

# **和泉市自転車活用推進計画(素案)**

令和8（2026）年 月

和泉市

## 目 次

<b>第1章 計画の概要 .....</b>	<b>1</b>
1-1 計画の目的と背景 .....	1
1-2 計画期間 .....	1
1-3 計画の位置づけ .....	1
1) 上位・関連計画 .....	2
2) 本市の上位・関連計画 .....	4
<b>第2章 自転車利用の現状と課題.....</b>	<b>6</b>
2-1 自転車を取り巻く環境の変化 .....	6
1) 自転車関連法制度の動き .....	6
2) モビリティの多様化.....	7
2-2 本市の自転車の利用状況 .....	8
1) 交通手段に占める自転車の利用割合 .....	8
2) 通勤・通学の利用状況.....	12
2-3 自転車関連事故の状況.....	15
1) 自転車関連事故の状況 .....	15
2) 自転車関連事故の発生状況 .....	17
2-4 自転車の利用環境.....	18
1) 道路の状況.....	18
2) 駐輪環境.....	20
2-5 本市の自転車の取組 .....	23
1) 利用環境の整備.....	23
2) 安全利用.....	24
3) 市内周遊・来訪促進 .....	25
4) その他の自転車活用 .....	25
2-6 課題.....	26
<b>第3章 計画の目標及び方向性 .....</b>	<b>27</b>
3-1 計画の目標.....	27
3-2 施策の方向性 .....	28

<b>第4章 取組</b>	<b>29</b>
4-1 取組内容	30
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	30
目標2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	35
目標3 来訪促進に資するサイクルツーリズムの推進	36
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	37
<b>第5章 計画の推進に向けて</b>	<b>39</b>
5-1 計画の取組の評価・検証	39
5-2 進捗管理	40

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画の目的と背景

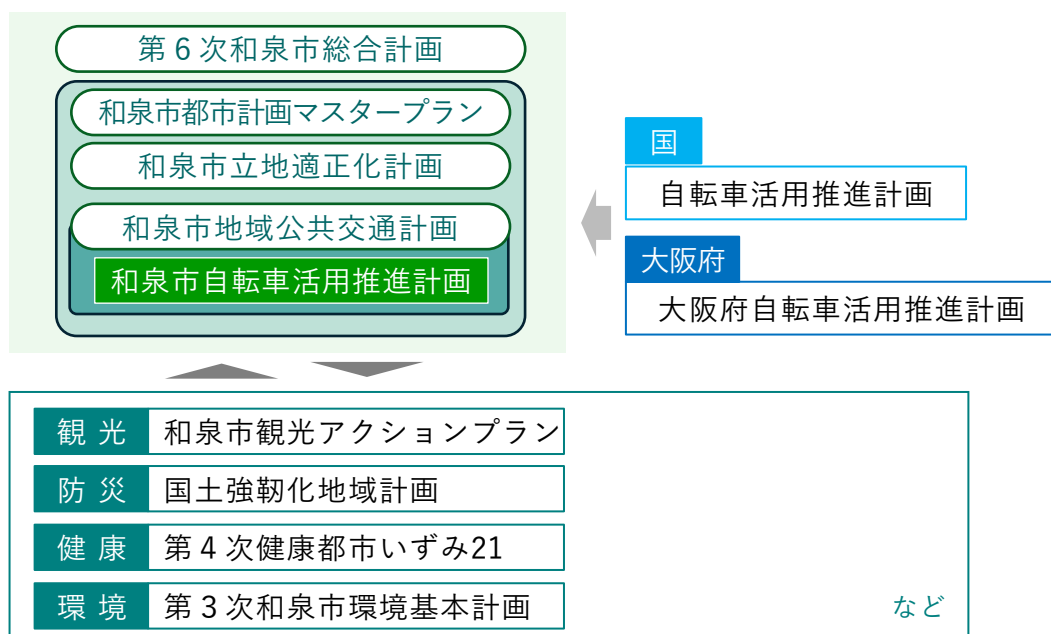
平成29（2017）年5月、自転車活用推進法が施行され、地方自治体においても自転車活用推進計画の策定に努めることとされました。本市においては「和泉市地域公共交通網形成計画（平成31（2019）年3月）」で自転車に関する施策を定めていましたが、本市の自転車利用の課題、これまでの取組や社会情勢の変化を踏まえ、自転車を安全・安心に利用し、市民・来訪者の自転車利用を促進する環境創出を計画的に展開していくため、本計画として取りまとめるものです。

## 1-2 計画期間

本計画は、令和8（2026）年度～令和17（2035）年度の10年間とします。社会情勢などを踏まえつつ、概ね5年後に施策の進捗の確認を行い、次の5年間で実施する施策について必要に応じて見直しを行います。概ね10年後には施策全体の評価、見直しを行います。

## 1-3 計画の位置づけ

本計画は、国の「自転車活用推進計画」及び「大阪府自転車活用推進計画」を勘案し、市の上位計画である「第6次和泉市総合計画」、「和泉市都市計画マスタープラン」及び「和泉市地域公共交通計画」などの関連計画と連携・整合を図り、本市の自転車利用の現状・課題に応じた自転車政策に関する最上位計画として位置づけ、自転車活用推進法第11条に基づく計画とします。



図表1-1. 和泉市自転車活用推進計画の位置付け





## 1) 上位・関連計画

### (1) 自転車活用推進計画

自転車活用推進計画は、自転車活用推進法に基づき、平成30（2018）年に第1次計画、令和3（2021）年5月に第2次の計画が策定され、計画が進められています。

現在は、次期計画（第3次計画）策定に向けて協議が進められています。

次期計画では、自転車を取り巻く社会情勢を下記の5つの観点から整理し、計画の目標が現在の4つから、5つに整理されています。

#### 【社会情勢の変化】

- ①モビリティ環境
- ②安全・安心
- ③カーボンニュートラル
- ④健康・スポーツ
- ⑤ツーリズム

#### 【5つの目標】

目標1：安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

目標2：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

目標3：自転車交通の役割拡大による地域の良い移動環境の形成

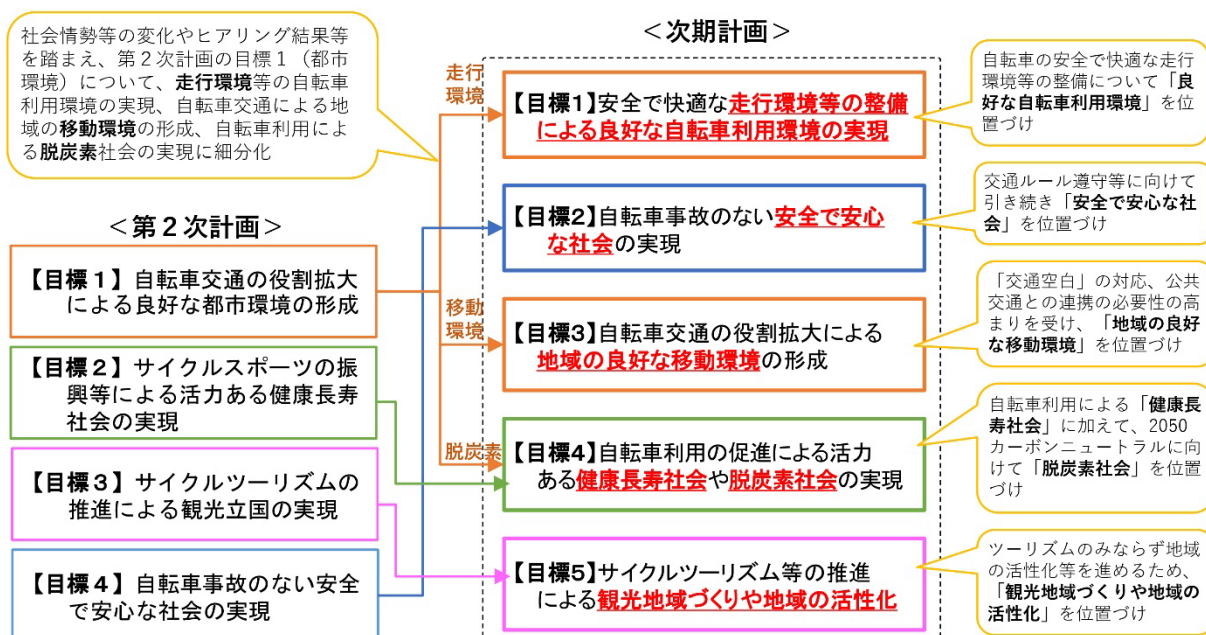
目標4：自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

目標5：サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

## II-1. 次期計画の目標の整理について



- 次期計画のビジョン(案)で示す将来像を実現するための具体的な目標について、自転車を取り巻く社会情勢の変化、ヒアリング・アンケート調査結果等を踏まえて整理



## (2) 大阪府自転車活用推進計画

自転車活用推進法第10条に基づき、「大阪府自転車活用推進計画」を令和元（2019）年12月に策定し、令和4（2022）年8月に一部修正、令和6（2024）年10月に一部更新。

令和4（2022）年 8月：大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）の一部改定、広域的な自転車通行環境整備事業計画の新規策定、社会情勢の変化等

令和6（2024）年10月：広域的な自転車通行環境整備事業計画の一部更新

### 目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 1.市町村計画の策定促進、自転車通行空間の計画的整備
- 2.違法駐車取締りの推進
- 3.生活道路における通過交通の抑制

### 目標2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 4.大会誘致等によるサイクルスポーツ振興の推進
- 5.自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発
- 6.自転車通勤の促進

### 目標3：観光振興に資するサイクルツーリズムの促進

- 7.広域的な自転車通行環境の充実、市町村・地域団体によるサイクルルート整備の支援

### 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 8.安全意識向上の広報啓発活動、取締りの重点実施
- 9.学校における交通安全教室の開催
- 10.自転車の安全性に関する品質基準の広報啓発
- 11.災害時の自転車活用推進
- 12.通行空間の計画的整備（再）

#### 大阪府自転車活用推進計画 概要

- 1. 総論**

(1) 計画の位置付け

本計画は自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置付ける

(2) 計画期間

本計画と関連を有する「大阪府自転車通行空間10か年整備計画」などとの整合を図り2025年度までを計画期間とする

(3) 自転車を巡る現状及び課題

**都市環境**

  - 移動手段の約3割が自動車（自転車は約2割）
  - 自動車の1人利用が約8割
  - Coc2排出（家）の約3割が自動車
  - 自動車による移動回数のうち、約4割が5km以内（三大都市圏）

**健康増進**

  - 積極的にスポーツをする子としない子の二極化が顕著であることから自転車を活かし身近でスポーツの楽しさ等を味わえる環境づくりが重要
  - 自転車の運動効果としてメンタルヘルスの改善が期待され、労働生産性向上に寄与する可能性あり

**観光振興**

  - 訪日外国人も含めた旅行者全般のニーズが「モノ消費」から「コト消費」へ変化し、自転車を活用した観光地域づくりが有望視されているものの、その環境は必ずしも十分とは言えない

**安全・安心**

  - 自転車事故件数は減少傾向にあるものの、全国に占める割合や事故全体に占める割合は高い水準
  - H27自転車事故死者数は全国最多

- 2. 目標及び実施すべき施策**

**目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成**

  - 1.市町村計画の策定促進、自転車通行空間の計画的整備
  - 2.違法駐車取締りの推進
  - 3.生活道路における通過交通の抑制

**目標2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現**

  - 4.大会誘致等によるサイクルスポーツ振興の推進
  - 5.自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発
  - 6.自転車通勤の促進

**目標3：観光振興に資するサイクルツーリズムの促進**

  - 7.広域的な自転車通行環境の充実、市町村・地域団体によるサイクルルート整備の支援

**目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現**

  - 8.安全意識向上の広報啓発活動、取締りの重点実施
  - 9.学校における交通安全教室の開催
  - 10.自転車の安全性に関する品質基準の広報啓発
  - 11.災害時の自転車活用推進
  - 12.通行空間の計画的整備（再）
- 3. 施策推進に必要な事項**

(1) 関係者の連携・協力

  - ・府自転車活用推進委員会の関係部局が緊密に連携して施策を推進
  - ・国、公共交通事業者、府民の相互連携を促進

(2) 計画のフォローアップと見直し

  - ・取組状況のフォローアップを行い、施策の効果に関する評価を実施
  - ・社会情勢の変化等も勘案しながら、必要に応じて見直し

※出典：「大阪の交通白書」、政府統計「道路の交通に関する統計 / 交通事故の発生状況」より作成

（参考資料）大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）【H31.3策定（R4.8一部改定）】  
広域的な自転車通行環境整備事業計画【R4.8策定（R6.3一部更新）】



## 2) 本市の上位・関連計画

自転車に関する施策・取組の記載（抜粋）は以下のとおり。

### (1) 第6次和泉市総合計画

重点 施策	<p><b>基本目標1 居心地よさを実感できる、住みたいと思えるまちの実現</b></p> <p><b>施策番号4 充実したインフラ 整備</b></p> <p>○各地域の拠点に生活利便施設などの都市機能を誘導し、それらの地域間を結ぶ公共交通サービスの充実を図ります。</p> <p>【重要目標達成指標】</p> <p>安全に利用できる道路や交通手段が整っていると思う市民の割合</p>
----------	---

### (2) 和泉市都市計画マスタープラン

全 体 構 想	<p><b>(2) 交通の方針</b></p> <p>1) 交通需要に対応した幹線道路網の形成</p> <p>○既存ストックを活かしながら、道路空間の確保や緑化による道路景観形成など、自動車、自転車、歩行者が安全で快適に通行できる道路環境づくりの推進</p> <p>2) 生活道路の安全性の向上</p> <p>○生活道路として位置づけられる市街地内や集落内の道路については、地域住民との連携を図りつつ、通学路などを中心に周辺環境との調和に配慮しながら、交通安全施設の設置など歩行者や自転車などの安全性・快適性を高めるための道路環境整備の推進</p> <p>5) 環境負荷が小さく利便性の高い交通ネットワークの形成</p> <p>○安全で快適に通行できる自転車の環境づくり</p> <p>・幹線道路などにおいて、自転車レーンの確保などにより、安全で快適に通行できる自転車の環境づくりの推進。</p> <p><b>(3) 都市・自然環境及び歴史文化遺産の方針</b></p> <p>8) 地域資源による観光ネットワーク形成</p> <p>○鉄道駅において実施されているレンタルサイクルを活用しつつ、地域資源を結ぶルートとなる道路における案内板の設置や歩道の確保などにより、歩行者や自転車が安全で快適に移動できる環境づくりに取り組む。</p>
テ ー マ 別 構 想	<p><b>住みたい・住みたい良好な住環境づくり</b></p> <p>○歩行者や自転車の安全性・快適性を高めるための交通安全施設の設置</p>

