
京都府
自転車活用推進計画(最終案)

<本 編>

目 次

第1章 計画に関する基本事項.....	1
1 計画の目的.....	1
2 計画の区域.....	1
3 計画の期間.....	1
4 計画の位置づけ.....	2
第2章 自転車を取り巻く環境と課題.....	4
第3章 目指す姿.....	20
1 基本理念.....	20
2 3つの視点.....	21
第4章 実施すべき施策と具体の取組.....	22
つかう.....	22
つくる.....	31
まもる.....	40
第5章 計画の推進とフォローアップ.....	50
1 関係者の連携・協力.....	50
2 計画のフォローアップ.....	50

<解 説>

<資料編>

第1章 計画に関する基本事項

1 計画の目的

京都府では、自転車に関連する取組みとして「京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例」（2007年10月16日制定）に基づき「京都府自転車安全利用促進計画」（2016年度～2020年度）を策定し、自転車事故の防止と秩序ある利用を推進してきました。

また、「スポーツ観光振興構想」（2015年度策定）に基づき、マウンテンバイク等のスポーツの聖地づくりの支援や、各種自転車イベントの開催支援など、新たな利用者や愛好家の獲得を目指して取り組み、スポーツ観光を通じた地域づくりを進めているところです。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）が2017年5月1日に施行され、同法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）が、2018年6月8日に閣議決定されました。

本計画は同法第10条に基づき、策定するもので、行政、事業者、府民等の関係者が連携・協力して、ソフト・ハード両面から、自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための指針となることを目的としています。

2 計画の区域

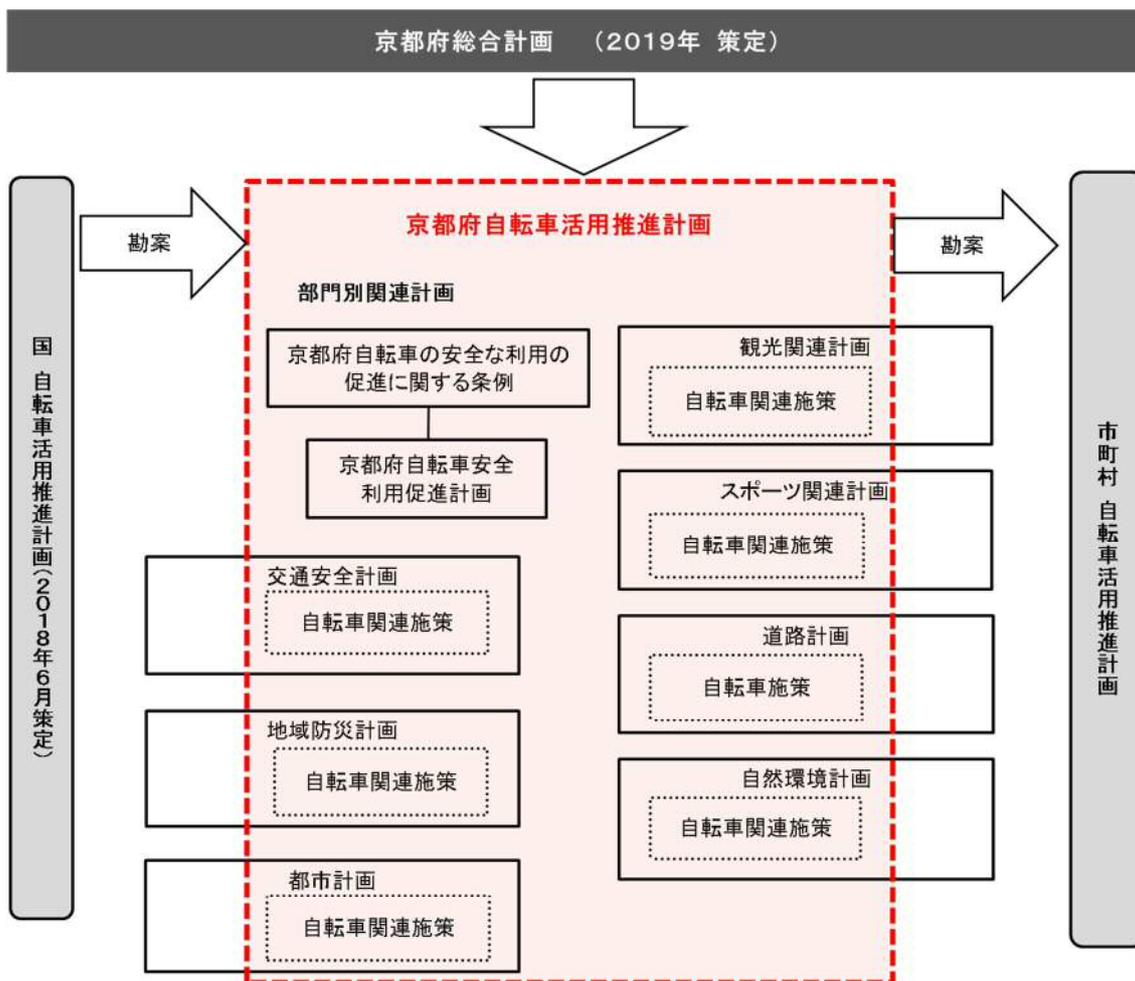
計画区域は京都府域全域とします。

3 計画の期間

府政運営の基本方針である「京都府総合計画（仮称）」との整合を図るため、長期的な展望を踏まえつつ、計画期間は2023年度末までとします。

4 計画の位置づけ

本計画は、国の推進計画を踏まえ、府政運営の基本方針である「京都府総合計画」をはじめ、「京都府自転車安全利用促進計画」やその他関連計画等との整合を図り、本府における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画とし、さらに、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針として位置づけます。



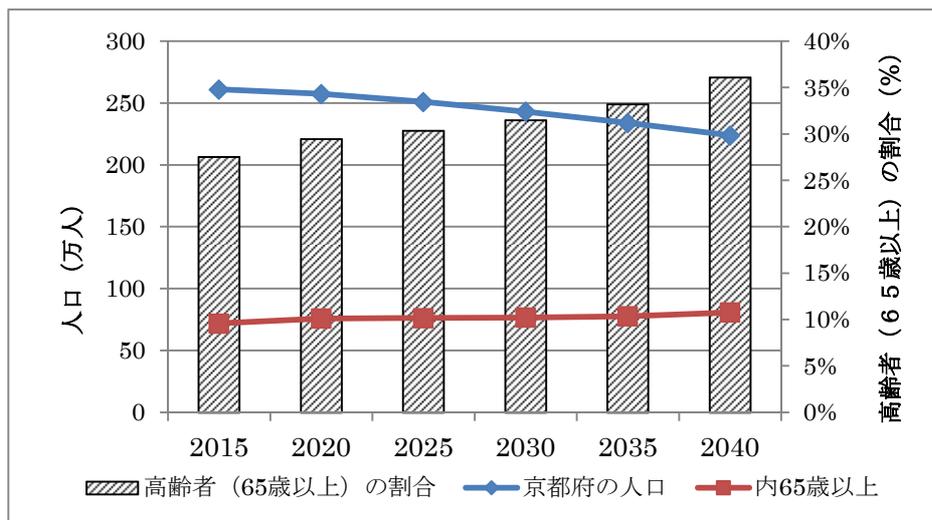
部門別主な関連計画

観光	京都府観光総合戦略(2019年3月策定)
	スポーツ観光振興構想(2015年策定)
スポーツ	京都府スポーツ推進計画(2014年策定、2019年改定)
自然環境	京都府地球温暖化対策条例(2016年4月改正)
	京都府地球温暖化対策推進計画(2011年7月策定)
防災	京都府庁地震業務継続マニュアル(2011年2月改正)
	京都BCP行動指針(2014年6月策定)
道路計画	道路法に基づく府道の構造の基準に関する条例(2019年改定予定)
	京都のみち 2040(仮称)(2019年改定予定)
	京都府無電柱化推進計画(2019年策定予定)
	京都府自転車道等整備ガイドライン<案>(2017年3月策定)
交通安全	第10次京都府交通安全基本計画(2015年度改正)
	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例(2017年7月改正)
	京都府自転車安全利用促進計画(2016年策定、2017年一部改正)
	京都府交通安全基本条例(2014年9月改正)
都市計画	都市計画区域マスタープラン
	京都府景観条例(2007年4月施行)

第2章 自転車を取り巻く環境と課題

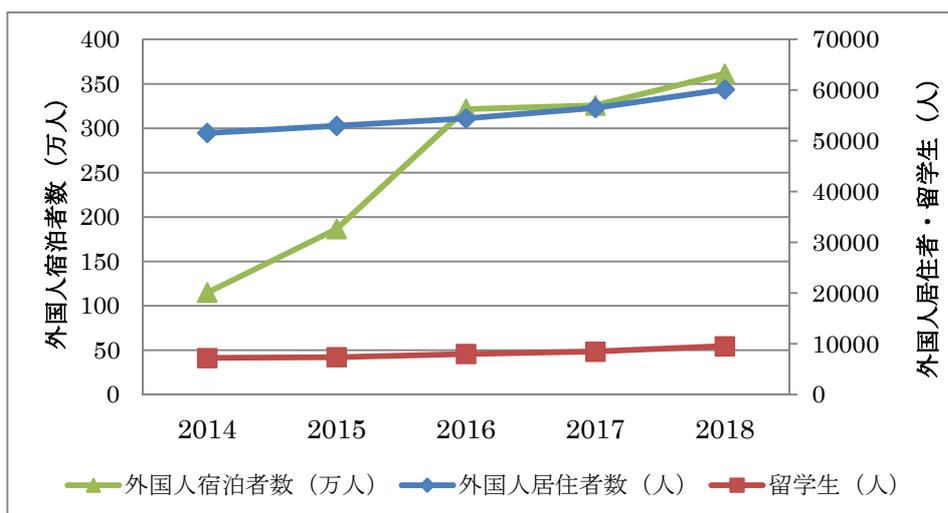
1 京都府の人口推移

- 京都府の将来人口推計における高齢化の予測をみると、65歳以上の比率が年々増加しており、さらに高齢化が進むことが予想されます。
- 京都府内の外国人居住者、留学生、宿泊者数は年々増加しています。



京都府の高齢化の状況（65歳・75歳以上の将来人口推計）

資料：国立社会保障人口問題研究所 平成30年推計



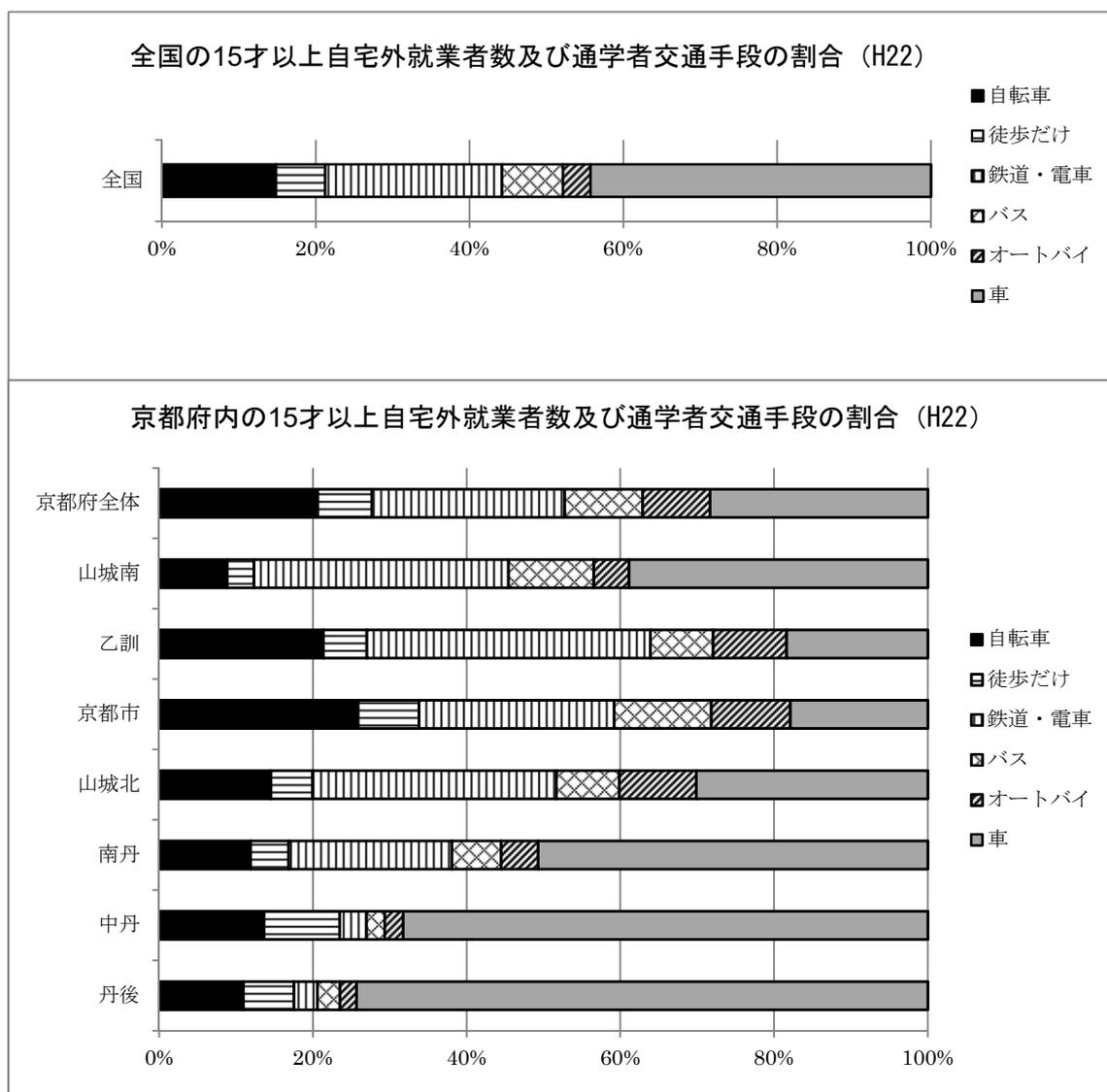
京都府内の外国人の動向

資料：京都府

2 京都府内の自転車利用実態

(1) 通勤・通学時（平日）の交通分担率

- 京都府全体の通勤、通学時の交通分担率は車が約3割、鉄道・電車が約2.5割、自転車が約2割となっており、全国と比較すると、自転車の分担率は高くなっています。
- 地域別では、京都市、乙訓は自転車の分担率が約2割以上で比較的高く、山城北は1.5割と全国と同程度、山城南、南丹、中丹、丹後は全国より低い値となっています。
- 特に、南丹以北は車の分担率が5割を超えています。



