



# 京都市自転車安全教育プログラム

## 「京都サイクルパス制度（仮称）」の創設に向けた基本方針

**2018. 3. 9(金)**  
**15:00~17:00**

# 京都市自転車安全教育プログラム

～自転車安全教室取組事例集～

# 「京都・新自転車計画」における「自転車安全教育プログラムの位置づけ」

平成27年3月 「京都・新自転車計画」策定

## 5つの「見える化」

自転車  
走行環境の  
「見える化」

### ○面的な整備によるネットワークの構築

- ・最も安全な車道左側通行の徹底  
(自転車走行推奨帯を中心とした整備)
- ・走る場所と注意喚起  
(ピクトグラム等の路面表示によりルールを体感)

ルール・  
マナーの  
「見える化」

### ○「知る」+「見える(わかる)」=「守る」 そして「備える」(保険加入)

### ○何がなぜ危険かを納得と理解

### ○あらゆる階層に受講機会を設けた 教育プログラムの構築

(京都サイクルパス制度(仮称)の創設)

### ○自転車向け保険加入の義務化

自転車  
駐輪環境の  
「見える化」

### ○駐輪場の整備, 運用の改善

(量から質へ)

### ○駐輪場の情報提供の充実

(位置, 利用状況)

### ○撤去の維持と強化

(撤去区域の拡大等)