### (3) 和泉市立地適正化計画

基本方針	<p><b>(3) 多様な都市活動を支える交通環境の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間・地域間の連携を高めるとともに、市民の生活や産業活動、交流活動等を支える利便性の高い交通ネットワークの形成と公共交通の利用促進</li> <li>・拠点の利便性を高める駅周辺の交通環境の改善</li> <li>・徒歩、自転車の通行環境の向上</li> </ul>
立地適正化に向けた施策	<p><b>(4) 良好な住環境形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>②安全で利便性の高い道路の整備・充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や自転車の安全性・快適性を高めるための交通安全施設の設置</li> </ul> </li> </ul> <p><b>(6) 安全・安心に移動できる交通環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>③公共交通の積極利用を促すための情報提供と利用促進施策の展開 <ul style="list-style-type: none"> <li>・モビリティ・マネジメントの推進</li> </ul> </li> <li>④総合的な歩行環境及び自転車利用環境向上施策の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゆとりある歩行空間、自転車走行空間の確保の検討</li> <li>・自転車利用促進施策の推進</li> <li>・自転車利用ルール・マナーの徹底</li> </ul> </li> </ul>

### (4) 和泉市地域公共交通計画

基本方針	<p><b>基本方針２：各交通機関の役割と特性を活かした、持続可能な交通網の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○隣接市町との連携による路線バスの確保・維持及び利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルアンドバスライドの推進</li> </ul> </li> </ul> <p><b>基本方針３：公共交通の積極利用を促すための情報提供と利用促進施策の展開</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民、市職員、転入者等に対するモビリティ・マネジメント（MM）の実施</li> </ul>
------	---





## 第2章 自転車利用の現状と課題

### 2-1 自転車を取り巻く環境の変化

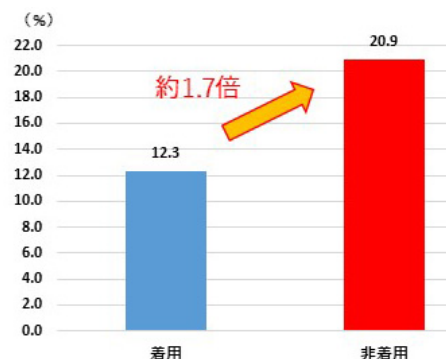
#### 1) 自転車関連法制度の動き

##### (1) 自転車ヘルメット着用の努力義務化

令和5（2023）年4月より、年齢を問わずすべての自転車利用者にヘルメットの着用が努力義務化されました。

> 大阪府のヘルメット着用率は、令和6（2024）年で5.5%と令和5（2023）年の4.2%からわずかに上昇したものの全国47位と最下位

出典：警察庁「自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果」



図表2-1. 自転車ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」

(令和2(2020)年～令和6(2024)年)

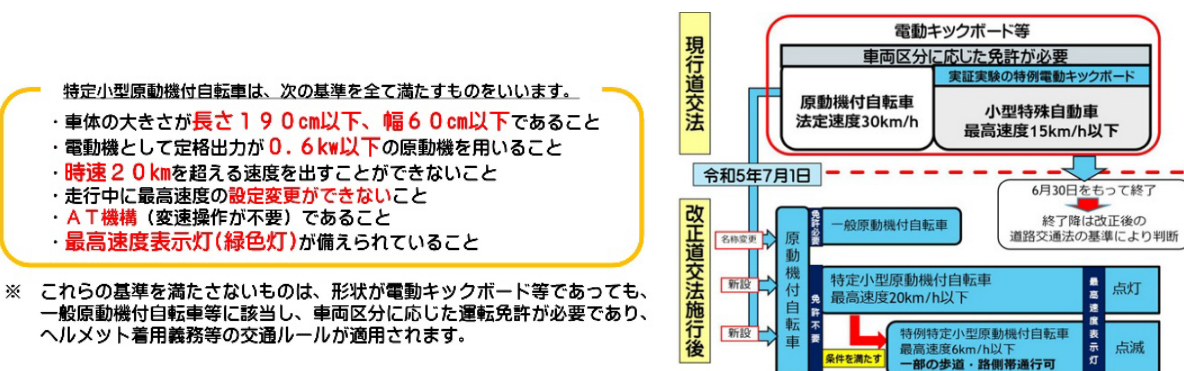
(注) 自転車乗車中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較

出典：警察庁ホームページ

##### (2) 特定小型原動機付自転車の創設

令和5（2023）年7月より、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものを「特定小型原動機付自転車」として新たな車両区分に位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されました。

※電動モビリティ：原動機として電動機を用いる車両で、道路交通法上の自動車又は原動機付自転車に該当するものをいい、いわゆる電動キックボードも含む



図表2-2. 特定小型原動機付自転車の道路交通法上の車両区分及び基準

出典：大阪府警ホームページ / 特定小型原動付自転車安全利用ハンドブック(大阪府警)

### (3) 道路交通法の改正

令和6（2024）年11月の改正道路交通法の施行により、自転車の危険運転に新たな罰則規定が整備されました。

- ・運転中のながらスマホ
- ・酒気帯び運転及び幫助

これらの自転車の運転は、自転車運転者講習制度の対象となります。

令和8（2026）年4月の改正道路交通法の施行により、自転車の交通違反に交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が適用されます。

#### 運転中のながらスマホ

スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。

※停止中の操作は対象外

**違反者は、**  
6月以下の懲役又は10万円以下の罰金

交通の危険を生じさせた場合、  
**1年以下の懲役又は30万円以下の罰金**

#### 酒気帯び運転および幫助

自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備されました。

**違反者は、**  
3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

自転車の提供者は、  
**3年以下の懲役又は50万円以下の罰金**

酒類の提供者・同乗者は、  
**2年以下の懲役又は30万円以下の罰金**

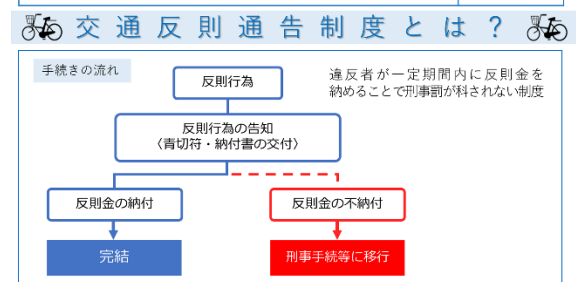
**「運転中のながらスマホ」、「酒気帯び運転」は自転車運転者講習制度の対象になります。**

**自転車運転者講習制度**

自転車の運転に関し、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反（危険行為）を反復して行った者は講習制度の対象となります。※受罰命令違反 5万円以下の罰金

**危険行為** 信号無視、指定場所一時不停止、遮断踏切立入り、安全運転義務違反、通行区分違反 など

主な違反行為と反則金額	
携帯電話使用等（保持） 携帯電話を手に持って通話したり、画面を注視する行為	12,000円
遮断踏切立入り	7,000円
信号無視	6,000円
通行区分違反（歩道通行） ※スピードを出して歩道を通行して歩行者を驚かせ立ち止まらせた場合や、警察官の警告に従わずに歩道通行を継続した場合など	6,000円
指定場所一時不停止等	5,000円
公安委員会遵守事項違反 【大阪府道路交通規則】 ヘッドホン等の使用 ※警告音、緊急自動車のサイレン、警察官の指示等安全な運転に必要な交通に関する音又は声を聞くことができないような音量的な場合 傘差し運転 ※傘を差し、物を抱ぎ、又は物を持つ等視野を妨げ、若しくは安定を失うおそれがある場合	5,000円
軽車両乗車積載制限違反（二人乗り等）	3,000円



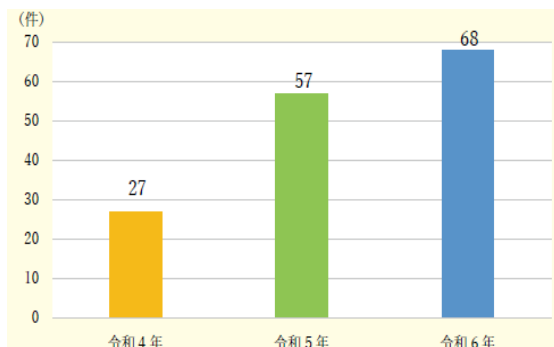
図表2-3. 道路交通法の改正に関する罰則規定及び反則金等  
（左：令和6（2024）年11月改正、右：令和8（2026）年4月改正）

出典：大阪府警ホームページ（法の改正内容のチラシの一部を抜粋）

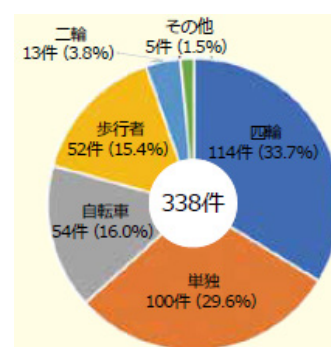
## 2) モビリティの多様化

自転車の高性能化、特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティの導入、シェアサイクルの拡大など、自転車を取り巻く環境は変化しています。

気軽に利用できるモビリティが増え、利便性の向上につながる一方、利用者が守るべき交通ルールが守られず、事故へとつながるケースも増えてきています。



図表2-4. ペダル付き電動バイク関連交通事故の状況



図表2-5. 特定小型原動機付自転車関連交通事故の状況  
（令和6（2024）年）

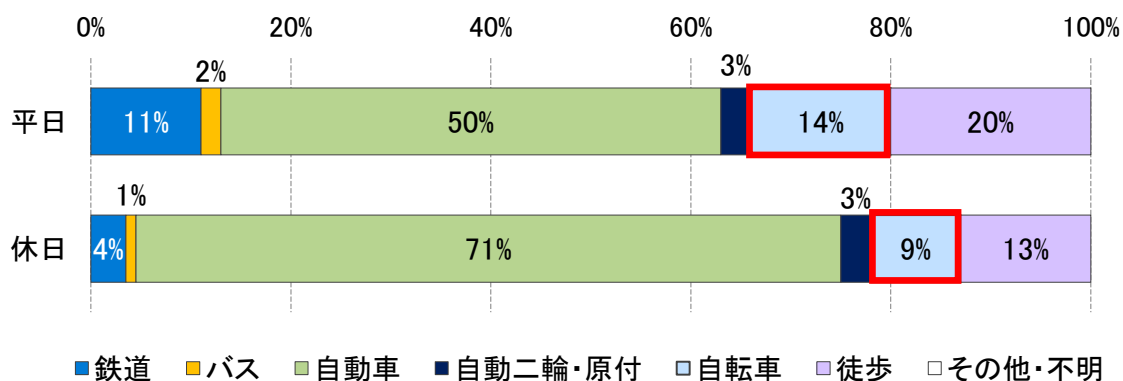
出典：令和7（2025）年度交通白書



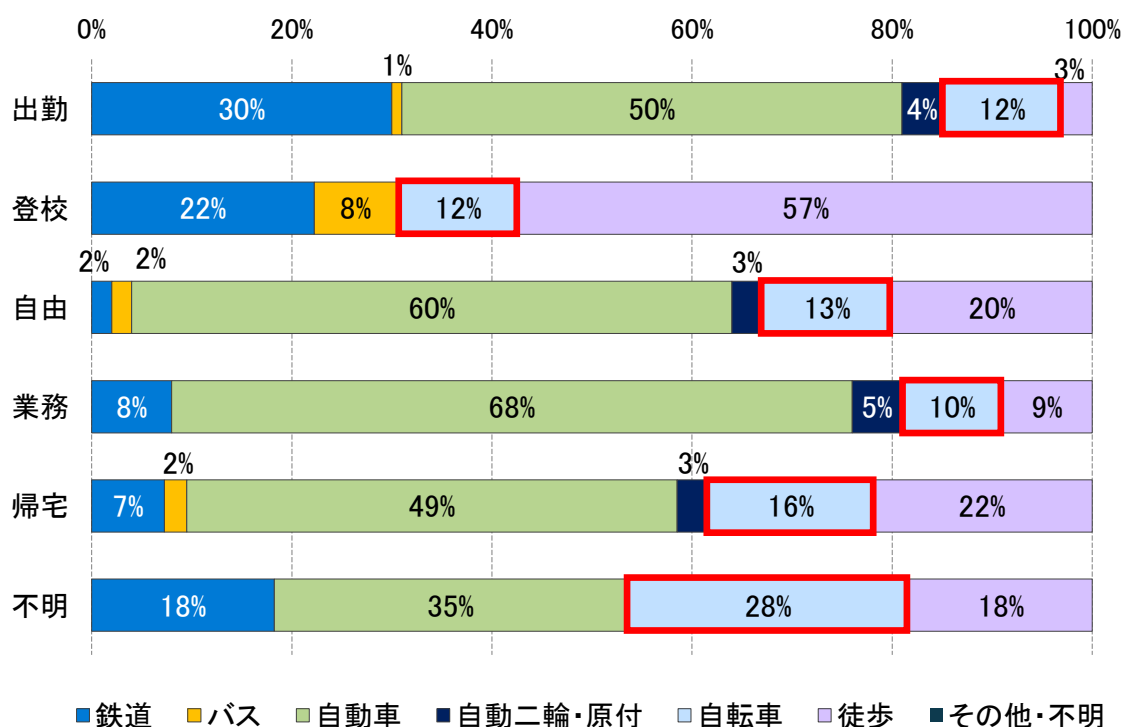
## 2-2 本市の自転車の利用状況

### 1) 交通手段に占める自転車の利用割合

○平日・休日ともに自動車の割合が高く、自転車は約1割前後で、目的別でも、不明以外は1割程度となっている。



図表2-6. 代表交通手段別の割合(平日・休日:和泉市発)