資料：国勢調査より作成

～自転車の特徴～ 所要時間が短く定時性が高い

自転車は約 500m～5 km 弱の近・中距離において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短くなっています（*）

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

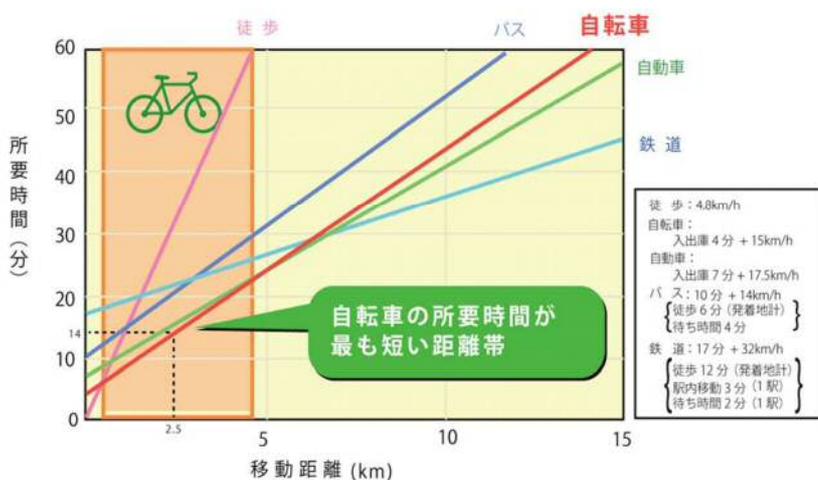


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典】以下の資料を基に作成。

- ・MATT 関東圏時刻表 2002 年 11 月：八峰出版
- ・東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・平成 7 年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・平成 11 年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

資料：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）

（*）上記のグラフは、大都市都心部を想定した各交通手段のサービス水準に基づいたものであり、各交通手段のサービス水準によって、自転車の所要時間が最も小さくなる距離帯（「自転車が優位となる距離帯」）は異なります。

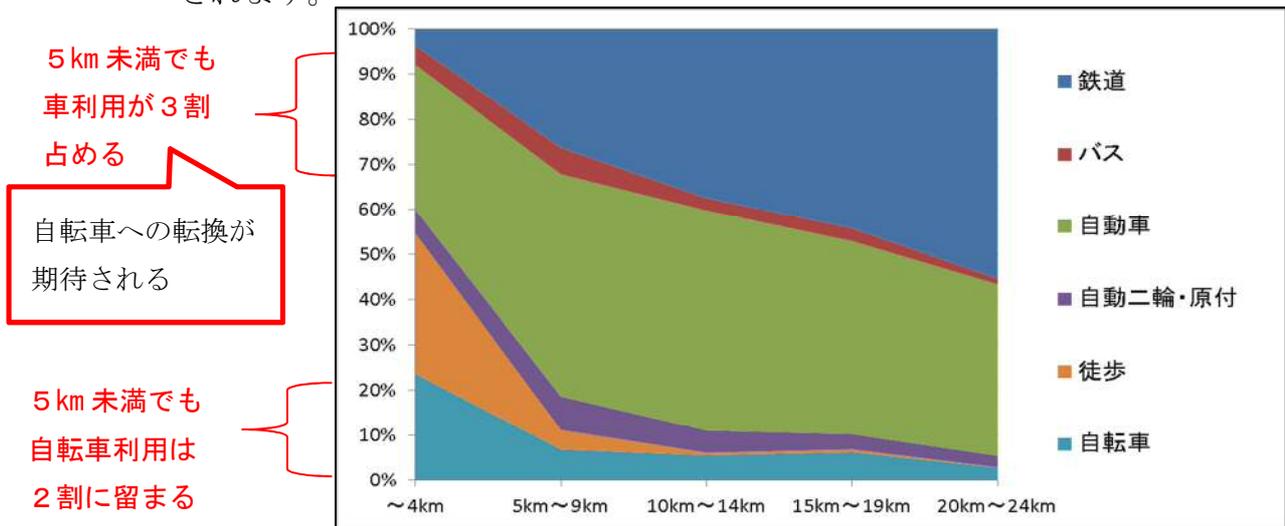
京都市中京区、向日市の各交通手段のサービス水準に基づき算定した自転車が優位となる距離帯は以下のとおりです。

- ・京都市中京区 0.47km～3.95km
- ・向日市 0.47km～3.23km

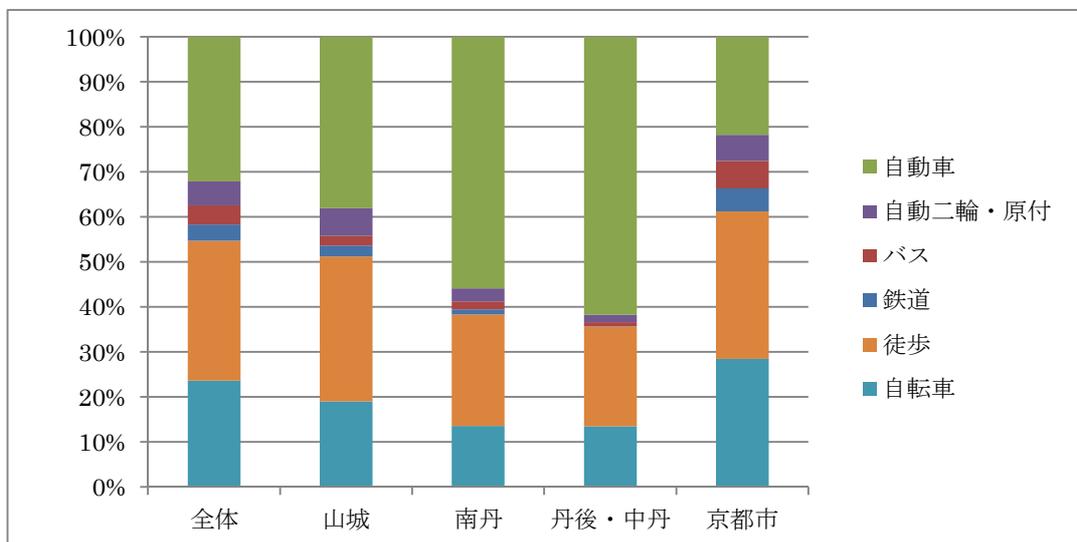
資料：地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析
（土木学会論文集 D3（土木計画学）、Vol. 68、No.5（土木計画学研究・論文集第 29 巻）

(2) 距離帯別の代表交通手段分担率 ※1

- 5km未満でも自転車利用は2割に留まり、車利用が3割を占めています。地域別で見ると、府北部の方が短距離でも車での移動が多くなっています。
- 車の平均乗車人数は約1人で、約3割の車利用者の自転車への転換が期待されます。



距離帯別代表交通手段別利用割合 (京都府・平日・H22)



移動距離 5km 未満の地域別代表交通手段分担率 (京都府・平日・H22)

資料：第5回パーソントリップ調査(京都府)より作成

車種別平均輸送人数の推移 (人/トリップ)

	平成17年度	平成22年度
乗用車	1.32	1.30
バス	13.82	13.59
小型貨物車	1.20	1.18
普通貨物車	1.26	1.31

1人での移動が中心

資料：道路交通センサス

3 京都府内の健康状態

- 京都府における平均寿命は男女とも年々伸びており、全国順位としては上位に位置しています。しかし、健康寿命（H25）は全国平均との差が男性は0.98歳、女性は1.1歳短くなっています。
- 介護保険（要介護2以上）認定者数から算定した平均要介護期間は、男女とも年々長くなっています。

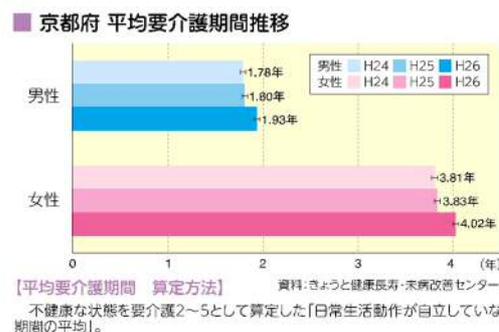


資料：きょうと健やか21（京都府）

健康寿命
全国との比較

	平均寿命〔歳〕(H27)		健康寿命〔歳〕(H25)	
	男性	女性	男性	女性
京都府	81.40	87.35	70.21	73.11
全国	80.77	87.01	71.19	74.21

資料：
● 平均寿命 厚生労働省「平成27年都道府県別生命表」
● 健康寿命 厚生労働省「平成25年健康寿命表」「平成25年人口動態統計」
「平成25年国民生活基礎調査」総務省「平成25年推計人口」



- 30～60歳代男性の3～4人に1人が肥満です
- 適度な運動を習慣的に行うことは、生活習慣病の予防につながりますが、運動習慣のある者の割合は、20～50歳代の男女が少ない状況です。

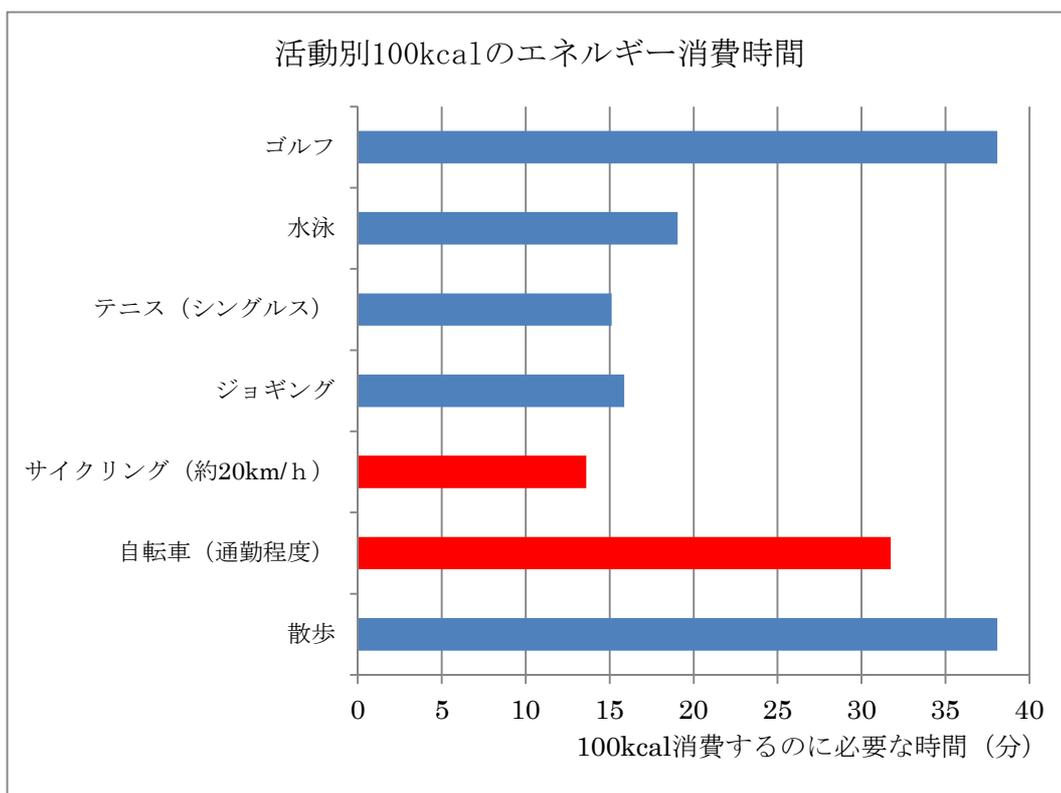


資料：きょうと健やか21（京都府）

～自転車の特徴～ 健康によい

自転車は他のスポーツに比べると比較的少ない負担でカロリーが消費できます。

- ・成人（60kg）が100kcal消費するのに必要な時間を各活動別に比較すると、自転車は比較的少ない負担でカロリーが消費できます。
- ・自転車は生活習慣病予防に効果的な中位程度の負荷がかかる有酸素運動であるため、自転車を日常生活に取り入れることで、健康増進や、生活習慣病防止に効果的であると言えます。

