

# 和歌山市

## 自転車活用推進計画

令和2（2020）年3月





# 目次

<b>1. 総論</b> .....	<b>1</b>
(1) 自転車活用推進計画策定の位置付け .....	1
(2) 計画の区域 .....	2
(3) 計画の期間 .....	2
<b>2. 和歌山市における自転車を巡る現状・課題及び目標</b> .....	<b>3</b>
分野1：都市環境 .....	3
1) 自転車の利用環境について .....	3
2) 交通手段分担率について .....	4
3) 自転車等駐車場について .....	4
4) 放置自転車について .....	5
分野2：安全・安心 .....	6
1) 自転車通行安全ルールについて .....	6
2) 交通安全教室について .....	7
3) 自転車損害賠償保険等について .....	7
分野3：観光・スポーツ .....	8
1) サイクリングルートについて .....	8
2) 太平洋岸自転車道について .....	8
3) サイクリストの受入環境について .....	9
4) サイクルツーリズムによる観光振興について .....	10
分野4：健康増進 .....	11
1) 運動習慣について .....	11
2) 自転車活用の有効性について .....	11
3) 自転車通勤について .....	11
<b>3. 自転車活用の推進に関する施策</b> .....	<b>13</b>
分野1：都市環境 .....	14
(施策1－1) 自転車通行空間が整備されたネットワークの構築 .....	14
(施策1－2) まちづくりと連携した総合的な取組の推進 .....	15
(施策1－3) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進 .....	16
(施策1－4) 市営自転車等駐車場の再整備及び放置自転車対策の推進 .....	16
分野2：安全・安心 .....	17

(施策2-1) 自転車利用者に対する安全利用啓発の推進.....	17
(施策2-2) 各学校における交通安全教室の充実 .....	17
(施策2-3) 自転車損害賠償保険等の加入促進 .....	18
分野3：観光・スポーツ .....	19
(施策3-1) 先進地域との連携によるサイクリストの誘客やサイクリングルートのPR推進.....	19
(施策3-2) 太平洋岸自転車道の整備推進.....	19
(施策3-3) 官民連携等によるサイクリングの拠点整備などサイクリング環境の充実.....	20
(施策3-4) 広域サイクリングルートの活用及びアクセス環境の改善 .....	21
(施策3-5) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進（再掲） .....	21
分野4：健康増進.....	22
(施策4-1) 手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリングの活用.....	22
(施策4-2) 市内事業者への自転車通勤の推奨 .....	22
<b>4. 自転車活用を推進するために必要な事項.....</b>	<b>23</b>
(1) 関係者の連携・協力 .....	23
(2) 計画のフォローアップと見直し.....	23
<b>5. 巻末資料.....</b>	<b>25</b>
(1) 用語説明 .....	27
(2) 関連資料 .....	29

# 1. 総論

---

## (1) 自転車活用推進計画策定の位置付け

自転車は、他の交通機関と比べて環境にやさしい交通手段であり、子供から高齢者まで幅広い世代において、便利で身近な乗り物として、通勤・通学、買い物、サイクリング、観光・レジャー等、日常生活から余暇活動まで、様々な場面で利用されています。さらに、近年では、健康づくりや環境意識の高まりなどあって、移動手段としての利用ニーズも高まっています。

我が国においても、これまで「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(昭和55年法律第87号)に基づき、自転車道の整備、交通事故防止対策、放置自転車対策等を推進してきましたが、近年では、自転車の活用による環境への負荷の低減、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)(以下、「推進法」という。)が施行され、国の自転車活用の推進に関して基本となる計画として、推進法第9条に基づく「自転車活用推進計画」が閣議決定(平成30(2018)年6月)されるなど、本格的な自転車活用施策が開始されています。

和歌山市は、紀伊半島の北西部に位置し、市のほぼ中央部を一級河川である紀の川が東西に流れ、北部は緑豊かな和泉山脈が連なり、北西部から南部にかけては風光明媚な海岸線が延びている地形を有し、平地が多く、大都市と比べ比較的交通量が少ないなど、自転車を快適に走行するための条件が整っています。そのため、地域の魅力を楽しみながらの観光や健康づくりを推進するため、和歌山県と連携して「サイクリングロード整備基本計画」(平成27(2015)年4月)を取りまとめ、「川のサイクリングロード※1」及び「海のサイクリングロード※2」を位置付け、自転車を利用しやすい環境づくりを推進してきました。近年では、「自転車シンポジウム」の開催(平成31(2019)年2月)や、自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会(令和元(2019)年11月14日現在 358市区町村が加入)が主催する「第1回全国シクロサミット」(平成31(2019)年3月)が本市で開催され、開催地としての盛り上げ、内外への発信など、自転車活用の機運の醸成を図っているところです。

このような状況から、今後の自転車活用のより一層の推進を図ることを目的に、本市の実情に応じた「和歌山市自転車活用推進計画」を推進法第11条に基づいて定め、自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置付けを行います。

国 自転車活用推進計画  
(平成30(2018)年6月策定)

勘案

和歌山県自転車活用推進計画  
(平成31(2019)年3月策定)

勘案

**和歌山市自転車活用推進計画**  
和歌山市自転車通行空間整備基本計画

連携 ⇄ 整合

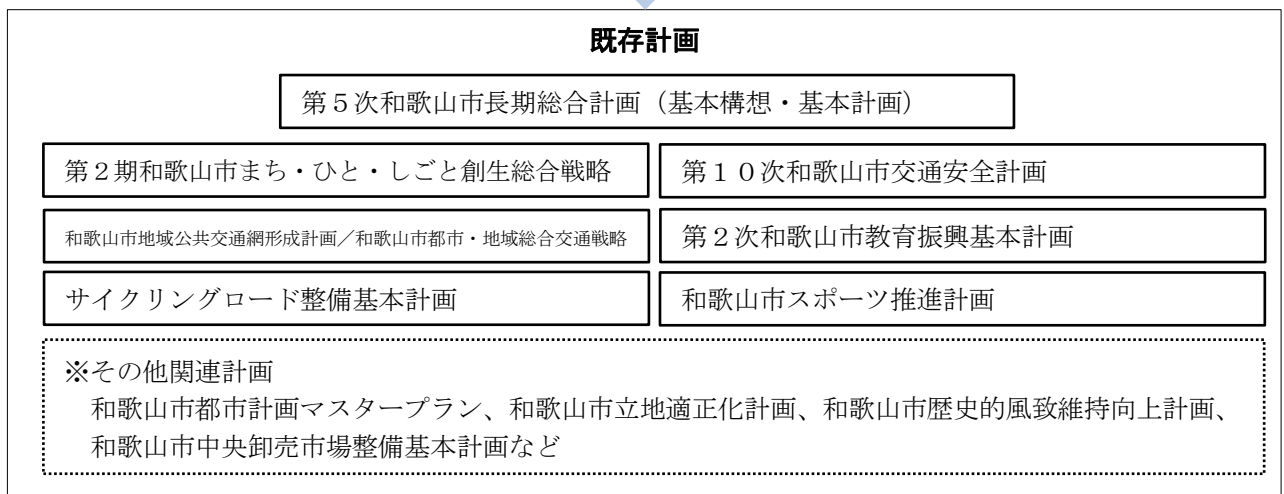


図1 計画の位置付け

## (2) 計画の区域

和歌山市全域とする。

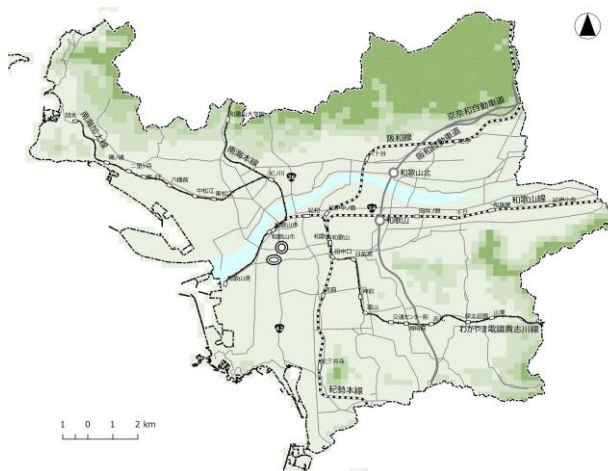


図2 和歌山市の全体図



図3 和歌山市の位置図

## (3) 計画の期間

令和2(2020)年度～令和8(2026)年度の7年間とする。

## 2. 和歌山市における自転車を巡る現状・課題及び目標

本市の自転車を巡る現状と課題、推進法の目的・理念等を踏まえ、自転車活用の推進に関する目標を4分野（1：都市環境、2：安全・安心、3：観光・スポーツ、4：健康増進）に分類し、それぞれの分野における現状と課題から、次のとおり目標を設定します。

### 分野1：都市環境

#### <現状と課題>

##### 1) 自転車の利用環境について

近距離移動に手軽で便利な乗り物である自転車は、通勤や通学、買い物、レジャーなど様々な目的で利用されており、また、近年、環境意識や健康志向の高まりなどからも、その利用ニーズが増加しています。自転車は「車両」であるため、本来車道通行が原則ですが、現状では自転車通行空間が十分確保されていないため、歩道上において歩行者と自転車が混在している状況です。さらに自転車は「車両」であるという認識が希薄化していることから、歩道上では歩行者優先というルールが守られず、歩行者にとって危険な状況となっています。

