

**第 2 次 京都府自転車活用推進計画（中間案）
に係る意見募集結果**

1 募集期間

令和 5 年 9 月 29 日（金曜日）から令和 5 年 10 月 19 日（木曜日）まで

2 意見募集の結果

延べ件数 52 件

意見提出者数 31 名

3 御意見の要旨とそれに対する府の考え方

項目	御意見の要旨	京都府の考え方
①サイクル ツーリズム	<p>1-1 サイクリングに適した周遊ルートの環境整備について力を入れていただきたい。</p>	<p>さまざまなルートを設定し、誰もがサイクリングを楽しめる環境づくりが重要と認識しております。初心者、上級者それぞれのレベルにあったモデルルートを各地域に設定し周遊を促すとともに、自転車通行空間の整備に努めてまいります。</p>
	<p>1-2 自転車は健康の増進に寄与し、環境にもやさしく、災害時にも活用可能な乗り物として大変注目されており、日本が目指す脱炭素社会・カーボンニュートラルにも最適な乗り物だと考えております。 自転車による観光を推進して、観光消費額を増大させ地域経済の振興に繋げて頂きたい。府内全域に経済効果が波及する政策をとってほしい。</p>	<p>自転車を活用し、地域振興につなげていくことが重要と認識しております。 モデルルートの整備を推進するとともに、府内全域の地域振興に向けて、地域資源を紡ぐサイクルルートを活用したサイクリイベント、サイクルツアーの実施に取り組んでまいります。</p>
	<p>1-3 国内外からの観光ニーズを取り込むため、北部の観光拠点への移動手段として、ナショナルサイクルルートとなるようなルート設定と道路の整備、日本語での道路案内が分からない海外の方などにもわかりやすい案内表示（道路上のライン）などを整備いただきたいです。 京都市内のオーバーツーリズムも踏まえて、「京都市内の歴史的寺院等の観光」と「京都北部の自然や文化」、そしてその間の移動を「サ</p>	<p>ナショナルサイクルルートは、そのブランド力により広く認知されているところです。 京都府においても、関係機関と連携を図りながら、安全で魅力的なナショナルサイクルルートの指定を目指してまいります。</p>

<p>イクリングというアクティビティ」で繋げることができれば、京都の観光がより魅力的なものになるのではないか。</p>		<p>(前ページに記載)</p>
<p>1-4 ナショナルサイクルート(NCR)の指定を目標に置いていただきたい。 NCRは、サイクリストにとってブランドであり、国内外からサイクルーツリズムを呼び込むためには、NCRに指定されていることが重要。</p>		
<p>1-5 しまなみ海道において、地元の方に「しまなみ海道は自転車活用に大変力を入れている。ナショナルサイクルルートに認定されてから、知名度が上がり、国内外からの観光客が非常に増えた。それによって地域経済は潤っている。」と聞いた。 京都府でも、自転車活用に力を入れて頂き、地元経済に経済効果があるような政策を進めて頂きたい。</p>		
<p>1-6 京都府には海の京都、森の京都、お茶の京都と言われるように海岸エリア、森林山岳エリア、茶畑エリアなど、様々な魅力あるサイクリングルートが揃っている。 この素晴らしさを更にPRすべく、京都府においてもナショナルサイクルルートへの登録を目指すのが良いと思う。</p>		
<p>1-7 食べ物に関係したサイクリングコースがあれば良いのではないか。京都には伝統的な食べ物が多くあるので、それを活かすことにより京都の魅力を発信できる。また、おいしい食べ物の情報がすぐに分かると利用する方が増えて地域の活性化にも繋がるのではないか。</p>		<p>京都府内の地域資源と自転車を結び付け、地域の活性化を図ることが重要と認識しております。 これまでに、Ride with KYOTO 推進会議主催の「鬼の京都グルメライド」などを実施しているところです。 引き続き、地域資源を紡ぐサイクルルートを活用したサイクリイベント、サイクルツアーの実施に取り組んでまいります。</p>