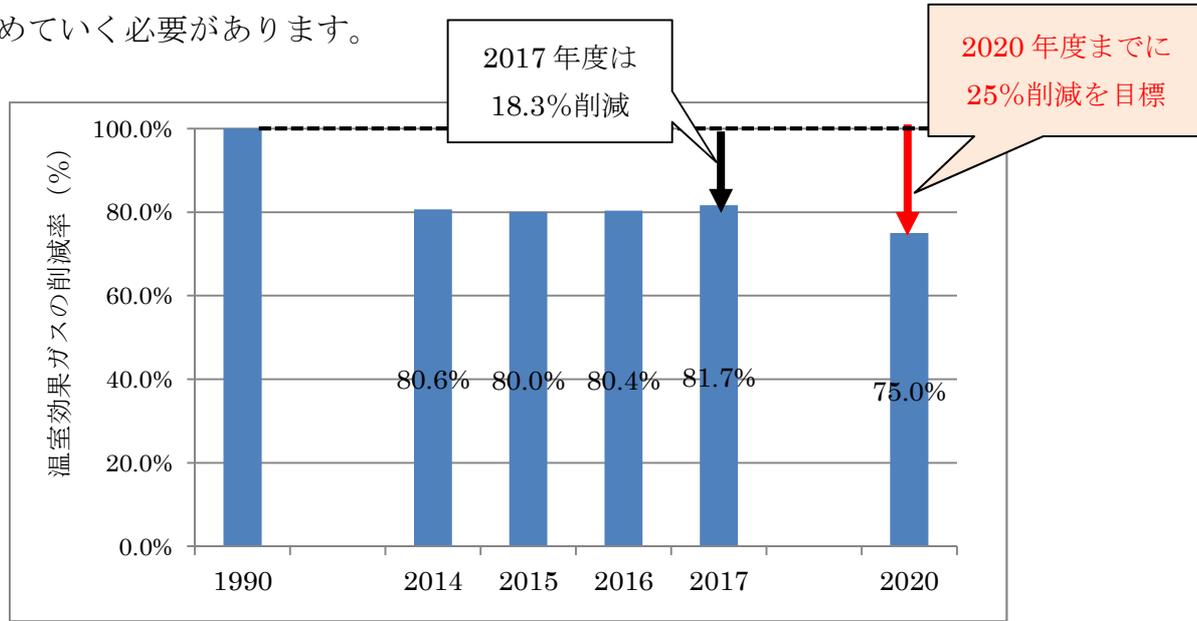


資料：健康づくりのための身体活動基準（厚生労働省）より算出

4 京都府内の温室効果ガス排出状況

京都府地球温暖化対策条例では、2020年度における温室効果ガス排出量を1990年度に比べて25%削減する目標を掲げています。

直近の排出量実績（2017年度）では、18.3%の削減であり、さらに削減を進めていく必要があります。

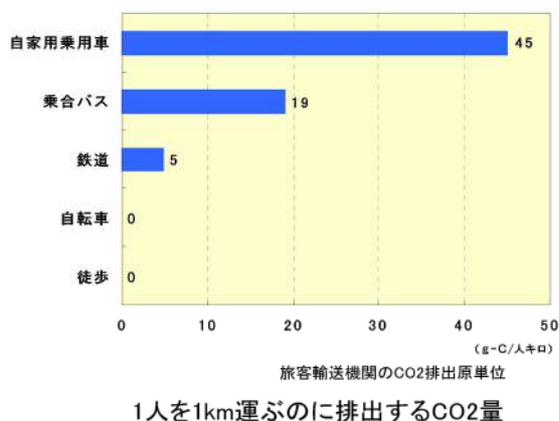


京都府の温室効果ガスの排出量（1990年度比）

資料：京都府

～自転車の特徴～ 環境に優しい

自転車は自動車やバス・鉄道に比べて化石燃料を必要としないことから、CO₂排出量はゼロであり、環境に優しい移動手段といえます。



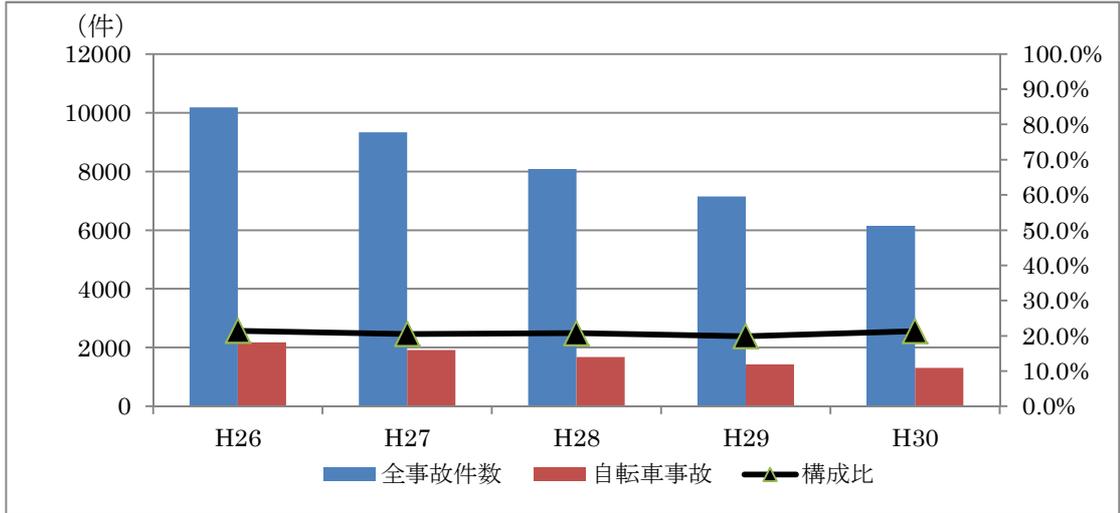
[出典：地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料より作成]

資料：警察庁資料「自転車を取り巻く環境」（平成23年11月）

5 京都府内の自転車における事故発生状況

(1) 自転車事故の推移

- 自転車事故の発生件数は、平成26年は2,182件でしたが、平成30年は1,310件と約4割減となっています。
- 全事故に占める自転車事故の割合は、2割を占める状態が続いています。

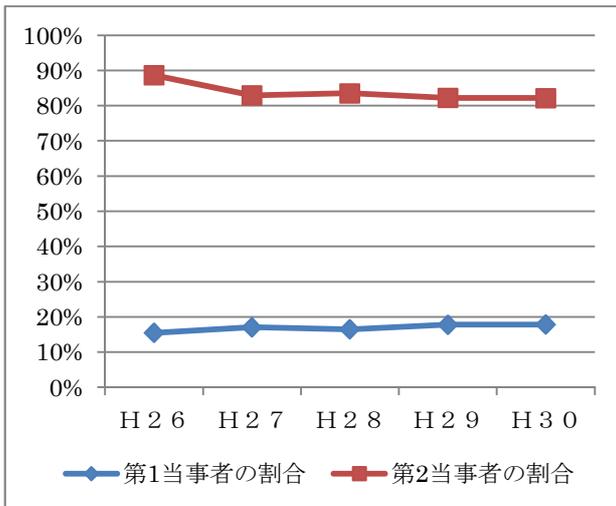


全事故件数に対する自転車事故の割合

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

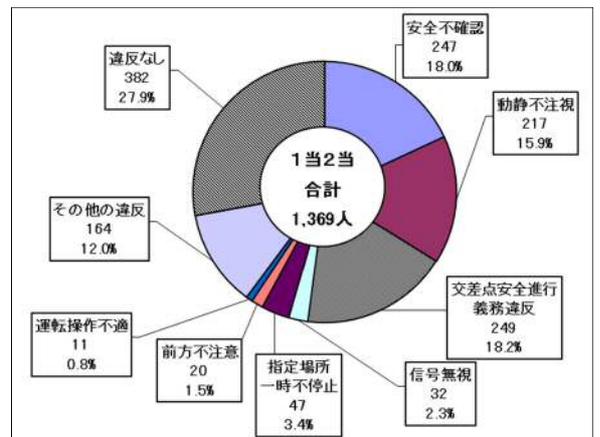
(2) 自転車事故の内訳

- 自転車事故の第1当事者の割合はやや増加傾向です。
- 自転車事故が起きた中では、約7割は法令違反が認められます。



自転車事故割合（第1当事者・第2当事者）

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

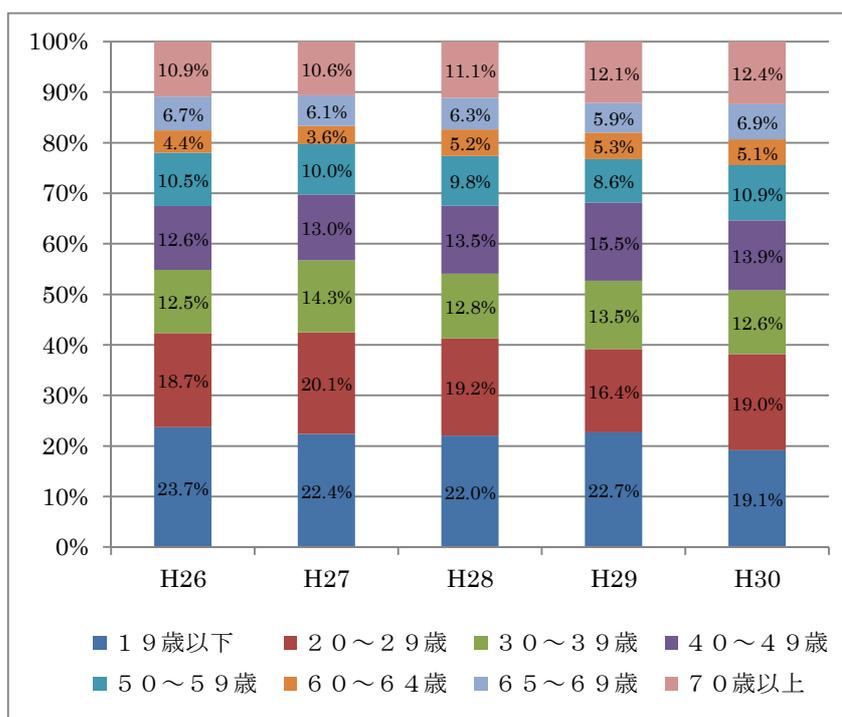


自転車法令違反内容別当事者数（2018年）

（第1当事者・第2当事者）

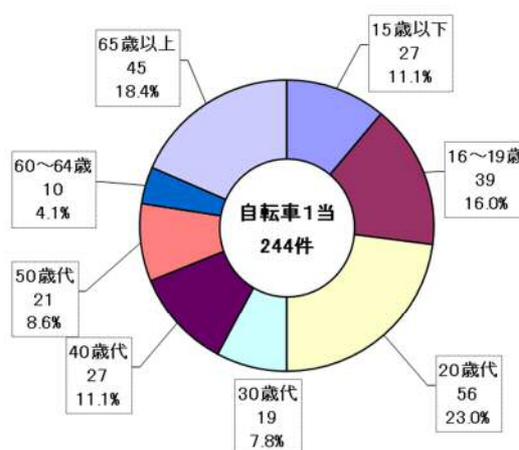
資料：京都府警本部

- 自転車関連事故死傷者割合を年齢層別で見ると、20歳代以下は減少傾向ですが、全体に占める割合は約4割と高くなっており、一方、65歳以上の割合は増加傾向にあります。
- 自転車事故の第1当事者数を年齢層別にみると、20歳代以下が半数を占め、65歳以上も2割弱となっています。



京都府内自転車関連事故の年齢層別死傷者割合

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

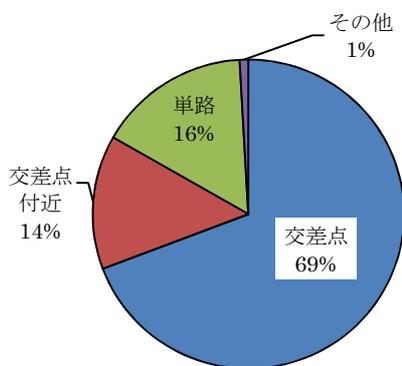


自転車（第1当事者）年齢層別発生件数（2018年）

資料：京都府警本部

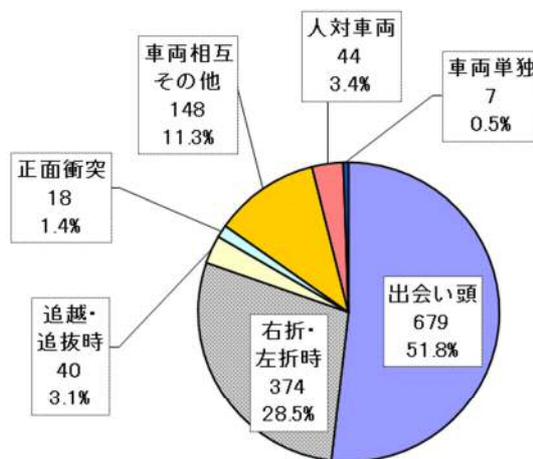
(3) 自転車事故の発生状況

- 道路形状別では、交差点部（付近も含む）での事故発生件数が 8 割以上となっています。
- 事故類型別では、出会い頭事故が半数以上となっています。
- 地域別でみると、京都市内及び山城地域の事故発生件数が全体の 9 割以上となっています。
- 自転車事故の相手当事者は対自動車が多くなっています。



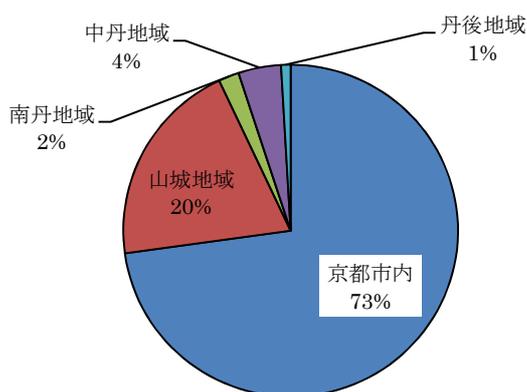
道路形状別自転車事故発生割合 (2018 年)

