

2 上位計画、関連計画の整理及び把握

自転車に関する長岡京市の上位関連計画及び、国及び京都府の関連計画・指針等を整理する。

表 2-1 整理対象とした長岡京市の上位関連計画

分野	計画名	策定年月
総合計画	長岡京市第4次総合計画	平成28年3月
	まち・ひと・しごと創生戦略	平成28年2月
まちづくり	第二期長岡京市都市計画マスタープラン	平成28年3月
	長岡京市立地適正化計画	平成29年4月
	阪急長岡天神駅周辺整備基本計画	平成31年3月
交通	長岡京市地域公共交通ビジョン	平成25年7月
環境	長岡京市第二期環境基本計画	平成25年3月
健康・スポーツ	長岡京市健康増進計画	平成26年3月
	長岡京市スポーツ推進計画	平成27年4月
観光	新・長岡京市観光戦略プラン	平成29年3月
交通安全	長岡京市第4次総合計画	平成28年3月
	長岡京市通学路交通安全プログラム	平成26年12月
防災	長岡京市地域防災計画	平成25年3月

表- 2.1 整理対象とした国・京都府の関連計画・指針等

分類	計画名	策定年月
国	自転車活用推進法	平成29年5月
	自転車活用推進計画	平成30年6月
	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	平成28年7月(改定)
京都府	京都府自転車活用推進計画	策定中

2.1 長岡京市の上位・関連計画

2.1.1 総合計画

(1) 長岡京市第4次総合計画(平成 28 年 3 月)

○本市の最上位計画であり、将来都市像に加え、15 年後に目指すひととまちの姿として「うるおい・環境」、「にぎわい・交流」、「あんしん・安全」が掲げられている。
○交通に関しては、「にぎわい・交流」において、「交通至便というまちの強みを最大限に活かすために、市内移動の円滑化を図っていくこと」が示されている。

【将来都市像(キャッチフレーズ)】

住みたい 住みつづけたい 悠久の都 長岡京

うるおい・環境 ～緑と水と歴史を継いで～

15年後に
めざす姿

この地に暮らした先人の心が確かに引き継がれ、うるおいに満ちた暮らしがあり、他に秀でる良質の住み心地が醸されている。

西山の緑・水、歴史・文化、良好なまち並みなどの“うるおい資源”があり、人々のあたたかい心、多様な学びが、私たちの生活に豊かさをもたらしています。これらを継承し、また、持続可能な循環型社会への転換を進め、さらに住み心地の良いまちを目指します。

にぎわい・交流 ～まちの魅力を最大に～

15年後に
めざす姿

まちなかがにぎわい、巡りたい・歩きたいまち長岡京を舞台に、人・もの・文化の交流、産業の活力が導かれている。

交通至便というまちの強みを最大に活かし、地域の農商工業などの活性化に結びつけるとともに、市内移動の円滑化を図っています。これをさらに進めるとともに市街地の整備を図り、まちの活力を軸に、多世代がふれあい、多様な文化が交わることで、にぎわいと交流がうまれるまちを目指します。

あんしん・安全 ～支えあう市民生活へ～

15年後に
めざす姿

いのち・尊厳・健康・財産が守られ、コミュニティの働きのもとで強まる自治の機能と市民間の支えあいが、暮らしの安心をつくっている。

安心は、確かな安全の上に成り立つ市民生活の基本です。まちと暮らしの安心は、私たち一人ひとりの不断努力と地域の力がつくり守っていくものです。自助・互助・共助、公助の精神で互いに支えあい、心豊かに生活できるまちを目指します。

図 2-2 15 年後に目指すひととまちの姿

出典:長岡京市第 4 次総合計画(平成 28 年 3 月)

(2) 長岡京市まち・ひと・しごと創生戦略(平成 28 年 2 月)

○総合計画で掲げた将来像を実現するための戦略として、「子育て」「暮らしやすさ」「にぎわい」「交流」等の視点から4つの目標が掲げられている。
○数値目標としては、「子育て世代人口」、「健康寿命の延伸」、「鉄道駅乗降客数」、「観光消費額」などが設定されている。



図 2-3 戦略目標と目標値

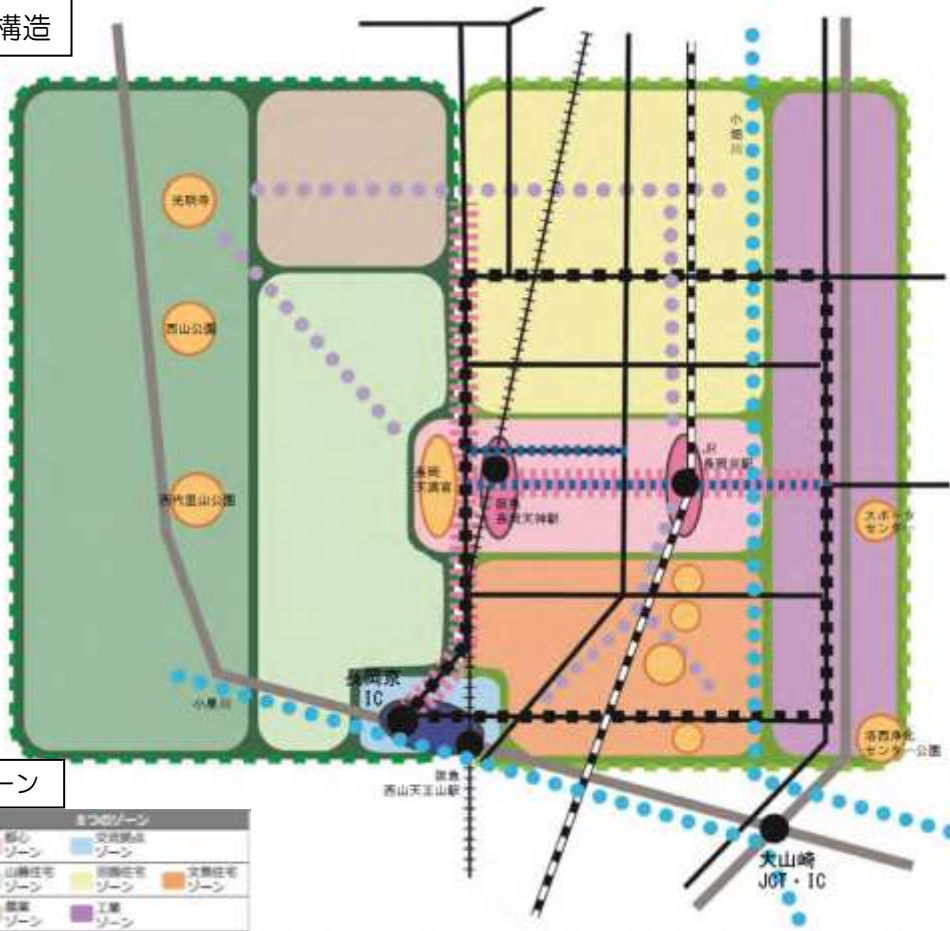
出典:長岡京市 人口ビジョン／まち・ひと・しごと創生戦略(平成 28 年 2 月)

