

1 今後のスケジュール（案）について

資料 3



年月		取組内容	
令和6年度	9月下旬	審議会（書面）	・京都市自転車総合計画2025の進捗状況など
	随時	安全教育検討部会（仮称）	・自転車安全教育プログラムの改定 など
	12月下旬	審議会	・次期計画の進め方 ・策定スケジュール など

- 現計画の計画期間が令和7年12月末までとなっているため、次期京都市自転車総合計画については、審議会の下に次期京都市自転車総合計画策定部会（仮称）の設置し、計画策定作業を効率的・効果的に進める。

【令和7年度以降（案）】

- 春～夏頃 諮問、策定部会の設置
- 秋頃 策定部会の開催（推進事業の詳細等）、パブリックコメント
- 冬頃 答申、次期計画の策定
(次期計画策定のポイント)
- 自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化や新たな電動モビリティの登場、良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会の内容（交通安全教育、違反処理（青切符）、交通規制）等を踏まえた道路交通法改正への対応
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定内容（自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化等）を踏まえ、自転車走行環境整備の今後の在り方及び維持管理
- 着実に成果が出ている事業については、現状にあった内容への見直しや、新たな課題等への対応
 - ・ 放置自転車対策や駐輪場整備の今後の在り方
 - ・ レンタサイクル及びシェアサイクル、サイクルツーリズム、災害時などの自転車活用の更なる推進

2 京都市自転車総合計画2025の進捗状況について

(1) 各評価指標

ア 自転車がルールやマナーを守って安心・安全で快適に利用されていると感じる市民の割合（出典：市民生活実感調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
23% (令和3年度)	前年度から上昇	23%	19.6%	18.1%

イ 自転車損害保険等への加入率（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
86.4% (令和2年度)	100% (令和7年度)	84.4%	88.4%	86.1%

ウ 車道左側通行をする自転車利用者の割合（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
45.0% (令和2年度)	50% (令和7年度)	47.2%	41.8%	36.5%

エ 自転車事故件数（出典：京都府警交通事故統計）

基準となる数値	目標値	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
781件 (令和元年)	520件以下 (令和7年)	668件	612件	596件	617件

オ 健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民の割合（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
未測定	前年度から上昇	37.6%	38.5%	35.3%

(2) 市民生活実感調査及び自転車利用実態調査の概要

＜市民生活実感調査＞

- ア 調査対象・・・20歳以上の市民（民間企業の登録モニター）970人
※「京都市住民基本台帳人口」における人口構成比（性別・年齢・行政区）に基づいて、調査を実施
- イ 調査期間・・・令和5年5月12日～5月19日
- ウ 調査方法・・・インターネットモニター調査（民間企業に委託）

＜自転車利用実態調査＞

- ア 調査対象・・・15歳（高校生）以上の市民（民間企業の登録モニター）1,000人
※「京都市住民基本台帳人口」における人口構成比（性別・年齢・行政区）に基づいて、調査を実施
- イ 調査期間・・・令和6年1月31日～2月13日
- ウ 調査方法・・・インターネットモニター調査（民間企業に委託）

(3) 各評価指標の分析

ア 自転車がルールやマナーを守って安心・安全で快適に利用されていると感じる市民の割合（出典：市民生活実感調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
23% (令和3年度)	前年度から上昇	23%	19.6%	18.1%

【結果・まとめ】

評価指標の出典となっている『市民生活実感調査』とは、対象や期間が異なるため参考にはなるが、『自転車利用実態調査』の結果において、歩行者から見た危険な自転車について問う〈問8－2〉では、「歩道でもスピードを緩めず走行している自転車」に危険を感じる割合が前年度より上がるとともに、7割を超えており、歩行者から見た自転車の歩道走行時のルール・マナーが前年度から割合が減少した要因の一つと考えられる。

