

---

第2次

# 京都府自転車活用推進計画

(中間案)

令和5年9月



## <本 編>

### 目 次

第1章 計画に関する基本事項.....	1
1 総論 .....	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 .....	21
1 基本理念 .....	21
2 3つの視点.....	22
第4章 実施すべき施策と具体の取組 .....	23
つかう .....	23
つくる.....	32
まもる.....	41
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 総論

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）が平成29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、平成30年6月8日に閣議決定されました。

京都府においては、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た、同法第10条に基づく「京都府自転車活用推進計画」（第1次計画）を令和元年12月に策定し、「つかう」「つくる」「まもる」の3つの視点から自転車の活用推進に向けた取組を進めてきたところです。

このような中、我が国の自転車の推進に関して基本となる計画である第2次自転車活用推進計画が令和3年5月18日に閣議決定され、また、京都府の目指す方向性を明らかにした「京都府総合計画」が令和5年3月に改定されています。

これら上位計画の改定と昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次京都府自転車活用推進計画を策定します。

## 2 計画の区域

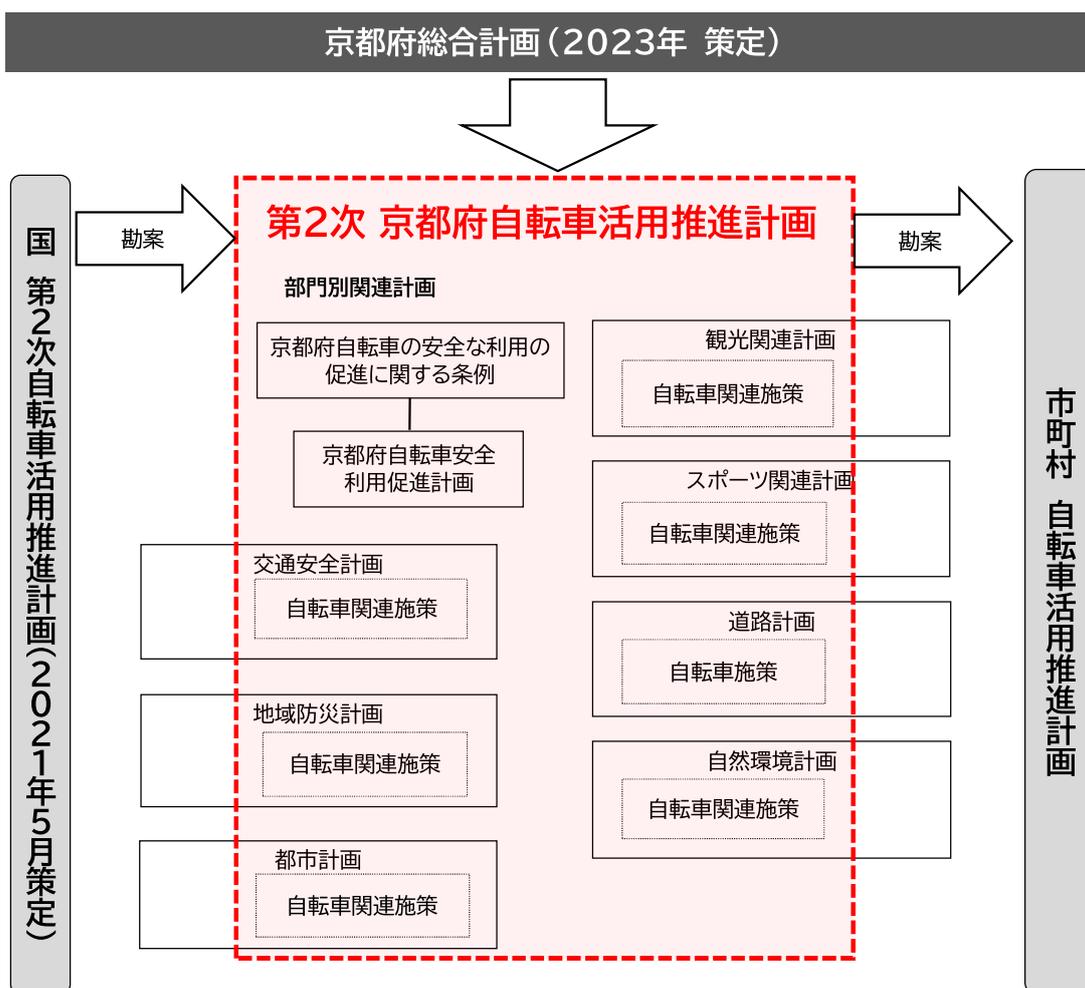
計画区域は京都府域全域とします。

## 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」を反映するため、長期的な展望を踏まえつつ、計画期間は2027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(2023年7月改定)
	スポーツ観光振興構想(2015年4月策定)
スポーツ	京都府スポーツ推進計画(2019年3月改定)
自然環境	京都府地球温暖化対策条例(2020年12月21日改正)
	京都府地球温暖化対策推進計画(2023年3月改定)
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(2021年6月改正)
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(2021年3月23日改正)
	京都のみち2040(2019年12月策定)
	京都府無電柱化推進計画(2019年12月策定)
	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11次京都府交通安全計画(2021年8月策定)
	京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例(2021年3月23日改正)
	京都府自転車安全利用促進計画(2021年3月改定)
	京都府交通安全基本条例(2020年12月23日改正)
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1日施行)

## 第2章 自転車を取り巻く環境と課題

令和2年1月に国内で最初の感染者が確認された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、その後全国に感染が拡大・蔓延し、人々の生命・健康や社会経済活動に影響を与えてきましたが、令和5年5月8日から5類感染症に移行し、今後は、ポストコロナにおけるより進化した社会の実現に向けて自転車活用推進の取組を進める必要があります。

2025年には『大阪・関西万博』<sup>※1</sup>の開催が予定され、京都府においても淀川舟運復活による地域活性化や観光客の誘致の取組を進めています。また、2027年には『ワールドマスターズゲームズ2027 関西』<sup>※2</sup>の開催も決定するなど、今後、ヒトの移動が活発化することが予測されます。

また、改正道路交通法によって自転車利用者のヘルメットの着用努力義務化や特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）の交通方法等が定められるなど自転車の安全利用に向けたルール作りが進められています。

### 社会情勢の変化

#### ●コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。

#### ●情報通信技術の発展

情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性がある。

#### ●高齢化等も踏まえた「安全・安心」

高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっている。

#### ●脱炭素社会の実現に向けた動き

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、地球温暖化対策として自転車の利用促進を一層図る必要がある。

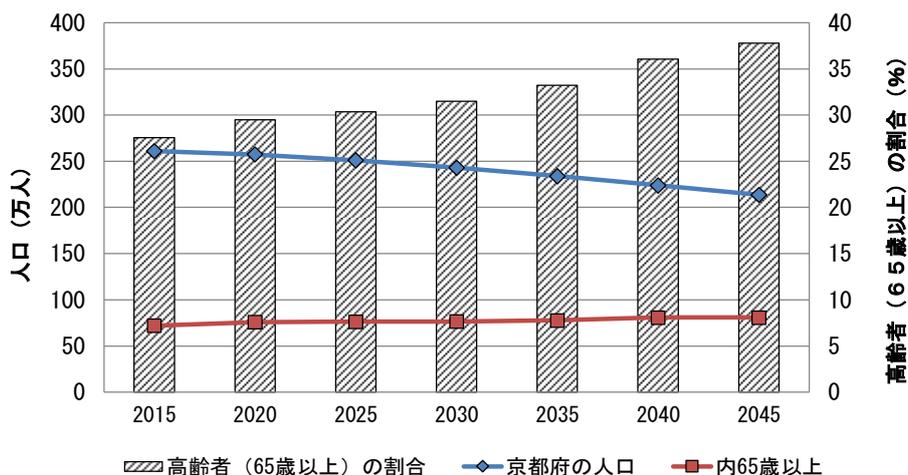
#### ●新たな低速小型モビリティ<sup>※3</sup>の登場による自転車通行空間への影響

新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せを実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。

出典：第2次自転車活用推進計画（国）

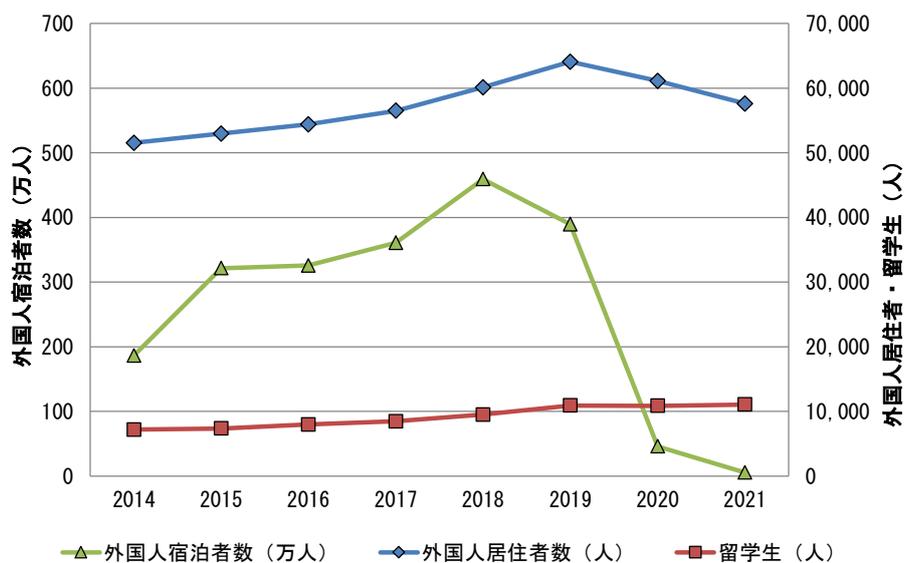
## 1 京都府の人口推移

- 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、宿泊者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大とともに減少していますが、留学生は年々増加しています。



京都府の高齢化の状況（65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 令和2年推計



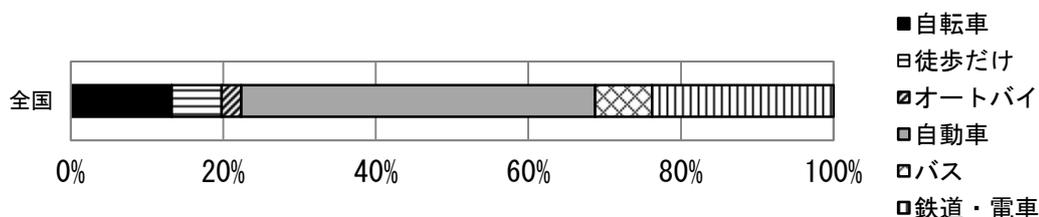
資料：京都府

## 2 京都府内の自転車利用実態

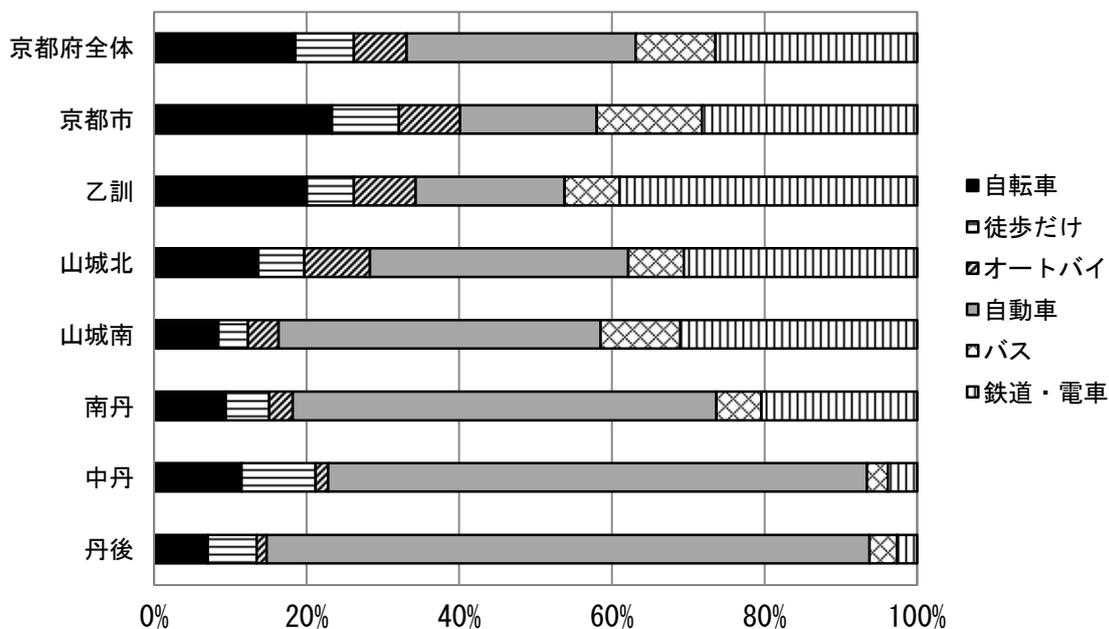
### (1) 通勤・通学時（平日）の交通分担率

- 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、山城北は約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。