2.1.2 都市計画

(1) 第二期長岡京市都市計画マスタープラン(平成 28 年 3 月)

- 都市計画分野の基本計画であり、将来都市構造として、「都心拠点」や「歴史・文化・レクリエーション拠点」、「シンボル軸」などが示されている。
- 交通体系の整備方針のうち「歩行者・自転車に配慮した魅力あるみちづくり」において、「自転車の安全性・快適性の向上、歩行者・車いすの安全性向上の観点から、自転車が通行しやすい環境整備を推進すること」が示されている。

将来都市構造



土地利用ゾーン

4つのタイプ	土地利用ゾーン
にぎわい	都心ゾーン 山崎住宅ゾーン 商業ゾーン 自然ゾーン
住宅	安楽楽点ゾーン 市街住宅ゾーン 工業ゾーン 西山ゾーン
産業	
自然	

交通軸

名称	機能
高速道路軸	京阪神、京都府内を南北に結び、広域高速移動を可能にする道路
幹線道路軸	都市間を結び道路、市街地内の交通を円滑にする道路
交通メイン軸	公共交通サービスの充実やひとを優先する道路
環状道路	通過交通の流入抑制により市街地内交通を円滑にする環状の道路
交通結節点	駅や高速道路 IC などの各移動における乗り換え・接続の拠点

拠点

拠点名称	機能
都心拠点	本市の商業・業務機能などの中枢を担う拠点
広域交通拠点	広域公共交通網である鉄道と高速道路を結ぶ拠点
歴史・文化・レクリエーション拠点	主要な歴史・文化・レクリエーション資源拠点

みどりと歴史の回廊

回廊名称	機能
シンボル軸	都心拠点などを結び歩きたくなる回廊
うるおい水辺軸	主要な河川沿いの水辺空間を楽しむ回廊
歴史ふれあい軸	主要な歴史資源、社寺仏閣、田園の景観をめぐめる回廊

図 2-4 将来都市構造図

出典:第二期長岡京市都市計画マスタープラン(平成 28 年 3 月)

交通体系の整備方針

全体方針

環境面、健康面、安全面に配慮して、公共交通や歩行空間を確保した、過度に車に依存しなくても歩いて暮らせるまちを目指し、公共交通、自転車、歩行者を優先した道路空間への見直しを図るなど、車が優遇されてきた都市構造からの転換を進めます。

また、車利用から徒歩・自転車、公共交通利用へと意識の転換を促すことで、市街地内での通過交通車両の削減や歩行者増加によるまちのにぎわいづくりにつなげます。

(3) 歩行者・自転車に配慮した魅力あるみちづくり

- ❖ 歩行者・自転車が快適に通行できるような空間整備やネットワークづくりなど、歩きたくなるひと優先のみちづくりに向けた総合的な取り組みを進めます。
- ❖ 都市計画道路の整備推進と併せて主要な幹線道路は、全てのひとが安全で快適に通行できるようバリアフリーでゆとりある歩道の整備を推進します。
- ❖ ゾーン 30※¹を設定し、生活道路における歩行者などの安全な通行確保、ゾーン内の速度抑制と抜け道抑制の面的な整備を進めます。
- ❖ 地域の特性や課題・市民ニーズに応じて、各種市街地整備手法や地区計画制度などを活用しつつ、建物の壁面後退や沿道のオープンスペースの確保及び緑化を促進します。
- ❖ 中心部における交通メイン軸を構成する（都）長岡京駅前線については、シンボル軸としてゆとりある歩道の確保と風格のある景観整備を行います。
- （都）長岡京駅東線についてもシンボル軸として、歩道の拡充と魅力ある景観整備を推進します。
- ❖ 府道伏見柳谷高槻線沿いの中心部既存商店街において、買い物空間のにぎわいと歩行空間のゆとりの両立を目指して、阪急長岡天神駅の駅前広場など周辺の整備と併せて検討します。
- ❖ 水辺やみどり資源、西国街道などの歴史的資源などを有する地区では、景観舗装（美化）や車両通行規制の導入などを進めます。
- ❖ 主要観光スポット周辺においては、歩いて観光しやすい道路の整備を推進します。
- ❖ 自転車の安全性・快適性の向上、歩行者・車いすの安全性の向上の観点から、自転車が行きやすい環境整備を推進します。
- ❖ 駐輪場の利用誘導や放置自転車対策について、商店街をはじめ官民連携による啓発活動などを進めます。

図 2-5 交通体系の整備方針

出典：第二期長岡京都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月）

(2) 長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

- 長岡京市都市計画マスタープランの一部であり、人口減少下においても都市の活力を維持・向上するため、「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」が設定されている。
- 「中心拠点型都市機能誘導区域」は、長岡天神駅、長岡京駅、西山天王山駅、西向日駅周辺のエリア、「生活拠点型都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」は、市域東側の市街化区域を基本とするエリアに設定されている。

