警察からのデータ提供
	事故相手	自動車等	
	道路形状	交差点・単路等	
	事故類型	出合頭等	
	自転車が第1当事者となる割合	(R6)24%	
	法令違反の割合	一時不停止等	
	死亡事故・重傷事故の割合	(R6)22.7%	
	ヘルメット着用率	常に着用している	毎年: 市民アンケート
		時々着用している	
	自転車保険加入率	(R6)86.4%	
	自転車安全教室開催回数	(R6)136回	毎年:実績
	自転車ルール・マナーに関する取組件数		毎年:実績

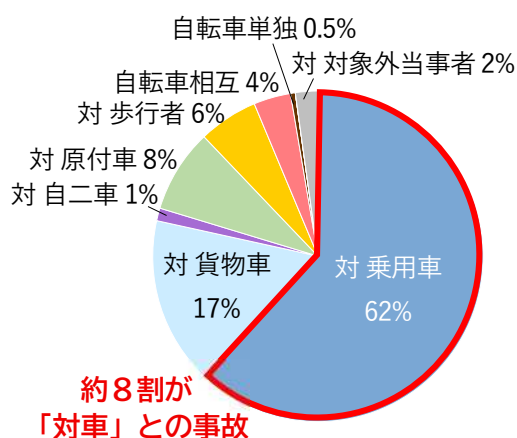


図1 事故相手の割合 (令和6年)

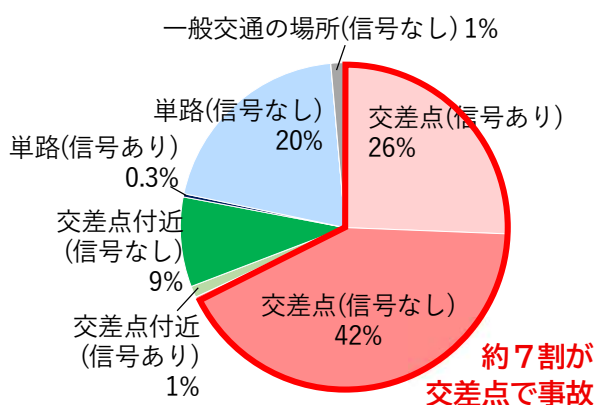


図2 道路形状 (令和6年)

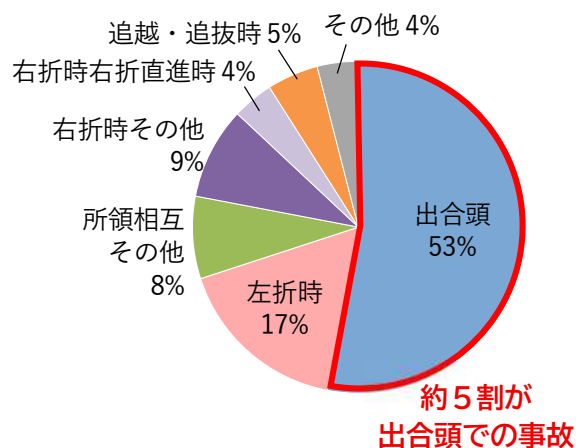


図3 事故類型 (令和6年)

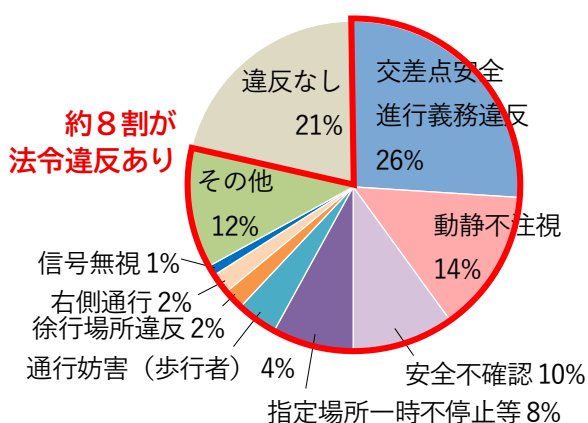


図4 法令違反の割合 (令和6年)