また、守れていない自転車のルール・マナーを問う〈問22〉では、「車道の左側走行」の割合が前年度より増加しているとともに、自転車利用者に走行する場所を問う〈問9－1（P7）〉では、歩道を選ぶ割合が前年度より上がっており、自転車は車道走行が原則であることをルールとして認識しつつも、歩道走行を選択している人が多いことも自転車がルール・マナーを守っていると感じる割合が減少していることに影響していると考えられる。

なお、『自転車利用実態調査』の〈問8－2〉において、「自動車の交通量が多いところでヘルメットを着用せず車道を走っている自転車」や「ヘルメットを着用していない自転車」に危険を感じる割合が増加しており、令和5年4月の改正道路交通法の施行により、ヘルメット着用が自転車のルール・マナーとして認識されつつあることがうかがえる。このようにルール・マナーの認知度が高まることにより、これまで以上に厳しい目でルール・マナーが守られていないと判断される傾向にあると考えられる。

【関連設問と結果】※ 自転車利用実態調査

- 問8－2 京都市内を歩いていて、自転車利用者の走行で危険を感じたり、危険に思ったりする行為は何ですか。（参考1）P.2）

＜結果＞「歩道でもスピードを緩めず走行している自転車」と回答した割合が71.2%と最も高く、次点で「携帯電話やスマートフォン等の操作や音楽を聴きながらの「ながら運転」をして走っている自転車」と回答した割合が56.9%と5割を超えている。

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
歩道でもスピードを緩めず走行している自転車	634	65.4%	679	71.2%
歩行者が多いところでも自転車に乗って走っていること	494	50.9%	462	48.5%
自動車の交通量が多いところでヘルメットを着用せず車道を走っている自転車	100	10.3%	194	20.4%

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
車道を自動車の進行と逆向きで走っている自転車	454	46.8%	439	46.1%
交差点等で、一時停止せずに走っている自転車	434	44.7%	425	44.6%
傘をさしながら（傘を固定して）走っている自転車	415	42.8%	427	44.8%
携帯電話やスマートフォン等の操作や音楽を聴きながらの「ながら運転」をして走っている自転車	575	59.3%	542	56.9%
夜間等にライトをつけないで走っている自転車	419	43.2%	382	40.1%
二人乗りをして走っている自転車	210	21.6%	254	26.7%
並進して走っている自転車	435	44.8%	366	38.4%
信号を無視する自転車	499	51.4%	416	43.7%
フードデリバリーの配達時の自転車	225	23.2%	161	16.9%
ヘルメットを着用していない自転車	76	7.8%	139	14.6%
その他	21	2.2	12	1.3%
回答数 計	4,991	－	4,898	－
回答者数	970	－	953	－

- 問22 あなたが自転車のルール・マナーで、守っていないと思うものについて（自転車を利用しない方は、自転車利用者を見て、守っていないと思うものについて）5つまでお答えください。（参考1）P.7）

＜結果＞「ヘルメットを着用する」を除くと、「車道走行が原則で、車道の左側を通行する」と回答した割合が22.3%と最も高く、次点で「人の多い道路では自転車に乗らずに押し歩きをする」と回答した割合が21.4%となっている。

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
車道走行が原則で、車道の左側を通行する	212	21.2%	223	22.3%
歩道で走るときは車道寄りを走る	229	22.9%	184	18.4%
歩道で走るときはすぐに止まれるスピードで走る	203	20.3%	167	16.7%
人の多い道路では自転車に乗らずに押し歩きをする	293	29.3%	214	21.4%
信号のない交差点では、歩行者や自転車・車等車両の通行がないか確認する	142	14.2%	88	8.8%
必ず信号を守る	217	21.7%	161	16.1%

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
携帯電話やスマートフォン等の操作や音楽を聴きながらの「ながら運転」をしない	209	20.9%	182	18.2%
傘さし運転はしない	273	27.3%	176	17.6%
暗いときはライトをつける	172	17.2%	97	9.7%
二人乗りはしない (小学校就学の始期に達するまでの子を乗車させる場合は除く)	151	15.1%	58	5.8%
横に並んで走らない	205	20.5%	120	12.0%
飲酒運転はしない	136	13.6%	68	6.8%
一時停止を守る	280	28.0%	120	12.0%
歩道を通行できる例外を除いて、歩道を走ってはいけない	323	32.3%	161	16.1%
交差点を右折するときには二段階右折をする	298	29.8%	131	13.1%
ヘルメットを着用する	563	56.3%	341	34.1%
あてはまるものはない	131	13.1%	175	17.5%
その他	5	0.5%	5	0.5%
回答数 計	3,911	－	2,671	－
回答者数	1,000	－	1,000	－

