

第2編

自転車活用推進計画編（案）

～ 目 次 ～

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について	1
1.1 自転車活用推進計画とは	1
1.2 自転車活用推進計画編の位置付け	1
1.3 計画の区域・期間	2
1.3.1 計画の区域	2
1.3.2 計画期間	2
2. 自転車を取り巻く現状と課題	3
2.1 都市環境	3
2.1.1 地形	3
2.1.2 人口・世帯	3
2.1.3 交通手段	4
2.1.4 道路環境	8
2.1.5 自転車等駐車場	12
2.1.6 地球環境（温暖化防止）	13
2.2 健康増進	14
2.3 観光振興・スポーツ振興	17
2.4 安全・安心	21
3. 計画の目標設定と実施すべき施策	25
3.1 目標１：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり	25
3.1.1 計画の目標と数値目標	25
3.1.2 実施すべき施策	26
3.1.2.1 施策体系	26
3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進	27
3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進	27
3.1.2.4 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保	28
3.1.2.5 シェアサイクルの普及促進	29
3.1.2.6 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進	30
3.1.2.7 自転車のIoT化の促進	31
3.1.2.8 まちづくりと連携した総合的な取組の実施	31
3.2 目標２：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり	33
3.2.1 計画の目標と数値目標	33

3.2.2 実施すべき施策	34
3.2.2.1 施策体系.....	34
3.2.2.2 自転車競技施設の整備促進	35
3.2.2.3 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出.....	35
3.2.2.4 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進.....	36
3.2.2.5 自転車通勤等の促進	36
3.3 目標 3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり	37
3.3.1 計画の目標と数値目標	37
3.3.2 実施すべき施策	38
3.3.2.1 施策体系.....	38
3.3.2.2 サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興	39
3.3.2.3 サイクルツーリズムの推進	39
3.4 目標 4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり.....	41
3.4.1 計画の目標と数値目標	41
3.4.2 実施すべき施策	42
3.4.2.1 施策体系.....	42
3.4.2.2 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の 促進.....	43
3.4.2.3 自転車の安全利用の促進	43
3.4.2.4 学校等における交通安全教育の推進.....	44
3.4.2.5 計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】.....	44
3.4.2.6 自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】.....	45
3.4.2.7 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進.....	45
4. 計画の推進体制.....	47
4.1 計画の推進体制.....	47
4.2 計画のフォローアップ及び見直し方法	47

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について

1.1 自転車活用推進計画とは

自転車は、身近な交通手段であるとともに、環境負荷が低く、災害時において機動的であること、健康づくりに寄与するなど、QOL（市民生活の質）の向上につながる様々なメリットを持っています。このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、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が平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

その後、同法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）が、平成 30（2018）年 6 月 8 日に閣議決定され、また、同法第 11 条において、市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

以上のことを踏まえ、岸和田市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）を策定するものです。なお、本計画は、本市における自転車の施策に関する最上位の計画として位置付けるものです。

また、本計画では、SDGs の取組のうち、「3.すべての人に健康と福祉を」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」の実現を目指すものとします。



図 1-1 SDGs のアイコン

1.2 自転車活用推進計画編の位置付け

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』は、「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図るものとしてとりまとめています。自転車活用推進計画編では、移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内の講ずべき必要な措置を定めます。

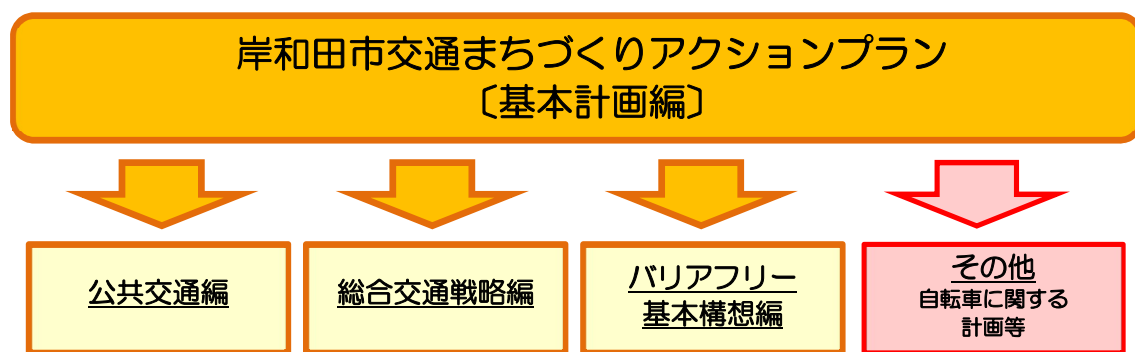


図 1-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

1.3 計画の区域・期間

1.3.1 計画の区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。

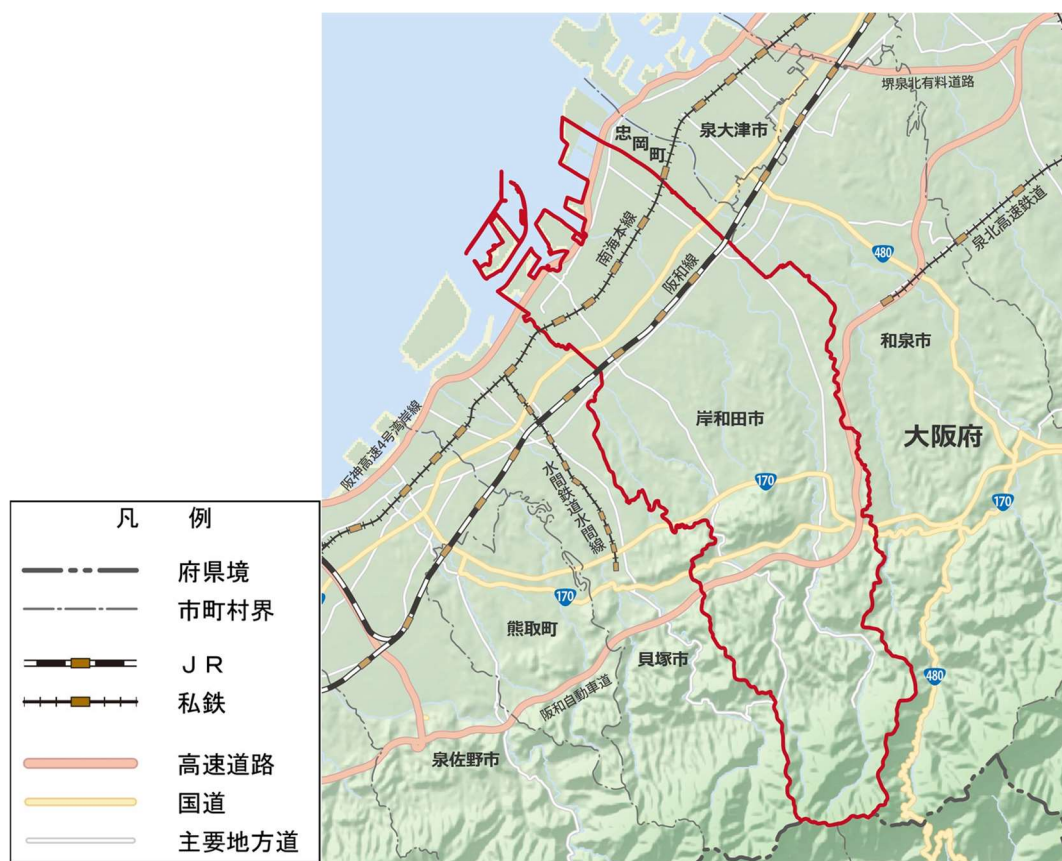


図 1-3 対象とする区域

1.3.2 計画期間

計画期間は、交通まちづくりアクションプランと整合を図るため、12 か年とします。ただし、本計画に関する内容は、国や府の計画期間と整合させるため、令和 7（2025）年度とします。

2. 自転車を取り巻く現状と課題

2.1 都市環境

2.1.1 地形

本市の地形は、北部の海手側から南部の山手側にかけて標高が高い地形となっています。岸和田港から国道 170 号まで概ね標高 100m 未満で比較的なだらかな地形となっており、それより南については、次第に急峻な地形となっています。

海・平地・丘陵・山と地形に変化があり、特に丘陵部はフィンガー状に広がった集落が形成されています。

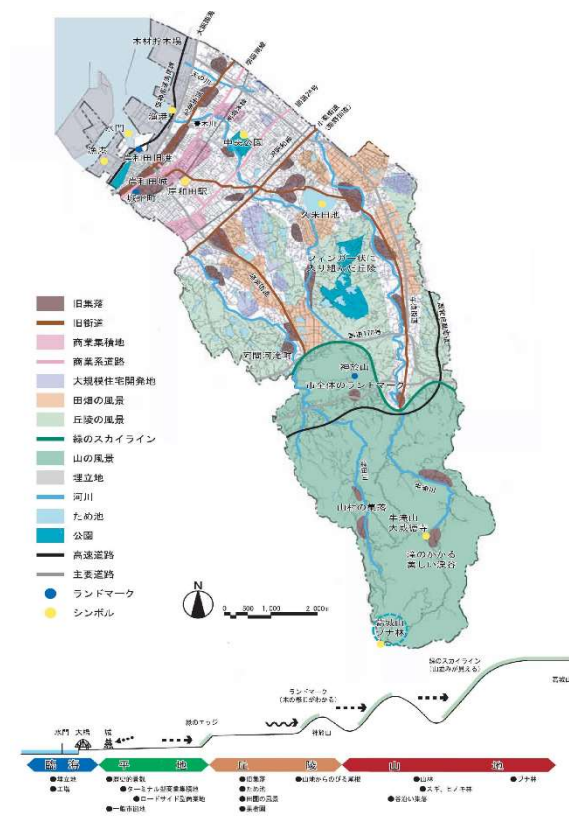


図 2-1 景観特性図

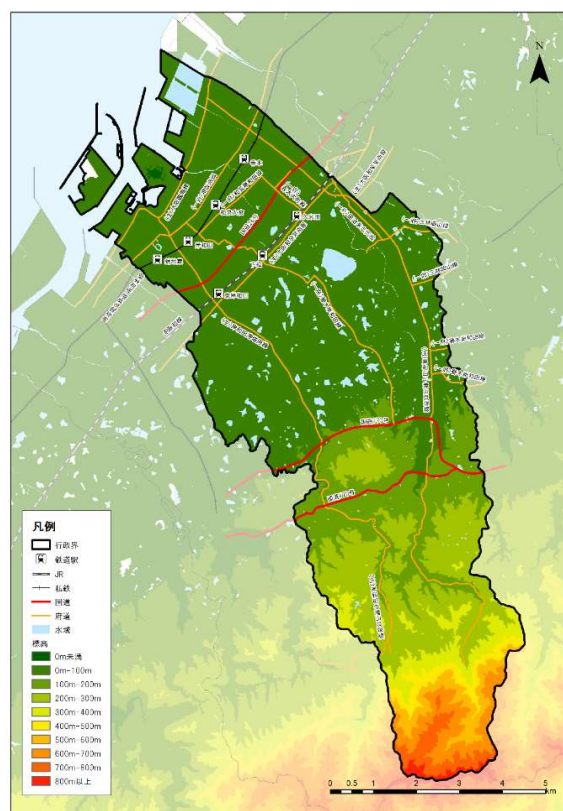


図 2-2 本市の標高

2.1.2 人口・世帯

令和 3 (2021) 年 8 月 1 日現在、本市の人口は 191,439 人、世帯数は 88,591 世帯となっています。これまでの人口と世帯数の推移を見ると、人口については、平成 17 (2005) 年をピークとして減少傾向となっています。世帯数については、これまで増加し続けています。これにより、1 世帯当たりの人口が減少することから、核家族化が進展していることがうかがえます。年齢 3 区分の推移については、年少人口が減少し、老年人口がこれを上回り増加傾向となっており、この傾向が続くものと推計されています。

人口集中地区 (DID) における人口密度は減少傾向で、昭和 60 (1985) 年以降増加傾向に転じたものの、平成 17 (2005) 年以降、減少傾向となっています。

今後も少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念されます。

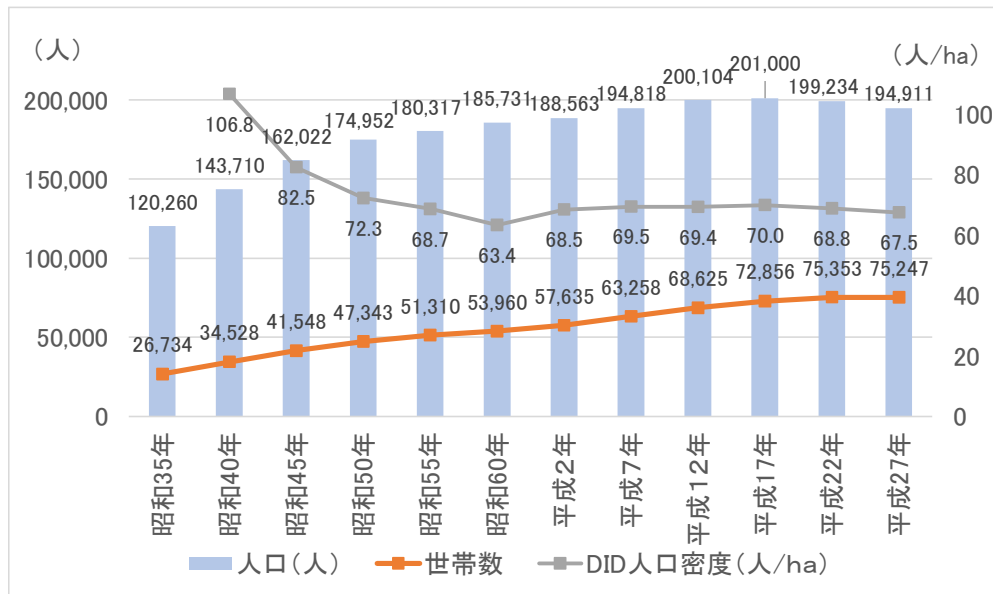


図 2-3 人口・世帯等の推移

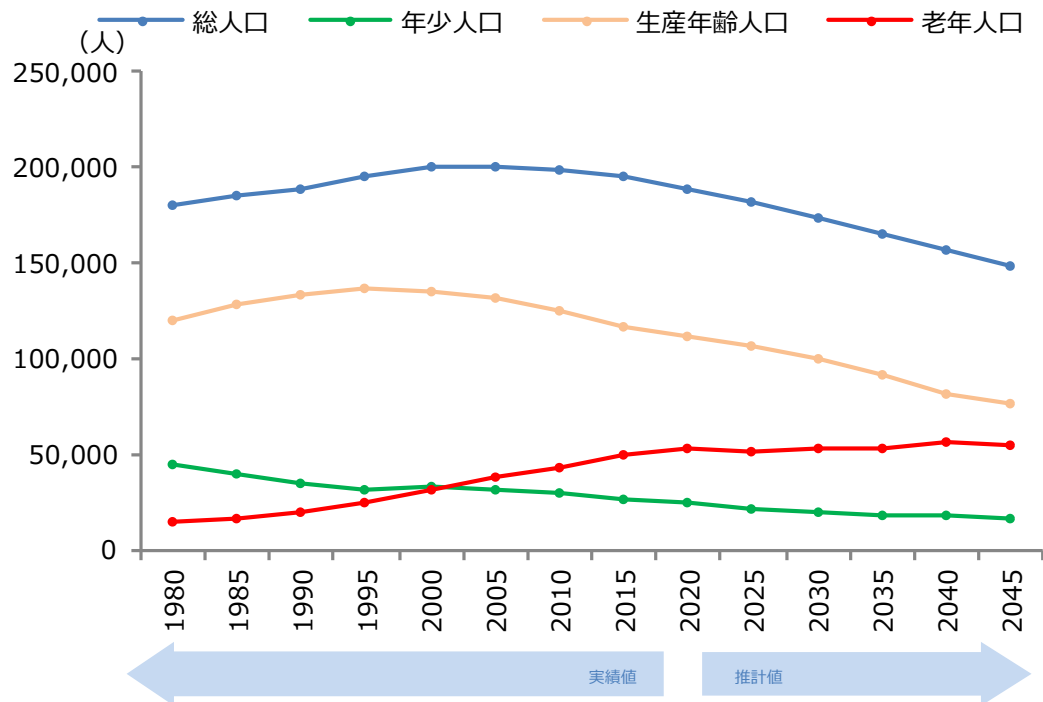


図 2-4 年齢3区分の推移(RESAS 結果)