たかめる:走行・駐輪環境の充実に係る指標

	項目	基準値	集計頻度 数値の取得方法
走行環境	自転車走行環境整備延長	合計: (R7.3末)234.2km	毎年:実績
		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	(R6)79.5%	毎年:市民アンケート
	車道左側走行の割合	①河原町通 (R6)30.0%	隔年:実地調査
		②丸太町通 (R6)34.6%	
	新規整備箇所における整備前後の事故状況	—	毎年:警察からのデータ提供を分析
駐輪環境	駐輪場の利用満足度	満足: (R6)5.2%	毎年:市民アンケート
		やや満足: (R6)47.5%	
	放置自転車台数	駅周辺における放置自転車台数が100台を超える区域 (R6)0件	毎年:実地調査
	放置自転車撤去台数	(R6)12,351台	毎年:撤去作業による実績
	京都市サイクルサイトでの駐輪場年間検索数(駐輪場マップのページビュー数)	(R6)87,913回	毎年:WEBサイトの運営実績

ひろげる:自転車交通の役割拡大に係る指標

項目		基準値		集計頻度 数値の取得方法
		代表交通手段※2	駅端末交通手段※3	
交通手段分担率※1	自転車:	21.4%	5.2%	調査実施年度 パーソントリップ調査
	バイク:	4.4%	0.6%	
	徒歩:	24.3%	81.8%	
	鉄道:	20.9%	—	
	バス:	6.6%	10.7%	
	自動車:	23.3%	2.3%	

項目	基準値	集計頻度 数値の取得方法
自転車の利用頻度	毎日利用: 22.1%	毎年: 市民アンケート
	週5～6日利用: 23.3%	
	合 計: (R6)45.4%	
シェアサイクルポート数	(複数者合計) (R7.3末) 1,684箇所	年1回: 事業者からの定期報告
観光客数と観光客の市内での自転車利用割合	日本人観光客数: (R6)4,518万人	年1回 京都観光総合調査
	自転車利用割合 (R6)1.4% (複数回答可)	
	外国人観光客数: (R6)1,088万人	
	自転車利用割合 (R6)1.1% (主として利用したものを一つ選択)	
自転車文化人の活用回数	—	毎年:実績

※1 交通手段分担率：全移動のうち、それぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合

※2 代表交通手段：出発地から目的地までに利用した交通手段のうち代表的な交通手段の割合

※3 駅端末交通手段：出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段の割合

参考資料

資料1 これまでの成果と今後の課題

これまで、市民や関係機関等の皆様と連携しながら、自転車政策を総合的に推進してきた結果、自転車事故件数や放置自転車台数の減少など、本市の自転車利用環境は大きく向上しました。

一方で、近年では自転車事故件数が下げ止まりの傾向にあり、依然として基本的なルールが守られていないことや放置自転車の小規模分散化などの課題に加え、道路交通法改正による交通反則通告制度（いわゆる青切符）の導入や特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の登場など、自転車を取り巻く社会環境は大きく変化しています。

(1) これまでの成果

①自転車事故件数の減少

本市は移動に自転車を利用する方の割合（自転車の交通手段分担率）が高いにもかかわらず、人口千人当たりの自転車事故が政令市ではトップレベルに少なくなっており、年間の自転車事故件数は、ピーク時の平成16年と令和7年を比較すると、全国では約6.5割減のところ、本市では約8割減少しています。