イ 自転車損害保険等への加入率（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
86.4% (令和2年度)	100% (令和7年度)	84.4%	88.4%	86.1%

【結果・まとめ】

自転車保険に加入しているかを問う＜問19＞において、加入しているという回答が前年度から2.3%減少している。また、＜問19＞で加入していないと回答した方にその理由を問う＜問20＞では、「自転車に乗る頻度が少ない」ために加入していないという回答割合が増加している。

アンケートの結果を加入率と考えると85%以上の数値で維持されており、「自転車に乗る頻度が少ない」ために加入していない層とは逆に、自転車を日常生活のなかで利用する層は自転車保険に加入している結果といえる。

一方で、保険加入は義務化されているものであり、残り15%の「自転車に乗る頻度が少ない」ために加入していない層や転入者等に対して、引き続き自転車保険加入を訴える周知啓発に取り組む必要がある。

【関連設問と結果】

- 問 19 あなた又はあなたの家族は自転車保険に入っていますか。(参考1 P. 8)

＜結果＞86. 1%が加入していると回答し、令和4年度と比較して2. 3%減少した。

- 問 20 加入しない理由はどれですか。(参考1 P. 13)

＜結果＞問 19において入っていないと回答した81人を対象に質問した結果、「自転車に乗る頻度が少ないから」が42. 0%と最も高かった。

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
自転車保険についてよく知らないから	27	34. 2%	20	24. 7%
加入手続きなど相談先がわからないから	11	13. 9%	6	7. 4%
保険料が高いから	24	30. 4%	21	25. 9%
加入について考えたことがないから	14	17. 7%	7	8. 6%
自転車保険の加入義務化を知らなかったから	9	11. 4%	7	8. 6%
事故の加害者になることはほとんどないと思うから	7	8. 9%	7	8. 6%
自転車に乗る頻度が少ないから	26	32. 9%	34	42. 0%
その他	2	2. 5%	1	1. 2%
回答数 計	120	—	103	—
回答者数	79	—	81	—

ウ 車道左側通行をする自転車利用者の割合（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
45% (令和2年度)	50%以上 (令和7年度)	47. 2%	41. 8%	36. 5%

【結果・まとめ】

守れていない自転車のルール・マナーを問う＜問22（P4）＞では、「車道の左側走行」が守れていないとする割合が、他の項目が前年度より減少するなかで、唯一増加しており、自転車は車道が原則であることをルールとして認識している表れだといえる。

また、矢羽根等が整備された道路を走行する際に感じることを問う＜問7＞では、「車道に矢羽根があると車道を走らないといけないと思う」という割合が最も高く、矢羽根が車道走行を誘導する効果があると言え、車道左側走行をする自転車利用者の割合が減少しているものの、周知啓発や走行環境整備の成果は一定評価できる。

一方で、自転車利用者に走行する場所を問う＜問9-1＞では、歩道を選ぶ割合が前年度より上がっており、その理由を問う＜問9-2＞では、「車道を走るのが怖いから」や「事故に遭うのを避けたいから」という理由で歩道走行を選択している人が多い結果となっている。

これらのことから、歩道から車道走行にシフトする意識付けに加え、車道走行が危険ではないと思っただけのようハード面だけではない、自動車運転手への啓発を含めたソフト面の環境づくりが重要になると考えられる。

【関連設問と結果】

- 問6 矢羽根の路面表示を知っていますか。(参考1 P. 14)

