

京都府自転車安全利用促進計画

(令和8年度～令和12年度)

京 都 府

ま え が き

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、3回の改定^{※1}を行ってまいりました。この間、市町村などの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、自転車事故発生件数は、順調に減少し、令和4年に過去最少となりました。

しかし、コロナ禍の行動制限緩和等による人流の増加やシェアサイクル事業の普及等、自転車利用を巡る情勢の変化により、令和5年には一旦増加に転じましたが、自転車安全利用に向けた各種取組の推進のほか、自転車に対する指導・取締りの強化などにより、令和6年からは再び減少傾向となりました。令和7年は、773件と、年間の自転車事故発生件数を750件以下にするという前期計画の目標は達成に至りませんでした。過去最少を更新しました。

近年、京都府内では、自転車事故の件数が交通事故件数全体の約2割以上を占めているほか、自転車が関係する交通事故において、自転車当事者の約8割に交通違反があり、自転車の交通安全ルールが未だ十分に浸透していないといった実態が認められます。

自転車は手軽で便利な上、環境にも優しいことから、年齢を問わず幅広い世代の方々が利用する交通手段ですが、令和8年度からは自転車への交通反則通告制度（青切符）^{※2}が適用されることから、これまで以上にあらゆる世代の自転車利用者に対して、自転車の安全な利用に向けた取組を推進していくことが求められています。

本計画は、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す。

なお、京都府では、平成29年5月1日に施行された「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）第10条の規定により、令和元年12月に、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計画として「京都府自転車活用推進計画」を策定しました。本計画は「京都府自転車活用推進計画」（現行計画は第2次計画：2027年度末までの計画）における「部門別関連計画」に位置付けられています。

※1 3回の改定

これまで、本計画は、①平成20年度～平成22年度、②平成23年度～平成27年度、③平成28年度～令和2年度、④令和3年度～令和7年度を計画期間として策定し、各種取組を実施

※2 交通反則通告制度（青切符）

運転者が反則行為（道路交通法（昭和35年法律第105号）に定める一定の違反行為）をした場合、一定期間内に反則金を納付すれば、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けずに事件が処理される制度

目 次

第1章 自転車に係る交通事故発生状況等	1
1 京都府内における交通事故の発生状況等	
2 京都府内における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) 交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進	3
(3) 自転車事故に備えた保険等の加入促進等	
(4) 安全利用を促進するためのその他の取組	4
第3章 具体的施策	5
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) 小学校から大学等までにおける安全教育	
ア 総合的・実践的な安全教育の実施	
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) 小学生に対する安全教育	
(イ) 中学生に対する安全教育	6
(ウ) 高校生に対する安全教育	
(エ) 大学生に対する安全教育	
(オ) 特別支援学校の児童・生徒に対する安全教育	
(3) 事業所等における安全教育	
(4) 地域における安全教育	7
(5) 高齢者に対する安全教育	
(6) 外国人に対する安全教育	

2	交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進	8
	(1) 交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な啓発・街頭指導の実施	
	(2) シェアサイクル利用者に対する啓発の実施	
	(3) 訪日外国人に対する啓発の実施	
	(4) 特定小型原動機付自転車利用者に対する啓発の実施	
	(5) 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	自転車事故に備えた保険等の加入促進等	9
	(1) 自転車損害保険等への加入促進	
	(2) 自転車の点検整備等	
	(3) 全年齢層に対する自転車ヘルメット着用の促進等	
4	安全利用を促進するためのその他の取組	10
	(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 自転車の交通安全教育を行う企業又は関係団体の充実と周知	
	(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	
	イ 違法・迷惑駐輪の解消	11

第4章 計画の進行管理

【資料編】	12
1 京都府内の全交通事故に占める自転車事故の推移(10年推移)	13
2 自転車が第1当事者となる交通事故発生状況(10年推移)	14
3 「自転車 対 歩行者」の交通事故発生状況(10年推移)	
4 自転車事故の第1当事者年齢別構成(10年推移)	15
5 地域別自転車事故発生状況(令和6年中)	
6 事故類型別自転車事故発生状況(令和6年中)	16
7 第1当事者・第2当事者の主な法令違反(令和6年中)	
8 年齢別の負傷者数(令和6年中)	17

第1章 自転車に係る交通事故発生状況等

1 京都府内における交通事故の発生状況等

京都府内における令和6年中の自転車に係る交通事故の地域別発生状況は、京都市内が約7割、山城地域が約2割であり、両地域で全体の約9割を占めている。また、類型別では、出会い頭の事故が約5割、次いで右左折時の事故が約3割で、これら交差点関連の事故が全体の約8割を占めている。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。さらに、自転車が第1当事者[※]となる自転車事故を年代別で見ると、20歳代以下の者が全体の約5割を占める一方、高齢者（65歳以上の者）も約2割を占めている。