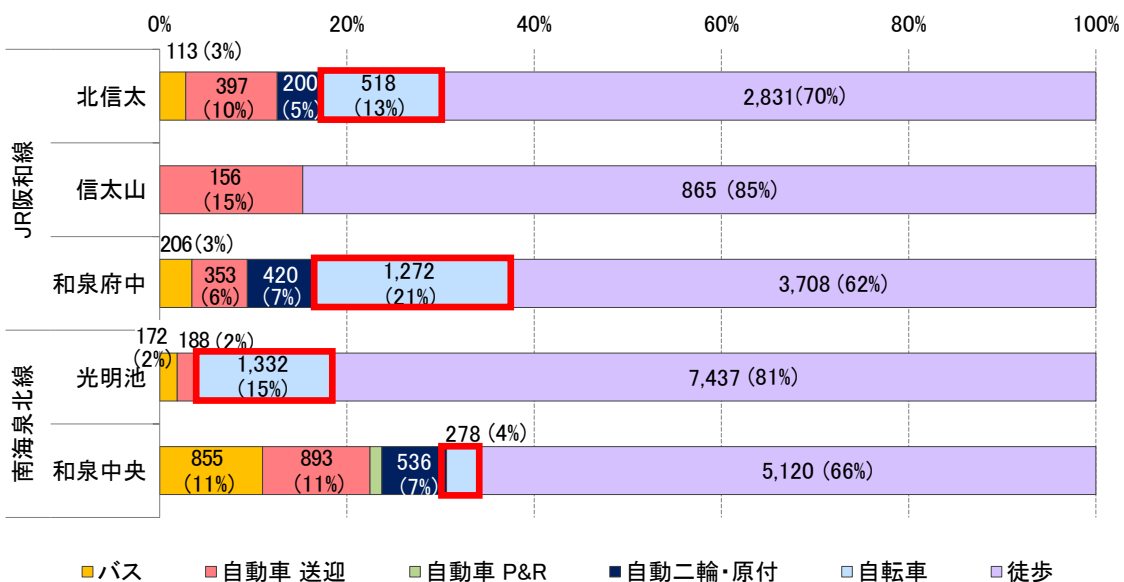
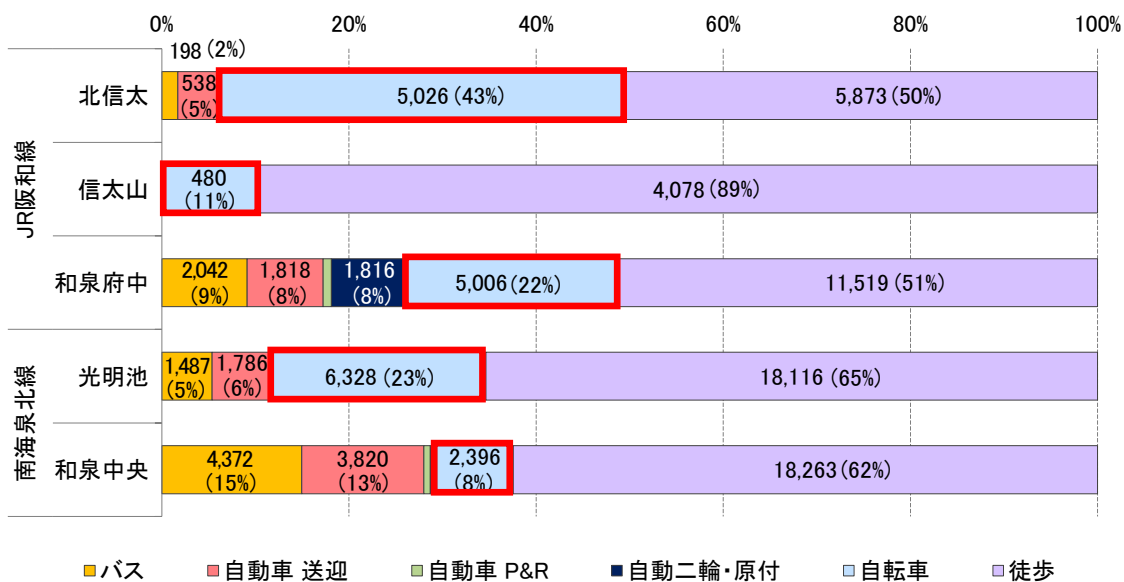
図表2-7. 目的別代表交通手段別の割合(平日:和泉市発)

資料:和泉市地域公共交通計画

(出典:第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年))

○鉄道駅への利用は、平日においては北信太駅で43%と最も高く、次いで、光明池駅の23%と高いが、休日では15%前後と1割程低くなっている。

○和泉府中駅は平日・休日ともに約20%と他の駅に比べ利用差がほぼなかった。



図表2-8. 駅別の端末交通手段の分担率(上:平日、下:休日)

資料:和泉市地域公共交通計画

(出典:第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年))

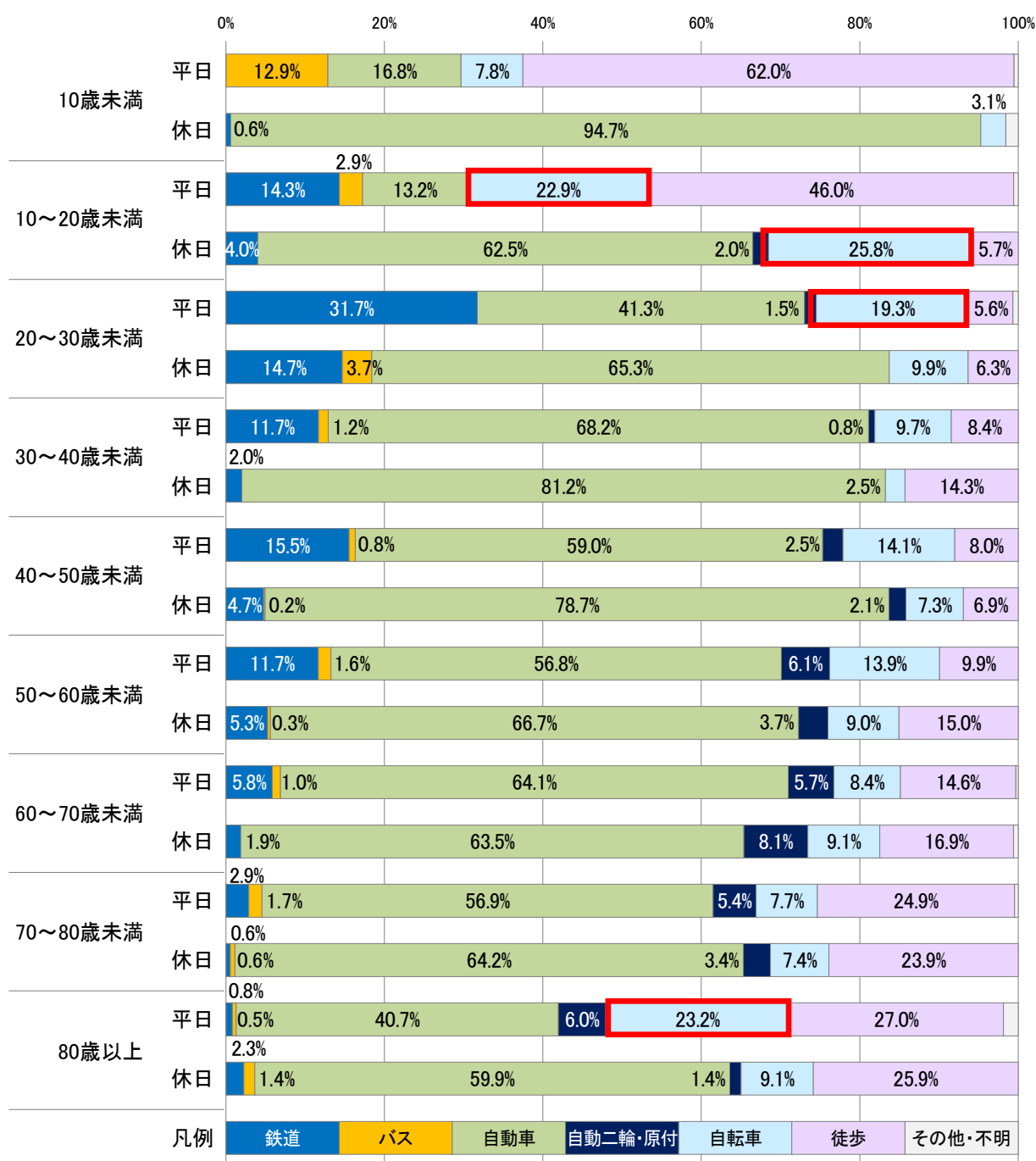




○10～20歳未満では休日で26%と平日（23%）より高く、他の年代に比べ利用割合が高くなっている。

○平日では80歳以上で23%と高い。

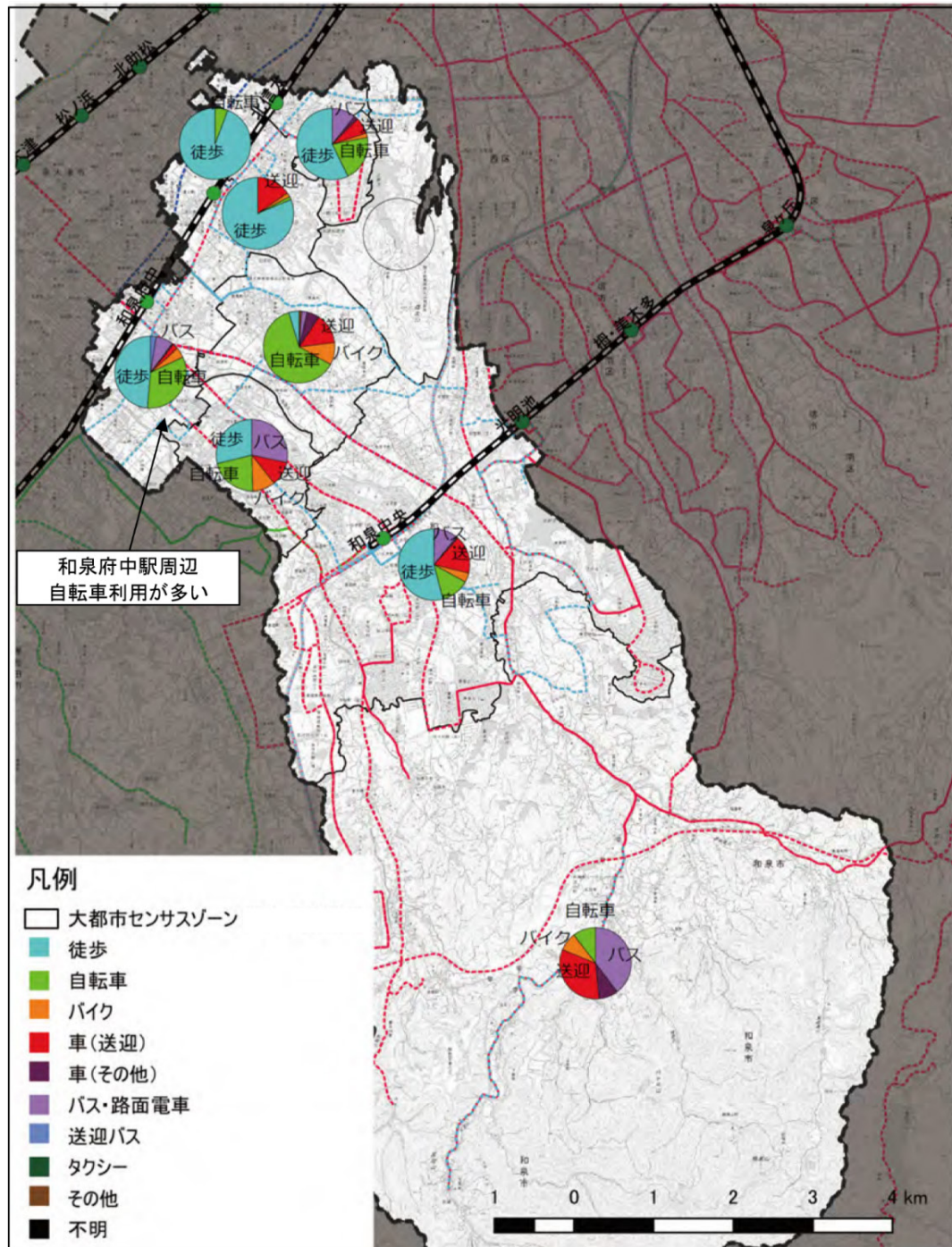
○30歳～40歳未満、60歳～80歳未満では平日・休日ともに自転車の利用は1割を下回っている。



図表2-9. 年齢別代表交通手段の割合

出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年)

○市内の各エリアの交通手段をみると、和泉府中駅周辺や鶴山台周辺で自転車の割合が高くなっている。



図表2-10. 市内各駅の地域×アクセス交通手段分布(居住地→乗車駅)

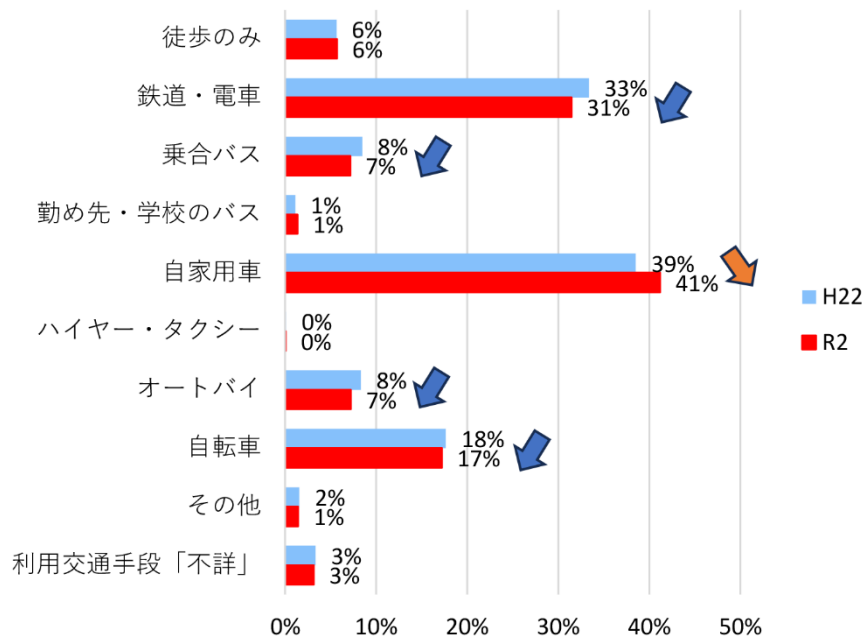
出典：和泉市地域公共交通計画  
(出典：平成27(2015)年大都市センサス 鉄道定期利用者調査)