一定の安全環境を確保

自転車  
観光の  
「見える化」

### ○民間による観光型レンタサイクル の発展支援

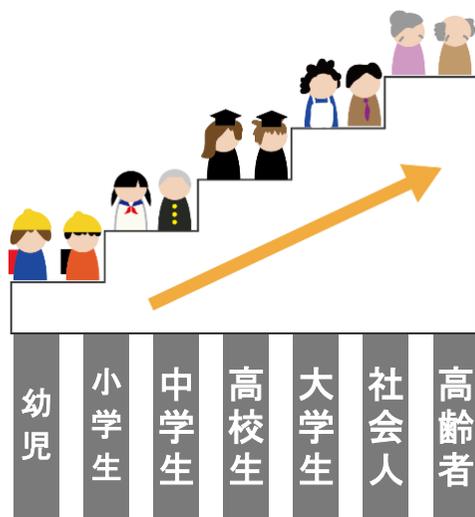
### ○民間事業者同士の連携検討

### ○わかりやすい走行環境の整備

自転車  
関連施策の  
「見える化」

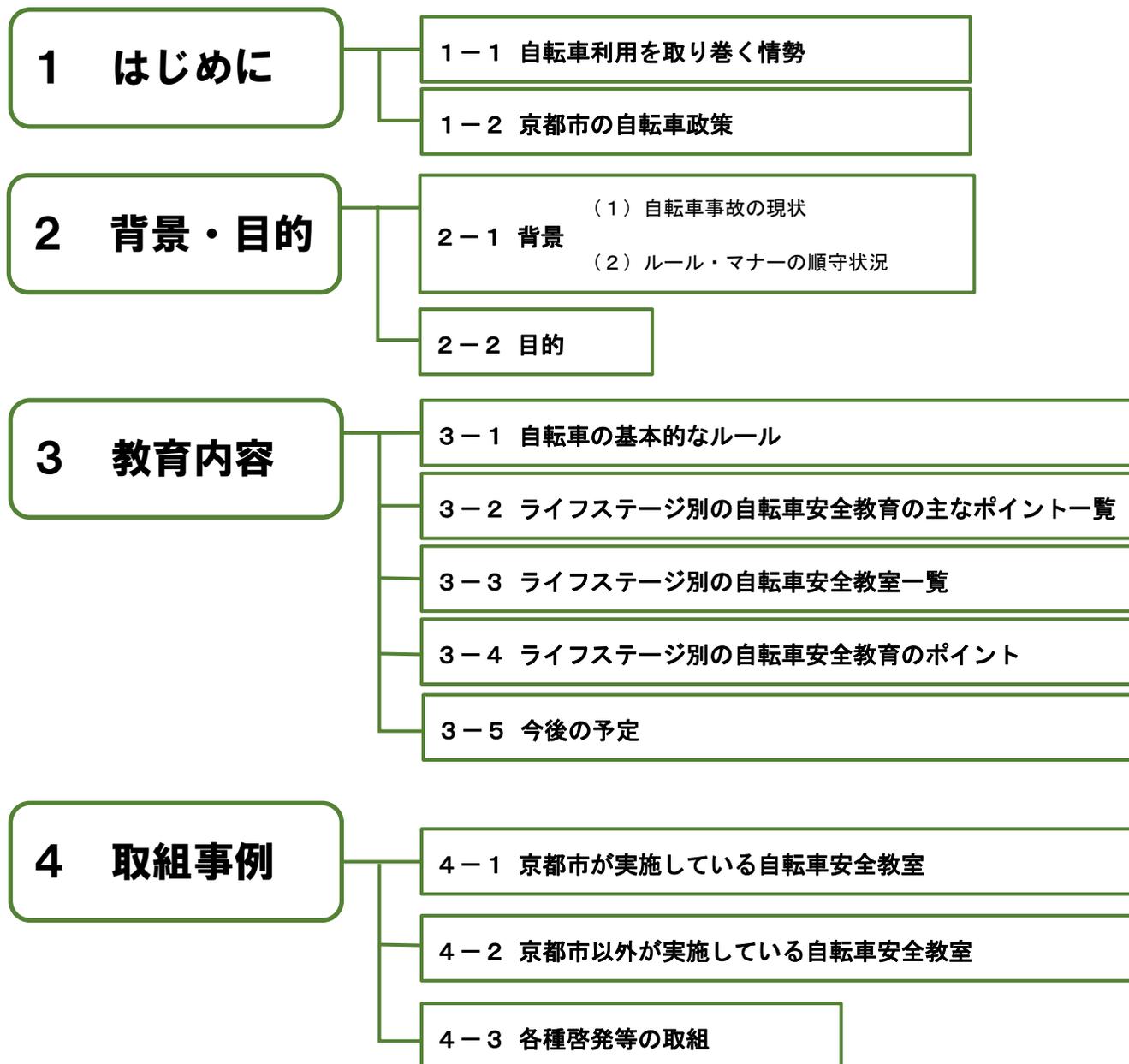
### ○関連施策との積極的な連携促進

・健康・福祉・環境など



## 目的

- 現在実施している**自転車安全教室等を**、6W1H(だれが、何を、いつ、どこで、なぜ、どのように、だれに)の視点から**体系別、世代別に整理**することで、個々の教室の取組が全体として果たす役割や、課題を明確にするとともに、ライフステージ全体の教育カリキュラムとして機能しているかを検証する。
- ライフステージ別に教えるポイントを明確にすることで、自転車を安全に利用するための**ルール・マナーの学習を中心とした「教育的視点」**だけでなく、**事故に遭わない、起こさないための想像力を共に学びあえる「共育的視点」**が重要であることを、すべてのステージにおいて再認識させる。
- 北区の大宮交通公園内に、**自転車安全教育の拠点、サイクルセンターを整備**することとしており、本書の内容を基本に、同センターで実施する教育内容を検討していく。
- 本書を広く周知することにより、**自転車安全教育にこれまで又はこれから取り組む団体などの参考**にしてもらい、「世界トップレベルの自転車共存都市」を目指す本市の自転車安全教育の充実、発展に寄与させる。



## 各章のポイント

- ▶▶▶ 京都市の自転車利用の現状の整理
- ▶▶▶ 京都市における年齢層別の事故の特性等の整理  
▶▶▶ 現在行っている自転車安全教室等の効果の分析等
- ▶▶▶ ライフステージ別の自転車安全教育の内容等の整理
- ▶▶▶ 現在実施している自転車安全教室等の取組内容の個別紹介