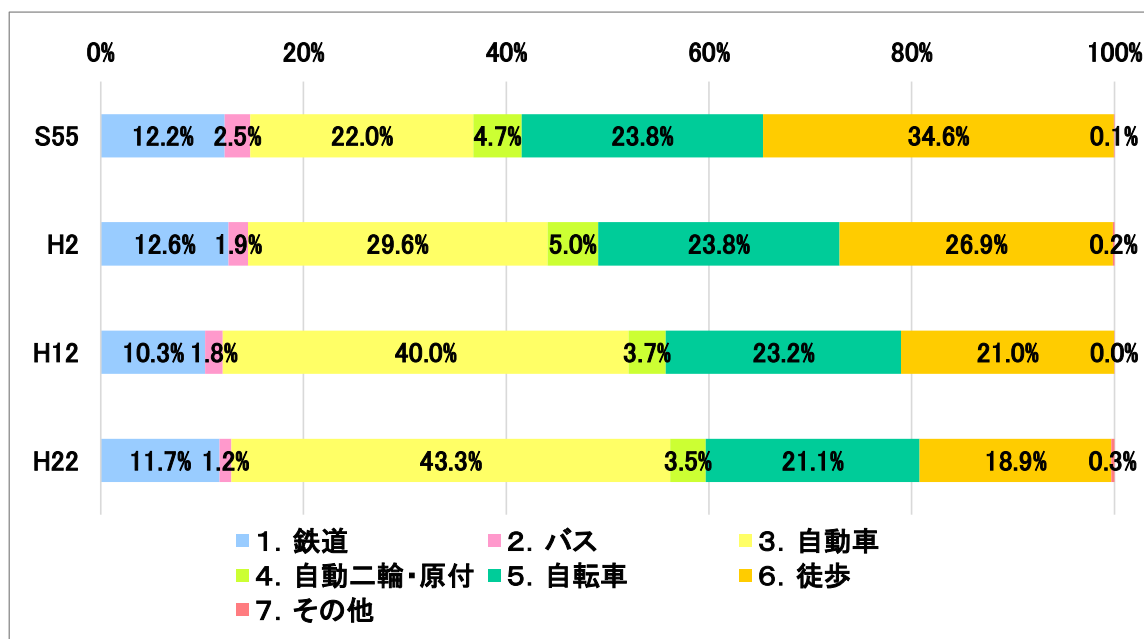
2.1.3 交通手段

本市在住者の近畿圏PT調査における代表交通手段分担率は、平成22年では自動車約43%、自転車約21%となっています。昭和55(1980)年からの推移を見ると、徒歩の割合が減少し、その他の交通手段がほぼ横ばいの中、自動車の割合が増加していることから、徒歩での交通手段が自動車での交通手段に置き換わり、自動車主体の交通手段となっていることがうかがえます。また、本市の自動車及び小型二輪の保有台数の推移を見ると、乗用車の保有台数が減少傾向であ

るのに対して、軽自動車や小型二輪の保有台数が増加傾向にあることから、近距離使用を目的とした移動手段のための保有が増加していることがうかがえます。

一方で、近年の高齢化に伴い、高齢者の運転免許返納者数が年々増加している一方で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばいとなっており、高齢者の外出機会の減少が懸念されるとともに、公共交通の利用促進を図っていくことが必要と考えます。

平成22年のパーソントリップ調査では、自転車を利用する年代は平日・休日ともに20歳未満の世代、55歳以上の年代が多く利用しています。年代や移動距離に合わせた自転車の利活用が必要と考えます。



※H22の不明はその他に含む

図 2-5 近畿圏 PT 調査における代表交通手段分担率の推移

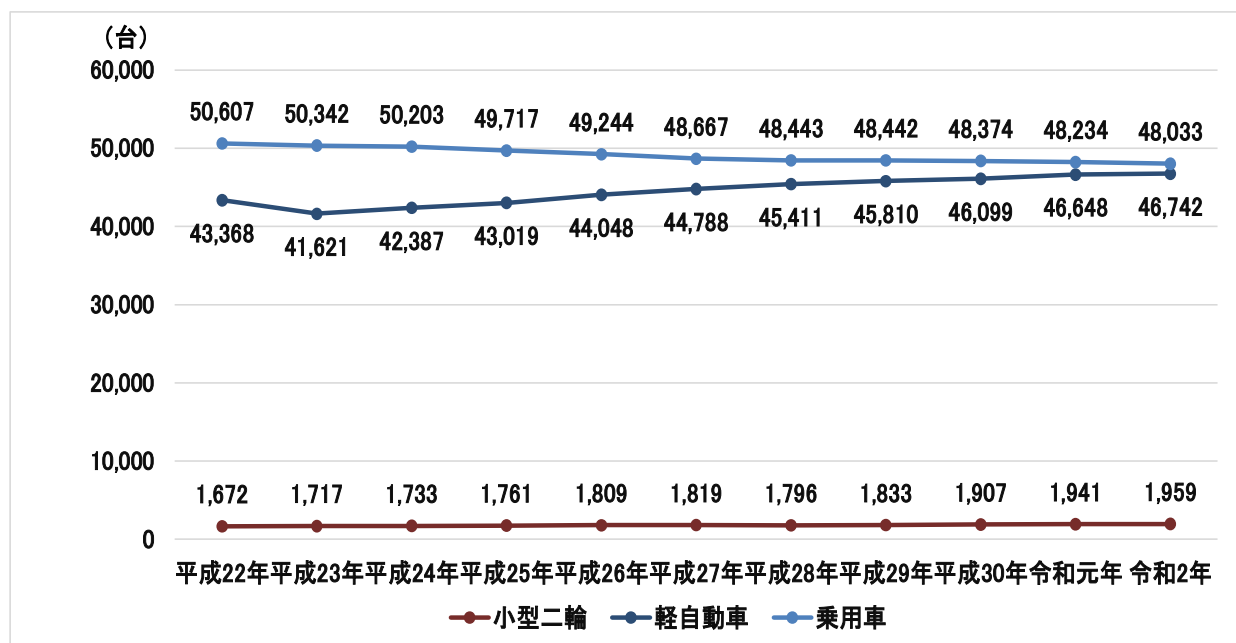


図 2-6 本市の自動車・小型二輪の保有台数の推移

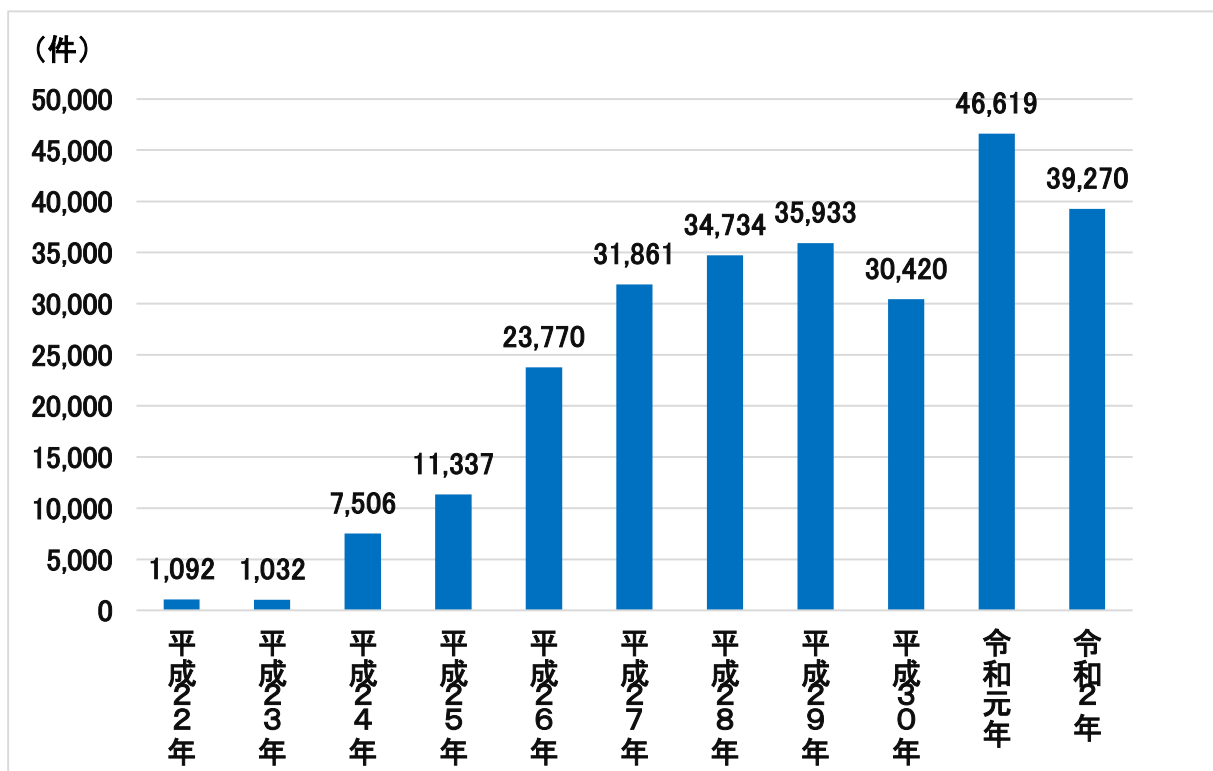


図 2-7 運転免許申請取消数の推移(大阪府)