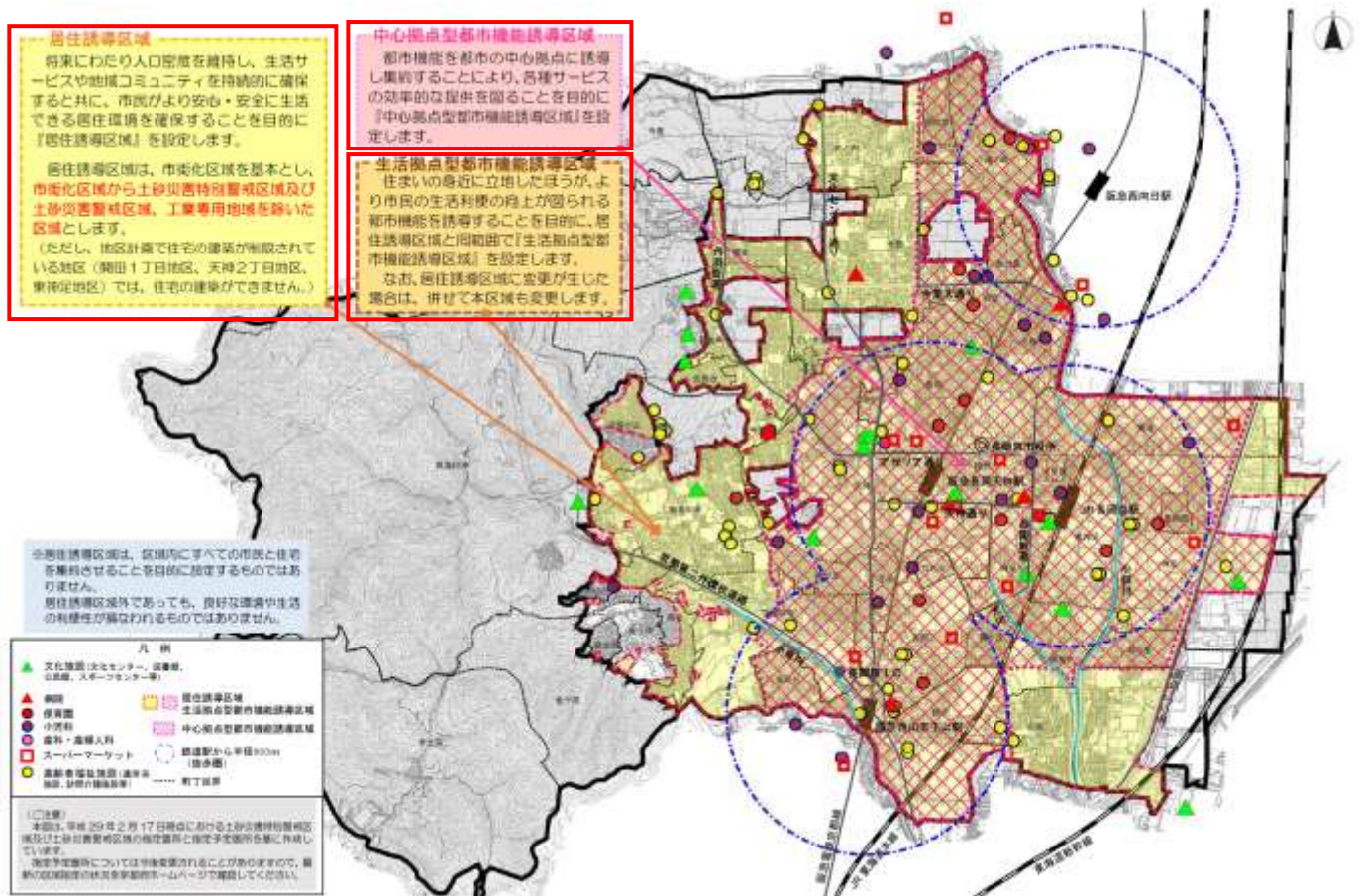


図 2-6 都市機能誘導区域、居住誘導区域図

出典:長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

(3) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画(平成 31 年 3 月)

- 阪急長岡天神駅周辺のまちづくりの指針となる計画であり、コンセプトとして「ひと中心の賑わいのあるまち」が掲げられている。
- 交通・道路計画として、幹線道路・補助幹線道路では「歩行者・自転車等の安全性・快適性の確保を図ること」、歩行者主要ネットワークでは「歩行者主体の交通ネットワーク形成を図ること」が示されている。