## ■京都市の状況

- 京都市内で減少傾向ではあるが、**全交通事故件数の4件に1件が自転車事故**
- 市内における**対自転車の自転車事故が増加**

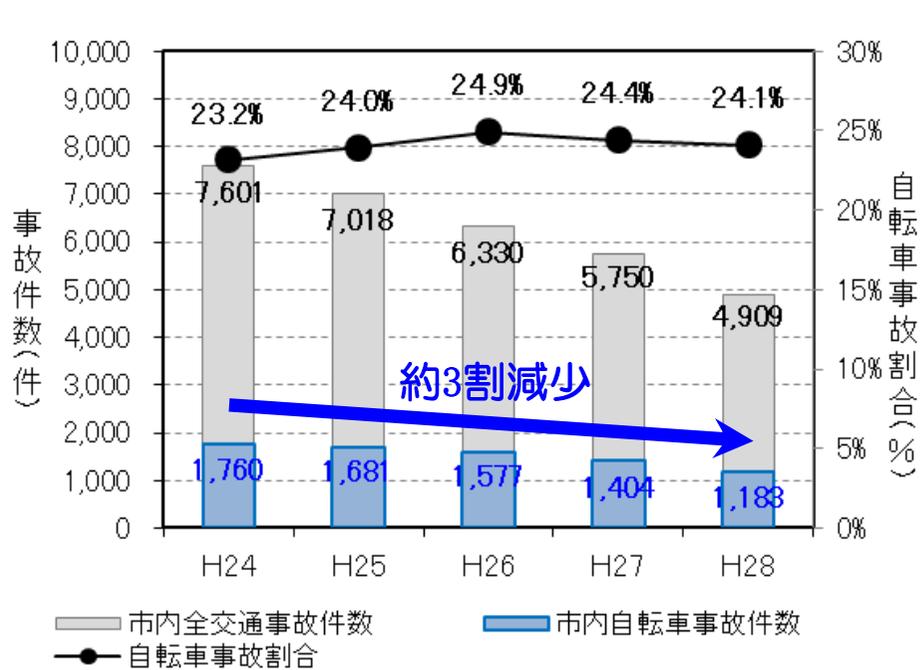


図. 京都市内における自転車関連事故の発生件数の推移

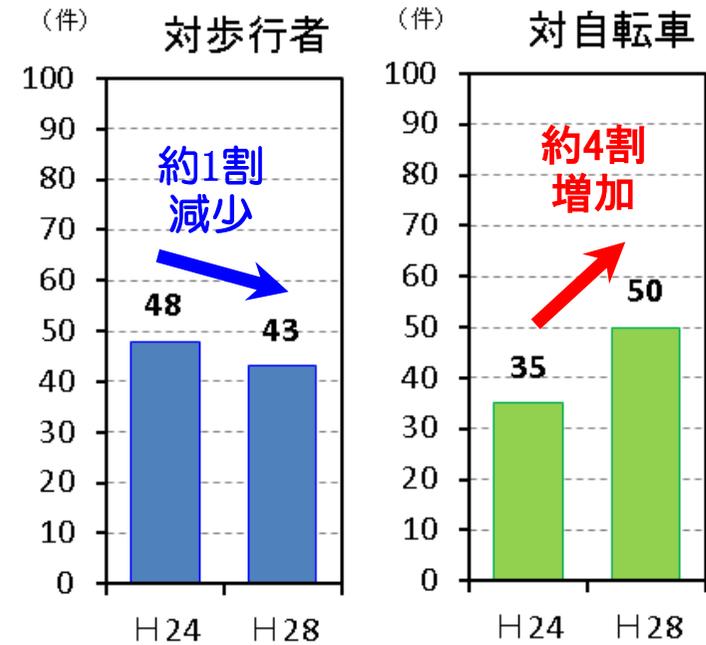


図. 京都市内における歩行者と自転車、自転車同士の事故発生件数の推移

出典：京都府警察事故統計データより京都市作成

## ■京都市の特性

- 自転車でめぐりやすいまちで、自転車の交通手段分担率は概ね2割を超えている。
- 学生のまちであり、自転車利用の多い大学生が、京都市の人口の約1割にのぼる。
- 国内外からの観光客も多い(特に外国からの観光客は年間661万人と多い)。観光客によるレンタサイクルの利用が増えている。

## ■ 年齢層別でみる京都市内の事故の特性

15歳以下(小・中学生)

- 死傷者数が全国に比べ**少ない**。

これまでの自転車安全教育の継続と充実

16～19歳(高校生)

- 人口千人当たりの**死傷者数が最も多く**，事故の**約7割は通学時に発生**している。

20歳代(大学生)

- **大学生が市内人口の約1割**にのぼり，死傷者数で20歳代の事故が占める割合も全国に比べて非常に高く，人口千人当たりで見ても**全国の約2倍と非常に高い**。

16歳～19歳及び20歳代は第1当事者(責任が重い方)になる割合も高く，ルール順守と自転車事故の責任に対する意識の醸成が必要

30歳代～64歳(社会人)

- 死傷者数が全国に比べ**多く**，出退勤時及び業務中の事故が**約半数**を占めている。

企業等において継続的な自転車安全教育が必要

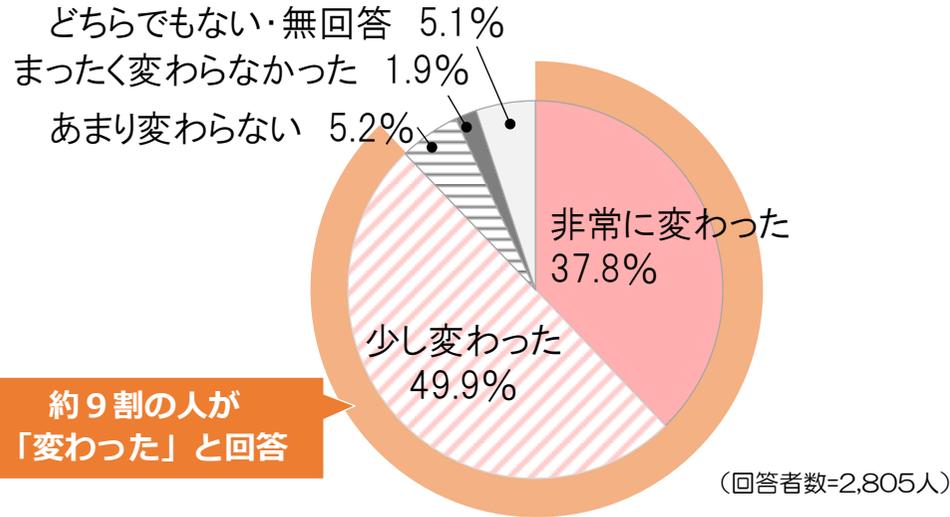
65歳以上(高齢者)

- 重傷事故の割合が他の年齢層より高く，**事故に遭った場合に重症化しやすい**。
- 60歳以上の自転車安全教育の**受講経験者が半数以下と少ない**年代

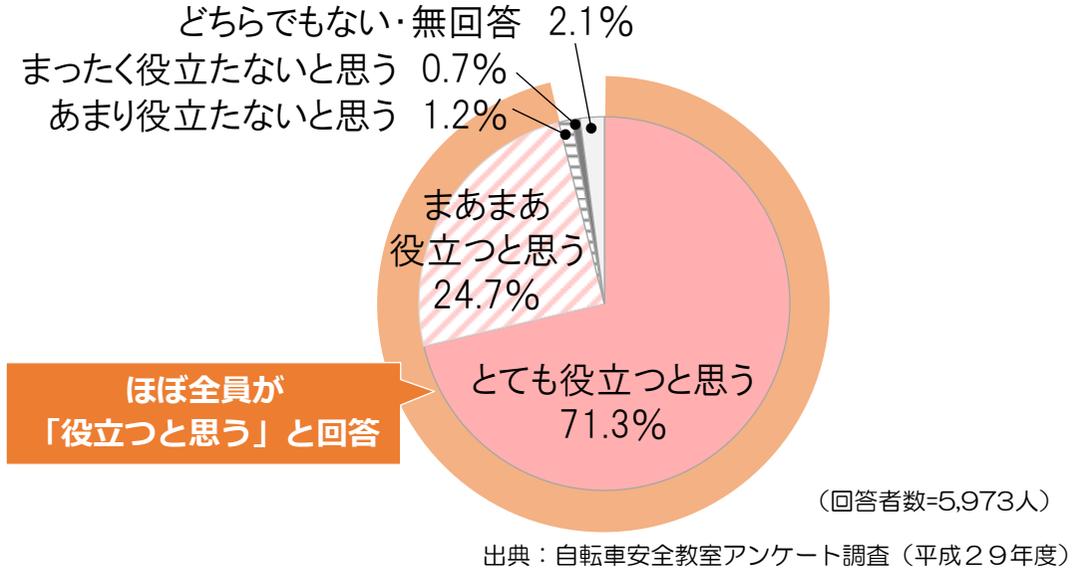
事故の減少及びけがの軽減を図るうえで，自転車安全教育の受講の促進が必要

- 教室の受講後の自転車に乗るときの安全意識について，約9割が「意識が変わった」と回答。
- 教室の受講は今後の自転車利用に役立つと思うかでは，ほぼ全員が「役に立つと思う」と回答。

