

京都府自転車安全利用促進計画

(令和3年度～令和7年度)

京 都 府

目 次

前書

第1章 自転車に係る交通事故発生状況等	1
1 府内における交通事故の発生状況等	
2 府内の自転車利用実態の特徴	
第2章 自転車の安全な利用促進のための施策の方向性	2
1 計画期間	
2 目標	
3 施策展開の視点・方向性	
(1) 利用者の実態に応じた自転車交通安全教育の実施	
(2) 「新しい生活様式」の実践を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進	
(3) 悪質性・危険性の高い交通違反に対する指導取締りの強化	3
(4) 自転車事故に備えた保険の加入促進等	
(5) 安全利用を促進するためのその他の取組	
第3章 具体的施策	4
1 利用者の実態に応じた自転車交通安全教育の実施	
(1) 幼稚園、保育所等における安全教育	
(2) 学校等における安全教育	
ア 総合的・実践的な安全教育の推進	
イ ICTを活用した安全教育の実施	
ウ 教育段階ごとの安全教育の実施	
(ア) 小学生の安全教育	
(イ) 中学生の安全教育	
(ウ) 高校生の安全教育	
(エ) 大学生の安全教育	5
(オ) 特別支援学校児童・生徒の安全教育	
(3) 事業所等における安全教育	
(4) 地域における安全教育	
(5) 高齢者に対する安全教育	
(6) 外国人に対する安全教育	
(7) 電動アシスト自転車の利用に係る安全教育	6

2	「新しい生活様式」の実践を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進	
3	悪質性・危険性の高い交通違反に対する指導取締りの強化	
	(1) 効果的な街頭指導の実施	
	(2) 交通事故に直結する悪質・危険な交通違反に重点を置いた指導取締りの実施	
	(3) 自転車運転者講習制度の適切な運用	
4	自転車事故に備えた保険の加入促進等	
	(1) 自転車損害保険等への更なる加入促進	7
	(2) 自転車の点検整備等	
	(3) ヘルメット着用の促進等	
5	安全利用を促進するためのその他の取組	
	(1) 指導者の育成等	
	ア 自転車安全利用推進員制度の充実・強化	
	イ 事業所や学校、地域における指導者（自転車安全指導員）の育成	
	ウ 自転車安全利用取組優良モデル事業所・学校の認定	
	(2) 道路交通環境整備の促進	8
	ア 通行空間の計画的・着実な整備	
	イ 違法・迷惑駐輪の解消	

第4章 計画の進行管理

【資料編】		9
1	府内全交通事故発生件数に占める自転車事故の推移	10
2	自転車が第1当事者となる交通事故発生状況	11
3	「自転車 対 歩行者」の交通事故発生状況	
4	地域別自転車事故発生状況（令和元年中）	12
5	事故類型別自転車事故発生状況（令和元年中）	
6	自転車事故の第1当事者年齢別構成	13
7	第1当事者の主な法令違反（令和元年中）	14
8	自転車運転中の死者及び負傷者に占める高齢者の割合	

前書

京都府では、平成19年10月に京都府自転車の安全な利用の促進に関する条例（平成19年京都府条例第50号。以下「条例」という。）を制定するとともに、関連する施策を総合的に推進するために、京都府自転車安全利用促進計画（以下「計画」という。）を策定し、これまで、市町村など行政機関はもとより、府民や交通安全活動団体、事業所等が一体となった取組を実施してきたところである（当初平成20年度から平成22年度までの3箇年、続いて平成23年度から平成27年度まで、平成28年度から令和2年度までの各5箇年を計画期間として取組を実施）。その結果、令和元年中の自転車事故件数は、1,121件となり、令和2年までに年間の自転車事故発生件数を1,500件以下とする前期計画の目標を達成することができた。

しかしながら、依然として自転車事故の件数が交通事故全体の約2割を占めていることや、自転車の交通違反が原因となる交通事故も発生していることに加え、令和2年4月に実施した「自転車の安全な利用に関するアンケート」で、道路標識のある場所での一時停止については、2割以上の人ルールを知らない又は知っているが守らないと回答するなど、自転車の安全利用に対する意識が十分浸透していないといった実態がみられる。

また、自転車は、手軽で便利な上、環境にも優しいことから、年齢や世代を問わず幅広く利用されているが、令和2年は、新型コロナウイルス感染症対策により、自転車通勤・通学の促進や配達目的の自転車利用者の増加など、自転車の利用実態に変化が生じるとともに、「3密」回避のため、従来の方法による安全教育や広報啓発が実施できないなど、新たな課題が浮かび上がった。

今後、WITHコロナ・POSTコロナ社会に対応するため、こうした課題に取り組むほか、インターネットの普及に伴う自転車の販売形態の変化を踏まえ、安全教育や啓発のあり方についても、柔軟に対応する必要がある。

この計画は、自転車事故の現状や利用実態を分析するとともに、これまでの取組の成果を検証し、自転車利用を巡る状況の変化を踏まえて、自転車事故の防止と秩序ある利用を一層推進するために、新たな計画として策定するものである。

第1章 自転車に係る交通事故発生状況等

1 府内における交通事故の発生状況等

京都府における自転車に関係する交通事故の件数は、平成16年の3,986件をピークに減少し、令和元年には1,121件となり、ピーク時と比べて約7割減少したが、交通事故全体の2割を占める状態が続いている。加えて、近年は、自転車事故に占める自転車利用者が第1当事者（最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいう。）となる事故の割合が増加しており、特に、令和元年は2割を超え、過去10年でその割合が最も高かった。

令和元年の地域別の発生状況は、京都市内が約7割、山城地域が約2割と両地域で全体の約9割を占めている。類型別では、出会い頭事故が約5割と自転車事故の約半数を占め、次いで右左折時の事故が約3割となっている。特に、京都市内では、見通しの悪い交差点が多く、交差点を通行する際の一時不停止や安全確認が不十分なままでの走行が要因となる事故が非常に多くなっている。第1当事者を年代別で見ると、20歳代以下が約5割を占める一方、高齢者（65歳以上の者）も増加傾向にある。

また、自転車利用者に責任のある事故の割合は増加傾向にあり、自転車事故による高額賠償事例も散見されることから被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減を図るため、平成29年7月、条例の一部改正により、自転車損害保険等への加入を義務化した。

更に、令和2年6月には、道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が施行され、自転車の妨害運転が、「自転車運転者講習」制度の受講対象となる危険行為に追加されるなど、自転車の安全利用に係る取組が求められているところである。