また、自転車が第1当事者となる交通事故の件数は、令和5年から増加傾向にあり、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、条例で義務付けている自転車損害保険等への加入を促進する必要がある。

※ 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。

2 京都府内における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、外国人留学生や国内外の観光客の移動手段としてのレンタサイクルの利用、特に、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事業の普及による利用が拡大している。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利用者も増加している。

さらに、新型コロナウイルス感染症への対策を契機に自転車通勤・通学の定着化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中、依然として、学校や駅周辺、商店街を始め交通量が多い場所において、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ている。自転車利用者に対し歩道における歩行者優先のルールを守るよう指導・啓発などを行い、安全な自転車利用の促進を図っていく必要がある。

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8年度から令和12年度までの5年間

2 目標

- (1) 年間の自転車事故発生件数600件以下を目指す。
- (2) 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。
- (3) 自転車同乗未就学児のヘルメット着用率100%を目指す。
- (4) 自転車安全利用推進員[※]の委嘱者数2,000人以上を維持する。

※ 自転車安全利用推進員

条例第10条の規定により京都府知事が委嘱する自転車に関する交通安全教育や広報啓発活動を行う交通ボランティア

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を始めとする関係法令に従った上で、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交通ルールを守ることに加え、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、さらに、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、学校、警察、関係団体や交通ボランティア等と連携・協力し、「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和7年12月、自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会策定）[※]を活用するなどして、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必要がある。

また、自転車を利用する外国人や配達目的の自転車利用者のほか、近年、増加しているシェアサイクル利用者に対して、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、オンラインやSNSの活用等柔軟かつ多様な方法により、自転車安全教育を着実に推進する必要がある。

※ 自転車の交通安全教育ガイドライン（以下「ガイドライン」という。）

警察庁が令和6年7月に設置した「自転車の安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」で、ライフステージに応じた自転車の交通安全教育の充実化に向け策定されたもの

ガイドラインを活用し、警察、事業者、保護者・家族、学校、自治体等が相互に連携して自転車の交通安全教育を行い、自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること等を目的としている。

(2) 交通反則通告制度の適用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。

令和8年度から、自転車利用者に対し、交通反則通告制度（青切符）が適用されることから、当該制度の適用対象年齢となる16歳以上の利用者はもとより、15歳以下の利用者に対しても交通安全への関心を更に高めるため、ICTを活用した交通安全情報の提供に一層努めるほか、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。

加えて、自転車の通行環境と交錯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）の利用者に対する啓発及び取締りを併せて推進していくことにより、自転車の安全利用促進を図っていくことも必要である。

また、犯罪防御システムの交通事故分析機能を活用し、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・指導等の機会を通じて、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必要がある。

※ 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

(3) 自転車事故に備えた保険等の加入促進等

ア 自転車損害保険等への加入促進

平成29年度の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、その保護者、業務で従業者に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等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は、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、引き続き、保険等への加入を促進する必要がある。

イ 全年齢層に対する自転車ヘルメット着用の促進等

令和5年度から、道路交通法の規定に基づき、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努力義務化された。これまでから条例の規定に基づき、ヘルメットの着用が義務付けられている自転車に同乗する未就学児への着用の徹底を図ってきたところであるが、今後は全ての自転車利用者に対して、ヘルメットの着用を促進する必要がある。

(4) 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、地域等における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により、積極的な活動を行う人材を増やす必要がある。

また、知識・技能の向上のため、委嘱した推進員に対し、道路交通法を始めとする関係法令の内容について適時講習を実施し、さらに、継続的に活動する者に対してもブラッシュアップ講習等のフォローアップが必要である。

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、縁石線又は柵その他これに類する工作物によって、自動車、自転車及び歩行者の通行空間を適切に分離することに加え、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ことなど、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、保護者等に対して教育すべき内容を周知し、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実施する。

- 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可能な機会の提供
- 自転車に同乗する未就学児のヘルメット着用に加え、保護者等のヘルメット着用の促進と習慣化に向けた安全教育の実施
- 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

※ 幼児2人同乗用自転車
運転者のための乗車装置と2つの幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車

(2) 小学校から大学等までにおける安全教育

ア 総合的・実践的な安全教育の実施

学校等においては、小学校の児童期から、心身の発達段階や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、実践することができるように、授業や特別活動など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利用や歩行者の視点を体感させるなどの様々な工夫を凝らした参加・体験型等による交通安全教室のほか、登下校時等における安全指導など、総合的・実践的な教育を実施する。

また、自転車教室等の実施に当たっては、保護者等も共に参加できるようにすることで、児童・生徒のみならず、保護者等の安全利用も促進する。

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自転車交通安全教育動画（多言語対応）の制作と同動画のICTを活用した安全教育を実施する。

ウ 教育段階ごとの安全教育の実施

(ア) 小学生に対する安全教育

- 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・体験型等による教育の実施
- 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自転車の正しい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
- ヘルメットの着用の促進と習慣化に資する教育の実施