### ■受講前と受講後の自転車に乗るときの安全意識の変化



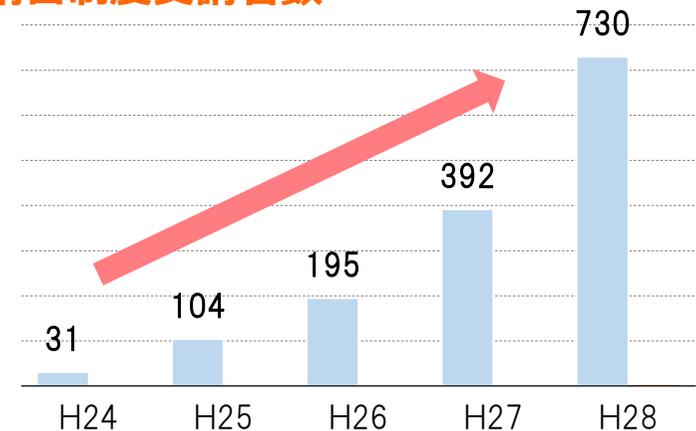
### ■今後の自転車利用に役立つと思うか



### ■京都府内の自転車の交通違反切符による検挙数及び自転車運転者講習制度受講者数

- 自転車の交通違反切符による検挙数は，「自転車運転者講習※制度」が導入された平成27年では392件であったが，平成28年は約1.8倍の730件に増加。
- 自転車運転者講習の受講者は，平成27年は0人，平成28年は2人であった。

※自転車運転者講習：政令で定める14項目の危険行為を3年に2回繰り返した14歳以上の運転者を受講対象とし，適切な運転を学ぶもの。受講をしなかった場合は，5万円以下の罰金が科される。（道路交通法第108条の2，第108条の3の4，第120条）



図．自転車の交通違反切符による検挙数推移（京都府）

## ライフステージ別の自転車安全教育のポイント

## 【特徴】

- 幼児 (保護者)**  

- 自転車に乗り始める時期が、心身の機能の成長期と重なるため、基礎的な技能や知識を習得させることに主眼を置く。
  - 「自転車に乗る楽しさ」を実感させるとともに自転車を通して、子ども自身の主体性を育む、情操教育の視点も重要である。
  - 自転車安全教育は、幼稚園や保育施設等においてだけではなく、家庭において行うことも重要であり、保護者に対する正しい自転車安全教育を実施することも重要である。
- 小学生 (保護者)**  

- 低学年においては、日常生活で保護者と一緒に自転車を運転する機会が増えることから、保護者による基本的な交通ルールの教育も重要である。
  - 高学年においては、1人で自転車に乗る場面が多くなり、行動範囲が広がることから、必要な技能や知識を習得させるとともに、自分自身で危険を察知し、回避する能力が求められる。
- 中学生**  

- 自転車での行動範囲がさらに広がり、13歳からは車道通行が基本となる世代である。
  - 小学生の時に習得した知識に加え、車道通行時の危険を予測・回避する能力を習得させる必要がある。
  - 14歳からは、信号無視や一時不停止など、政令で定める14項目の危険行為を3年以内に2回行った場合、「自転車運転者講習」の受講が義務付けられることから、自転車は、車両の仲間であり、交通違反した場合、罰則があることを認識させることが求められる。
- 高校生**  

- 私生活における自転車利用に加え、自転車で通学するなど、自転車に乗る機会が増えたことにより、事故に遭うリスクも高まる世代である。
  - 自転車のルール・マナーの徹底に加え、より広域な社会的責任についての理解が重要である。
- 大学生**  

- 京都市は、大学生の数が、市民の人口の約1割にのぼり、日本全国から大学生が転入してくるが、出身地域により、自転車の運転が不慣れな学生や、自転車安全教育を一度も受講した経験がない学生も存在すると思われる。
- 社会人**  

- 企業等で働いている場合は、通勤や業務で自転車を使用することも多く、事故を起こした場合、自転車の利用者個人の責任だけではなく、場合によっては企業側の使用者責任についても問われることもあり、社員教育といった企業側による自転車安全教育も重要である。
  - 子どもを持つ保護者の場合、子どもへの自転車安全教育に責任を持って取り組む必要がある。とりわけ幼児の保護者は、日常生活で幼児を乗せた自転車利用が多くなると思われる。
- 高齢者**  

- 加齢により運動能力や認知能力が低下するため、事故のリスクが高まる世代である。
  - 自転車の運転者として事故の加害者となり得るだけではなく、被害者として事故に遭った場合、けが等が重症化しやすい世代でもある。

これらの特徴を踏まえ、

- ライフステージ別の自転車安全教育のポイント**を明確にする。
- 現在実施している自転車安全教室等を体系別、世代別に整理し、**ライフステージ全体の中で果たす役割や、課題**を明確にする。

# 取組事例

# 現在実施している自転車安全教室等の取組内容の個別紹介

(例)

取組事例No.