和歌山市では、平成21（2009）年から平成30（2018）年までの過去10年間で、自転車関連事故※3件数は減少傾向にあるものの、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は横ばいとなっており、特に和歌山市中心部において集中して発生しています。



図4 歩行者と自転車が混在する自転車歩行者道の例

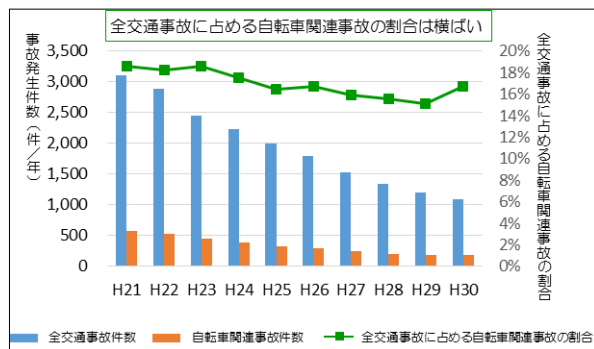


図5 和歌山市内の全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移  
(出典：和歌山市自転車通行空間整備基本計画)

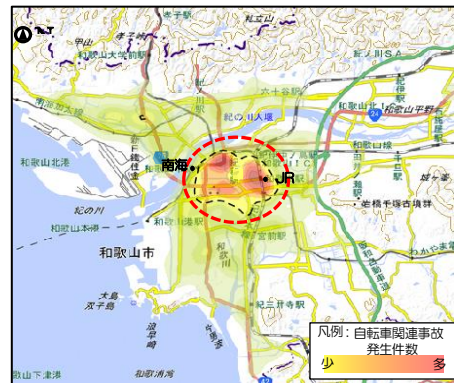


図6 和歌山市内の自転車関連事故分布図 (H21～H30)  
(出典：和歌山市自転車通行空間整備基本計画)

## 2) 交通手段分担率について

人口の流出や少子高齢化、自動車社会の進行で、公共交通機関の利用者は減少し、バス路線の廃止や減便により、公共交通ネットワーク機能が低下し、異なる交通モード間、路線間の連携機能が十分でないため、自動車への依存が強くなってきています。和歌山市では、昭和55（1980）年から平成22（2010）年までの過去30年間で、鉄道・バスの交通手段分担率が減少（10.6%→7.3%）している一方で、自動車の交通手段分担率が大幅に増加（27.8%→52.9%）しています。

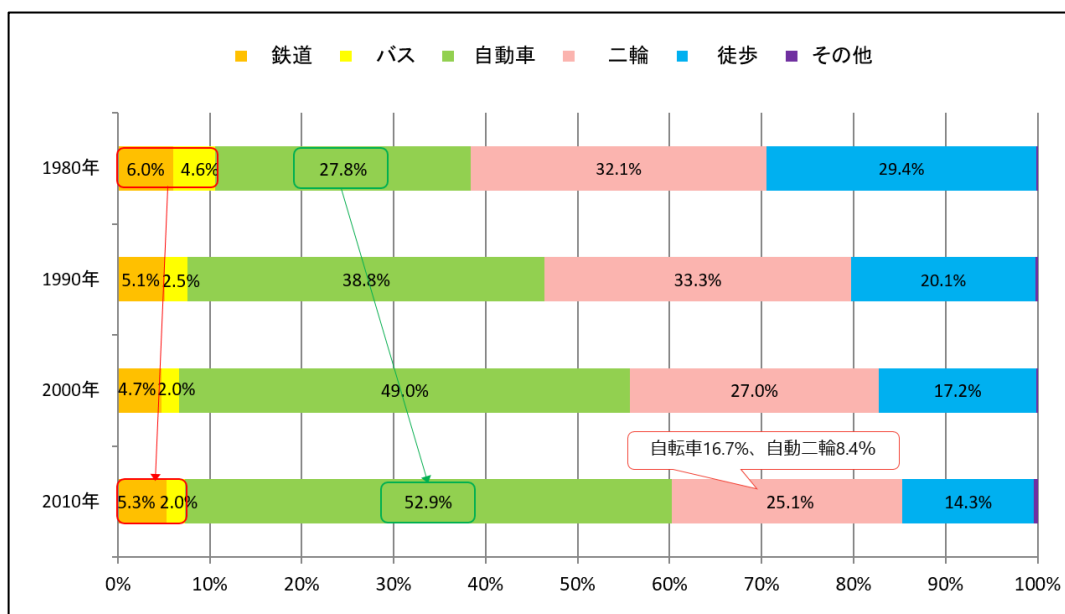


図7 和歌山市の交通手段分担率の推移  
(近畿圏パーソントリップ調査より作成)

## 3) 自転車等駐車場について

和歌山市では、市営自転車等駐車場として、現在19駅の周辺に28か所（収容台数約9,000台）の自転車等駐車場を管理しています。そのうち3駅3か所は有料の自転車等駐車場として指定管理制度を利用して管理しており、残りの16駅25か所は無料の自転車等駐車場として、市で直接管理しています。

無料の自転車等駐車場は、設置から約30年を経過しているところもあることから、白線の消失や看板の劣化、長期的に放置されている自転車等により利用しにくい状況となっていますが、各自転車等駐車場の現状を改善できていない状況にあります。

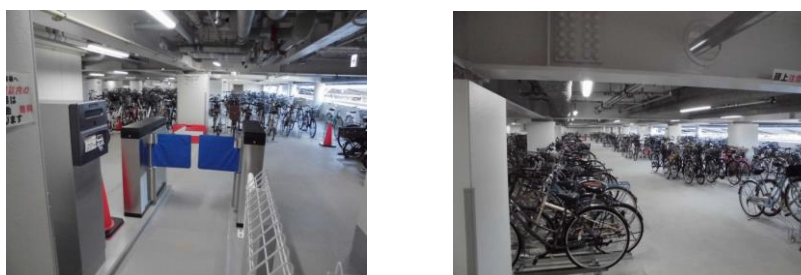


図8 有料自転車等駐車場の例





図9 無料自転車等駐車場の例

#### 4) 放置自転車について

「和歌山市自転車等の放置の防止に関する条例（昭和60年条例第9号）」により、自転車等駐車が整備されている地域内で、自転車等の放置により市民の良好な生活環境を著しく阻害されている公共の場所や、災害時における防災活動が妨げられる恐れのある公共の場所を放置禁止区域として指定できることから、現在は5か所を自転車の放置禁止区域に指定し、定期的に広報活動や見回りを行っています。放置自転車については、全体的に減少傾向にあるものの、放置禁止区域内外、無料の自転車等駐車場で依然として解消されていない状況にあります。



図10 和歌山市の放置禁止区域の例（JR和歌山駅中央口周辺）

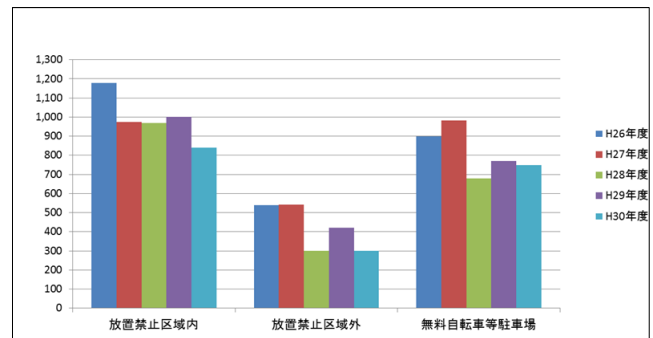


図11 和歌山市の放置自転車年間撤去台数の推移

### <目標>

## 『すべての自転車利用者が快適に走れるまち』

この目標を実現するために、自転車通行空間が整備されたネットワークの構築、まちづくりと連携した総合的な取組の推進、レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進、市営自転車等駐車場の再整備及び放置自転車対策の推進などに取り組みます。

## 分野2：安全・安心

### <現状と課題>

#### 1) 自転車通行安全ルールについて

道路交通法（昭和35年法律第105号）（以下、「道交法」という。）上、自転車は「軽車両※4」と位置付けられた「車両」ですが、自動車とは異なり、免許がなくても運転できる乗り物であるため、「自転車安全利用五則」などのルールを十分理解せずに運転をしているケースも見受けられます。歩道上のスピード走行や並進走行、夜間ライト不点灯など、自転車安全利用五則が守られておらず、平成30（2018）年の自転車乗用中死者における法令違反の割合は、高齢者で78%、高齢者以外でも69%と高くなっています。

一方、自転車関連事故件数については、減少傾向にあるため、「自転車安全利用五則」は徐々に浸透してきていると思われますが、今後も引き続き「自転車安全利用五則」の周知・啓発活動を進めていく必要があります。

