

市民の皆様からの御意見を募集します！

資料 5

京都市自転車総合計画2031（案）

募集期間：令和8年●月●日～●月●日



本冊子は概要版です。
計画（案）の詳細はホームページ
を御覧ください。

QR
コード

御意見の提出方法

次のいずれかの方法により御提出ください（様式自由）。

① 送信フォームの場合

https://sc.city.kyoto.lg.jp/multiform/multiform.php?form_id=4737

② 電子メールの場合 jitenshaseisaku@city.kyoto.lg.jp

※メールの件名は「パブリック・コメント」としてください。

③ FAXの場合 075-213-0017

④ 郵送の場合 下記の提出先にお送りください。

⑤ 持参の場合 平日の午前8時45分から午後5時30分までの間に下記提出先に御持参ください。

QR
コード

問合せ先(御意見の提出先)

京都市建設局自転車政策推進室

住 所：〒604-8571

京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地

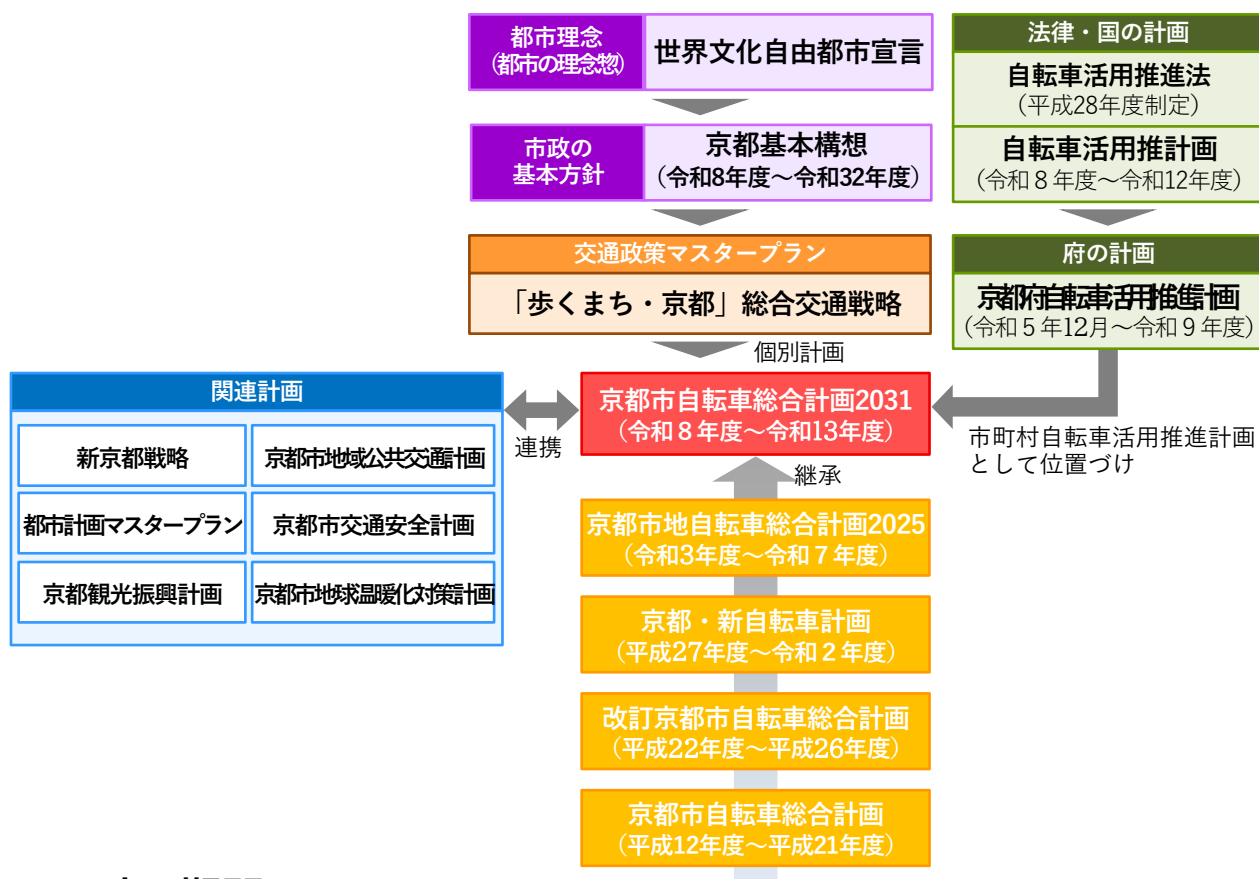
電 話：075-222-3565 FAX：075-213-0017

- ・お電話での御意見は受け付けておりませんので、あらかじめ御了承ください。
- ・お寄せいただいた御意見に対する個別の回答はできません。
- ・いただきました御意見等は、意見募集の終了後に、御意見等の概要を取りまとめ、ホームページで公表します。
- ・意見募集等で収集した個人情報につきましては、「京都市個人情報保護条例」に基づき適切に取り扱い、他の目的に利用することは一切ありません。

1. 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』総合交通推戦略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。

2. 「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。

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組み合わせ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。

仮 イメージ



出典：2040年、走路の景色が変わる（国土交通省）

3. 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うことができるよう、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

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さら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
- 自転車ルールの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。