	<p>1-8 資料編 サイクルツーリズムの取組（（仮称）海の京都丹後半島自転車道） 地図上に、京都丹後鉄道でサイクリトレインに自転車が利用できる、夕日ヶ浦木津温泉、天橋立及び宮津の各駅も記載いただきたいです。</p>	<p>資料編 サイクリトレインが利用できる駅を追記します。</p>
②サイクリイベント	<p>2-1 京都は京都市街でも美しい景観や神社仏閣がたくさんあるので、もっとそういった施設等と連携したライドイベントがあれば面白いのではないか。</p>	<p>京都府内の地域資源と自転車を結び付け、地域の活性化を図ることが重要と認識しております。 これまでに、Ride with KYOTO 推進会議主催の「鬼の京都～京都1周サイクルチャレンジ」イベントなどを実施しているところです。 引き続き、地域資源を紡ぐサイクルルートを活用したサイクリイベント、サイクルツアーの実施に取り組んでまいります。</p>
	<p>2-2 自転車のイベントがもっと増えれば京都もさらに賑わうので良いと思う。</p>	<p>自転車の活用推進に向けて、自転車への関心を高めていただくことが重要であると認識しております。 引き続き、地域資源を紡ぐサイクルルートを活用したサイクリイベント、サイクルツアーの実施に取り組んでまいります。また、関係機関と連携して競技大会等スポーツイベントの開催に努めてまいります。</p>
③トラブル	<p>3-1 コースが設定されたイベントでは、ルートに対する不安感が無くなり、試しに行ってみようという気持ちになり、いったことが無い場所への心理的距離を縮めることが可能。 トラブルがあった際に呼ぶことができるロードサービスのようなものがあると、さらにサイクリングや自由参加型のイベントへの参加のハードルが下がる。</p>	<p>モデルルートの整備を推進するとともに、地域資源を紡ぐサイクルルートを活用したサイクリイベント、サイクルツアーの実施に取り組みます。 トラブル時のロードサービスについては、民間企業において商品化されているところですが、まずはサイクリングマップへの自転車店や緊急連絡先の記載などについて、検討してまいります。</p>

④インバウンド	<p>4-1</p> <p>外国人観光客に対しては、ニーズを理解し、観光スポットへの自転車アクセスのサポートや、自転車通行空間及び駐輪場を整備することで、安全で便利なサイクリング体験を提供できる。</p> <p>また、日本の交通ルール・マナーに関するガイドラインを作成することで安心と安全を提供し、自転車を利用して京都府を満喫する持続可能な観光体験を促進できるものとする。</p>	<p>モデルルートの整備や地域資源を紡ぐサイクルートを活用したサイクリングイベント、サイクルツアーの実施に取り組むとともに、外国人が自転車走行しやすい環境の実現に向けて多言語対応の案内看板等の整備やサイクルートの情報発信により、国内外からの観光ニーズの取り込みに努めてまいります。</p> <p>また、交通ルールの遵守とマナーの向上に向けて、外国人に向けた交通安全教育や広報啓発を実施してまいります。</p>
⑤サイクルトレイン・サイクルバス	<p>5-1</p> <p>サイクルトレイン、サイクルバスの拡大により、自身の自転車での広域の移動が可能となる。旧型車両等を用いた投資の最小化や実績の積み上げなどが大切である。</p>	<p>サイクルトレインやサイクルバスは、公共交通と自転車等のベストミックスの実現に有効なアプローチのひとつとして認識しております。</p> <p>いただいたご提案については、サイクルトレインやサイクルバスに関する交通事業者との調整に際し、参考にさせていただきます。</p>
⑥購入費補助等	<p>6-1</p> <p>京都府在住（住民票が京都府）の方が京都府内の自転車店で自転車（新車）を購入した際、購入者に補助金を支給してはどうか。</p> <p>地域活性化も踏まえて、インターネットでの購入は対象外とする。</p> <p>6-2</p> <p>生活保護受給者、母子、父子家庭（所得を考慮して）には無料でヘルメットの配布をすべきはないか。</p> <p>6-3</p> <p>5万円以上の新しい自転車を購入した京都府内在住者に対して一律の金銭補助を行ってはどうか。</p>	<p>購入費補助等については、財源確保などの課題があり、いただいた御意見については今後の参考にさせていただきます。</p>