## 2) 通勤・通学の利用状況

○通勤・通学における交通手段は、自家用車が41%と最も高く、自転車は17%となっている。

○市内の自転車利用率は和泉府中駅周辺など北部・北西部地域で高く、高低差のある南部地域で利用率は低くなっている。



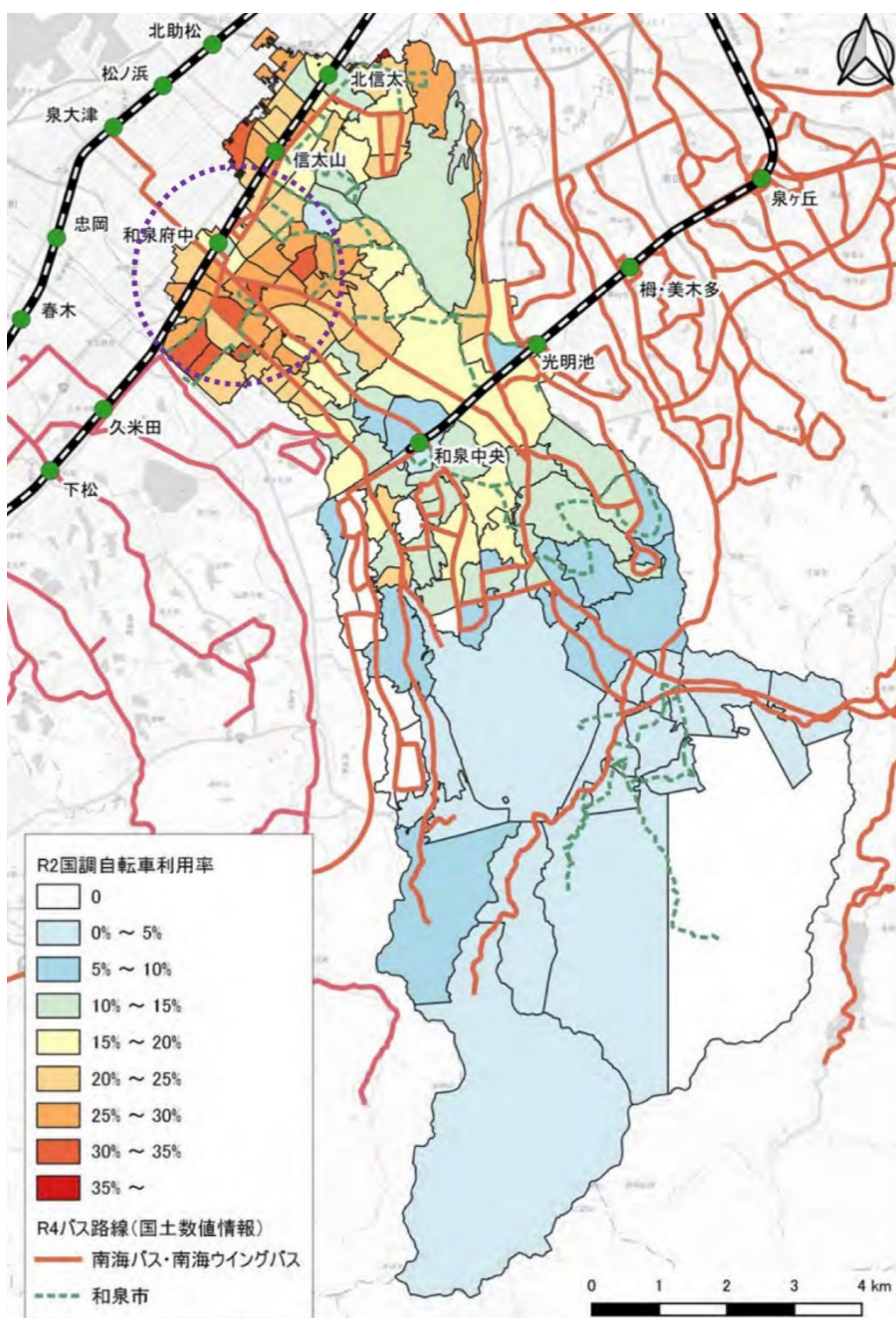
図表2-11. 通勤・通学における利用交通手段(複数回答)

※複数の交通手段を乗り継ぐ場合も含むため、合計は100%を超える

出典: 和泉市地域公共交通計画

(出典: 令和2(2020)年国勢調査)

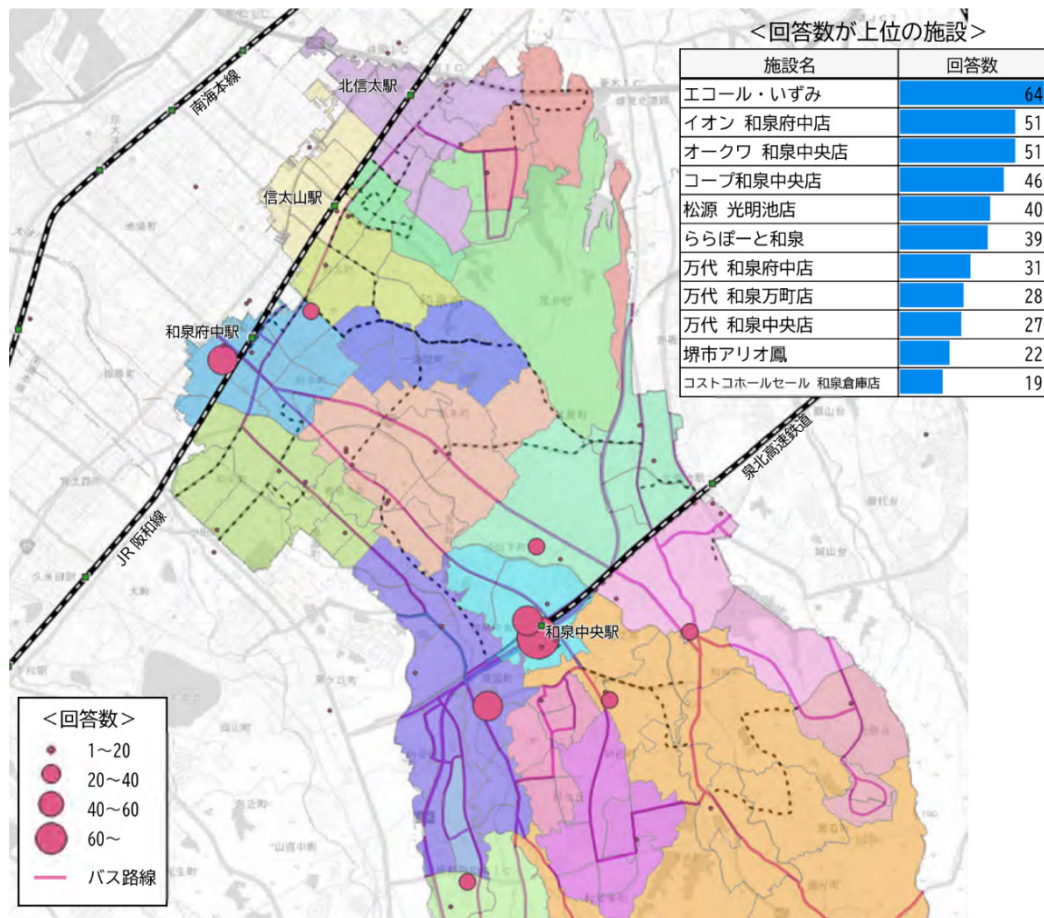




図表2-12. 居住者の通勤・通学時の自転車利用率

出典：和泉市地域公共交通計画  
 (出典：令和2(2020)年国勢調査(交通手段の複数回答含む))

○買物の主な目的地は、和泉府中駅周辺や和泉中央駅周辺に集中している。



図表 2-13. 買物の主な目的地

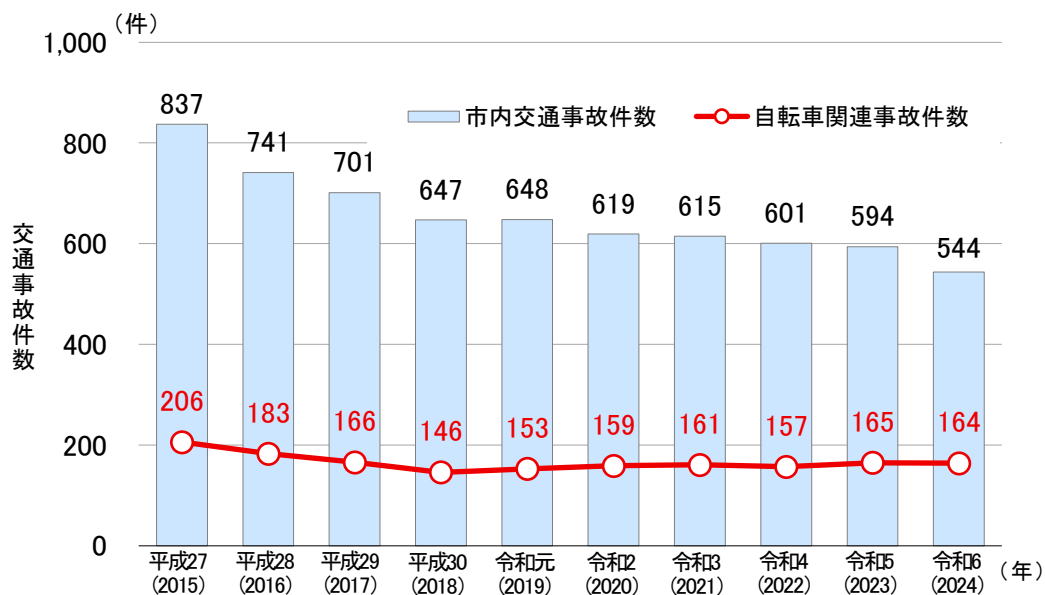
出典：和泉市市民アンケート調査結果報告書（令和5（2023）年10月）

（出典：和泉市地域公共交通計画）

## 2-3 自転車関連事故の状況

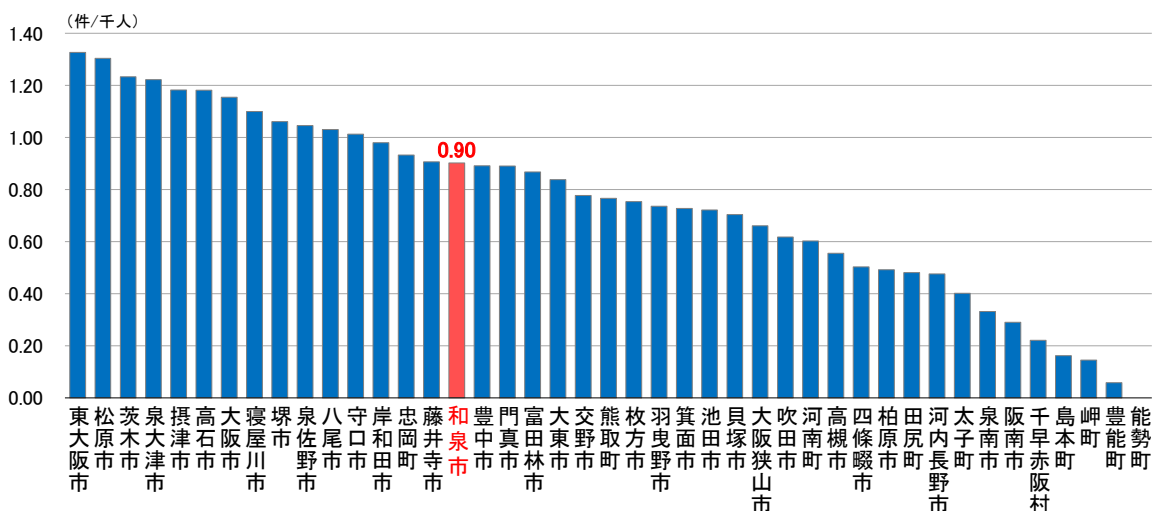
### 1) 自転車関連事故の状況

- 交通事故の件数は、平成27（2015）年以降減少している。
- 自転車関連事故件数は、平成27（2015）年から平成30（2018）年まで減少しているが、その後は横ばい、または微増となっている。
- 令和6（2024）年の人口千人当たりの自転車関連事故件数は0.90で、府内43市町村中16番目に多い。また、自転車利用率に近い府内自治体の中ではやや高い件数となっている。