教室・講習・取組名

1-①

## キックバイクを用いた子ども自転車教室

教室の紹介  
(一文で)

自転車に乗るための基本となる運転操作を、楽しく、より実践的に教える。

対象、受講単位(場所)、教える方法などを簡単(ピクト・単語等)に示す欄



受講側と教える側からの意見

受講者に学んでほしいポイント・目的

### 1 ねらい

- 自転車デビューを迎える幼児期に、自転車に乗るための基本となる能力の習得
- バランス感覚などの運動能力に加え、ぶつからないように他者を思いやる気持ち等を養成。
- 楽しく、より実践的に教える。



教えている内容

### 2 形式内容

#### 形式

- 実技形式 (キックバイク\*を用いたゲーム形式)

\*自転車のようにまたがって乗り、足で地面を蹴って進む、ペダル及びブレーキがない幼児用の二輪道具。「バランスバイク」や「ストライダー (商品名)」とも呼ばれるもの。

- 受講時間: 1時間程度
- 実施場所: 屋外

#### 内容

- 自転車の基本的な運転操作をゲーム感覚で実施
  - ・ボールにあたらないように止まる (危険回避の練習)。
  - ・前の人との距離を考えて、ぶつからないように乗る (他者への配慮の練習)。
  - ・両足をあげて、地面にできるだけ足がつかないように走行 (バランス感覚の練習)。 など



教室で使用する道具



転がるボールに当たらないように止まる練習



前の人との距離を考えてぶつからないように乗る練習



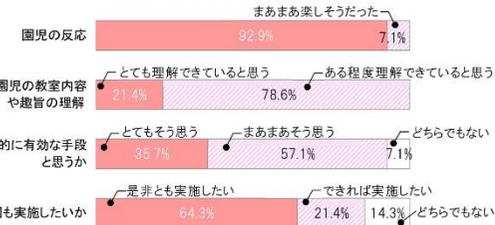
両足をあげて、地面にできるだけ足がつかないように走行する練習

### 3 特徴

- 単に自転車の運転操作を習得するだけではなく、基本事項として、「ぶつからないよう他を思いやる」「ルールを守り・順番待ちをする」「チームプレーをする」「やる気・喜び・達成感を実感する」ことができるよう、実施する幼児に合わせ、ゲームを選択、プログラムにして実施
- 子どもたちが飽きずに楽しく、技術を習得するためにゲーム形式で実施

### 4 効果意見

(1) 受講側の効果・意見 (実施した保育所の職員アンケート結果より)



(主なご意見)

- ・楽しみながら自転車について学べることができた。
- ・キックバイクを初めて体験できた子もいて、喜んで乗っていたので良い経験になった。
- ・もう少し広い場所でしたかった。
- ・ヘルメットや手袋をつける意味なども教えてもらえたら良かったと思う。
- ・継続して交通安全、ルール・マナーについて学べる機会が大切だと思う。

(2) 教える側からひとこと

- ・キックバイクに「触れる・またがる・動かす他」の基本動作訓練がまず重要。
- ・基本動作に馴れると、指定した色のリングに前輪のタイヤを置かせる「リングゲーム」等、楽しみながら少しずつ高度なメニューに移行、最終的には一定程度のコース走行・両足挙げてのジャンプ走行 (ピョーン) 等ができる、「段階的な学習が自然にできる」指導が望ましいと思う。
- ・フィナーレの集団走行・集団ピョーン等は、プログラムの総復習と集団協調行動の習得の意義があり、自転車教育の枠を超えた体験学習になってくれることを期待している。



市民自転車学校プロジェクト(COSPI) 認定インストラクター 井上 守氏

受講側からの意見 (アンケート等より)

教える側からの意見 (教える中でのポイントや工夫・考え等)

### 5 課題

- 実技型の教室のため、実施場所はより広いほうが、効果的かつ円滑に教室が実施できる。
- 単発かつ短時間での実施のため、キックバイクの基本動作だけで時間切れとなってしまう場合もある。
- 同じ学年であっても運動能力等の個人差が大きく、円滑な教室運営には指導者の十分なノウハウが不可欠である。
- 幼児期に習得すべき自転車安全教育の内容について、それ以降の世代で実施するものとの整合性を図りながら検討することが重要である。

教室を実施している中での課題等

本教室ならではの教えている内容・工夫している内容等

# 今後の予定 サイクルセンターの開設

## ■ サイクルセンターの開設

- 大宮交通公園内に誰もが自転車と触れ合え、安全な乗り方をいつでも楽しく学べる常設の施設として「サイクルセンター」を平成32年度に開設予定
- 同施設を活用し、親・子・孫3世代で自転車のルール・マナーを楽しく学べる自転車安全教室や各種イベント等の実施を検討

