

【自転車活用推進計画編（案）】概要版

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) 自転車活用推進計画の位置付け

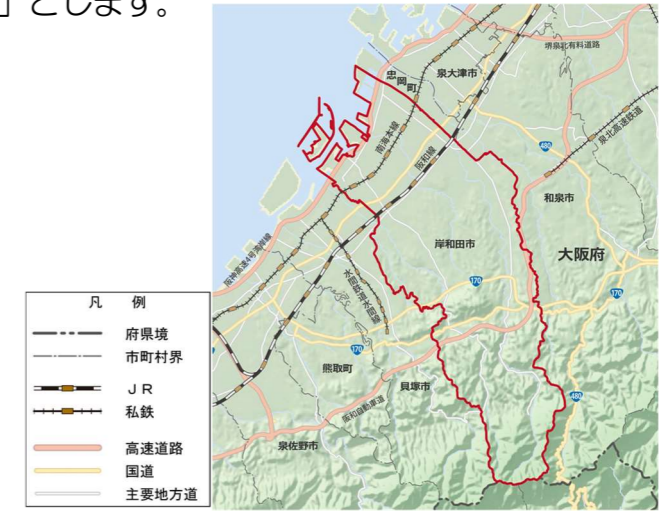
移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内講ずべき必要な措置を定めます。

(3) 計画対象期間

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) 計画対象区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。



2. 自転車を取り巻く現状と課題

都市環境

現状		課題
地形	<ul style="list-style-type: none"> 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で、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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> 人口は減少傾向、世帯数は増加傾向、少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念 自動車主体の交通手段で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばい 	
道路環境	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は整備率59.7% 都市計画道路泉州山手線の整備が進む (主)大阪臨海線や国道170号、(主)岸和田牛滝山貝塚線での高い大型車混入率 	
自転車等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の公共自転車等駐車場は収容実台数に比べ、余裕がある状態 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て自転車利用等の多目的な交通広場を整備中 	
地球環境(温暖化防止)	<ul style="list-style-type: none"> 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 	

健康増進

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 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 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の高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ○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

観光振興・スポーツ振興

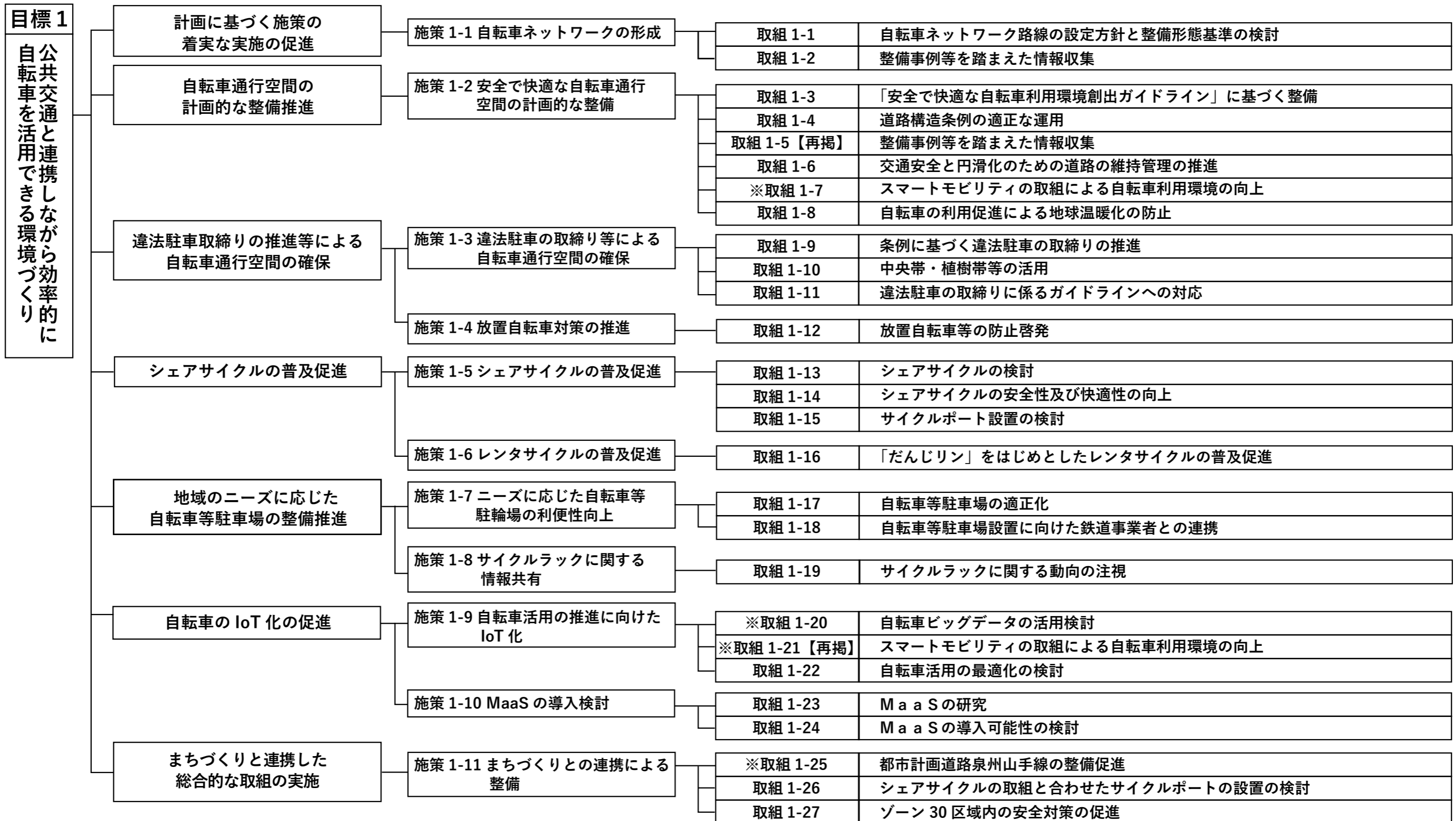
現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭をはじめ、岸和田城や城下町の古い街並みが残る、有形無形の観光資源の豊富なまち 鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットが存在 関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運の高まっており、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンでは、隣接府県・西日本等との連携を広げる方策として広域サイクル連携の推進が掲げられている 	<ul style="list-style-type: none"> ○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイ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

安全・安心

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 交通事故発生のうち自転車事故の割合については横ばい 自転車事故が起こる箇所として幹線道路沿道において多く発生しており、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る 自転車の種類や使用目的に応じた安全対策を講じる必要がある 交通安全に対する啓発活動を行っているものの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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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

【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



【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



【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



【目標4】 安全・安心に自転車利用ができる環境づくり



4. 計画の推進体制

(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みも必要であり、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。

(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、定期的な実施の評価（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。