図表 2-14. 市内の交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移

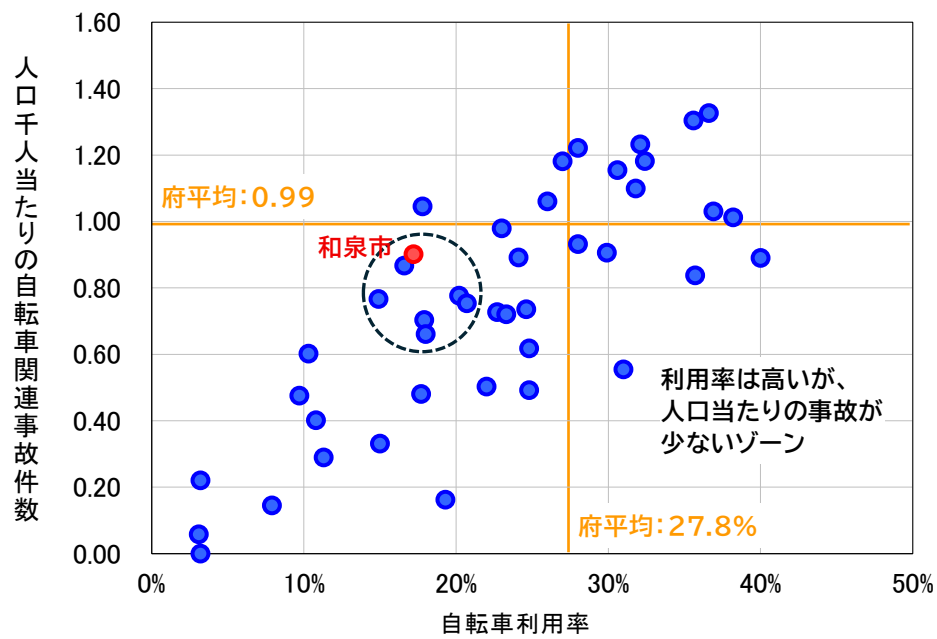
出典：大阪の交通白書



図表2-15. 府内人口千人当たり自転車関連事故件数(令和6(2024)年)

出典：自転車関連事故件数は大阪の交通白書(令和6(2024)年)

人口は大阪府推計人口(月報)(令和6(2024)年7月1日現在)



図表2-16. 府内人口千人当たり自転車関連事故件数と自転車利用率  
(令和6(2024)年)

出典: 自転車関連事故件数: 大阪の交通白書(令和6(2024)年)

人口: 大阪府推計人口(月報)(令和6(2024)年7月1日現在)

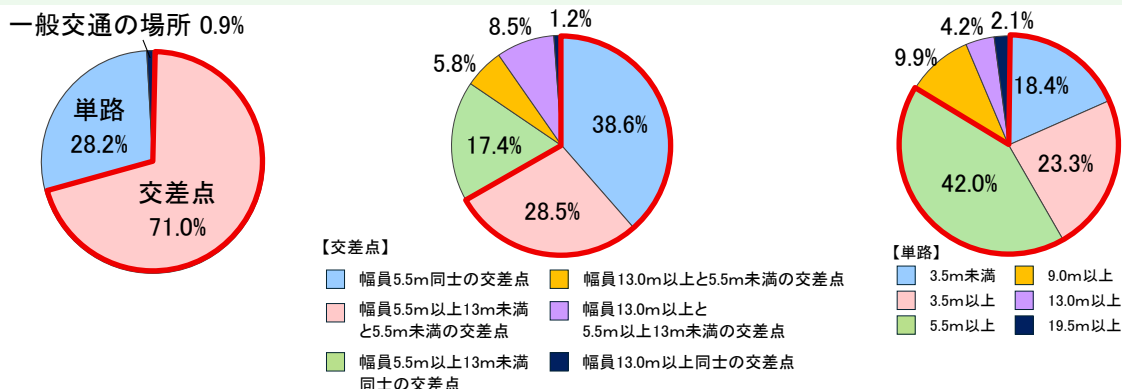
自転車利用率: 国勢調査(令和2(2020)年)

## 2) 自転車関連事故の発生状況

### (1) 道路形状

○自転車関連事故の約7割が交差点で発生している。

○交差点の約7割は幅員5.5m未満と交差する比較的狭い道路の交差点で発生し、単路部の約8割が幅員9m未満の比較的狭い道路で発生している。



図表 2-17. 道路形状別の自転車関連事故の発生状況

出典：警察庁交通事故統計情報オープンデータ

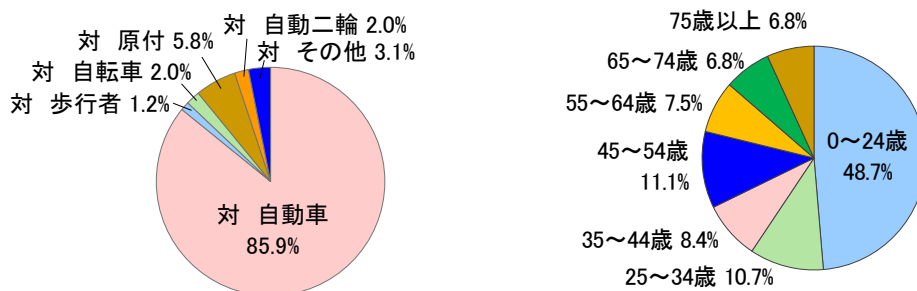
上記データの直近5年(令和2(2020)～令和6(2024)年)の合計割合

### (2) 事故の相手・時間帯

○自動車との事故が86%と、ほとんどが車両と自転車の事故となっている。

○24歳以下の若年層が約5割を占めている。

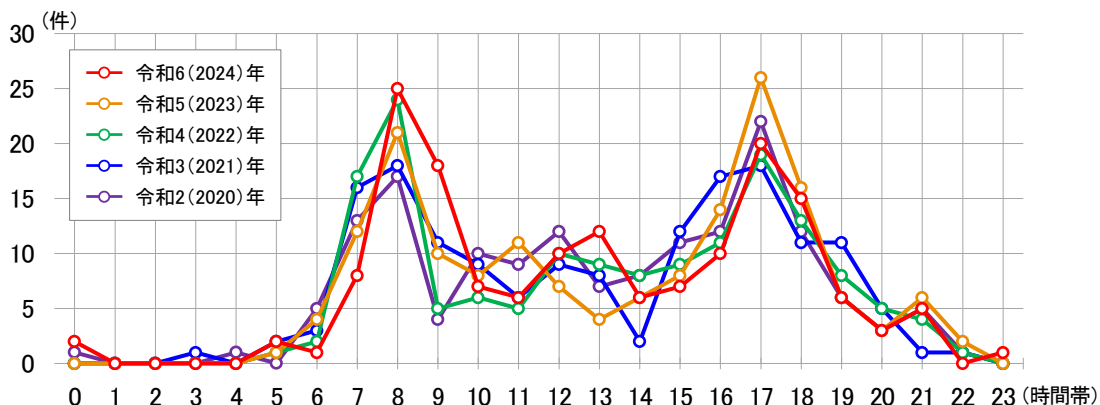
○朝夕の通勤通学時間帯に多く発生している。



図表 2-18. 事故の相手別(左)及び年齢別(右)自転車関連事故の発生状況

出典：警察庁交通事故統計情報オープンデータ

上記データの直近5年(令和2(2020)～令和6(2024)年)の合計割合



図表 2-19. 時間帯別の自転車関連事故の発生状況

出典：警察庁交通事故統計情報オープンデータ



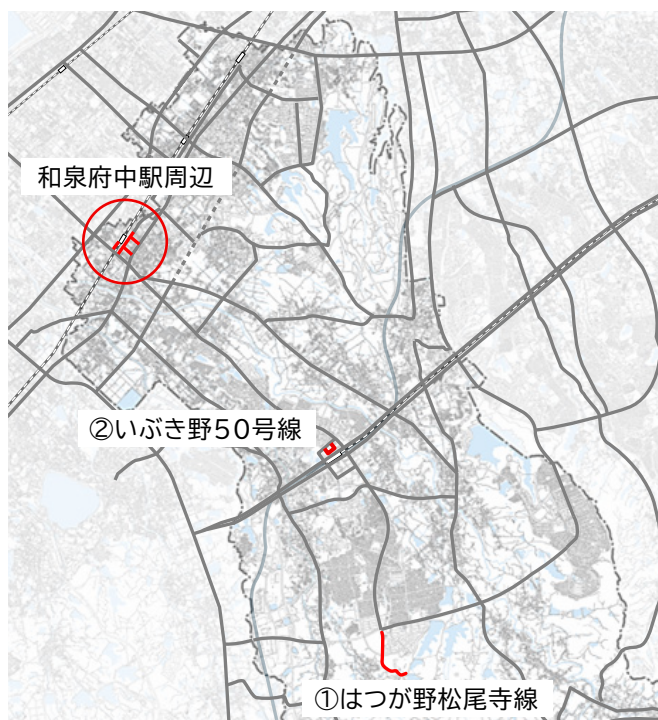


○本市の自転車通行空間の整備に関しては、国ガイドラインに則した整備は和泉府中駅前周辺の周辺道路の0.8kmが車道混在（矢羽根）で整備されている。

○広域のサイクリングロードとして泉州サイクルルートが南北に通っている。

図表 2-22. 市内の国ガイドラインに則した自転車通行空間の整備延長

道路種別	整備延長	整備状況内訳
国道	—	
府道	—	
市道	0.8 km	車道混在（矢羽根） : 0.80 km
計	0.8 km	
上記以外の 自転車通行空間		①はつが野松尾寺線 ②いぶき野50号線



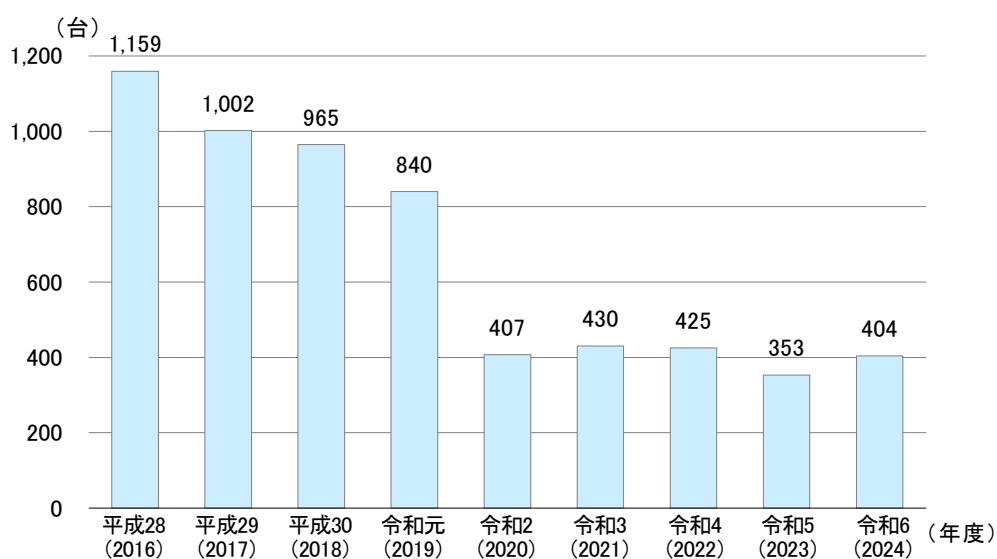
図表 2-23. 市内の自転車通行空間の整備箇所



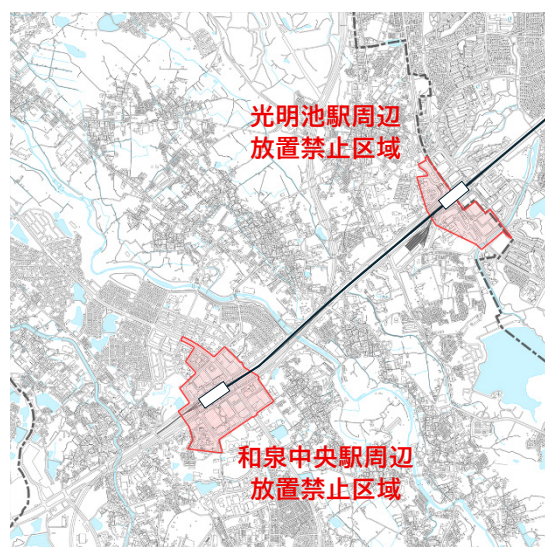
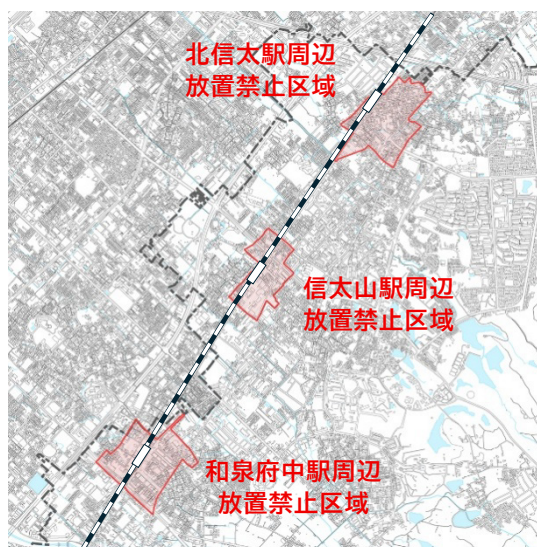
## 2) 駐輪環境

### (1) 放置自転車の状況

- 市内の令和6（2024）年度撤去台数は404台で、令和2（2020）年度以降は400台前後で推移している。
- 令和6（2024）年度の撤去の内訳をみると禁止区域内の撤去が318台、禁止区域外の撤去が86台であった。なお、和泉府中駅周辺で195台を撤去しており、禁止区域内の約6割に及んでいる。
- 市内の鉄道5駅は自転車等の放置禁止区域に指定されている。