2 府内の自転車利用実態の特徴

京都府内における自転車の利用実態は、高校生、大学生等による通学利用が多いほか、外国人留学生の利用や、国内外の観光客の移動手段としてのレンタサイクル、複数のサイクルポートで自由に借りて返すことができるシェアサイクルの利用が増加している。また、自転車の利用目的の多様化により、電動アシスト自転車やスポーツ自転車の販売台数も増加している。

更に、新型コロナウイルス感染症対策により、自転車通勤・通学の促進や配達目的の自転車利用者の増加など自転車利用を取り巻く環境が変化するなか、依然として、大学や駅周辺、商店街をはじめ交通が混雑する場所で自転車利用者がルールを守らない、マナーが悪いといった苦情が寄せられるとともに、配達目的の自転車利用者や電動アシスト自転車の利用者等に対する安全な自転車利用のあり方が新たな課題となっている。

第2章 自転車の安全な利用促進のための施策の方向性

1 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

2 目標

(1) 自転車事故の発生件数

年間の自転車事故発生件数750件以下を目指す。

(2) 自転車が第1当事者となる交通事故の割合

年間の自転車事故発生件数に占める自転車が第1当事者となる交通事故発生件数の割合17%以下を目指す。

※第1当事者：最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいう。

(3) 自転車利用者等の自転車損害保険等への加入率

自転車利用者等の自転車損害保険等への加入率100%を目指す。

(4) 自転車同乗未就学児のヘルメット着用率

自転車同乗未就学児のヘルメット着用率100%を目指す。

(5) 自転車安全利用推進員の委嘱

自転車安全利用推進員に毎年500人以上を委嘱する。

3 施策展開の視点・方向性

(1) 利用者の実態に応じた自転車交通安全教育の実施

自転車を安全に利用するためには、全ての自転車利用者が道路交通法（昭和35年法律第105号）をはじめとする関係法令に従い、他人に迷惑を及ぼさないための行動を実践しなければならない。

そこで、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を守るもののほか、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自転車損害保険等への加入、更に、違法・迷惑な駐輪をしないことなど、運転者としての責任を自覚した行動が身に付くように、学校、警察、関係団体や交通ボランティア等と連携・協力し、幼児・児童期の早期段階から高齢期に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な安全教育を推進することが必要である。

また、自転車を利用する外国人、配達目的の自転車利用者や電動アシスト自転車の利用者等、利用者の特性に即した安全利用のための取組を進めていく必要がある。

加えて、従来の方にとらわれず、ICT（情報通信技術）の普及・進展に鑑み、「新しい生活様式」や対象者の情報活用能力に応じ、オンラインの活用等柔軟に多様な方法により、着実に推進する必要がある。

(2) 「新しい生活様式」の実践を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進

自転車利用者の安全利用に関する意識を向上させるためには、交通安全運動期間や自転車安全利用推進日等の機会を捉え、「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利用情報の積極的な広報とともに、多くの団体や個人の活動を促進し、府民運動として盛り上げる必要がある。

また、地域住民の交通安全への関心を高めるため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めるほか、ICTの普及や「新しい生活様式」を踏まえ、幅広い世代や様々な業種

の事業者への効果的な啓発を行うことが必要である。

【自転車安全利用五則】

- 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

(3) 悪質性・危険性の高い交通違反に対する指導取締りの強化

地理情報に基づく交通事故分析システムを活用し、自転車事故の発生状況等に即した指導取締りを行うとともに、交通違反に対する注意・指導等を強化して安全な利用を促進し、交通事故に直結する悪質・危険な交通違反に対しては積極的に取り締まることが必要である。

また、妨害運転、酒酔い運転、信号無視等自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して、公安委員会が3箇月を超えない範囲で期間を定めて自転車運転者講習の受講を命令する制度（自転車運転者講習制度）の適切な運用により、交通ルールを守らない自転車利用者を減らし、自転車の安全利用促進を図ることが必要である。

(4) 自転車事故に備えた保険の加入促進等

ア 自転車損害保険等への加入促進等

平成29年に行われた条例の一部改正において、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、業務で自転車を利用させる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、自転車通勤・通学等を認める事業者や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。引き続き、改正内容について周知し、保険等への加入を促進することが必要である。

イ ヘルメットの着用促進

事故時の被害軽減対策として、ヘルメットの着用が義務付けられている自転車同乗未就学児への着用の徹底を図るほか、通勤や通学で日常的に自転車を利用する場合はじめ、子どもから大人まで、特に高齢者に対して、自転車を運転する際のヘルメットの着用を促進していくことが必要である。

(5) 安全利用を促進するためのその他の取組

ア 指導者の育成等

自転車の安全利用を促進するためには、学校、事業所、地域等において交通ボランティアを中心とした積極的な活動が必要不可欠である。そのため、自転車安全利用推進員の委嘱を更に進め、道路交通法をはじめとする関係法令の内容について適時講習を実施して、知識、技能の向上を図るとともに、学校、事業所、地域等における主体的な活動を担う指導者の育成が必要である。

イ 道路交通環境整備の促進

自転車の安全で快適な走行を実現するためには、国、府、市町村の道路管理者等の関係機関が緊密に連携し、道路交通状況に応じて、自動車、自転車、歩行者の通行空間を適切に分離するほか、矢羽根型路面表示やピクトグラムにより、自転車の通行位置を明示するなど、分かりやすく、利用しやすい自転車通行環境の整備が必要である。

また、違法・迷惑駐輪の解消のため、関係機関や商店街等による広報啓発や駐輪場の整備等の取組が必要である。

第3章 具体的施策

1 利用者の実態に応じた自転車交通安全教育の実施

(1) 幼稚園、保育所等における安全教育

未就学児には、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未就学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する。

- 幼稚園、保育所、幼児クラブ等で未就学児と保護者等が共に学習できる取組の推進
- 被害軽減のため、同乗未就学児のヘルメット着用の促進と習慣化に向けた取組の推進
- 幼児2人同乗用自転車の安全利用教育の実施
- 幼稚園、保育所等の職員への自転車安全利用推進員の委嘱と保護者等に対する自主的な活動の推進

(2) 学校等における安全教育

ア 総合的・実践的な安全教育の推進

学校等においては、小学校の児童期から、子どもの心身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ルールを正しく理解し、実践できるように、「自転車セーフティガイド」を活用するほか、楽しみながら学べる教材を作成する。また、授業や特別活動時において、自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレーターの活用や参加・体験型等による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する。

また、歩行者等相手の視点を体感させるなど様々な工夫を凝らし、「なぜ、交通ルールがあるのか」ということを真に理解させるよう努めるとともに、児童・生徒と保護者等が共に参加できる自転車教室等を通じて、保護者等の交通ルールの理解を深め、安全利用を促進する。