資料：交通統計（京都府警本部）より作成



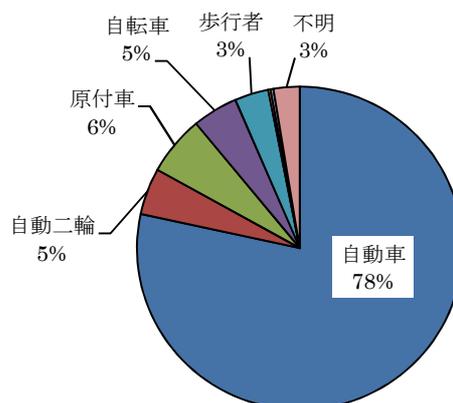
事故類型別発生件数 (2018 年)

資料：京都府警本部



地域別自転車事故発生割合 (2018 年)

資料：交通統計（京都府警本部）より作成



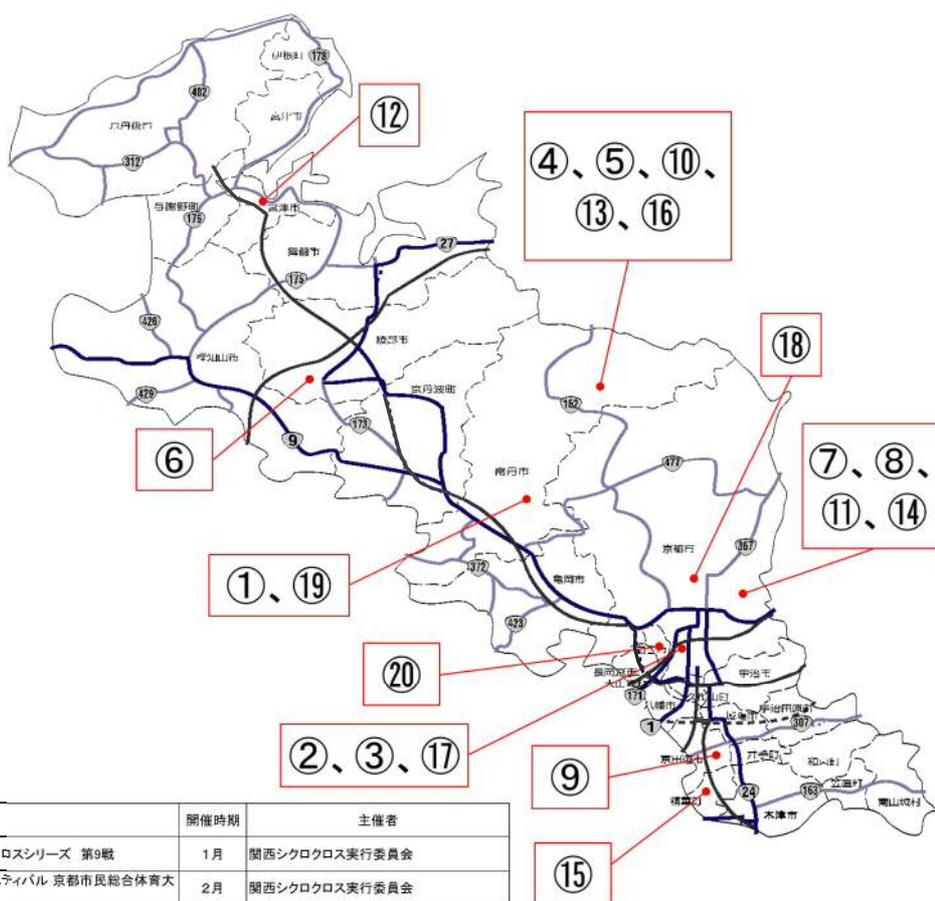
自転車事故の相手方車種別事故発生割合 (2018 年)

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

6 京都府内のサイクリングイベントの状況

(1) サイクリングイベントの開催状況

- 平成 30 年度に京都府内で開催された主なサイクリングイベントは以下のとおりで、年間を通じて府内各地で開催されています。



	大会名	開催時期	主催者
①	2017～2018年シーズン 関西シクロクロスシリーズ 第9戦	1月	関西シクロクロス実行委員会
②	関西スポーツマスターズスポーツフェスティバル 京都市民総合体育大会自転車シクロクロスマスターズ大会	2月	関西シクロクロス実行委員会
③	2017～2018年シーズン 関西シクロクロスシリーズ 第10戦	2月	関西シクロクロス実行委員会
④	2018年「3.11メモリアル シクロクロス」	3月	関西シクロクロス実行委員会
⑤	京都美山向山エリミネーター／グラベル	4月	京都府自転車競技連盟
⑥	2018グランfond京都 support by Panaracer 京都「ゆらり」コース設定 協賛・京都いきいきすこやかスポーツ交流事業	5月	京都府自転車競技連盟
⑦	アーキエムズプロデュース自転車マナーアップフェスタin Kyoto	5月	京都市・京都府警察・(株)アーキエムズ
⑧	自転車活用推進シンポジウムin京都	5月	(株)アーキエムズ
⑨	2018ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ	5月	ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ実行委員会
⑩	第33回 京都美山サイクルロードレース 2018	5月	美山サイクルロード実行委員会
⑪	2018BRM (オダックス近畿) BRM504京都600km	5月	オダックス近畿
⑫	海の京都 TANTANロングライド2018	6月	TANTANロングライド実行委員会
⑬	第7回 京都美山サイクルグリーンツアー	7月	京都美山サイクルグリーンツアー実行委員会
⑭	新日本海フェリータイアップ企画 2018年8月 夏の日本海沿岸部縦走 自転車ライド	8月	一般社団法人日本ツーリズム協会
⑮	U-Spiritウエバー杯2018けいはんなサイクルレース	9月	京都府自転車競技連盟
⑯	第4回 ゆずの里向山グラベルクリテリウム	9月	グラベルクリテリウム実行委員会事務局
⑰	第1回 KYOTOロングライド in South Around	10月	(株)JTB、(株)豊守
⑱	京都サイクルフェスタin宝池	11月	京都サイクルフェスタ実行委員会
⑲	2018～2019年シーズン関西シクロクロス 日吉ラウンド JCX 第10戦	12月	関西シクロクロス実行委員会事務局
⑳	BMXフリースタイル Japan Cup3 京都大会	12月	(一社)全日本フリースタイルBMX連盟

(2) サイクリングイベントへの参加状況

- サイクリングイベントには、毎年多くの方が参加、観覧されています。

TANTANロングライド開催状況

開催年	申込人数(人)	実走人数(人)
2016	1,667	1,527
2017	1,705	1,583
2018	1,745	1,607
2019	1,787	1,678

京都美山サイクルロードレース開催状況

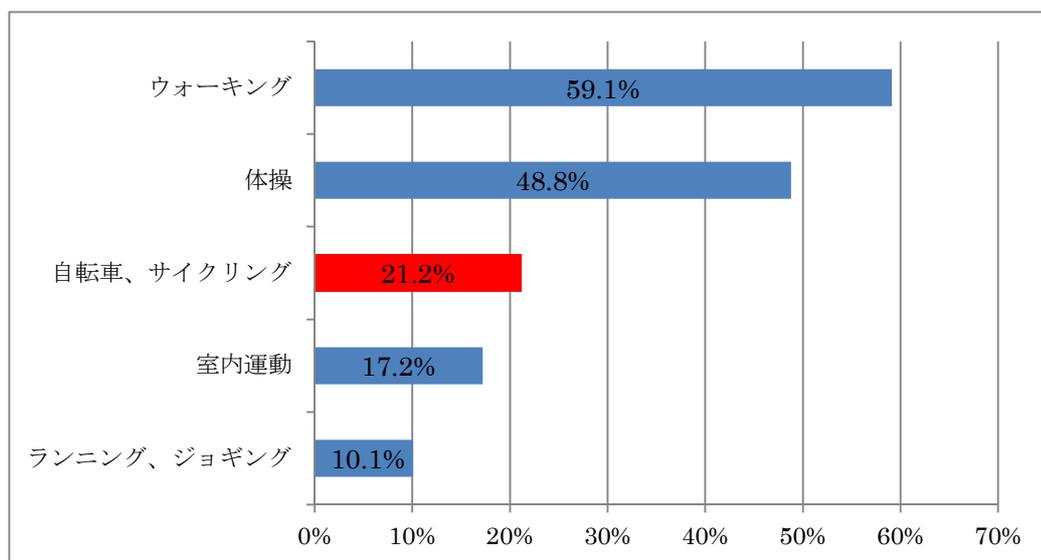
開催年	参加人数(人)
2016	1,205
2017	841
2018	1,042
2019	1,073

ツアー・オブ・ジャパン京都ステージの開催状況

開催年	観客数(人)(概数)	選手(人)	
		国内	海外
2016	50,000	39	55
2017	50,000	39	56
2018	53,000	31	40
2019	47,000	44	52

(3) スポーツの実施状況

- 運動・スポーツの実施状況は、一年間で運動した人が 85.9%で、「運動をした」人が行った運動やスポーツの種類は、ウォーキング、体操（ストレッチ等）に次いで自転車・サイクリングが多くなっています。



この1年間に行った運動やスポーツの種目（18歳以上）

資料：平成29年度京都府民のスポーツに関する実態調査

(4) サイクルツーリズムの需要の高まり

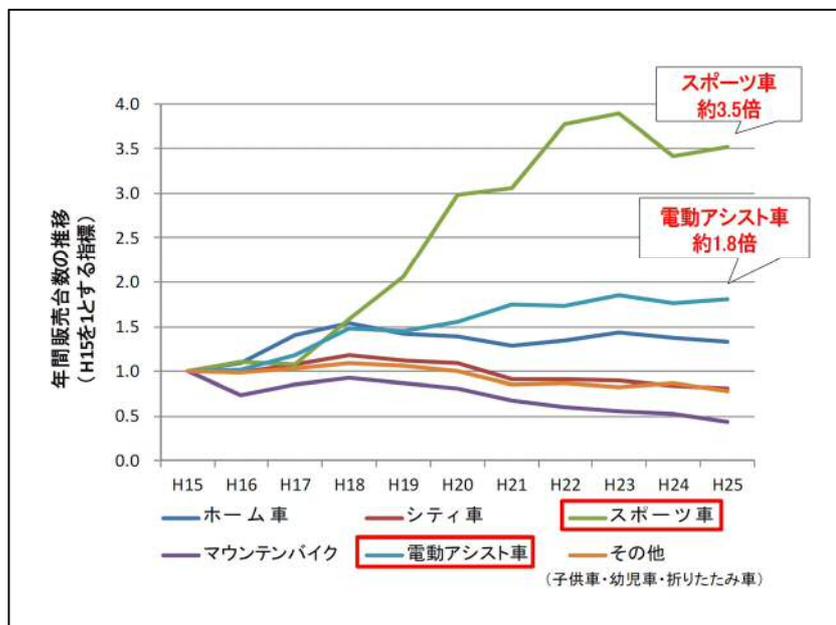
- 隣接する滋賀県では琵琶湖を一周するコース「ビワイチ」を体験する人が年々増加しており、2018年は2015年の2倍以上の人が体験しています。

開催年	年間体験者数(推計)
2015	52,000
2016	72,000
2017	95,000
2018	106,000



資料：滋賀県提供資料より作成

- 自転車の販売台数では、ロードバイクやクロスバイクといったスポーツ自転車が伸びており、ツーリングなどを目的とした利用が増えていると言えます。



1店舗あたりの車種別販売台数の推移

資料：自転車国内販売動向調査 ((財)自転車産業振興協会)

課題

○ 自転車の利用実態に関する課題

- ✓ 自転車は、適度な負荷でエネルギー消費率が高いため、健康に良く、環境に優しい移動手段であることから、京都府が直面する課題（健康増進、環境保全）を解決できるツールと考えます。しかし、まだ自動車への依存が高い状況であり、短距離で自動車移動をする人が自転車へ転換していくことが重要と考えます。
- ✓ 自転車利用への転換を図るには、自転車利用のメリットなどの広報啓発や、公共交通との連携強化、自転車利用環境の改善が必要です。
- ✓ 特に運動不足である20～50歳代の人々が通勤で自転車利用に転換していく取組が効果的であると言えます。

○ 自転車事故に関する課題

- ✓ 自転車事故は減少傾向ですが、引き続き自転車に対する交通安全対策が必要です。
- ✓ 自転車事故は、京都市内や山城地域で多く、交差点部、出会い頭の事故が多い状況であり、事故の傾向を踏まえた安全対策が必要です。
- ✓ 自転車事故のうち、約7割で法令違反が認められ、交通ルール・マナーの周知、広報啓発等の推進が必要です。
- ✓ 特に、第一当事者の約半数を占める20歳代以下と、死傷者数割合が増加傾向である65歳以上に対する交通安全教育等の対策が必要です。
- ✓ 京都府内の外国人居住者、留学生、宿泊者数が年々増加しており、外国人向けの交通安全対策が必要です。

○ 自転車観光等に関する課題

- ✓ サイクリングイベントは一年を通して府内各地で開催され、多くの人に参加をしており、また自転車を日常のスポーツとして選択する人も多いことから、これまで以上に自転車の魅力を身近に体感できる機会を創出することが重要です。
- ✓ サイクルツーリズムの需要も高まっており、サイクリングで地域の魅力を発見できる仕組みづくりや、サイクリストだけでなく、幅広い利用層が楽しめる仕組みをつくり、地域振興へ繋げることが重要です。

第3章 目指す姿

1 基本理念

「京都府総合計画」の将来構想を踏まえて、自転車がある可能性を活かし、自転車の利活用を推進していくため、本府の「基本理念」を示します。

【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

2 3つの視点

基本理念の実現に向け、3つの視点から施策展開を進めます。

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

つかう

- ・ 自転車は誰もが身近に利用できる乗り物で、利便性、機動性に優れており、健康によく、環境に優しいというメリットがあります。
- ・ 京都府の魅力発信、暮らしの向上、賑わい創出、地域活性、健康増進、災害対応など、様々な場面において、自転車を活用し、多くの人が自転車の楽しさや快適さを実感できる取組を進めます。