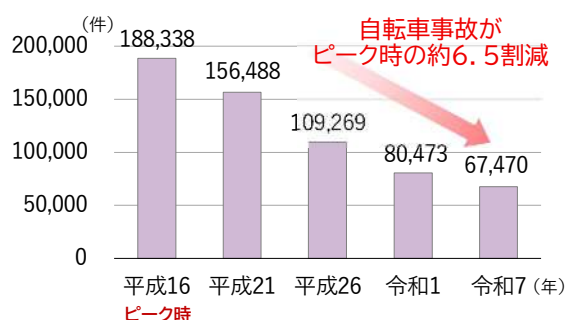


図 全国における自転車事故の発生件数

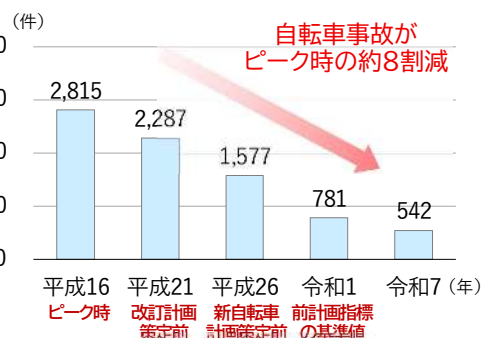


図 京都市内における自転車事故の発生件数

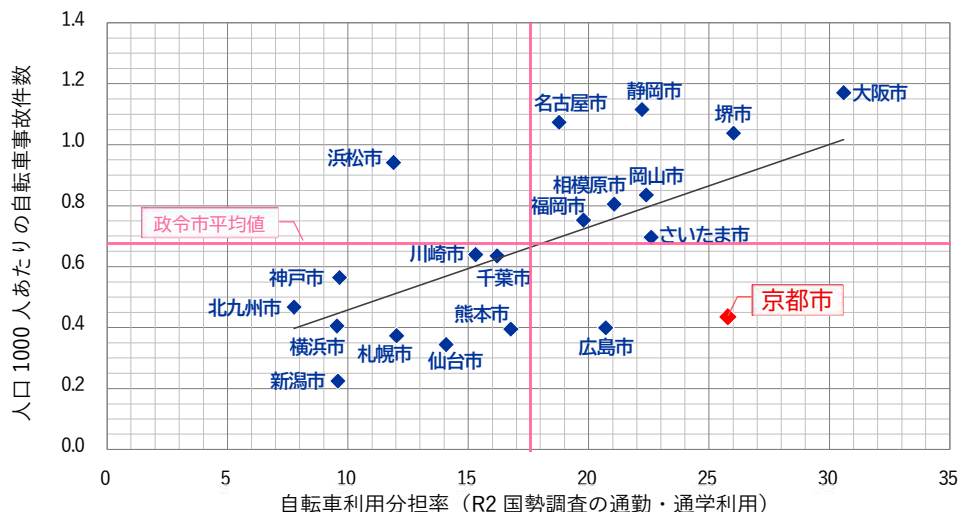


図 人口千人当たりの自転車事故件数と自転車利用分担率（政令市）

出典：総務省HP令和2年国勢調査（従業地・通学地による人口・就業状態等集計結果）
警察庁HP交通事故統計情報のオープンデータ

②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

「自転車安全教育プログラム」（平成30年3月策定、令和8年3月改定）の策定や大宮交通公園にサイクルセンターを整備（令和3年4月）するなど、子どもから高齢者までを対象とした、ライフステージやニーズに応じた自転車安全教育を推進してきました。



図 小学生向け自転車安全教室

コミュニティールーム



図 高齢者向け自転車健康教室



図 未就学児向けキックバイク教室



図 中学校、高校での安全教育



図 大宮交通公園

また、地域や警察等と連携した啓発やイベント等、あらゆる機会を通じて、自転車のルールに関する周知・啓発を実施しているほか、本市に所在する保育園や幼稚園、小学校から大学に対して自転車ルール等啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」の配布などを実施してきました。

さらに、Web、啓発動画、SNSなどの様々な広報媒体を活用し、自転車安全利用に係る情報の発信も実施してきました。



（一般向け冊子）



（子ども向け冊子）

図 自転車ルール等啓発冊子

電子版はこちら



③自転車走行環境の整備

歩行者の安全を第一とし、自転車利用者が車道の左側を走行しやすいよう、自転車走行環境の整備方法を定めた「自転車走行環境整備ガイドライン」（平成28年10月策定、令和4年4月改定）を策定し、都心部を中心とした矢羽根（自転車走行推奨帯）等の路面表示による幹線道路と生活道路の一体的な整備を進めてきました。

その結果、令和7年度末時点で、236.3kmの整備が完了し、政令市トップレベルの整備延長となっています。

また、自転車走行環境の整備箇所における年間平均自転車事故件数は、整備前が7.2件であったのに対し、整備後は3.1件と半分以下になっています。



図 自転車走行環境整備距離（累計）



図 本市の矢羽根の路面表示
（上：幹線道路、下：生活道路）

作成中

④放置自転車対策の推進

本市ではこれまで、駐輪場の整備と併せて、あらゆる機会を通じて、効果的な放置自転車の防止啓発を行うとともに、撤去強化区域を中心とした休日・夜間も含む放置自転車の撤去に強力に取り組んできました。

その結果、ピーク時である昭和60年度には1日当たり約24,600台あった放置自転車は大幅に減少し、令和4年度以降、放置自転車台数が100台以上の駅はゼロになっています。