全国の15才以上自宅外就業者数及び通学者交通手段の割合（H27）



京都府内の15才以上自宅外就業者数及び通学者交通手段の割合（H27）



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。

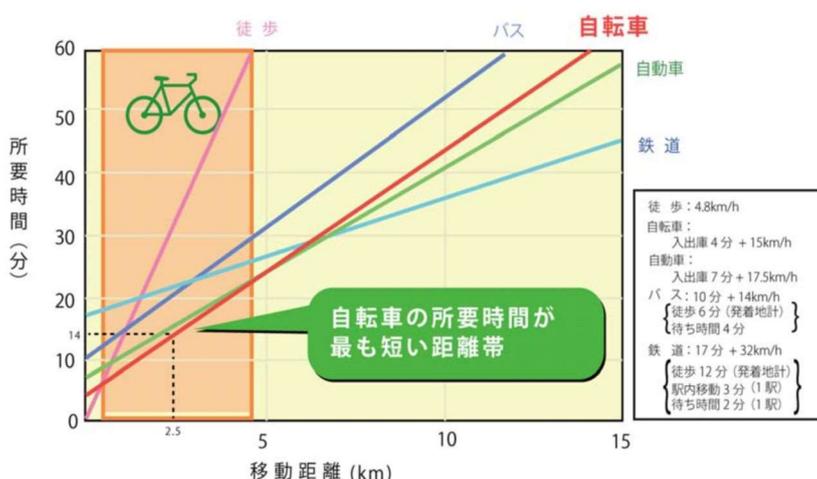


図 5 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【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

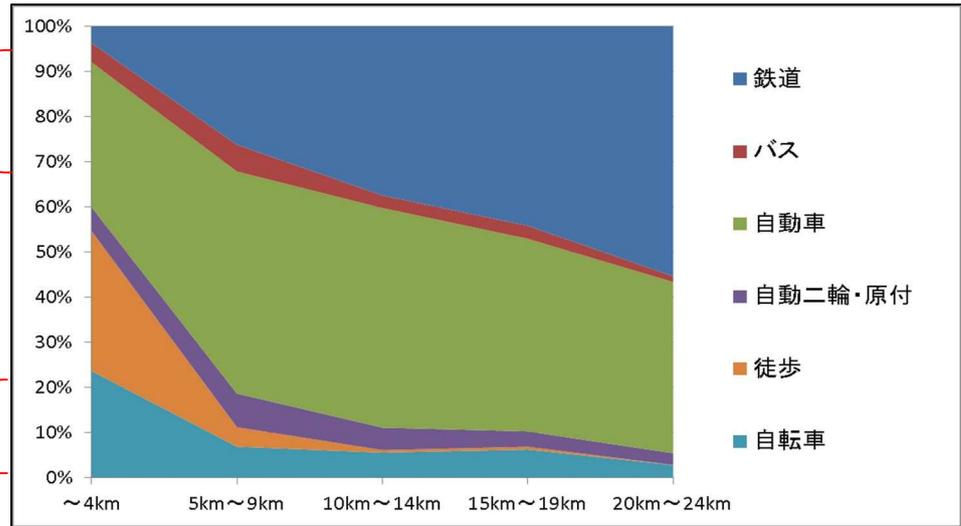
出典：地方都市における自転車利用促進のための有効な距離帯に関する地域比較分析（土木学会論文集 D3（土木計画学）、Vol. 68、No.5（土木計画学研究・論文集第 29 巻）

(2) 距離帯別の代表交通手段分担率 ※4

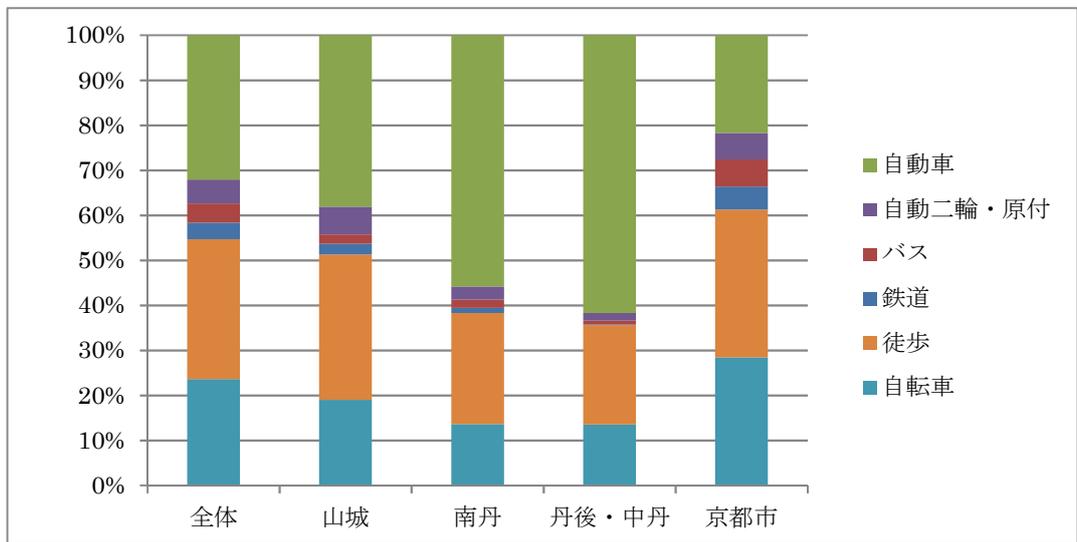
- 5km未満でも自転車利用は2割に留まり、車利用が3割を占めています。地域別で見ると、府北部の方が短距離でも車での移動が多くなっています。
- **自動車**の平均乗車人数は約1人で、約3割の車利用者の自転車への転換が期待されます。

5km未満でも自動車、自動二輪・原付が4割程度を占め、自転車への転換が期待される。

5km未満でも自転車利用は2割に留まる



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	平成27年度
乗用車	1.35	1.33	1.33
貸切バス	22.17	18.75	17.17
貨物車	1.21	1.22	1.22

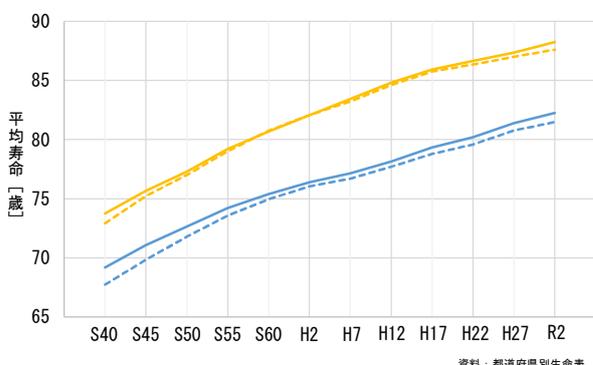
1人での移動が中心

資料：道路交通センサス

### 3 京都市内の健康状態

- 京都市における平均寿命は男女とも年々伸びています。しかし、健康寿命（R1）は全国平均との差が男性は0.03歳長く、女性は1.7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。

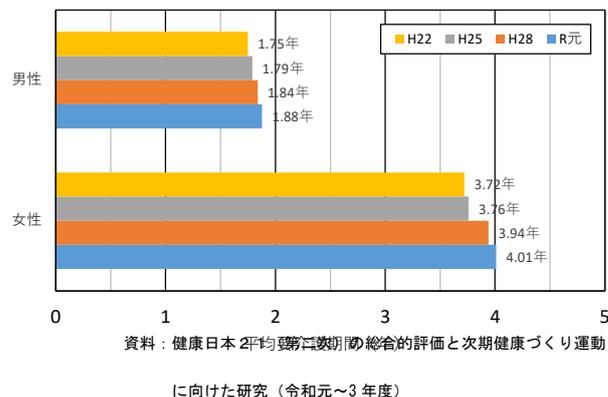
#### ■ 平均寿命



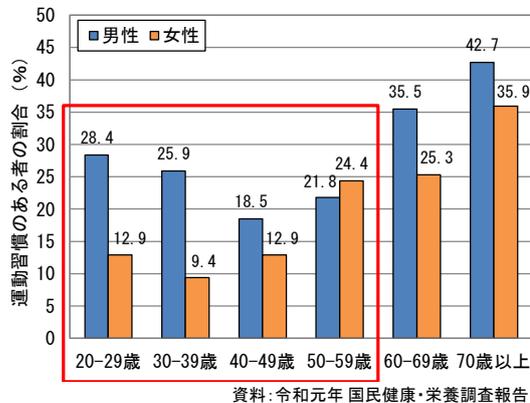
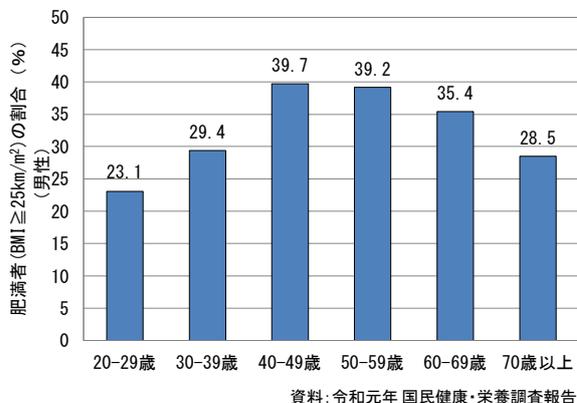
#### ■ 健康寿命

	平均寿命[歳](R2)		健康寿命[歳](R1)	
	男性	女性	男性	女性
京都市	82.24	88.25	72.71	73.68
全国	81.49	87.60	72.68	75.38

#### ■ 京都市平均介護期間推移



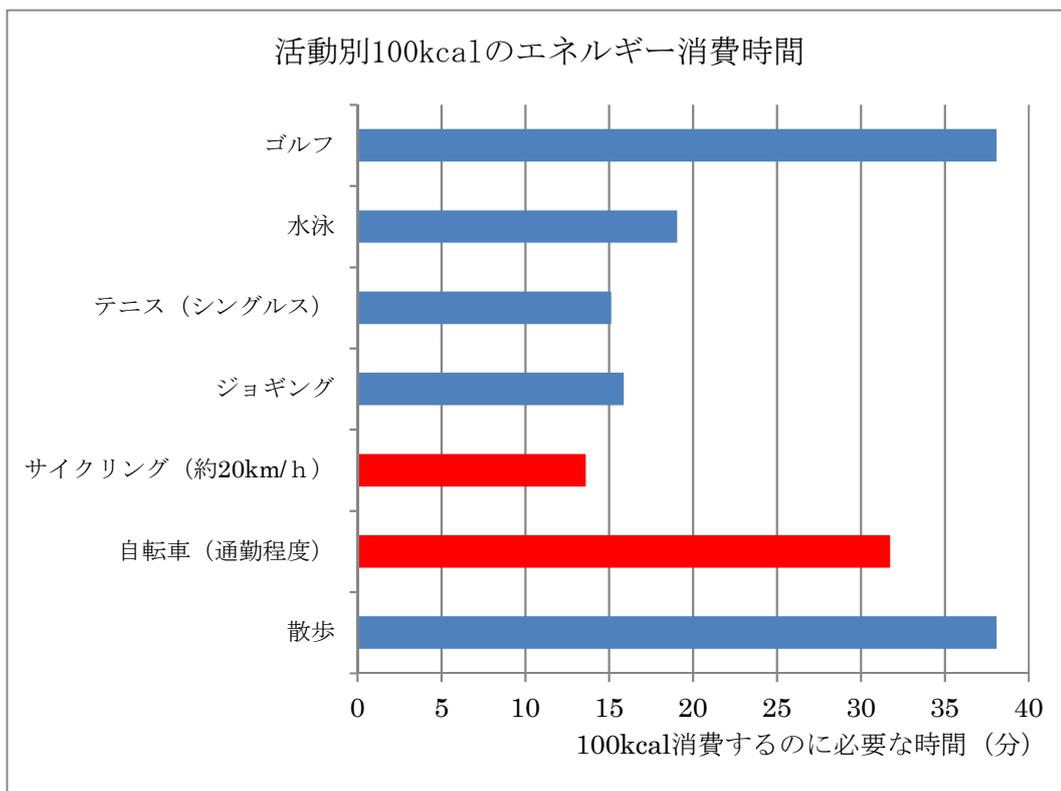
- 30～60歳代男性の3～4人に1人が肥満です
- 適度な運動を習慣的に行うことは、生活習慣病の予防につながりますが、運動習慣のある者の割合は、20～50歳代の男女が少ない状況です。