図表 2-24. 市内の放置自転車の撤去台数の推移

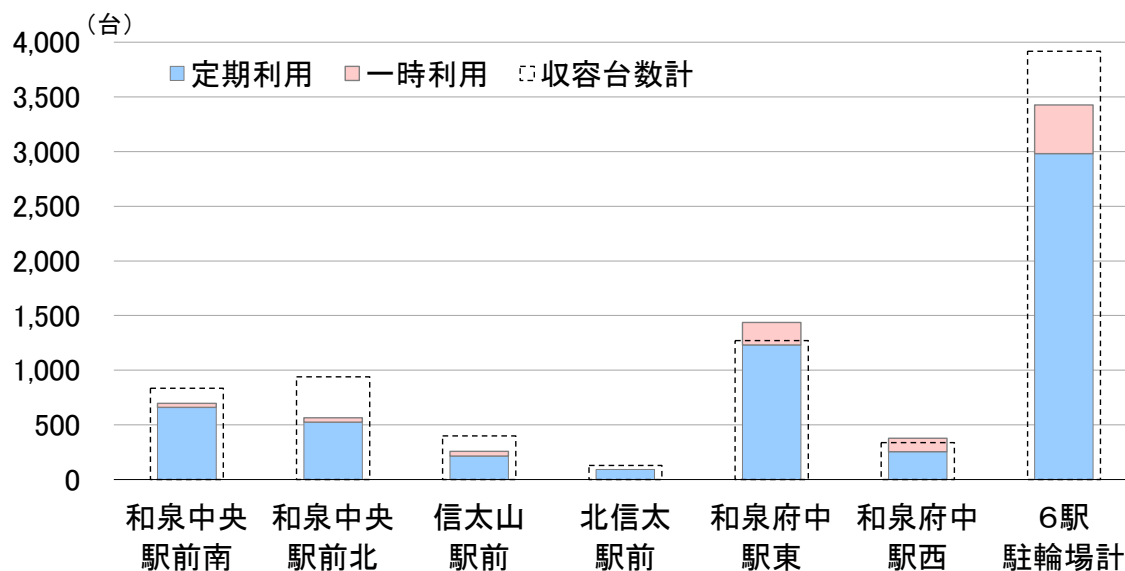


図表 2-25. 市内の自転車等の放置禁止区域

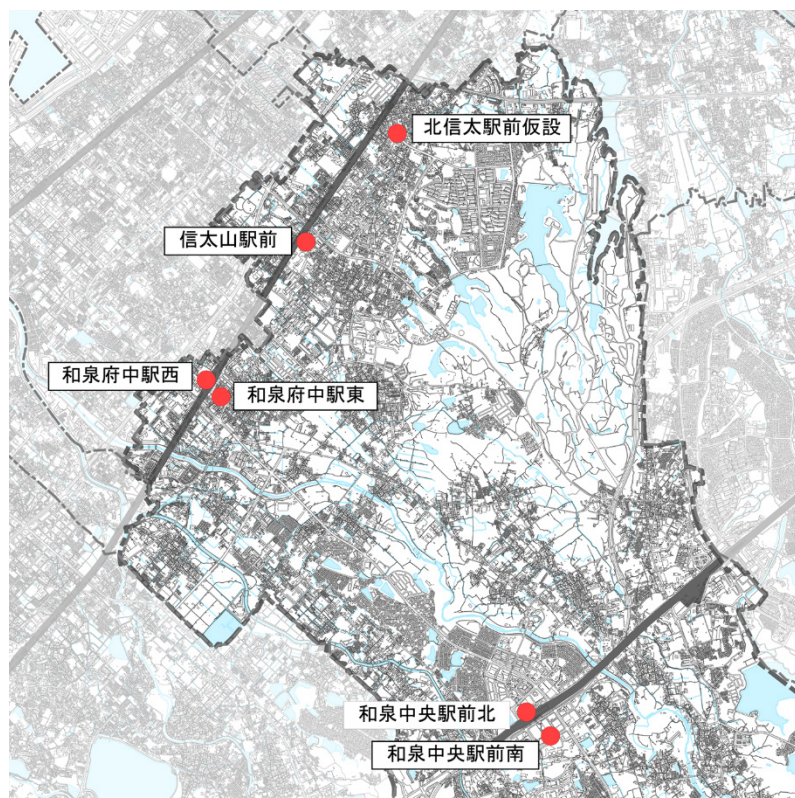
## (2) 駐輪場の整備状況

○市内の鉄道駅を中心に6つの公営の自転車等駐車場が整備されている。

○駐輪場の利用状況では、全体の総数でみると駐輪場は足りているが、駐輪場の位置等で収容台数を上回っているものもある。



図表2-26. 市内の公営自転車等駐車場の利用状況(令和5(2023)年度)

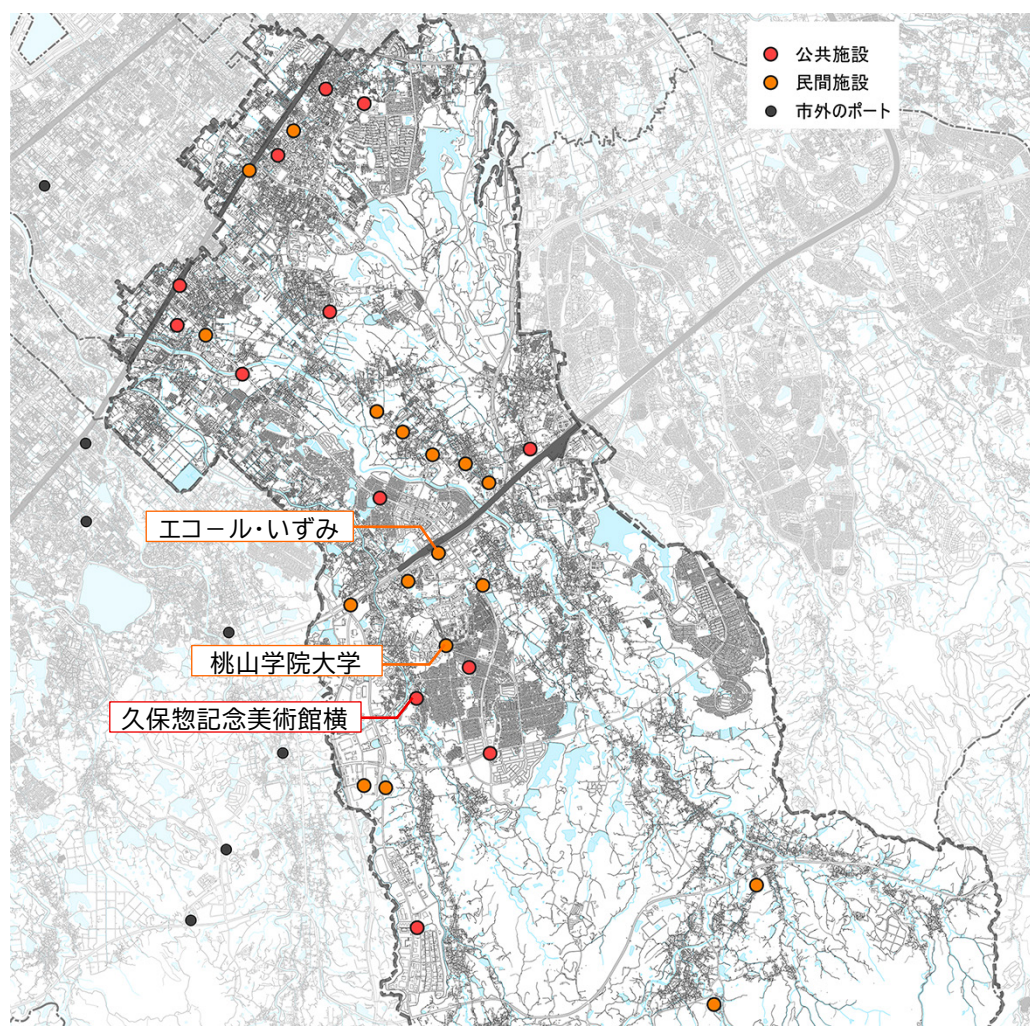


図表 2-27. 市内の公営駐輪場



### (3) シェアサイクルの状況

- 令和6（2024）年11月、シェアサイクルが導入（実証実験）され、現在、市内には29箇所（令和7（2025）年7月時点）のポートが設置され、岸和田市（14箇所）や河内長野市（6箇所）への利用も可能となっている。
- シェアサイクルの導入後、ポート数を増やし、令和7（2025）年4月に増車したことで、利用回数及び回転数も増加している。
- 利用区間としては、桃山学院大学とエコール・いずみ（和泉中央駅）間が多く、次いで桃山学院大学と久保惣記念美術館横間が多い。



	令和7(2025)年		
	4月	5月	6月
利用回数（回）	954	1,200	1,634
ポート数（箇所）	37	40	53
車両台数（台）	110	110	110
回転数（回）	0.28	0.36	0.51
1ライドあたりの乗車時間(分)	25	26	24

図表 2-28. 市内のサイクルポートの設置位置及び利用状況

## 2-5 本市の自転車の取組

### 1) 利用環境の整備

#### (1) 通行環境の整備

本市では、下記の0.8kmの自転車通行環境の整備を行っています。（p19参照）

図表2-29. 市内の通行環境の整備延長

整備形態	延長
車道混在	0.8 km
計	0.8 km



#### (2) 駐輪対策

図表2-30. 市内の通行環境の整備  
(左:和泉府中南通り線、右:はつが野松尾寺線)

##### ①駐輪場の整備

鉄道駅周辺に6箇所の公営駐輪場を設置し、自転車は約3,900台の収容が可能です。和泉府中駅東西駐輪場は、利用ニーズが高く、定期利用で利用待ちがある現状だが、需要は満たせている。（p 21参照）

6箇所の駐輪場のうち北信太駅前は今定期利用のみとなっているが、駅前整備に合わせ駐輪場の建替えが行われる予定となっています。



図表 2-31. 市内の公営駐輪場

##### ②サイクルアンドバスライド駐輪場

公共交通と連携して、サイクルアンドバスライド事業の取組を実施し、現在市内に4箇所設置されています。また、バスの利用促進と共に渋滞緩和、環境負荷の低減の期待もされています。

※サイクルアンドバスライドとは、自宅等の出発地から最寄りのバス停まで自転車で移動し、バスに乗り換えて目的地まで移動する交通手法

図表 2-32. いずポット設置位置

設置施設	所在地	利用時間	駐車台数	最寄りのバス停
スーパーセンター オークワ和泉納花店	和泉市納花町313	6時30分～23時	20台程度	納花
横尾学園前 (バス方駐地)	和泉市仏並町198	終日	10台程度	横尾学園前
横山児童遊園	和泉市下宮町406-1	終日	10台程度	北田中 園分峠東
関西トランスウェイ スポーツスタジアム	和泉市下宮町160	9時～21時	10台程度	園分峠東 北田中





## 2) 安全利用

### (1) 交通安全啓発

#### ①交通安全教室

本市では、保育園・幼稚園、小・中学校で交通安全教室を実施し、自転車の安全利用に関しては小学校で多く実施しています。

また、学校以外では、一般市民、子育て世代や高齢者、自動車の運転者を対象とした交通安全教室を実施しており、参加数は482人（令和6（2024）年度）となっています。

図表 2-33. 交通安全教室の実施状況(R6 年度)

取組内容	実施回数	実施校数
保育園・幼稚園	64回	37園
小学校	28回(11回)	18校(11校)
中学校	5回(5回)	5校(5校)



※（ ）内は自転車に関する交通安全教室の実施回数  
※小学校に義務教育学校前期課程を含む

#### ②街頭啓発活動

交通安全思想の普及・浸透を図るため、交通安全週間や全国交通安全運動等、活動期間を定めて、駅前や主要交差点、大型商業施設等で啓発活動を実施しています。活動にあたっては、「交通事故をなくす運動」和泉市推進協議会を中心に実施しています。

#### ③広報活動

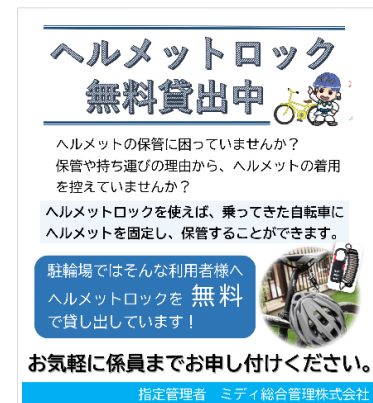
交通安全の啓発看板や横断幕、のぼりなどを市内全域に設置したり、市広報紙での自転車の安全利用に関する記事を掲載したりしています。



図表 2-34. 自転車利用に関して掲載した本市広報紙

### (2) ヘルメット着用促進

ヘルメット着用促進のため、自転車用ヘルメットの購入補助や駐輪場でのヘルメットホルダー貸出など、自転車利用者への安全利用の取組を行っています。



図表 2-35. ヘルメットホルダー貸出の案内チラシ

### 3) 市内周遊・来訪促進

本市では和泉府中駅、信太山駅、和泉中央駅で観光だけでなく、日常の買物やビジネスでの利用に活用できるレンタルサイクルを行ってきました。

現在、市内への来訪者の回遊性向上や公共交通の補完等、シェアサイクルの有効性や事業の持続可能性、また、現在導入している「観光レンタルサイクル」の課題解決に向けて、実証実験を行っています。

実証実験終了後、市内周遊、来訪促進手段の一つとして活用していきます。

本市には周辺自治体を広域的に結ぶ泉州サイクルルートが走り、北部の平坦な市街地と南部の山間部を結ぶルートが設定されています。



図表 2-36. 和泉サイクルシェアの案内チラシ

### 4) その他の自転車活用

日常生活での自転車利用とは別に、本市内では「ランバイクいずみチャレンジカップ（市後援）」などの開催に協力するなど、より多くの方に自転車が楽しめる機会の創出を図っています。

本市は、国や大阪府と連携しながら、令和32（2050）年を目処に市内の二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることをめざす「ゼロカーボンシティ」への挑戦を表明しており、温室効果ガス削減を目的に、市役所職員の近距離移動に自転車を活用する取組を行っています。