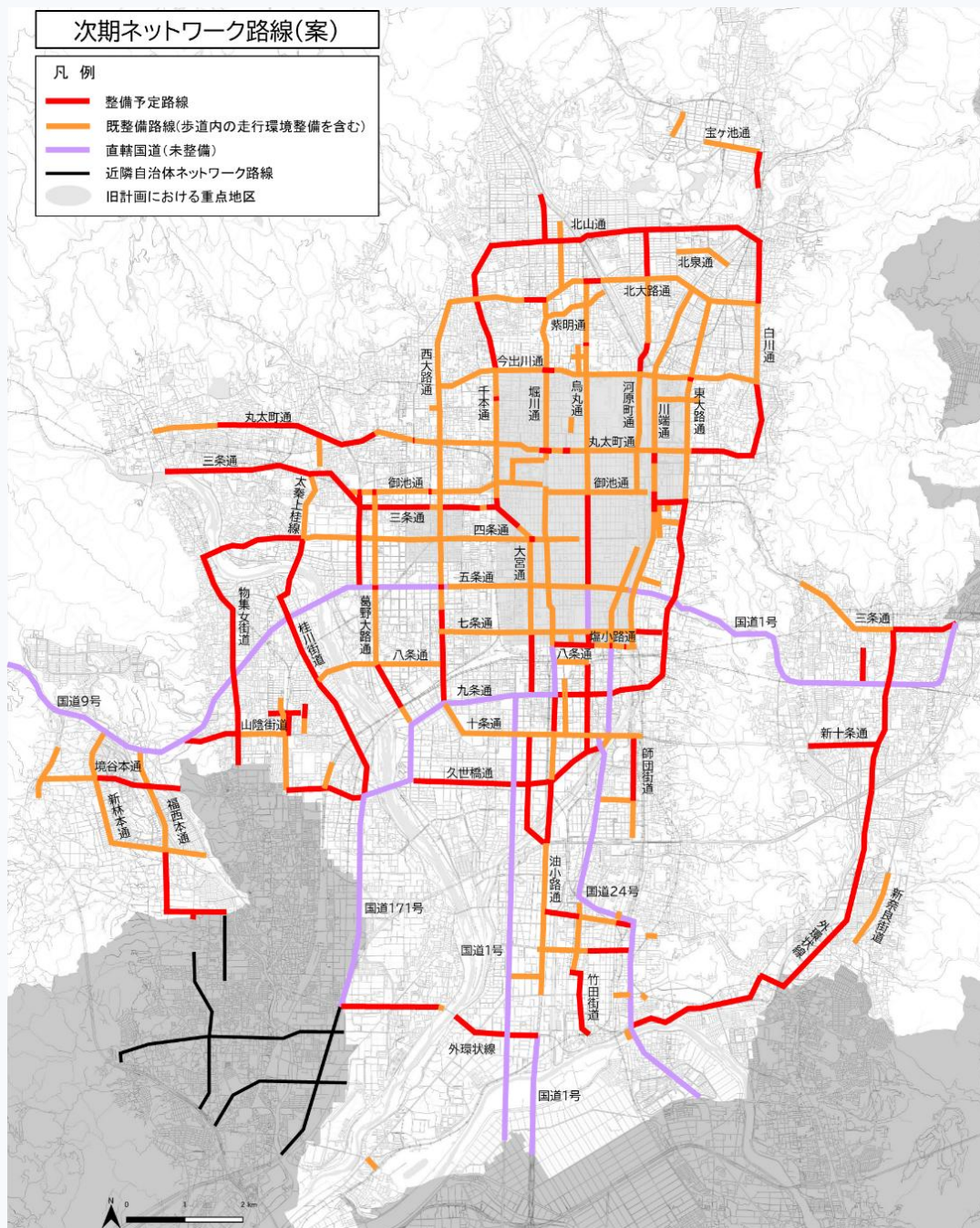
<既存の矢羽根等の整備箇所>

- 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。

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。

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利用ルールの周知・啓発に取り組むとともに、効率的な撤去の継続実施
- 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等への自転車ルール・マナーの周知・啓発 など

4. 計画の推進

1 評価・点検

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。

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。

①つたえる：安心・安全な利用の推進

項目	
自転車事故	自転車事故が全交通事故に占める割合
	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
	法令違反の割合(一時不停止等)
	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	

②たかめる：走行・駐輪環境の充実

項目	
走行環境	自転車走行環境整備延長(総延長及び整備形態別)
	矢羽根の認知度
	車道左側走行の割合(河原町通、丸太町通)
	新規整備箇所における整備前後の事故状況
駐輪環境	駐輪場の利用満足度
	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)
	放置自転車撤去台数
	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)

③ひろげる：自転車交通の役割拡大

項目
交通手段分担率(代表及び端末) (自転車、バイク、徒歩、鉄道、バス、自動車)
自転車の利用頻度
シェアサイクルポート数(複数社合計)
観光客数と観光客の市内での自転車利用割合 (日本人及び外国人観光客数と自転車の利用割合)