イ ICTを活用した安全教育の実施

オンラインによる安全教育や年齢層に応じた動画の配信等、GIGAスクール構想を見据え、ICTを活用した安全教育を実施する。

※GIGAスクール構想：文部科学省が提唱する1人1台端末及び高速大容量の通信ネットワークを一体的に整備するとともに、並行して、緊急時における家庭でのオンライン学習環境の整備、クラウド活用推進、ICT機器の整備調達体制の構築、利活用優良事例の普及、利活用のPDCAサイクル徹底等を進めることで、多様な子どもたちを誰一人取り残すことのない、公正に個別最適化された学びを全国の学校現場で持続的に実現させる取組をいう。

ウ 教育段階ごとの安全教育の実施

(ア) 小学生の安全教育

- 自転車利用者としての心得、交通安全に係る基本的な知識及び必要な技能の習得
- 参加・体験型教育の実施
- 道路における危険予測と回避による安全な走行のための能力の養成
- 自転車運転免許証を交付する自転車教室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
- 自転車教室等による保護者の交通ルールの理解促進
- 被害軽減のため、ヘルメット着用の促進と習慣化に向けた取組の推進

(イ) 中学生の安全教育

- 基本的な交通ルールと事故によって生じる被害の大きさや責任に関する教育の実施
- 参加・体験型等による教育の実施
- 自転車通学者及びその保護者に対する安全利用の指導

(ウ) 高校生の安全教育

- 事故のリスクと事故を起こしたときに執るべき措置、事故によって生じる被害の大きさや責任と賠償等に関する教育の実施
- 参加・体験型等による教育の実施
- 自転車安全利用推進員の委嘱とPTA、地域と連携した自主活動の推進
- (エ) 大学生の安全教育
 - 事故のリスクと事故を起こしたときに執るべき措置、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
 - 大学との連携による新入生ガイダンス等の機会を捉えた定期的な自転車教室の開催
 - 大学との連携による自転車通学者に対する指導
 - 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
- (オ) 特別支援学校児童・生徒の安全教育
 - 発達段階や障害の状態に応じた安全教育の実施
 - 介護者やボランティアに対する安全教育の実施

(3) 事業所等における安全教育

事業所における安全教育は、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、事業所による自主的・継続的な安全教育を推進する。

また、宅配サービスの需要拡大に鑑み、配達目的の自転車利用者が、正しい交通ルール・マナーを習得し、実践できる取組を推進する。

- 事業所の安全管理部門担当者等と連携した安全教育の計画的実施
- オンラインによる自転車教室の開催やeラーニングによる安全教育の実施
- 事業所の安全管理部門担当者等への自転車安全利用推進員の委嘱と企業の地域貢献活動への発展を見据えた自主活動の促進
- 事業所等から業務上自転車を利用する者に対する定期的な安全利用情報の提供の促進
- 業務用自転車の安全利用と点検整備の促進
- 事業者及び従業員への保険加入の必要性等に関する教育の実施

(4) 地域における安全教育

学校、事業所等において安全教育を受ける機会の少ない人にとっては、地域で行われる交通安全イベントや各種の催し、住民同士のコミュニケーションの場が貴重な安全教育の機会となることから、地域で開催される各種会合等人が集まる機会を活用した自転車教室の開催や広報啓発活動、地域に根ざした情報発信活動を推進する。

- 祭りや運動会など地域における行催事の機会を捉えた自治会等との連携による安全教育の実施
- 「府民協働防犯ステーション」における交通安全の取組等に合わせた安全教育の実施

(5) 高齢者に対する安全教育

加齢とともに生じる危険回避や発見の遅れなど、自らの身体の変化を認識してもらうための安全教育や交通状況に応じた自転車の安全利用のための知識、個々の身体能力に応じた技能の習得を目的とする参加・体験型の自転車教室等、様々な機会を捉えた安全教育を積極的に推進する。

- 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
- 被害軽減のためのヘルメット着用の促進と習慣化に向けた取組の推進

(6) 外国人に対する安全教育

大学や事業所等と連携して外国人に対する教育機会を設定し、日本国内における自転車利用の基本的な交通ルール・マナーと事故を起こしたときに執るべき措置等について周知を図る。

- 大学、日本語学校や事業所等と連携した外国人留学生、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の安全指導の実施
- 外国人向け教材（外国語版マニュアル）の作成・活用
- 観光情報と連動した安全利用情報の提供

(7) 電動アシスト自転車の利用に係る安全教育

電動アシスト自転車の普及状況に鑑み、その特性の理解を促進し、安全利用を図るための取組を推進する。

- 自転車販売店やメーカーとの協働による自転車教室の実施
- 自転車販売店による購入・修理時の安全指導の更なる強化
- 利用者それぞれの生活スタイルや利用実態を踏まえた教育の実施

2 「新しい生活様式」の実践を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進

自転車の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する。

- 「年間交通安全府民運動京都府実施要綱（京都府交通対策協議会）」に定める自転車安全利用推進月間や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者の拡大に向けた取組の強化
- 自転車の通行実態や自転車事故の発生状況を踏まえて設定する重点地区・路線における指導啓発とマスコミ等への積極的な情報提供による広報活動の実施
- 指導取締りと連動した街頭啓発活動の実施
- 妨害運転をはじめ悪質・危険な行為を防止するための、安全教育や各種講習等の機会を捉えた広報啓発の実施
- インターネット等を通じた交通事故情報の提供
- SNSやEメールをはじめとする、ICTを活用した幅広い世代や業種へのタイムリーな安全利用情報の提供
- インターネットでの自転車購入者に向けた安全利用情報の提供

3 悪質性・危険性の高い交通違反に対する指導取締りの強化

(1) 効果的な街頭指導の実施

- 地理情報に基づく交通事故分析システムを活用した自転車事故の多発地点・路線や時間帯における指導取締りの実施
- 自転車事故の多発地点・路線における一斉の指導取締り等、集中的かつ重点的な活動の実施

(2) 交通事故に直結する悪質・危険な交通違反に重点を置いた指導取締りの実施

- 携帯電話・イヤホンを使用しながらの運転など、歩行者等に危険を及ぼす自転車利用者に対する指導取締りの実施
- 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これに従わず危険行為を繰り返す自転車利用者に対する検挙措置の強化
- 妨害運転に対する厳正な指導取締りの徹底
- 検挙に至らない違反について、指導書の活用等による必要な指導の実施