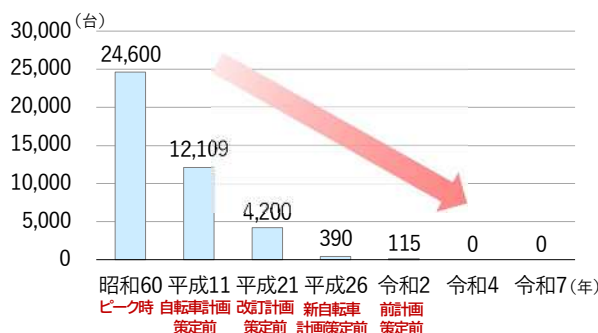


図 放置自転車台数（1日当たり）の推移



対策前

対策後

図 放置自転車対策の前後

⑤公共交通を補完するシェアサイクルの推進

公共交通を補完し、市民等にとって安心・安全で利便性の高い「シェアサイクル」の利用環境を創出することを目的として、令和5年1月に、4事業者と連携協定を締結しました。また、令和5年4月からは、シェアサイクル事業者に対して、公有地の貸出しを行っています。

市内のシェアサイクルポート数は、令和5年4月の690箇所から令和7年12月時点では2,046箇所と約3倍に増加しています。

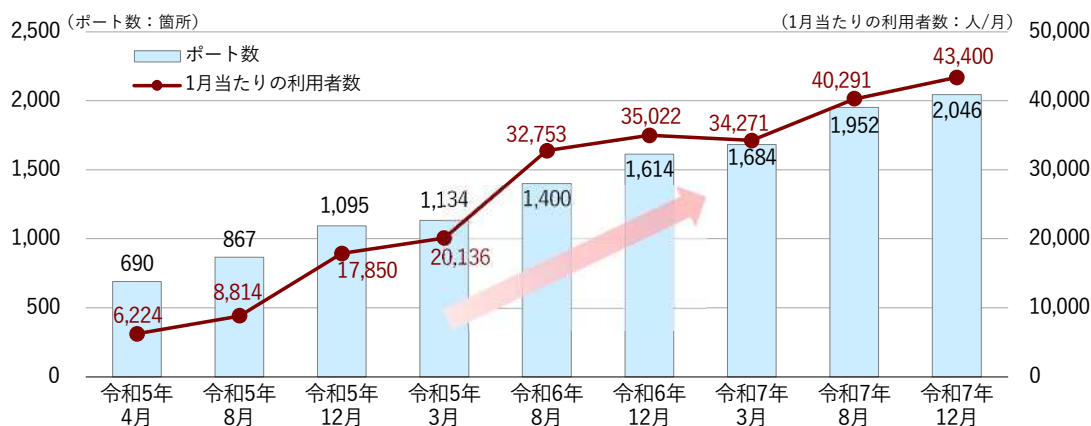
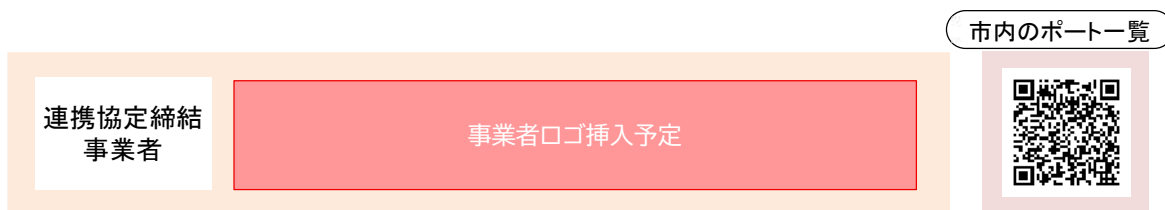


図 シェアサイクルポート数及び利用者数の推移

(2) 今後の課題

①自転車事故件数の下げ止まりと自転車の交通ルールへの遵守徹底

自転車事故の件数は近年、全国と同様に下げ止まりの傾向にあります。

また、自転車事故の第一当事者の割合は、平成27年以降、徐々に増加し、令和6年では24.0%と増加しており、とりわけ、若者世代の第一当事者の割合が高くなっています。さらに、自転車事故の重傷割合も増加傾向にあります。