【まちづくりのコンセプト】

ひと中心の賑わいのあるまち

【交通・道路計画】

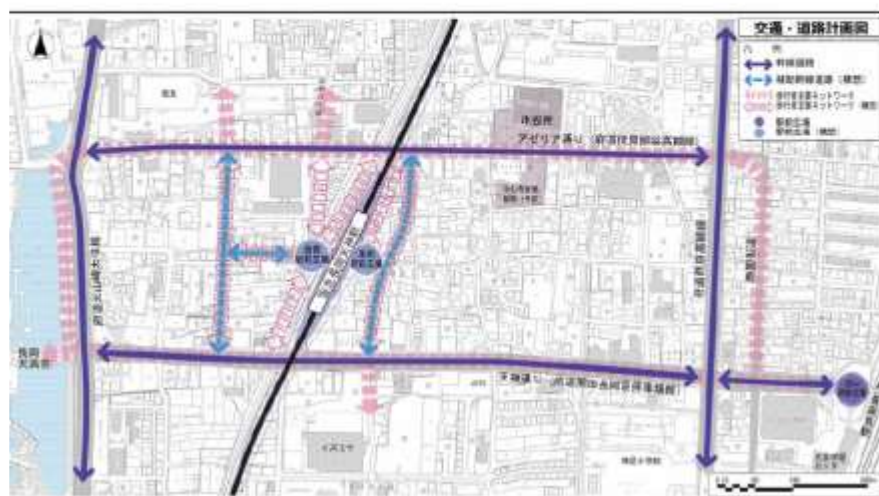
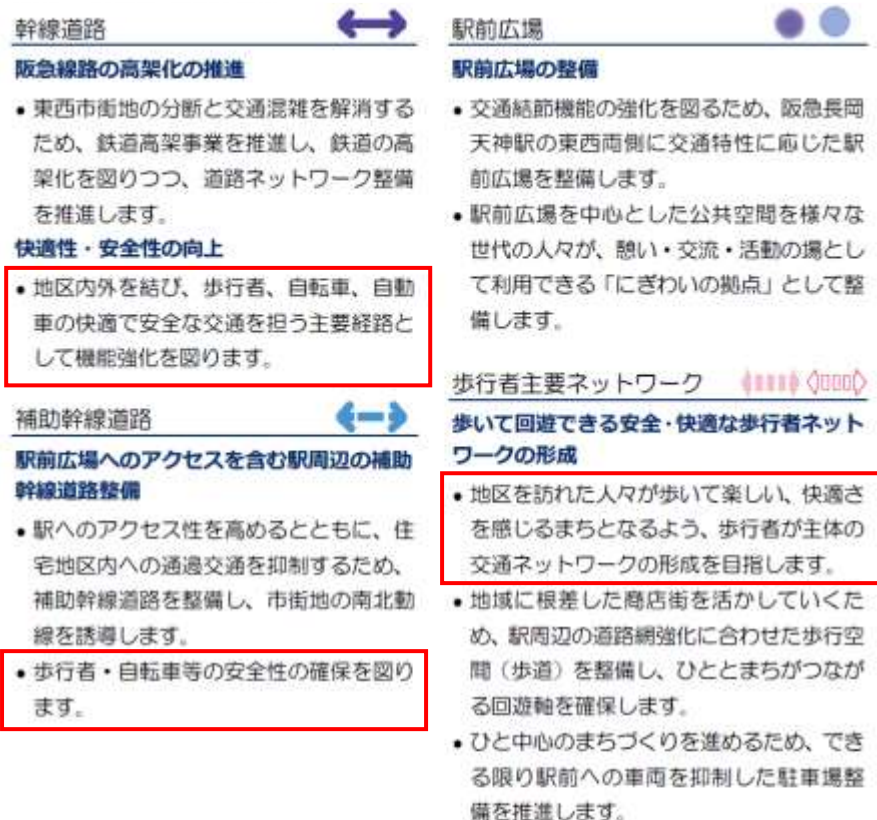


図 2-7 交通・道路計画

出典:阪急長岡天神駅周辺整備基本計画(平成 31 年 3 月)

2.1.3 公共交通

(1) 長岡京市地域公共交通ビジョン(平成 25 年 7 月)

- 本市の公共交通の基本計画であり、「定住促進」「環境・健康・安全」「持続可能」の3つの観点から基本理念が掲げられている。
- 基本理念を実現するための基本方針として、「徒歩・自転車と公共交通中心のまちづくり」が示されている。

【基本理念】

- 基本理念 1 「誰もが住みつづけたくなる交通まちづくり」の実現
- 基本理念 2 「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」の実現
- 基本理念 3 「持続可能な交通まちづくり」の実現

【基本方針】

基本方針② 賑わいを生み出す徒歩・自転車と公共交通中心のまちづくり

これまでのクルマ中心のまちから徒歩・自転車と公共交通中心のまちへと転換を進め、まちのにぎわいの創出を図ります。

そのために、道路空間の見直しを図るなど、クルマが優遇されてきた都市構造から歩行者、自転車、公共交通を中心とした都市構造への転換を進めます。

また、クルマへの依存から徒歩・自転車と公共交通の利用に意識の転換が進むように、積極的なPRやモビリティ・マネジメント*の実施などのソフト施策を進めます。

クルマ利用を削減することは、公共交通の利便性・持続性の向上や徒歩・自転車の安全性の向上に密接につながっています。クルマ利用の削減と公共交通利用の増加につながる施策の展開と歩行者・自転車の空間整備等を行うことで、まちの回遊性を高め、賑わいの創出、地域及び観光の活性化へとつなげていきます。

<推進施策の柱>

- まちの賑わいと回遊を生み出す市街地整備
- 徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進



出典:長岡京市地域公共交通ビジョン(平成 25 年 7 月)

2.1.4 環境

(1) 長岡京市第二期環境基本計画(平成 25 年 3 月)

- 幅広い視点から環境をとらえた総合的な環境まちづくりのガイドラインであり、将来都市像を「環境の都」と掲げている。
- クリーンな移動手段である自転車の利用を促進。

【将来都市像】

つむぎ織りなす “環境の都” 長岡京

【施策】

(4) エコ交通システムの導入

- 公共交通の利便性の確保を図るとともに、公共交通の利用を促進し、環境への負荷の低減や市内の交通渋滞緩和などにつなげます。
- 自動車による環境負荷の低減を図るため、環境負荷の低い自動車の導入や排出ガスの抑制につながる普及・啓発に努めます。
- クリーンな移動手段である自転車の利用を促進します。