図表 2-37. ランバイクいずみチャレンジカップのロゴ





## 2-6 課題

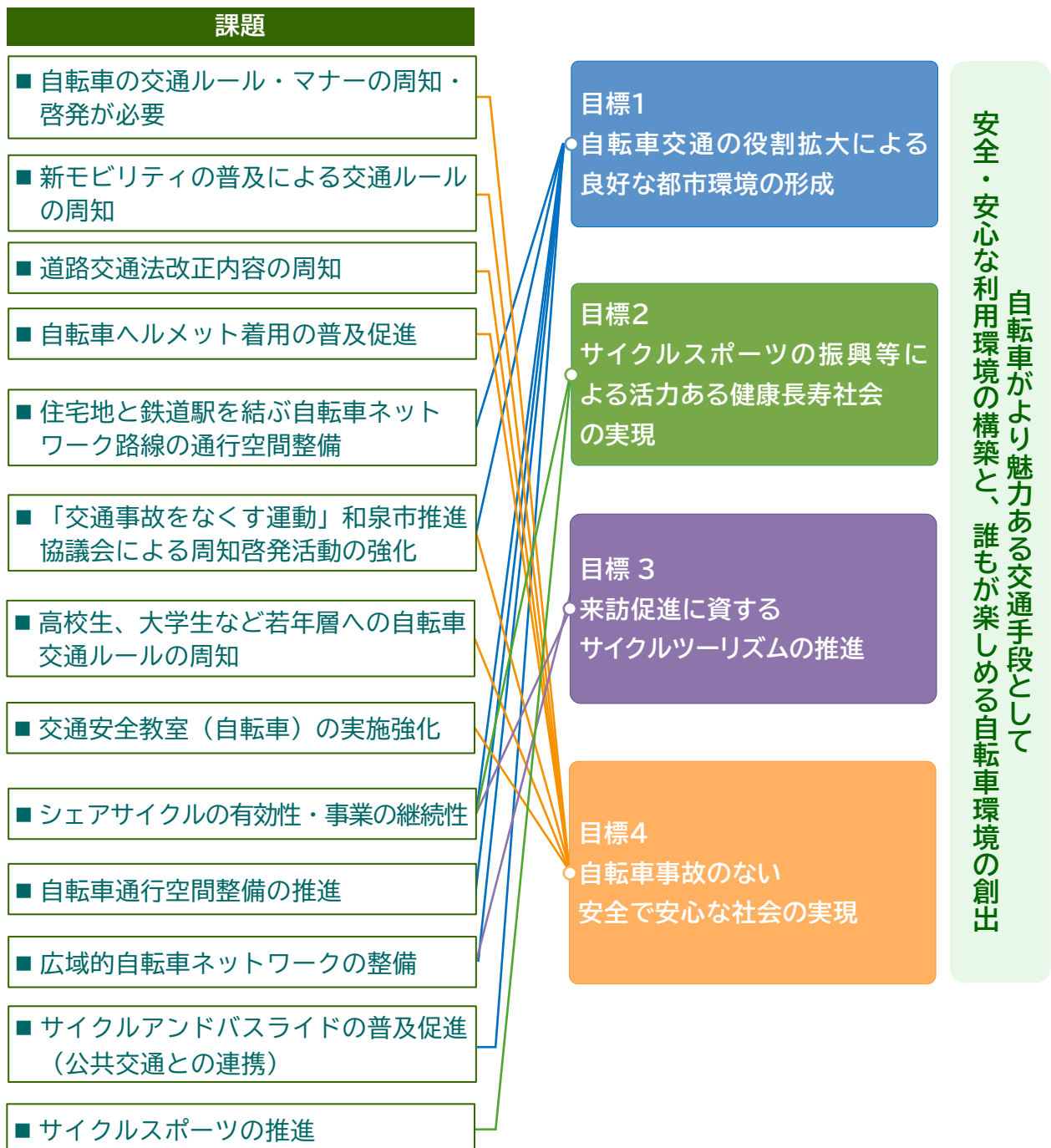
本市の自転車の利用状況・事故状況・利用環境を踏まえると以下の課題が挙げられます。

現 状	課 題
<b>自転車を取り巻く環境の変化</b> ○ヘルメット着用の努力義務化 ○道路交通法の改正により、新たな利用 ルールの適用・厳罰化 ○令和8（2026）年4月からは交通反則 通告制度（いわゆる「青切符」）の適用 ○自転車の多様化、新たなモビリティの出現	■自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発 が必要 ■新モビリティの普及による交通ルールの 周知 ■道路交通法改正内容の周知
<b>本市の自転車の利用状況</b> ○自転車利用率は和泉府中駅周辺など北部・ 北西部地域で高く、高低差のある南部地域 で利用率は低い。 ○和泉府中駅周辺や鶴山台周辺で自転車の 割合が高い。 ○買物の目的地は和泉府中駅、和泉中央駅 周辺に多い。 ○自転車関連事故の約5割が24歳以下の若 年層で占めている。 ○対自動車の事故が8割と高い。対自転車、 対歩行者との事故も少数ながら発生して いる。 ○事故は、朝夕の通勤通学時間帯に多く発生 している。	■自転車ヘルメット着用の普及促進 ■住宅地と鉄道駅を結ぶ自転車ネットワーク 路線の通行空間整備 ■「交通事故をなくす運動」和泉市推進協議 会による周知啓発活動の強化 ■高校生、大学生など若年層への自転車交 通ルールの周知 ■交通安全教室（自転車）の実施強化 ■シェアサイクルの有効性・事業の継続性
<b>本市の自転車の利用環境</b> ○自転車通行空間の整備は、和泉府中駅周辺 など一部で整備されている。 ○シェアサイクルを導入し、実証実験している。 ○既存駐輪場の利用促進・質の向上	■自転車通行空間整備の推進 ■広域的自転車ネットワークの整備 ■サイクルアンドバスライドの普及促進 （公共交通との連携） ■サイクルスポーツの推進
<b>本市の自転車の取組</b> ●街頭での啓発や周知活動の実施 ●自転車乗車用ヘルメット購入補助 ●駐輪場でのヘルメットホルダーの貸出 ●交通安全教室（自転車）は小・中学生を中 心に実施 ●放置自転車対策の実施 ●サイクルアンドバスライドの実施 ●サイクルイベントへの後援 （ランバイクなど）	

## 第3章 計画の目標及び方向性

### 3-1 計画の目標

本市の自転車の現状・課題、国や府の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車がより魅力ある交通手段として安全に安心して利用できる環境を構築するとともに、自転車を活用して、スポーツや健康増進など自転車をより楽しく活用できる機会を創出するため、本市では、以下の4つの目標を掲げ、より魅力ある交通手段として、安全に、安心して、楽しく利用できる自転車環境の実現に取り組んでいきます。





## 3-2 施策の方向性

各目標及び本市の自転車関連施策・取組状況から、施策の方向性は以下のとおりです。

**自転車により魅力ある交通手段として  
安全・安心な利用環境の構築と、誰もが楽しめる自転車環境の創出**

### 目標1

#### 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

自転車の利用が高い住宅地と鉄道駅を結ぶ路線を基本に自転車の通行空間の整備を図ります。自転車が交通手段の一つとして選択されるよう、駐輪場の整備やシェアサイクルのポート設置を進め、利便性向上を図ります。

- ※目標1：安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現
- ※目標3：自転車交通の役割拡大による地域の良好な移動環境の形成
- ※目標4：自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

### 目標2

#### サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

サイクルスポーツの実施やサイクルイベントの開催など自転車の楽しさを伝えるとともに、日常の自転車利用機会を創出することで、自転車の利用を促進し、市民の健康増進を図ります。

- ※目標4：自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現

### 目標3

#### 来訪促進に資するサイクルツーリズムの推進

市内への来訪者の回遊性向上や公共交通の補完等のため、シェアサイクルの活用を推進します。

- ※目標5：サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

### 目標4

#### 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

交通安全教室の実施強化や啓発活動、交通安全教育指導員の養成等を継続して実施していきます。自転車のルール・マナーに関しては、より効果的な周知・啓発を実施し、自転車の安全利用への意識を高めていきます。通学路等に関しては、関係部局と連携を図ります。また、災害時の自転車の活用について検討していきます。

- ※目標2：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

各目標下の※は、国の次期自転車活用推進計画（第3次計画・令和7（2025）年10月時点）の関連する目標となります。

## 第4章 取組

目標1～4の実現に向け、本市では下記の実組を推進していきます。

目標		No.	取組項目
目標1	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	1-1	○自転車通行空間の整備
		1-2	○駐輪場の新設・維持管理・利便性向上
		1-3	○シェアサイクルポートの充実
		1-4	○放置自転車対策の実施
		1-5	○他事業と連携した自転車の利用環境づくり
		1-6	○自転車利用促進による環境負荷低減の推進
目標2	サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	2-1	○サイクルスポーツの推進
		2-2	○イベント等で自転車の楽しさや魅力の情報発信
		2-3	○自転車移動の推進による健康増進
目標3	来訪促進に資するサイクルツーリズムの推進	3-1	○市内周遊などへのシェアサイクルの活用推進
		3-2	○シェアサイクルポートの設置推進
目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現	4-1	○交通安全教育の実施強化
		4-2	○警察や関係機関等と協働した啓発活動の実施
		4-3	○交通安全教育指導員の継続的養成
		4-4	○自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発
		4-5	○自転車ヘルメットの着用推進
		4-6	○自転車通行空間の整備【再掲】
		4-7	○通学路に関する交通安全の情報共有
		4-8	○災害時の自転車の活用検討



## 4-1 取組内容

### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

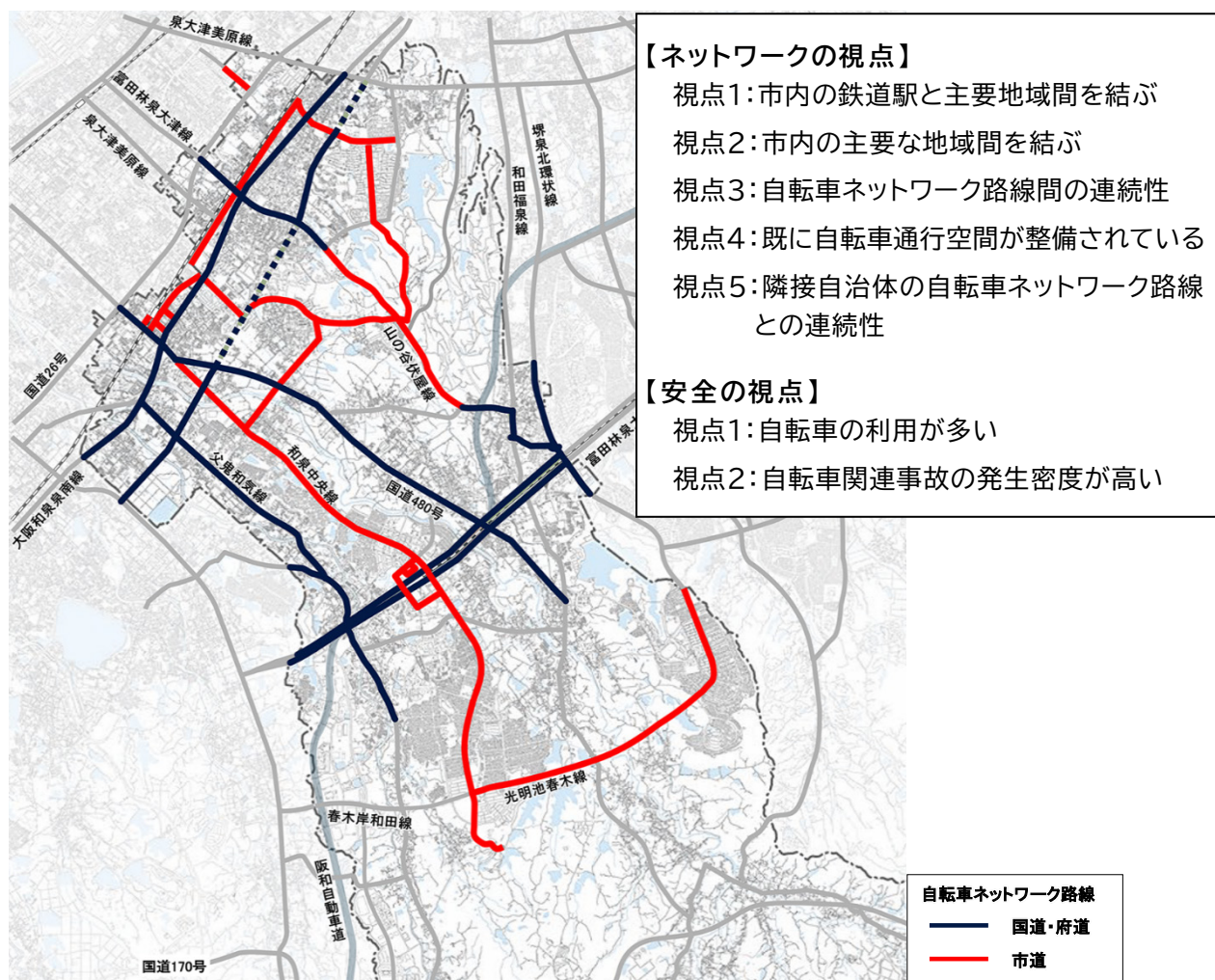
自転車の利用が高い住宅地と鉄道駅を結ぶ路線を基本に自転車の通行空間の整備を図ります。自転車が交通手段の一つとして選択されるよう、駐輪場の整備やシェアサイクルのポート設置を進め、利便性向上を図ります。

#### 取組1-1：自転車通行空間の整備

➤ 自転車ネットワーク路線を選定し、自転車が安全に通行できる環境の整備を図ります。

##### ①自転車ネットワーク路線

- ・本市の主要な幹線道路を中心に、自転車ネットワーク路線に関して、「ネットワーク」や「安全」の視点から以下の要素を考慮して選定します。



図表4-1. 本市の自転車ネットワーク路線

## ②整備の考え方

自転車ネットワーク路線の整備は、以下の考え方に基づき進めます。

- ・歩行者の安全も確保しつつ、自転車が安全に快適に通行できるよう、整備の優先度に基づき、整備検討を行います。
- ・整備形態については、国のガイドライン※1等を基本とし、安全に通行できる環境整備を関係機関と協議しながら検討・決定します。
- ・道路状況からハード的な整備が難しい路線については、路面や看板等での注意喚起等で、安全性の確保を検討します。
- ・自転車ネットワーク路線以外で、自転車関連事故多発箇所や自転車利用の多い路線、通学路等で自転車通行環境の整備が必要な区間については、別途、必要に応じて整備検討を行います。
- ・国道、府道については、大阪府が「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づき、整備を推進します。

※1：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6（2024）年6月改定）

### a.整備の優先度の考え方

- ・自転車ネットワーク路線の中で、自転車関連事故の発生状況や自転車交通量等の以下の要素を考慮して、概ね3段階の優先度を設定します。

#### 【優先度の設定の視点】

- 優先度1：自転車関連事故の密度が高い路線  
自転車交通量が多い路線
- 優先度2：自動車交通量が多い路線  
鉄道駅との接続路線
- 優先度3：優先度1、2以外の路線