(イ) 中学生に対する安全教育

- 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) 高校生に対する安全教育

- 交通反則通告制度の適用を踏まえた、交通ルールに関する安全教育の実施
- 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、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及び地域と連携した自主活動の推進
- 自転車の安全利用及びヘルメットの着用促進を目的としたコンテスト（CHA-Leaders AWARD）の開催

(エ) 大学生に対する安全教育

- 「京都府大学安全・安心推進協議会」や大学と連携し、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や自転車通学者に対する指導の実施
- 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、保険加入の必要性等に関する教育の実施
- 「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) 特別支援学校の児童・生徒に対する安全教育

- 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、退職後の自転車の安全利用を促すことにもつながることに加え、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・継続的な安全教育の実施を支援する。

また、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。

- 「京都府地域の安心・安全サポート事業所」を始め、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な実施
- オンラインによる自転車教室の開催やeラーニング、自転車交通安全教育動画（多言語対応）を活用した安全教育の実施
- 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
- 業務上自転車を利用する者に対する事業所等からの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
- 事業者及び従業員に対する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の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実施する。

- 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する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実施する。

- 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
- 高齢運転者の免許更新（高齢者講習）の機会を捉えた安全教育の実施
- 運転免許証の自主返納の機会を捉えた指導・教育の推進
- 高齢者の家庭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の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

日本と諸外国とでは、自転車の交通ルールが異なるため、外国人利用者が違反をしやすい事故につながる危険性があることから、日本国内における自転車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について周知を図る必要がある。

- 大学、日本語学校や事業所等と連携した外国人に対する教育機会の設定及び外国人留学生、外国人就労者等に対する自転車教育の実施
- 自転車交通安全教育動画（多言語対応）を活用した安全教育の実施

2 交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な広報啓発活動の推進

(1) 交通反則通告制度の適用を踏まえた効果的な啓発・街頭指導の実施

- 国の啓発資料等を活用した広報啓発活動の実施
- 自転車事故の多発地点・路線における集中的かつ重点的な街頭活動を実施し、自転車の安全利用に対する意識を高めるため、各種運動や取組への府民の参加を促すなど、府民運動として盛り上げ、広報啓発活動を効果的に展開
- 「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等における京都府交通対策協議会協力機関による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及び参加者に対する啓発活動の強化
- 京都府警察自転車取締小隊「Be-Unit」と連携し、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される重点地区・路線における指導・啓発とマスメディアを活用した広報活動の実施
- インターネット等を通じた交通事故情報の提供
- SNSや電子メールを始めとする、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

(2) シェアサイクル利用者に対する啓発の実施

- シェアサイクル事業者と連携した利用開始時等における「自転車安全利用情報」の提供や自転車の交通ルールの周知・啓発の実施

(3) 訪日外国人に対する啓発の実施

- 訪日外国人に対する観光案内所等を活用した交通ルールの周知・啓発活動の実施
- 外国人向けの観光情報サイトへの「自転車安全利用情報」の掲載
- 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
- ホテル等の宿泊施設と連携した、訪日外国人に対する交通ルール・マナーの周知・遵守促進に資する広報・啓発の実施

(4) 特定小型原動機付自転車利用者に対する啓発の実施

- 特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード）利用者に対するシェアリング事業者や販売者等と連携した交通ルールの周知・啓発の実施

(5) 悪質・危険な交通違反に重点を置いた指導・取締りの実施

- 犯罪防御システムの交通事故分析機能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
- 酒酔い・酒気帯び運転、妨害運転など、違反自体が特に悪質・危険な行為に対する刑事手続による厳正な対処
- 遮断踏切立入、自転車制動装置不良、携帯電話を使用（保持）しながらの運転など、重大な事故につながるおそれが高い違反をした自転車利用者に対する指導取締りの実施
- 信号無視、一時不停止等の交通事故に直結する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続ける自転車利用者に対する指導・取締りの実施
- 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 自転車事故に備えた保険等の加入促進等

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加入促進

- 加入実態や地域の実情を把握した上で、対象に応じた効果的な広報・啓発
- 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への加入の有無の確認に関する努力義務の周知
- 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」を活用した加入促進に向けた取組の実施
- 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

(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及び販売の促進

(3) 全年齢層に対する自転車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を主眼とした啓発による全年齢層に対するヘルメットの着用の促進
- 自転車に同乗する未就学児のヘルメットの着用義務を踏まえた保護者等に対するヘルメットの着用の促進
- 自転車販売店による、幼児用乗車装置付自転車等の販売の機会を捉えた自転車に同乗する未就学児のヘルメットの着用義務の周知
- ヘルメットの着用の促進に向けたモニター事業の実施
- 日常的に自転車を利用する通勤・通学者へのヘルメットの着用の促進
- 高齢者家族への周知等による高齢者のヘルメットの着用の更なる促進
- 京都府内の公的機関及び民間事業所等に対する「自転車ヘルメット着用促進モデル事業所」の指定及び「自転車ヘルメット着用促進宣言事業所」の認定によるヘルメット着用の社会的気運の醸成
- 自転車の側面等への反射材用品の取付け促進
- 薄暮時における早めのライト点灯及び反射材用品の効果や重要性を踏まえた啓発の実施