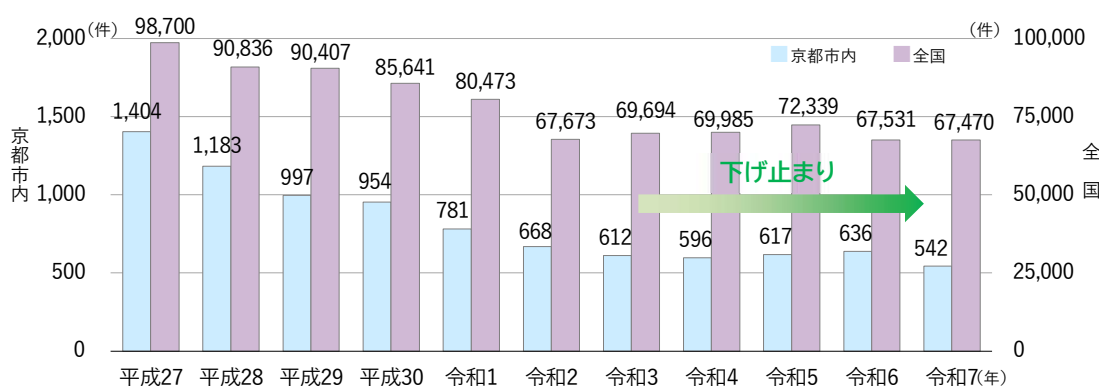


図 自転車事故の発生件数（京都市内・全国）

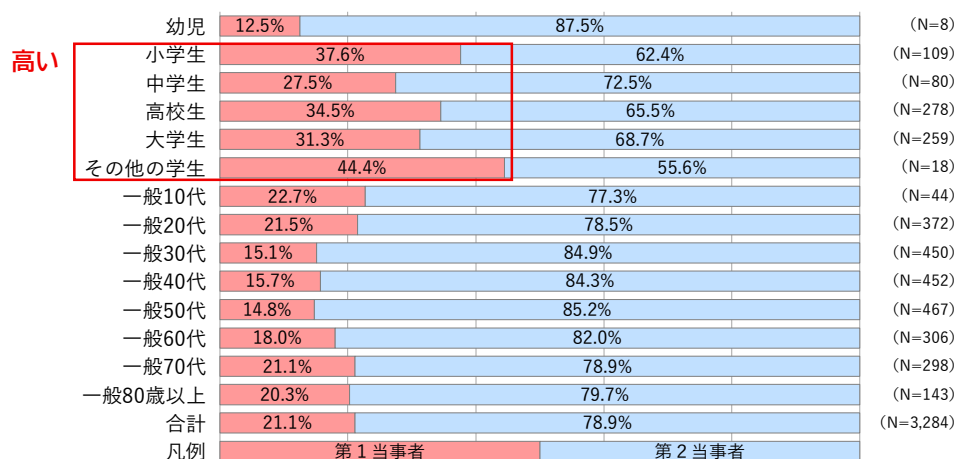


図 年齢層別自転車第1当事者・第2当事者となる割合

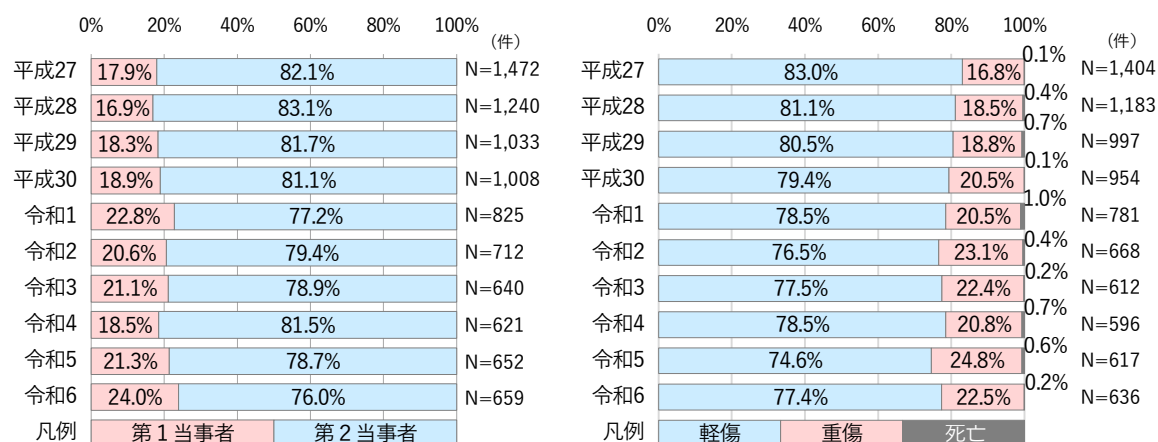


図 自転車第1当事者・第2当事者となる割合の推移

図 自転車事故の軽傷・重傷・死亡事故の割合の推移

○第1当事者…交通事故に関連した者のうち、過失が重いものをいい、過失が同程度の場合は被害の最も軽い者をいう。
 ○第2当事者…交通事故に関連した者のうち、過失がない者か、過失がより軽い者をいい、過失が同程度の場合は被害の最も軽い者をいう。

②都心部等から周辺地域への整備路線の拡大

本市では、これまで都心部等の重点地区を中心に、自転車走行環境の整備を進めてきました。その結果、整備が進んでいる都心部では、矢羽根の認知度や事故の減少率が高くなっていますが、周辺部では矢羽根の認知度や事故の減少率が低くなっています。