## ～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。

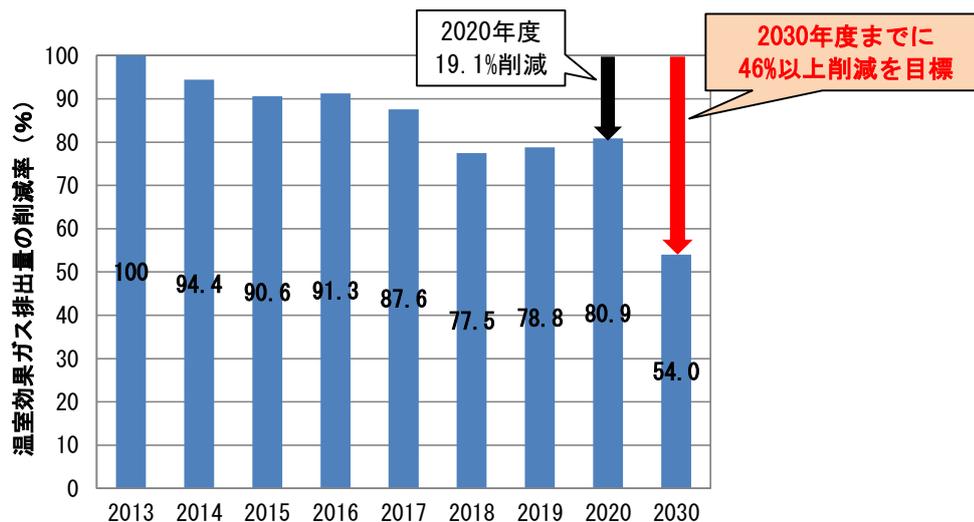


出典：健康づくりのための身体活動基準（厚生労働省）より算出

#### 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推進計画では、2030 年度における温室効果ガス排出量を 2013 年度に比べて 46%以上削減する目標を掲げています。

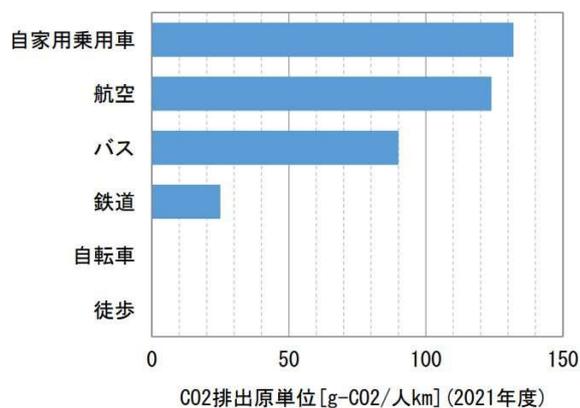
直近の排出量実績（2020 年度）では、19.1%の削減であり、さらに削減を進めていく必要があります。



京都府の温室効果ガスの排出量（2013 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、CO<sub>2</sub>排出量はゼロであり、環境に優しい移動手段といえます。

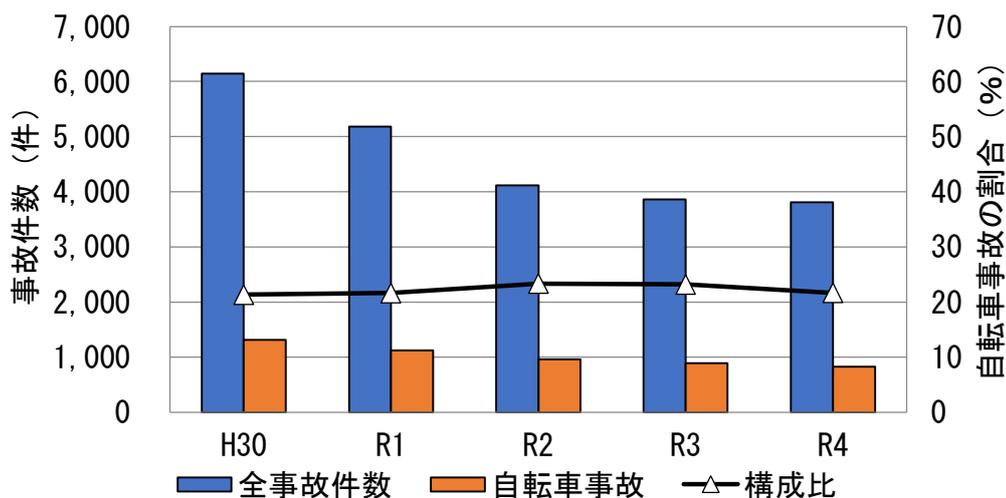


出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」  
(2021 年度)

## 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

- 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。
- 自転車事故の発生件数は、平成30年は1,310件でしたが、令和4年は825件と約4割減となっています。

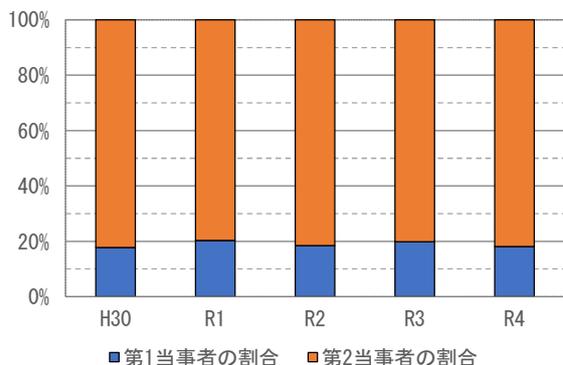


全事故件数に対する自転車事故の割合

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

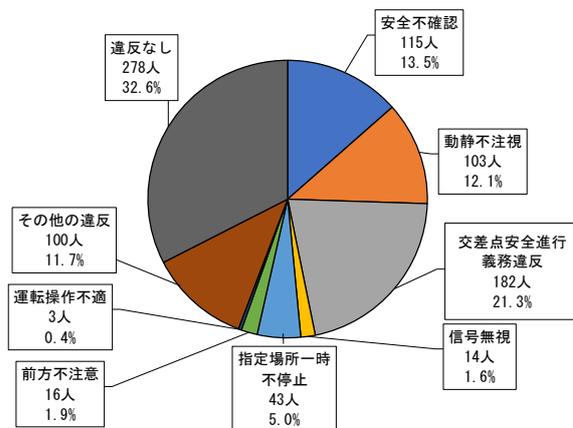
### (2) 自転車事故の内訳

- 自転車事故の第1当事者の割合はおおむね横ばいです。
- 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

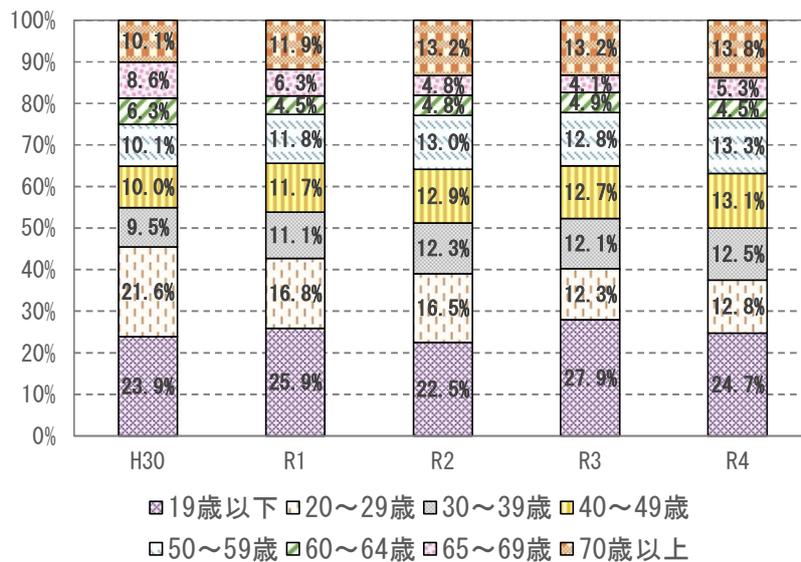


自転車法令違反内容別当事者数（2022年）

（第1当事者・第2当事者）

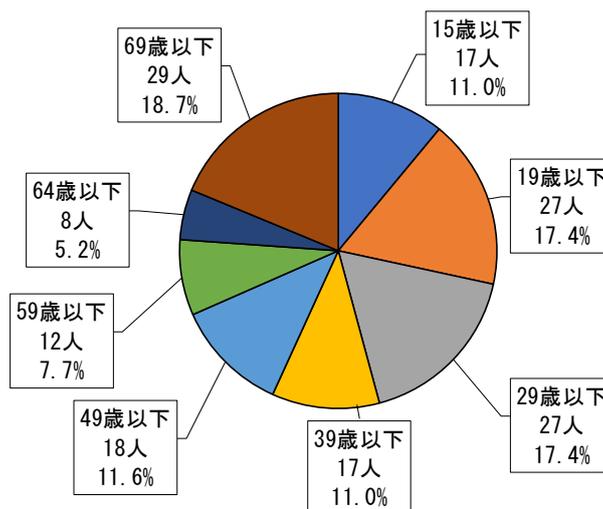
資料：京都府警本部

- 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、30～50歳代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

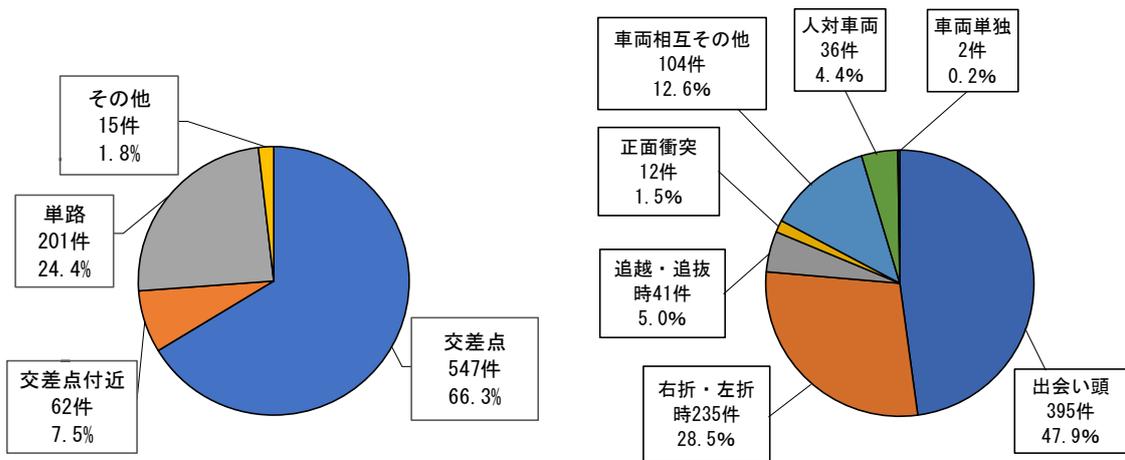


自転車（第1当事者）年齢層別発生件数（2022年）

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7割以上となっています。
- 事故類型別では、出会い頭事故が約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最も多くなっています。

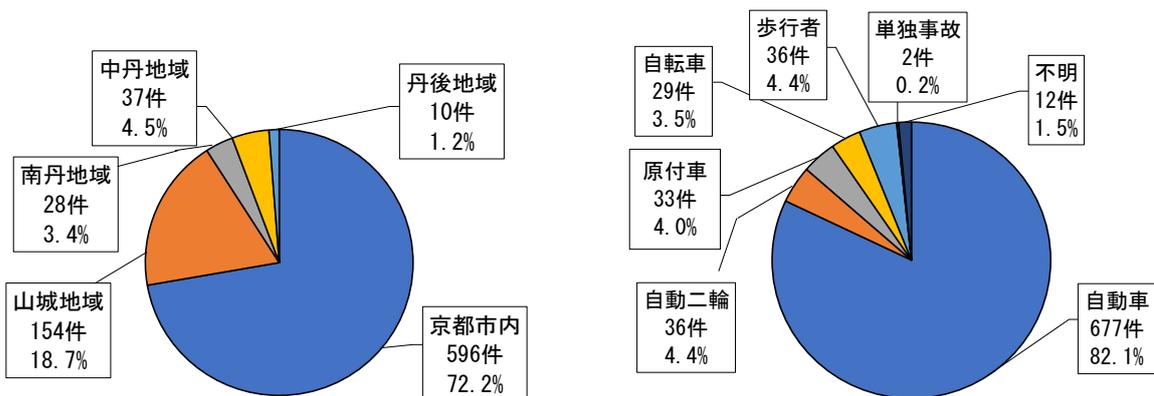


道路形状別自転車事故発生割合 (2022年)

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 (2022年)

資料：京都府警本部



地域別自転車事故発生割合 (2022年)