＜結果＞約6割以上の知っていると回答

- ・ 行政区別では「山科区」(51.1%)、「南区」(54.8%)、「伏見区」(42.5%)は平均を下回っている。

- 問7 車道の路面に矢羽根や自転車マークなどの整備された道路を走行する際に感じる
ことについてどうおもいますか。※ 自転車利用者の方に質問(参考1 P. 18)

＜結果＞「車道に矢羽根があると車道を走らないといけないと思う」が27.5%と最も回答割合が高い。

項目	回答数	割合
車道に矢羽根があると車道を走らないといけないと思う	275	27.5%
車道に矢羽根があると走りやすい	260	26.0%
車道に矢羽根がある方が自動車は自転車に気を付けていると思う	207	20.7%
車道に矢羽根があると自転車の走行ルールを守る意識が高くなる	209	20.9%
自動車を運転する際、車道に矢羽根がある方が自転車に気を付けている	194	19.4%
自動車を運転する際、車道に矢羽根があっても、特に自転車を気にしない	40	4.0%
車道に矢羽根があっても特に気にしたことがない	258	25.8%
その他	38	3.8%
回答数 計	1481	－
回答者数	1000	－

- ・ 行政区別では「車道に矢羽根があると車道を走らないといけないと思う」と回答した方のうち、下京区が41.1%と最も高く、山科区が22.8%、西京区が22.1%と最も低い。

- 問9-1 歩道のある道路を自転車で走行する際、どこを走ることが多いですか。
もっとも当てはまるものをお答えください。歩道がある道路を走行しない方は、
走行することを想定して回答してください。※ 自転車利用者の方に質問
(参考1 P. 22)

＜結果＞車道の左側を走行する割合は令和4年度比較し、41.8%から36.5%と
5.3%減少している。また、歩道を走行する割合は令和4年度比較し、57.3%から
61.7%と4.4%増加している。

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
歩道の建物側	85	12.5%	83	14.2%
歩道の車道側	270	39.8%	232	39.8%
歩道の真ん中	34	5.0%	45	7.7%
車道の左側（自動車の進行の向きと同じ）	284	41.8%	213	36.5%
車道の右側（自動車の進行の向きと逆）	6	0.9%	10	1.7%
計	679	100%	583	100%

- 問 9－2 「問 9－1 回答(例：歩道の建物側)」を走行する理由をすべてお答えください。※ 自転車利用者の方に質問 (参考 1 P. 25)

＜結果＞歩道を走行する方では、「安全で安心して走れるから」や「事故に遭うのを避けたいから」、「車道を走るのが怖いから」と回答した割合が高くなっている。

項目	割合					
	歩道の建物側	歩道の車道側	歩道の真ん中	車道の左側	車道の右側	合計
安全で安心して走れるから	39.8%	22.8%	35.6%	15.0%	10.0%	23.2%
安全ではないが安心して走れるから	27.7%	20.3%	17.8%	25.8%	10.0%	23.0%
自転車の走行位置として路面などに表示がされているから	6.0%	19.0%	4.4%	30.5%	0.0%	19.9%
他の自転車も同じように走っているから	12.0%	8.2%	6.7%	8.5%	0.0%	8.6%
事故に遭うのを避けたいから	27.7%	23.7%	28.9%	8.9%	0.0%	18.9%
スピードを出して走れるから	2.4%	1.7%	8.9%	7.5%	0.0%	4.5%
車道を走るのが怖いから	32.5%	45.3%	35.6%	6.1%	30.0%	28.1%
歩道を走りたいが、幅員が狭く、歩行者も多く走れないから	6.0%	6.9%	6.7%	16.4%	10.0%	10.3%
自転車は「車の仲間」で車道を走らないといけないから	3.6%	9.1%	6.7%	42.7%	40.0%	20.9%
その他	4.8%	3.4%	0.0%	2.8%	0.0%	3.1%
回答数 計	135	372	68	350	10	935
回答者数	83	232	45	213	10	583

エ 自転車事故件数（出典：京都府警交通事故統計）

基準となる数値	目標値	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
７８１件 (令和元年)	５２０件以下 (令和７年)	６６８件	６１２件	５９６件	６１７件