(3) 自転車運転者講習制度の適切な運用

- 自転車運転者講習制度の周知と適切な運用による自転車利用者に対する教育の実施

4 自転車事故に備えた保険の加入促進等

自転車の安全利用においては、誰もが自転車事故の加害者や被害者になり得ることを十分踏まえ、事故発生時における被害者の救済のための自転車損害保険等への加入のほか、自転車事故の未然防

止のための点検整備、安全基準に適合する自転車の普及、被害軽減のためのヘルメットの着用、自転車側面等への反射材の活用等の取組を積極的に進める。

(1) 自転車損害保険等への更なる加入促進

- 府民だより、ポスター、リーフレット、SNS等を活用した保険等への加入義務の周知・徹底
- ポスター、リーフレット等を活用した、各業界団体、市町村、学校等における従業者等に対する保険加入確認の努力義務の周知
- 保険事業者と連携した保険等に関する情報の提供等による加入促進
- 行政、事業者、学校等で構成する「自転車利用者の損害賠償責任保険等加入促進連絡会議」における保険等の加入状況の確認や加入促進に向けた取組の検討
- 学校や事業所と連携し、入学・入社時期等の機会を捉えた自転車事故の損害賠償事例等の紹介による加入の必要性及び加入義務の周知
- 中学、高校や大学等との連携強化による自転車通学者全員の保険加入に向けた指導の徹底
- 商工団体等を通じた事業者の更なる加入促進
- 加入実態を踏まえた地域の実情や年齢層に応じたよりきめ細かな広報啓発

(2) 自転車の点検整備等

- 自転車交通安全教育、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基準に適合した自転車の普及促進

(3) ヘルメット着用の促進等

- 頭部保護、重症化防止等の被害軽減に繋がるヘルメット着用の促進に係る広報啓発の推進
- 自転車同乗未就学児のヘルメット着用義務を踏まえた指導の強化
- 自転車販売店による、幼児用乗車装置販売時等の機会を捉えた同乗未就学児のヘルメット着用義務の周知
- 児童や日常的に自転車を利用する通勤・通学者へのヘルメット着用の促進
- 高齢者家族への周知等による高齢者のヘルメット着用の更なる促進
- 自転車の側面等への反射材用品の取付けの促進
- 薄暮時における早めのライト点灯、反射材用品の効果や重要性を踏まえた啓発の実施

5 安全利用を促進するためのその他の取組

(1) 指導者の育成等

自動車教習所等と連携し、事業所や学校、地域等における自転車交通安全教育を担う指導者の育成を図るとともに、自前教育・自主的活動を促進するための取組を強化し、自転車交通安全教育がより広く、継続的に実施される基盤づくりを進める。

また、交通安全意識の醸成と、自転車の安全管理に努める事業所及び学校の拡大を図る。

ア 自転車安全利用推進員制度の充実・強化

- 自転車安全利用推進員相互の意見交換の場の設定と現場での実践的な指導に必要な知識の習得や技能向上のための講習の実施
- 高校、大学や事業所における委嘱の推進（特に大学においては、連携を強化し、本制度を促進）

イ 事業所や学校、地域における指導者（自転車安全指導員）の育成

- 事業所や学校等において自転車安全教育を担う指導者の育成
- 事業所や学校等における自前活動や自主活動、地域との協働活動への支援

ウ 自転車安全利用取組優良モデル事業所・学校の認定

- 自転車の安全利用に積極的に取り組む事業所及び学校を自転車安全利用取組優良モデル事業所又は学校に認定
- 自転車安全利用取組優良モデル事業所又は学校の取組の広報による、交通安全意識の高揚と、

(2) 道路交通環境整備の促進

ア 通行空間の計画的・着実な整備

「京都府道路交通環境安全推進連絡会議」に参画する交通管理者、道路管理者等関係機関と連携し、交通の実態や地域の特性に応じた安全で快適な道路環境の整備を計画的に進める。

- 道路構造令（昭和45年政令第320号）及び道路法に基づく府道の構造の基準に関する条例（平成24年京都府条例第44号）を踏まえた関係機関との連携による通行空間の連続性等に配慮した自転車通行空間の整備
- 「京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉（京都府道路交通環境安全推進連絡会議）」を踏まえた全ての利用者に安全で分かりやすい自転車通行空間の整備
- 幹線道路等における自動車、自転車、歩行者の通行空間を分離した自転車道や自転車専用通行帯等の整備
- 幅員が狭小な道路における矢羽根型路面表示等による自転車の通行位置の視覚的な明示と自転車以外の車両への安全対策の推進
- ピクトグラムを活用等による全ての利用者に分かりやすく利用しやすい環境の整備
- 通行空間の適切な維持管理による全ての利用者が安全で快適に利用できる道路交通環境の確保

イ 違法・迷惑駐輪の解消

府、市町村、道路管理者、鉄道事業者、商店街等の連携の下、駅周辺や商店街等における歩道通行の支障となっている違法・迷惑な駐輪の解消に向けた取組を推進する。

- 関係者の連携・協力による、事業者に対する違法駐輪防止の申入れと自転車利用者への駐輪マナーの広報啓発
- 駅周辺や道路等に放置されている自転車の整理・撤去や駐輪場整備の推進

第4章 計画の進行管理

本計画に基づく具体的施策の実施に当たっては、関係機関・団体が緊密に連携・協力して取り組むとともに、自転車事故の発生状況や自転車利用を巡る状況の変化等を踏まえて、弾力的に対応していくこととする。