資料：交通統計（京都府警本部）より作成

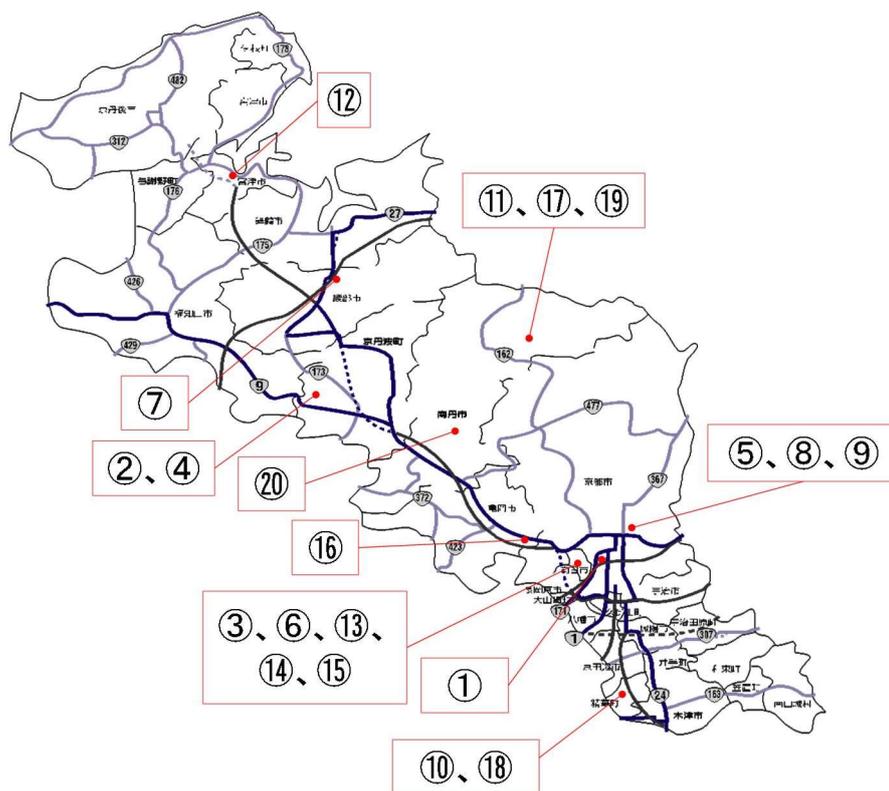
自転車事故の相手方車種別事故発生割合 (2022年)

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

- コロナ禍前の平成 31 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	開催地域	開催時期	主催者
①	2018～2019年シーズン 関西シクロクロスシリーズ 第8戦 桂川	京都市南区	2月	(一社)京都車連
②	BRM330川西200km 竜とお城と酪道と	亀岡市～福知山市(他府県含む)	3月	オダックス近畿
③	関西トラックフェスタ 第1戦 向日町	向日市	4月	(一社)京都車連
④	BRM420川西300km まだふみもみず天橋立	亀岡市～宮津市(他府県含む)	4月	オダックス近畿
⑤	BRM503京都1000km 去京一千五百里	京都市東山区～山科区(他府県含む)	5月	オダックス近畿
⑥	関西トラックフェスタ 第2戦 向日町	向日市	5月	(一社)京都車連
⑦	2019グランfond京都	京丹波町～舞鶴市	5月	京都府自転車競技連盟
⑧	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	京都市左京区	5月	京都府・京都府警察・(株)アーキエムズ
⑨	第2回 自転車活用推進シンポジウムin京都	京都市中京区	5月	(株)アーキエムズ
⑩	NTN presents 2019 ツアー・オブ・ジャパン	精華町	5月	自転車月間推進協議会
⑪	第34回 京都美山サイクルロードレース 2019	南丹市美山町	5月	美山サイクルロード実行委員会
⑫	海の京都 TANTANロングライド2019	福知山市～京丹後市	6月	TANTANロングライド実行委員会
⑬	国体府予選会(トラックの部)	向日市	7月	(一社)京都車連
⑭	第51回近畿地域自転車競技選手権大会	向日市	7月	近畿自転車競技連盟
⑮	第8回チャレンジ・ザ・近畿	向日市	7月	近畿自転車競技連盟
⑯	BRM727守山300km 真夏の夜の夢	亀岡市～京都市(他府県含む)	7月	オダックス近畿
⑰	第8回 京都美山サイクルグリーンツアー	南丹市美山町	8月	京都美山サイクルグリーンツアー実行委員会
⑱	U-Spiritウエバー杯2019けいはんなサイクルレース	精華町	9月	京都府自転車競技連盟
⑲	2019～2020年シーズン 関西シクロクロスシリーズ 第3戦 美山向山	南丹市美山町	11月	(一社)京都車連
⑳	2019～2020年シーズン 関西シクロクロス JcX 第10戦 日吉	南丹市日吉町	12月	(一社)京都車連

## (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、観覧されていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により中止を余儀なくされています。

### 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

※2020年から2022年は新型コロナウイルス感染症の影響により中止。

### 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
2022	988

※2020年と2021年は新型コロナウイルス感染症の影響により中止。

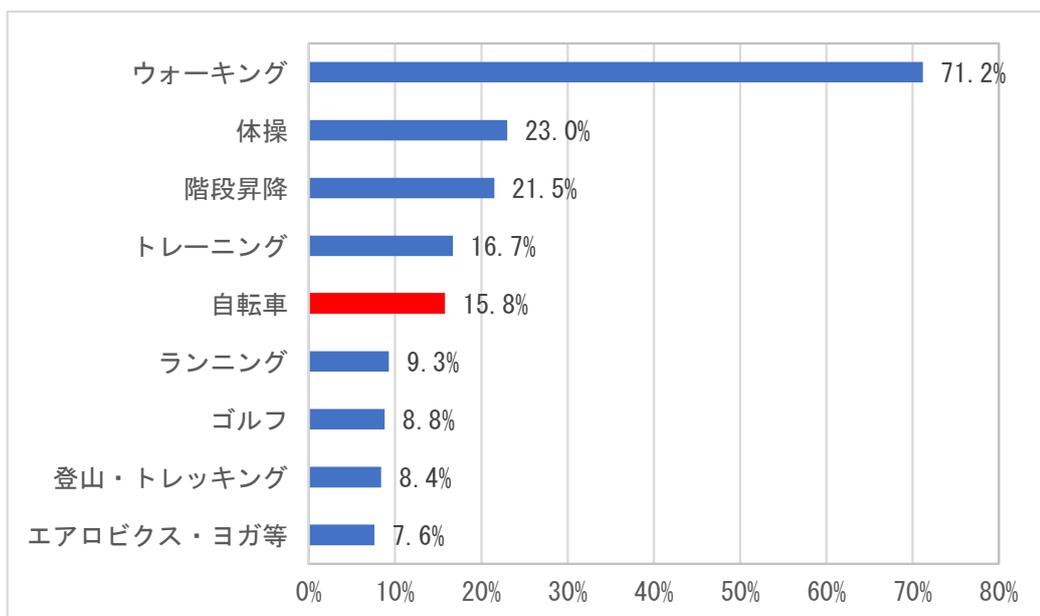
### ツアー・オブ・ジャパン京都ステージの開催状況

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	41	53
2019	47,000	44	52

※2020年から2022年は新型コロナウイルス感染症の影響により中止。

### (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84.9%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、階段昇降、トレーニングに次いで自転車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：令和4年度京都府民のスポーツに関する実態調査

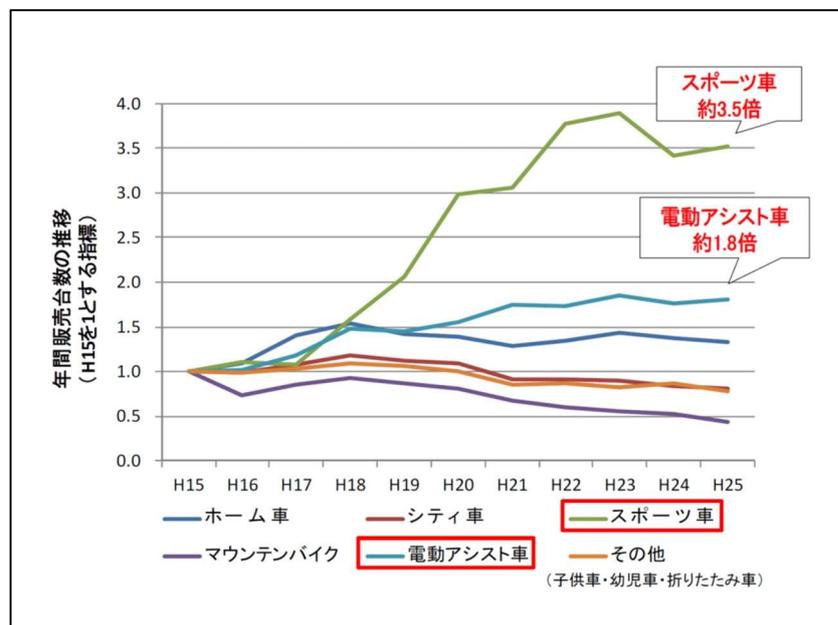
(4) サイクルツーリズムの需要の高まり

- 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、2022年は2015年の約2倍の人が体験しています。

年	体験者数(推計値) (人)
2015	52,000
2016	72,000
2017	95,000
2018	106,000
2019	109,000
2020	87,000
2021	84,000
2022	98,000

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。
- ✓ まちづくりの観点も含めた、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促進し、地域ニーズに応じた市町村と連携した取り組みが重要です。
- ✓ 高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を進めることが重要です。
- ✓ 特に運動不足である20～50歳代の人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は必要です。
- ✓ 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、宿泊者数は新型コロナウイルス感染症の感染拡大とともに減少していますが、ポストコロナ<sup>\*5</sup>におけるインバウンド<sup>\*6</sup>の回復等を見据えて外国人向けの交通安全対策を引き続き行う必要があります。

## ○ 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み交流出来る仕組みをつくり、地域振興へ繋げることが重要です。
- ✓ 2025年の大阪・関西万博や2027年のワールドマスターズゲームズなど府県をまたぐイベントの開催を踏まえ、サイクリストを呼び込む取組みの推進が重要です。

## 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

誰もが未来に夢や希望を持てる「あたたかい京都づくり」を進めていきます。

将来構想	基本計画
(1)人と地域の絆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
(2)文化の力を継承し新たな価値を創造する京都府	○産業の創出・成長・発展と継承 ○交流機会を創出する観光
(3)豊かな産業と交流を創造する京都府	○しなやかで災害に強い地域 ○犯罪や事故のない暮らし
(4)環境と共生し安心・安全が実感できる京都府	○脱炭素社会へのチャレンジ ○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、健康に良く、環境にやさ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みを進めます。

### 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、地域のニーズに応じた環境整備を進めます。

### 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、最近は外国人の利用者の増加や、新たなモビリティが登場しています。
- ・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

- 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 サイクルスポーツ振興の推進

- 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

- 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

- 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)
- ③自転車通勤の広報啓発
- ④自転車に親しむ機会づくり

施策5 災害時における自転車活用の推進

- ①災害時における自転車活用の推進

施策6 多様な自転車の普及促進

- ①多様な自転車の普及促進

## 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と人との交流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。
- 近隣府県と連携したサイクルルート網の形成を図ります。
- モデルルートでは、初心者、上級者それぞれのレベルにあったコース設定とします。また、地形や街並み等を考慮しつつ、迷わずに安全に走行できる、地域に適合した環境整備、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。
- 官民連携プラットフォーム「Ride with KYOTO 推進会議」<sup>\*7</sup>において、自転車利用者向けの宿泊施設やサポート施設の情報発信に取り組みます。



Ride with KYOTO ロゴマーク

#### <モデルルート（\*）>

- ①京奈和自転車道
- ②京都由良川回廊（京都『ゆらりー』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）
- ④京都丹波サイクルルート
- ⑤（仮称）海の京都丹後半島自転車道
- ⑥（仮称）淀川サイクルライン

\* ①、②、③、④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



(誘導ラインと休憩施設)



(路面表示)



(案内看板)

## ②官民連携による観光ツアーの実施

### <府内全域>

- Ride with KYOTO 推進会議において、京都府域の地域資源を紡ぐ広域サイクルルートの形成とこれを活用したサイクルイベント、サイクルツアーの実施に取り組みます。



鬼の京都 京都1周サイクルチャレンジ (2022)

### <山城地域>

- お茶の京都DMO<sup>※8</sup>と連携し、自転車を活用したお茶の京都エリアを巡る周遊・滞在型やましろ観光の推進に取り組みます。
- 竹の里・乙訓エリアへの誘客やエリア内の周遊、飲食店等での消費拡大に向け、自転車を活用する取組を推進します。また、観光施設やサイクリングロードへのアクセス区間について、自転車通行空間の整備を推進します。
- 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（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>