【単位施策】

- ①公共交通利用の促進
- ②低公害車の導入
- ③自動車の排出ガスの抑制
- ④自転車利用の促進
- ⑤電気自動車の充電設備の導入

図 2-8 施策「エコ交通システムの導入」

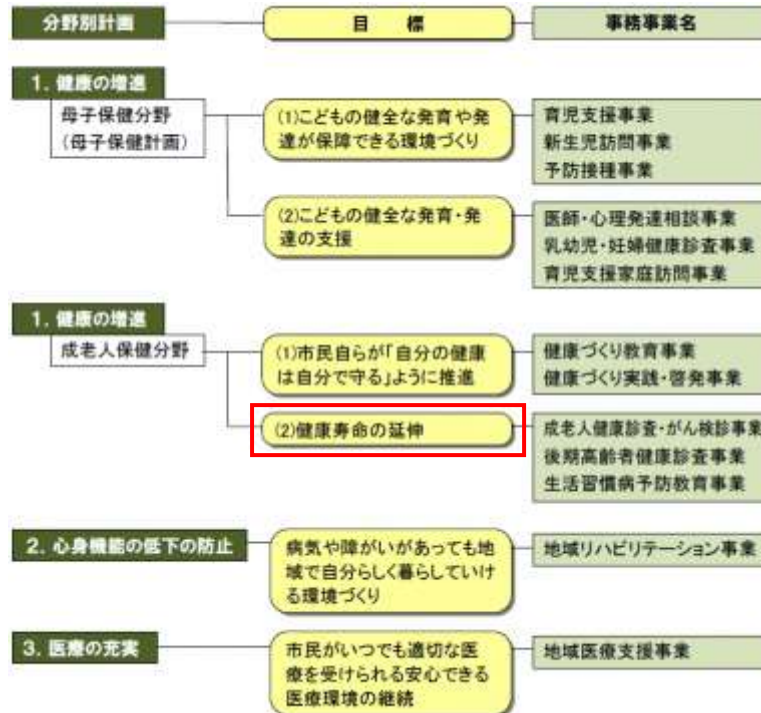
出典:長岡京市第二期環境基本計画(平成 25 年 3 月)

2.1.5 健康・スポーツ

(1) 長岡京市健康増進計画(平成 26 年 3 月)

- 本市の健康増進を図るための計画であり、目標として「健康寿命の延伸」などが掲げられている。
- 評価指標として、「健康に対する意識の向上」や「運動習慣」に関する指標が設定されている。

【計画の体系】



【評価指標】

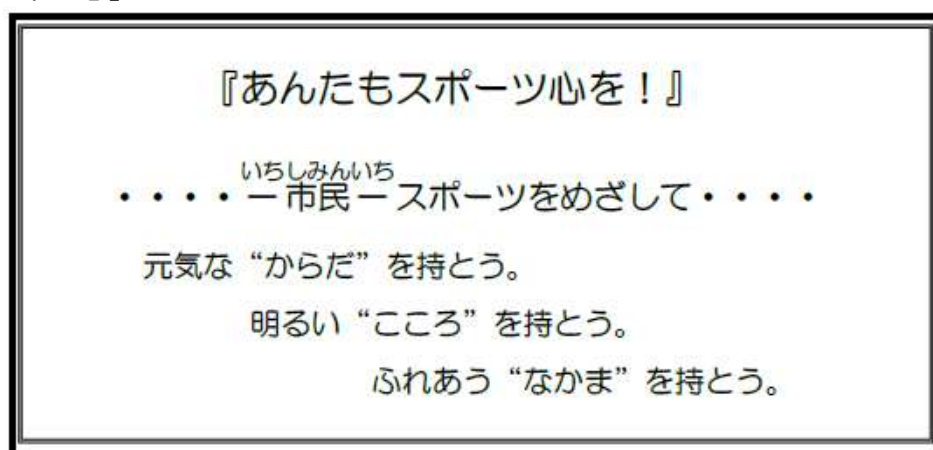
指標項目	現状値 (H24 健診データ)	目標
(A) 健康に対する意識の向上		
生活習慣改善に対する行動変容段階 ア: 意識なし イ: 意識あり(6 か月以内) ウ: 意識あり(近いうち) エ: 取組済み(6 か月未満) オ: 取組済み(6 か月以上)	ア: 28.5% イ: 28.5% ウ: 11.2% エ: 7.5% オ: 22.1%	改善
(B) 望ましい生活習慣(食・飲酒・運動・喫煙・睡眠習慣)の実践		
■ 食習慣		
食べる速度	速い 22.3%	低下
就寝前 2 時間以内に夕食をとる者	11.6%	減少
夕食後に間食をとる者	10.0%	減少
朝食欠食率	5.4%	減少
■ 飲酒習慣		
飲酒頻度	毎日 27.8%	低下
飲酒量	1 合以上 32.1%	低下
■ 運動習慣		
運動継続者 (30 分以上の運動習慣を週 2 日以上 1 年以上継続者)	45.3%	増加
適度な身体活動実施者 (歩行または身体活動を 1 日 1 時間以上する者)	54.6%	増加

出典: 長岡京市健康増進計画(平成 26 年 3 月)

(2) 長岡京市スポーツ推進計画(平成 27 年 4 月)

- 本市のスポーツ推進を図るための計画であり、基本理念として「一市民一スポーツ」が掲げられている。
- スポーツを推進(ひろげる)ため、「する」「ふれる」「支える」「つなげる」の観点から、基本方針が示されている。