誰もが安全で快適に利用できる自転車環境の実現

つくる

- ・ 自転車を利活用する機会が増える中、歩行者の安全を確保し、自転車を利用する誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境整備を進めます。
- ・ また、自転車は将来の都市交通を担う重要な手段の一つとして捉え、公共交通と自転車の連携強化を図ります。

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

まもる

- ・ 自転車を利用する人は子どもから高齢者まで幅広く、その運動能力や利用実態は様々です。また、最近では外国人の利用者も増えています。
- ・ 一人ひとりがルールを守り、お互いが安全に安心して自転車を利用できるよう、広報啓発や指導・取締りの徹底、利用者の実態に応じた安全教育を進めます。

第4章 実施すべき施策と具体の取組

「つかう」「つくる」「まもる」の3つの視点から、以下のとおり施策展開とその施策を進めるための具体的な取組を示します。

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	<ul style="list-style-type: none">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③自転車を活用したまちなか観光による新たな魅力創出④自転車の活用による地域の魅力発信⑤サイクルトレイン等の実施検討
施策2 サイクルスports振興の推進	<ul style="list-style-type: none">①サイクリングイベント等の開催②自転車競技環境の整備支援③既設競輪場や公園等の有効活用の促進
施策3 自転車を活用した健康づくりの推進	<ul style="list-style-type: none">①健康増進の広報啓発②楽しい健康づくりの促進
施策4 自転車移動の促進	<ul style="list-style-type: none">①交通手段の転換(モーダルシフト)②移動手段の共有(ムーブシェア)
施策5 災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none">①災害時における自転車活用の推進

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

国内外からの旅行者に対する新たな体験型観光として、サイクリングと観光を組み合わせた「サイクルツーリズム」を進めるとともに、地域の魅力を掘り起こし、広く発信することにより、サイクリングを通じた地域の活性化や人とのコミュニティにつなげていきます。

①官民連携によるサイクリング環境の整備

- サイクルツーリズムを普及させるため、地域の魅力体験や地域の人々との交流が図れるような広域的なモデルルートを設定します。
- モデルルートでは、迷わずに安全に走行できる環境整備、楽しみながら快適に走行できるサイクリストの受け入れ環境の充実を図ります。
- モデルルートを利用した周遊観光、滞在プログラム等を検討します。

<モデルルート（*）>

- ①京奈和自転車道
- ②京都由良川回廊自転車道（京都ゆらりサイクリングロード）
- ③京都やましろ茶いくるライン
（日本遺産「日本茶800年の歴史散歩」を巡るサイクリング）
- ④（仮称）海の京都丹後半島自転車道
- ⑤（仮称）スタジアム発！京都丹波周遊サイクルコース

* ①、②、③はルート設定済み。詳細ルートは資料編に示す。

■ 環境整備の例



（誘導ライン）



（路面表示）



（案内看板）

②官民連携による観光ツアーの実施

<山城地域>

- 電動アシスト自転車を活用した認定ガイドによる、お茶の京都エリアを巡る観光サイクリングツアーの実施に取り組みます。
- インバウンドなどの観光客が、山城域内を周遊・滞在できるよう鉄道駅と連携した二次交通（タクシー、レンタカー、レンタサイクル等）の活用等により府外からの誘客を推進します。

<南丹地域>

- 京都スタジアムを起点として、質の良い「食」、豊かな「自然・歴史文化」、地形を活かした「アウトドアスポーツ」などの京都丹波の強みを取り入れたサイクリングツアーを進めます。
 - 地域でサイクリングの普及に取り組む団体や市町と連携して、京都丹波サイクリングマップを作成するとともに、サイクリング大会の参加者や観光客に対するPRを促進します。
 - 森の京都DMOと連携して、自転車を活用した周遊・滞在型ツアーを開発します。
 - インバウンドなどの観光客が、京都丹波地域内を周遊・滞在できるよう、鉄道駅と連携したレンタサイクルの活用等により、地域外からの誘客を促進します。
 - 京都スタジアムの利用客に対して、地域を快適に、広範囲に回遊してもらい、地域活性化につなげます。

<中丹地域>

- 由良川や大江山等における観光・スポーツ交流を推進します。
 - タクシー、レンタカーやレンタサイクルなどの二次交通を活用した観光プランを提案し、観光客の地域内周遊を促進します。
 - カヌーや自転車（「京都『ゆらりー』サイクリングロード」の活用）など由良川に親しむアクティビティの充実を図り、魅力ある滞在プログラムづくりを進めます。

<丹後地域>

- 地域・企業・行政がそれぞれの強みを活かして課題解決に向け共創する「リビングラボアプローチ」を用いて、自転車の活用を軸にした多彩なサイクリング関連事業に取り組みます。
 - 自転車を周遊観光のツールとして活用する取組みを推進します。
 - ・ eバイク^{※2}を活用した片道ライドの推進
 - ・ 里山ライド、フルーツライド等を実施する事業者の取組支援
 - ・ 立ち寄りスポットの環境整備（非常用電源として活用可能なソーラーサイクルステーションの設置等）
 - ・ 自転車関連サービス（ポップアップストア、輸送サービス等）の誘致、育成
 - 既存の自転車道のリニューアルを行うとともに、丹後半島一周や、天橋立から久美浜エリアを海沿いに結ぶコースなど丹後地域の観光地を巡る安全で快適なサイクリングロードネットワークを構築します。

③自転車を活用したまちなか観光による新たな魅力創出

- 京都舞鶴港へ寄港したクルーズ船の利用客に対して、西舞鶴のまちなかを快適に、広範囲に周遊してもらい、地域活性化につなげていくため、港に「海の京都駅（仮称）」（*）を設置し、レンタサイクルサービスを提供します。

* 「海の京都駅（仮称）」：クルーズ船停泊箇所へ設置する休憩スポット



④自転車の活用による地域の魅力発信

- 継続的、日常的にサイクリングを多くの人に楽しんでもらうためサイクリングコースや周辺観光スポットや休憩所等の情報を載せたサイクリングマップ、アプリ等の導入を検討します。また、マップ、アプリ等により、サイクリストに対して交通ルール遵守やマナー向上等を周知します。
- 多言語対応のマップ、アプリ等、インバウンド誘客の促進を図ります。



京都やましろ茶いくるライン
(日本遺産「日本茶800年の歴史散歩」を巡るサイクリングマップ)



京奈和自転車道
サイクリングマップ (イメージ)



京都「ゆらり」サイクリングロードマップ

⑤サイクルトレイン等の実施検討

- 交通事業者と連携したサイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーなどにより、サイクルツーリズムの普及を進めます。

施策2 サイクルスポーツ振興の推進

世界のトップアスリートが参加するサイクルロードレースや、市民参加型サイクリングイベント等の開催を行い、身近に楽しめるサイクルスポーツ観光聖地づくりを目指します。

また、スポーツ関連施設を活かし、多くの人々が継続的、日常的にサイクルスポーツを楽しむ機会を提供します。

①サイクリングイベント等の開催

- 国、市町村、各種団体等と連携協力し、国際大会をはじめ国内等の競技大会等スポーツイベントの開催に努めます。
 - ・UCI 公認国際自転車ロードレース「ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ」の開催
 - ・けいはんなサイクルレースの開催
 - ・京都丹波トライアスロン大会 in 南丹の開催
 - ・TANTANロングライドの開催
 - ・京都美山サイクルロードレースの開催
 - ・エクストリーム・スポーツ大会の誘致



ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ



TANTAN ロングライド



京都美山サイクルロードレース

- サイクリングイベント等の情報を、一元的に収集し、HP 等により新しい情報を幅広く共有・発信します。

②自転車競技環境の整備支援

- 2021 年開催予定の「ワールドマスターズゲームズ 2021 関西」を踏まえ、国際的 MTB 大会の開催が可能な施設整備を支援します。
(湯船 MTB LAND 整備計画 (和東町))



MTB エンデューロ (和東町)

③既設競輪場や公園等の有効活用の促進

- 京都向日町競輪場で、若者やファミリー層をメインターゲットに、BMX (Bicycle Motocross) の全国大会を誘致・開催します。また、サイクルスポーツ練習施設を設置するなど、幅広い年齢層に楽しくサイクルスポーツを体験する機会を提供していきます。



BMX 全国大会

施策3 自転車を活用した健康づくりの推進

府民の体力向上や余暇の充実に自転車を活用するための仕組みづくりを進めます。

①健康増進の広報啓発

- 運動習慣者の割合を増加させるため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を実施します。

②楽しい健康づくりの促進

- サイクルツーリズムを推進する企業・団体とともに、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動を検討します。

施策4 自転車移動の促進

公共交通や自転車、徒歩による移動を可能としていくことで過度に自動車交通に依存した社会からの転換を図り、持続可能な地域づくりを推進します。

①交通手段の転換（モーダルシフト）

- 事業活動や通勤、日常生活又は滞在中の活動に関し、公共交通機関又は自転車の利用等により、自動車等の使用の抑制を図ります。

②移動手段の共有（ムーブシェア）

- サイクルシェアなど移動手段の共有（ムーブシェア）の取組を拡大させるなど、シェアリングエコノミーを進めます。

施策5 災害時における自転車活用の推進

自転車が持つ機動性を活かして、大規模災害発生時等における自転車の活用について検討します。

①災害時における自転車活用の推進

- 大規模災害発生時の情報連絡活動の一つとして自転車を活用します。
- 大規模災害発生時において、応急対策業務や必要性の高い通常業務が適正に継続できるよう、公共交通機関や自家用車が利用できない場合においては、自転車による参集を想定します。

= 「つかう」 目標指標 =

指標		現況値	目標値	目標年度	備考
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	
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	

つくる

施策6 自転車通行空間の計画的な整備推進

- ①自転車活用推進計画の策定推進
- ②「自転車通行帯」に関する規定の条例への追加
- ③自転車通行空間の整備及び改善
- ④道路標識・道路標示・区画線の設置及び信号機の運用
- ⑤多言語対応の案内看板等の整備

施策7 サイクリスト受け入れ体制の充実

- ①道の駅等との連携

施策8 違法駐車取締り等による自転車通行空間の確保

- ①停車帯の設置
- ②違法駐車取締り
- ③駐車監視員による違反車両の確認
- ④パーキング・メーター等の撤去の検討
- ⑤荷さばき用駐車スペース等の検討

施策9 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- ①シェアサイクルの普及促進
- ②ニーズに応じた駐輪場の整備促進
- ③ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施

施策 6 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車は、身近な乗り物として子どもから高齢者まで幅広い世代で多くの府民に利用されています。自転車の安全で快適な走行と自転車利用の拡大を実現するため、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された道路環境の整備を進めます。

また、年々増加する訪日外国人が安全、快適に自転車を利用できるよう多言語に対応した道路環境整備も検討します。

①自転車活用推進計画の策定推進

- 自転車活用推進計画に関する、国及び全国の地方公共団体の動向に関する情報を収集し、府内市町村へ周知すること等により、自転車ネットワーク計画を含む市町村自転車活用推進計画の策定を支援します。

②「自転車通行帯（＊）」に関する規定の条例への追加

- 自転車通行空間の整備を推進するため、「道路構造令の一部を改正する政令」（平成 31 年 4 月 19 日公布）を踏まえて、「道路法に基づく府道の構造の基準に関する条例」を改正し、「自転車通行帯」を新たに規定します。

*自転車通行帯 : 道路構造令第 2 条第 15 項に規定されるもの

普通自転車専用通行帯 : 道路交通法第 20 条第 2 項の規定に基づくもので、同法第 4 条第 1 項の規定に基づく都道府県公安委員会による交通規制

③自転車通行空間の整備及び改善

- 自転車道、自転車通行帯等の通行空間の整備及び改善
 - 道路構造令及び「道路法に基づく府道の構造の基準に関する条例」を踏まえ、通行空間の連続性等に配慮し、関係機関と連携しながら自転車通行空間の整備を推進します。また、交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討します。
 - 自転車通行空間の整備にあたっては、「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉（2018 年 3 月 京都府道路交通環境安全推進連絡会議）」を踏まえ、誰もが安全でわかりやすい整備を行います。
 - 市町村が「自転車活用推進計画（＊）」及び「自転車ネットワーク計画（＊）」を策定している場合は、その計画も踏まえて自転車通行空間の整備を行います。

*詳細なルート図は資料編に示す。

- 安全性や機能性を確保した上で、「京都府公共事業景観形成指針」(案)に基づき、周辺の地域性や歴史・文化に配慮した意匠や色彩などの選定を行うことにより、地域特性に応じた景観の創出に努めます。

<自転車通行空間の主な整備形態>

自転車道

工作物等により車道・歩道から物理的に区画されるもの



主要地方道生駒井手線（三山木駅周辺）

自転車通行帯

自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分



一般府道園部停車場線（園部駅前）
完成予想図

車道混在

矢羽根型路面標示等により自転車の通行位置と占有幅が明示されているもの



安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより

自転車歩行者専用道路（*）

自転車および歩行者が通行するのに独立して設けられるもの



一般府道京都八幡木津自転車道線
（木津川市）

（*）京都府においては大規模自転車道として整備

＜景観に配慮した自転車通行空間の整備＞

京都市では、「京都市自転車走行環境ガイドライン(2016年10月策定)」に基づき、景観に配慮した色彩(ベンガラ色)で整備をしています。



- 大規模自転車道の整備及び環境改善
 - 利用者のニーズに合わせて、安全で快適な走行性を確保するため、大規模自転車道のリニューアル等を進めます。
- ・ 一般府道京都八幡木津自転車道線
(京都市西京区嵐山～木津川市木津雲村) L=45km
- ・ 一般府道田井大垣自転車道線
(宮津市田井～宮津市大垣) L=22.4km
- ・ 一般府道加悦岩滝自転車道線
(与謝野町滝～与謝野町岩滝) L=12km



