

京都市自転車安全 教育プログラム

京都市建設局自転車政策推進室



京都市の都市特性・自転車分担率

平坦な地形でまちがコンパクトにまとまっており、自転車利用しやすい都市
自転車分担率も大阪市、堺市に次いで3位

<政令市の自転車関連事故等の比較>

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

出典：総務省HP令和2年国勢調査（従業地・通学地による人口・就業状態等集計結果）、警察庁HP交通事故統計情報のオープンデータ

建設局自転車政策推進室

放置自転車対策、自転車等駐車場及び駐車場の整備・管理等、
自転車に関する施策の推進に係る連絡及び調整

企画調査担当

基盤整備担当

駐輪対策担当

安全利用促進担当

- ・「自転車専門」の部署
(交通施策の一部門に自転車を位置付ける自治体が多い)
- ・ハード面、ソフト面の両方に目配りし、総合的に
自転車施策を推進できることが強み



自転車安全教育プログラム —自転車安全教室取組事例集—

2018（平成30）年3月に策定

<主眼>

- ・子どもから高齢者までのライフステージ別に自転車安全教室等で教える内容を取りまとめた
- ・このプログラムに基づき、専門家の方、京都府警察、教育機関等との連携の下、ライフステージ別に体系立てた自転車安全教育を実施



プログラム策定の経緯

(前計画である)「京都・新自転車計画」(2015.4-2020.3)における様々な「見える化」のひとつに「自転車安全教育プログラムの構築」があった



自転車の「見える化」を掲げた計画

- 1 自転車走行環境の「見える化」
- 2 ルール・マナーの「見える化」
「新たな自転車安全利用教育プログラムの構築」が掲げられた。
- 3 自転車駐輪環境の「見える化」
- 4 自転車観光の「見える化」
- 5 自転車関連施策の「見える化」

自転車政策審議会の下に「ルール・マナーの見える化検討部会」を設置。「見える化」の方向性を検討し、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、世代別に自転車安全教室を整理



なお、現在の計画は「京都市自転車総合計画2025」→

(特徴) ライフステージ別の自転車安全教育の主なポイント＋事例

	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
		低学年	高学年						
	親と乗車	親と一緒に運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大	通学での利用			通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転
	自転車デビュー	歩道通行も可能		車道通行が原則					歩道通行も可能
	親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ								
知る	知る								
わかる	覚える	覚える・わかる		わかって実践する			わかって実践し、他者にも伝える		
	自転車の運転技術の向上			危険の予測・回避			指導者としての視点		
	交通ルールの基本を覚える			事故のリスクの理解・社会的責任の認識			保護者としての視点	加齢に応じた運転	
主なポイント	運動・認識能力	・ぶつからないようにするなど他者を思いやる気持ちを養う							
		・乗車するための基本となる能力（動作）を身につける		・自転車の安全な乗り方を身につける					
						・危険を予測し、回避することができる			・子ども乗せ自転車の特性を理解して運転することができる
									・加齢による運動・認知能力の低下を考慮した運転ができる
交通ルール・マナー		・簡単な交通ルールを知る		・交通ルールの基本を知る		・交通標識を知る		・自転車にも罰則があることを知る（自転車運転者講習制度等）	
		・「自転車はクルマの仲間」、「車道は左側通行」という認識を持つ							
		・身近な危険な箇所を知る		・車道で必要な走行知識を習得する		・歩道通行は例外であることを認識し、車道を通行する			
				・何が危険なのか、自転車事故について知る		・自転車事故の社会的責任を知る			
自転車の楽しさ								・正しい交通ルールを子ども等他者にも教えることができる	
								・子どもの自転車の安全利用の責任を持つ	
				・まちなかをサイクリング					
						・趣味としての自転車			

自転車安全教育の視点 (安全教育の主なポイント (抜粋))



- 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の習得を主眼に置く。加えて、「自転車に乗る楽しさ」を実感してもらう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。家庭における自転車安全教育も重要であり、保護者に対する正しい自転車安全教育の実施も必要

- 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ることにより、事故に遭うリスクも高まる世代。自転車のルール・マナーの徹底に加え、より広範な社会的責任についての理解が重要