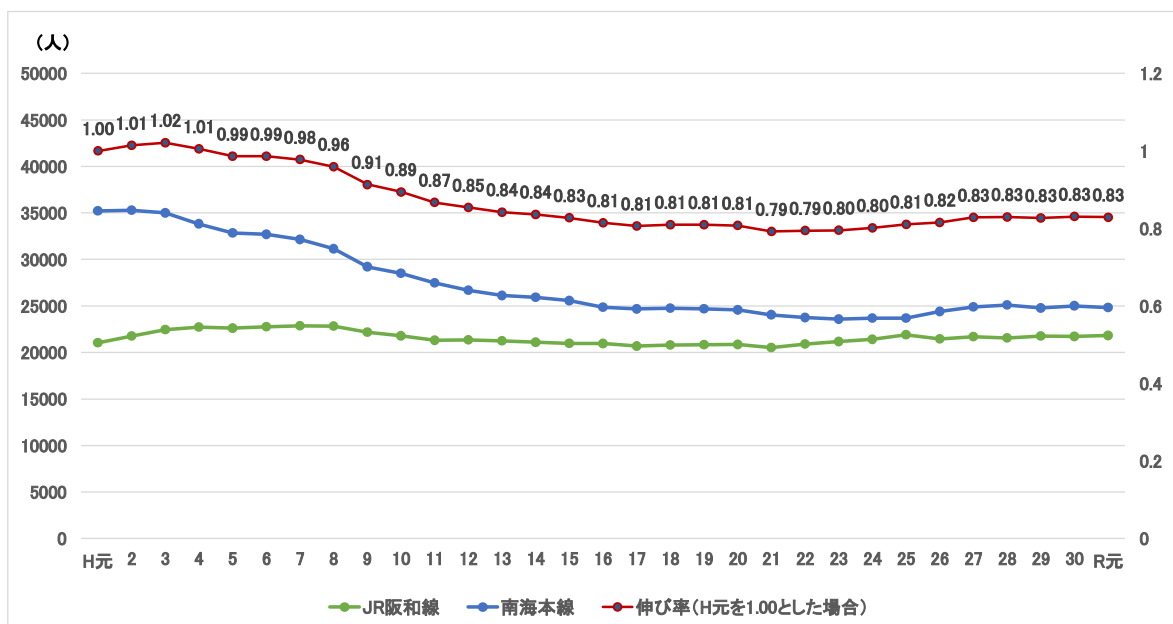


図 2-8 市内鉄道の1日平均乗車人員の推移

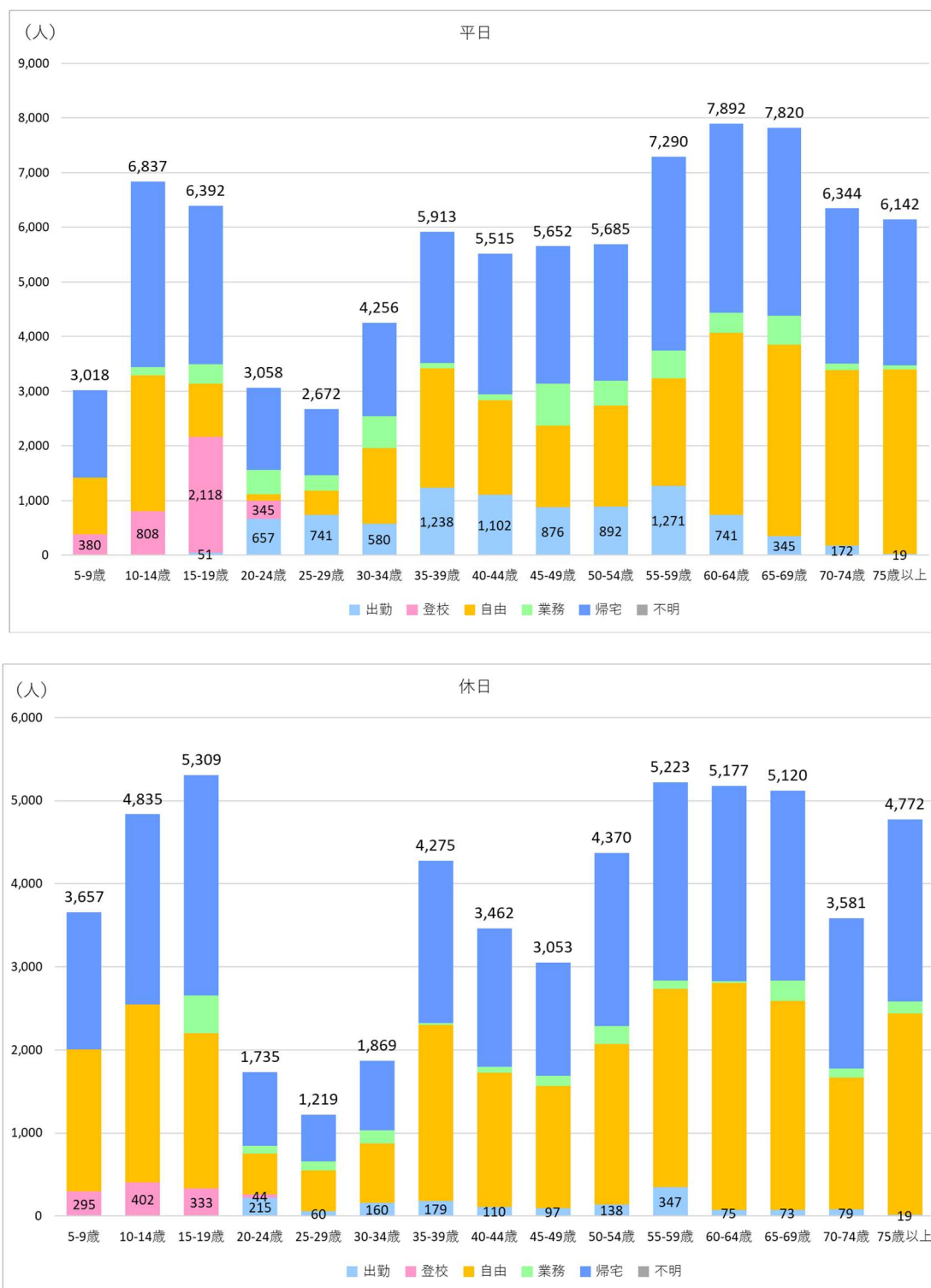


図 2-9 平成 22 年近畿圏 PT 調査における自転車の年代別利用状況(上:平日、下:休日)

2.1.4 道路環境

本市の都市計画道路の整備状況については、令和3（2021）年4月現在で98,800mの計画延長に対して59,004mの整備延長となっており、整備率59.7%となっています。

本市は、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」と市域を縦断する河川が形づくっている谷筋に沿って市域内で海と山をつなぎ、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」により市街地が形成されてきました。モータリゼーションの進展に伴い、国道26号ならびに関連土地区画整理事業区域内における道路整備を進めるとともに、都市構造を強化する市内3つの谷筋における幹線道路の整備や鉄道路切渋滞の解消等を図ってきました。また、関西国際空港の開港に関連して、近畿自動車道、阪神高速道路大阪湾岸線、（主）大阪臨海線、国道170号などの広域幹線道路の整備も進み、移動時間圏域が大きく拡大され、市民生活の利便性が一定向上しました。現在、駅アクセス脆弱性の改善、市内3つの谷筋を連絡する都市計画道路田治米畑町線及び泉州地域における3本目の軸となる都市計画道路泉州山手線の整備に取り組んでいます。

平成27（2015）年道路交通センサスにおける平日交通量は、国道26号や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。大型車混入率を見ると、（主）大阪臨海線や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。

自転車通行空間は、市内では（主）堺阪南線並びに（主）岸和田港塔原線において、大阪府により「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づく整備が進められております。本市では整備計画は現在未策定ですが、都市計画道路岸和田駅東停車場線において自転車通行空間の整備を行いました。また、春木川緑道などの自転車歩行者専用道路については、今後策定する整備計画において、ポタリングを目的とするルートとしての活用を検討してまいります。あわせて、本市では、岸和田の魅力を伝える空間、人々が集い、楽しみ、交流する空間、岸和田の資源を守り続ける空間をコンセプトとして、道の駅「愛彩ランド」を国道170号沿道に整備し、地域振興や人々が交流する拠点となっています。