自転車文化人の活用回数

(参考)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

- 令和7年の自転車事故は、ピーク時の平成16年から約8割減少
- 本市は、移動に自転車を利用する方の割合が高いにも関わらず、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い。

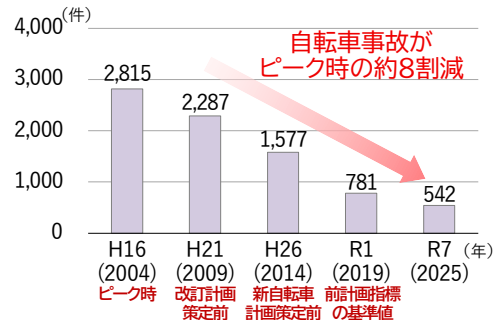


図. 京都市内における自転車事故の発生件数

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

- 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・学習の推進
 - 自転車安全教育プログラムの策定・改定
 - サイクルセンター(大宮交通公園)の整備
 - 自転車ルール等啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」の配布 など



図. 小学生向け自転車安全教室(左)と高齢者向け自転車健康教室(右)の様子

③自転車走行環境の整備

- 「自転車走行環境整備ガイドライン」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推進（令和7年度末時点で、236.3km整備）
- 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、整備前の7.2件から、整備後は3.1件と半分以下に減少

④放置自転車対策の推進

- 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と、撤去に取り組んだ結果、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。



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に、4事業者との連携協定締結や公有地の貸出しを実施
- 市内のシェアサイクルポート数は、令和7年12月時点では2,046箇所と令和5年4月から約3倍に増加