自転車安全教育の実例（１）実技込みの教室（大宮交通公園（サイクルセンター）で実施）



小学生向け
ルール・マナー教室
【小学生】



未就学児向け
キックバイク教室
【幼児】



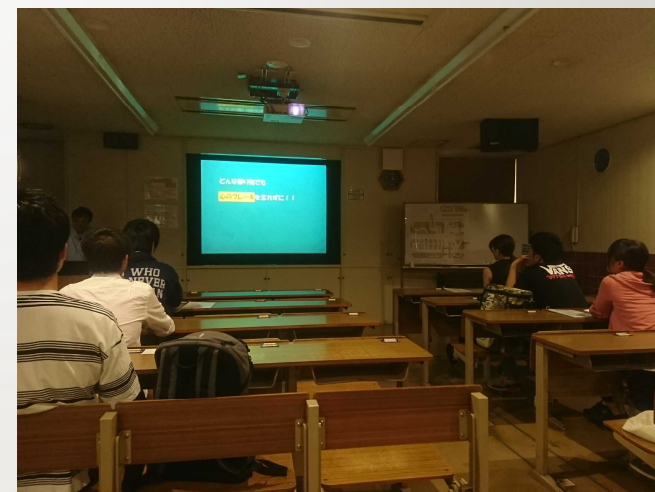
自転車安全教育の実例（2）座学の教室等



見て分かる！自転車安全教室
（中学生・高校生）



パパママ自転車べんきょうかい
（児童館での実施）【社会人】



自動車教習所における自転車安全講習
【大学生・社会人・高齢者】

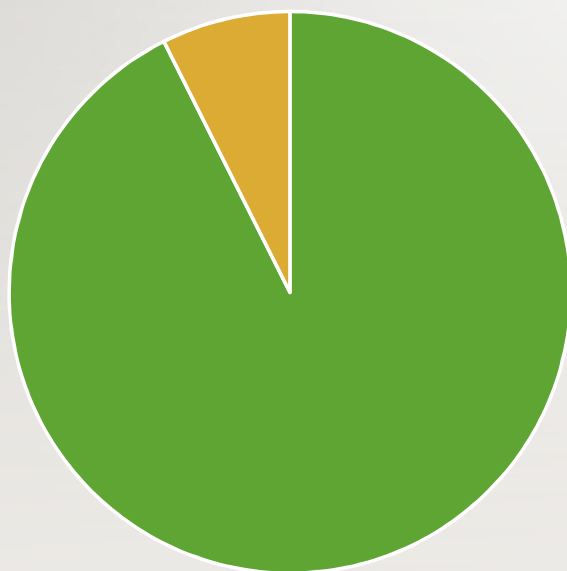


自転車安全利用推進企業制度の
管理者研修【社会人】

サイクルセンターが設置された効果（成果）の一例

キックバイク教室を受講された施設の先生等へのアンケート結果

キックバイク教室は園児への教育に
有効な手段だと思いますか？



■とても思う ■まあそう思う

（先生方の具体的な声）

- ・ヘルメットやキックバイクなどをお借りして、コースを走らせてもらえるので、日常とはまた違った緊張感の中で、体を動かしながら楽しんで、学ぶことが達成感につながる
- ・楽しく交通ルールが学べていいなと思いました

（他にも個別参加教室（親が個別に申込みキックバイク教室）もあり、親の具体的な声）

- ・安全面をしっかりと教えてくれて、親としては安心できた
- ・交通ルールについては親が言ってもなかなか聞かないので、このような機会を教えていただけるのは大変ありがたいです
- ・段階的に進むので分かりやすくて良かった。親が教える際のポイントも知れて良かった