4 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の更新者^{※1}に対して、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ブラッシュアップ講習等の実施
- 中学校、高校及び大学や事業所における委嘱（更新手続）の推進
- 自転車安全利用推進員への継続的な活動に対する支援

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 自転車の交通安全教育を行う企業又は関係団体の充実と周知

- 「自転車の交通安全教育実施事業者公表制度」^{※2}の積極的な運用

※1 自転車安全利用推進員の更新者

自転車安全利用推進員の任期は3年間であるが、任期満了に際し、希望者は、任期を更新することができる。

※2 自転車の交通安全教育実施事業者公表制度

「自転車の交通安全教育ガイドライン」（2ページ参照）に即した効果的な自転車の交通安全教育を行う事業者・団体等を警察が「自転車の交通安全教育実施事業者」として公表する制度で、自転車の交通安全教育の需要と供給のマッチングを促進し、自転車の交通安全教育の充実化を図ることを目的としている。

(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、全ての利用者にとって安全で分かりやすい自転車通行空間の整備
- 中学生・高校生の自転車通学の交通事故実態を踏まえた、学校周辺エリアにおける通行空間の確保等自転車通学の交通安全対策の推進
- 幹線道路等における自動車、自転車及び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及び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訪日外国人を始めとした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】

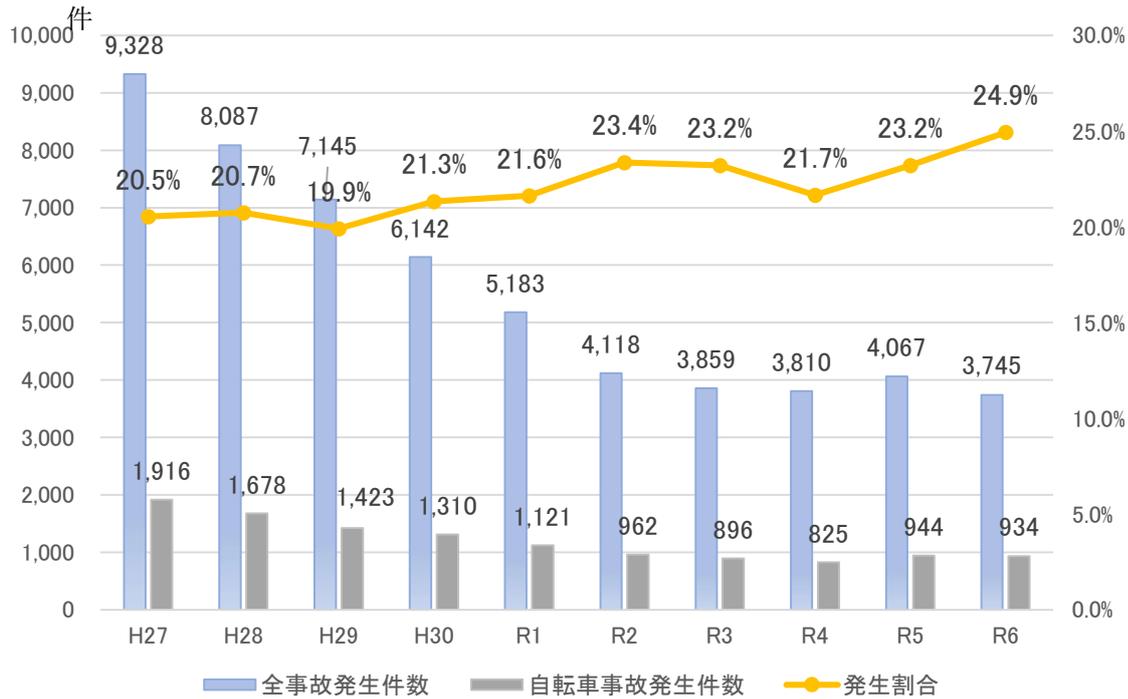
1 京都府内の全交通事故に占める自転車事故の推移(10年推移)