⑦自転車通行空間整備	7-1 街中での自転車専用レーンをもっと増やすべき。	自転車道や普通自転車専用通行帯は、他の車両と分離され、より安全で快適な通行を可能とするものと認識しておりますが、分離構造とするにあたっては、用地の確保や沿道の皆様をはじめとする多数の関係者との合意形成が重要であり、時間を要するなどの課題があります。
	7-2 自転車通行環境も芳しくなく、やむを得ず歩道を通行し事故が発生するケースも考えられるため、自転車専用レーンの増設が目下の対策としては現実的であると思う。	関係機関と連携し、地域の皆様の御理解も得ながら課題解決の推進を図ってまいります。 また、安全性を速やかに改善するために、矢羽根型路面標示による車道混在形態での整備を中心に進めているところであり、引き続き、自転車の安全で快適な走行環境の整備に努めてまいります。
	7-3 日本は車道も歩道も狭いので、初めて日本で自転車に乗る外国人にとって、安全な通行は至難の業である。	
	7-4 自転車道を走行中に、バスが停車のために急に寄って来て前で止まる事が多く怖い。 バスの停まる所と自転車道は分けるべき。	バス停部の自転車通行空間の分離については、より安全で快適な通行を可能とするものと認識しておりますが、分離構造とするにあたっては、用地の確保や沿道の皆様をはじめとする多数の関係者との合意形成が重要であり、時間を要するなどの課題があります。 関係機関と連携し、地域の皆様の御理解も得ながら課題解決の推進を図ってまいります。
	7-5 北部地域において、自転車を一番使うのは中高生の通学であり、自転車通行空間の整備及び改善については、通学路から実施していただきたい。特に、信号の感知式化及び歩車分離化を進めていただくとともに、横断歩道に自転車横断帯を追加していただきたい。	京都府では、整備の優先度については、交通量、事故件数など様々な条件を総合的に勘案し判断しております。通学路についても重要な条件の1つであると認識しており、今後の整備に際しても留意してまいります。 また、京都府警察において、信号の感知式化及び歩車分離化は、交通の安全と円滑を図るため、交通流・量などの交通実態や道路状況に応じて適切に運用され、自転車横断帯は、警察庁の方針及び京都府自転車等整備ガイドラインに基づく整備や見直しが進められています。

	<p>7-6</p> <p>最近の子乗せ電動アシスト自転車のカゴに十分荷物が乗りますし、もっと自転車を活用しようと思った。</p> <p>道路が広くなったり、より自転車通行帯が増えて、車に焦ったり申し訳なく思ったりせずに走れるようになるのが嬉しい。</p>	<p>便利な電動アシスト付自転車などが普及し、自転車のさらなる活用が見込まれるところです。自転車の安全で快適な走行と自転車利用の拡大の実現に向けた整備に努めてまいります。</p>
	<p>7-7</p> <p>就労時間が長く運動に時間をかけられない20代～50代の年齢層の運動習慣のない人に向けて、健康づくりの観点から、少ない時間でカロリーを大きく消費でき、身体的にも負担の小さい自転車を用いた夜間サイクリング（ナイトライド）が出来るように河川敷のサイクリングロードに照明を整備してほしい。</p>	<p>河川敷におけるナイトライド環境の整備実現に向けては、道路管理者、河川管理者、警察、地元市町、地域などの連携、協力が不可欠であり、今後の施策の取組の中で参考にさせていただきます。</p>
	<p>7-8</p> <p>スポーツ自転車の場合、路面状態が悪いと乗り心地が悪く長距離移動しようと思わなくなるのではないかと。路面状態にも配慮が必要である。</p>	<p>自転車を楽しく活用するには、良好な路面状態の確保が重要であると認識しております。</p> <p>自転車の利用者が安全に走行できるように、引き続き、路面状態を含む自転車通行空間の安全点検や対策の強化を行い、利用環境の改善に努めてまいります。</p>
	<p>7-9</p> <p>上高野や大原は、京都市内の街中と違い自然も多く魅力的な地域であるが、道路幅が狭くダンプカー等の大型車両も多いため事故の起こらないような対策をしていただきたい。</p> <p>一人でも多くのサイクリストが安全で楽しく自転車に乗れる環境を整備していただきたい。</p>	<p>自転車の安全で快適な走行と自転車利用の拡大の実現に向けた整備に努めてまいります。</p>

⑧ サイクルサポートステーション	8-1 サイクルサポートステーションになっている道の駅では、「空気入れ、工具あり」などを外からもっとわかりやすく表示してほしい。	サイクルサポートステーションについては、京都府広域振興局や Ride with KYOTO 推進会議のホームページにおいて情報発信してきたところですが、現地におけるサービス内容の明示など、サイクリストが利用しやすい環境の提供に一層努めてまいります。
⑨ シェアサイクル	9-1 まちづくりと連携した総合的な取組の実施に関して、駅等で撤去した放置自転車をシェアサイクルにうまく活用していただきたい。	放置自転車のシェアサイクルへの活用については、その活用方法の1つとして、シェアサイクルの普及促進に向けた取組の中で参考にさせていただきます。
⑩ 駐輪場	10-1 鉄道駅の駐輪スペースが不足し、自転車を止められないことが多い。鉄道駅の駐輪スペースを増やしていただきたい。	公共交通と自転車等のベストミックスの実現に向けては、安心して利用できる駐輪場の整備が重要と認識しております。
	10-2 駅周辺の駐輪場を増やし、使用料も出来るだけ安価にしてはどうか。	サイクル&ライドの結節点となるバス停留所、鉄道駅に設置される自転車駐車場の整備について、引き続き、市町村における整備を促進してまいります。
	10-3 自転車置き場を増やしてはどうか。	自転車駐輪場については、地方公共団体の附置条例などにより設置が促進されてきたところです。
	10-4 ロードバイク等のスポーツバイクは、基本的にスタンドが付いていないので、街中に駐輪する際にサイクルラックなどで固定する必要があるが、これに対応した駐車場を探すのが大変で路上駐車がが多い。街中に駐輪場を増やすことで路上駐車している自転車も減る可能性がある。	本計画では、公共交通との接続強化に向けて、サイクル&ライドの結節点となるバス停留所、鉄道駅に設置される自転車駐輪場の整備について、引き続き、市町村における整備を促進してまいります。