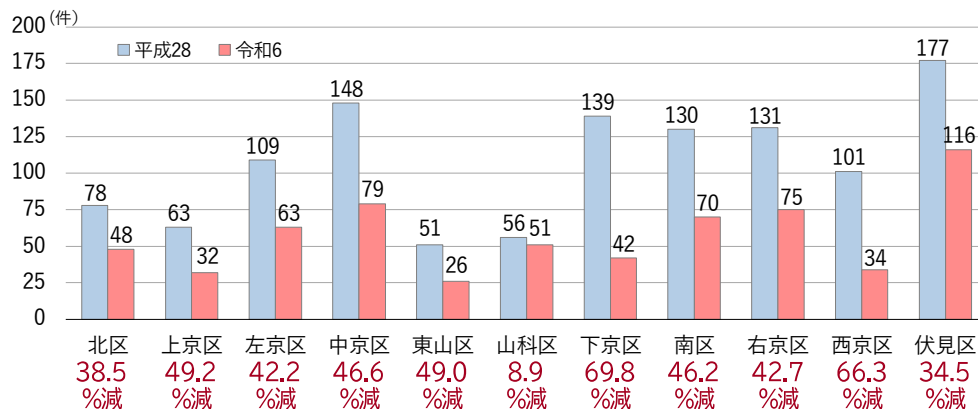


図 各行政区の自転車事故件数（減少率）

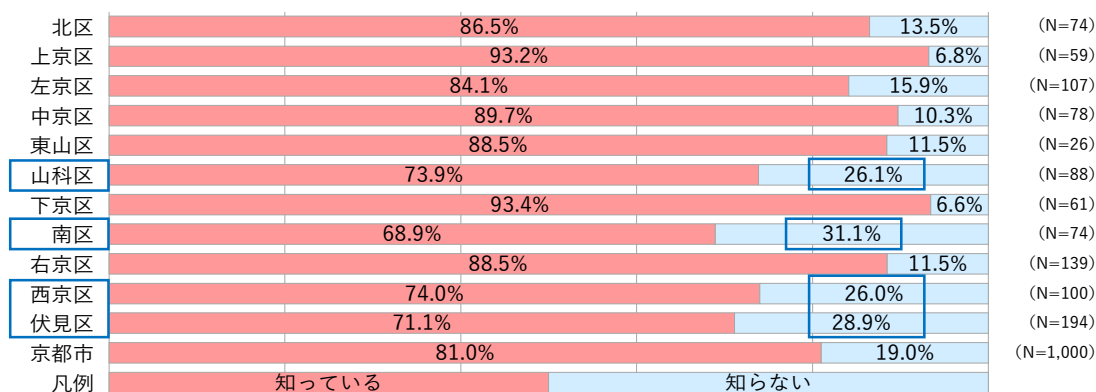


図 矢羽根の認知度（区別）

出典：令和7年度京都市市民アンケート

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ものの、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、小規模分散型の放置が広範囲に広がっています。

④自転車と公共交通との連携強化

京都市内における自転車の分担率は、概ね20%で推移しており、これは他都市と比較して高い水準にあります。

しかし、自動車から非自動車への更なる転換を促進するためには、公共交通との連携を強化し、徒歩や公共交通等と組み合わせた自転車利用をより一層推進することが必要となっています。