自転車事故の発生件数は、令和4年までは年々減少していたものの、ここ2年間は、900件台で横ばいに推移している。

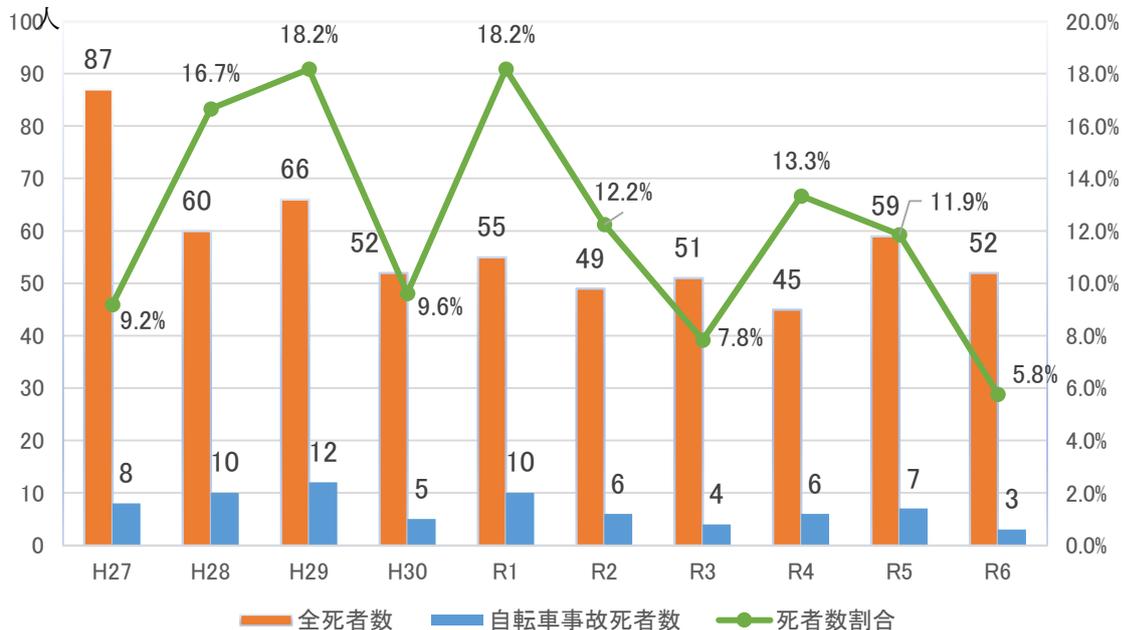
全交通事故に占める自転車事故の割合は、20%以上で増加傾向にあり、令和6年は、過去10年で最も割合が高くなった。