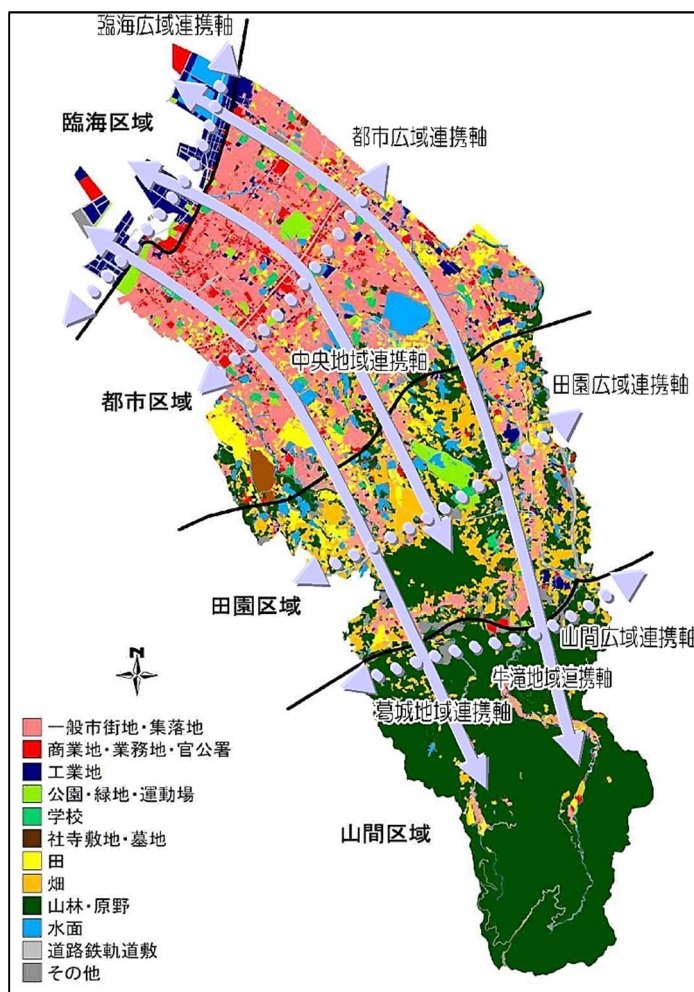


図 2-10 土地利用現況図
（岸和田市まちづくりビジョンより）

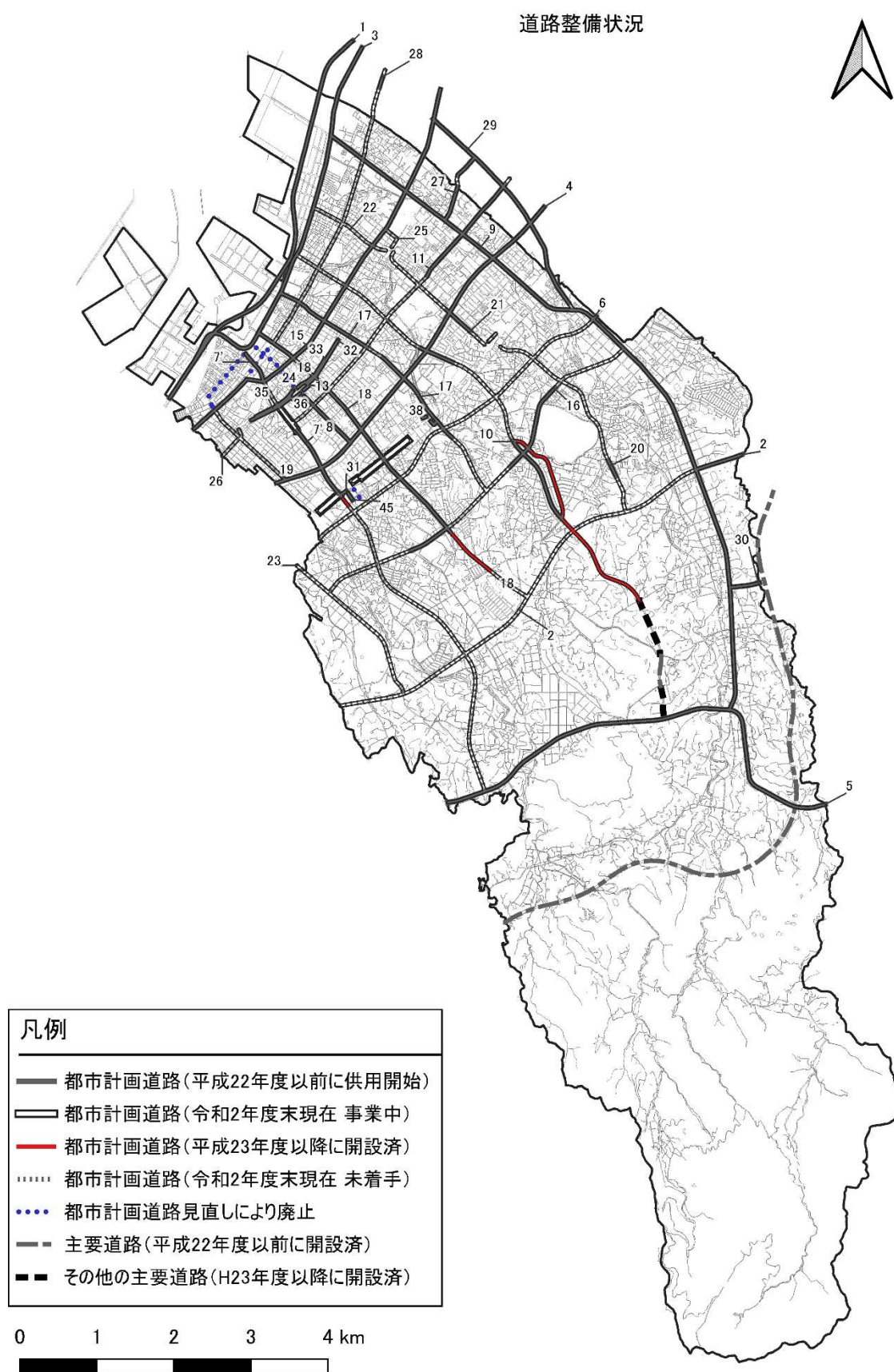


図 2-11 都市計画道路の整備状況

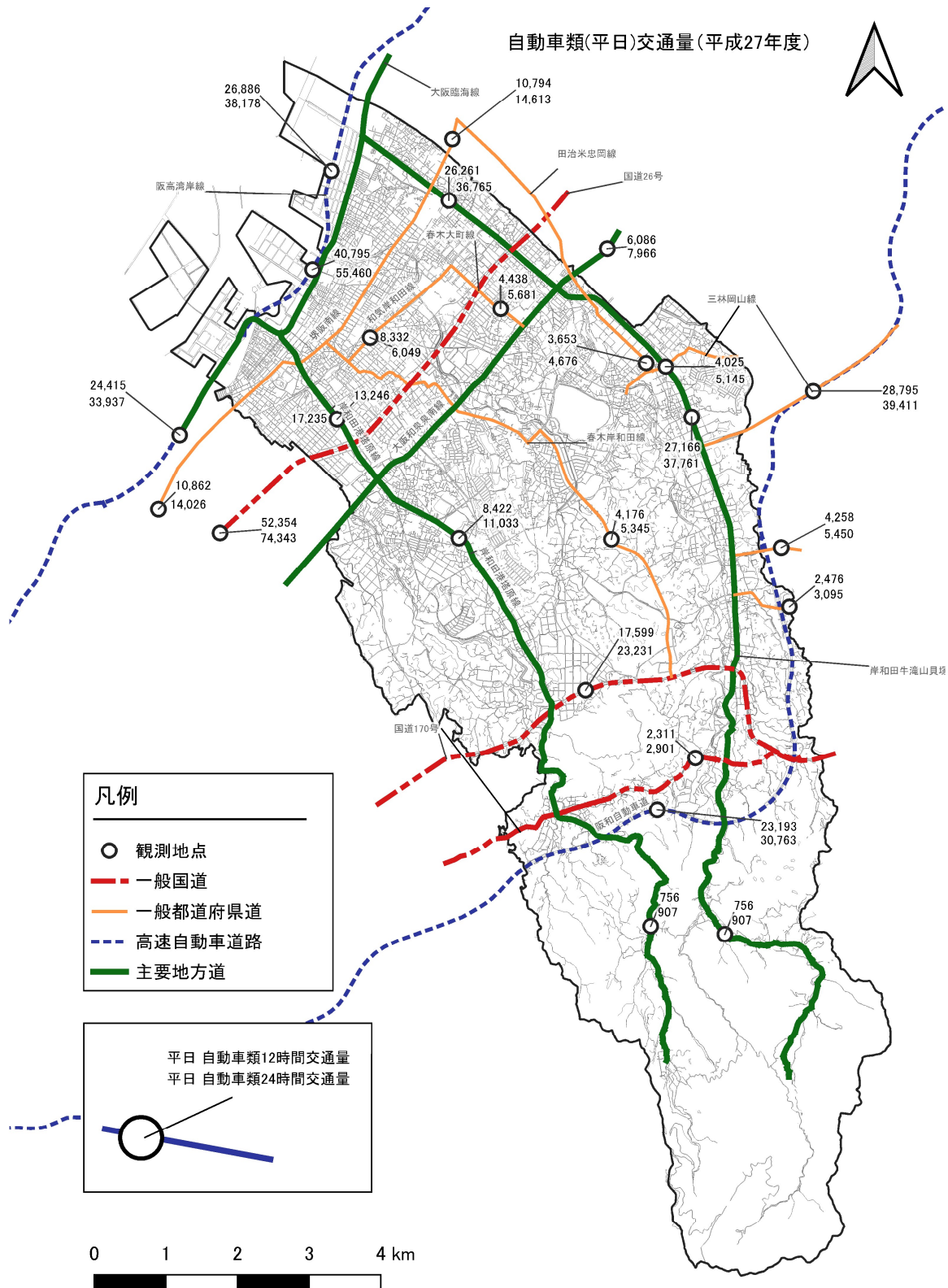


図 2-12 平成 27 年の平日自動車交通量の状況

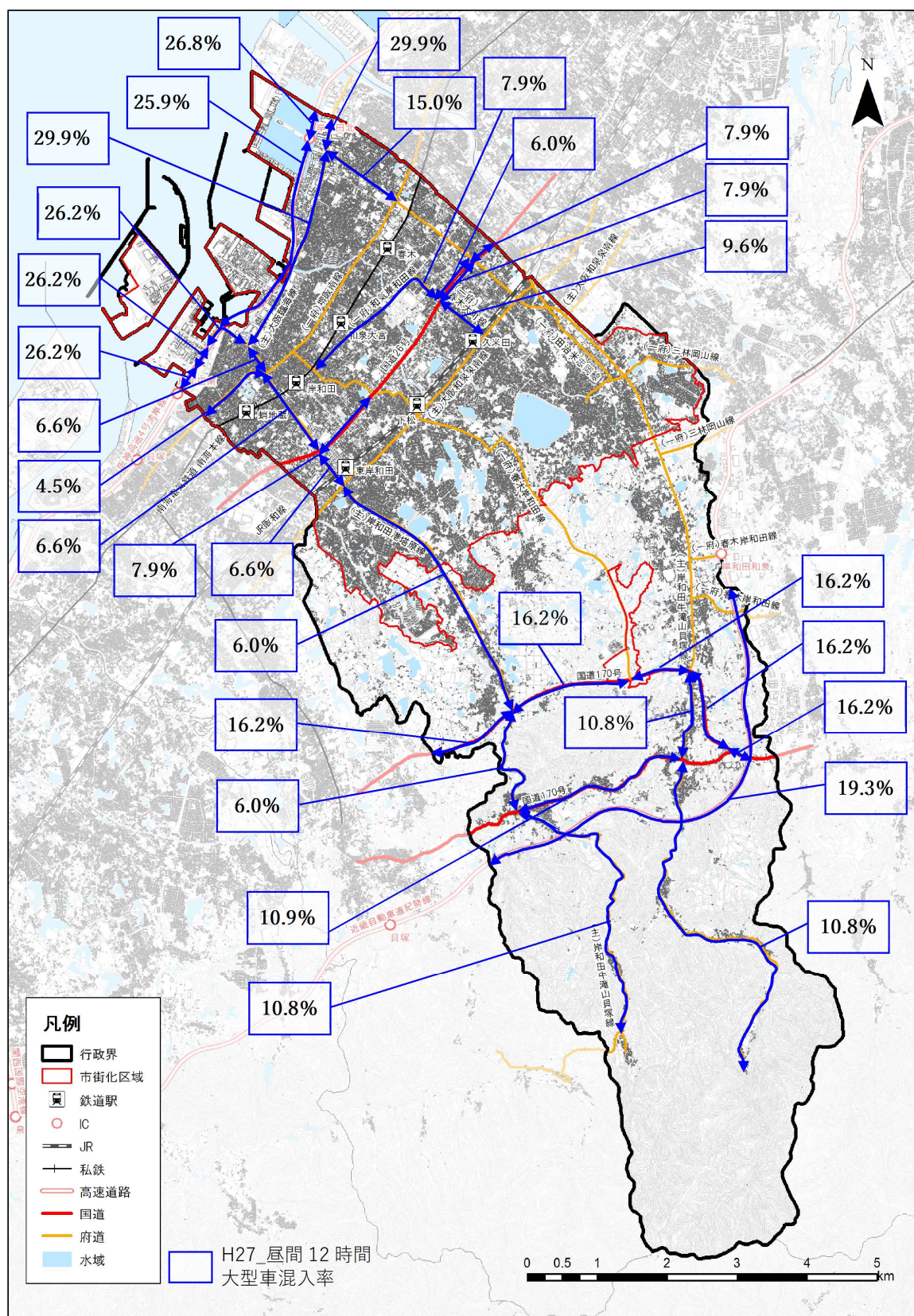


図 2-13 平日 12 時間の大型車混入率の状況

(平成 27 年道路交通センサス)



図 2-14 春木川緑道



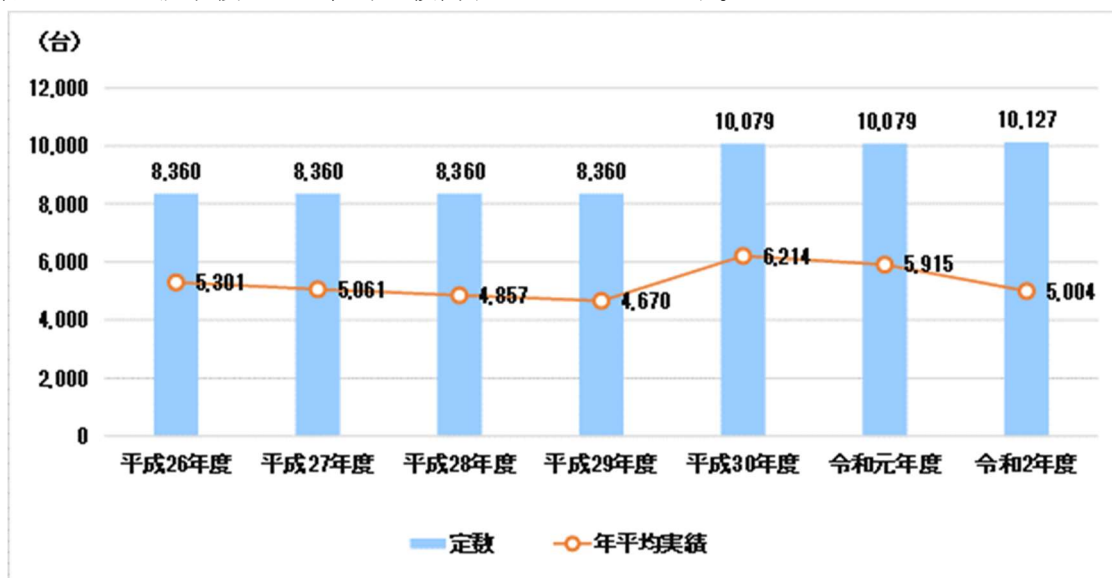
図 2-15 自転車通行空間

2.1.5 自転車等駐車場

本市では、「岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例」に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に違法駐車の取締りを岸和田警察署と連携し取組んでおり、放置自転車についても「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車等の警告撤去を行っています。

本市の駅周辺の公共自転車等駐車場は、全体で約 1 万台駐車できますが、収容実台数と比較するとその収容に余裕がある状態です。1 日平均利用率については、場所によって大きく異なっており、令和 2 年度では、全体の平均は約 50%となっています。バス利用を促進するため、自転車からのスムーズな乗り換えが可能なサイクル&ライドについては、本市では整備されていませんが、都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせ、自転車利用等の多目的な交通広場の整備を進めています。

公共交通機関の利用者の減少や、駅前付近の狭小地等における民間の自転車等駐車場が整備されていることを踏まえ、岸和田市公共施設最適化計画に基づく個別施設計画にて、利用実態等を勘案しながら施設規模の適正化等を検討すると定めています。



※市設置分(定数は各年度 3 月時点のもの、年平均実績は年度内の平均値)

図 2-16 市内駅周辺自転車等駐車場の収容能力の推移

表 2-1 市設置自転車等駐車場の1日平均利用率(岸和田市公共施設最適化計画より)

10～40%	40～60%	60～90%	90%以上
和泉大宮駅東	岸和田駅3号、春木駅西、久米田駅南、蛸地藏駅	春木駅東、久米田駅北、下松駅	岸和田駅2号、岸和田駅4号

※『公共施設白書』より1日平均利用台数/収容台数で算出

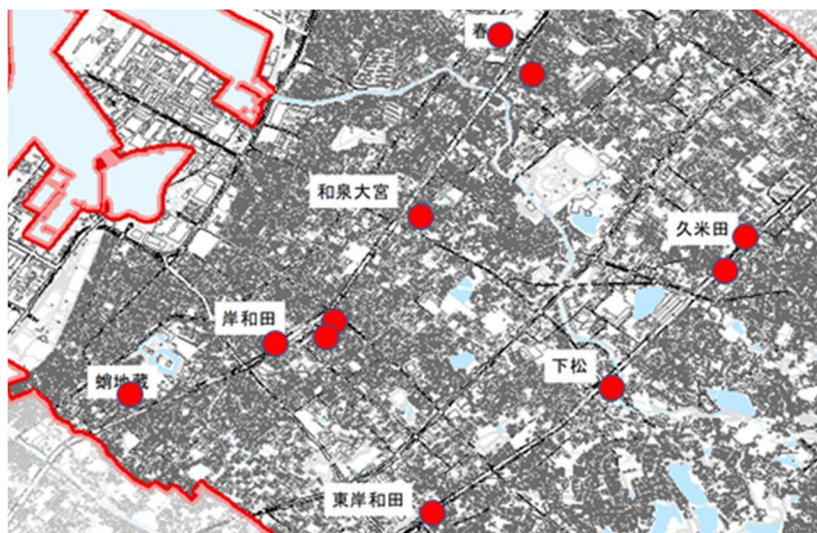


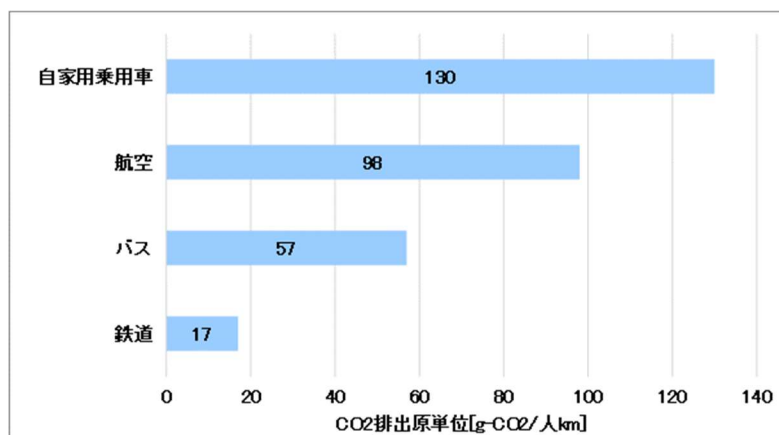
図 2-17 市設置自転車等駐車場の位置

2.1.6 地球環境（温暖化防止）

自転車は、利用時に二酸化炭素を排出しない移動手段として温暖化防止に効果のある交通手段となっています。

本市では、令和3（2021）年2月に市域から排出される温室効果ガスの排出量削減を目的として「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を改定しました。また、7月には「岸和田市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しています。

「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の中で、「省エネルギーな事業活動や暮らしの実現」に関する取組及び施策（緩和策）として、低炭素型まちづくりの推進（環境負荷の少ない移動手段の促進）を掲げています。



※国土交通省ホームページ

図 2-18 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)(2019 年度)

表 2-2 都市環境における課題

主な課題	○短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車利用への転換 ○自転車ネットワークの構築に向けた計画的な自転車通行空間の整備 ○公共交通とともに身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進 ○公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)の実現 ○地形や高低差、起伏を踏まえた自転車、自家用車などの移動手段の適正な分担 ○人口減少及び人口密度低下を踏まえた最適な交通手段の選択 ○高齢者などの交通弱者に対応した移動手段の確保 ○サイクル&ライドなどの展開による自転車と公共交通の利用促進 ○環境負荷の低減を踏まえた自転車の活用
------	--

2.2 健康増進

本市における主要死因の推移をみると、生活習慣に起因すると考えられる死因（悪性新生物、脳血管疾患、心疾患）が約半数となっています。また、要支援・要介護認定者数の推移は増加傾向となっています。フレイル予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものとして注目されています。

本市では、プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に回れるコースなどのマップをホームページで公開するなど、健康増進に関する取組を行っています。

このような健康増進に関する取組を進めている一方、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の動きもあり、三密を防止した健康維持の方策が必要となっている現状があります。さらに、世界主要都市においては、人との接触を低減する移動手段として、自転車の利用ニーズが高まり、公共交通利用から自転車利用への行動変容が見受けられる状況です。これらの影響を受け、地域公共交通の存続に関わる深刻な事態を招く懸念も顕在化しています。