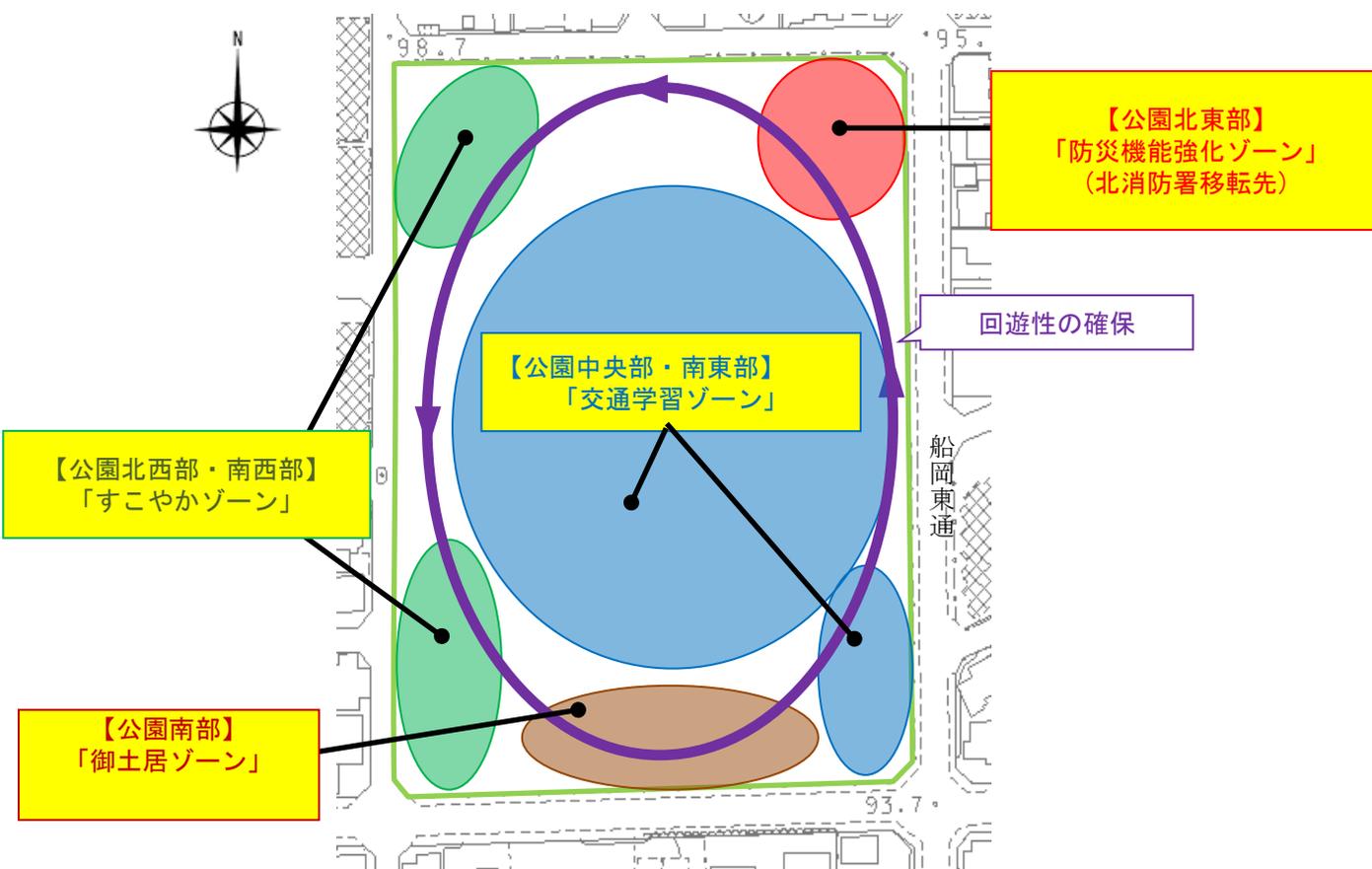


図 大宮交通公園再整備の  
ゾーニングイメージ



大宮交通公園内の模擬交通施設(現状)

### ■ スケジュール（予定）

平成30年

3月9日 京都市自転車政策審議会 開催（プログラムの報告）

3月中 プログラムの冊子化

4月 プログラムの広報発表（関係者配布，本市ホームページへ掲載）

# 「京都サイクルパス制度（仮称）」の 創設に向けた基本方針

## 1 背景

### 京都・新自転車計画(平成27年3月策定)における位置づけ

京都市において、**自転車の「見える化」**をキーワードに、「だれもが安心して心地よく行き交うことができるまち 京都」を目指し、総合的な自転車政策を進めている。

この一環として、子どもからお年寄りまで、自転車の安全利用について知る・学ぶ機会を広く提供できる仕組みを整えるなど、**ルール・マナーの「見える化」**を進めている。

この一環として、自転車安全教室の受講者に駐輪場の割引などの特典を設け、受講意欲・安全への意識を高める制度として、「**京都サイクルパス制度（仮称）**」を創設することとしている。

### ■「京都・新自転車計画」における5つの自転車の「見える化」及びその方向性

#### ①自転車走行環境の「見える化」

- 面的な整備によるネットワークの構築
  - 最も安全な車道左側通行の徹底（自転車走行推奨帯を中心とした整備）
  - 走る場所と注意喚起（ピクトグラム等の路面表示によりルールを体感）

#### ②ルール・マナーの「見える化」

- 知る+見える(わかる)=守る  
そして備える(保険加入)
- 何かなぜ危険かを納得と理解
- あらゆる階層に受講機会を設けた教育プログラムの構築  
**（京都サイクルパス制度(仮称)の創設）**
- 自転車向け保険の加入の義務化

#### ③自転車駐輪環境の「見える化」

- 駐輪場の整備, 運用の改善(量から質へ)
- 駐輪場の情報提供の充実(位置, 利用状況)
- 撤去の維持と強化(撤去区域の拡大等)

#### ④自転車観光の「見える化」

- 民間による観光型レンタサイクルの発展支援
- 民間事業者同士の連携検討
- わかりやすい走行環境の整備

#### ⑤自転車関連施策の「見える化」

- 関連施策との積極的な連携促進
  - 健康・福祉・環境など

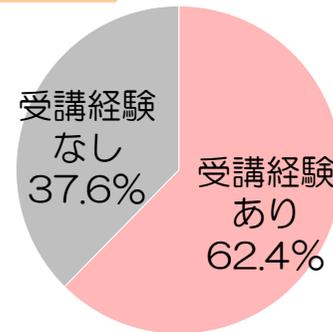
一定の安全環境を担保

## 2 目的と目指す効果



## 3 方向性の検討

### ①対象者や在り方の基本をどう考えるか



京都市民の自転車安全教室の受講経験



学校での自転車安全教室

現 状
◆主に学校等の教育機関を中心に実施
◆市民の受講経験者は約6割
◆受講経験者の約9割は小学校で受講 (H29年度市民アンケート調査)