※ 資料編のグラフや表で記載している割合は、小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。

自転車事故発生件数(割合)の推移

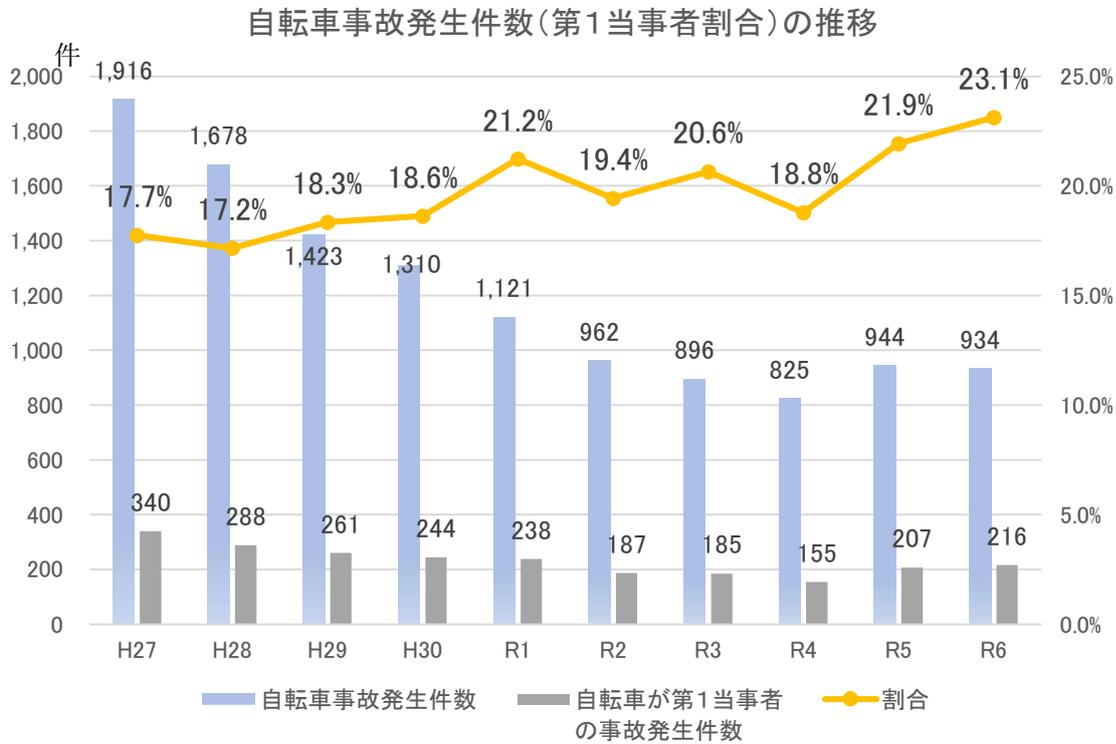


自転車事故死者数(割合)の推移



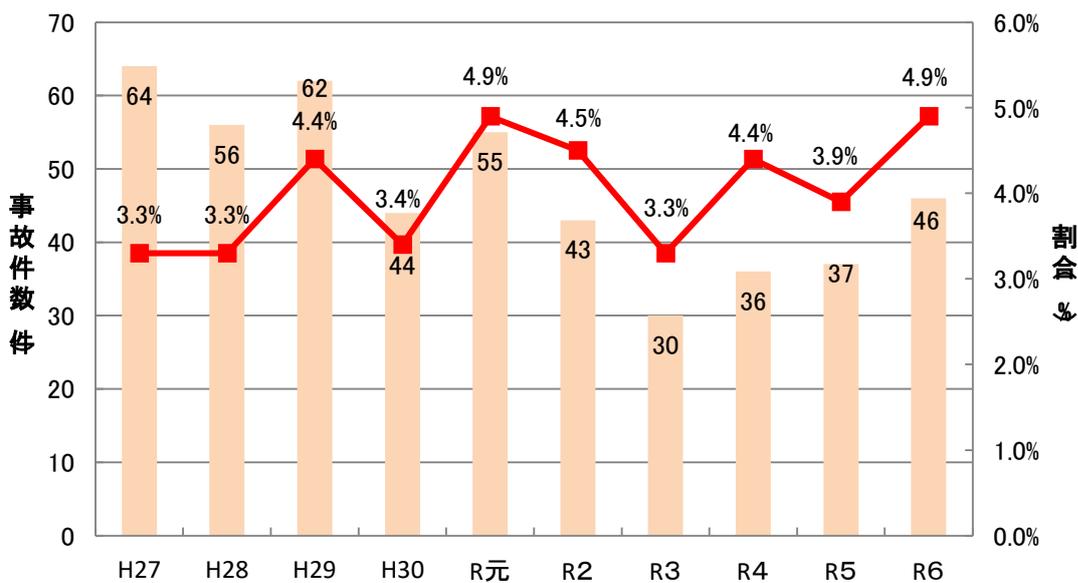
2 自転車第1当事者となる交通事故発生状況(10年推移)

令和元年以降、自転車事故に占める自転車第1当事者となる事故の割合は、20%前後で推移しており、令和6年は、過去10年で最も割合が高くなった。



3 「自転車 対 歩行者」の交通事故発生状況(10年推移)

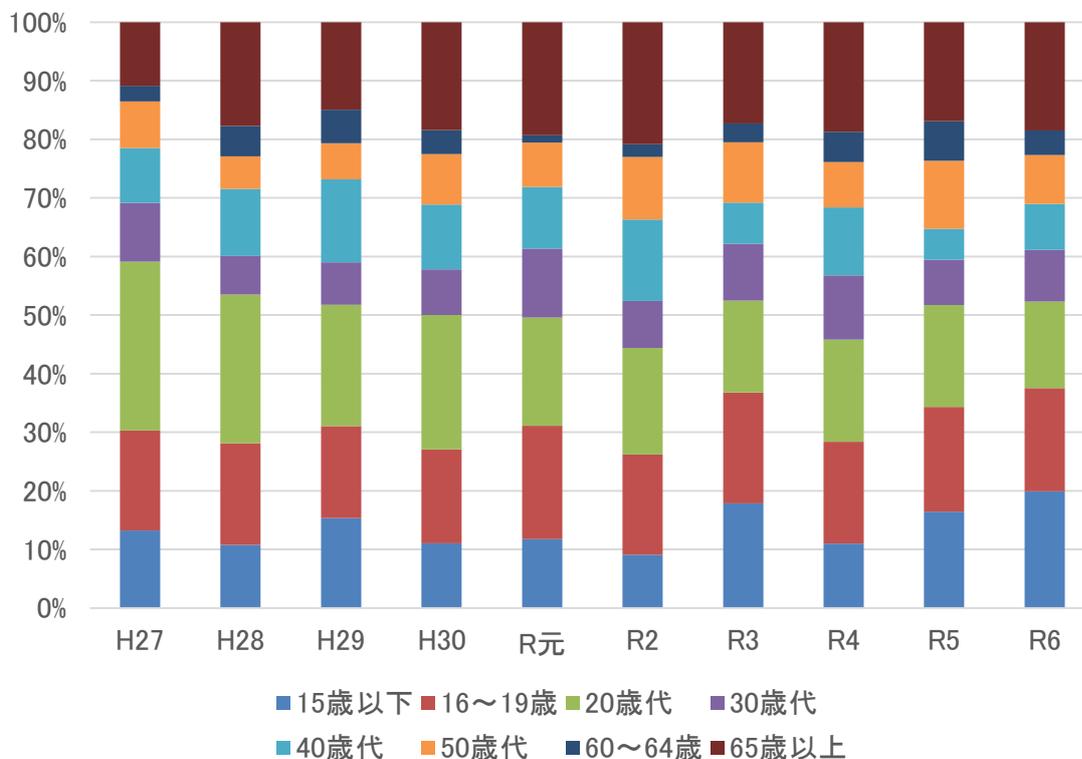
自転車事故に占める「自転車 対 歩行者」事故は、近年増加傾向にあり、令和6年は、過去10年で令和元年と同じく、最も割合が高かった。