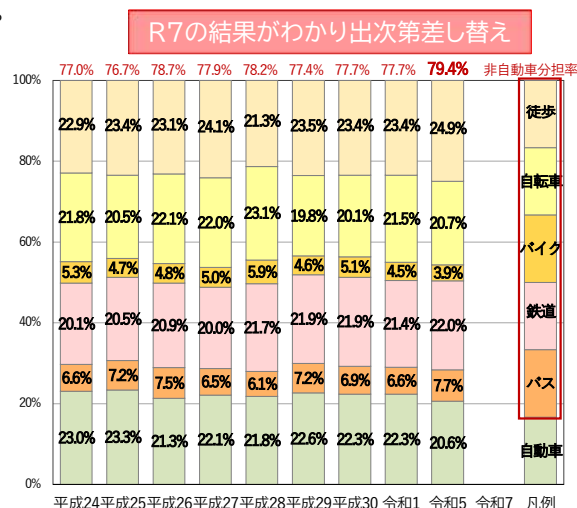


図 交通手段分担率（代表）の推移（京都市）

出典：京都市調べ

(3) 自転車を取り巻く社会環境の変化

① ライフスタイルの変化

コロナ禍以後、移動を伴わず、自宅で仕事や買物をする新たなライフスタイルが定着しました。

また、移動手段は多様化しており、自転車の高機能化や特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の登場、シェアリングサービスの拡大などが見られます。



図 市内のシェアサイクルポート



図 パーソナルモビリティの事例

Column 03 特定小型原動機付自転車について



令和5年7月の道路交通法改正により、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなどの一定の要件を満たす電動キックボード等に関し、「特定小型原動機付自転車」として、新たな交通ルールが適用されました。

自転車と走行場所がほぼ同じなので、特徴を知っておきましょう。

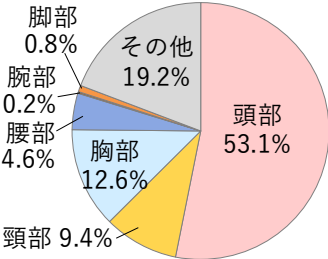
- ・ヘルメットを着用（努力義務）
- ・16歳以上であれば、運転免許は不要
- ・車道の左側走行が原則
- ・電動キックボードのうち「特例」特定小型原動機付自転車は、最高速度表示灯を点滅（6 kmモード）のうえ、歩道走行可能（普通自転車の歩道通行可の標識がある場合に限る。）



②道路交通法の改正

近年、ヘルメット着用の努力義務化やながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化など、自転車の安全確保に向けて、道路交通法の改正が行われています。

特に令和8年4月からは、交通反則通告制度（青切符）の導入という大きな転換点を迎えます。こうした一連の法改正は、自転車事故の抑止と交通ルールの徹底を強く期待するものであり、利用者には改めて正しい自転車ルールの認識と遵守が求められています。

改正年月	内容
令和5 4月	・ヘルメット着用の努力義務化 (全ての自転車利用者が対象) 死亡事故の約5割が頭部損傷 (ヘルメット非着用時の致死率は約1.9倍)  図2-25 自転車乗用中死者の人身損傷主部位(致命傷部位)別比較 (令和2年～令和6年合計) 出典:警察庁
令和6 11月	・ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化  出典:警察庁
令和8 4月	・交通反則通告制度（青切符）の導入 ・側方通過義務※の新設 ※ 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

Column 04 青切符（交通反則通告制度）とは

令和8年4月1日から自転車にも適用されることとなった「青切符」とは、16歳以上の運転者が一定の違反行為をした場合、一定期間内に反則金を納めれば、刑事手続きを受けずに事件が終結される制度です。

交通違反時に、現場で警察官の指導警告が行われ、歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性が高い悪質な違反であったときは、検挙が行われます。

令和8年4月1日から 16歳以上対象

自転車の違反に青切符が導入

●歩行者に危険を生じさせる行為、交通事故につながる悪質・危険な行為に対して反則金が科せられます



携帯電話使用等
(保持)(12,000円)



車道の右側通行
(6,000円)



一時不停止
(5,000円)



無灯火
(5,000円)