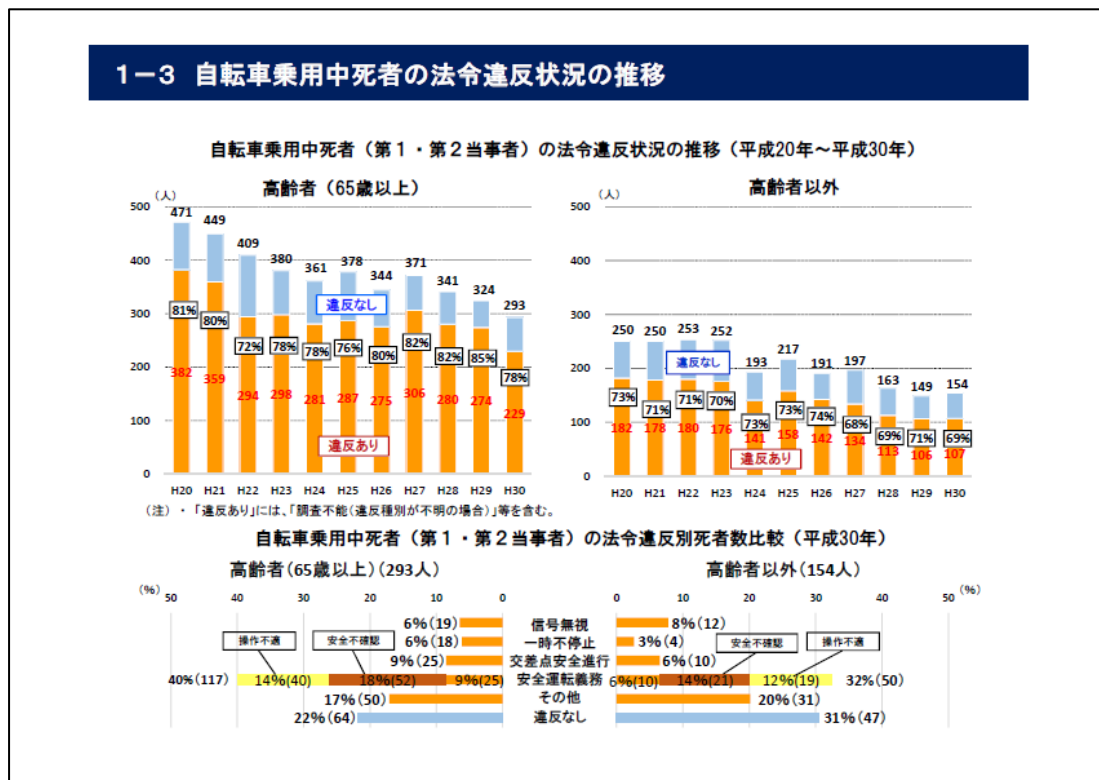


図12 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移

(出典：平成30年における交通死亡事故の特徴等について（平成31（2019）年2月14日警察庁交通局公表）

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る

(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認)

- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

(平成19（2007）年7月10日警察庁交通対策本部決定)



図13 自転車安全利用五則

## 2) 交通安全教室について

自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行（平成27（2015）年6月1日道交法改正）も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる必要があります。

現在、和歌山市内の小学校で行われている交通安全教室では、信号を運動場に置くなど運動場を道路に見立てた環境をつくり、各警察署主導のもと、児童は実際に自転車に乗りながら安全な乗り方を教わっています。

しかしながら、和歌山市では小学校における交通安全教室の実施率は比較的高い水準にありますが、中学校における実施率はそれほど高くない状況にあります。

## 3) 自転車損害賠償保険等について

自転車利用者は自転車で加害事故を起こした場合、賠償額が数千万円と高額になるケースも生じるため、加害者の経済的負担の軽減と被害者の保護を図るためには、自転車損害賠償保険等に加入することが望まれます。和歌山県では、「和歌山県自転車の安全利用の促進に関する条例」が施行され、令和元（2019）年10月1日から自転車利用者等の自転車損害賠償保険等への加入が努力義務となっており、さらに自転車小売業者も、自転車を購入しようとするものに加入を勧奨することが努力義務となっています。



### <目標>

## 『自転車利用者の交通マナーが良いまち』

この目標を実現するために、自転車利用者に対する安全利用啓発の推進、各学校における交通安全教室の充実、自転車損害賠償保険等の加入促進などに取り組みます。

## 分野3：観光・スポーツ

### <現状と課題>

#### 1) サイクリングルートについて

和歌山市は、紀伊半島の北西部に位置し、海や山に囲まれた豊かな自然を有する地形である一方で、北には世界各国とつながる「空のルート（関西国際空港）」、西には四国とつながる「海のルート（南海フェリー）」、東や南には各地につながる「陸のルート（鉄道路線）」が走るなど、公共交通の結節点となっています。

また、地形を活かしたサイクリングルートとして、紀の川沿いに京奈和自転車道を構成する「川のサイクリングロード」、さらに海岸沿いには延長約1,400kmにも及ぶ太平洋岸自転車道を構成する「海のサイクリングロード」が整備されており、広域サイクリングの視点からも周辺地域との交通結節点（起終点）となっていますが、これらのサイクリングに適した環境を十分に活かしきれていない状況にあります。

さらに、市内に位置する「川のサイクリングロード」や「海のサイクリングロード」は、人気サイクリングルートランキングの常連である「しまなみ海道」や「ピワイチ」などのサイクリング先進地域に比べると、全国的な認知度が低い状況にあり、インターネットモニターによるアンケート調査結果（令和元（2019）年6月14日実施）でも、市内のサイクリングルートの市民の認知度は約4割と低く、平成30（2018）年度に作成した和歌山市サイクリングマップも十分に活用できていない状況にあります。



図14 広域サイクリングルートの起終点のイメージ



図15 和歌山市サイクリングマップ

#### 2) 太平洋岸自転車道について

千葉県銚子市（銚子駅）を起点として神奈川、静岡、愛知、三重、和歌山県の各太平洋岸沿岸を走り、和歌山県和歌山市（加太港）に至る延長約1,400kmの自転車道構想である「太平洋岸自転車道」は、これまで各道路管理者が地域の実情に応じ、自転車通行空間の整備を行ってきた結果、統一感がないなど、その効果が十分に発揮されていない状況にあります。

現在は、令和2（2020）年の東京オリンピック・パラリンピックまでの整備を目指して、関係する国の機関及び地方公共団体が連携して、路面表示や案内看板等の整備を進めているところでもあります。

一方、太平洋岸自転車道の終点である加太港は、西側に紀伊水道や友ヶ島を望む、良好な眺望を有するスポットですが、終点ポイントである淡嶋神社前には目印がなく、拠点としての整

備が行われていないことから、サイクリストを呼び込むための貴重な資源を活かしきれていない状況にあります。



図 16 太平洋岸自転車道  
(太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会資料)



図 17 市内における整備状況(路面表示及び看板)



図 18 太平洋岸自転車道のPR活動

### 3) サイクリストの受入環境について

和歌山市内には、現在32か所のサイクルステーション※5と9か所のサイクリストに優しい宿※6が登録されていますが、サイクリング先進地域に比べると休憩所などサイクリストの受入環境が十分に充実していない状況にあるため、サイクリストの誘客のためには、さらなる受入環境の充実が必要です。



図 19 サイクルステーション



図 20 サイクリストに優しい宿

#### 4) サイクルツーリズムによる観光振興について

和歌山市は、魅力的な観光地（観光施設を含む。）を数多く有していますが、鉄道駅及びバス停から観光地までアクセスしづらいことや、それぞれの観光地が市内に広く分散していることから、回遊しづらい状況にあります。

現在、一般社団法人和歌山市観光協会や宿泊施設等の民間事業者でレンタサイクル事業を実施しており、一定数の利用を得ているところでありますが、観光客の利便性については十分でない状況にあります。



図 21 日本遺産「絶景の宝庫和歌の浦」の干潟沿いに位置する「海のサイクリングロード」



図 22 和歌山城のレンタサイクル

#### <目標>

### 『サイクリストや観光客が楽しめるまち』

この目標を実現するために、先進地域との連携によるサイクリストの誘客やサイクリングルートへのPR推進、太平洋岸自転車道の整備推進、官民連携等によるサイクリングの拠点整備などサイクリング環境の充実、広域サイクリングルートの活用及びアクセス環境の改善、レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進などに取り組みます。

## 分野4：健康増進

### <現状と課題>

#### 1) 運動習慣について

「健康わかやま21（第2次）中間評価報告書」によりますと、平成29（2017）年度の和歌山市において、運動習慣者（1日30分以上、週2回以上、1年以上継続して運動している者）の割合は、男女とも60歳以上（男性：34.2%、女性：23.0%）に比べて、20歳～59歳（男性：27.0%、女性：17.2%）は低いという結果が出ています。また、60歳未満の男女とも、運動やスポーツをしていない理由の1位は、「忙しくて時間がない」という状況にあります。

#### 2) 自転車活用の有効性について

花王株式会社和歌山工場で行われた「自転車を活用した従業員の健康づくり」の取組では、社内規定の見直しや道路や駐輪場の整備など環境づくりが必要となるものの、朝から活力が増し、仕事の生産性向上や社員の心身健康維持につながったとの結果が出ています。

また、同工場では、既存の自転車通勤制度に加えて、平成25（2013）年に導入された自転車と自動車やバイクを併用して通勤できる「健康づくり通勤制度」を導入し、その結果、平成23（2011）年から7年間で自転車通勤者は約200人増加し、平成25（2013）年からは毎年徐々に自転車通勤者が増えてきている状況にあります。