4 自転車事故の第1当事者年齢別構成(10年推移)

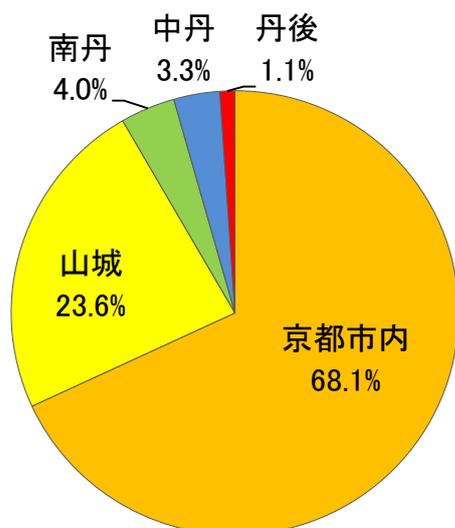
自転車事故の第1当事者となる事故の年齢層別割合は、20歳代以下の者が約半数を占めている。また、65歳以上の高齢者の割合は、近年20%弱となっている。

自転車事故の第1当事者となる事故の年齢層(割合)



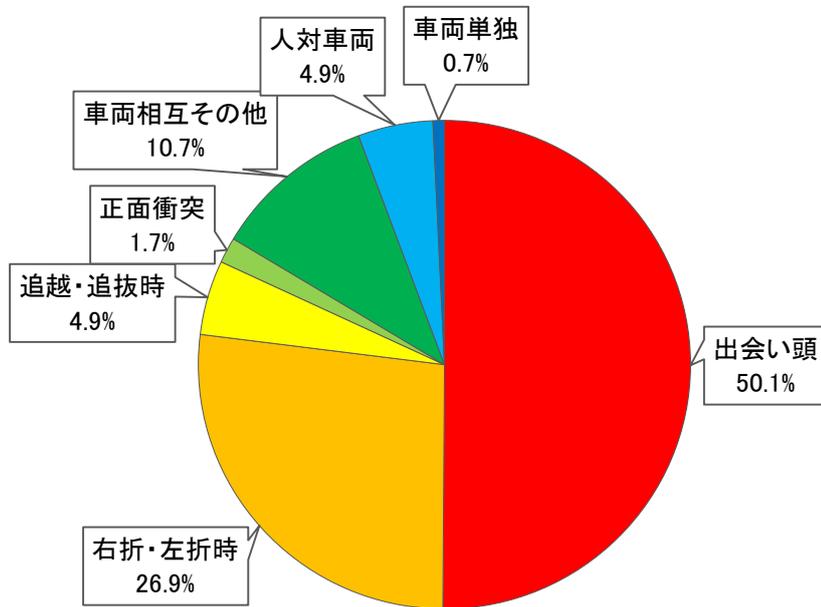
5 地域別自転車事故発生状況(令和6年中)

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、両地域で全体の90%以上を占めた。



6 事故類型別自転車事故発生状況(令和6年中)

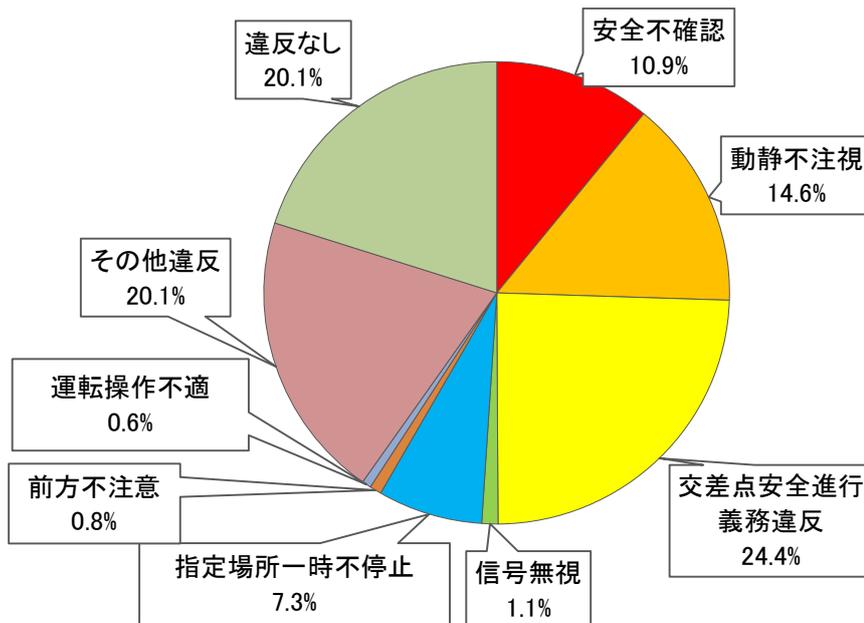
事故類型のうち、出会い頭によるものが最も多く、次いで右折・左折時によるものであった。
(これら「交差点関連」で77%を占めた。)