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の遵守徹底

- 自転車事故の件数は近年、下げ止まりの傾向
- 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%と増加傾向

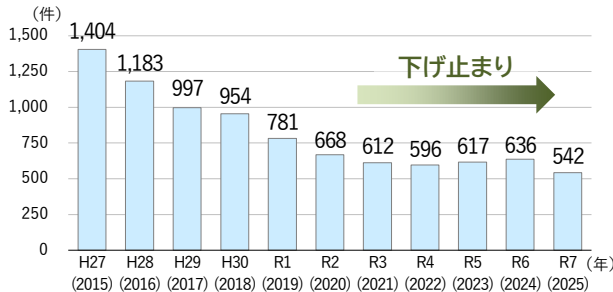


図. 京都市内における自転車事故の発生件数

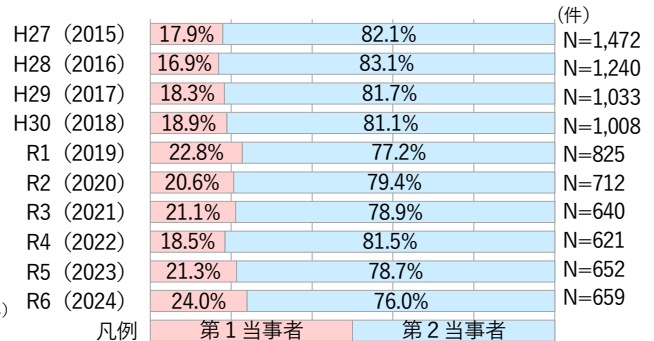


図. 自転車事故が第1当事者・第2当事者となる割合の推移

②都心部等から周辺地域への整備路線の拡大

- 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た結果、都心部では、矢羽根の認知度や事故の減少率が高いが、周辺部では矢羽根の認知度や事故の減少率が低い。

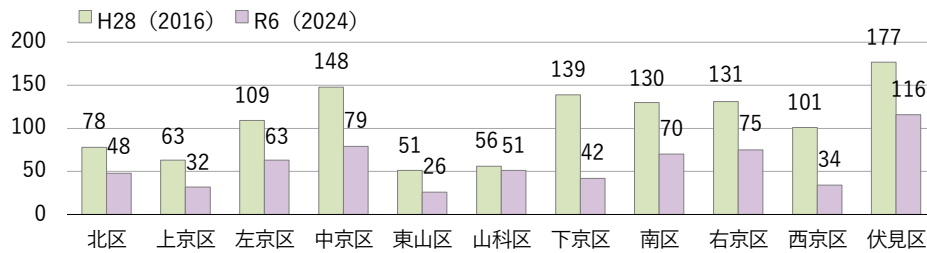


図. 各行政区の自転車事故件数

③小規模分散型の駐輪需要への対応

- 路上に大量の自転車が放置される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る。

④自転車と公共交通との連携強化

- 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である。

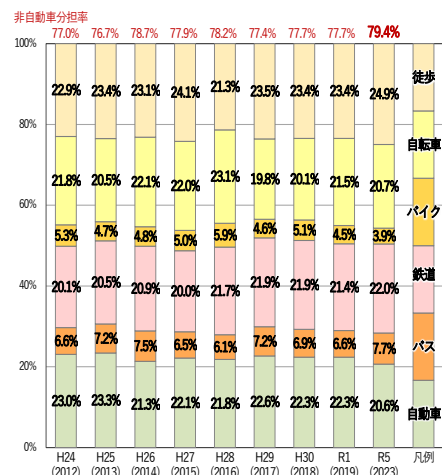


図 交通手段分担率(代表)の推移(京都市)

出典: 京都市調べ

⑤自転車を取り巻く社会環境の変化

- コロナ禍以後のライフスタイルの変化
- 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の移動手段の多様化
- 道路交通法の改正により、ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化、令和8年4月からは交通反則通告制度（青切符*）の導入。

*「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