【計画の基本理念】



【計画の基本方針】



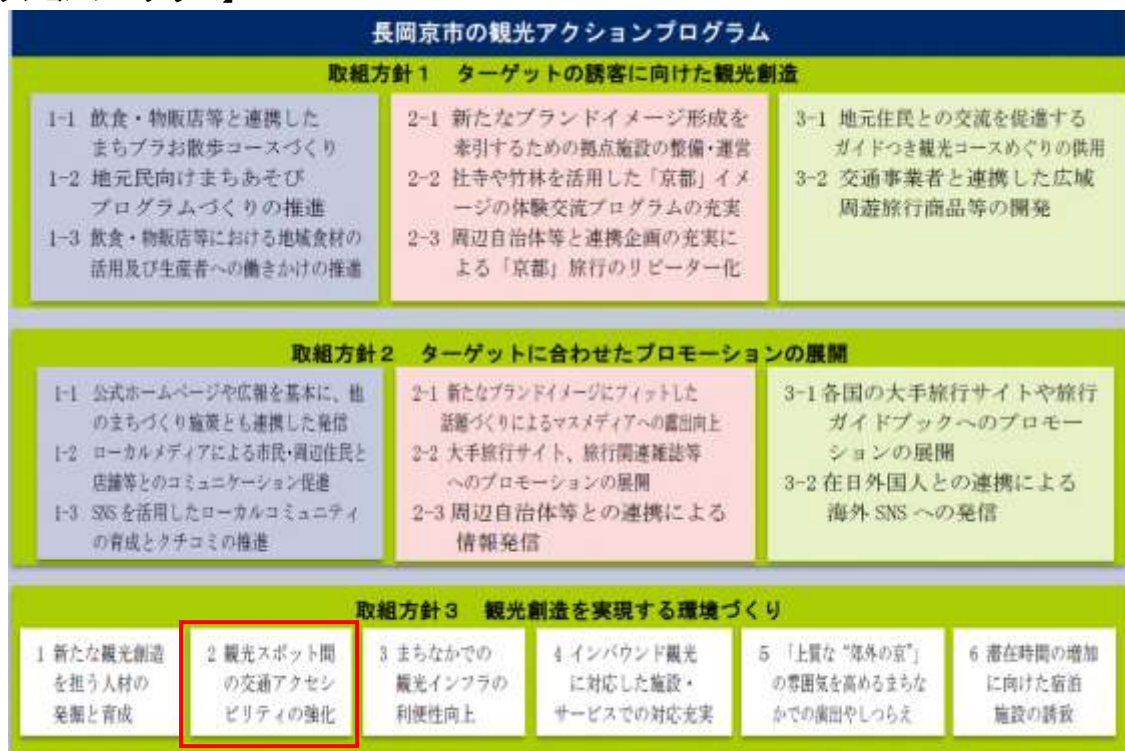
出典:長岡京市スポーツ推進計画(平成 27 年 4 月)

2.1.6 観光

(1) 新・長岡京市観光戦略プラン(平成 29 年 3 月)

- 本市の観光振興を図るための計画であり、観光振興方針やアクションプログラム等が示されている。
- 施策として「観光スポット間の交通アクセシビリティの強化」が挙げられており、「レンタサイクルのより一層の普及推進等」が示されている。

【アクションプログラム】



【施策】

2 観光スポット間の交通アクセシビリティの強化

<施策の内容>

長岡京市の主要な観光スポット間は、バスや鉄道等で観光客が市内を周遊するのは難しいのが現状です。

また、市内の飲食・物販店についても、全体に点在しており、社寺などの観光スポットへの観光と合わせて立ち寄る場合も、そこへの交通利便性が低くなっています。

今後、新たな観光拠点が整備され、市全体の観光振興への波及効果が期待される中、市内を周遊する場合の公共交通手段等の充実は必須と言えます。

そのため、路線バス事業者との連携や、タクシー会社と主要な観光スポットである社寺等との連携、あるいは本市コミュニティバスとの連携により観光スポット間をつなぐ公共交通を充実する他、レンタサイクルのより一層の普及推進等に取り組みます。

出典：新・長岡京市観光戦略プラン(平成 29 年 3 月)

2.1.7 交通安全

(1) 長岡京市第4次総合計画(平成 28 年 3 月)

- 交通事故の減少を図るため、自転車の安全指導や啓蒙を強化し、自転車通行空間の確保を調整する。
- 歩行者の安全や通行機能の円滑化を保全するため、放置自転車防止の啓蒙・指導を行う。

事業名称	交通安全普及事業
	交通事故の減少を図るため、交通ルールの遵守、マナーを普及するための指導者育成や、啓発活動を行います。 特に、自転車事故が多いことから、自転車の安全指導や啓発を強化し、合わせて自転車通行空間の確保について調整を行います。 また、新たな「ゾーン30」の検討や幹線道路における交通安全対策のための「事故ゼロプラン」の推進に努めます。

指標	市内交通事故発生件数			
①	現状値	199件	目標値	169件
指標	市内交通事故負傷者数			
②	現状値	239人	目標値	203人

事業名称	放置自転車防止事業
	歩行者の安全や道路の通行機能の円滑化を保全するために、放置自転車を無くすための自転車等利用者への啓発・指導及び駐輪場への誘導と合わせて、自転車等放置禁止区域での放置自転車の撤去を行います。

指標	放置自転車台数			
	現状値	120台/日	目標値	100台/日

出典：長岡京市第4次総合計画(平成 28 年 3 月)

(2) 長岡京市通学路交通安全プログラム(平成 26 年 12 月)

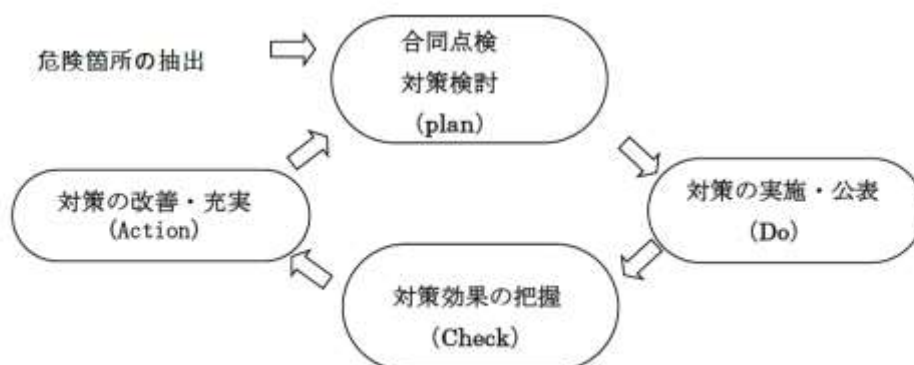
- 通学路の安全を確保するため、関係機関と合同点検を継続するとともに、PDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性向上を図っていくことが示されている。