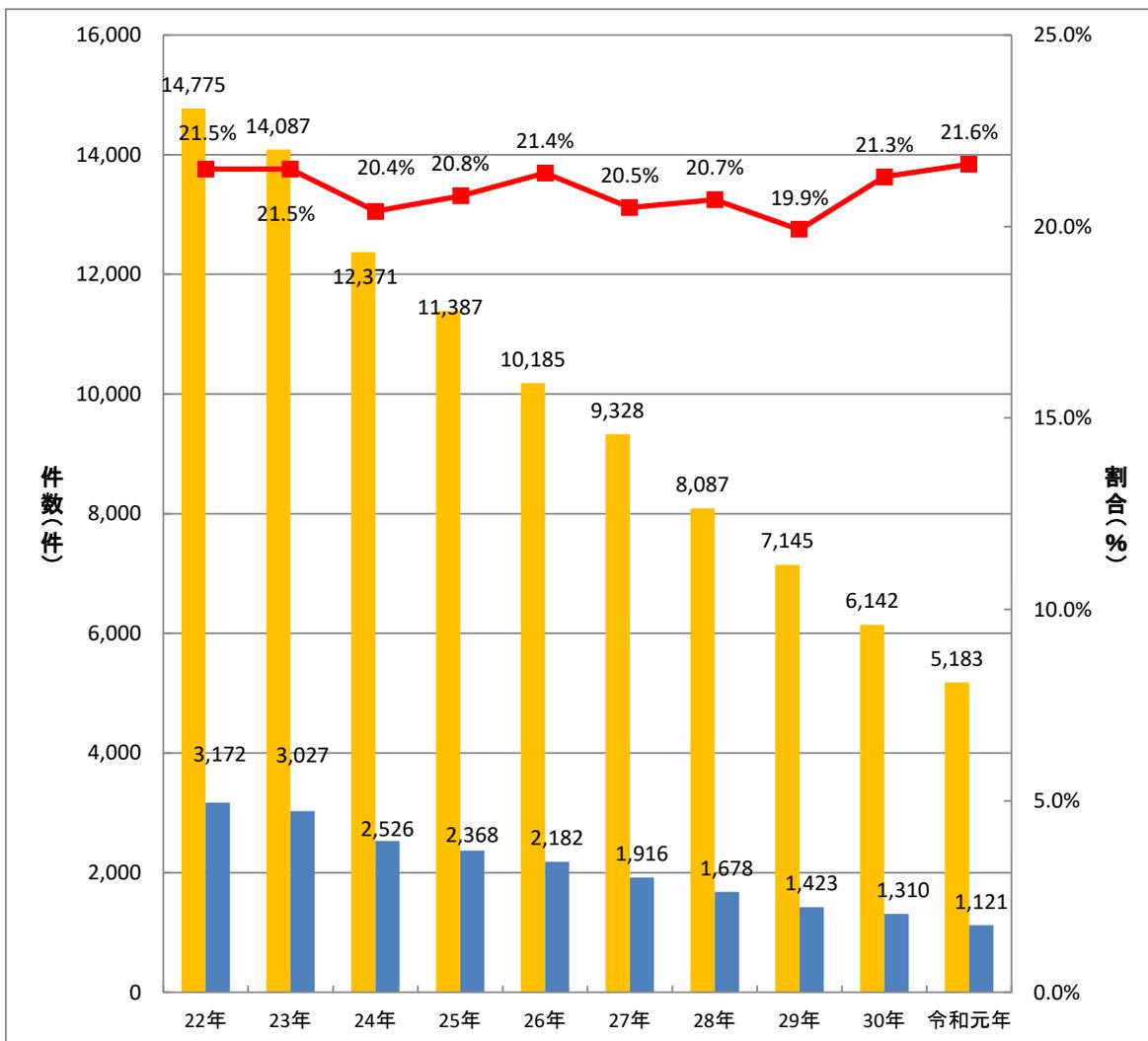
本計画の進行管理に当たっては、本計画に掲げた目標の達成状況を毎年度点検し、その点検結果や各施策の実施状況等を踏まえつつ、課題の抽出や施策の内容・方法の見直しを行うなど、PDCAサイクルの考え方にに基づき推進する。

また、自転車の利用実態の多様化や自転車利用を取り巻く環境の変化等により、本計画の基本となる部分に大きな変更が生じた場合は、的確に対応するため、必要に応じて計画の見直しを行うこととする。

【資料編】

1 府内全交通事故発生件数に占める自転車事故の推移

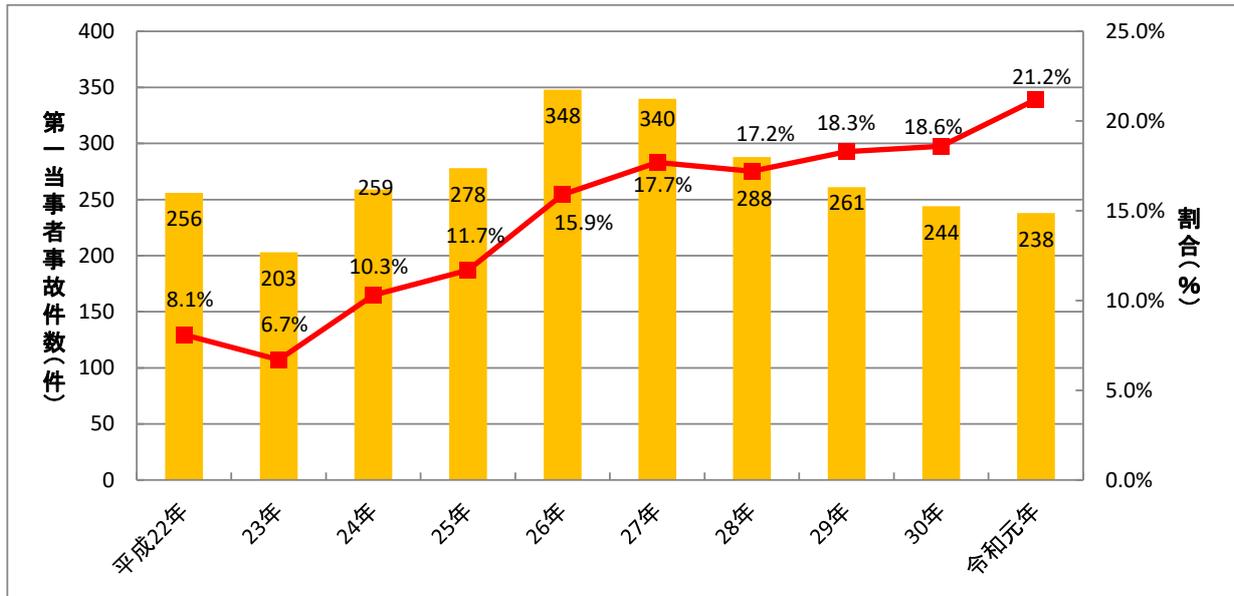
自転車事故の発生件数は年々減少しているものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は約20%で推移している。



年	全事故件数	自転車事故					
		発生件数	構成比	死者数	構成比	負傷者数	構成比
平成22年	14,775	3,172	21.5%	14	14.6%	3,121	17.5%
23年	14,087	3,027	21.5%	13	12.6%	2,999	17.6%
24年	12,371	2,526	20.4%	15	14.2%	2,502	16.6%
25年	11,387	2,368	20.8%	12	17.1%	2,327	16.9%
26年	10,185	2,182	21.4%	9	13.0%	2,130	17.2%
27年	9,328	1,916	20.5%	8	9.2%	1,862	16.5%
28年	8,087	1,678	20.7%	10	16.7%	1,626	16.8%
29年	7,145	1,423	19.9%	12	18.2%	1,357	15.9%
30年	6,142	1,310	21.3%	5	9.6%	1,269	17.5%
令和元年	5,183	1,121	21.6%	10	18.2%	1,057	17.4%