7 第1当事者・第2当事者の主な法令違反(令和6年中)

法令違反では、交差点安全進行義務違反(道路交通法第36条第4項)が最も多く、自転車当事者の約80%が「違反あり」であった。

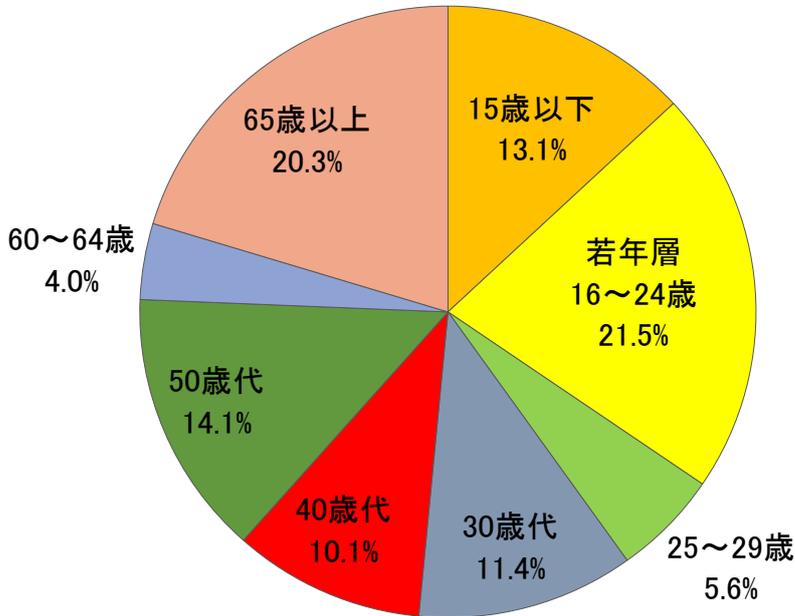
なお、安全不確認、動静不注視、前方不注意、運転操作不適は、「安全運転義務違反」(道交法第70条)に該当。



8 年齢別の負傷者数(令和6年中)

年齢別では、自転車利用者が多いと見られる若年層(16~24歳)の割合が高い。

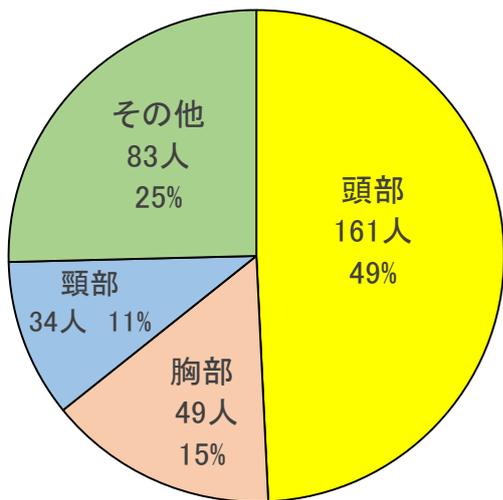
また、負傷者に占める高齢者の割合は、約20%であり、高齢者の重傷化率(負傷者数(182人)のうち重傷者数(69人))は、約38%となる。



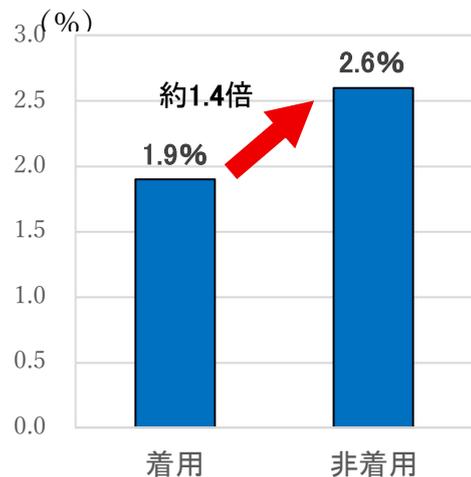
※ ヘルメットの着用が必要な理由

全国の令和6年中の自転車乗用中の死者のうち、約50%が頭部に負傷している。

ヘルメットの着用は、頭部を保護し、事故に遭った際には命を守るために有効である。



人身損傷主部の自転車乗用中
死者数(令和6年)



自転車乗用中人身損傷部位「頭部」の
ヘルメット着用状況別致死率比較
(令和2年~6年合計)

出典:自転車を安全・安心に利用するために(自転車ルールブック)(令和7年9月 警察庁交通局)