(1) 基本的な考え方

継続的に通学路の安全を確保するため、今後も関係機関と合同点検を継続するとともに、対策実施後の効果把握も行い、対策の改善・充実を行います。

これらの取組をPDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性の向上を図っていきます。

[通学路安全確保のためのPDCAサイクル]



出典：長岡京市通学路交通安全プログラム(平成 26 年 12 月)

2.1.8 防災

(1) 長岡京市地域防災計画(平成 25 年 3 月)

- 市の総合的な災害対策計画であり、震災発生時への備えや帰宅困難者対策等が示されている。
- 震災発生時の避難や帰宅手段は、徒歩が基本として示されている。

震災発生時
への備え

市民のみなさんの行動

グラツときたら、第一に身の安全を守り、火の始末をし、すばやく避難、協力しあって救助、救援を行い、余震に備えをしましょう。

ポイント
1

身の安全が第一

- テーブルや机の下に
- 家具や冷蔵庫などから距離を
- 玄関ドアなどの脱出口の開放を
- あわてて外に飛び出さない

ポイント
2

火の始末

- 家族みんなで声をかけ合い、調理器具や暖房器具の火の始末を確実に
- 電気の元（ブレーカー）の切断を

ポイント
3

安全にすばやく避難

- 避難の前に電気・ガスなど安全の確認を
- 外に逃げるときはガラスなどの落下物に注意を
- 狭い路地、門や塀ぎわ、崖や川べりには近寄らない
- 避難は徒歩で、荷物は最小限にし、車は駄目

ポイント
4

救助、救援の協力

- 我が家の安全、隣の安否を確かめ合おう
- おとしよりや、からだの不自由な人、けが人などに声をかけ、みんなで助け合いを
- 助け合って大きな力の発揮を



帰宅困難者対策



市民のみなさんの行動

「むやみに移動を開始しない」原則の理解

帰宅困難に伴う混乱を避けるため、「むやみに移動を開始しない」の原則を理解し、心がけるようにしましょう。

徒歩で帰宅をする際のポイント

帰宅困難となって徒歩帰宅をする際に、安全に帰宅するためのポイントについて平常時から理解し、準備しておきましょう。

帰宅をする際のポイント

- ヘルメット・手袋・底の厚い運動靴を着用する。
- 防災グッズ（ラジオ・食料・飲料・懐中電灯・地図・マスク・タオル・携帯電話の充電器等）を平常時から準備する。



登録制防災メールによる情報入手

災害時に本市の被災状況や鉄道の運行状況を的確に把握できるように、登録制防災メールに加入しましょう。

登録方法は anzen@k-anshin.pref.kyoto.jp に空メール送信後、京都府から返信されるメールに表示される画面の「市町村からの情報発信」という項目から登録手続きを行います。

災害時帰宅支援ステーションの利用

関西広域連合とコンビニエンスストアや外食事業者等との協定のもとに設置される災害時帰宅支援ステーションを利用しましょう。災害時帰宅支援ステーションでは、帰宅困難者に対して水道水やトイレの提供及び通行可能な道路情報の提供等の支援が得られます。



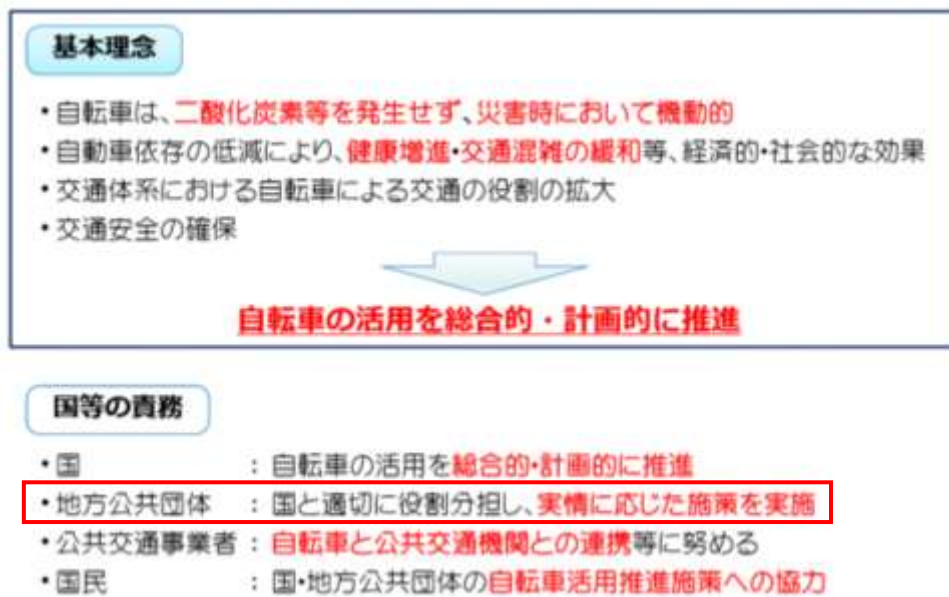
出典：長岡京市地域防災計画(1) 長岡京市地域防災計画(平成 25 年 3 月)

2.2 国・京都府の関連計画・指針

2.2.1 自転車活用推進法(平成 29 年 5 月)

- 自転車の活用を総合的・計画的に推進するための計画であり、地方公共団体の責務として「実情に応じた施策を実施すること」が示されている。
- 14 の基本方針により、幅広い観点から自転車の活用を推進することが示されている。

【基本理念・責務】



【基本方針】

基本方針	以下の施策を重点的に検討・実施	
	①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等
	③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備
	⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
	⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
	⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上
	⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備
	⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

出典：自転車活用推進法(平成 29 年 5 月)

2.2.2 自転車活用推進計画(平成 30 年 6 月)