一般府道京都八幡木津自転車道線
大規模自転車道のリニューアル



一般府道京都八幡木津自転車道線
休憩施設(茶いくるスポット)の整備

- 無電柱化とあわせた自転車通行空間の整備
 - 無電柱化事業に合わせ、歩行者と自転車の通行空間を確保し、安全で円滑な交通を確保します。



無電柱化による歩行者と自転車の通行空間を確保
一般府道園部停車場線（園部駅前）
（完成予想図）

- サイクリングルート/environment及び景観整備の支援
 - 地域資源の魅力を広く発信するための周遊ルートの環境整備や景観整備を支援します。

④道路標識・道路標示・区画線の設置及び信号機の運用

- 自転車交通を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、区画線等を設置し、信号機の適切な設置や運用に努めます。

⑤多言語対応の案内看板等の整備

- 案内看板等を整備する際には、訪日外国人へ適切に案内できるよう、ピクトグラムの設置や多言語対応を検討します。

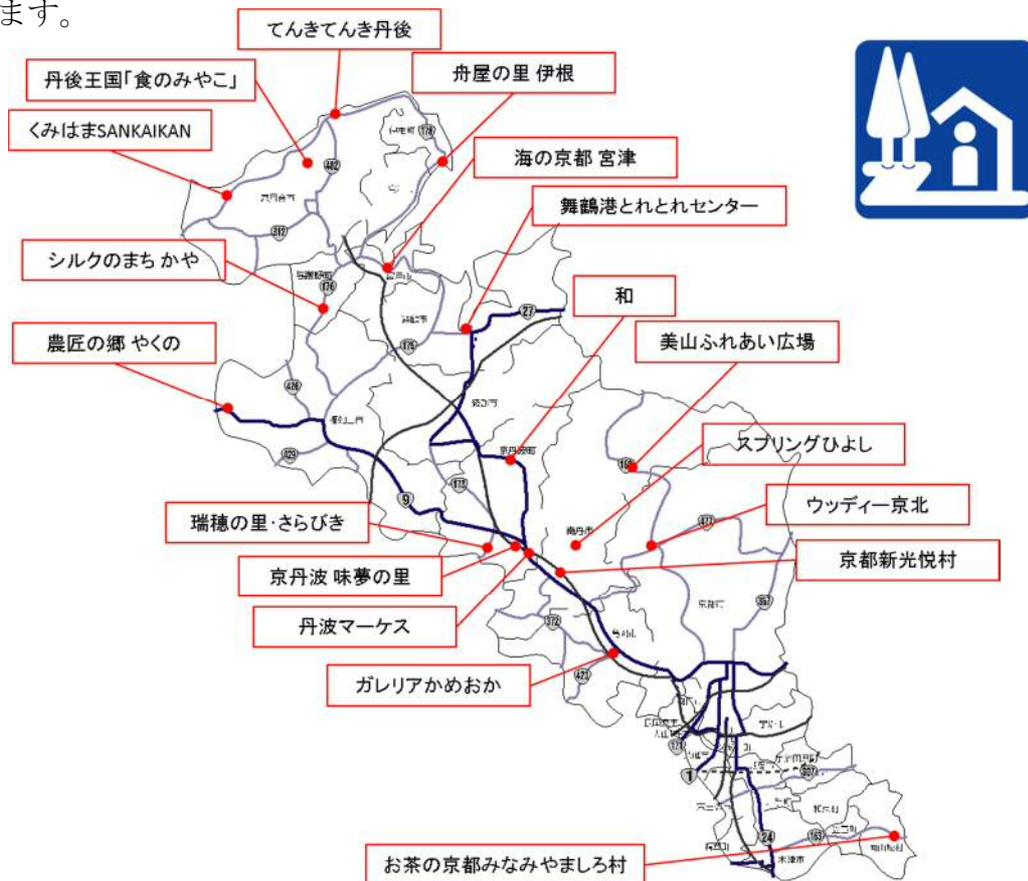


インバウンドにも対応したピクトグラム（イメージ）

施策7 サイクリスト受け入れ体制の充実

①道の駅等との連携

- サイクリストが利用しやすい環境を提供するため、「サイクルラック」や「空気入れ」、「工具」などを常備する「サイクルサポートステーション※3」の設置やレンタサイクルの充実等、サイクリング拠点化を検討します。



- 道の駅等のサイクルツーリスト受け入れ体制のための支援を進めます。



直売所（京野菜ランド）拡大・強化事業によるサイクルラック導入支援



木製等導入支援事業によるサイクルラック導入支援

施策 8 違法駐車取締り等による自転車通行空間の確保

違法駐車取締り等により、自転車通行空間の確保を含め、道路における危険を排除し、全ての交通の安全性向上と円滑化を図ります。

① 停車帯の設置

- 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態等や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置を検討します。

② 違法駐車取締り

- 地域住民の意見・要望を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いて取締りを行います。また、自転車の通行を妨げる違法駐車取締りも積極的に推進します。

③ 駐車監視員による違反車両の確認

- 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進します。

④ パーキング・メーター等の撤去の検討

- 利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を検討します。

⑤ 荷さばき用駐車スペース等の検討

- 地域性、ニーズ、交通量などを考慮し、荷さばき場等を検討します。

施策9 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

市街地における「コンパクト＋ネットワーク」を実現するため、公共交通と端末交通の自転車とのアクセス強化を図ります。また、ニーズに応じた駐輪場の整備等まちづくりと連携した総合的な取組を実施します。

①シェアサイクルの普及促進

- バスや鉄道などの他の交通機関との接続利便性の向上や、観光振興、街中の回遊性向上を通じた地域活性化や観光振興を図るとともに、交通手段の転換等による環境負荷の軽減を図るため、シェアサイクルの導入を検討します。
 - 多様な交通手段を確保
 - 研究機関・企業・住民等の交流・連携や高齢者等の移動をサポートする都市モビリティの向上
 - ・ 学研都市では、自転車を、都市交通を支えるモビリティの一つとして捉え、シェアサイクルの導入を検討します。
 - ・ それぞれのモビリティを効率的につなげるシステム「MaaS (Mobility as a Service) ^{※4}」を合わせて導入することにより、移動手段の拡充による交流、オープンイノベーションを推進、新たな産業の創出・創発を目指します。
- 公共用地・民地・鉄道駅周辺等へのサイクルポートの設置を検討します。
 - サイクルポートの設置を検討し、通勤や企業間交流の利便性向上を目指します。

②ニーズに応じた駐輪場の整備促進

- 市街地での「コンパクト+ネットワーク」の実現を図るため、バス交通や鉄道駅との連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を促進します。
 - ニーズに対応した駐輪場の整備
 - ・サイクル&ライドの結節点となるバス停留所、鉄道駅に設置される自転車駐車場の整備について、市町村における整備促進につながる支援を行います。
 - 鉄道事業者への積極的な協力の要請
 - ・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、鉄道事業者の積極的な協力を求めます。

③ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施

- 道路管理者と京都府公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の侵入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフトの両面から生活道路内の歩行者と自転車の交通安全対策を実施します。

= 「つくる」 目標指標 =

指標	現況値	目標値	目標年度	備考
自転車通行空間の整備	190km (2018年度)	300km	2023年度	
モデルルート ^{※3} の整備延長	250km (2018年度)	300km	2023年度	
道の駅等へのサイクルサポートステーション ^{※3} 設置数	8箇所 (2018年度)	26箇所	2023年度	

まもる

施策10 安全性の高い自転車
普及の促進

①安全性の高い製品購入につながる広報啓発

施策11 自転車の点検整備の促進

①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

施策12 自転車の安全利用の促進

①自転車安全利用5則の活用等による効果的な広報啓発

②交通安全意識向上を図るための広報啓発

③自転車運転者講習制度の着実な運用

④交通安全に関する指導技術の向上

⑤自転車通行区間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

⑥地域交通安全活動推進委員等による指導啓発

⑦危険・悪質な運転者への対応

施策13 利用者の実態に応じた
自転車安全利用の
充実・強化

①幼児・保護者等に対する安全教育の実施

②学校等における安全教育の実施

③事業所における安全教育の実施

④高齢者に対する安全教育の実施

⑤外国人に対する安全教育の実施

⑥交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

⑦通学路周辺の安全点検の実施

施策14 自転車保険の加入促進

①自転車保険加入義務化に伴う加入促進活動

施策 10 安全性の高い自転車普及の促進

安全性の高い自転車の普及促進に努めます。

①安全性の高い製品購入につながる広報啓発

- BAA マーク（自転車協会の自転車安全基準に適合した自転車に貼付されるマーク）や TS マーク（自転車安全整備士により、点検・整備を受けたことを示すマーク）等の普及促進に努めます。

施策 11 自転車の点検整備の促進

自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進します。

①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

- 交通安全教育、街頭啓発、自転車購入時等の機会を通じた自転車の点検整備の呼びかけ及び安全な自転車の普及促進を図ります。

施策 12 自転車の安全利用の促進

府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進します。

①自転車安全利用 5 則の活用等による効果的な広報啓発

- 自転車安全利用に関する意識の向上を図るため、交通安全運動期間や自転車安全利用推進日（毎月 20 日）等の機会に「自転車安全利用 5 則」の活用等による自転車の交通ルール・マナーの周知や自転車事故の防止のための安全情報の積極的な広報を図るとともに、多くの団体や個人の参加を促進し、府民運動として盛り上げることによって安全利用意識の更なる高揚を図ります。

【自転車安全利用 5 則】

- 1 自転車は車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - ・ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ・ 夜間はライトを点灯
 - ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用



街頭でのチラシ配布

②交通安全意識向上を図るための広報啓発

- 自転車安全利用に対する意識を高めるため、各種運動や取組等への府民の参加を促し府民運動として盛り上げ、広報啓発活動を効果的に展開します。
 - 自転車安全利用推進月間（5月）や毎月20日の自転車安全利用推進日における集中的な街頭啓発活動の実施
 - 春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通事故防止府民運動への参加団体・個人の拡大
 - 自転車事故の多い地域・地区、路線等を重点エリアとして設定した指導啓発の実施とマスコミ等への積極的な情報提供による広報活動



街頭でのチラシ配布

③自転車運転者講習制度の着実な運用

- 交通安全教室等において自転車運転者講習制度に関する広報活動を実施します。

④交通安全に関する指導技術の向上

- 自転車安全利用推進員（交通ボランティア）の中から、指導者講習を受講したものを指導員として指定します。



⑤自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

- 自転車の通行空間に沿った現場指導及び広報啓発活動を実施します。



⑥地域交通安全活動推進委員等による指導啓発

- 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動を推進します。



⑦危険・悪質な運転者への対応

- 携帯電話・イヤホン等を使用しながらの運転など、歩行者等への危険・迷惑な自転車利用者に対する指導取締りを徹底するとともに道路交通法の改正も踏まえた酒酔い運転、右側通行、信号無視、一時不停止等の危険行為に対する積極的な指導警告と改まらない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置の強化を図ります。

まもる

施策 1 3 利用者の実態に応じた自転車安全利用の充実・強化

学校、警察、関係団体や交通ボランティア等と連携し、協力し、左側通行や交差点での一時停止等の基本的な交通ルール・マナーを守ることのほか、ヘルメットの着用や反射材の活用、交通事故を起こした場合に備えた損害賠償責任保険の加入、更に、違法・迷惑な駐輪をしないことなど、車両運転者としての責任を自覚した行動が身に付くように、交通安全教育を幼児期・児童期の早期段階から高齢期に至るまで発達段階や利用実態に応じて漏れなく実施します。

また、自転車を利用する外国人に対しても、利用の実態に合わせた安全利用のための取組を進めます。

①幼児・保護者等に対する安全教育の実施

- 幼児には、最も身近な存在である保護者等が家庭生活の様々な場面において、基本的な交通ルール・マナーを実践的に教えることが最も効果的であり、保護者等に対する教育や幼児と保護者等が共に正しい自転車利用を習得できる取組を推進します。
 - 幼稚園、保育所及び認定こども園、幼児クラブ等で幼児と保護者等が共に学習できる取組の推進
 - 被害軽減対策として同乗幼児のヘルメット着用の促進・習慣化に向けた広報啓発の推進
 - 幼児2人同乗自転車、電動アシスト自転車の安全利用の教育

- ・ 幼児二人同乗自転車の安全利用の指導



- 幼稚園や保育園関係者に対してヘルメット着用指導について働きかけを実施



②学校等における安全教育の実施

- 学校等においては、小学校の児童期から、子どもの発達段階や登下校等の自転車利用の実態に応じ、自転車に関する交通法規を正しく理解し、実践できるように、自転車安全指導マニュアルや楽しみながら学べる教材を作成するとともに、授業や特別活動時において、自転車シミュレーター等の疑似体験を盛り込んだ交通安全教室のほか、登下校時における安全指導など、総合的・実践的な教育を推進します。
また、児童・生徒と保護者等が共に参加できる交通安全講習会等を通じて、保護者等の交通ルールや安全利用についての理解を深めます。

②-1 小・中学校における安全教育の実施

- 自転車の利用者としての心得、自転車安全に係る基本的な知識及び必要な技術の習得（小学校）
- 自転車運転免許教室等による正しい自転車の乗車方法等の習得と安全意識の向上（小学校）
- 基本的な交通ルールと事故の被害の大きさや責任に関する学習の実施（中学校）