#### 3) 自転車通勤について

企業・団体等の自転車通勤の導入を促進し、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、国は令和元（2019）年5月に自転車活用推進官民連携協議会において策定した「自転車通勤導入に関する手引き」を公表しました。この「自転車通勤導入に関する手引き」は、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、既にある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となるものとなっています。

和歌山市においても、職員の健康増進、渋滞緩和や環境負荷の低減の効果が見込めるため、通勤のために自転車を使用する職員であって、自転車損害賠償保険へ加入している職員に対して、平成26（2014）年度から6年間エコ通勤手当を支給して自転車通勤を推進した結果、約140人増加しました。

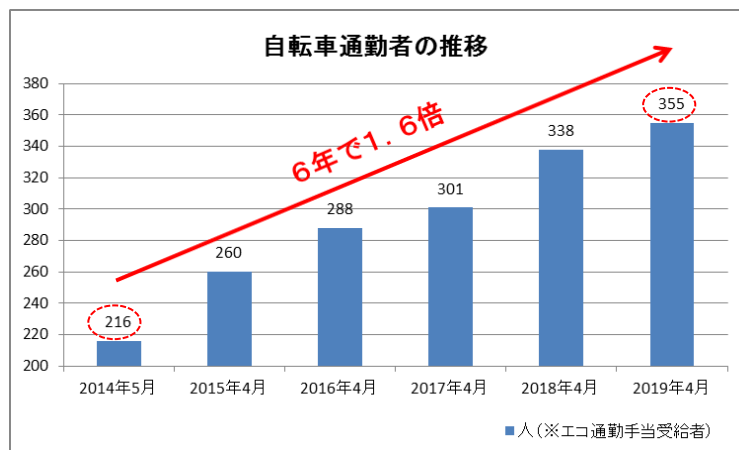


図23 和歌山市職員の自転車通勤者の推移



<目標>

## 『自転車利用を通じて元気に暮らせるまち』

この目標を実現するために、手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリングの活用や市内事業者への自転車通勤の推奨などに取り組みます。



### 3. 自転車活用の推進に関する施策

4つの分野ごとに設定した目標の達成に向けて、各目標ごとに自転車活用推進に関する施策を次のとおり実施します。

#### <分野ごとの目標>

##### 分野1：都市環境

目標：すべての自転車利用者が快適に走れるまち

- (施策1-1) 自転車通行空間が整備されたネットワークの構築
- (施策1-2) まちづくりと連携した総合的な取組の推進
- (施策1-3) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進
- (施策1-4) 市営自転車等駐車場の再整備及び放置自転車対策の推進

##### 分野2：安全・安心

目標：自転車利用者の交通マナーが良いまち

- (施策2-1) 自転車利用者に対する安全利用啓発の推進
- (施策2-2) 各学校における交通安全教室の充実
- (施策2-3) 自転車損害賠償保険等の加入促進

##### 分野3：観光・スポーツ

目標：サイクリストや観光客が楽しめるまち

- (施策3-1) 先進地域との連携によるサイクリストの誘客やサイクリングルートの特PR推進
- (施策3-2) 太平洋岸自転車道の整備推進
- (施策3-3) 官民連携等によるサイクリングの拠点整備などサイクリング環境の充実
- (施策3-4) 広域サイクリングルートの活用及びアクセス環境の改善
- (施策3-5) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進（再掲）

##### 分野4：健康増進

目標：自転車利用を通じて元気に暮らせるまち

- (施策4-1) 手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリングの活用
- (施策4-2) 市内事業者への自転車通勤の推奨

## 分野 1 : 都市環境の目標

### 「すべての自転車利用者が快適に走れるまち」の実現に向けた4つの施策

#### (施策1-1) 自転車通行空間が整備されたネットワークの構築

◆「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28（2016）年7月）」及び「和歌山県自転車活用推進計画（平成31（2019）年3月）」を踏まえて策定した「和歌山市自転車通行空間整備基本計画」に基づき、和歌山市の実情を十分に考慮し、各道路管理者や和歌山県警など関係機関と連携を図ったうえで、自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した自転車利用環境の整備を推進します。