【結果・まとめ】

- 全国的には全交通事故や自転車関連事故件数は令和５年に増加しているものの、京都市においては令和４年と比較して２１件の増加とほぼ横ばいとなっている一方で、いわゆる「下げ止まり」となっている。

また、本市の場合は全交通事故に占める自転車事故件数が多いという特徴があるが、自転車分担率（京都市は２５．８％（政令市中３位））が高いことを考慮すると、事故件数は低く抑えられている。

（直近３年の交通事故件数）

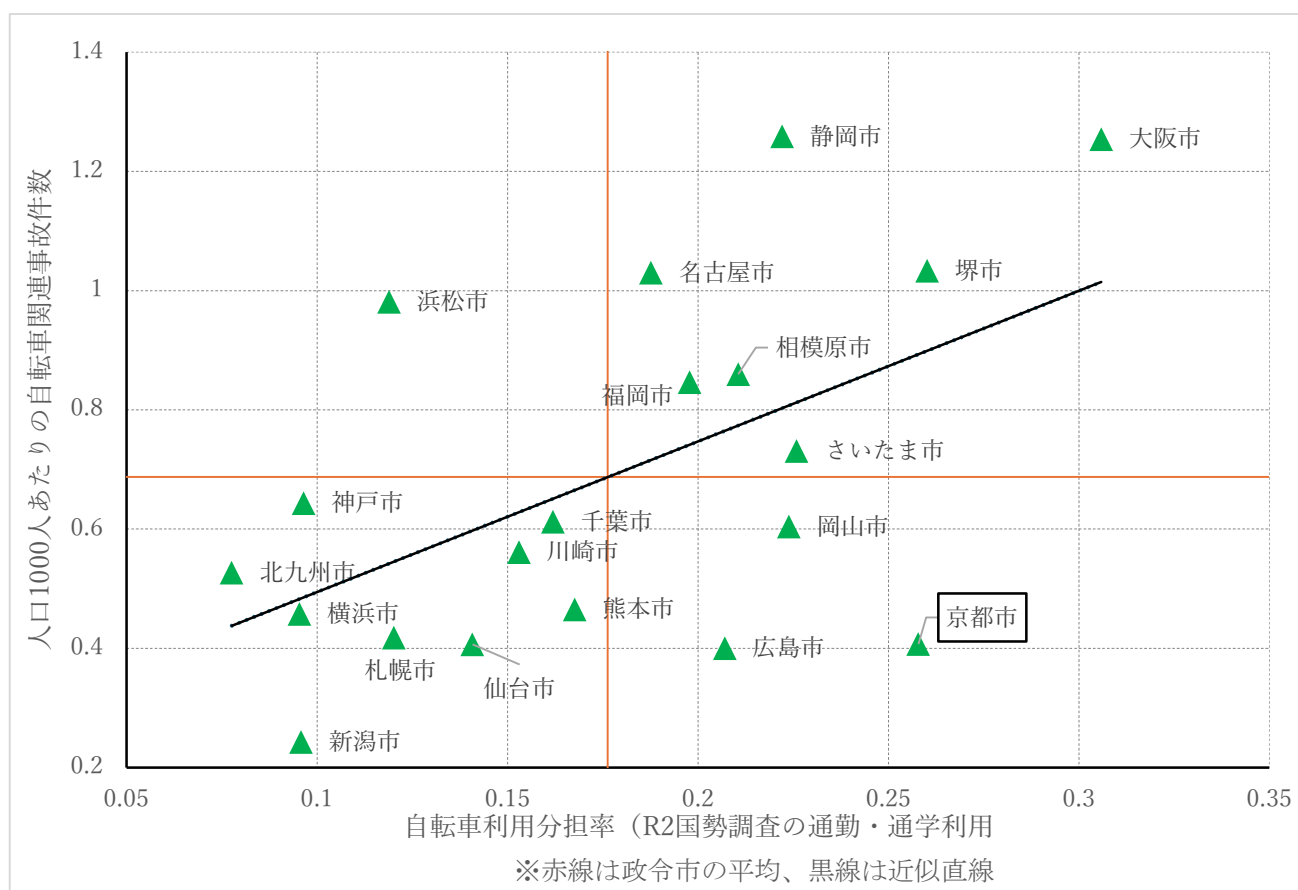
			令和３年		令和４年		令和５年	
全国	全交通事故件数		305,196		300,839		307,911	
	内、自転車事故件数 (前年度件数比較) (前年度増減比較)	全交通事故に 占める自転車 事故件数割合 (前年度増減比較)	69,694	22.8%	69,985 (+291) (+0.42%)	23.3% (+0.5%)	72,339 (+2,354) (+3.36%)	23.5% (+0.2%)
京都府	全交通事故件数		3,859		3,810		4,067	
	内、自転車事故件数 (前年度件数比較) (前年度増減比較)	全交通事故に 占める自転車 事故件数割合 (前年度増減比較)	896	23.2%	825 (▲71) (▲5.06%)	21.7% (▲1.5%)	944 (+119) (+14.42%)	23.2% (+1.5%)
京都市	全交通事故件数		2,423		2,401		2,419	
	内、自転車事故件数 (前年度件数比較) (前年度増減比較)	全交通事故に 占める自転車 事故件数割合 (前年度増減比較)	612	25.2%	596 (▲16) (▲2.61%)	24.8% (▲0.4%)	617 (+21) (+3.52%)	25.5% (+0.7%)