- 府総合計画「南丹地域スポーツ&ウェルネス&ニューライフ広域連携プロジェクト」に基づき、京都スタジアム等の交流拠点や豊かな自然・歴史文化等の地域資源を生かしながら、関係機関と連携して、サイクルツーリズムの振興を図ります。
- 市町や森の京都DMO等と連携して、令和2年度に整備した「京都丹波サイクルルート」を活用したイベントの開催により、同ルートの認知度向上を図ることで、サイクリスト人口及び誘客を拡大させ、地域活性化につなげます。
- 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。
- 市町や関係機関と連携し、サイクリングイベントの更なる開催や誘致に努めるとともに、イベント客や京都スタジアムの利用客等に対し、自転車で地域を回遊してもらい、地域への誘客促進を図ります。

### <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。
- 京都府北中部のサイクリングコースやトレイルコース（森林や原野・里山などにある遊歩道）を一体的に発信し、地域への誘客促進を図ります。
- DMO等と連携し、電動アシスト自転車<sup>\*9</sup>（e-Bike<sup>\*10</sup>）などを活用した観光周遊を促進します。

### <丹後地域>

- 「山陰海岸ジオパーク」をはじめとする優れた自然景観等の観光資源を活かした周遊観光のツールとして自転車を活用する取組を推進します。
- 海の京都DMOや京都丹後鉄道と連携し、電動アシスト自転車（e-Bike）を活用したアドベンチャーツーリズムを推進します。
- 自転車道のリニューアルや丹後地域の観光地を巡るサイクリングコースの路面標示等の整備を推進します。

### 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、京都舞鶴港うみとびらにおけるレンタサイクルサービスを提供します。

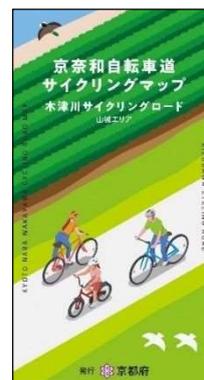


### ④自転車の活用による地域の魅力発信

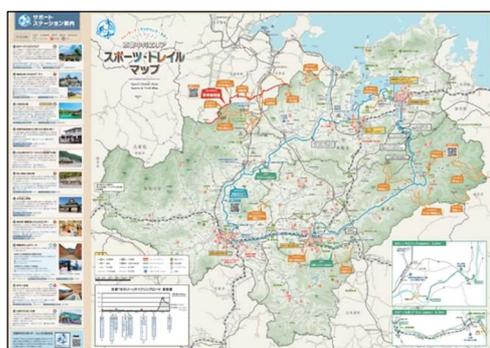
- 継続的、日常的にサイクリングを多くの人に楽しんでもらうためサイクリングコース、周辺観光スポットや休憩所等の情報を載せたサイクリングマップ、アプリ等により、サイクリストに対して交通ルール遵守やマナー向上等を周知します。
- 多言語対応のマップ、アプリ等、インバウンド誘客の促進を図ります。



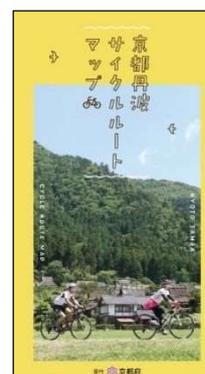
京都やましろ茶いくるライン  
(日本遺産「日本茶800年の歴史散歩」を巡るサイクリングマップ)



京奈和自転車道  
サイクリングマップ



スポーツトレイルマップ  
(京都『ゆらり』サイクリングロード)



京都丹波サイクルルートマップ

## 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<sup>※11</sup>などにより、サイクルツーリズムの普及を進めます。



つかう

## 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
  - ・ 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



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

---

- 自転車競技大会の開催などに伴う競技場施設の整備ニーズに対して、必要に応じて施設整備の支援を検討します。

## 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

つかう

## 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<sup>\*12</sup>やヘルスツーリズム<sup>\*13</sup>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。

つかう

## 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）

- 事業者、府民、観光旅行者等の、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を促進することにより、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<sup>\*14</sup>を進めます。

### ③自転車通勤の広報啓発

- 企業活動等における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「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 2019年5月策定）」等を活用し、自転車通勤導入による健康増進や生産性の向上、経費節減などのメリットについての広報啓発を実施します。

### ④自転車に親しむ機会づくり

- 自転車体験会などの自転車とふれ合い親しむ機会を作り、自転車利用のすそ野を広げる取組を行います。

つかう

## 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

## 施策6 多様な自転車の普及促進

- 高齢者や障害のある人など、誰もが自転車を安全に楽しみながら利用できるように、多様な自転車について、活用事例や利用に関する情報発信等を行います。

### = 「つかう」 目標指標 =

指標		現況値	目標値	目標年度	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		900万人 (2022年)	1,200万人	2027年	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		1,120台/12時間 (2021年)	1,600台/12時間	2027年	代表3箇所の平均値

# つくる

施策7 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自転車通行空間の整備及び改善
- ③道路標識・道路標示・区画線の設置及び信号機の運用
- ④多言語対応の案内看板等の整備

施策8 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9 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10 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7 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、まちづくりの観点を踏まえた自転車ネットワーク計画<sup>※15</sup>を含む市町村自転車活用推進計画の策定促進及び計画に基づく施策の着実な実施を支援します。
- 複数の市町村を跨ぐ生活圈域単位において、鉄道駅などの公共交通機関との連結などに配慮した効果的、効率的な主要道路の自転車ネットワーク路線<sup>※16</sup>を検討し、自転車ネットワーク計画を含む市町村の自転車活用推進計画の策定を促進します。

### ②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。
  - 自転車の利用者が安全に走行できるように、自転車通行空間の安全点検や対策の強化を行い、利用環境の改善を図ります。
  - 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。

- 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）

### 車道混在

矢羽根型路面表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整備ガイドライン（令和4年4月改定）」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）

- サイクリングルートへの環境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。

### ③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。

### ④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<sup>※17</sup>の設置や多言語対応を検討します。

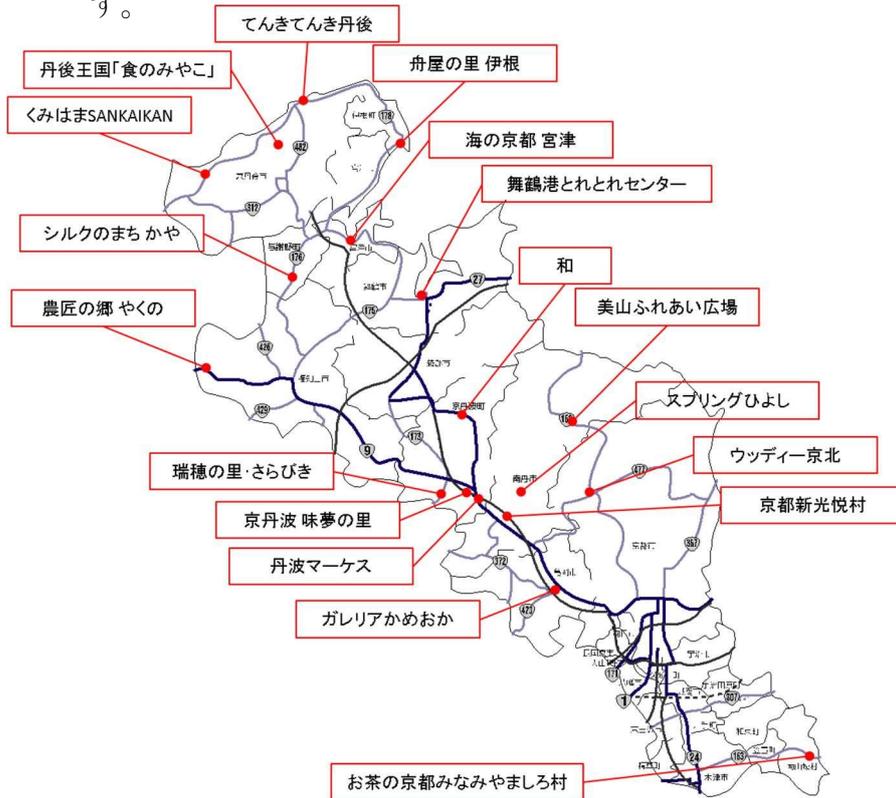


インバウンドにも対応したフットサイン

## 施策8 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※18」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。



- 道の駅や鉄道駅、店舗等において、サイクルツーリストの受け入れに向けた支援を進めます。



サイクルラック、空気入れ、工具などの設置によるサイクリスト支援

## 施策9 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、自転車専用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・要望等を踏まえて策定し、公表している違法駐車取締りに係るガイドラインについては、交通環境の変化等に応じた見直しを行い、自転車の通行の妨げになるなど、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた違法駐車取締りを推進します。

### 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10 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」<sup>※19</sup>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と AI<sup>※20</sup> を活用した MaaS<sup>※21</sup> 等デジタル化の進展を踏まえた地域における移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）の実現や、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、シェアサイクルの普及を促進します。
  - シェアサイクル<sup>※22</sup> に関するアンケート調査を行い、地域におけるニーズの把握に努めるとともに調査結果を公表します。
  - 公共交通を補完する交通手段として、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上させるため、市町村と連携して、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進します。
  - 災害時のシェアサイクルの活用が進むよう市町村等への情報提供や助言等の働きかけを行います。
- 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<sup>※23</sup> 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。

- ・高齢者向け自転車をはじめ多様な自転車に関する駐輪ニーズや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るとともに市町村と鉄道事業者との協議に国も参画されるよう要請するなど、個別事案の解決に向けた支援を行います。

### ③ゾーン30やゾーン30プラス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」やハンプ、狭さく等の物理的デバイスを用いた「ゾーン30プラス」の整備など、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	現況値の定義
市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進	2市町村 (2022年度)	5市町村 【26市町村】	2027年度	計画策定市町村数
自転車通行空間の整備	627km(*) (2022年度)	800km 【2,000km】	2027年度	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 <sup>※4</sup> の整備延長	467km (2022年度)	600km 【700km】	2027年度	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 <sup>※4</sup> 設置数	13箇所 (2022年度)	26箇所 【200箇所】	2027年度	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

・【 】内は目標年度以降の将来の目標値（参考値）である。

・(\*)主な整備形態毎の現況値は、自転車道L=5km、自転車専用通行帯L=32km、車道混在L=442km、自転車歩行者専用道路L=139km

# まもる

施策11 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12 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13 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自転車通行空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14 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・保護者等に対する交通安全教育の実施

②学校等における交通安全教育の実施

③事業所における交通安全教育の実施

④高齢者に対する交通安全教育の実施

⑤外国人に対する交通安全教育の実施

⑥自動車運転手に対する交通安全教育の実施

⑦交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

⑧通学路周辺の安全点検の実施

施策15 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 1 1 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 1 2 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 1 3 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自転車安全利用五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（毎月第4週の金曜日）等の機会に「自転車安全利用五則」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。

### 【自転車安全利用五則】

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

## 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るとともにインターネットや SNS<sup>\*24</sup>等を活用し、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）や毎月第4週の金曜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区、路線を自転車指導啓発重点地区・路線として設定し、同重点地区・路線を中心とした指導啓発の実施と広報活動
  - 自転車と同じ空間を走行する特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）などの車両の交通ルールに関する広報活動。
  - インターネットや SNS 等を活用した訪日外国人を含めた自転車利用者への交通ルールに関する広報活動。



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

- 自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、右側通行、信号無視、一時不停止等の危険行為に対する指導警告を推進します。その上で、指導警告に従わずに違反行為を継続する等、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 4 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・保護者等に対する交通安全教育の実施

- 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
  - 同乗幼児及び保護者自身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学校等における交通安全教育の実施

- 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・実践的な交通安全教育を推進します。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・中学校における交通安全教育の実施

- 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）
- 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（中学校）
- 自転車乗車中におけるヘルメット着用の重要性に関する交通安全教育の実施（小学校・中学校）

### ②-2 高校・大学における交通安全教育の実施

- 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交通安全教育の実施（高校・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（高校・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（高校・大学）
- 自転車乗車中におけるヘルメット着用の重要性や電動キックボード等に関する交通安全教育の実施（高校）

・「こども自転車免許事業」の実施



### ③事業所における交通安全教育の実施

- 事業所における交通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、事業所における交通安全教育の自主的、継続的な実施を推進します。
- 事業所に対する業務中や出退勤時におけるヘルメット着用の働きかけの促進