②-2 高校・大学における安全教育の実施

- 事故のリスクと事故を起こした時にとるべき措置、負うべき責任と保険加入の必要性等に関する教育の実施（大学）
- 新入生ガイダンス等の機会における安全利用講習会の実施（大学）
- 高校・大学との連携による自転車通学者に対する指導（高校・大学）
- 自転車安全利用推進員の委嘱と地域における交通ボランティア活動への参加促進（大学）

- ・「こども自転車免許事業」の実施



- ・「子ども自転車大会」の開催等



- ・高校等で、交通安全教室を実施



③事業所における安全教育の実施

- 事業所における安全教育は若年層から定年退職を迎える年齢層まで幅広い年代を対象とした教育の場であり、退職後の安全利用を促すことにも繋がるほか、家族に対する情報提供等への広がりも期待できることから、事業所における安全教育の自主的、継続的な実施を推進します。

④高齢者に対する安全教育の実施

- 加齢による自らの身体の変化を感じ取ってもらうための安全教育や交通状況に応じた安全な自転車利用のための知識、個々の身体の状態に応じた技能の習得を目的とした参加・体験型の自転車教室など、様々な機会を捉えた安全教育を積極的に推進します。
 - 高齢者が集まる場所や定期健康診断時等の機会を捉えた安全教育の実施
 - 運転免許証自主返納の機会を捉えた指導・教育の推進
 - 独居高齢者家庭の訪問活動を行う団体等と連携した安全教育の実施
 - 電動アシスト自転車の安全利用に関する教育

- 高齢者向け交通安全教室の実施



⑤外国人に対する安全教育の実施

- 大学や事業所等と連携して教育機会を設定し、外国人に対して国内における自転車利用の基本的な交通ルール・マナーと事故時の対応等について周知を図ります。
- 大学、日本語学校や事業所等と連携した留学生、外国人就労者等に対する自転車教室の実施
- レンタサイクル店等における自転車貸出時における安全指導の実施
- 外国人向け教材（外国語マニュアル）の作成・活用



「自転車安全利用5則」（英語版）の広報啓発チラシ

⑥交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

- 交通安全教室の講師がわかりやすい講習会を実施できるように、講師に向けた講習会を実施します。

⑦通学路周辺の安全点検の実施

- 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、通学路の安全点検を実施します。
- 安全点検の実施結果を踏まえて、必要な対策を実施します。

施策 1 4 自転車保険の加入促進

- 自転車事故に係る被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、自転車利用者、保護者、事業者及び自転車貸出業者に対して保険等への加入を義務化するとともに、自転車小売業者、事業者、学校等に対して保険等への加入確認や情報提供を努力義務としたところであり、これらの内容について周知・徹底を図ります。

①自転車保険加入義務化に伴う加入促進活動

- 自転車保険加入義務化に関する広報啓発活動を行います。



＝ 「まもる」 目標指標 ＝

指標	現況値	目標値	目標年度	備考
年間の自転車事故発生件数	1,310件 (2018年)	1,500件以下	2020年	京都府自転車安全利用促進計画(2015年度策定)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	
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	

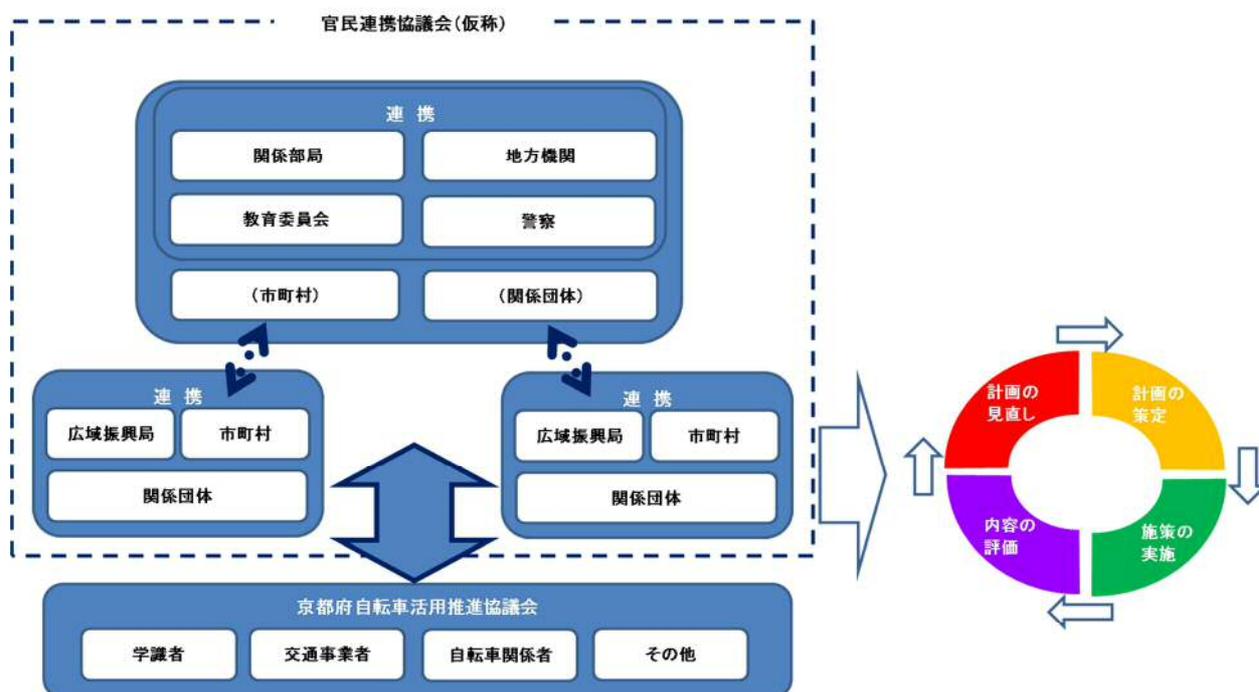
第5章 計画の推進とフォローアップ

1 関係者の連携・協力

本計画に位置づけられた目標を達成するため、関係部局、広域振興局、教育委員会、警察、関係団体、市町村等が緊密に連携・協力して施策の推進を図ります。

2 計画のフォローアップ

本計画の基本方針に基づいて自転車の安全性向上や利用拡大に向けた施策を推進するため、行政を中心とする京都府自転車活用推進チーム（仮称）や官民連携協議会（仮称）などを構築し、学識者や交通事業者、自転車関係者などで構成する自転車活用推進協議会の助言を頂きながら、計画のフォローアップを進めていきます。



計画推進体制のイメージ

解 説

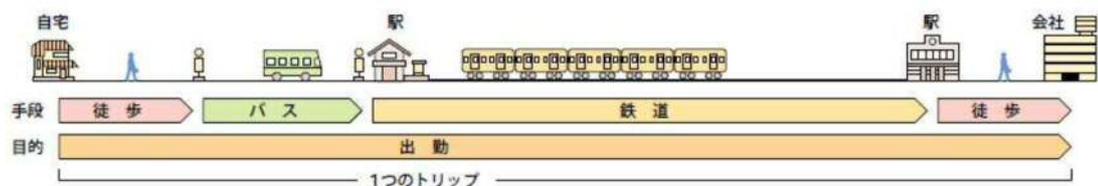
※ 1 代表交通手段（パーソントリップ調査）（本編 p7）

鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩などがあり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としています。

鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。

（例：会社への出勤トリップ及び代表交通手段（鉄道））

※このトリップの代表交通手段は鉄道



資料：京都府における人の動き～平成 22 年第 5 回近畿圏パーソントリップ調査集計結果から～（京都府）

※ 2 e バイク（e-BIKE）（本編 p25）

ロードバイクや、MTB、クロスバイクなどのスポーツサイクルに、スポーツサイクル用に開発されたドライブユニットを搭載（ユニットとバッテリーを搭載するためにフレームは専用が開発されます）することで、スポーツ用の電動アシスト自転車としたものを指します。

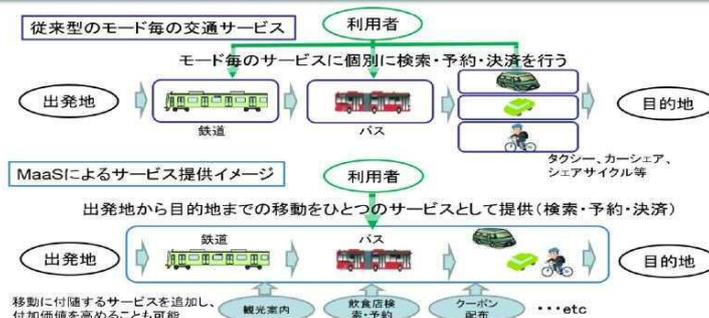
日本仕様ではアシスト力は 10km/h を超えると 24km/h に向けて逡減する必要があり、アシストの上限速度は 24km/h までとなります。（道路交通法施行規則第 1 条の 3）

※ 3 サイクルサポートステーション（本編 p36、39）

サイクルラック、空気入れ、工具などを設置し、サイクリストが気軽に立ち寄って、休憩や自転車のメンテナンスを行うことのできる施設を「サイクルサポートステーション」として整備をしていきます。

※ 4 MaaS (Mobility as a Service) (本編 p38)

- MaaS: Mobility as a Service
- 出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。
- スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型。



想定される効果

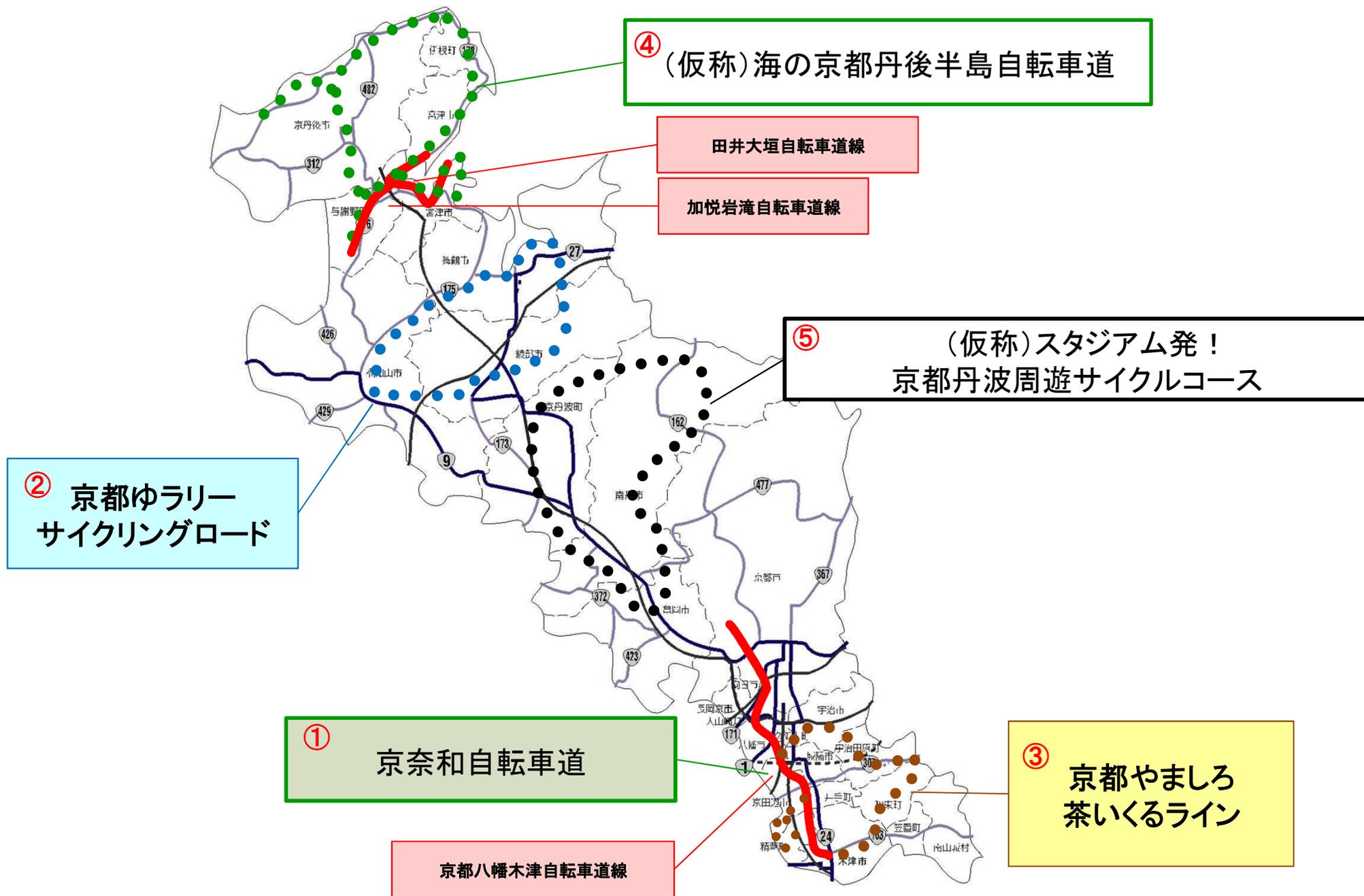
- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
 - 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキWhimユーザー:48%→74%)
 - 都市部における渋滞の削減や環境負荷の低減
 - 公共交通機関の運行効率化、生産性向上
 - 人流データ収集(→路線の再編)
- 出典: MaaS ALLIANCE "White Paper"
ERTICO "VISION PAPER"

3

資料: 新たなモビリティに関する近年の状況について (国土交通省総合政策局)

資料編

サイクルツーリズムの取り組み (全体図)