- 京都市内における自転車関連事故に関する傾向について、少なくとも１０年前から大きく傾向は変わっておらず、事故相手については、自動車・貨物車が約７５％と多く、発生場所は交差点が約７割となっており、事故類型については、出会い頭が約５割となっている。
- 全国的な傾向も踏まえると、今後も自転車関連事故件数が増加する可能性があるため、より一層京都府警察とも連携し、自転車関連事故件数の減少に努める。

(参考：政令市の自転車関連事故等のデータの比較)

市名	自転車 分担率 (R2国調)	自転車 分担率 順位	自転車 関連事故件数 (R4警察庁)	全交通 事故件数 (R3警察庁)	全交通事故に 占める自転車 事故の割合	人口 (R2国調)	自転車事故 (件／千人)	自転車関連 事故順位	全交通事故 (件／千人)
札幌市	12.0	15	825	4,428	18.6%	1,973,395	0.42	16	2.24
仙台市	14.1	14	446	2,186	20.4%	1,096,704	0.41	18	1.99
新潟市	9.6	18	192	1,210	15.9%	789,275	0.24	20	1.53
さいたま市	22.6	4	968	2,957	32.7%	1,324,025	0.73	8	2.23
千葉市	16.2	12	597	2,162	27.6%	974,951	0.61	10	2.22
川崎市	15.3	13	864	2,655	32.5%	1,538,262	0.56	12	1.73
横浜市	9.5	19	1,730	7,782	22.2%	3,777,491	0.46	15	2.06
相模原市	21.1	7	624	2,010	31.0%	725,493	0.86	6	2.77
静岡市	22.2	6	873	3,614	24.2%	693,389	1.26	1	5.21
浜松市	11.9	16	776	5,110	15.2%	790,718	0.98	5	6.46
名古屋市	18.8	10	2,403	8,222	29.2%	2,332,176	1.03	4	3.53
京都市	25.8	3	596	2,401	24.8%	1,463,723	0.41	17	1.64
大阪市	30.6	1	3,453	8,440	40.9%	2,752,412	1.25	2	3.07
堺市	26.0	2	854	2,579	33.1%	826,161	1.03	3	3.12
神戸市	9.6	17	982	4,804	20.4%	1,525,152	0.64	9	3.15
岡山市	22.4	5	438	1,827	24.0%	724,691	0.60	11	2.52
広島市	20.7	8	481	1,886	25.5%	1,200,754	0.40	19	1.57
北九州市	7.8	20	495	4,008	12.4%	939,029	0.53	13	4.27
福岡市	19.8	9	1,365	5,887	23.2%	1,612,392	0.85	7	3.65
熊本市	16.8	11	344	1,647	20.9%	738,865	0.47	14	2.23
平均値	17.6		965	3,791	24.7%		0.69		2.86