問 題 点
◆成人や高齢者などの一般市民の受講が進んでいない。
◆組織単位の強制的な受講の形態が多いが、広く一般市民を対象とした自由参加型の受講を促すための特典付与が必要

方 向 性
◆サイクルセンターの設置も見据えて、一般市民の「自由参加型」の受講を促すような特典等の仕組みが必要

②他都市事例の状況（詳細は別表1参照）

<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自転車安全教室の受講による特典を設けている自治体は少ない（東京都，武蔵野市など）。</li> <li>◆その他ヘルメット着用者及び自転車安全指導員に特典を設ける制度（愛媛県）</li> <li>◆市営駐輪場の利用などでポイントが貯まる制度（伊丹市）</li> <li>◆愛媛県や伊丹市などは，一般の買物や飲食での特典を付与</li> <li>◆自転車に関する特典に絞っているところも多い。</li> </ul>
<p>考察</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆受講証・免許証のような紙媒体を配布して，その提示で特典が受けられる方式が主流 ⇒ 実施しやすい。</li> </ul>
<p>問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆あらかじめ安全教室実施主体団体に配布用の紙媒体（カード）を渡しておく必要あり</li> <li>◆1度受講して媒体を受け取れば，有効期限が到来しない限り，再度の受講や他の教室の受講はしない（ポイントを貯める方式であれば複数回受講促進は可能）。</li> </ul>



- ◆伊丹市は地域通貨的な電子ポイントが貯まるカードを利用
- ◆カード，システム，カードリーダーを必要とするような仕組みは，初期及び運営コストが多大



- ◆東京都を含め，他の事例はいずれも紙の免許証のようなカードを発行等して，それを見せれば特典が受けられる方式

③京都サイクルパス制度(仮称)の方向性の検討

【 1. 媒体検討 】

	メリット	デメリット	
① 紙媒体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆受講者に配布し，提示すれば特典 ⇒ シンプルで比較的实施しやすい。</li> <li>◆費用は紙媒体の印刷のみで比較的安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆実施主体に紙媒体の事前配布，または，参加者による事前入手が必要 (公共施設等での配布や配架)</li> </ul>	○
② カード (電子 ポイント)		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆カード発行，ポイント管理システム，ポイント付与のカードリーダー(機械)が必要で，初期及び運営コストが多大</li> <li>◆開催場所でカードリーダーが必要</li> </ul>	△
③ アプリ (スマホ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆スマホから参加可能 ⇒ 参加しやすい。</li> <li>◆ポイント付与の仕組みの自由度が高い。 自己申告でのポイント付与 スマホの計測機能活用(歩数,位置情報等) 参加証明のQRコード読取の活用など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆アプリの開発及び保守コストが必要</li> <li>◆利用者がスマホ所有者に限られる (高齢者が参加しにくい可能性)。</li> </ul>	○



開発及び保守コストに問題がなければ、**アプリの活用**が参加しやすさや自由度から有効  
高齢者等の参加が難しくなるため、**紙媒体の併用**も必要

【 2. 特典検討(種類) 】

	メリット	デメリット	
駐輪場 割引等	◆自転車の適正な利用を促進する目的にか なった特典	◆目的地に割引対象の駐輪場が無い場合は特 典の魅力がない。魅力とを感じる人が限られ る。 ◆有人管理，無人機械式，市営，民営等の 様々な運営・駐輪方式がある中で，一律の 対応が困難	△
自転車関連 グッズ等の 購入や整備 ・修理の 割引	◆同上 ◆自転車関連グッズは購入の頻度が低く，割 引は，呼び水になるほどの魅力とは言いに くいが，プレゼントであれば，グッズ所持 の動機付けになる可能性あり（ヘルメット 等） ◆自転車の整備・点検の割引は，利用者の整 備・点検の動機付けになる可能性あり		○
公営施設入 場料の割引		◆自転車の適正な利用を促進する目的から離 れた特典 ◆利用したい施設がなければ，魅力が低い。	△
買物・飲食 等の割引	◆対象店舗によっては，生活で誰もが利用す る要素であるため，魅力度が高い。	◆自転車の適正な利用を促進する目的から離 れた特典	○

※共通課題：各施設や店舗等の協力が必要  
で，売上減少分の対応が課題

【 3. 特典検討(付与の手法) 】

	メリット	デメリット	
景品の 全員配布		◆コスト的に安い景品になり，結果として魅力度が低い特典となる。	△
景品の 応募抽選	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆数を絞ってやや高価な景品を用意することができ，魅力を高めることが可能</li> <li>◆各企業等からの協賛で景品を確保すれば景品のコストがかからない。</li> </ul>	◆応募管理・抽選・景品送付の手間がかかる。	○



【 4. 特典検討(結論) 】

- ◆自転車の適正利用を促すことに少しでもつながる点では，自転車関連グッズ等の購入や整備・修理の割引は望ましい特典
- ◆参加促進の観点では，より魅力度を高めることが重要
  - ・日常生活の金銭面でプラスになる買物・飲食等の割引
  - ・選ぶ楽しみや豪華なモノが当たる景品の応募抽選 など