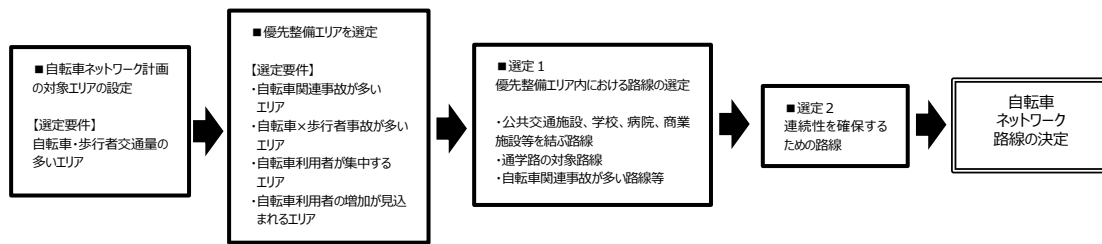


図 24 自転車ネットワーク路線の選定フロー図

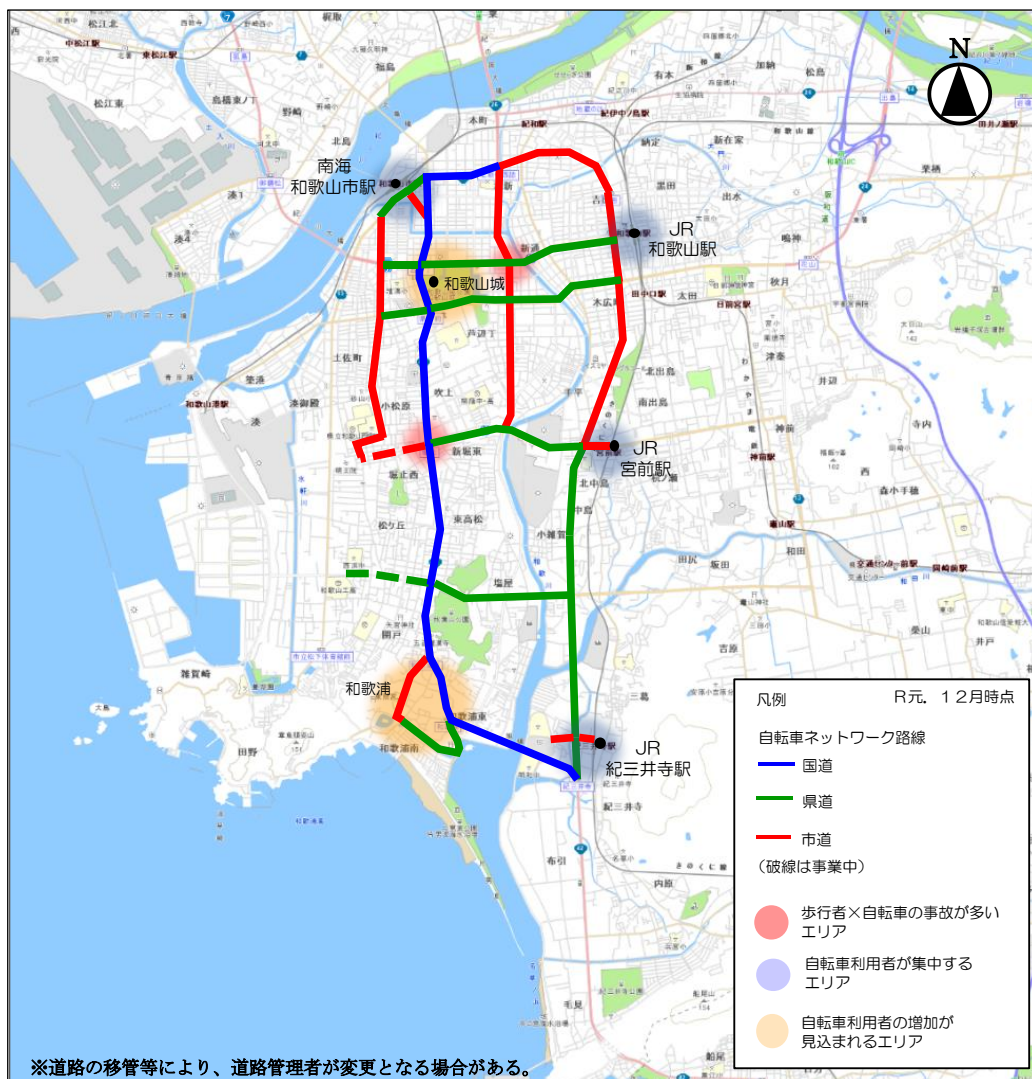


図 25 和歌山市内における自転車ネットワーク路線

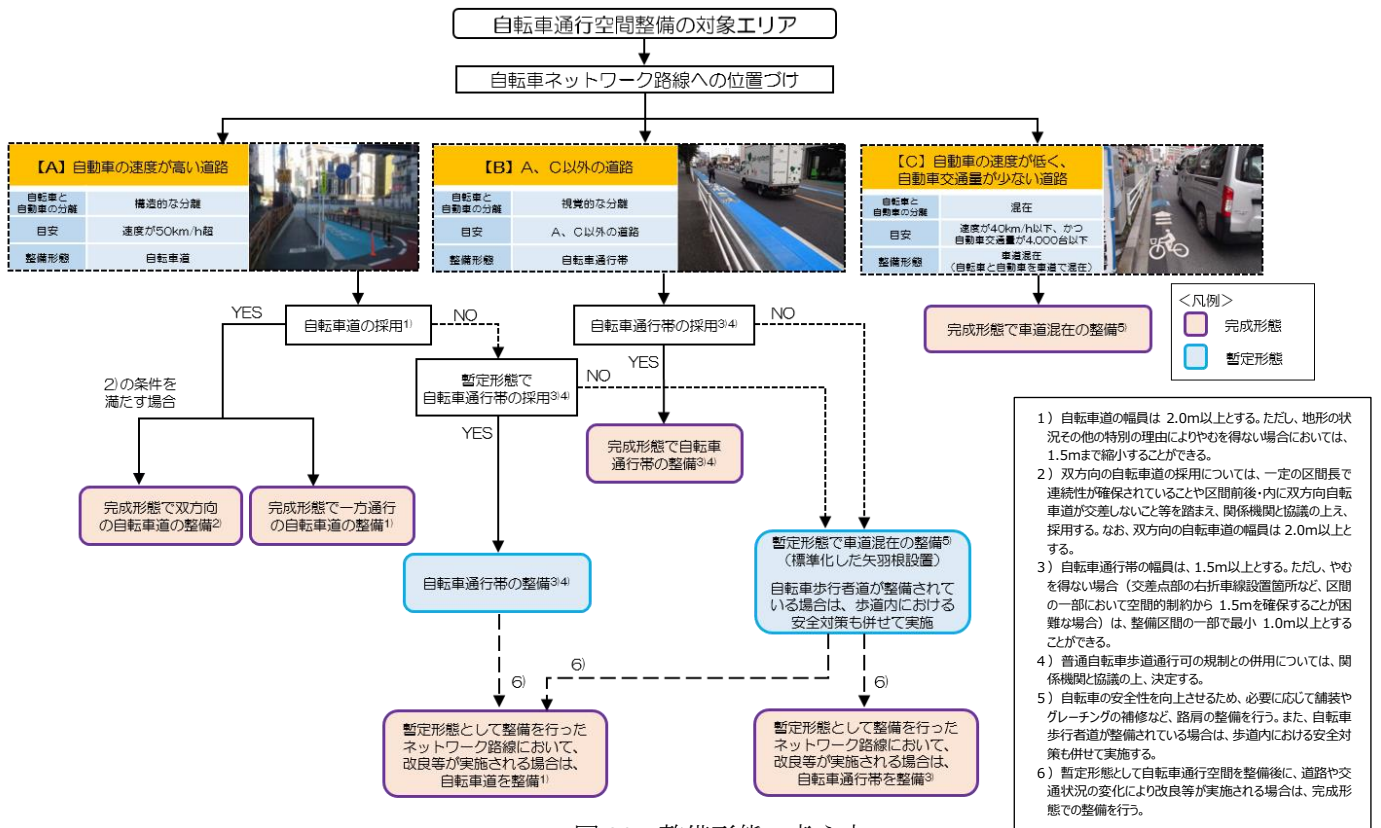


図 26 整備形態の考え方

**(施策 1-2) まちづくりと連携した総合的な取組の推進**

◆地域で行われているまちづくりと連携し、各地域の生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を推進します。具体的には、歴史的建造物である民家が点在する和歌浦地区において、重要な文化財である紀州東照宮や和歌浦天満宮につながるルートは無電柱化に合わせ、自転車通行空間の整備を推進します。



図 27 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備例

### (施策1-3) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進

◆ 駅やバス停近辺でのシェアサイクルポートの設置の検討を行うなど、公共交通機関を利用しやすい環境の整備を促進します。

◆ 観光地や宿泊施設・駅等をつなぐ手段としてレンタサイクルを促進するとともに、これまで行ってきたレンタサイクル事業での課題や観光客のニーズを踏まえ、観光客の利用増加や市内滞在時間の増加を図り、地域振興を推進します。

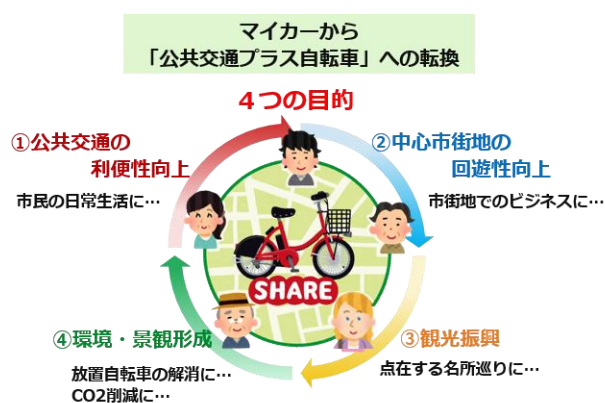


図 28 二次交通推進のイメージ



図 29 観光拠点等におけるレンタサイクル

### (施策1-4) 市営自転車等駐車場の再整備及び放置自転車対策の推進

◆ 市営自転車等駐車場において、各自転車等駐車場の現状を把握し、その状況に応じて計画的に白線の書き換えや看板の更新などを行い、自転車利用者にとって利用しやすい自転車等駐車場の整備を推進します。

◆ 放置自転車対策として、禁止区域の見回りに加え、市内にある高等学校への啓発チラシの配布、広報車による啓発活動、禁止区域内の自転車に対して啓発札（緑札）の貼付けなどの啓発活動の強化を行うことで、自転車利用者のモラルの向上を図ります。



図 30 放置自転車の撤去状況（撤去前・撤去後）



図 31 撤去自転車等の保管場所（紀和駅前自転車等保管所）

## 分野2：安全・安心の目標

### 「自転車利用者の交通マナーが良いまち」の実現に向けた3つの施策

#### (施策2-1) 自転車利用者に対する安全利用啓発の推進

◆小学生を対象に「自転車に乗るときの決まり」と題したリーフレットの配布、中学生や高校生を対象に「自転車安全利用五則」を記載した自転車安全利用啓発チラシの配布を行うなど、自転車安全利用の周知を推進し、若年時からの自転車安全利用の習慣づけを図ります。

◆市の広報紙やホームページ等を利用して「自転車安全利用五則」などの啓発活動を行っていくとともに、交通安全関係機関と協議や検討を行い、連携して街頭での自転車の安全利用啓発を推進します。



図 32 街頭での交通安全啓発活動

#### (施策2-2) 各学校における交通安全教室の充実

◆各小学校において、警察署主導の交通安全教室をはじめ、交通安全母の会、地域の交通指導員、保護者等、地域の方々と連携した交通安全教室の充実を図ります。

◆コミュニティ・スクール※7を活用したり、既に地域と協働で交通安全教室を行っている優れた事例を各学校へ紹介するなどして、交通安全教室の充実を図ります。

◆中学校、高等学校において、自転車利用のルールやマナーなどが学習できる交通安全教室の充実を図ります。



図 33 小学校における交通安全教室

### (施策2-3) 自転車損害賠償保険等の加入促進

◆和歌山市交通安全母の会連絡協議会など交通安全関係団体による研修会において、自転車損害賠償保険等の必要性について説明を行うなど、加入促進となる取組を行います。

◆和歌山市ホームページをはじめ、学校や事業者向けなど、あらゆる機会を通じて周知啓発の充実を図ります。



図 34 和歌山県自転車条例のチラシ



図 35 和歌山市交通安全母の会連絡協議会研修会

### 分野3：観光・スポーツの目標

#### 「サイクリストや観光客が楽しめるまち」の実現に向けた5つの施策

##### (施策3-1) 先進地域との連携によるサイクリストの誘客やサイクリングルートのPR推進

- ◆観光サイクリングの先進地や隣接地域のサイクリスト立寄場所、宿泊施設、自転車店等を活用し、和歌山市内の観光地等の魅力スポットを巡るサイクリングルートのPRを推進します。
- ◆多言語によるサイクリングマップ等の提供を行うことで海外からの利用客の増加を図ります。
- ◆観光サイクリングの先進地や隣接地域等と連携して、サイクリストの回遊性を高めるイベントに参画するなど、国内外からサイクリストを呼び込み、新たな地域資源の魅力発見や地域の活性化を図ります。



図36 サイクリングイベント



図37 広域サイクルルート連携事業における社会実験の取組

##### (施策3-2) 太平洋岸自転車道の整備推進

- ◆太平洋岸自転車道推進協議会で定められた仕様による路面表示や案内看板等を整備することにより、サイクリストの安全な通行の確保や円滑な誘導、ドライバーへの注意喚起を図ります。
- ◆太平洋岸自転車道の「ナショナルサイクルルート※8」指定を目指し、太平洋岸自転車道のアクションプラン※9を参考に、必要な環境整備を推進します。