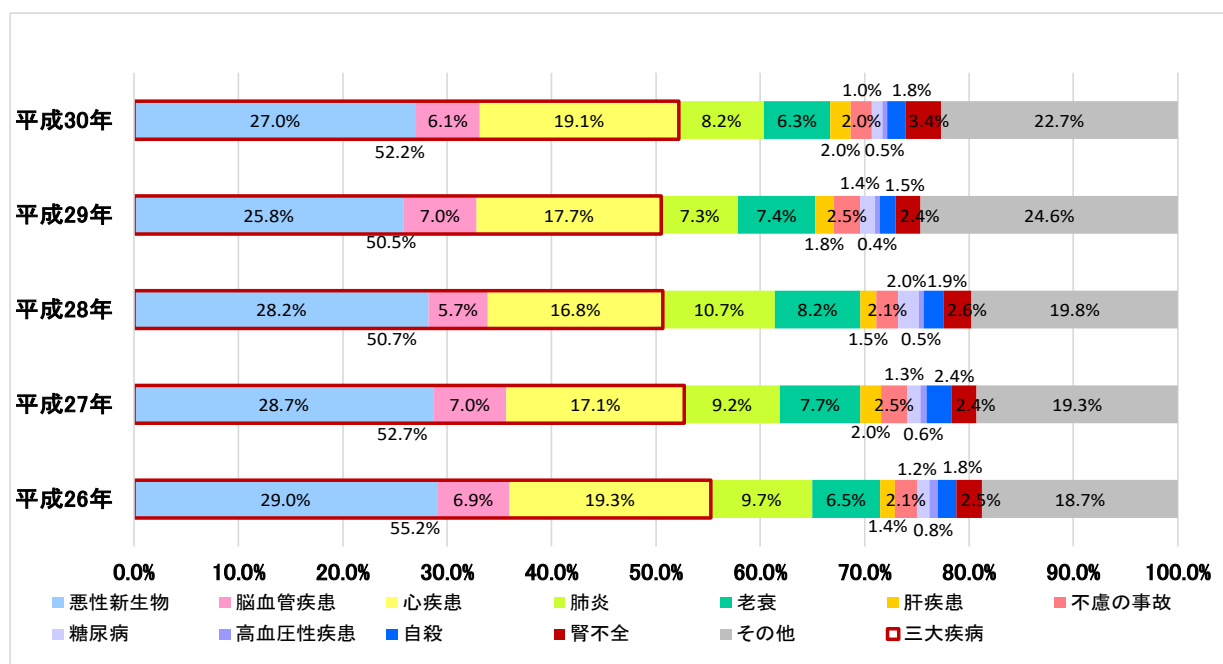


図 2-19 岸和田市における主要死因の推移

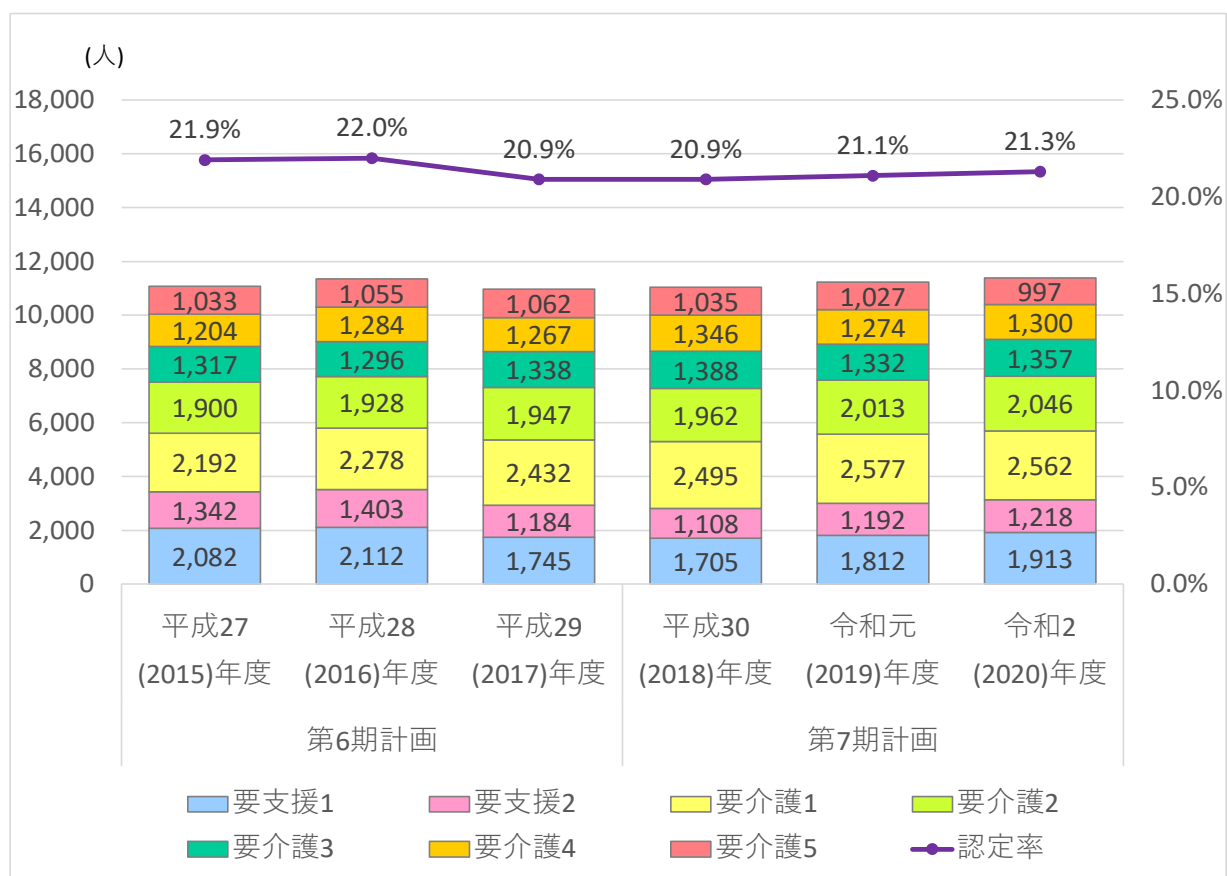


図 2-20 岸和田市の要支援・要介護認定者数の推移



図 2-21 NPO法人発行のサイクリングマップ

表 2-3 健康増進における課題

主な課題	○手軽に運動できる自転車を活かした身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくり ○健康長寿社会や共生社会の構築の推進 ○生活習慣病や要介護の予防などを目的とした自転車の活用 ○地域公共交通の利用と組み合わせた健康増進につながる自転車の活用
-------------	---

2.3 観光振興・スポーツ振興

本市は、江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭が行われており、また、岸和田城や城下町の古い町並みが残っており、有形無形の観光資源の豊富なまちとなっています。豊かな自然も広がり、桃や水ナスをはじめとした農産物、泉だこ、イワシをはじめとした水産物も豊富となっています。

本市は、海手側が市街化区域となっており、都市活動を担う土地利用が形成されています。また、山手側が市街化調整区域となっており、農業地域をはじめとする法規制が指定されており、最南端の和泉葛城山を中心に金剛生駒紀泉国定公園が広がっています。市内には神於山や岸和田城といったランドマークが豊富にあり、そのような景観資源を大切に守り育て、景観意識を高めるための景観施策の取組として「ここに残る景観資源発掘プロジェクト」を実施しています。鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットもあり、そういった場所へは岸和田 TMO が運営するレンタサイクル「だんじりん」でのアクセスが便利です。

なお、岸和田城周辺では、まち歩きマップを作成し、観光する来訪者へ紹介しており、加えて、岸和田サイクリングマップは、競輪選手が練習に利用しているコース等としても紹介されています。日本文化遺産葛城修験道の一部にもなっている葛城山を麓から登るヒルクライムは有名で、一日で 7 つのコース全てを走破する七葛（獲得標高：約 4,700m。走行距離：約 120 km 超）などを目的としたヒルクライマーの方々が訪れ、SNS 等を通じて紹介されています。そして、一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューローでは、泉州地域の 9 市 4 町（堺市、岸和田市、泉大津市、貝塚市、泉佐野市、和泉市、高石市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町及び岬町）を対象に 2020 年 11 月 1 日（日）より自転車や列車など公共交通機関を利用したスタンプラリーイベント「泉州の魅力満載！KIX 泉州スマホ de スタンプラリー」なども行われていました。このほか、（主）堺阪南線の自転車通行空間やサイクルラックの設置等の環境整備も進められ、スポーツタイプの自転車による沿道住民のサイクリングが増加しています。

さらに、国が進めるナショナルルートに太平洋自転車道が追加されたことから、関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運が高まっています。また、大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が大阪広域ベイエリア（大阪市から岬町までの沿岸 9 市 3 町の臨海部・沿岸部や地先水面）を基本として策定する「大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン」では、隣接府県・西日本等との連携を“広げる”方策として広域サイクル連携の推進（泉州サイクルルートの活用、広域サイクルルートの形成による新たな人流の創出、臨海部の回遊性や内陸部のアクセス性の向上）が掲げられています。

一方で、岸和田競輪場やサイクルピア岸和田においては、本場開催でない期間のバンク走行会や BMX 教室を開催しており、身近な自転車競技としての広報啓発が行われています。また、『ワールドマスターズゲームズ 2021 関西』における BMX 競技がサイクルピア岸和田 BMX コースで開催されることとなり、今後、自転車競技の振興も期待されます。

なお、観光振興に際して広範囲に移動するサイクルツーリズムは、移動自体が観光目的化されていることから、通過もしくは短時間の滞在となるため、マクロ的にはにぎわいや地域活力の創出効果が発現されていない状況となっています。

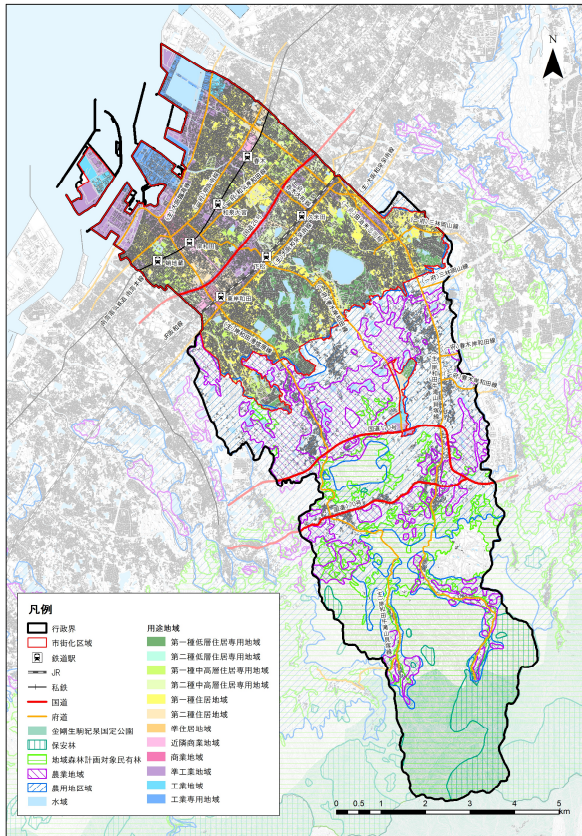


図 2-22 法規制等

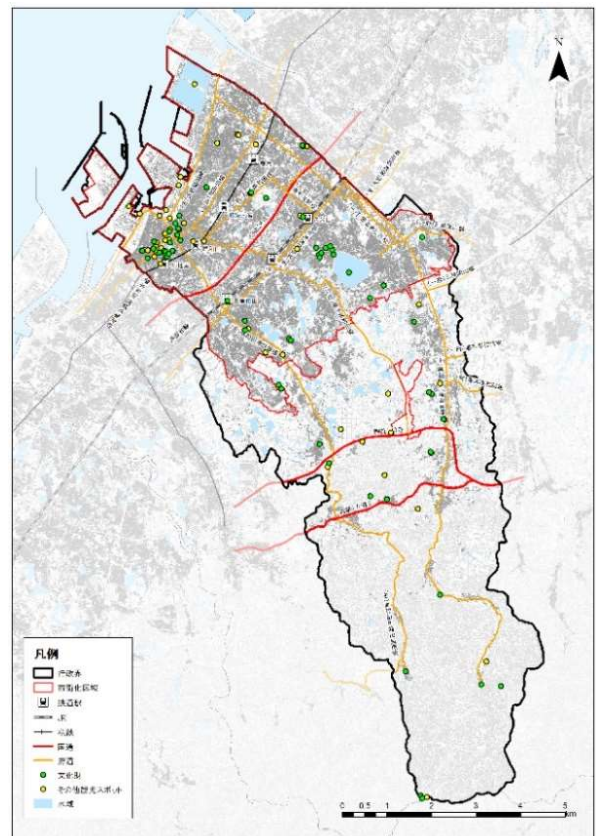


図 2-23 文化財及び観光スポットの分布状況



図 2-24 景観計画における景観計画区域

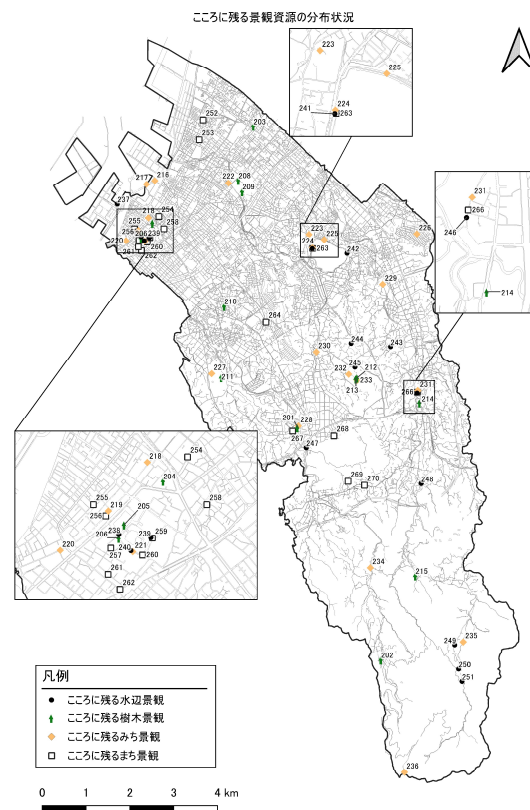
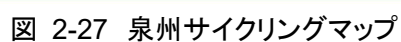
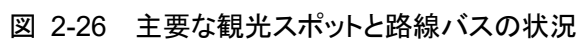


図 2-25 ここに残る景観資源の分布状況

※地図でみる岸和田(令和2年度版)より



<広域サイクル連携のイメージ>



図 2-28 広域サイクル連携の推進(大阪広域ペイエリアまちづくりビジョン(案)より)

表 2-4 観光振興における課題

主な課題	○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイクルツーリズムの宿泊滞在 ○自然や景観資源をはじめとした豊富な有形無形の観光資源の利活用 ○観光施設へのアクセシビリティの向上と回遊などを目的とした観光イベントの企画運営 ○サイクルマップの活用など観光に関する情報発信や受け入れ体制の充実
------	---

2.4 安全・安心

本市における交通事故は、車両相互による事故が大半を占めています。車両相互のうち、追突事故が最も多く、次いで出合頭の事故となっています。人対車両の事故のうち、横断中が最も多くなっています。

本市の交通事故件数及び自転車事故発生件数は、減少傾向にあるものの、自転車事故の割合については横ばいとなっています。自転車事故の起こる箇所としては、(主)大阪和泉南線や国道26号といった幹線道路沿道において多く発生しています。また、自転車事故については、自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっています。

一般的に自転車は、一般車や幼児・子供車、スポーツ車、小径車、幼児同乗用自転車、電動アシスト車などに分類されます。近畿ブロックにおける1店舗当たり平均車種別販売台数の推移は、一般車が減少傾向であるのに対し、スポーツ車や電動アシスト車は増加傾向となっています。一般車等のいわゆるシティサイクルは、荷物の持ち運びをはじめ、日常の移動手段で用いられ、フレームが肉厚であるため車体が倒れても壊れないといった特徴があります。一方で、スポーツ車といったタイプでは、軽量で持ち運びがしやすく、地形に合ったスピードや多くの距離を走ることができる特徴があり使用目的も違うことから、それぞれに応じた安全対策を講じる必要があります。

本市では、岸和田警察署、交通指導員と連携しながら保育所、幼稚園及び小学校等の要請により、交通安全教室を行っており、交通安全に対する啓発活動を行っていますが、歩行者や自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車走行環境充実なども必要となっています。

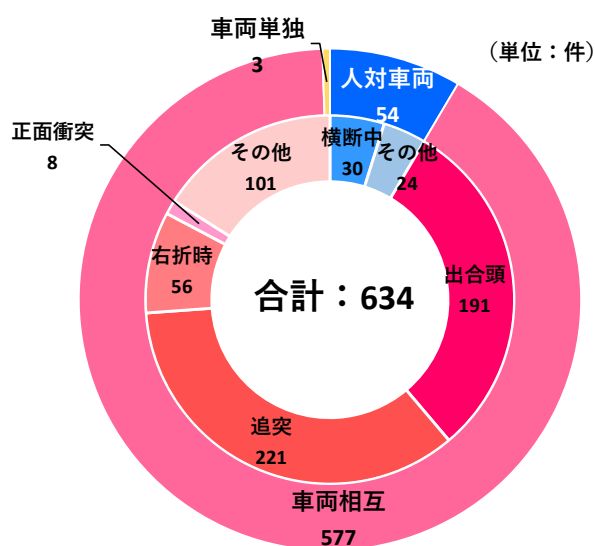


図 2-29 本市の交通事故の状況(R2.12 月末・確定数)