⑪交通ルール・マナー	1 1 - 1 自転車の信号遵守を徹底して欲しい。また、手信号を普及させるなどして周囲に対して自分がどう動くのか意思表示ができる環境になれば、より安全ではないか。	<p>皆がルールを守り、お互いが安心して利用できる自転車環境の実現を目指しております。</p> <p>交通ルールの遵守とマナーの向上に向けて、幼児期・児童期から高齢期まで幅広い方々を対象とした交通安全教育や広報啓発を実施します。なお、京都府警察において、事故の多い地区、路線を自転車指導啓発重点地区・路線として設定し、同重点地区・路線を中心とした指導啓発とともに、悪質な違反に対しては、指導・取締りを実施しております。</p>
	1 1 - 2 京都市内の車道では逆走(右側通行)している軽車両が非常に多い。もっと厳しく指導、罰則を強化して欲しい。	
	1 1 - 3 自転車が車道を逆走・斜め横断、歩道を猛スピードで通行するなど危険な運転を頻繁に見かける。取締りの強化を望む。	
	1 1 - 4 交通事故防止に向けては、利用環境だけでなく意識向上が必要。学校・法人など組織内の注意喚起が必要。 また、訪日外国人の多くがレンタサイクルを利用するため、外国人向けの案内標識の整備や交通ルール・マナーの指導が必要ではないか。	
	1 1 - 5 最重要なのは府民、市民の交通ルール、マナーの改善。一人ひとりがちゃんと意識すれば、自転車事故の軽減につながるのではないか。 啓発活動だけでなく取締りを強化すべき。	
	1 1 - 6 留学生には交通ルールとゴミ捨てのルールの講習会を行うことが大切である。 市バスを外国人用観光バスの様に二階建てバスにすると、混雑を避けられ人員を削除できる。	

	<p>1 1 - 7 70 歳以上の方は、歩いている方を第一に考えながら、歩道でも道路でも自転車で走っていいことにはできないか。</p>	<p>道路交通法第 63 条の 4 において、70 歳以上の者は普通自転車により歩道を通行することができると規定されております。</p> <p>ただし、歩道の中央から車道よりの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければなりません。</p>
	<p>1 1 - 8 車道混在の表示箇所を増やし駐車停車している車両を取締ってほしい。</p>	<p>皆がルールを守り、お互いが安心して利用できる自転車環境の実現を目指しております。</p>
	<p>1 1 - 9 路上駐車が多く、走りにくかったり、車や歩行者と接触しそうになることがあるので、路上駐車の規制を強化してほしい。</p>	<p>京都府警察による違法駐車取締り等による自転車通行空間の確保を含め、道路における危険を排除し、すべての交通の安全性向上と円滑化を図ります。</p>
⑫新たなモビリティ	<p>1 2 - 1 最近キックボードが街中を走っているが、交通ルールを守っていない危ないケースが散見されるので、早々に規制していただきたい。海外では日本よりも一足早く導入されたが、事故の増加で規制強化・禁止された国が多い。 免許不要(=交通ルールを守っていない人間でも)で乗れるのが大きな問題である。</p>	<p>自転車通行空間にいわゆる電動キックボードなどの新たなモビリティが加わり、交通ルールの遵守が一層重要になっていると認識しております。</p> <p>交通ルールの遵守とマナーの向上に向けて、特定小型原動機付自転車(いわゆる「電動キックボード」)などの交通ルールに関する広報活動や高校生を対象とした交通安全教育を実施してまいります。</p>
	<p>1 2 - 2 フル電動自転車に対して、取締りを強化してほしい。</p>	<p>交通空間に新たなモビリティが加わり、交通ルールの遵守が一層重要になっていると認識しております。</p> <p>京都府警察において、事故に直結するような悪質な違反に対しては、指導・取締りを実施しております。</p>