(参考：政令市の人口1,000人あたりの自転車関連事故件数と自転車利用分担率の比較)



オ 健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民の割合
（出典：自転車利用実態調査）

基準となる数値	目標値	令和3年度	令和4年度	令和5年度
未測定	前年度から上昇	37.6%	38.5%	35.3%

【結果・まとめ】

令和3年度から令和5年度の数値を比較すると、大きく増減はしておらず、約35%～約39%の間を推移しており、優先して実現してほしい自転車政策として、「自転車を活用した健康増進」を回答した割合が令和4年度から5.3%増加しているため、**サイクルツーリズムの振興などの自転車を活用する機会をさらに創出し、自転車の利用頻度を上げることで、健康増進等にも繋げていく。**

また、「公共交通機関と自転車の連携による移動利便性の向上」が令和4年度から引き続き約25%と高いことから、**シェアサイクルやレンタサイクルの推進についても、引き続き、取り組んでいく。**

【関連設問と結果】

- 問33 健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じますか。

＜結果＞令和4年度と比較すると3.2%減少している。 **（参考1）** P.32

- 問34 あなたが京都市の自転車政策において、優先して実現してほしいものをすべて選んでください。 **（参考1）** P.34

＜結果＞自転車の活用に関する項目に絞ると、「公共交通機関と自転車の連携による移動利便性の向上」を回答した割合が25%と高く、「災害時における自転車の活用」や「自転車を活用した健康増進」、「サイクリスト受入環境の整備」を回答した割合も令和4年度から上がっている。

項目	令和4年度		令和5年度	
	回答数	割合	回答数	割合
京都市郊外でのサイクルツーリズムの振興	105	10.5%	104	10.4%
公共交通機関と自転車の連携による移動利便性の向上	253	25.3%	252	25.2%
災害時における自転車の活用	91	9.1%	122	12.2%
自転車を活用した健康増進	94	9.4%	147	14.7%
市営駐輪場のサービス向上	405	40.5%	378	37.8%
矢羽根等の路面標示による走行環境整備の推進	251	25.1%	186	18.6%
自転車安全教室等による自転車安全教育の充実	164	16.4%	161	16.1%
サイクリスト受入環境の整備 (サイクルサポートステーション等の整備)	76	7.6%	96	9.6%
撤去等の放置自転車対策	287	28.7%	304	30.4%
路上駐車対策等の自転車走行空間の確保	350	35.0%	330	33.0%
その他	237	23.7%	60	6.0%
回答数 計	2,313	－	2,140	－
回答者数	1,000	－	1,000	－

3 自転車安全教育検討部会の設置について

令和6年2月に開催した令和5年度第1回京都市自転車政策審議会において報告しておりました「自転車安全教育検討部会」について、次のとおり設置に向けた検討を進めておりますので御報告します。

なお、部会の構成員（以下、委員という。）については、会長による指名手続き完了後、別途、御報告します。

(1) 現状

ア 本市

本市の自転車安全教育は、平成30年3月に策定した「京都市自転車安全教育プログラム」（以下「プログラム」という。）に示した「ライフステージ別の自転車安全教育のポイント」に基づき、各年代の心身の機能や行動範囲の変化等に応じた内容で実施しており、子どもから高齢者までの体系的な自転車安全教育として一定の評価を得ている。また、実際に京都市内における自転車事故はピーク時から8割近く減少し、全国に比べても大きく減少していることに貢献していると言える。

一方で、プログラムは「自転車安全教室取組事例集」という位置付けであり、世代別の特徴に合わせ、現状においてどのような教室が実施されているかを分かりやすくまとめているものの、自転車安全教室の実施機会に偏りがある点や、取組事例の紹介の中で挙げている課題への対応策には触れていない面がある。

