

自転車施策の取組み状況について

京都府自転車活用推進計画について

【京都府総合計画】

“ 一人ひとりの夢や希望が全ての地域で実現できる京都府をめざして ”

将来構想	基本計画
(1) 人とのコミュニティを大切にする共生の京都府	○誰もが親しみ夢が広がるスポーツ ○文化力による未来づくり ○産業の創出・成長・発展と継承
(2) 文化の力で新たな価値を創造する京都府	○魅力ある観光 ○しなやかで災害に強い地域
(3) 豊かな産業を守り創造する京都府	○犯罪や事故のない暮らし ○脱炭素社会へのチャレンジ
(4) 環境にやさしく安心・安全な京都府	○成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり ○もうひとつの京都の推進と地域連携



一人ひとりの目的に合わせて
自転車を楽しく活用し、安心・安全、
快適なサイクル環境を実現



つかう

誰もが自転車の楽しさや
便利さを実感できる環境
の実現

つくる

誰もが安全で快適に利用
できる自転車環境の実現

まもる

みんながルールを守り、
お互いが安心して利用
できる自転車環境の実現

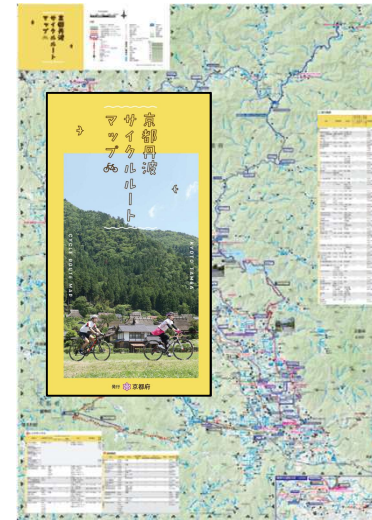
🍷 主な施策の取組みについて ～つかう～

つかう 施策1 歴史、文化、自然を感じるサイクルツーリズムの推進

- ①官民連携によるサイクリング環境の整備
- ②官民連携による観光ツアーの実施

京都丹波サイクルルートの策定

サンガスタジアム by KYOCERA をメイン発着点、
丹波自然運動公園をサブ発着点とし、初級者から
上級者向けの全5ルートを設定



ルートマップ



スタンプラリー
「ツール・ド×京都丹波」

官民連携プラットフォーム 「Ride with KYOTO 推進会議」

官民連携による府内サイクリング環境の向上や、
自転車の利活用促進による地域活性化・観光振興・
健康増進を図ることを目的に令和3年10月設立



鬼の京都
京都1周サイクルチャレンジ



サイクリストに
やさしい宿

🌀 主な施策の取組みについて ~つくる~

つくる 施策6 自転車通行空間の計画的な整備推進

歩行者、自転車、自動車が分離された自転車通行空間整備。



一般府道園部停車場線(南丹市)
自転車専用通行帯



整備イメージ
府道小倉西舞鶴線(舞鶴市)
自転車道



国道178号(宮津市)
車道混在

施策7 サイクリスト受け入れ体制の充実

京都丹後鉄道の5駅にe-Bike充電器、自転車用空気入れ、自転車用工具、輪行袋(各駅5個)、サイクルラックを設置。



🍷 主な施策の取組みについて ～まもる～

まもる 施策11 自転車の点検整備の促進

・自転車安全利用推進員講習等において、点検整備の重要性についての説明や実施訓練を実施。



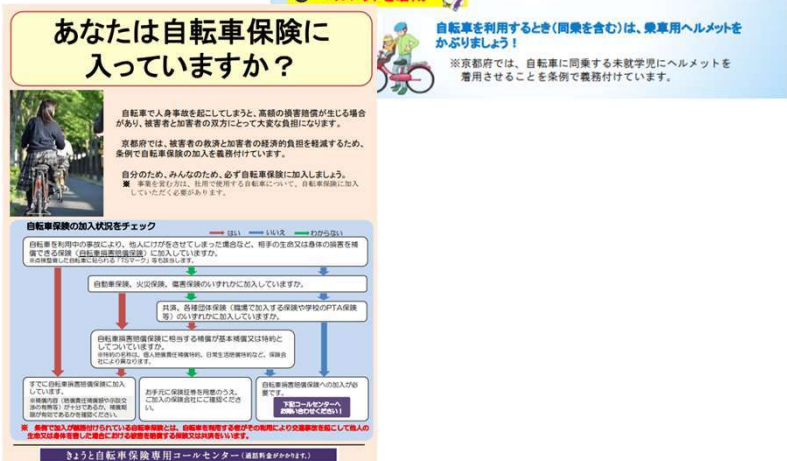
まもる 施策12 自転車の安全利用の促進

・自転車安全利用推進日等の広報啓発活動において、「自転車安全利用五則」のチラシを配布し、自転車の交通ルール・マナーの周知・広報を実施



まもる 施策14 自転車保険加入義務化に伴う加入促進活動

・交通安全運動スタート式等における広報啓発、自転車安全利用推進員講習における説明のほか、自転車保険の加入促進のためのチラシを作成
・自転車安全利用推進月間(5月)に府内一斉啓発日「保険加入促進の日」を設定し、京都府保険代理業協同組合等の関係機関と連携した広報啓発活動を実施



🌀 現計画の振り返り 目標指標「つかう」

指標		策定時現況値	目標値	目標年度	現況値		現況値の定義