◎優先度は自転車の通行環境整備の必要性が高い順ではあるが整備を進める順ではありません。優先度1の路線の整備がすべて完了しないと、優先度2の路線の整備ができないということではなく、優先度2の路線などでも整備準備ができた路線は整備を進めていきます。

### b.整備形態の考え方

- ・国のガイドラインに基づき、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考え方を踏まえ、整備形態は、図表4-2、4-3を基本に検討します。
- ・本来整備すべき形態での自転車通行空間整備が当面困難で、車道通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上させる必要がある場合には、車道通行を基本とした暫定形態での整備を検討します。
- ・暫定形態での整備の検討が困難な場合には、歩道も含めた通行空間整備を検討します。
- ・暫定形態で整備した路線は、道路改良時などの際には本来整備すべき形態での整備について検討します。

	A 自動車の速度 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混在
整備形態 <sup>※2</sup>	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 <sup>※3</sup>	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下



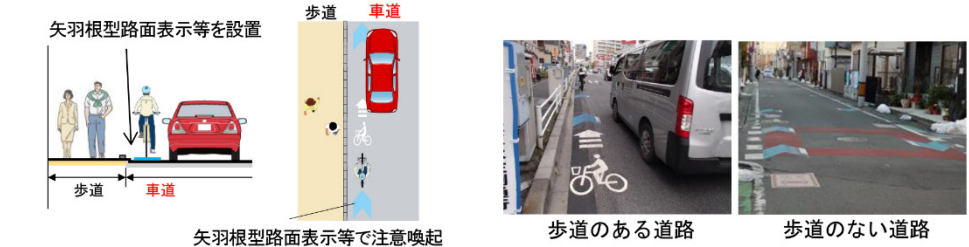
※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。  
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図表4-2. 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

図表 4-3. 基本的な整備形態(イメージ)

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>  <p>歩道 自転車道 (自動車の) 車道</p> <p>緑石線等</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>  <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路 歩道のない道路</p>

上記の整備形態での整備が難しい場合は、道路状況、交通状況等を踏まえつつ、限られた道路空間で歩行者の安全を確保できるよう方策の検討を図ります。





## 取組 1-2：駐輪場の新設・維持管理・利便性向上

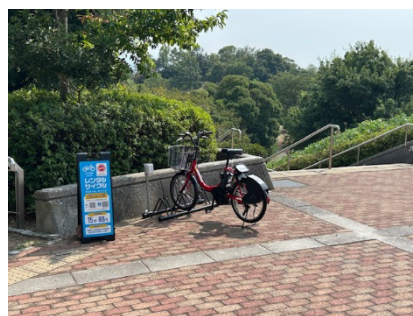
- 北信太駅前整備の一環として、東西駐輪場の整備を行います。
- 既存の駐輪場の現状を踏まえ、利用しやすい駐輪場への利便性向上を図ります。  
(キャッシュレス導入、IT化など)
- 既存の駐輪場の老朽化対策や耐用年数を超えた設備の更新を計画的に実施します。



図表 4-4. 北信太駅西口整備イメージ

## 取組 1-3：シェアサイクルポートの充実

- 利用状況等をみながら、必要なエリアにある公共施設等へポートの設置を進め、シェアサイクルの利用環境の充実を図ります。



図表4-5. シェアサイクルポート(中央公園)

## 取組 1-4：放置自転車対策の実施

- 駅周辺や道路、公共空間における自転車等の放置による通行障害や環境悪化・機能低下を防止するため、引き続き、下記の放置自転車対策を実施します。
  - ・ 市内5駅周辺の自転車等放置禁止区域での街頭指導、撤去
  - ・ 放置禁止区域以外での放置自転車等の撤去
  - ・ 撤去自転車の保管、返還



図表 4-6. 放置自転車等の撤去の様子

出典：大阪国道事務所ホームページ



### 取組 1-5：他事業と連携した自転車の利用環境づくり

- 公共交通の利用促進策と連携して、サイクルアンドバスライドを推進します。



図表4-7. サイクルアンドバスライド

### 取組 1-6：自転車利用促進による環境負荷低減の推進

- 通勤・近距離移動時等における自転車利用及びガソリン自動車から自転車への転換を推進します。
- 電動アシスト自転車等の導入推進のため普及啓発を実施します。



図表4-8. 自転車通勤導入に関する手引き

出典：国土交通省ホームページ

## 目標2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

サイクルスポーツの実施やサイクルイベントの開催など自転車の楽しさを伝えるとともに、日常の自転車利用機会を創出することで、自転車の利用を促進し、市民の健康増進を図ります。

### 取組2-1：サイクルスポーツの推進

- サイクルスポートを体験できる環境整備の検討を進めていきます。
- サイクルスポートを通じた自転車の魅力の発信を行います。

### 取組2-2：イベント等で自転車の楽しさや魅力の情報発信

- ランバイクいずみチャレンジカップなど、自転車の楽しさや魅力向上へつながるイベントへの支援を行います。



図表4-9. ランバイクいずみ  
チャレンジカップの様子

### 取組2-3：自転車移動の推進による健康増進

- 通勤や短距離移動の移動手段として自転車の利用を推進します。

### 目標3 来訪促進に資するサイクルツーリズムの推進

市内への来訪者の回遊性向上や公共交通の補完等のため、シェアサイクルの活用を推進します。

#### 取組3-1：市内周遊などへのシェアサイクルの活用推進

- 市民や来訪者へのシェアサイクルの周知による認知向上を図ります。
- シェアサイクルポートの設置箇所や周遊ルート等のマップの作成

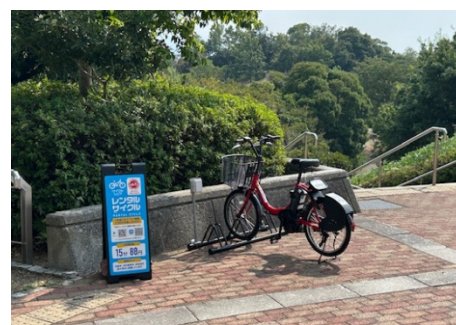


図表 4-10.シェアサイクルサイトで紹介されている自転車の周遊コース

出典：和泉・岸和田・河内長野サイクルシェアホームページ

#### 取組3-2：シェアサイクルポートの設置推進

- 公共施設や集客施設へのポートの設置
- 駐車場や駐輪場の空きスペースのシェアサイクルのポート活用の検討



図表 4-11.シェアサイクルポート(中央公園)

出典：和泉・岸和田・河内長野サイクルシェアホームページ

## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

交通安全教室の実施強化や啓発活動、交通安全教育指導員の養成等を継続して実施していきます。自転車のルール・マナーに関しては、より効果的な周知・啓発を実施し、自転車の安全利用への意識を高めていきます。通学路等に関しては、関係部局と連携を図ります。また、災害時の自転車の活用について検討していきます。

### 取組4-1：交通安全教育の実施強化

- 交通安全教室（自転車）の全学校（義務教育学校含む）での実施を進めます。
- 学校園における交通安全教育を実施します。
- 交通安全教育指導員を対象とした研修を実施します。



図表 4-12.交通安全教育

### 取組4-2：警察や関係機関等と協働した啓発活動の実施

- 警察や関係機関との協働による街頭キャンペーンや啓発活動、街頭指導を実施します。（「交通事故をなくす運動」和泉市推進協議会）



図表 4-13.自転車の乗り方交通安全教育

### 取組4-3：交通安全教育指導員の継続的養成

- 交通安全教育を担える人材育成のため、指導員養成講座を継続的に実施します。

### 取組4-4：自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発

- 各種イベントや広報紙、ホームページ、SNSなどを活用した自転車の交通ルール・マナーの周知
- 自動車ドライバーに対する自転車の交通ルールの啓発
- 大学等と連携した若年層向け自転車交通ルールの啓発
- 自転車利用者やドライバーへ自転車通行空間を示す路面表示についての情報発信



図表 4-14. 啓発冊子(京都市)

出典：京都市サイクルサイト



### 取組4-5：自転車ヘルメットの着用推進

- 自転車乗車用ヘルメット購入補助の実施
- 公営駐輪場でのヘルメットホルダーの貸出
- 中学校の自転車通学時の乗車用ヘルメット着用の徹底

### 取組4-6：自転車通行空間の整備【再掲】

- 自転車通行空間の整備を推進し、歩行者、自転車利用者の安全性を確保します。

### 取組4-7：通学路に関する交通安全の情報共有

- 「和泉市小学校通学路等交通安全対策推進連絡会」で自転車事故の場所やヒヤリハットの場所の情報を共有し、安全対策に活用します。

### 取組4-8：災害時の自転車の活用検討

- 災害活動時の移動手段として、庁内で保有する自転車の情報共有化を図り、有効活用できるように検討します。
- 災害時の市職員の移動手段として、シェアサイクルの活用を検討します。

自転車乗車用ヘルメット購入費を補助します！

更新日：2025年08月25日

**令和7年9月8日  
8時45分～受付開始**

令和6年4月1日より、道路交差法が改正（令和4年4月27日公布）され、自転車のヘルメット着用が**努力義務**となりました。  
ヘルメットの着用を促進し、交通事故の被害を防止・軽減するために、**ヘルメット購入費の一部を補助**します。

令和7年9月8日 8時45分から申請受付開始します。

申請は**先着順**で受け付け、**1,000件**（予約の上限）に達した時点で終了となります。

補助金額はヘルメット購入費（税込）とし、**上限2,000円**

申請には購入したヘルメットの**領収書**が必要です。

申請フォームは**こちら**  
（9月8日 8時45分から受付フォームが表示されます。）

大切な命をヘルメットで守りましょう！

申請期間

令和7年9月8日 8時45分 から令和8年2月28日まで

**先着順**に受け付けます。申請件数が**1,000件**（予約の上限）に到達した時点で終了となります。

図表 4-15. ヘルメットの購入補助の案内(和泉市)



図表4-16. 避難所への臨時ポートの設置

出典：広島市自転車都市づくり推進計画【改定版】

## 第5章 計画の推進に向けて

### 5-1 計画の取組の評価・検証

本計画の取組の評価指標を以下のとおり設定し、目標達成に向け取り組んでいきます。

#### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

指標	現状値	目標値 (令和7 (2035)年度)
自転車の利用率 (分担率) の向上	14% 【パーストリップ 令和3(2021)年】	17%
自転車通行空間の整備延長	0.8 km※ 【令和7(2025)年3月時点】	10km

※自転車道・自転車専用通行帯・車道混在(矢羽根)とそれに同等する自転車通行環境の整備延長

- 自転車の利用率向上を図るためには、自転車の通行環境の整備も進めていく必要があり、自転車通行空間の整備延長を指標として設定し、自転車利用率については、利用促進策の取組状況もみていきます。

#### 目標2：サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

指標	現状値	目標値 (令和7 (2035)年度)
サイクリイベントの実施	2回	現状値以上
サイクリスポーツ体験環境の整備	なし	1件

- サイクリング・サイクリスポーツによる健康増進を図るため、サイクリイベントの実施(後援含む)やサイクリスポーツ体験環境の整備を指標として設定します。

#### 目標3：来訪促進に資するサイクルツーリズムの推進

指標	現状値	目標値 (令和7 (2035)年度)
市有施設へのシェアサイクルポートの設置	12箇所 【令和7(2025)年6月時点】	20箇所

- シェアサイクルポートの設置により自転車での市内周遊の利便性の向上を図るため、市有施設へのシェアサイクルポートの設置を指標として設定します。

#### 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

指標	現状値	目標値 (令和7 (2035)年度)
自転車関連事故件数 (人口千人当たりの件数)	0.90件 【令和6(2024)年】	0.6件
交通安全教室(自転車)実施校	小学校 11校 中学校 5校 ※義務教育学校前期・ 後期課程含む	全校実施

- 安全で安心に利用できる自転車通行空間の形成をめざすため、自転車関連事故件数(人口千人当たりの件数)を指標に設定するとともに、自転車のルール・マナーを理解し、実践していくため、交通安全教室の実施校数も指標として設定します。



図表5-1. 評価指標一覧

評価項目		現状値	指標 中間目標値 〔令和12年度 (2030年度)〕	目標値 〔令和17年度 (2035年度)〕
目標1	自転車の利用率（分担率）の向上	14% 【「ロードトリップ 令和3(2021)年」】	15.5%	17%
	自転車通行空間の整備延長	0.8 km 【令和7(2025)年3月時点】	5km	10km
目標2	サイクルイベントの実施	2回	現状値以上	現状値以上
	サイクルスポーツ体験環境の整備	なし	1件	1件
目標3	市有施設へのシェアサイクルポートの設置	12箇所 【令和7(2025)年6月時点】	15箇所	20箇所
目標4	自転車関連事故件数 （人口千人当たりの件数）	0.90件 【令和6(2024)年】	0.75件	0.6件
	交通安全教室（自転車） 実施校	小学校 11校 中学校 5校 ※義務教育学校前期・後 期課程含む	小学校 16校 中学校 全校 ※義務教育学校前期・ 後期課程含む	全校実施

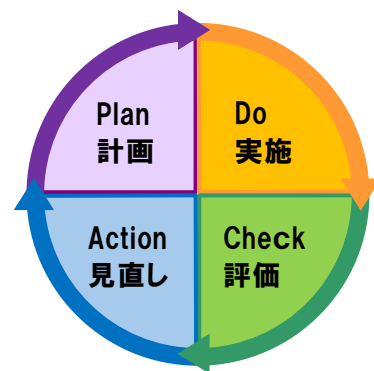
## 5-2. 進捗管理

計画的に取組を推進していくためには、取り組んだ成果について検証し、計画に掲げる目標が達成されるよう、絶えず修正や改善を行っていく必要があります。

計画の検証として、PDCAサイクルに基づき、定期的に施策の進捗状況や目標の達成状況、取組効果等について検証を行います。

計画の中間年次においては、取組の進捗状況、評価指標の状況を把握し、目標の達成に向け、必要な施策の確認などを行い、必要に応じて見直しを行います。

また、各取組の進捗状況や実施状況、課題等の共有化を図り、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民が進めていくべき取組について十分認識した上で、互いに連携・協力して取り組んでいきます。



図表5-2. PDCA サイクル