たくさんの景品が  
用意された応募の例  
(「いきいきポイント」事業(京都市))

【5. 方向性検討】

**媒体** アプリの開発及び保守コストに問題がなければ、参加のしやすさ、自由度等から、**アプリと紙媒体の併用が有効**

**特典** 自転車関連グッズに加えて、魅力的な景品を企業の協力で多数用意できる**応募抽選方式が魅力度も高い**。

- ◆新たに制度・仕組みをつくるには、費用と調整時間がかかなり必要
  - ・アプリ開発、紙媒体作成、ポイントの制度・ルールの構築、特典に関する店舗・企業等との各種調整など
- ◆本市において、アプリと紙媒体を併用してポイントを貯め、かつ、応募抽選で景品がもらえる制度として、「**健康長寿のまち・京都 いきいきポイント**」事業がある。
- ◆「いきいきポイント」事業は、「健康づくり」をテーマにした取組
  - ⇒ 運動・イベント参加等がポイント対象
- ◆自転車は「健康づくり」に資するものであり、かつ、自転車利用、安全教室受講、自転車関連イベント参加などは、「いきいきポイント」事業のポイント対象となることから、「京都サイクルパス制度（仮称）」の目的に合致している。

◆本市において、「いきいきポイント」事業よりも、京都サイクルパス制度（仮称）と親和性が高そうなものはない。



「いきいきポイント」事業のアプリ画面(上)と紙媒体の手帳(下)

■「健康長寿のまち・京都 いきいきポイント」事業の概要

【事業目的】

市民が主体的に楽しみながら健康づくりに取り組むことができるよう、日々の健康づくりの活動を「健康ポイント」として「見える化」することにより、達成感を得つつ習慣化を図る。

【開始時期】：平成28年8月～（年度ごとに実施）

【参加対象】：京都市内に在住,在勤,在学の方  
年齢制限なし

＜主なポイントの種類＞	＜ポイントの内容＞	＜ポイント対象例＞	＜自転車の場合の例＞
<p><b>毎日ポイント</b> 1日達成につき <b>1ポイント</b></p>	<p>毎日取り組む目標を設定し、1日実践するごとにポイント付与。食生活や身体活動のほか、地域との関わりや、社会参加につながる活動も対象</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1日8,000歩歩く</li> <li>朝食は必ず食べる</li> <li>家の周りを門掃き</li> </ul> <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車で10km走る</li> <li>自転車通勤をする</li> </ul> <p>など</p>
<p><b>お出かけポイント</b> 1回お出かけで <b>5ポイント</b></p>	<p>外出をし、イベントや取組に1回参加するごとにポイント付与</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種イベント参加</li> <li>地域行事・防災訓練</li> <li>ボランティア活動</li> </ul> <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車安全教室の受講</li> <li>自転車イベントに参加</li> </ul> <p>など</p>
<p><b>グループポイント</b> グループ参加で <b>5ポイント</b> (※応募1回につき)</p>	<p>家族や友人、職場の仲間などグループで取り組めば、応募1回につきポイント付与</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>友人と誘い合って各種イベント等に参加</li> </ul> <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>友人と誘い合って自転車イベントに参加</li> <li>仲間とツーリング</li> </ul> <p>など</p>

◆ポイントは自己申告制で、50ポイント以上貯まれば抽選に応募可

◆抽選で様々なプレゼント（自転車、飲食等サービス券、各種施設招待券など）が当たる（約2,000個用意）。

◆応募のチャンスは年3回（約3箇月ごとに締切）

◆平成30年1月から、紙媒体の「いきいきポイント手帳」に加え、スマホ用「いきいきアプリ」を導入

◇京都市の他の取組のアプリと連携スタート

- ・やましなプラス+
- ・みっけ隊 美しい京を守る応援隊
- ・京都市ごみ半減・ごごみアプリ

◇スタンプラリー機能導入

市内のスタンプスポットを回ってポイントを獲得

【6. 連携検討】

「いきいきポイント」事業と連携することとし、この中で京都サイクルパス制度（仮称）をスタート

← 新たに仕組みをつくるよりも有効

<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆アプリと紙媒体の両方が活用可能 ⇒ 幅広い世代への対応が可能</li> <li>◆初期費用がほとんど不要。特典の調整も大幅に短縮可 （自転車関連グッズの追加協賛調整のみ必要）</li> <li>◆特典の景品が充実（ヘルメットなど、自転車関連グッズの充実を図る必要あり）</li> <li>◆約3箇月ごとに締め切る形式 ⇒ 取組継続の心理が働きやすい。</li> <li>◆自転車安全教室受講や自転車イベントへの参加のポイント化が可能</li> <li>◆自己申告制 ⇒ 本市が把握できていない自転車関連事業への参加もポイント化が可能</li> <li>◆ウォーキングでスタンプスポットをめぐるポイントとなる機能と連携 ⇒ サイクリングコースを設定して応用すれば、自転車の健康利用の促進も可能 「京都・新自転車計画」で示されている「健康」、「環境」面での自転車利用促進にも寄与</li> </ul>
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自転車安全教室の受講促進の理念が多少埋もれる可能性あり （自転車関連以外の様々な取組がポイントとなるため）</li> </ul>



自転車用ヘルメット

今後の検討

- ◆常設の自転車安全教室としてサイクルセンターの設置を予定しており（平成32年度中予定）、同センターにおいて、この京都サイクルパス制度（仮称）が利用されやすい環境づくりができないか検討
- ◆「いきいきポイント」事業と連携した京都サイクルパス制度（仮称）の運用状況を踏まえ、より使いやすい制度となるよう、改善していく。