モデルルート上にある観光施設の観光入りこみ客数		1,120万人 (2018年)	1,450万人	2023年	900万人 (2022年)	未達成	主要31施設(淀川三川さくらであい館、舞鶴赤れんがパーク、けいはんな記念公園等)の総数
移動距離5km未満の代表交通手段分担率	自転車	23% (2010年)	30%	2030年	-(※)	/	パーソントリップ調査による
	車	32% (2010年)	20%	2030年	-(※)		
大規模自転車道(京都八幡木津自転車道線)の自転車交通量		1,540台/12時間 (2017年)	2,000台	2023年	1,120台/12時間 (2021年)	未達成	代表3箇所 の平均値

【現状】

○観光入りこみ客数と自転車交通量が20%を超える減少。

○新型コロナウイルス感染症の蔓延に伴う外出行動の抑制が原因と考えられる。

(※)パーソントリップ調査は、R3に実態調査が行われ、集計中。

現計画の振り返り 目標指標「つくる」

指標	策定時現況値	目標値	目標年度	現況値		現況値の定義
自転車通行空間の整備	190km (2018年度)	300km	2023年度	554km (2022年度)	達成	京都府及び市町村管理道路における自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、普通自転車通行指定、自転車歩行者専用道路の整備延長
モデルルートの整備延長	250km (2018年度)	300km	2023年度	467km (2022年度)	達成	モデルルートにおける誘導ライン等の整備延長
道の駅等へのサイクルサポートステーション ^{*4} 設置数	8箇所 (2018年度)	26箇所	2023年度	13箇所 (2022年度)	未達成	モデルルート上に整備済みのサイクルサポートステーション数

【現状】

- 自転車通行空間の整備は、山城、南丹、丹後地域において国の交付金を積極的に活用し、「車道混在」の整備形態を主として、モデルコースを中心に整備。
- サイクルサポートステーションは、京都丹後鉄道5駅に設置。
道の駅等への設置について管理者との調整を進め整備を図る。

🌀 現計画の振り返り 目標指標「まもる」

指標	策定時現況値	目標値	目標年度	現況値		現況値の定義
年間の自転車事故発生件数	1,310件 (2018年)	1,500件以下	2020年	962件 (2020年) 825件 (2022年)	達成	交通統計(京都府警察本部)による
自転車同乗幼児(6才未満)のヘルメット着用率	76.5% (2018年度)	90%	2020年度	72.6% (2020年度) 77.2% (2022年度)	未達成	京都府内で6歳未満の幼児を自転車に同乗させている者のうち、乗車用ヘルメットを着用させている者の割合
自転車利用者等の自転車損害保険等への加入率	79.4% (2018年度)	90%	2020年度	92.9% (2020年度) 93.4% (2022年度)	達成	京都府内で自転車を利用する者のうち自転車損害保険等に加入している者の割合

【現状】

○自転車事故件数の減少は、交通指導取締り、交通安全教育、信号機等の交通安全施設や道路の整備改良、運転免許の自主返納、安全運転サポート車の普及等の交通事故防止対策が効果発揮。

○自転車同乗幼児(6才未満)のヘルメット着用率は横ばいで目標未達成。
着用の徹底を図る必要がある。

○自転車利用者やレンタサイクル事業者などへの加入義務を課した「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」により自転車損害保険等の加入率が向上。