<p>⑬自転車活用推進の是非</p>	<p>13-1 少子高齢化の現状と今までの自転車利用状況を踏まえて、果たして自転車活用を推進する必要があるのか。 老人ホームの整備や電動車椅子の提供などを考えるべきではないか。</p>	<p>京都府自転車活用推進計画については、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」に基づき、府内の様々な課題に対応するため、京都府総合計画を踏まえ、自転車活用の側面から地域の活性化を目指すものであります。 なお、特別養護老人ホーム等の高齢者施設については、市町村とも連携して必要な整備量を把握し、計画的に整備を進めます。電動車椅子については、要介護認定等を受けている高齢者に対し、介護保険制度における福祉用具貸与の一品目として、高齢者の状態に応じレンタルが可能となっております。 今後も府民の皆様のご意見を伺いながら、課題解決に向けて取り組んでまいりますので、ご理解を賜りますようお願いいたします。</p>
<p>⑭免許返納者</p>	<p>14-1 運転免許証を自主返納された方への支援の一つに、自転車用ヘルメットを用意するなどの取組を実施している事例がある。免許返納者に自転車移動への転換を促していただきたい。</p>	<p>運転免許証の自主返納については、広く認知されているところであり、返納後の自転車利用への転換が見込まれます。 運転免許証自主返納の機会を捉えた指導・交通安全教育を実施するとともに、利用者の状況に応じた多様な自転車についての活用事例や利用に関する情報発信を行ってまいります。</p>
<p>⑮ヘルメット</p>	<p>15-1 ヘルメットの義務化を早く実施していただきたい。</p>	<p>令和5年4月からヘルメット着用が努力義務化されたところであり、本計画においてもヘルメット着用の重要性に関する交通安全教育に取り組んでまいります。</p>

<p>⑩京都府 自転車活用 推進協議会</p>	<p>16-1 自転車活用推進協議会の半数を女性にすることで、現実的な意見が聞けるのではないか。</p>	<p>幅広い視点から多様な意見を聴取することを目的に京都府自転車活用推進協議会を設置し、学識者、交通事業者、自転車関係者の皆様から意見をいただいているところです。 引き続き、自転車の利用実態に即した計画の推進に取り組む中で参考にさせていただきます。</p>
<p>⑪警察の 出動要件</p>	<p>17-1 施策13の「指導・取締り」は、警察の出動要件と考えて良いか。</p>	<p>警察法第2条（警察の責務）において、交通の取締りは警察の責務とされております。</p>
<p>⑫青キップ、赤キップ</p>	<p>18-1 「安全な利用の促進」はいわゆる青キップ、赤キップを想定しているのか。</p>	<p>皆がルールを守り、お互いが安心して利用できる自転車環境の実現を目指しています。 京都府警察において、事故の多い地区、路線を自転車指導啓発重点地区・路線として設定し、同重点地区・路線を中心とした指導啓発とともに、悪質な違反に対しては、指導・取締りを実施しているところであり、府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進と合わせて、自転車の安全な利用促進に努めてまいります。</p>
<p>⑬履歴者への記載方法 (青キップ、赤キップ)</p>	<p>19-1 青キップ、赤キップは、履歴書への記載についてどのように考えれば良いか。</p>	<p>交通反則告知書（いわゆる青キップ）、道路交通法違反事件迅速処理のための供用書式（いわゆる赤キップ）の履歴書への記載については明確な定めがありませんので、提出先にご確認ください。</p>
<p>⑭バス料金の値上げ</p>	<p>20-1 バス料金を値上げしてはどうか。</p>	<p>バス代の値上げにより移動手段を自転車にシフトする取組のご提案と推察いたします。 バスは、人々の移動を支える重要な交通手段であり、自転車の活用においても、バスは連携強化を図る対象としております。バスから自転車への転換については、公共交通と自転車等のベストミックスの実現に向けた取組の中で参考にさせていただきます。</p>

<p>②①改行位置の修正</p>	<p>2 1 - 1 P52 解説 ※8 改行位置を修正。 ※11 サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーサイクルトレインの説明に「府内では、京都丹後鉄道で既に運行されています。」を追加いただきたいです。</p>	<p>P52 DMO の解説の改行を修正します。 P53 用語の解説のため、具体の取組については記載いたしません。が、サイクルトレインの取組については、情報発信を行ってまいります。</p>
<p>②②イタズラ（損壊など）</p>	<p>2 2 - 1 イタズラなどで自転車を壊された場合には、新しいものと交換してほしい。</p>	<p>自転車に対する損壊被害に遭われた際には、警察に通報・相談してください。</p>