●同日から車が自転車等の右側を通過する際、安全な速度での進行を義務付け(罰則あり)

←安全な速度で進行

→できる限り道路の左側端に寄って通行

資料2 京都市自転車政策審議会 委員名簿

令和8年8月末時点 敬称略、五十音順

氏名	役職名等	安心・安全な 自転車利用の 推進検討部会	安全・快適な 自転車環境の 充実検討部会	多様な場面で の自転車活用 検討部会
青木 真美★	同志社大学 名誉教授 (令和7年1月24日まで会長)	○	○	○
伊東 恵司★	同志社大学学生支援センター 今出川校地学生支援課長			○
伊藤 由里	京都市PTA連絡協議会 理事		○	
岡本 喜雅	京都商店連盟 理事		○	
小川 圭一	立命館大学理工学部 教授 (令和8年3月23日から会長)		●	○
神山 保	京都府警察本部交通部 交通規制課長(令和8年3月23日～)	—	—	—
奥村 ゆかり★	一般社団法人京都市地域女性連合会 理事	○		
川井 美希★	市民公募委員	○		○
北方 真起	株式会社WALIFE 代表	○	○	
塩谷 佳子	市民公募委員(令和8年3月23日～)	—	—	—
塩見 幸三	京都府警察本部交通部 交通企画課長(～令和7年1月24日)	○		
鈴木 美緒	東海大学建築都市学部土木工学科 准教授	—	—	—
竹花 由紀子	公益財団法人京都市環境保全活動推進協会			○
谷口 創太	株式会社きゅうべえ 代表取締役	—	—	—
中井 宏	大阪大学大学院人間科学研究科 准教授	●		
中野 洋	京都サイクリング協会 理事長			○
野々下 俊彦	京都府警察本部交通部 交通企画課長(令和8年3月23日～)	—	—	—
橋本 昌史	京都府警察本部交通部 交通規制課長(～令和7年1月24日)		○	
濱村 紘史★	株式会社JTB京都支店 事業開発室 観光開発プロデューサー			○
藤本 芳一	自転車ライフプロジェクト 代表			○
三国 成子★	自転車利用環境向上会議全国委員会 会長 地球の友・金沢		○	●
村上 一郎★	京都府自転車軽自動車商協同組合 理事長	○		
山本 力也	パナソニックサイクルテック株式会社 事業企画部事業企画課交通安全プロジェクトリーダー	—	—	—
吉田 長裕★	大阪公立大学大学院工学研究科 都市系専攻 准教授	○	○	

◎:会長、●部会長、○部会員、★令和7年1月24日までは委員、令和8年3月23日以降は特別委員

資料3 京都市自転車総合計画2031（仮称）策定に向けた取組の経過

	日程	会議名等	審議内容
令和7年	7月24日	令和7年度第1回 京都市自転車政策審議会	○諮問 ○「次期京都市自転車総合計画(仮称)」の策定について
	10月2日	第1回 安心・安全な自転車利用 の推進検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○安心・安全な自転車利用の推進分野における推進施策と推進事業
	10月6日	第1回 多様な場面での 自転車活用検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○多様な場面での自転車活用分野における推進施策と推進事業
	10月29日	第1回 安全・快適な自転車環境 の充実検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○安全・快適な自転車環境の充実分野における推進施策と推進事業
	11月12日	第2回 安心・安全な自転車利用 の推進検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○安心・安全な自転車利用の推進分野における推進施策と推進事業及びモニタリング指標
	12月8日	第2回 安全・快適な自転車環境 の充実検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○安全・快適な自転車環境の充実分野における推進施策と推進事業及びモニタリング指標
	12月10日	第2回 多様な場面での 自転車活用検討部会	○次期計画の方向性(ビジョン・コンセプト・評価指標) ○多様な場面での自転車活用の分野における推進施策と推進事業及びモニタリング指標
令和8年	1月14日	令和7年度第2回 京都市自転車政策審議会	○「次期京都市自転車総合計画(仮称)」の策定について ○次期整備計画路線及びガイドライン改定の方向性
	3月24日	令和7年度第3回 京都市自転車政策審議会	○
	●月●日～ ●月●日	京都市自転車総合計画 2031(案)に関する 市民意見募集	○募集結果: ○意見内訳
	●月●日	令和8年度第1回 京都市自転車政策審議会	○
	●月●日	○○	○