### ④高齢者に対する交通安全教育の実施

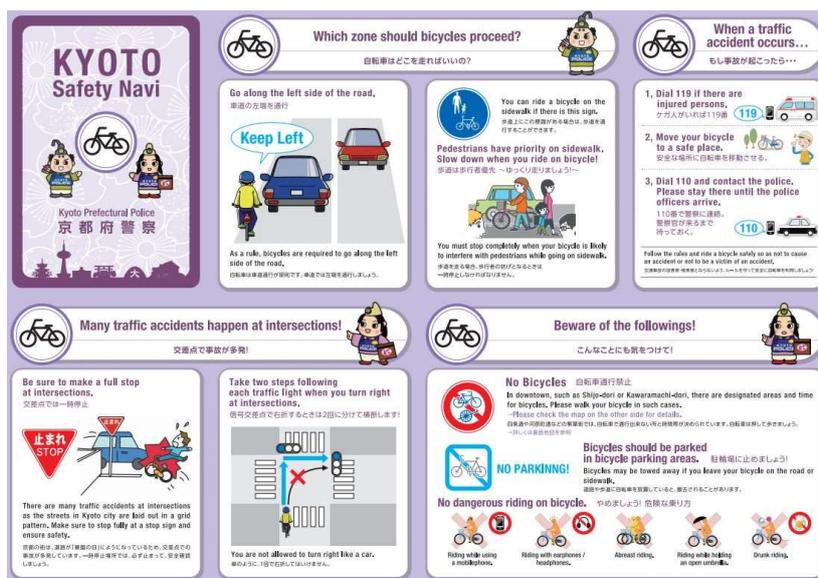
- 加齢による自らの身体の変化を感じ取ってもらうための交通安全教育や交通状況に応じた安全な自転車利用のための知識、個々の身体の状態に応じた技能の習得を目的とした参加・体験型の自転車教室など、様々な機会を捉えた交通安全教育を積極的に推進します。
- 高齢者が集まる場所や定期健康診断時等の機会を捉えた交通安全教育の実施
- 運転免許証自主返納の機会を捉えた指導・交通安全教育の推進
- 独居高齢者家庭の訪問活動を行う団体等と連携した交通安全教育の

## 実施

- 電動アシスト自転車の安全利用に関する交通安全教育
- 自転車乗車中におけるヘルメット着用の重要性に関する交通安全教育の実施

## ⑤外国人に対する交通安全教育の実施

- 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ヘルメットの貸出と交通安全指導の実施
- 外国人向け教材（外国語マニュアル）の作成・活用



外国人向け自転車リーフレット「セーフティナビ」

## ⑥自動車運転者に対する交通安全教育の実施

- 自動車運転免許更新時講習において使用する教本の中で、「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに関する交通安全教育を実施します。

## ⑦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

に向けた講習会を実施します。

### ⑧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。

まもる

## 施策 15 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ており、これらの内容について周知・徹底を図ります。

### ①自転車保険加入促進活動

- 自転車保険加入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	現況値の定義
年間の自転車事故発生件数	825件 (2022年)	750件以下	2025年	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	77.2% (2022年度)	100%	2025年度	京都府内で小学校就学の始期に達するまでの者を自転車に同乗させている者のうち、その者に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	92.3% (2022年度)	100%	2025年度	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
自転車安全利用推進員の委嘱	639人 (2022年)	毎年500人以上	2025年度	自転車安全利用推進員に委嘱した人数

\* 上記目標値及び目標年度は『京都府自転車安全利用促進計画（令和3年度～令和7年度）』による

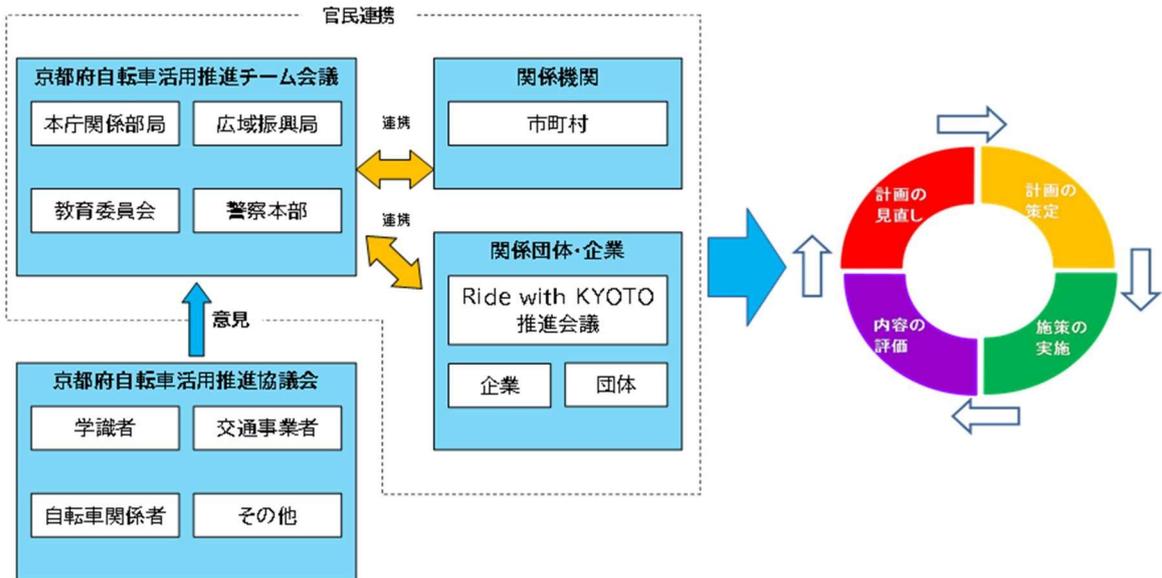
## 第5章 計画の推進とフォローアップ

### 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く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、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 『大阪・関西万博』(本編 p4)

2025 日本国際博覧会(大阪・関西万博)の略称です。

「いのち輝く未来社会のデザイン」というテーマで、2025年4月13日～2025年10月13日に大阪の夢洲で開催されます。世界中からたくさんの人やモノが集まるイベントで、地球規模のさまざまな課題に取り組むために、世界各地から英知が集まる場です。

### ※2 『ワールドマスタースゲームズ 2027 関西』(本編 p4)

国際マスタースゲームズ協会が4年ごとに主宰する、概ね30歳以上のスポーツ愛好者であれば誰もが参加できる生涯スポーツの国際総合競技大会のことです。(オリンピックの翌年に開催され、次回、第10回大会が2021年にアジアで初めて日本(関西)で開催される予定でしたが、新型コロナウイルスの影響で延期となり、2027年5月に開催予定です)

### ※3 低速小型モビリティ(本編 p4)

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスです。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

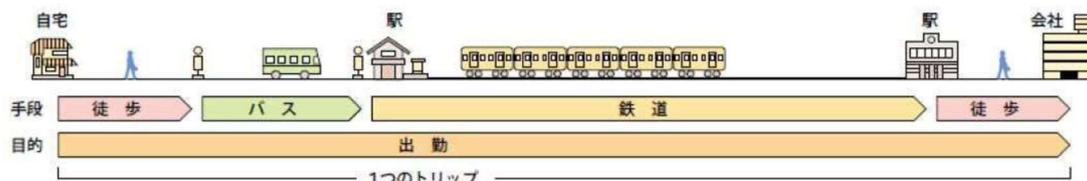
### ※4 代表交通手段(パーソントリップ調査)(本編 p7)

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)

#### ※5 ポストコロナ（本編 p20）

新型コロナウイルスによる世界的なパンデミックが発生した時期以降を指す言葉で、コロナウイルスが社会に存在していることを前提として、これからどう共存していくのかという場面に使われています。

#### ※6 インバウンド（本編 p20）

インバウンドとは、観光やビジネスシーン、IT の分野で使われることがありますが、本計画では観光の分野に関して使用されている、「訪日外国人旅行」を指しています。

#### ※7 「Ride with KYOTO 推進会議」（本編 p24）

京都府内の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月に設立した官民連携組織です。

#### ※8 DMO（本編 p25）

「Destination Marketing/Management Organization」の略称で、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役としての役割を果たす法人のことで、

#### ※9 電動アシスト自転車（本編 p26）

電動機を備え、乗る人のペダリングの力によって発生する回転出力が、電動機の駆動出力を発生させる仕組みの自転車の総称です。

#### ※10 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）

### ※11 サイクルトレイン、サイクルバス、 サイクルタクシー（本編 p28）

サイクルトレインは、自転車を鉄道車両内に、輸行状態ではなく解体せずに持ち込むことができる鉄道サービスです。

サイクルバスやサイクルタクシーでは、自転車を積み込むための器具である「サイクルキャリア」を装着しており、自転車をそのままの状態で積むことができます。

### ※12 ウェルネスツーリズム（本編 p30）

主にメンタル面に着目した旅行のことで、旅先でのスパ、ヨガ、瞑想、フィットネス、ヘルシー食、レクリエーション、交流などを通じたライフスタイルとしての領域。地域の資源に触れ、新しい発見と自己開発をしたり、原点回帰し、リフレッシュし、明日の活力を得ることが目的とされています。（ヘルスツーリズムの一分野）

### ※13 ヘルスツーリズム（本編 p30）

旅行という非日常的な楽しみの中で、健康の回復や健康増進を図る活動、そして旅をきっかけに健康へのリスクを軽減する活動です。健康・未病・病気の方、また老人・成人から子供まですべての人々に対し、科学的根拠に基づく健康増進（EBH: Evidence Based Health）を理念に、旅をきっかけに健康増進・維持・回復・疾病予防に寄与する」とものと定義されています。

### ※14 シェアリングエコノミー（本編 p30）

個人等が保有する活用可能な資産等（スキルや時間等の無形のものを含む。）をインターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動のことです。

### ※15 自転車ネットワーク計画（本編 p33）

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいいます。

### ※16 自転車ネットワーク路線（本編 p33）

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線をいいます。

※17 ピクトグラム（本編 p36）

意味するものの形状（絵文字）を使って、その意味、概念を利用者に理解させる記号です。

※18 サイクルサポートステーション（本編 p37）

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。

※19 「コンパクト+ネットワーク」（本編 p39）

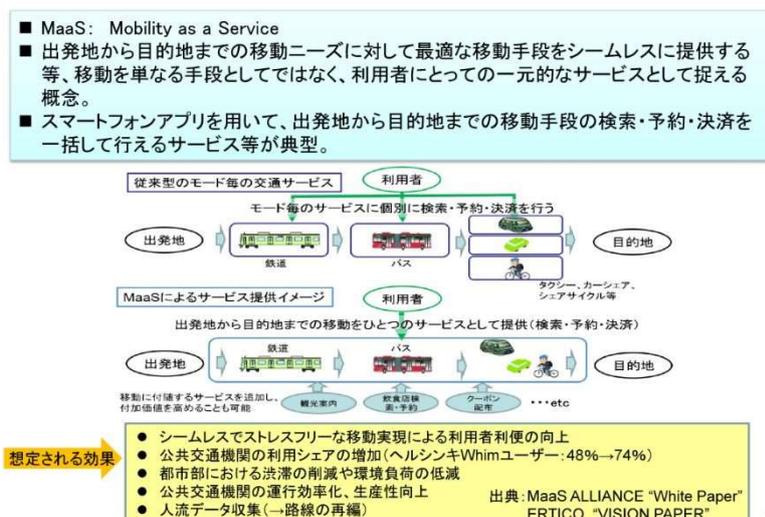
人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることです。

※20 AI（本編 p39）

「Artificial Intelligence（人工知能）」の略称で、人工的な方法による学習、推論、判断等の知的な機能の実現及び人工的な方法により実現した当該機能の活用に関する技術のことです。

※21 MaaS（本編 p39）

「Mobility as a Service」の略称で、出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスのことです。



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）

## ※22 シェアサイクル（本編 p39）

自転車を共同利用する交通システム。特にコミュニティサイクルは多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる仕組みです。