2 自転車第1当事者となる交通事故発生状況

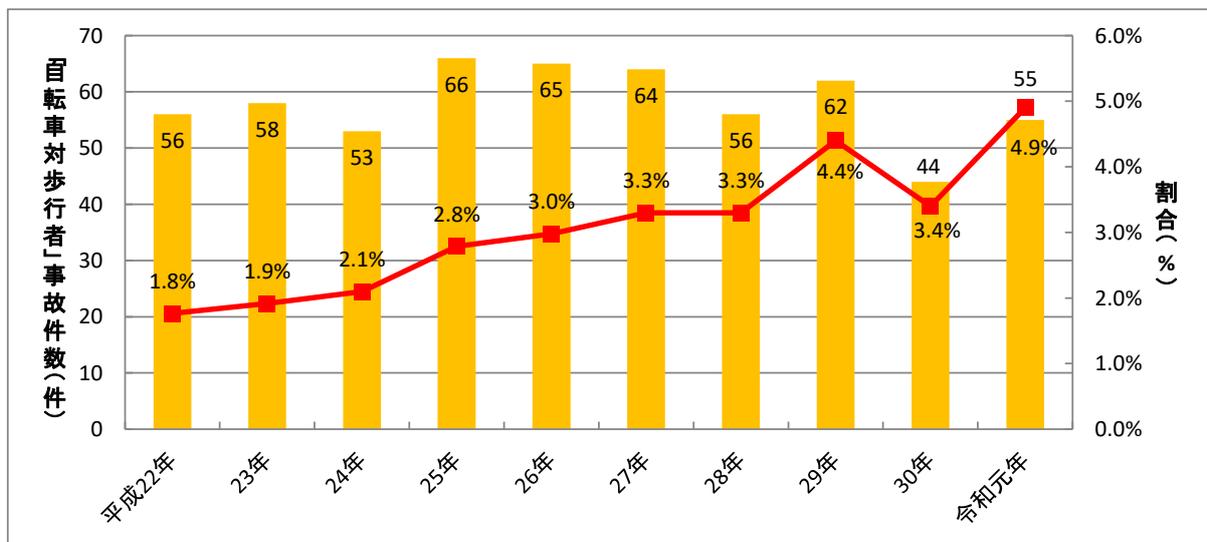
平成27年以降、自転車第1当事者となる事故の件数は減少しているものの、令和元年は、過去10年で、自転車事故発生件数に占める自転車第1当事者となる事故の割合が最も高かった。



	平成22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年
第1当事者 事故件数	256	203	259	278	348	340	288	261	244	238
自転車事故件数に占める割合	8.1%	6.7%	10.3%	11.7%	15.9%	17.7%	17.2%	18.3%	18.6%	21.2%

3 「自転車対歩行者」の交通事故発生状況

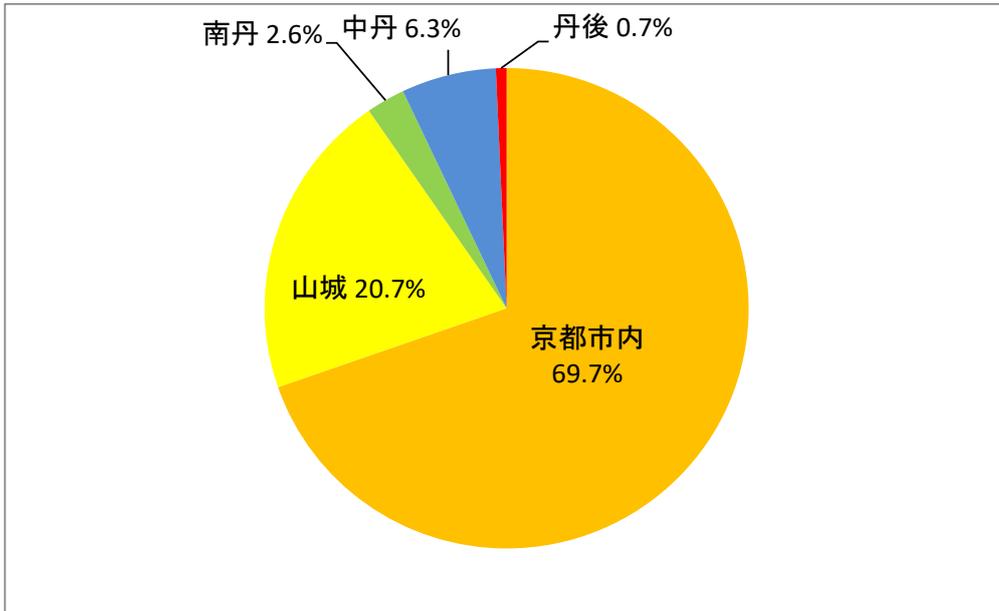
自転車事故発生件数に占める「自転車対歩行者」事故の割合は増加傾向にあり、令和元年は、過去10年で最も高かった。



	平成22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年
「自転車対歩行者」事故件数	56	58	53	66	65	64	56	62	44	55
自転車事故件数に占める割合	1.8%	1.9%	2.1%	2.8%	3.0%	3.3%	3.3%	4.4%	3.4%	4.9%

4 地域別自転車事故発生状況(令和元年中)

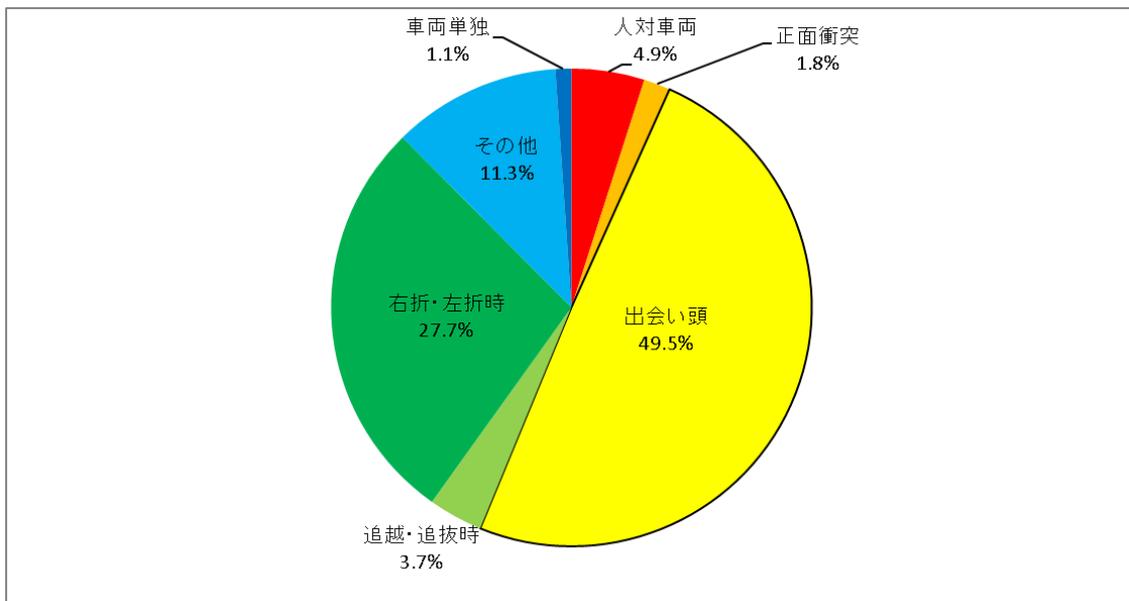
自転車事故の発生が最も多いのが京都市内、次いで山城地域となっており、両地域で90%以上を占めた。