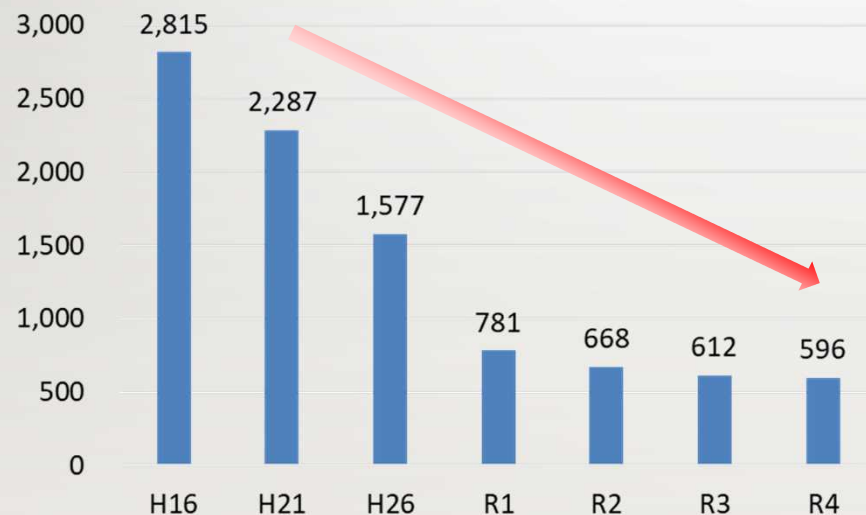
一方で「もっと教室開催数を増やしてほしい」というご意見もあり、課題

※令和5年度実施でアンケートを回収した27園の結果
（25園が「とても思う」2園が「まあそう思う」）

(参考) 自転車事故件数

京都市自転車事故件数はピーク時の平成16年から右肩下がりとなっており、ピーク時から約8割減少している。

＜京都市自転車事故件数＞



出典：京都府警察提供資料から京都市作成

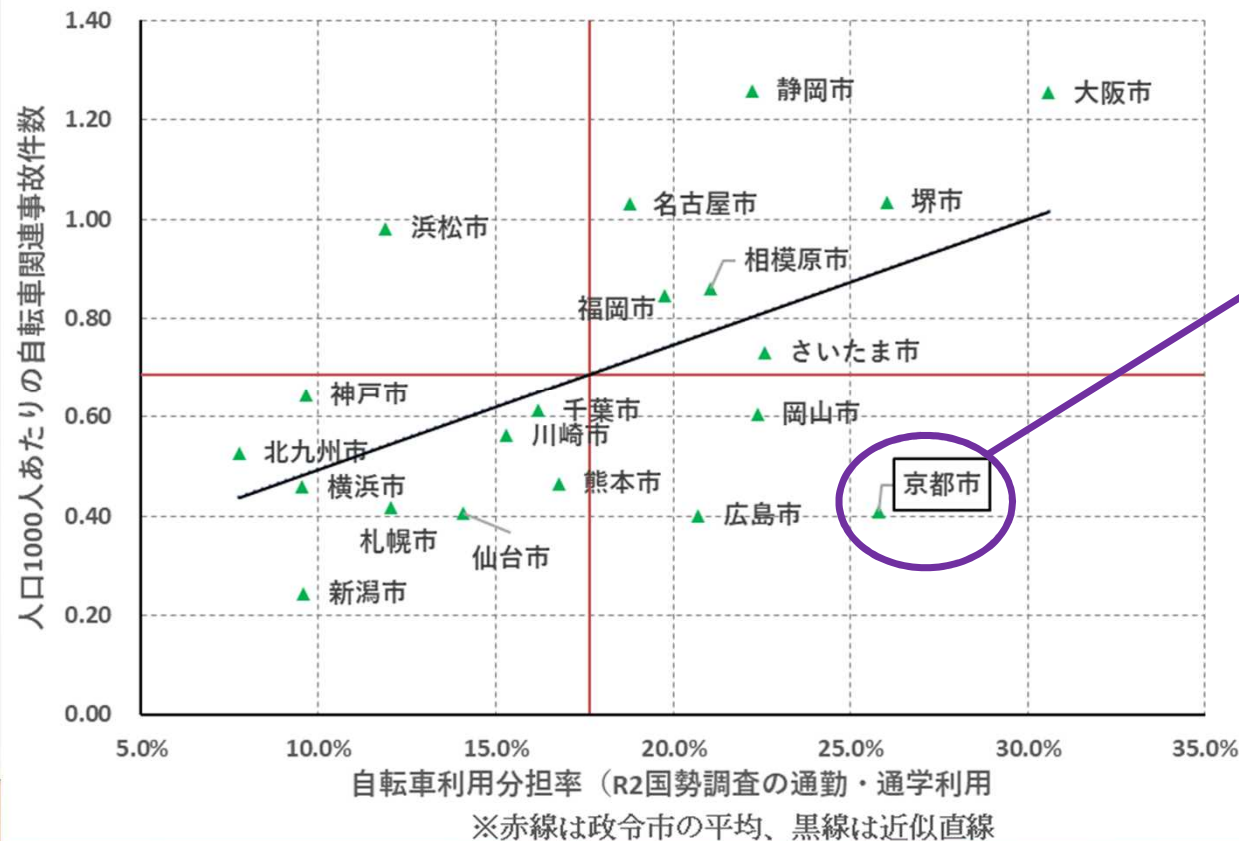
＜全国自転車事故件数＞



出典：警察庁資料から京都市作成

※ コロナによる行動制限なども数値に影響していることが考えられるため、推移については引き続き、注視する必要がある。

(参考) 自転車事故件数 (人口1,000人あたりの自転車関連事故件数)



- 自転車分担率が高い割には自転車事故件数が少ない結果となっている。

出典：総務省HP令和2年国勢調査
(従業地・通学地による人口・
就業状態等集計結果)
警察庁HP交通事故統計情報のオープンデータ

本ご紹介した資料等の掲載場所

- 京都市サイクルサイト

<https://kyoto-bicycle.com/>



- 京都市自転車総合計画2025

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000290719.html>



- 京都市自転車安全教育プログラム

<https://kyoto-bicycle.com/pdf/kyouiku180412.pdf>



- 京都市 大宮交通公園

<https://omiya-trafficpark.com/>