## ※23 サイクル&ライド（本編 p39）

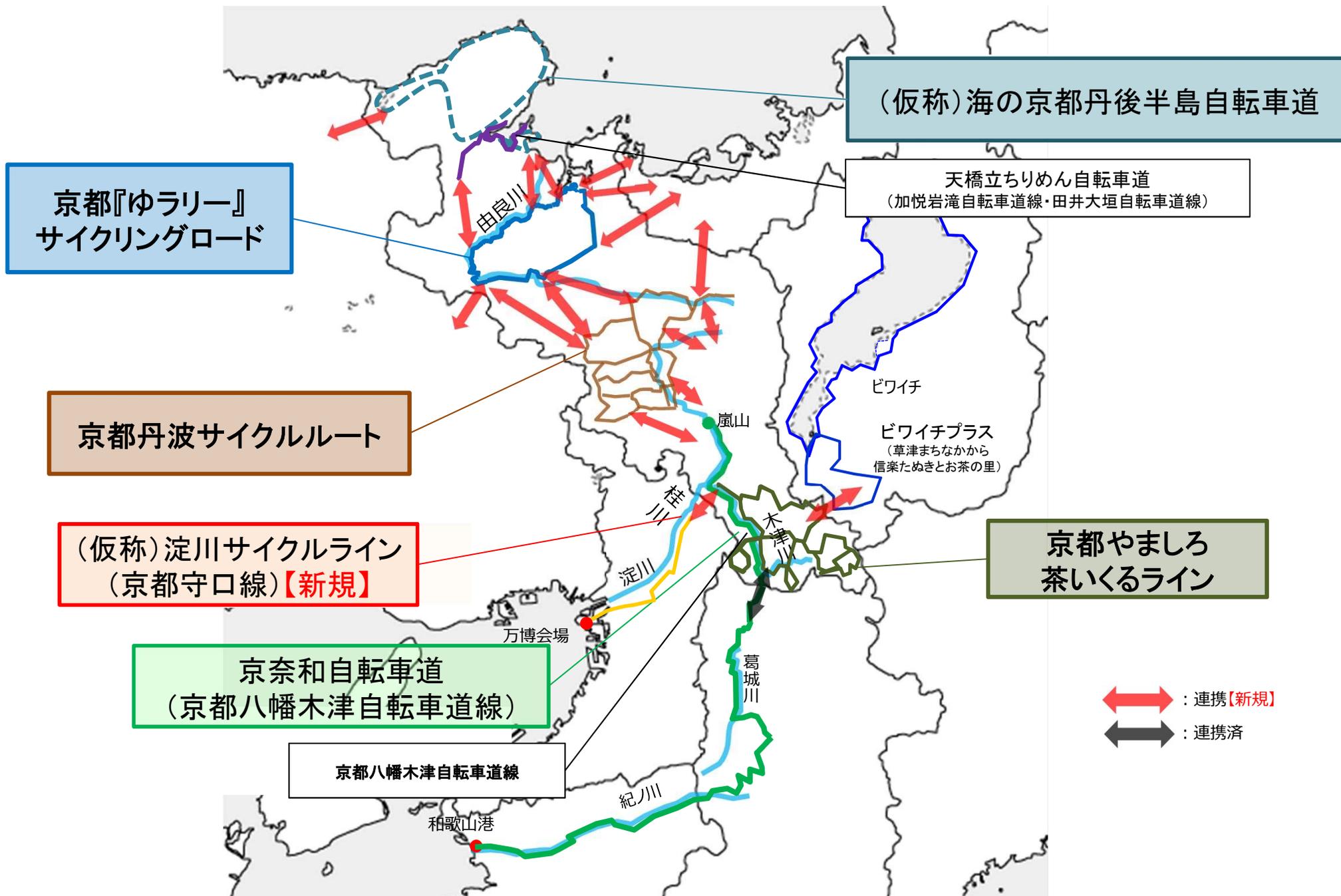
まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムです。都心部での交通混雑の緩和や交通事故防止、排ガスの削減などの効果が見込めます。

## ※24 SNS（本編 p43）

「social networking service」（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略で、人と人との交流を手助け・促進するためのインターネット上のサービスです。

# 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

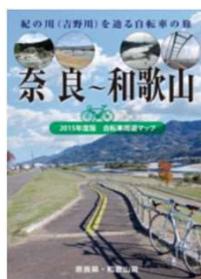


安全で走りやすい  
サイクリングロードへ

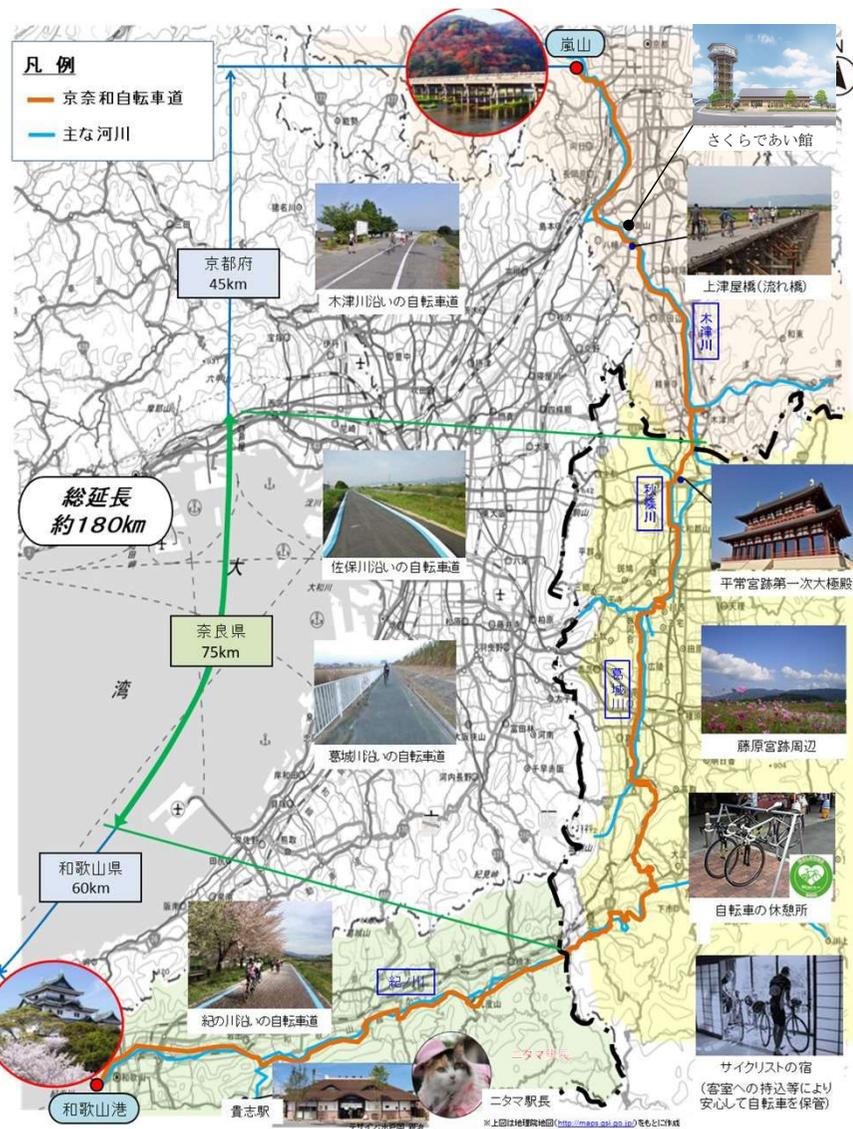


## サイクルツーリズム推進のための取組

- 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(愛称: 京都『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等の路面標示や案内看板等を整備



(誘導ライン等)



(案内看板)

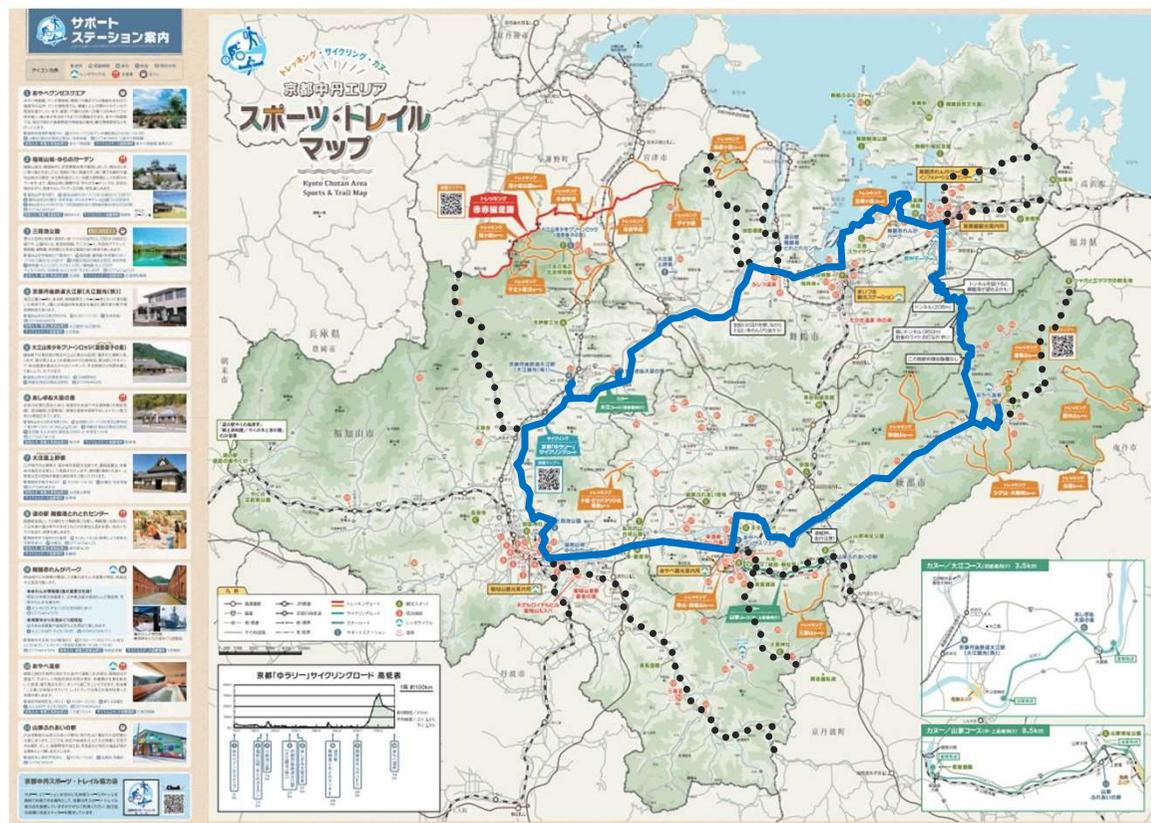
## サイクルツーリズム推進のための取組

### ○サポートステーションの設置

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、民間と連携して管内11施設に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)

### ○協力店の充実

サイクリストを応援する協力的な飲食店や小売店、宿泊施設等の店舗を協力店として登録(現在16店舗)



ルート図(スポーツトレイルマップに加筆)  
(マップは「自転車」「カヌー」「トレッキング」のコースやサポートステーション等を一体的に情報集約したガイドマップに更新)

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。

**凡例**  
 京都やましろ茶いくるラインモデルルート(全9コース)

- ① 宇治の世界遺産を巡る
- ② 京田辺 日本遺産飯岡の茶畑と一休寺
- ③ 日本遺産 流れ橋と国宝石清水八幡宮・巨椋池
- ④ 日本遺産 木津川河川敷の浜茶
- ⑤ 日本遺産 上狛茶問屋街と山背古道・木津川右岸
- ⑥ 日本遺産 上狛茶問屋街と山背古道 山道編
- ⑦ 日本遺産 茶畑めぐりロングライド
- ⑧ 日本遺産 鷲峰山と童仙房ヒルクライム
- ⑨ 日本遺産 飯岡の茶畑をめぐる

● 茶畑

## 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
- ・統一色の誘導サイン(路面標示)の設置
- ・舗装修繕の実施

### ○ルート案内サインの整備

- ・ルート誘導のための路面標示や案内看板等の設置



(誘導ライン) (路面表示) (誘導サイン)

## サイクルツーリズム推進のための取組

### ○休憩施設の整備

- 「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更新、マップのアプリケーション化
- アプリ版サイクルマップを活用し、スタンプラリーを開催