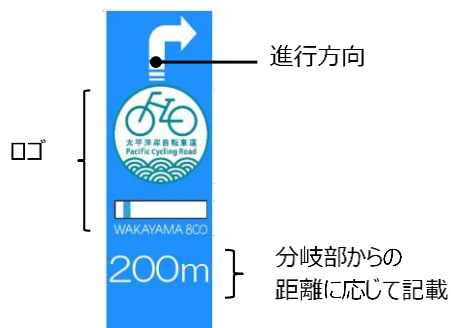


図38 誘導看板の例

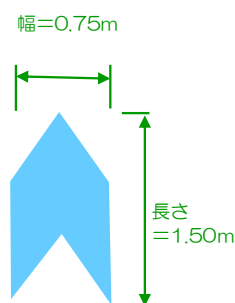


図39 路面表示（矢羽根）の例



図40 統一ロゴマーク

**(施策3-3) 官民連携等によるサイクリングの拠点整備などサイクリング環境の充実**

- ◆サイクルラックの設置など、サイクリストの受入サービスについて、観光施設や文化施設、店舗等と連携し、サイクリストの受入環境の充実を図ります。
- ◆大型駐車場施設等において、サイクリストの拠点化の実現に向けた検討を進めます。
- ◆太平洋岸自転車道の終点地である加太地域において、地域の特色を活かした拠点整備を推進します。
- ◆和歌山市中央卸売市場の再整備に伴う「道の駅」を含めた余剰地活用により、広域サイクリングルートの起終点として、サイクリストや観光客の一大拠点となる『ゲートウェイ※10』機能を備えた施設整備を推進します。

図 14 広域サイクリングルートの起終点のイメージ



図 41 ゲートウェイ機能のイメージ



図 42 和歌山市中央卸売市場の再整備に伴う余剰地活用のイメージパース (基本設計時)



### (施策3-4) 広域サイクリングルートを活用及びアクセス環境の改善

- ◆サイクリングイベント等を通じて、市内の「海のサイクリングロード」や「川のサイクリングロード」の認知度の向上を図ります。
- ◆駅などの拠点や自転車ネットワーク路線から、サイクリングロードへのアクセス環境の充実を図ります。



図 43 サイクリングロードへのアクセス (イメージ)

### (施策3-5) レンタサイクルやシェアサイクルなどによる二次交通の推進 (再掲)

- ◆駅やバス停近辺でのシェアサイクルポートの設置の検討を行うなど、公共交通機関を利用しやすい環境の整備を促進します。
- ◆観光地や宿泊施設・駅等をつなぐ手段としてレンタサイクルを促進するとともに、これまで行ってきたレンタサイクル事業での課題や観光客のニーズを踏まえ、観光客の利用増加や市内滞在時間の増加を図り、地域振興を推進します。

## 分野4：健康増進の目標

### 「自転車利用を通じて元気に暮らせるまち」の実現に向けた2つの施策

#### (施策4-1) 手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリングの活用

◆運動習慣が低い世代に向けて、保健所や保健センターなどにおける健康教育や相談、乳幼児健診等あらゆる機会を利用して、生活の中で通勤や買い物に利用する等、手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリング活用の啓発を推進します。

◆運動習慣者の割合の増加を目指し、地域職域リーダーが参加する和歌山保健医療圏地域・職域連携推進協議会において、自転車を活用した健康づくりに関する啓発活動を推進します。



図44 地域職域リーダー養成講習会

#### (施策4-2) 市内事業者への自転車通勤の推奨

◆自転車通勤のメリット（事業者／①経費削減②生産性の向上③イメージアップ④雇用の拡大、従業員／①通勤時間の短縮②身体面の健康増進③精神面の健康増進）やCO<sub>2</sub>削減などの観点から、和歌山市内の事業所に対し、自転車通勤の導入を推奨します。

◆和歌山市でも、引き続き職員に対して、自転車通勤を含めたエコ通勤を推奨していきます。



図45 自転車通勤導入に関する手引き

## 4. 自転車活用を推進するために必要な事項

### (1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、市の関係部局はもとより、市民、関係団体、国・県・警察、教育委員会等が緊密に連携して施策の推進を図ります。

### (2) 計画のフォローアップと見直し

本計画の実現に向けて、定期的に進捗状況についてのフォローアップを実施します。フォローアップについては、計画で定めた目標を踏まえ、PDCAの考え方にに基づき毎年度、各施策の進捗状況を確認します。

また、確認を踏まえ、必要に応じて見直しを実施していきます。

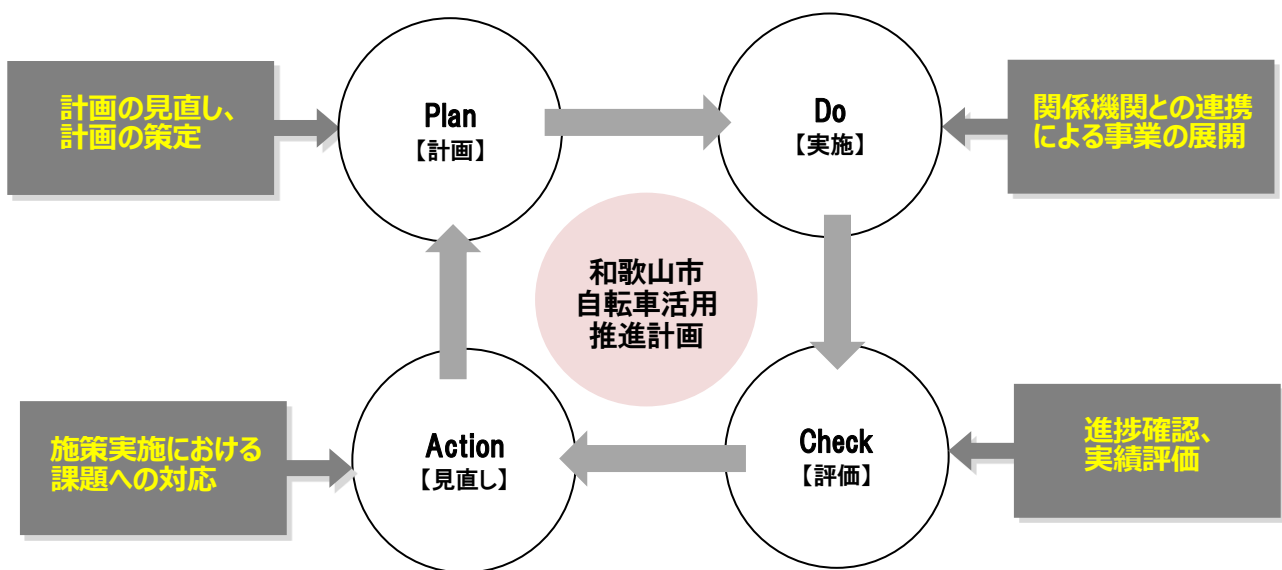


図 46 計画のフォローアップ



## 5. 卷末資料

- (1) 用語説明
- (2) 関連資料



## (1) 用語説明

### ※1 川のサイクリングロード [P.1]

和歌山下津港を起点とし橋本市に至る総延長約60kmの一般県道紀の川自転車道線であり、紀の川の河川敷等を活用し、出来る限り専用道路を中心として整備が進められている。このうち、和歌山市域の区間は、紀の川の河川敷を基本とした約15km。WAKAYAMA8∞や京奈和自転車道の一部を構成。

### ※2 海のサイクリングロード [P.1]

新宮市から和歌山市に至る風光明媚な海岸沿いを巡るルートであり、既存道路を活用しながら、安全で快適なルートの整備が進められている。和歌山市域の区間は、毛見から和歌浦や雑賀崎を経由し、名所・旧跡等を巡りながら加太に至る約30km。WAKAYAMA8∞や太平洋岸自転車道の一部を構成。

### ※3 自転車関連事故 [P.3]

自転車に関連する交通事故であり、自転車と自動車、自転車と自転車、自転車と二輪車、自転車と歩行者、自転車単独等その他の事故のこと。

### ※4 軽車両 [P.6]

自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの。（道交法第2条第1項第11号）

### ※5 サイクルステーション [P.9]

サイクリストが休憩や自転車のメンテナンスを行うことができる施設として、民間の店舗や公共施設等を和歌山県が登録。

【令和2（2020）年3月1日時点】

＜登録要件＞次の①～③全てを満たす施設

① 休憩（駐輪）スペース、②トイレの使用、③空気入れの貸し出し

＜登録数＞32か所

### ※6 サイクリストに優しい宿 [P.9]

サイクリストに安心・快適に滞在いただくための宿泊施設として、和歌山県及び和歌山県観光連盟が認定。

【令和2（2020）年3月1日時点】

＜認定条件＞次の①～④全てを満たす宿泊施設

①「自転車を組み立てた状態で、客室への持ち込みが可能」もしくは、「自転車を組み立てた状態で、一般客の立ち入らない施設可能な場所（バックヤードや倉庫・車庫等）で保管が可能」

②「スポーツバイク対応の空気入れ」及び「修理工具」の貸出

③手荷物一時預り（チェックイン前／チェックアウト後）

④宅配便（自転車を含む）の受取・発送サービス

＜認定数＞9か所

#### ※7 コミュニティ・スクール [P.17]

学校と保護者や地域の皆さんがともに知恵を出し合い、学校運営に意見を反映させることで、一緒に協働しながら子供たちの豊かな成長を支え「地域とともにある学校づくり」を進める法律（「地方教育行政の組織及び運営に関する法律」第47条の6）に基づいた仕組み。