また、プログラム策定から6年が経過しているが、これまでの間、プログラムに挙げる教室等の効果検証が行われていない。

イ 国（警察庁）

令和6年5月、自転車に交通反則通告制度を適用する改正道路交通法が成立し、自転車の交通違反にもいわゆる青切符による取締りが導入されることとなった。警察庁は、安全で快適な自転車利用を推進するためには、青切符導入の「違反処理」に加え、「交通安全教育」と「自転車の安全を確保する交通規制」の三位一体で進めることが重要としている。

このうち「交通安全教育」に関して、警察庁が、より効果的な自転車の交通安全教育に向けた取組を推進するため「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」を新設し、多様な知見を取り入れて『安全教育に係るガイドライン』を策定予定。

なお、令和6年6月、国土交通省・警察庁において安全で快適な自転車利用環境の創出を一層進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定されている。

(2) 自転車安全教育検討部会の目指すところ

現状を踏まえ、本市における自転車安全教室の実施内容について、不足している部分や更に強化した方が良い部分等について精査するとともに、今後あるべき自転車安全教育について、交通安全教育等に関する知識・実践経験を有する委員に議論いただき、体系的な教育課程を含んだプログラムの改定（充実）につなげるとともに、次期「京都市自転車総合計画」に反映していく。

また、自転車安全教育の充実のために必要な様々な実施主体を取りまとめていく手法等についても検討する。

なお、令和6年5月改正道路交通法においては、車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通行する場合において、両者の間に十分な間隔がないとき、自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行する、また、自転車等はできる限り道路の左側端に寄って通行する規定が創設されており、自動車運転者への効果的な教育も合わせて検討していく。

(3) 部会の開催回数、各回のイメージ

- 第1回：顔合わせ、本市の自転車安全教育及び自転車交通事故状況、国における官民連携協議会（自転車安全教育に関連して）の状況、各委員からの安全教育に関する課題点（問題点）の提起、次回以降の進め方の確認
- 第2回～第3回：自転車安全教育実施例の説明、それに関する議論
- 第4回：プログラム改定（案）の提示、議論
- 第5回：第4回を踏まえたプログラム改定（案）の再提示

4 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について

令和6年5月、自転車に交通反則通告制度を適用する改正道路交通法が成立・公布され、公布後2年以内（令和8年春予定）に自転車の交通違反にもいわゆる青切符による取り締まりが導入されることとなりました。

警察庁は、安全で快適な自転車利用を推進するためには、青切符導入の「違反処理」に加え、「交通安全教育」と「自転車の安全を確保する交通規制」の三位一体で進めることが重要としています。

このうち「交通安全教育」に関して、警察庁が、より効果的な自転車の交通安全教育に向けた取組を推進するため「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」を新設、第1回協議会が令和6年7月8日に実施されました。本市も協議会構成員となっており、出席しています。

第1回協議会において今後のスケジュールの提示があり、令和6年中に3回、令和7年に5回の協議会を実施し、令和7年中にライフステージ別の交通安全教育ガイドラインを策定予定とされています。

（参考）資料は警察庁ホームページの下記 URL で公開されています
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html>

5 改正道路交通法の施行（令和6年11月1日分）について

令和6年5月に改正された道路交通法につき、自転車走行中の携帯電話使用や酒気帯びの罰則規定を11月に施行する予定です。

(1) 携帯電話使用等の禁止

自転車を運転中にスマートフォンや携帯電話を使用する「ながら運転」を全国一律で禁止するとともに、罰則規定を整備。

(2) 酒気帯び運転の禁止

これまでから罰則対象となっていた「酒酔い運転」に加え「酒気帯び運転」に対する罰則を新設。

※ 酒酔い運転…酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態）で車両等を運転したものをいう

※ 酒気帯び運転…酒に酔った状態が認められないものの、検査の結果、体内に一定基準以上のアルコールを保有していた場合をいう

(3) 上記(1)・(2)の行為について、危険な行為を繰り返した場合に受講が義務付けられる自転車運転者講習の対象にも加えられる（道路交通法施行令の改正）。