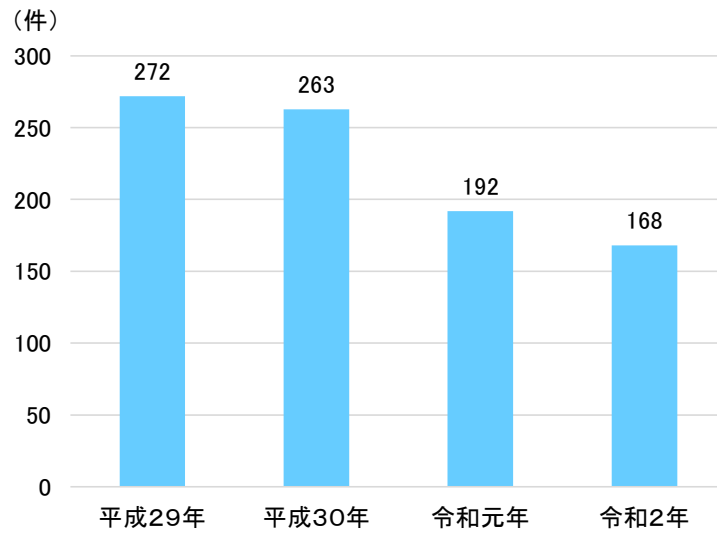


図 2-30 本市の自転車事故の発生件数の推移

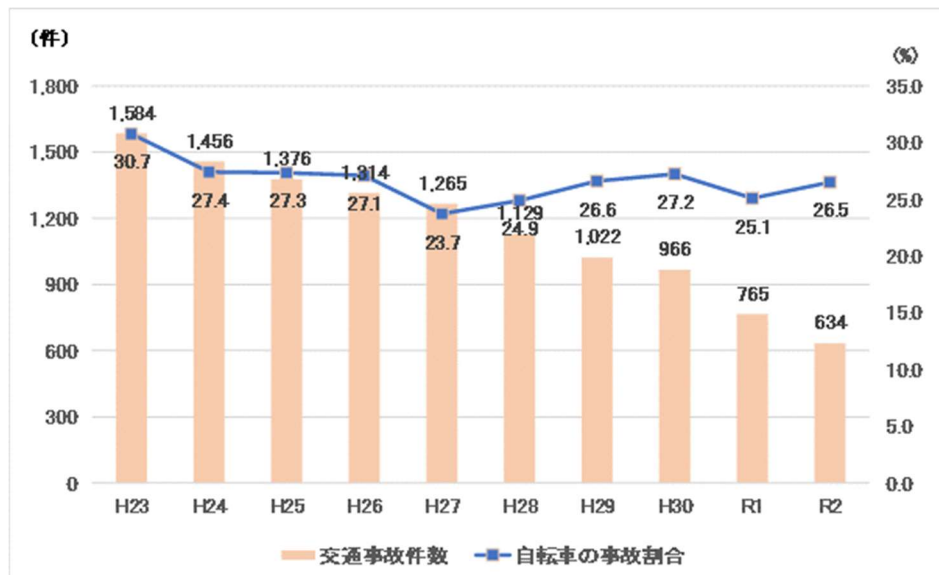


図 2-31 本市の事故件数と自転車事故割合の推移

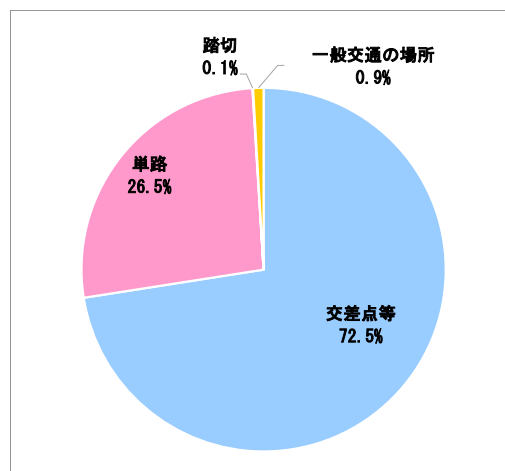


図 2-32 大阪府の自転車事故発生場所

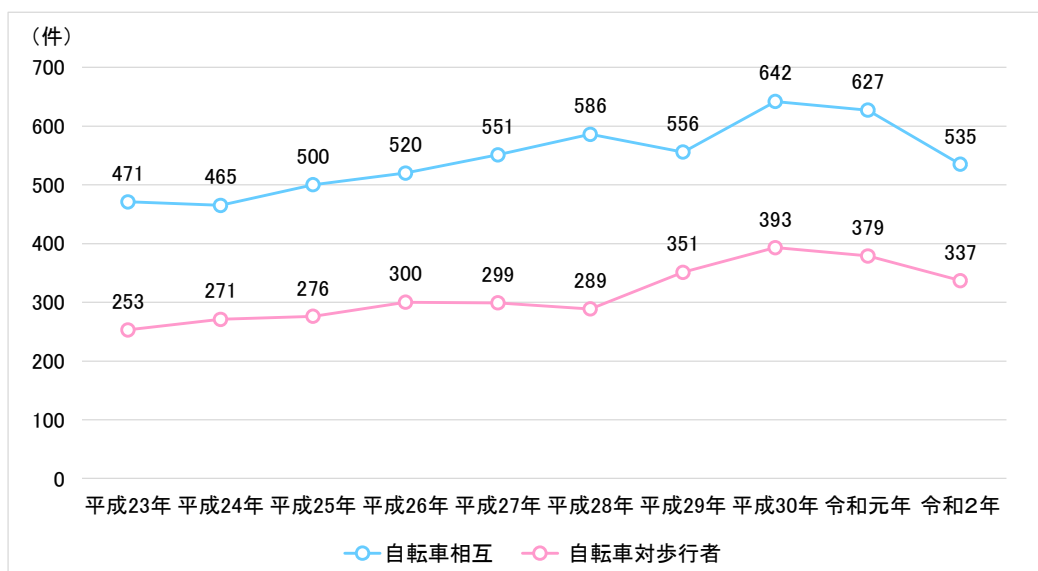
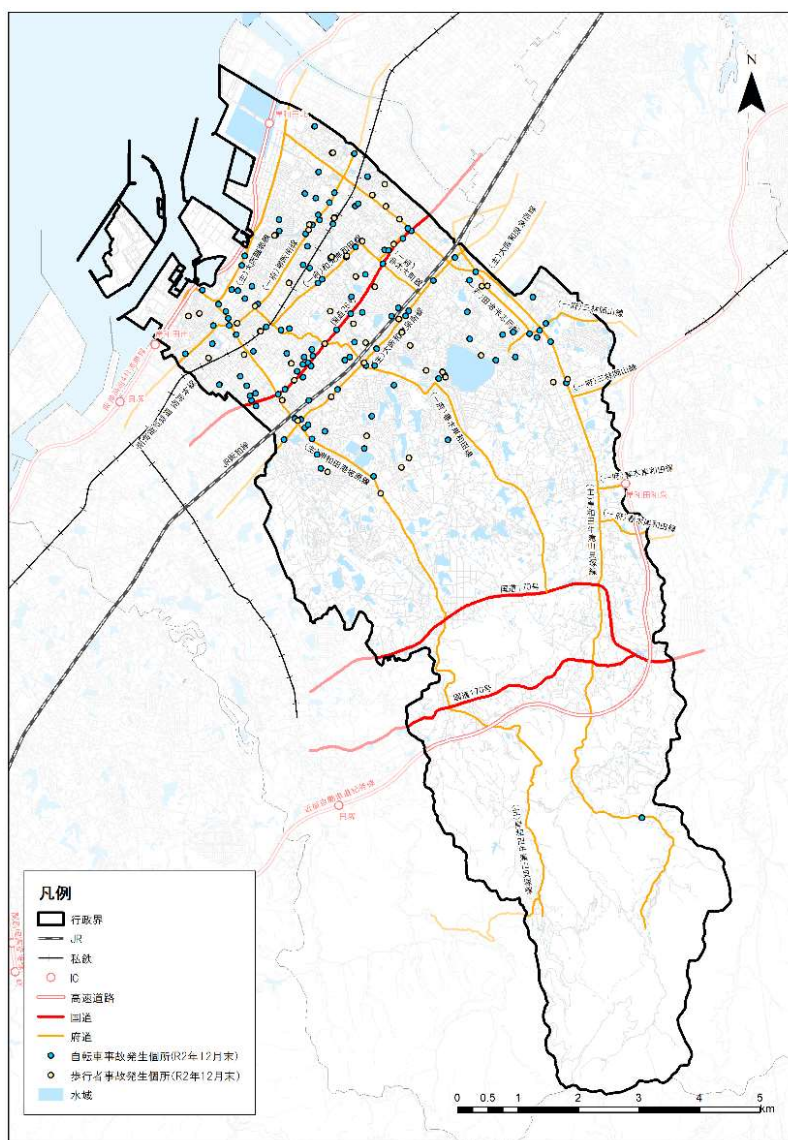


図 2-33 大阪府における当事者別自転車事故発生件数の推移



※大阪府警察 岸和田市の歩行者・自転車の交通事故発生場所(R2.12 月末)をもとに作成

図 2-34 本市における歩行者・自転車交通事故の分布図

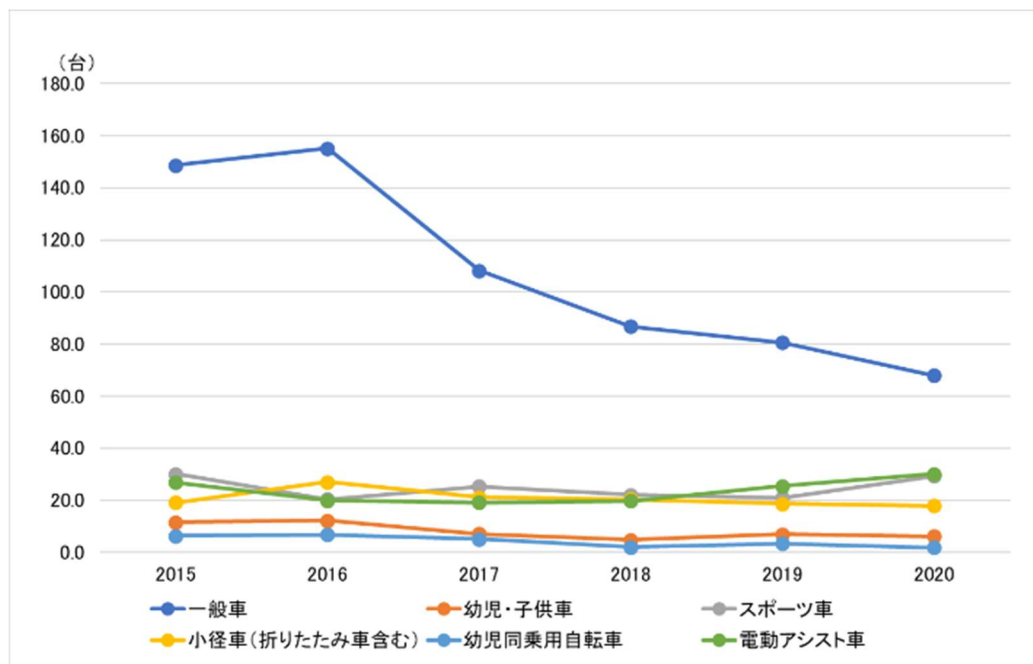


図 2-35 1店舗当たり平均車種別新車販売台数(近畿ブロック)



図 2-36 交通安全教室の様子

表 2-5 安全・安心における課題

主な課題	○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進 ○全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットなど安全装備の装着の促進 ○多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及 ○自転車が有する機動性を活かした災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心の向上 ○交通事故の傾向を踏まえた交通安全の啓発活動の促進 ○自転車の種類に応じた交通安全対策 ○主要幹線道路をはじめとした交通事故減少に向けた交通安全対策
------	--

3. 計画の目標設定と実施すべき施策

本市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、自転車の活用を計画的に推進するため、計画の目標を定め、具体的な実施すべき施策を定めます。

3.1 目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

3.1.1 計画の目標と数値目標

目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

自転車は、利用時に温室効果ガス的一种である二酸化炭素を排出しない身近な交通手段である一方で、地形や高低差、天候、移動距離など、自転車活用における様々な課題もあります。こういった自転車活用の特性を踏まえつつ、快適な自転車通行空間を創出しながら、公共交通からの「ラストワンマイル」の自転車活用を目指すなど、自転車と公共交通の連携と利便性向上を推進します。これによって、過度な自動車利用による環境負荷を低減しながら、道路交通の円滑化に寄与するような環境づくりを推進します。

■自転車通行空間の整備の推進

【目標の実現に向けた方向性】

自転車ネットワークの形成を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進し、効率的に自転車を活用できる環境づくりを推進する。

【目標の把握方法】

自転車通行空間の整備率（％）で把握する。

$$\text{整備率（％）} = \text{整備済延長（km）} \div \text{整備予定延長（km）} \times 100$$

3.1.2 実施すべき施策

3.1.2.1 施策体系

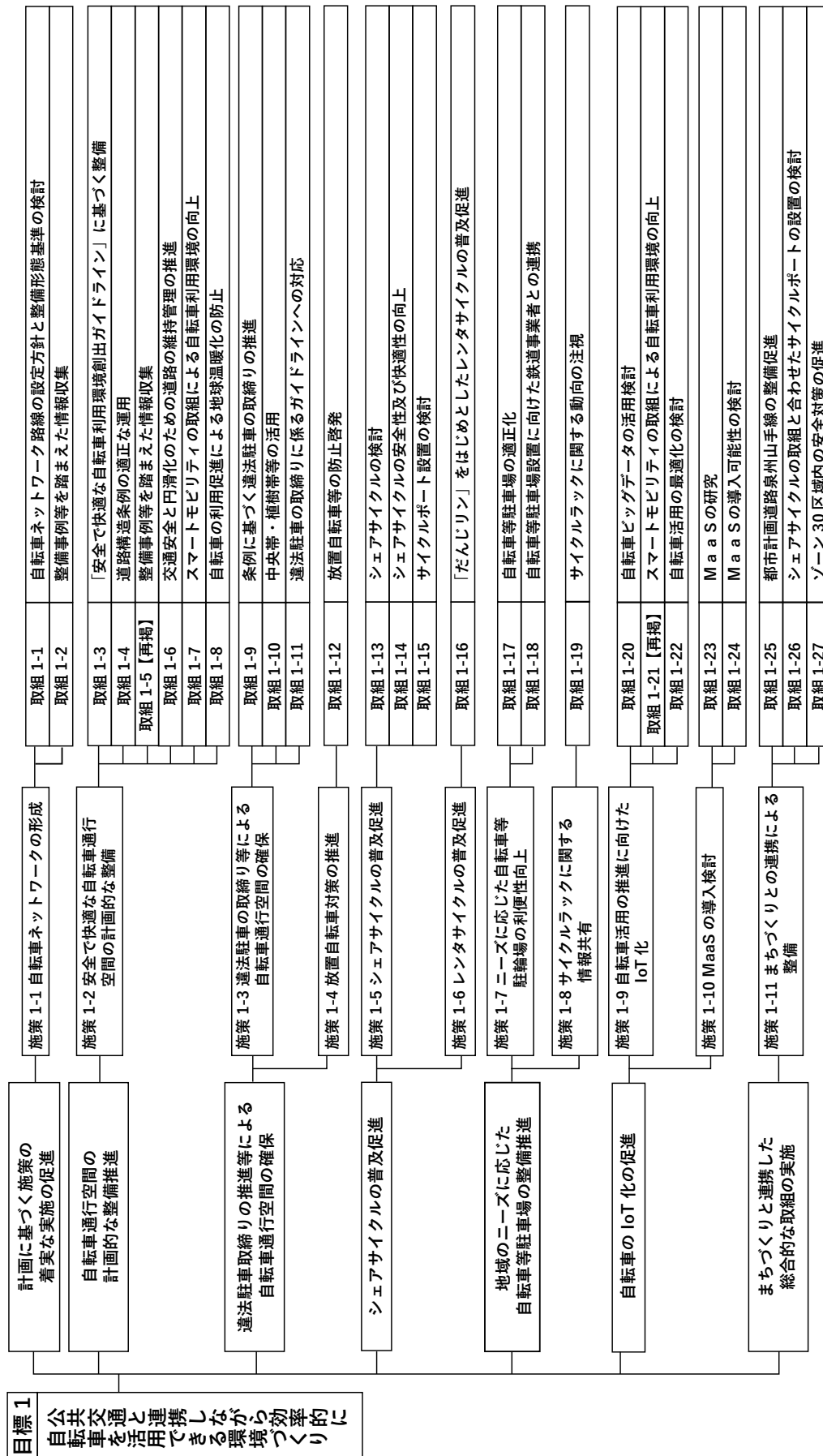


図 3-1 目標1: 施策の体系

3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進

施策 1-1 自転車ネットワークの形成

自転車ネットワークの形成にあたっては、本市の特性である4つの区域と7つの軸の考え方を踏まえるとともに、これまで大阪府で整備されてきた自転車通行空間の整備状況等を反映しながら、別途整備計画を策定します。そして、ロングライドやヒルクライムのような本格的なサイクリングのほか、自転車を活用した新しい楽しみ方である散走など、それぞれの目的に応じた安全で快適な自転車通行空間を効率的、効果的に整備します。