	京都府	京都市内	山城	南丹	中丹	丹後
件数	1,121	781	232	29	71	8
割合		69.7%	20.7%	2.6%	6.3%	0.7%

5 事故類型別自転車事故発生状況(令和元年中)

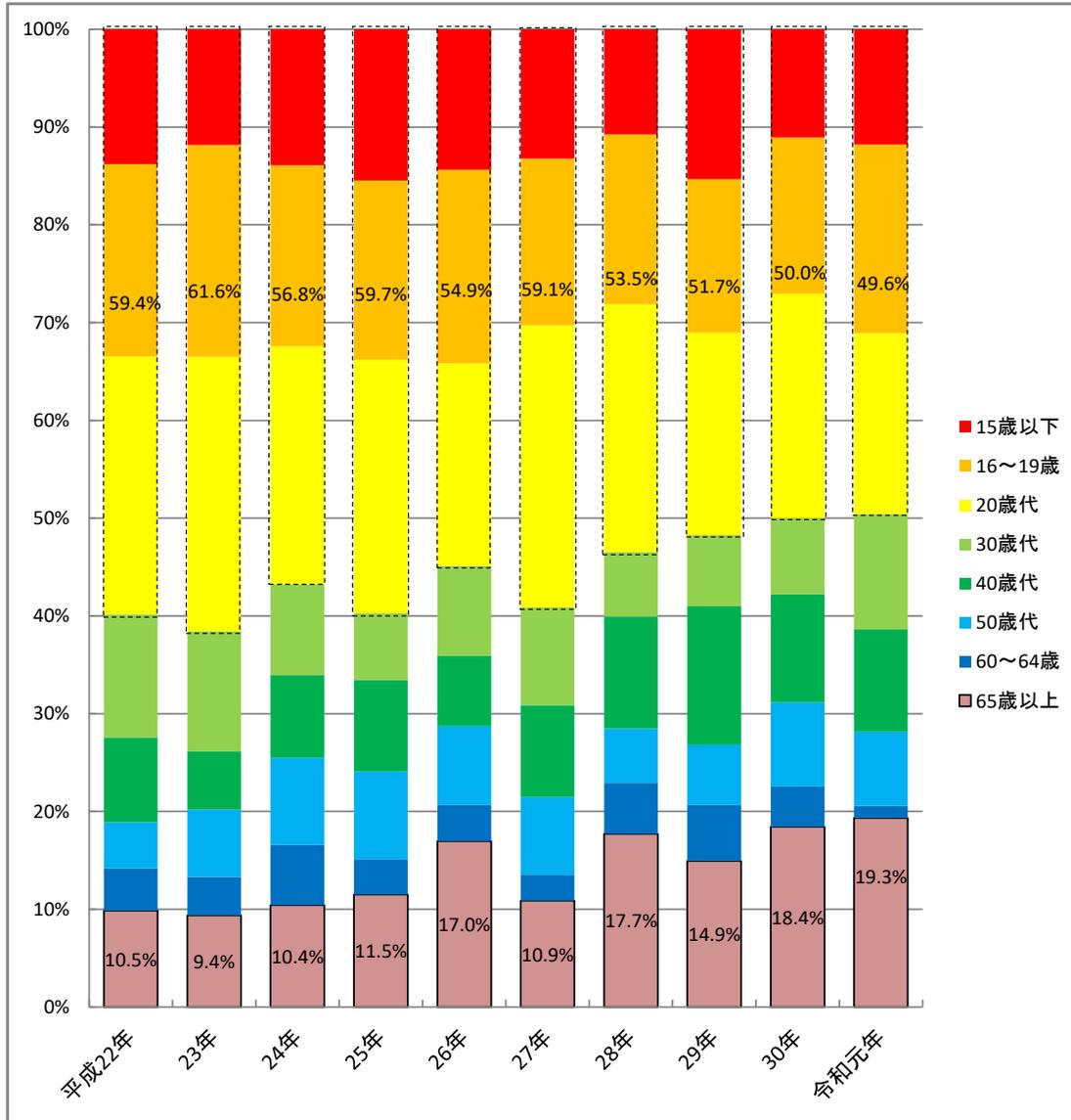
自転車事故のうち、出会い頭によるものが最も多く、次いで右折・左折時のものであった。



	総数	人対車両	車両相互					車両単独	列車事故
			正面衝突	出会い頭	追越・追抜時	右折・左折時	その他		
件数	1,121	55	20	555	41	311	127	12	0
割合		4.9%	1.8%	49.5%	3.7%	27.7%	11.3%	1.1%	0%

6 自転車事故の第1当事者年齢別構成

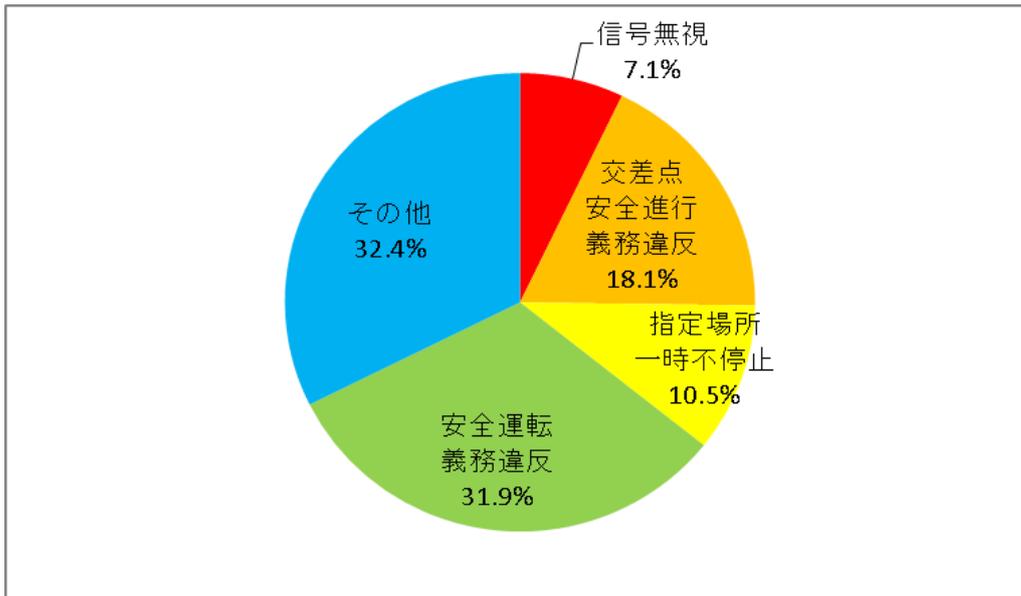
20歳代以下の者が当事者である事故が、自転車が第1当事者となる事故の50～60%程度を占めている。また、令和元年は、過去10年で、65歳以上の高齢者が当事者である事故の割合が最も高かった。