サイクルツーリズムの取り組み (京奈和自転車道)

- 京都嵐山から奈良県内を経て和歌山港までを結ぶ、全長約180kmのサイクリングコースを設定。
- 多くの歴史・自然観光資源等を有する京都府、奈良県、和歌山県が連携して観光地等の拠点施設を結ぶ広域自転車道を整備することにより、自転車をツールとした観光振興や地域活性化を図ります。

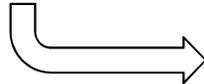
快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

- ・京都府内は既存のサイクリングロードをリニューアル
路面表示、誘導ラインの設置
案内看板の設置

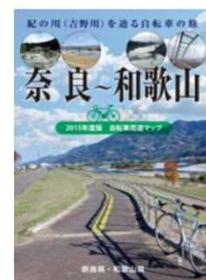


安全で走りやすい
サイクリングロードへ



サイクルツーリズム推進のための取組

- 3府県連携でスタンプラリー等イベント開催を検討
- 3府県連携で観光PRを目的にサイクリングマップを作成。また、案内看板等を設置することで、利用者へ「京奈和自転車道」をわかりやすく案内



(サイクリングマップイメージ)



サイクルツーリズムの取り組み (京都ゆらりサイクリングロード)

- 由良川流域のまち・里・海・山・地域資源・地域の人々の心や活動を回廊としてつなぐ象徴的な施設として「京都由良川回廊自転車道(愛称:「ゆらり」サイクリングロード)」を整備。
- 安心・安全、スポーツ・健康づくりに加え、地域資源として交流人口の獲得や拡大を目指します。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○サイクリングコースの整備

サイクリングを安心して楽しむことができるように、コースなどを明示するブルーラインや案内看板等を整備



(誘導ライン等)



(案内看板)

○サポートステーションの充実

サイクリングロードを快適に利用してもらうため、コース上または付近に、民間と連携してサポートステーションを設置(休憩スペースやトイレの無料利用、観光情報提供、サイクルスタンドの常設、スポーツサイクル対応空気入れ・修理工具の無料貸出)



サイクルツーリズム推進のための取組

トレッキング・カヤック・自転車といった人力による移動手段で、豊かで多様な自然を体感し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しみながら、旅をする「ジャパンエコトラック」のルートに登録。
全国各地からの利用を推進します。



サイクリングマップ

全長約100km

サイクルツーリズムの取り組み (京都やましろ茶いくるライン)

- 「お茶の京都」京都府山城地域は、平成27年4月に「日本茶800年の歴史散歩」としてお茶の歴史に深く関わる拠点が日本遺産として認定。府、関係市町村と連携し、これら日本遺産の拠点を結ぶサイクリングルートを設定。
- お茶に関わる歴史・文化などの魅力についてサイクリングを通じて広く周知します。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車通行空間の整備

- ・自転車通行空間整備を実施
- 誘導サイン、誘導ラインの設置
- 路面表示の設置
- 休憩施設の整備



(休憩施設)



(誘導ライン等)



サイクルツーリズム推進のための取組

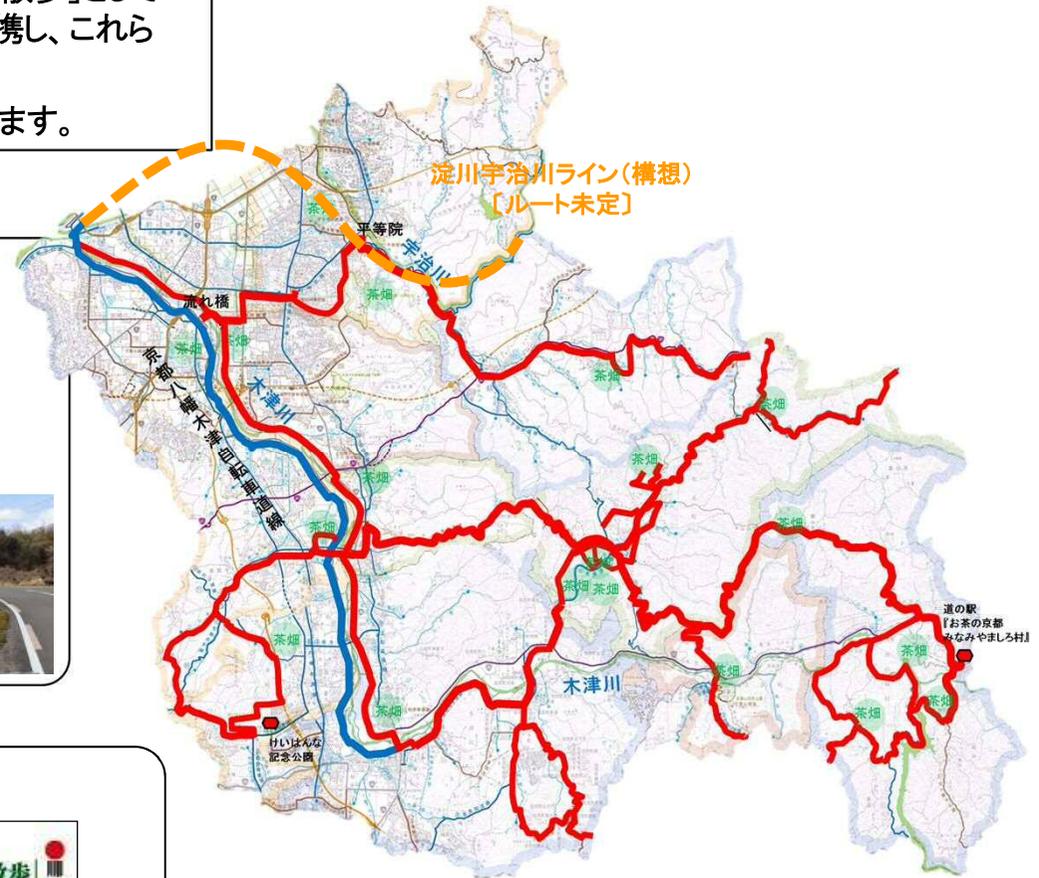
- 「ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ」等のイベント開催
- サイクリングマップを作成



ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ



サイクリングマップ



全長約170km

凡例

- 京都やましろ茶いくるライン
- 茶畑 日本遺産(茶畑等)

サイクルツーリズムの取り組み ((仮称) 海の京都丹後半島自転車道)

- スポーツイベント「海の京都 TANTAN ロングライド」の丹後半島1周コースと既存のサイクリングロードを結ぶコースや、天橋立から久美浜エリアを海沿いに走るコースを想定。
- 丹後半島の美しい景色と点在している名所、観光地を自転車ルートとして結ぶことで、自転車をツールとした観光振興や地域活性を図ります。

サイクルツーリズム推進のためのしかけづくり

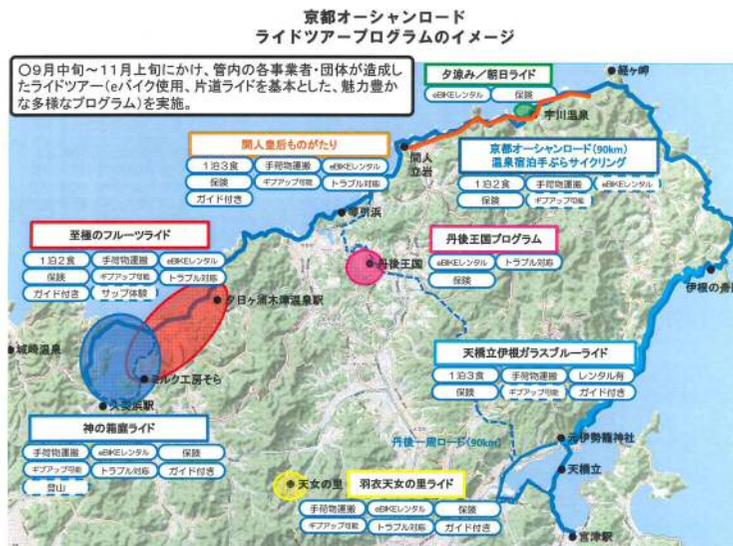
○丹後サイクル・リビングラボ

「自転車」に焦点をあて、地域・企業・行政がそれぞれの強みを活かして課題解決に向け共創する「リビングラボアプローチ」を用いて、自転車の活用を軸にした多彩なサイクリング関連事業を展開。

- ◆自転車を周遊観光のツールとして活用する取組みを推進
 - ・eバイクを活用した片道ライドの推進
 - ・里山ライド、フルーツライド等を実施する事業者の取組支援
 - ・立ち寄りスポットの環境整備(非常用電源として活用可能なソーラーサイクルステーションの設置等)
 - ・自転車関連サービス(ポップアップストア、輸送サービス等)の誘致、育成
- ◆既存の自転車道のリニューアルを行うとともに、丹後半島一周や、天橋立から久美浜エリアを海沿いに結ぶコースなど丹後地域の観光地を巡る安全で快適なサイクリングロードネットワークを構築
- ◆2019年度には自転車だけでなく宿泊やアクティビティとの組み合わせなど多様なプログラムを予定



環境整備(サイクルラック)



海の京都 TANTAN ロングライド

サイクルツーリズムの取り組み ((仮称)スタジアム発! 京都丹波周遊サイクルコース)

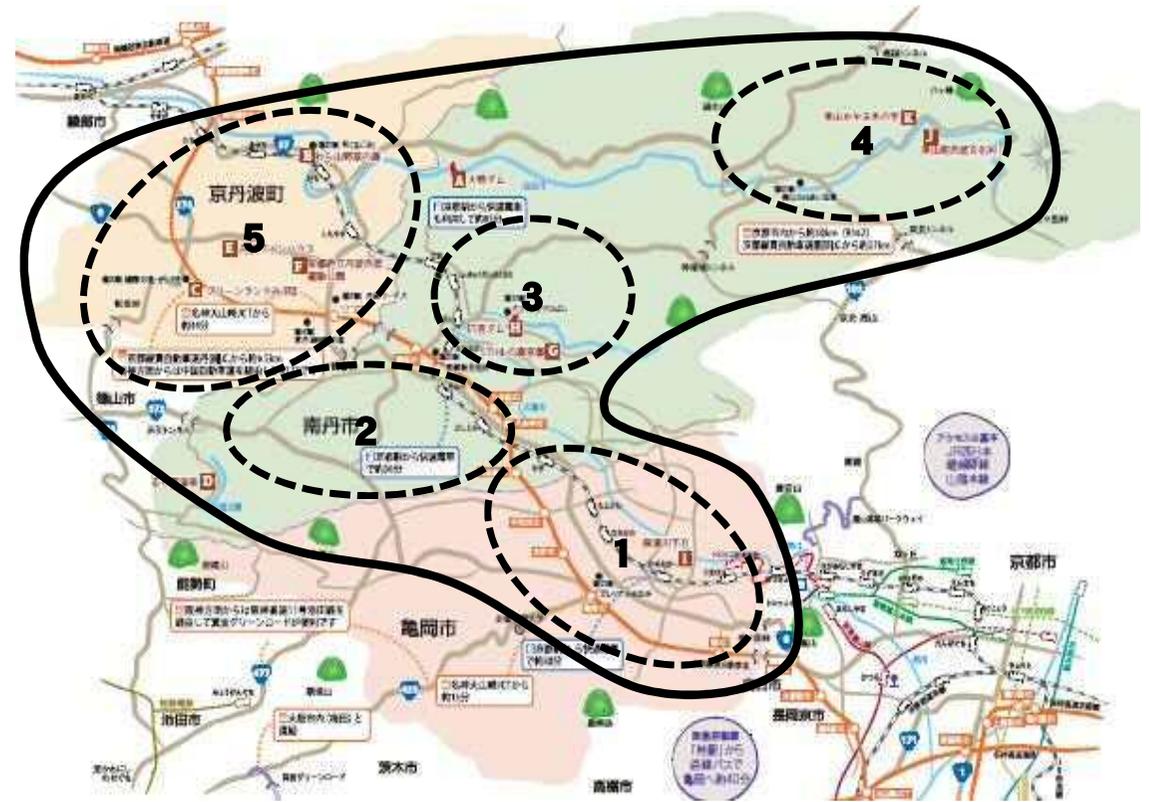
- 京都スタジアムを拠点として、京都丹波の様々な地域の魅力をサイクリングしながら楽しめるルートを設定。
- 森の京都の豊かな自然・歴史文化や食を自転車ルートとして結ぶことで、自転車をツールとした観光振興や地域活性化を図ります。

○快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

- ・誘導ライン、路面表示の設置
- ・案内看板の設置
- ・休憩施設の整備 等



京都スタジアムを拠点としたサイクリング環境の整備



○サイクルツーリズム推進のための取組(想定)

- ・サイクリングの普及に取り組む地域団体や市町と連携して、京都丹波サイクリングマップの作成、周遊観光の促進
- ・管内8つの道の駅を活用したサポートステーション(スポーツサイクル対応空気入れ、修理工具の無料貸出し等)
- ・森の京都DMOと連携し、食やアウトドアスポーツ、観光名所などを組み合わせたサイクリングプランの開発



① 亀岡かわまち周遊サイクルコース



京都スタジアムから川東(千歳等)、八木、川西を巡るコースです

② 園部歴史周遊コース



歴史ロマンあふれる「園部藩ゆかりの地」を巡る周遊コースです

③ 日吉ダム周回コース



近畿最大級を誇る日吉ダム湖の周回サイクリングコースです

④ 美山満喫コース



電気自転車で日本の原風景が残る「かやぶきの里」など誰でも気軽に楽しめます

⑤ 京丹波満喫コース



京丹波は食・自然・パワースポットがいっぱい!! 四季を感じるサイクル旅へ