なお、自転車ネットワークについては、社会情勢の変化等に応じて適宜、見直していくものとします。

※別途、整備計画を策定します。



図 3-2 本市における4つの区域と7つの軸
(岸和田市まちづくりビジョン将来構想)

取組 1-1：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 1-2：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進

施策 1-2 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 1-3：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 1-4：道路構造条例の適正な運用

「岸和田市道路構造条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 1-5(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 1-6：交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 1-7：スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-8：自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.1.2.4 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保**施策 1-3 違法駐車取締り等による自転車通行空間の確保**

迷惑駐車等については、「岸和田市迷惑駐車防止に関する条例」を定めており、岸和田駅周辺を迷惑駐車防止重点地域と設定し、関係機関と連携しながら防止啓発活動を行っています。今後も岸和田警察署などと連携しながら、違法駐車取締りを推進します。

取組 1-9：条例に基づく違法駐車取締りの推進

岸和田市迷惑駐車防止に関する条例に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に違法駐車取締りを岸和田警察署と連携しながら、違法駐車防止のための啓発活動に努めます。

取組 1-10：中央帯・植樹帯等の活用

既存都市計画道路等における自転車通行空間に活用可能な中央帯や植樹帯の有無を整理するとともに、新規都市計画道路の整備については、自転車通行空間の設置可能な幅員の確保に努めます。

取組 1-11：違法駐車取締りに係るガイドラインへの対応

道路管理者と交通管理者と連携しながら、ガイドラインに応じた違法駐車取締りに努めます。

施策 1-4 放置自転車対策の推進

公道への自転車・バイク等の放置は、障害者はもちろん人や車の通行の妨げとなり、大変危険で迷惑となっています。本市では、「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路上を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車・原付バイクの撤去を行っています。今後も放置自転車の多い地域については、自転車放置禁止区域の見直しや新たな指定を検討するとともに、効果的な放置自転車の撤去を実施します。



図 3-3 自転車等放置禁止区域

取組 1-12：放置自転車等の防止啓発

自転車等放置防止啓発活動業務や迷惑駐車防止啓発活動業務と連携した方策の可能性を探ります。

3.1.2.5 シェアサイクルの普及促進**施策 1-5 シェアサイクルの普及促進**

国や大阪府や民間企業と連携し、シェアサイクルの普及促進に努めるとともに、市の施設をはじめとしたサイクルポートの設置のあり方や市域全域を対象としたシェアサイクルのあり方について検討を進めます。

取組 1-13：シェアサイクルの検討

新たなシェアサイクルのしくみについて、各種関係機関との意見交換を行いながら、調査研究を推進します。

取組 1-14：シェアサイクルの安全性及び快適性の向上

市域を跨いだ公共交通を補完する交通システムとして機能するよう、OSPF（大阪スマートシティパートナーズフォーラム）等の取組を活用しながら近隣市町との協議を重ね、サービス提供エリアの充実を目指します。

取組 1-15：サイクルポート設置の検討

人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化し、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築に寄与するサイクルポート設置に向けた方針を検討します。

施策 1-6 レンタサイクルの普及促進

岸和田駅 3 号自転車等駐車場において、岸和田 TMO がレンタルサイクル「だんじりん」を運営しています。これまでの事業効果を踏まえながら、その普及促進を図っていきます。



図 3-4 だんじりんのロゴ

取組 1-16 : 「だんじりん」をはじめとしたレンタルサイクルの普及促進

岸和田 TMO が運営する「だんじりん」について事業効果や検証などの評価を継続的にを行いながら、地域活性化に寄与するレンタルサイクルの支援や普及促進に努めます。

3.1.2.6 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進**施策 1-7 ニーズに応じた自転車等駐車場の利便性向上**

自転車利用や放置自転車の状況を踏まえ、目的や日時等の利用特性に応じた駐輪施設整備の見直しを検討するとともに、利便性向上のための取組を推進します。

取組 1-17 : 自転車等駐車場の適正化

自転車等駐車場は、民間の自転車等駐車場が駅前付近の狭小地等での設置が進んでいることを踏まえ、利用実態等を勘案しながら施設規模の縮小も踏まえた適正化や機械化システムの導入を検討します。

取組 1-18 : 自転車等駐車場設置に向けた鉄道事業者との連携

鉄道駅周辺における自転車等駐車場の円滑な設置に向けて、鉄道高架下等を活用した設置を鉄道事業者に働きかけます。

施策 1-8 サイクルラックに関する情報共有

多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、サイクルラックに関する技術基準の見直し等への対応に努めます。

取組 1-19 : サイクルラックに関する動向の注視

サイクルラックに関する技術基準の見直し動向を注視し、適宜、指定管理者に情報提供を行います。

3.1.2.7 自転車のIoT化の促進

施策 1-9 自転車活用の推進に向けたIoT化

各種調査や研究結果を踏まえてIoTの活用を推進し、自転車活用推進のための方策等の検討を推進します。

取組 1-20：自転車ビッグデータの活用検討

自転車プロープデータをはじめとした各種ビッグデータの入手方法を確認するとともに、データ活用に向けた費用対効果を整理します。

取組 1-21(取組 1-7【再掲】)：スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-22：自転車活用の最適化の検討

スマートモビリティの取組を通じて、シェアサイクルにおける自転車の再配置の最適化のあり方を調査研究します。

施策 1-10 MaaSの導入検討

スマートモビリティの取組を通じてシェアサイクルと公共交通を組み合わせた経路検索や予約・キャッシュレス決済まで行うMaaS(Mobility as a Service)の導入を検討します。

取組 1-23：MaaSの研究

大学等の教育機関とタイアップし、スマートモビリティの取組として本市の状況に即したMaaSの研究に取組みます。

取組 1-24：MaaSの導入可能性の検討

「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」を踏まえ、スマートモビリティ提案事業の取組による導入可能性を検討します。

3.1.2.8 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

施策 1-11 まちづくりとの連携による整備

道路や公共交通、歩行者、自転車などに関わるまちづくりと連携しながら、自転車通行空間の整備等を推進します。

取組 1-25：都市計画道路泉州山手線の整備促進

都市計画道路泉州山手線の整備やそれと関連する面整備に合わせて、サイクル&バスライド機能を備えた新拠点交通広場を整備します。

取組 1-26：シェアサイクルの取組と合わせたサイクルポートの設置の検討

公共交通の位置づけを明確にしながら、シェアサイクルの取組と合わせてサイクルポートの設置方針を検討します。

取組 1-27：ゾーン 30 区域内の安全対策の促進

岸和田警察署と協議を行いながら、ゾーン 30 区域内の交通安全対策を促進します。

3.2 目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

3.2.1 計画の目標と数値目標

目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であり、日常生活やスポーツ競技、レクリエーション活動など、幅広く健康づくりができる乗り物です。自転車活用を機会に日常の活動を増進しながら、市民の健康増進を育む環境づくりを推進します。

■自転車通勤の促進

【目標の実現に向けた方向性】

市民が自転車活用を推進することで、それを機会に健康づくりに勤しむとともに、健康づくりを育む環境づくりを推進する。

3.2.2 実施すべき施策
3.2.2.1 施策体系



図 3-5 目標 2: 施策の体系

3.2.2.2 自転車競技施設の整備促進

施策 2-1 BMX コースの整備

UCI（国際自転車競技連合）の自転車競技規則に定められた要件を満たす、国際基準のBMXコースの整備を検討します。

取組 2-1：BMX コースの整備

サイクルピア岸和田において整備されている BMX コースについて、国際基準を満たすコースとするため、移設等も踏まえた整備を検討します。

3.2.2.3 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

施策 2-2 岸和田競輪場及びサイクルピア岸和田の活用

市民がサイクリススポーツを身近に慣れ親しめるよう、岸和田競輪場の活用を推進します。

取組 2-2：岸和田競輪場におけるイベントの開催

幅広い年齢層の自転車愛好家や自転車に興味を持っている方を対象としたバンク走行会、補助輪なしで自転車に乗れない児童を対象とした自転車乗り方教室等、各種イベントの開催により岸和田競輪場を活用した市民参加を促進します。

取組 2-3：サイクルピア岸和田におけるイベントの開催

関係団体と連携し、BMX 教室をはじめとした幅広い年齢層による各種イベントの開催によるサイクルピア岸和田を活用した市民参加を促進します。

施策 2-3 バリアフリー基本構想等との調整

バリアフリー基本構想において位置付けた生活関連経路等との調整を図ります。

取組 2-4：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

施策 2-4 タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について検討を行います。

取組 2-5：タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組を踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.2.2.4 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

施策 2-5 自転車活用による健康づくりの推進

自転車を活用した健康づくりに関する広報や啓発活動を推進します。

取組 2-6：サイクルマップの配信・配布

プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に回れるコースなどのマップについて、ホームページを通じた紹介や配布を行います。

取組 2-7：大学等と連携したマップづくり

大学等の教育機関と連携してこころに残る景観を巡るマップなど、散走に活用できるマップづくりを行います。

取組 2-8：自転車関連イベントの企画

各種スポーツイベントにおいて、関係機関と連携して自転車関連イベントの企画を推進します。

取組 2-9：電動アシスト自転車の普及

起伏の大きいエリアでのスムーズな移動のほか、運転免許を返納する高齢者のフレイル予防などに寄与する電動アシスト自転車の普及に向けた取組を進めます。

3.2.2.5 自転車通勤等の促進

施策 2-6 自転車通勤等の促進

自転車通勤等を促進するための広報啓発をはじめとした総合的な取組を推進します。

取組 2-10：エコ通勤などによる自転車利用の推進

環境負荷の少ない移動手段の促進に向け、自転車通勤推進企業の宣言の検討やエコ通勤、短中距離の職務移動における公用自転車の利用促進など、自転車利用の推進に努めます。

取組 2-11：自転車通勤についての情報収集

自転車通勤への転換を促進するための有効な支援策等について情報収集に努めます。

取組 2-12：庁舎における駐輪スペースの確保とサイクルポートの設置検討

自転車通勤者や来庁者のために必要な駐輪スペースを確保するとともに、シェアサイクル事業者のサイクルポート設置に向けた協力根拠となる方針を検討します。

3.3 目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

3.3.1 計画の目標と数値目標

目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

本市は、だんじり祭をはじめとした有形・無形の豊富な観光資源を有するまちです。これらの観光資源へ自転車で巡り、観光資源の魅力等を楽しみ、人々が交流できるサイクリング環境を創出するとともに、自転車で走ること自体を楽しめるよう、サイクルツーリズムによる観光振興を推進します。

■泉州地域における宿泊者数の増加

【目標の実現に向けた方向性】

自転車活用によって市内に来訪する観光客数の増加に伴う宿泊者数の増加により、観光振興を推進する。

【目標の把握方法】

宿泊者数の増加数値については「大阪府観光統計調査」の「大阪の延べ宿泊者数・外国人延べ宿泊者数」より把握する。

3.3.2 実施すべき施策

3.3.2.1 施策体系

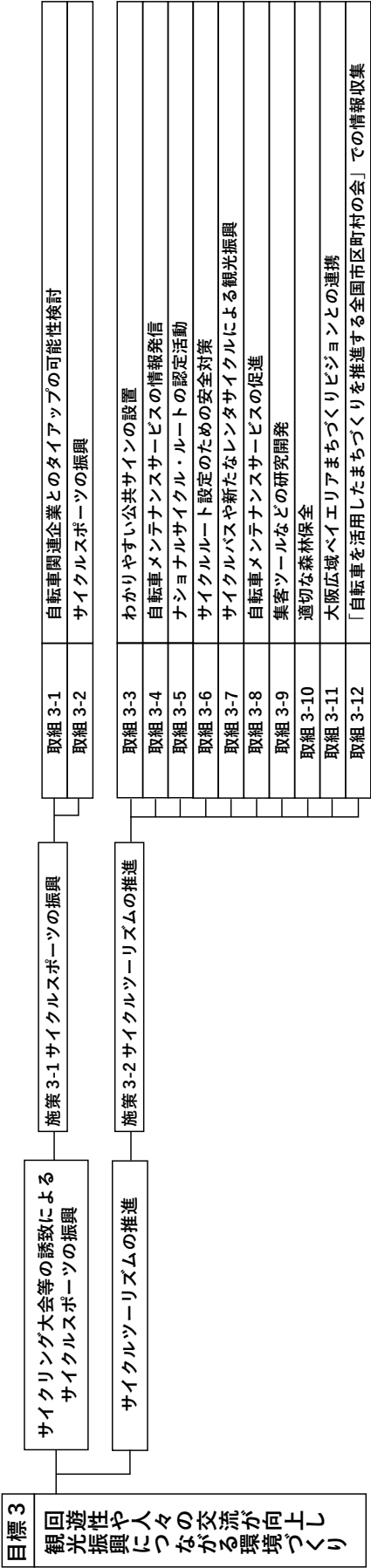


図 3-6 目標3: 施策の体系

3.3.2.2 サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興

施策 3-1 サイクルスポーツの振興

サイクルスポーツを振興し観光振興につなげるため、サイクリング大会等の誘致を推進します。

取組 3-1：自転車関連企業とのタイアップの可能性検討

本市にゆかりのある自転車関連企業と自転車イベント等に関するタイアップの可能性を検討します。

取組 3-2：サイクルスポーツの振興

自転車競技の普及のため、関係団体と協議や検討を行いながら、自転車イベント等を通じて、サイクルスポーツを推進します。

3.3.2.3 サイクルツーリズムの推進

施策 3-2 サイクルツーリズムの推進

官民が連携しながら、本市の観光振興につながるサイクルツーリズムを推進します。

取組 3-3：わかりやすい公共サインの設置

岸和田市公共サインガイドラインに基づき、事業者が設置する場合は、わかりやすく、景観に配慮したサインとなるよう誘導します。

取組 3-4：自転車メンテナンスサービスの情報発信

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、自転車メンテナンスサービス協力店舗を募集した上で、情報発信が行えるような仕組みの調査・研究を推進します。