○自転車活用推進法に基づく、2020 年度を目標年次とする国の計画であり、4 つの目標と 18 の施策から構成されている。

【目標】

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

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

目標3: サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【施策】

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1. <u>自転車通行空間の計画的な整備推進</u> | 9. <u>自転車を活用した健康づくりの推進</u> |
| 2. <u>路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進</u> | 10. <u>自転車通勤等の促進</u> |
| 3. <u>シェアサイクルの普及促進</u> | 11. <u>国際的なサイクリング大会等の誘致</u> |
| 4. <u>地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進</u> | 12. <u>世界に誇るサイクリング環境の創出</u> |
| 5. <u>自転車のIoT化の促進</u> | 13. <u>安全性の高い自転車普及の促進</u> |
| 6. <u>まちづくりと連携した総合的な取組の実施</u> | 14. <u>自転車の点検整備の促進</u> |
| 7. <u>国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</u> | 15. <u>自転車の安全利用の促進</u> |
| 8. <u>サイクルスポーツ振興の推進</u> | 16. <u>学校における交通安全教育の推進</u> |
| | 17. <u>自転車通行空間の計画的な整備推進</u> |
| | 18. <u>災害時における自転車活用の推進</u> |

出典: 自転車活用推進計画(平成 30 年 6 月)

2.2.3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月改定)

○自転車ネットワーク計画を策定するためのガイドラインであり、路線選定の方法や、基本的な整備形態が示されている。

【路線選定の方法】

以下の1～7のような路線を適宜組み合わせて選定

1. 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
2. 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
3. 自転車通学路の対象路線
4. 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
5. 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
6. 既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線
7. その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

【基本的な整備形態】

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策 ピクトグラム等を設置 【路肩・寄車帯内の対策】 【車線内の対策】 ※歩道のない道路では、歩道の下に自転車専用通行帯を設置することができる 【車線内の対策】

出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月)

2.2.4 京都府自転車活用推進計画(策定中)

○京都府における地方版自転車活用推進計画であり、「つかう」「つくる」「まもる」の3つの視点から基本方針や施策が示されている。

【計画の基本方針】

誰もが自転車の楽しさや便利さを実感できる環境の実現

つかう

- ・ 自転車は誰もが身近に利用できる乗り物で、利便性、機動性に優れており、健康によく、環境に優しいというメリットがあります。
- ・ 京都府の魅力発信、暮らしの向上、賑わい創出、地域活性、健康増進、災害対応など、様々な場面において、自転車を活用し、多くの人が自転車の楽しさや快適さを実感できる取組を進めます。

誰もが安全で快適に利用できる自転車環境の実現

つくる

- ・ 自転車活用の可能性が高まる中、歩行者の安全を確保し、自転車を利用する誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境整備を進めます。
- ・ また、自転車は将来の都市交通を担う重要な手段の一つとして捉え、公共交通と自転車の連携強化を図ります。

みんながルールを守り、お互いが安心して利用できる自転車環境の実現

まもる

- ・ 自転車を利用する人は子どもから高齢者まで幅広く、その運動能力や利用実態は様々です。また、最近は外国人の利用者も増えてきました。
- ・ 一人ひとりがルールを守り、お互いが安全に安心して自転車を利用できるよう、広報啓発や指導・取締りの徹底、利用者の実態に応じた安全教育を進めます。

出典：京都府自転車活用推進計画(中間案)

【施策】

つかう

施策1 歴史、文化、自然を想じる サイクルツーリズムの推進	①市民連携によるサイクリング路線の整備 ②官民連携による観光ツアーの実施 ③自転車を活用したまちなか観光による新たな魅力創出 ④自転車の活用による地域の活力発信 ⑤サイクルトレイン等の実施検討
施策2 サイクルスポーツ振興の推進	①サイクリングイベント等の開催 ②自転車競技団体の整備支援 ③競技施設整備や公園等の有効利用の促進
施策3 自転車を活用した健康づくりの推進	①健康増進の広報啓発 ②交差点健康づくりの促進
施策4 自転車移動の促進	①交通手段の転換（モーダルシフト） ②移動手段の共有（ムーブシェア）
施策5 災害時における自転車活用の推進	①災害時における自転車活用の推進

つくる

施策6 自転車通行空間の 計画的な整備推進	①自転車活用推進計画の策定推進 ②「自転車通行帯」に関する機軸の準備への通知 ③自転車通行空間の整備及び改善 ④道路標識・道路標示・区画線の設置及び信号機の運用 ⑤主要道路沿道の案内標識等の整備
施策7 サイクリスト受け入れ体制の充実	①道の駅等との連携
施策8 違法駐車取締り等による 自転車通行空間の確保	①駐車場の設置 ②違法駐車取締り ③駐車監視員による違反車両の確認 ④パーキング・モーター等の撤去の検討 ⑤必要に応じて駐輪スペース等の検討
施策9 まちづくりと連携した総合的な 取組の実施	①シェアサイクルの普及促進 ②ニーズに応じた駐輪場の整備促進 ③ゾーニングや狭き道等による安全対策の実施

まもる

施策10 安全性の高い自転車 普及の促進	①安全性の高い製品購入につながる広報啓発
施策11 自転車の点検整備の促進	①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発
施策12 自転車の安全利用の促進	①自転車安全利用5則の活用等による効果的な広報啓発 ②交通安全意識向上を図るための広報啓発 ③自転車運転者講習制度の普及な運用 ④交通安全に関する指導技術の向上 ⑤自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 ⑥地域交通安全活動推進委員会等による指導啓発 ⑦危険・悪質な運転者への対応
施策13 利用者の実態に応じた 自転車安全利用の 充実・強化	①幼児・保護者等に対する安全教育の実施 ②学校等における安全教育の実施 ③事業所における安全教育の実施 ④高齢者に対する安全教育の実施 ⑤外国人に対する安全教育の実施 ⑥交通安全教室の講師へ向けた講習会実施 ⑦通学路周辺の安全点検の実施
施策14 自転車保険の加入促進	①自転車保険加入義務化に伴う加入促進活動

出典：京都府自転車活用推進計画（中間案）