年	15歳以下		16～19歳		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60～64歳		65歳以上		計 (件数)
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比	
平成22年	35	(13.8%)	50	(19.7%)	67	(26.4%)	32	(12.6%)	22	(8.7%)	12	(4.7%)	11	(4.3%)	27	(10.5%)	256
23年	24	(11.8%)	44	(21.7%)	57	(28.1%)	25	(12.3%)	12	(5.9%)	14	(6.9%)	8	(3.9%)	19	(9.4%)	203
24年	36	(13.9%)	48	(18.5%)	63	(24.3%)	24	(9.3%)	22	(8.5%)	23	(8.9%)	16	(6.2%)	27	(10.4%)	259
25年	43	(15.5%)	51	(18.3%)	72	(25.9%)	19	(6.8%)	26	(9.4%)	25	(9.0%)	10	(3.6%)	32	(11.5%)	278
26年	50	(14.4%)	69	(19.8%)	72	(20.7%)	32	(9.2%)	25	(7.2%)	28	(8.0%)	13	(3.7%)	59	(17.0%)	348
27年	45	(13.2%)	58	(17.1%)	98	(28.8%)	34	(10.0%)	32	(9.4%)	27	(7.9%)	9	(2.6%)	37	(10.9%)	340
28年	31	(10.8%)	50	(17.4%)	73	(25.3%)	19	(6.6%)	33	(11.5%)	16	(5.6%)	15	(5.2%)	51	(17.7%)	288
29年	40	(15.3%)	41	(15.7%)	54	(20.7%)	19	(7.3%)	37	(14.2%)	16	(6.1%)	15	(5.7%)	39	(14.9%)	261
30年	27	(11.1%)	39	(16.0%)	56	(23.0%)	19	(7.8%)	27	(11.1%)	21	(8.6%)	10	(4.1%)	45	(18.4%)	244
令和元年	28	(11.8%)	46	(19.3%)	44	(18.5%)	28	(11.8%)	25	(10.5%)	18	(7.6%)	3	(1.3%)	46	(19.3%)	238

7 第1当事者の主な法令違反(令和元年中)

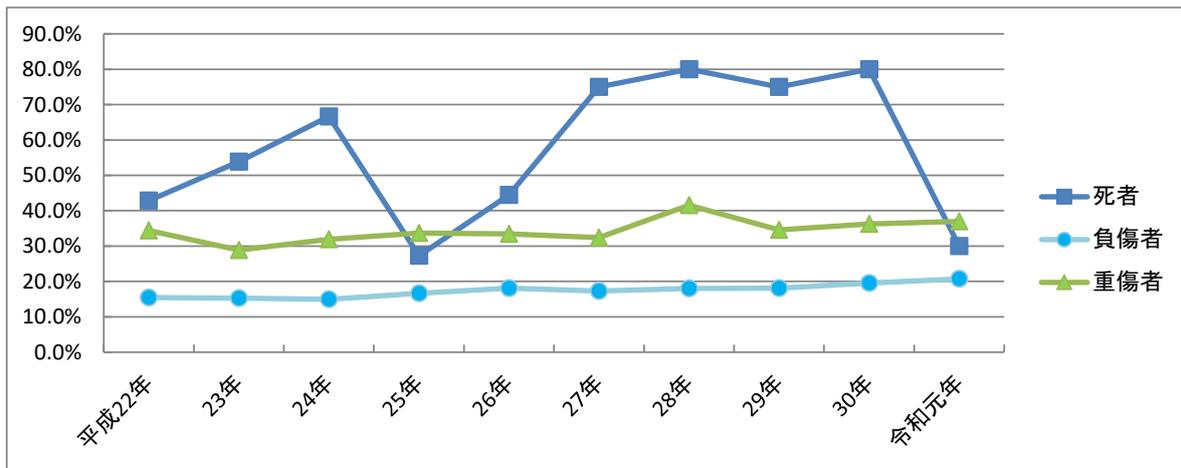
法令違反では、安全運転義務違反が最も多く、次いで交差点安全進行義務違反であった。



	総数	信号無視	交差点安全進行義務違反	指定場所一時不停止	安全運転義務違反	その他
件数	238	17	43	25	76	77
割合		7.1%	18.1%	10.5%	31.9%	32.4%

8 自転車運転中の死者及び負傷者に占める高齢者の割合

自転車運転中の死者に占める高齢者の割合は、ばらつきがある。
また、負傷者に占める高齢者の割合は15~20%程度で推移しているが、これに比べ、
重傷者に占める高齢者の割合は高い。



	平成22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年
死者数	14	13	15	11	9	8	10	12	5	10
高齢者(割合)	6 (42.9%)	7 (53.8%)	10 (66.7%)	3 (27.3%)	4 (44.4%)	6 (75.0%)	8 (80.0%)	9 (75.0%)	4 (80.0%)	3 (30.0%)
負傷者数	3,078	2,958	2,461	2,296	2,107	1,846	1,613	1,346	1,257	1,052
高齢者(割合)	476 (15.5%)	451 (15.2%)	368 (15.0%)	382 (16.6%)	382 (18.1%)	320 (17.3%)	290 (18.0%)	244 (18.1%)	246 (19.6%)	218 (20.7%)
うち重傷者数	270	253	313	318	347	296	284	246	254	219
高齢者(割合)	93 (34.4%)	73 (28.9%)	100 (31.9%)	107 (33.6%)	116 (33.4%)	96 (32.4%)	118 (41.5%)	85 (34.6%)	92 (36.2%)	81 (37.0%)