#### ※8 ナショナルサイクルルート [P.19]

自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、令和元（2019）年9月に国土交通省自転車活用推進本部が創設した、日本を代表し、世界に誇りうるサイクルルートのこと。

#### ※9 太平洋岸自転車道のアクションプラン [P.19]

国土交通省（太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会）が令和元（2019）年12月20日付けで公表した、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定に向けた、実施プランを明確にした計画書。令和2（2020）年までに実施する取組内容が明記されている。

#### ※10 ゲートウェイ [P.20]

サイクリングにおいて、利用者の快適で安心な利用サポートのための機能を有し、多様な交通手段に対応できる出発地点のこと。サイクリングルート近傍の主要アクセスポイントである空港や、鉄道駅、道の駅等が例として挙げられる。



## (2) 関連資料

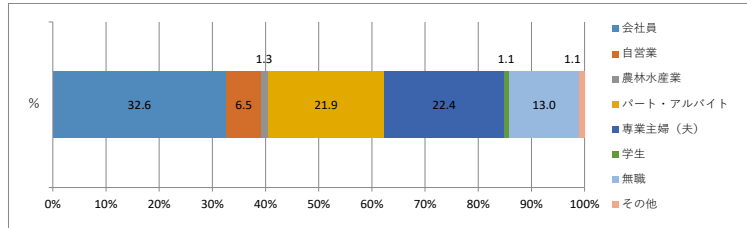
### ア) インターネットモニターでのアンケート調査結果

自転車活用に関する意識について

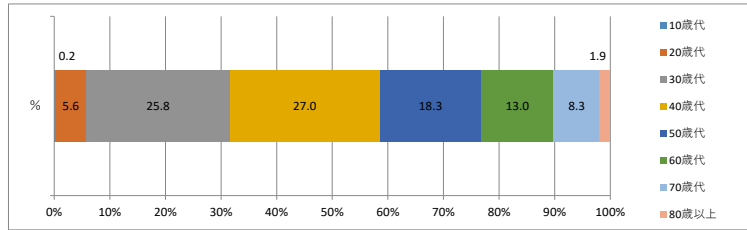
□調査期間	令和元年6月17日～令和元年6月28日
□調査の趣旨	自転車活用に関して、皆様のご意見をお聞かせします。
□対象者数	775人(令和元年6月4日現在)
□回答者数	629人
□回答率	81.2%

(図および表中の比率は、少数点第2位を四捨五入して表示しています。したがって、内訳を合計しても100%に合致しない場合があります。)

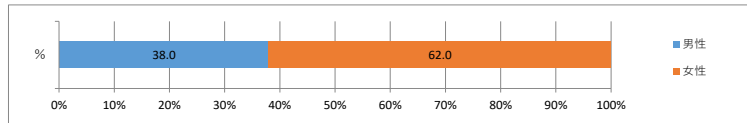
内訳	人数	%
会社員	205	32.6
自営業	41	6.5
農林水産業	8	1.3
パート・アルバイト	138	21.9
専業主婦(夫)	141	22.4
学生	7	1.1
無職	82	13.0
その他	7	1.1
合計	629	99.9



内訳	人数	%
10歳代	1	0.2
20歳代	35	5.6
30歳代	162	25.8
40歳代	170	27.0
50歳代	115	18.3
60歳代	82	13.0
70歳代	52	8.3
80歳以上	12	1.9
合計	629	100.1



内訳	人数	%
男性	239	38.0
女性	390	62.0
合計	629	100.0

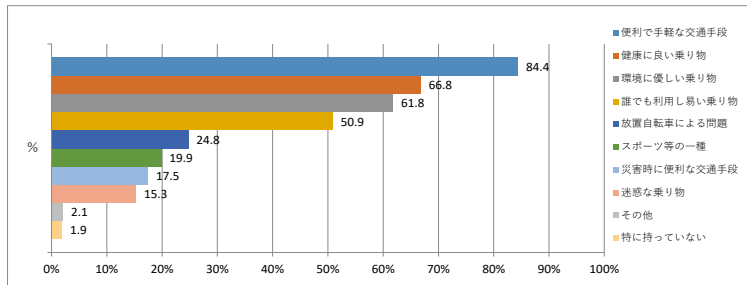


#### 【導入】

和歌山市では、自転車の活用を推進するための計画を検討しています。計画策定の参考とするため、自転車活用についてお聞きします。

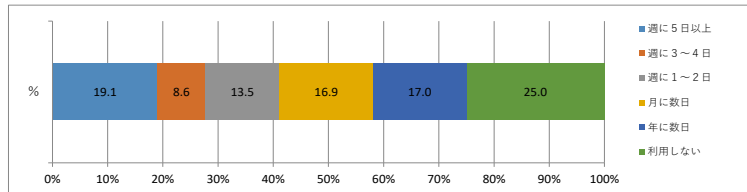
#### 【問1】 自転車に対してどのようなイメージを持っていますか？

内訳	人数	%
便利で手軽な交通手段	531	84.4
健康に良い乗り物	420	66.8
環境に優しい乗り物	389	61.8
誰でも利用しやすい乗り物	320	50.9
放置自転車による問題	156	24.8
スポーツ・余暇活動の一種	125	19.9
災害時に便利な交通手段	110	17.5
車や歩行者のスムーズな通行を阻む迷惑な乗り物	96	15.3
その他	13	2.1
特に持っていない	12	1.9



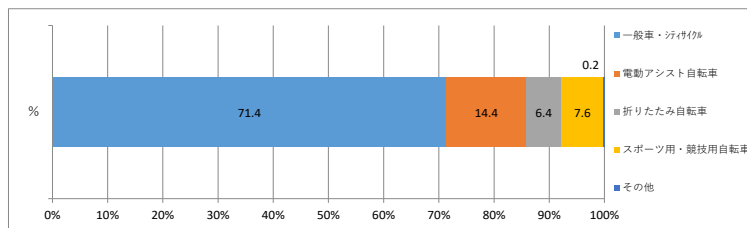
#### 【問2】 自転車を利用する頻度はどのくらいですか？

内訳	人数	%
1週間に5日以上	120	19.1
1週間に3～4日	54	8.6
1週間に1～2日	85	13.5
1か月に数日	106	16.9
1年間に数日	107	17.0
利用しない	157	25.0
合計	629	100.1



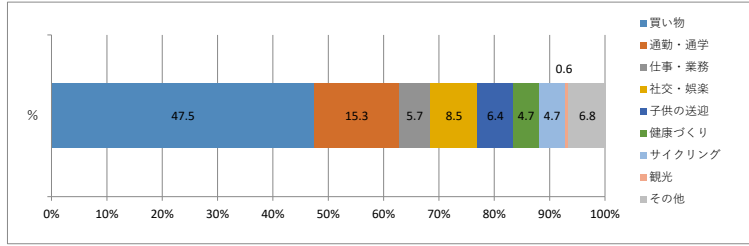
#### 【問2-1】 問2で自転車を利用すると回答された方にお聞きします。よく利用する自転車の種類はどれですか？ (該当者472人)

内訳	人数	%
一般車・シティサイクル (ママチャリなど)	337	71.4
電動アシスト自転車	68	14.4
折りたたみ自転車	30	6.4
スポーツ用・競技用自転車 (クロスバイク・ロードバイクなど)	36	7.6
その他	1	0.2
合計	472	100.0



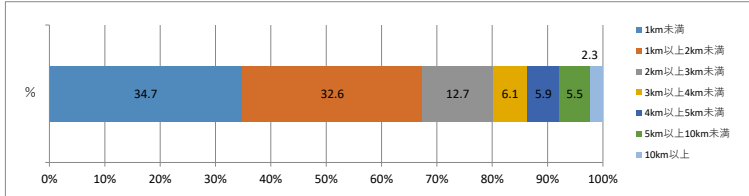
【問2-2】 問2で自転車を利用すると回答された方にお聞きします。自転車を利用する主な目的は何ですか？（該当者472人）

内訳	人数	%
買い物	224	47.5
通勤・通学	72	15.3
仕事・業務	27	5.7
社交・娯楽	40	8.5
子供の送迎	30	6.4
健康づくり	22	4.7
サイクリング	22	4.7
観光	3	0.6
その他	32	6.8
合計	472	100.2



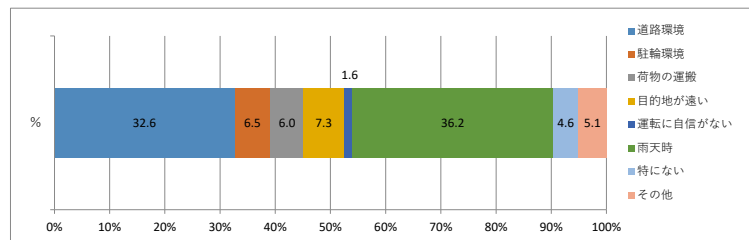
【問2-3】 問2で自転車を利用すると回答された方にお聞きします。1日の平均的な移動距離はどのくらいですか？（該当者472人）

内訳	人数	%
1km未満	164	34.7
1km以上2km未満	154	32.6
2km以上3km未満	60	12.7
3km以上4km未満	29	6.1
4km以上5km未満	28	5.9
5km以上10km未満	26	5.5
10km以上	11	2.3
合計	472	99.8