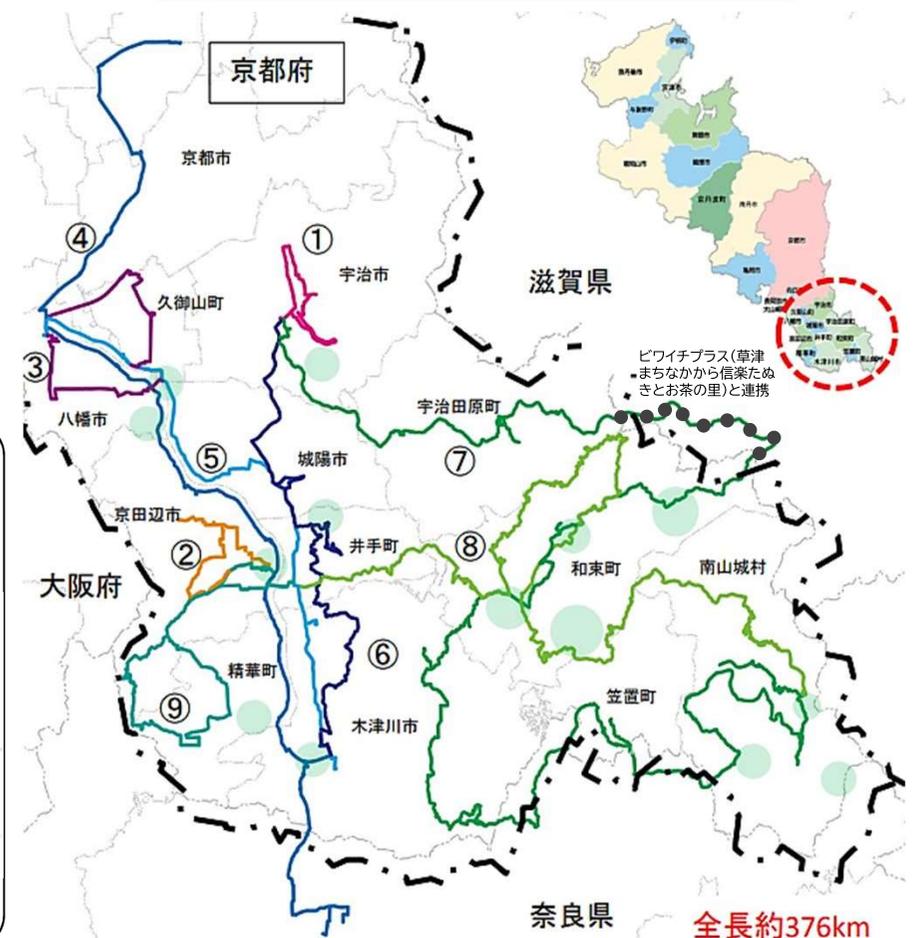
(休憩施設)



ツアー・オブ・ジャパン京都ステージ



「日本茶800年の歴史散歩」を巡るサイクリングマップ



# サイクルツーリズムの取り組み (京都丹波サイクルルート)

- 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

### ○自転車通行空間の整備

- ・自転車通行空間整備を実施
- ・矢羽根等の誘導サイン(路面標示)の設置
- ・舗装修繕の実施



矢羽根、ブルーラインを50m毎に交互に表示



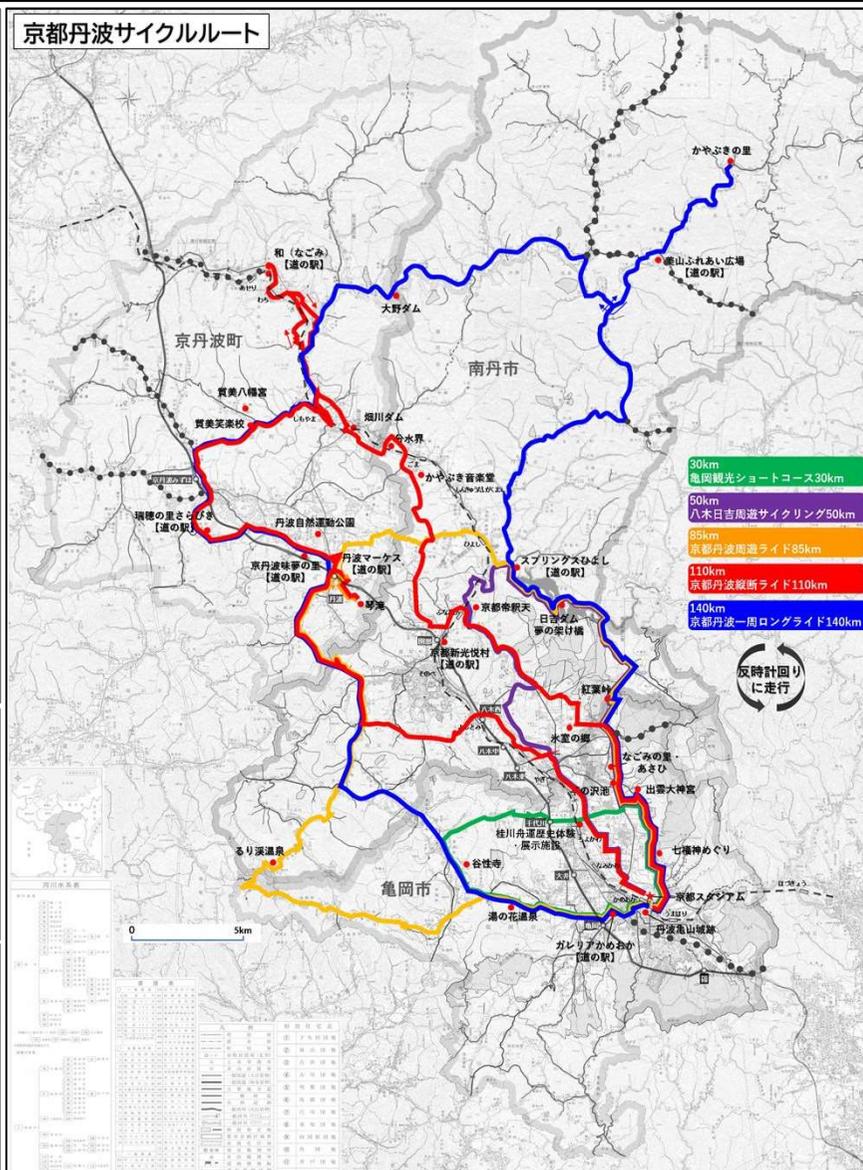
フットサイン

### ○ルート案内サインの整備

- ・ルート誘導のための路面標示や案内看板等の設置
- (景観形成基準に配慮し色彩分け)

## サイクルツーリズム推進のための取組

- ・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、京都丹波サイクルルートマップの作成
- ・サイクリスト向けのサービス(サイクルラック、トイレ利用など)を提供いただける施設・店舗を「京都丹波サイクルルート協力施設」として41施設登録
- ・京都丹波サイクルルートを活用した、期間限定のサイクルスタプラリー「ツール・ド×京都丹波」を開催



# 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)

○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

### ○自転車通行空間の整備

- ・自転車通行空間整備を実施
- ・矢羽根等の誘導サイン(路面標示)の設置
- ・加悦岩滝自転車道線、田井大垣自転車道線のリニューアル
- ・舗装修繕の実施



誘導ライン(参考)

### ○ルート案内サイン等の整備

- ・ルート誘導のための路面標示や案内看板等の設置
- ・休憩施設の整備



フットサイン

## サイクルツーリズム推進のための取組(想定)

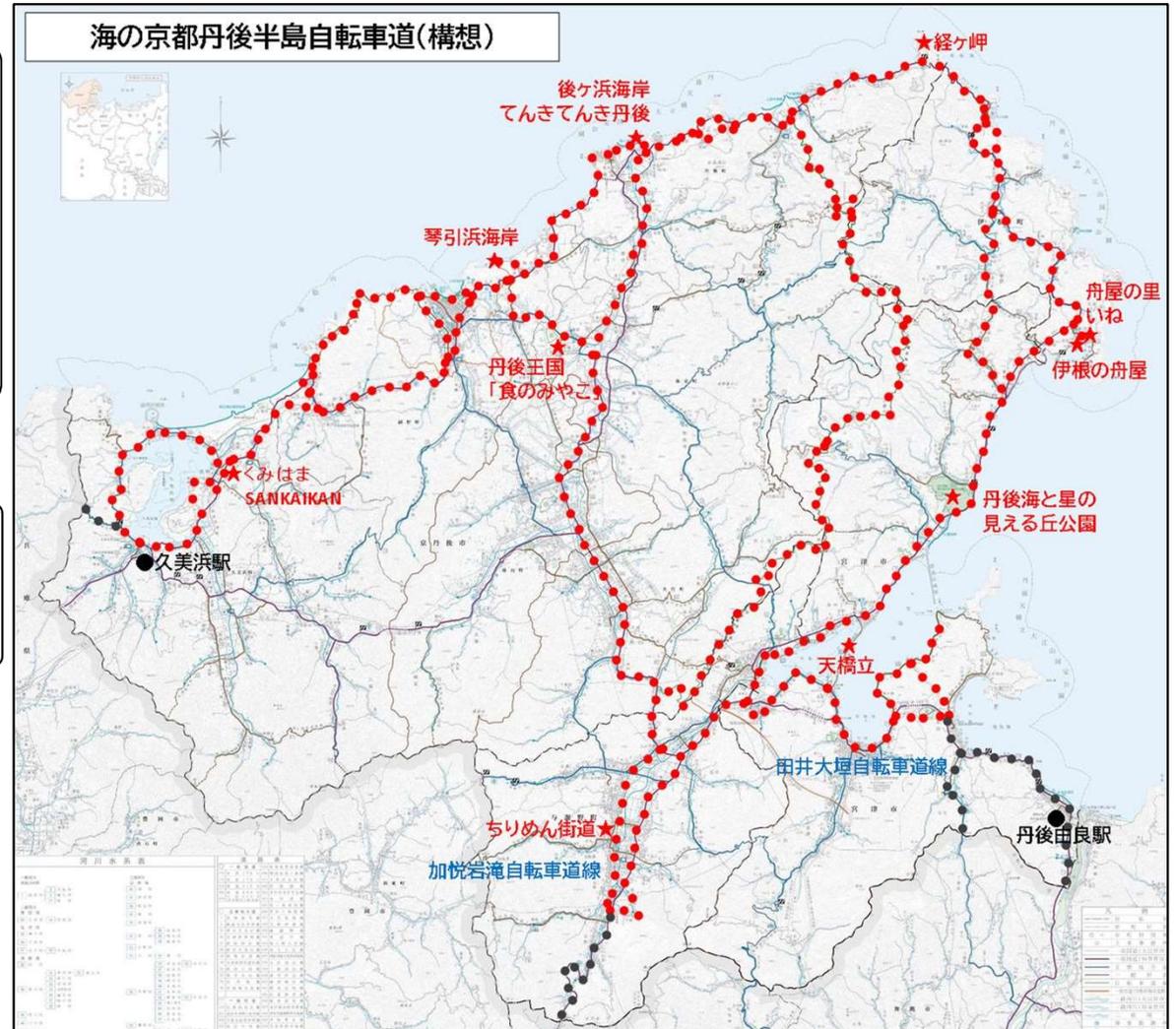
- ・「山陰海岸ジオパーク」「天橋立」をはじめとする優れた自然景観等の観光資源を活かした周遊観光のツールとして自転車を活用する取組を推進
- ・海の京都 DMO や京都丹後鉄道と連携し、電動アシスト自転車(e-Bike)を活用したアドベンチャーツーリズムを推進



(海の京都TANTANロングライド)



(電動アシスト自転車(e-Bike)を活用したアドベンチャーツーリズム)



# サイクルツーリズムの取り組み ( (仮称) 淀川サイクルライン )

○2025年に開催される「大阪・関西万博」を契機として、京都府側の京奈和自転車道や京都やましろ茶いくるラインと大阪側の北河内サイクルラインの連結を行い、両府間のサイクルツーリズムの発展を目指します。

## 快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

### ○自転車通行空間の整備

・自転車通行空間整備を実施し、大阪府と連携した統一デザインによる路面表示、誘導サインを設置し、ルート誘導、方向の明示を行います。また、京都やましろ茶いくるラインへの誘導を予定。



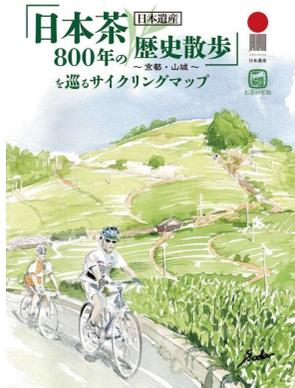
(イメージ: 矢羽根)



(イメージ: 誘導サイン)

## サイクルツーリズム推進のための取組

### ○サイクルマップへの反映を予定





## ■ 計画策定の検討経過

京都府自転車活用推進協議会

第1回 令和5（2023）年 7月12日

第2回 令和5（2023）年 7月27日～7月31日

第3回 令和●（●）年 ●月 ●日

パブリックコメント

令和5年9月29日～令和5年10月19日

## ■ 京都府自転車活用推進協議会 委員

（敬称略、職名は令和5年度第1回京都府自転車活用推進協議会時のもの）

座長 小川 圭一 立命館大学理工学部 教授

委員 青木 真美 同志社大学名誉教授

廣瀬 一雄 丹後海陸交通株式会社 代表取締役

西本 統 株式会社Clew 代表取締役

藤本 芳一 認定NPO 法人環境市民  
自転車ライフプロジェクト代表

松島 格也 京都大学防災研究所 特定教授

棟森 幸子 上京地域交通安全活動推進委員会会長  
自転車安全利用推進員

## 第2次 京都府自転車活用推進計画

---

令和●（●）年●月策定

発行 京都府建設交通部道路管理課

〒602-8570 京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町

TEL : 075-414-5262