取組 3-5：ナショナルサイクル・ルートの認定活動

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、泉州サイクルルートがナショナルサイクル・ルートとして認定されるようなルートの調査・研究を推進します。

取組 3-6：サイクルルート設定のための安全対策

サイクルルート設定にあたって各施設管理者との安全対策協議を行うとともに、岸和田警察署と交通事故減少に向けた対策協議を推進します。

取組 3-7：サイクルバスや新たなレンタサイクルによる観光振興

路線バス事業者に対してサイクルバスの取組事例について情報提供を行うとともに、バスと乗り捨てレンタサイクルの共栄可能性の調査・研究を推進します。

取組 3-8：自転車メンテナンスサービスの促進

自転車メンテナンスサービスや、サイクリストの受入サービス店舗の有無を調査します。

取組 3-9：集客ツールなどの研究開発

集客ツールなどによる回遊型コンテンツの企画立案の研究を推進します。

取組 3-10：適切な森林保全

ヒルクライムのコースとなっている葛城山を中心とする良好な森林などの自然環境を保全するとともに、林道通行に対する注意喚起の看板設置を推進します。

取組 3-11：大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンとの連携

大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が策定した大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンと連携した取組を推進します。

取組 3-12：「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会」での情報収集

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会における活動を通じて、先進事例等の情報収集や情報共有を推進します。

3.4 目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

3.4.1 計画の目標と数値目標

目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であることで、使用者によっては交通安全上、危険な乗り物となります。また、道路交通法改正によって、交通ルールの遵守と交通マナーを実践していく必要があります。交通安全に関する教育や啓発を通じて、自転車・歩行者・自動車がお互いに交通ルールを理解しながら、尊重しあう意識を醸成するとともに、自転車通行空間を創出しながら安全・安心に自転車利用ができる環境づくりを推進します。

■自転車事故件数の減少

【目標の実現に向けた方向性】

本市における自転車事故件数を減少させ、安全・安心な自転車利用を推進する。

【目標の把握方法】

本市の自転車事故件数の減少数値については「大阪府の交通白書」の「市町村別自転車事故発生件数」より把握する。

3.4.2 実施すべき施策

3.4.2.1 施策体系

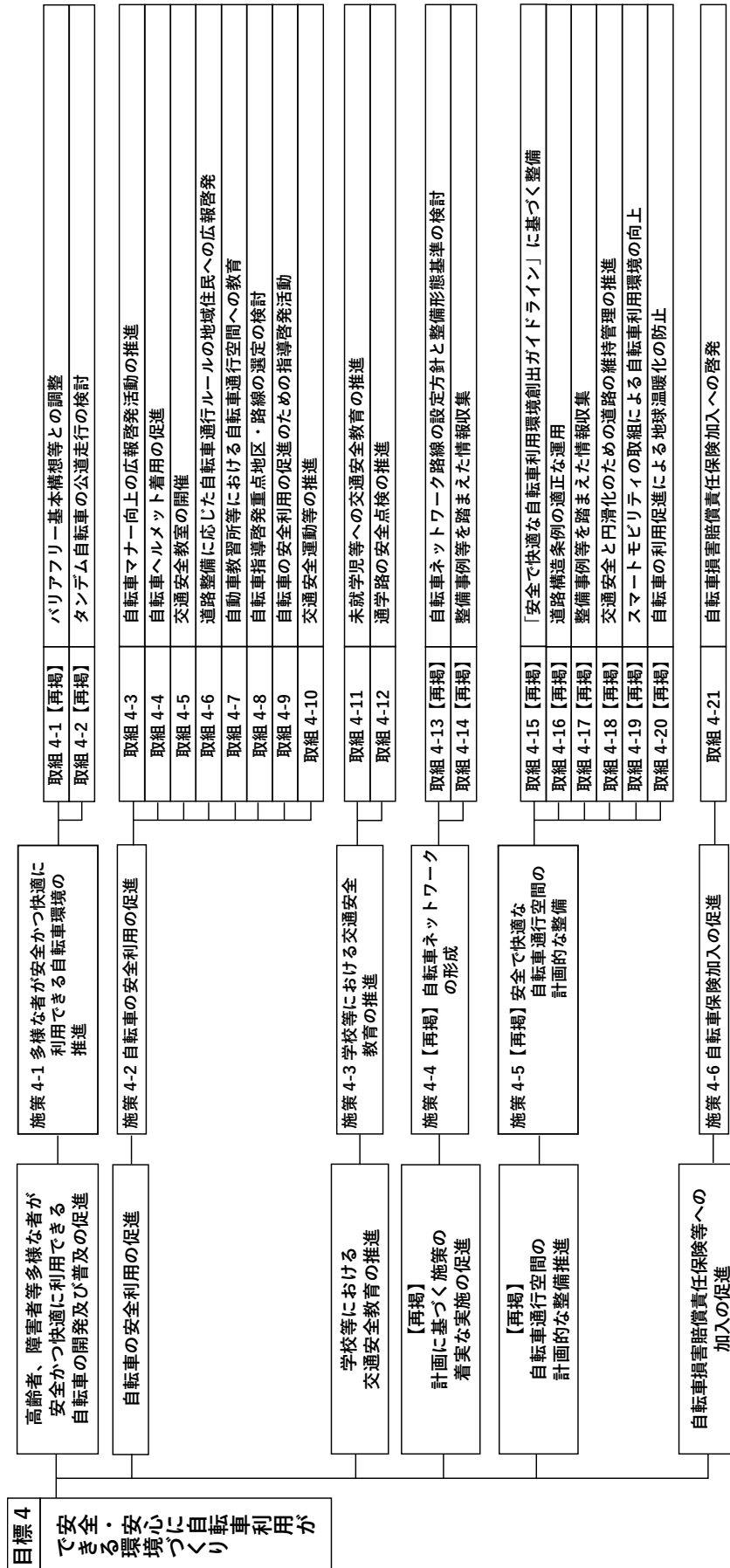


図 3-7 目標4: 施策の体系

3.4.2.2 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進

施策 4-1 多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の推進

高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の創出を推進します。

取組 4-1(取組 2-4【再掲】)：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

取組 4-2(取組 2-5【再掲】)：タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組を踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.4.2.3 自転車の安全利用の促進

施策 4-2 自転車の安全利用の促進

自転車の安全利用に向けた広報啓発活動を推進します。

取組 4-3：自転車マナー向上の広報啓発活動の推進

自転車マナーアップ月間において、自転車マナー向上のためのポスターを掲示するなど、広報啓発を推進します。

取組 4-4：自転車ヘルメット着用の促進

大阪府自転車条例に基づいた自転車利用の際の自転車ヘルメットの着用について、補助制度の検討や市民の交通意識の向上に資する広報啓発を推進します。

取組 4-5：交通安全教室の開催

岸和田市、岸和田警察署、交通指導員による交通安全教室を開催し、交通安全に対する啓発活動を推進します。

取組 4-6：道路整備に応じた自転車通行ルールの地域住民への広報啓発

市道の整備に合わせて地域住民への自転車通行ルールの広報啓発に努めます。

取組 4-7：自動車教習所等における自転車通行空間への教育

岸和田自動車教習所や「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部などによる自転車通行空間への走行教育等を促進します。

取組 4-8：自転車指導啓発重点地区・路線の選定の検討

岸和田警察署と連携し、自転車指導啓発重点2路線（①岸和田警察署東交差点～南海岸和田駅前ロータリーの間（都市計画道路岸和田駅東停車場線）②和泉高校東交差点～土生交差点の間（（主）岸和田港塔原線））については、より指導啓発活動を推進します。

取組 4-9：自転車の安全利用の促進のための指導啓発活動

自転車の安全利用の促進のため、岸和田警察署が行う自転車交通違反者に対して指導警告カードで指導を行い、また交通指導員との連携により啓発活動に努めます。

取組 4-10：交通安全運動等の推進

「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部と連携し、自動車教習所で実施する安全運動等を推進します。

3.4.2.4 学校等における交通安全教育の推進**施策 4-3 学校等における交通安全教育の推進**

交通安全意識の向上のため、学校等における交通安全教室の開催等を推進します。

取組 4-11：未就学児等への交通安全教育の推進

保育園や幼稚園等に向けた交通安全教室の開催等による交通安全教育を推進します。

取組 4-12：通学路の安全点検の推進

現行スキームによる通学路安全点検を継続実施します。

3.4.2.5 計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】**施策 4-4(施策 1-1【再掲】) 自転車ネットワークの形成****取組 4-13(取組 1-1【再掲】)：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討**

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 4-14(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.4.2.6 自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】

施策 4-5(施策 1-2【再掲】) 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 4-15(取組 1-3【再掲】) : 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 4-16(取組 1-4【再掲】) : 道路構造条例の適正な運用

「岸和田市道路構造条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 4-17(取組 1-2【再掲】) : 整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 4-18(取組 1-6【再掲】) : 交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 4-19(取組 1-7【再掲】) : スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 4-20(取組 1-8【再掲】) : 自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.4.2.7 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

施策 4-6 自転車保険加入の促進

近年、自転車利用者のマナー違反による事故が後を絶たず、事故による高額な賠償請求事例も発生しています。大阪府では、平成 28 (2016) 年 4 月 1 日に自転車の交通事故防止と被害者の保護を図るため、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、自転車の安全利用促進、点検・整備の促進、高齢者の自転車用ヘルメットの着用の努力義務などが規定されました。

また、平成 28 (2016) 年 7 月 1 日からは、自転車事故による賠償責任を補償する保険への加入が義務付けられました。自転車利用者が万が一、損害賠償責任を負った場合に備え、自転車保険

4. 計画の推進体制

4.1 計画の推進体制

自転車活用の推進にあたっては、自転車通行空間や自転車駐車環境といった、ハード整備が必要である一方で、交通ルールやマナーの啓発といったソフト分野での取組も必要であり、道路や公共交通といった都市交通全体の視点からの計画づくりを行うため、「岸和田市地域公共交通協議会」において計画策定や見直しを行うものとします。

4.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

本計画の実現にあたっては、施策を評価しそれらを今後の施策に反映させることが重要です。実現にあたっては、本計画（Plan）の取組を実施（Do）し、定期的の実施の評価（Check）を行い、改善（Act）し、次の計画（Plan）へつなげる PDCA サイクルの進行管理による遂行が重要となっています。本計画では、計画期末までに、計画実施の評価を行い、計画のフォローアップを行いながら計画を見直し、継続的に計画を推進していきます。また、社会情勢の変化等や、国や府の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行うこととします。

■用語集

見出し	語句	解説
A	BMX	Bicycle Motocross と呼ばれる自転車競技やその競技に使用する自転車のこと。
	IoT	Internet of Things の略称のこと。あらゆるものをインターネット（あるいはネットワーク）に接続することでより便利に活用すること。
	MaaS	Mobility as a Service の略称のこと。あらゆる交通手段による移動をサービスとしてとらえ、より利便性の高い移動を実現するという概念や仕組みのこと。
	SDG s	持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）の略称のこと。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。
	PDCA サイクル	Plan-Do-Check-Act の略称のこと。継続的に品質を管理するための手法。生産・品質などの管理を円滑に進めるための業務管理手法の1つ。
	TMO	Town Management Organization の略称のこと。まちづくりを運営・管理する機関のこと。
あ行	アクセシビリティ	近づきやすさや利用のしやすさのこと。
	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。
	温室効果ガス	水蒸気、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンなど、大気圏にあって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより、温室効果をもたらす気体のこと。
か行	ガイドライン	物事を判断するための指針のこと。
	環境負荷	人の活動により環境に加えられる影響のこと。
	近畿圏 P T 調査	近畿圏パーソントリップ調査のこと。人の1日の動きを総合的に把握することを目的として、10 年毎に実施している交通の基礎調査のこと。
	景観計画	景観法に基づく良好な景観の形成に関する計画のこと。
さ行	サイクリスト	サイクリングをする人や自転車競技の選手のこと。
	サイクル&ライド	自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムのこと。
	サイクル&バスライド	自転車でバス停に来てバスに乗り換えるシステムのこと。
	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光のこと。
	サイクルポート	自転車置き場のこと。
	サイクルバス	自転車をバス車両へ解体せずに持ち込むことができるサービスのこと。
	サイクルラック	自転車を収納するためのラックのこと。
	シェアサイクル	他の人と自転車を共有し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。
	市街化区域	すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

見出し	語句	解説
	市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域として定める区域のこと。
	スマートモビリティ	AI や新しい技術を用いて従来の交通や移動を変える新しい技術の総称をいう。
	スキーム	計画や枠組みのこと。
	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策のこと。
た行	タイアップ	提携や協力すること。
	タンデム自転車	複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り、同時に駆動することができる自転車のこと。
	低炭素	二酸化炭素の排出量が少ないこと。
	道路交通センサス	道路交通の現状と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で全国的な規模で実施している調査のこと。
	都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。
な行	ナショナルルート	サイクルツーリズムの推進を国内外にアピールしていくことを目的として、国が指定する一定水準を満たすサイクリングロードのこと。
は行	バリアフリー基本構想	高齢者、障害者等が日常生活、社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設等を含み、それらの相互施設間の移動が通常徒歩で行われる地区等において公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、市町村が作成する構想のこと。
	ビッグデータ	さまざまな種類や形式のデータを含む巨大なデータ群のこと。
	ヒルクライム	峠や山岳地帯の決められたコースでロードバイクを中心とするスポーツバイクで登る競技もしくは乗り方のこと。
	フォローアップ	事業やプロジェクトを行った後、どのような結果を生んだのか検証すること。
	フレイル	加齢により心身が老い衰えた状態のこと。
	ポタリング	目的地を特に定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でめぐること。
ま行	モータリゼーション	自動車産業の発展に伴い、クルマを利用することが社会的に一般化した状態のことを指す。
ら行	ラストワンマイル	モノ・サービスが到達する最後の接点を指す。
	ロングライド	自転車での長距離走行を指す。