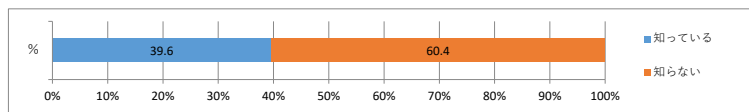
【問3】 自転車の利用に関して不便に思うことは何ですか？ 自転車を利用しない方は利用しない理由は何ですか？

内訳	人数	%
走行する道路環境が整っていない	205	32.6
駐輪環境が整っていない	41	6.5
荷物を運ぶのに不便	38	6.0
移動するには目的地が遠い	46	7.3
運転に自信がない	10	1.6
雨天時に利用しにくい	228	36.2
特になし	29	4.6
その他	32	5.1
合計	629	99.9



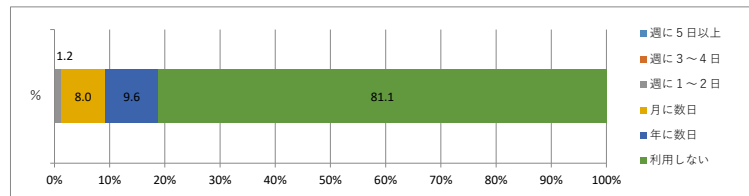
【問4】 和歌山市内にあるサイクリングロードを知っていますか？

内訳	人数	%
知っている	249	39.6
知らない	380	60.4
合計	629	100.0



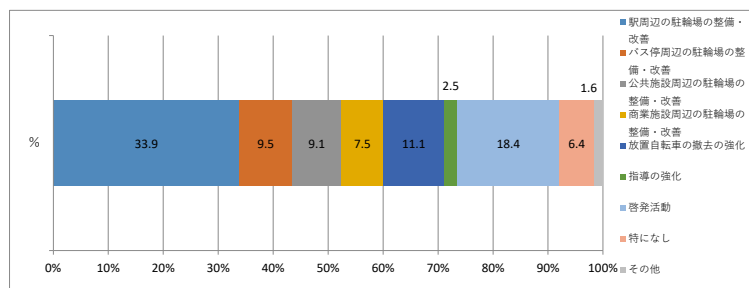
【問4-1】 問4で「知っている」と回答された方にお聞きします。利用する頻度はどのくらいですか？（該当者249人）

内訳	人数	%
1週間に5日以上	0	0.0
1週間に3~4日	0	0.0
1週間に1~2日	3	1.2
1か月に数日	20	8.0
1年間に数日	24	9.6
利用しない	202	81.1
合計	249	99.9



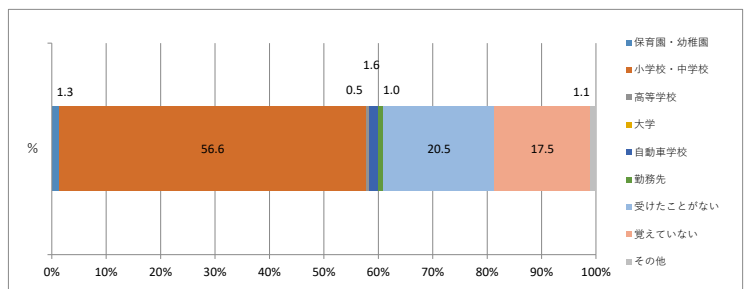
【問5】 自転車の駐輪環境をよくするためにどの取組が有効だと思いますか？

内訳	人数	%
駅周辺の駐輪場の整備・改善	213	33.9
バス停周辺の駐輪場の整備・改善	60	9.5
公共施設周辺の駐輪場の整備・改善	57	9.1
商業施設周辺の駐輪場の整備・改善	47	7.5
放置自転車の撤去の強化	70	11.1
監視員等による指導の強化	16	2.5
正しい自転車利用の啓発活動	116	18.4
特になし	40	6.4
その他	10	1.6
合計	629	100.0



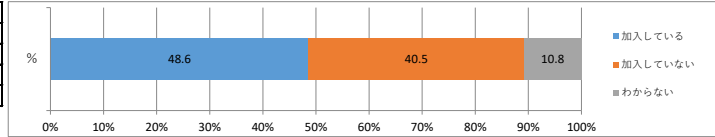
【問6】 自転車に関する交通安全教育を受けたのはどこですか？

内訳	人数	%
保育園・幼稚園	8	1.3
小学校・中学校	356	56.6
高等学校	3	0.5
大学	0	0.0
自動車学校	10	1.6
勤務先	6	1.0
受けたことがない	129	20.5
覚えていない	110	17.5
その他	7	1.1
合計	629	100.1



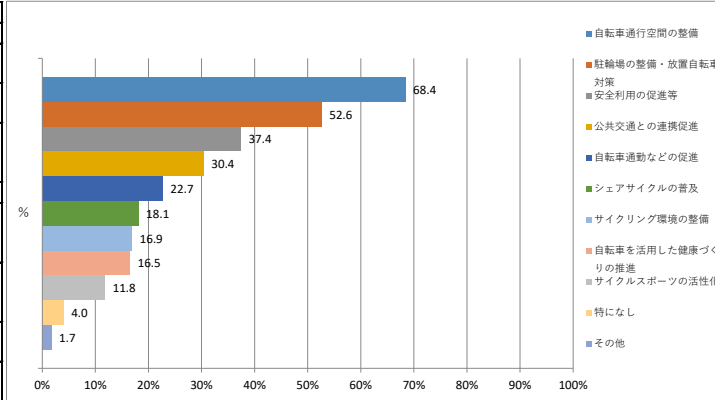
【問7】 自転車事故による損害賠償責任を補償する保険に加入していますか？

内訳	人数	%
加入している	306	48.6
加入していない	255	40.5
わからない	68	10.8
合計	629	99.9



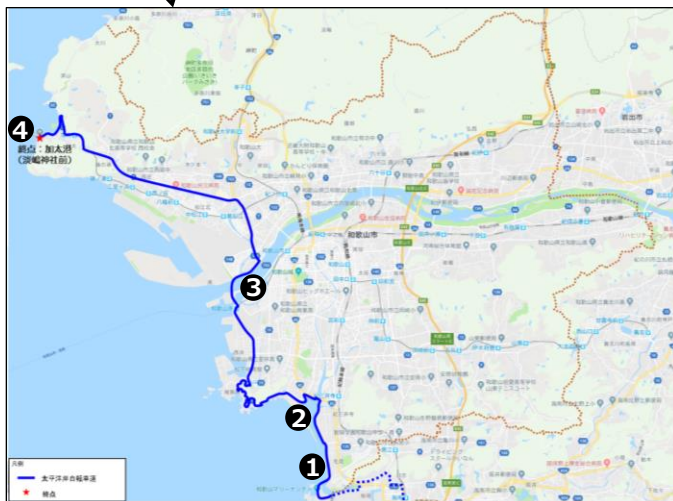
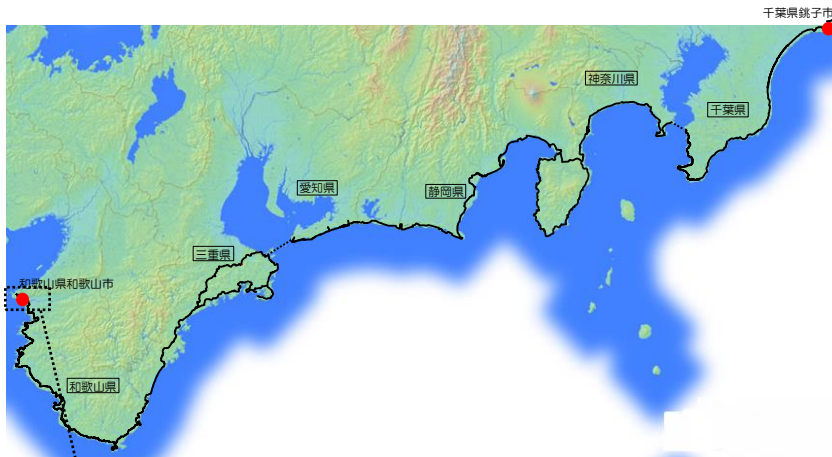
【問8】 自転車活用を推進するために重要だと思う施策はどれですか？

内訳	人数	%
自転車通行空間の整備	430	68.4
駐輪場の整備・ 放置自転車対策の強化	331	52.6
自転車の安全利用の促進・ 学校における交通安全教育の推進	235	37.4
公共交通との連携促進 (自転車をそのまま持ち込める サイクルトレインなど)	191	30.4
自転車通勤などの促進	143	22.7
シェアサイクル(専用駐輪場間でい つでも利用・返却できる自転車共有 システム)の普及	114	18.1
サイクリング環境の整備 (モデルルートの設定や休憩地点の 整備など)	106	16.9
自転車を活用した健康づくりの推進 サイクルスポーツの活性化 (自転車イベントの開催など)	74	11.8
特になし	25	4.0
その他	11	1.7



イ) 太平洋岸自転車道の位置図

◆全体図 (起点/千葉県銚子市 ~ 終点/和歌山県和歌山市)



① 浜の宮ビーチ



③ 紀の川河口付近の堤防



② 和歌の浦千潟



④ 加太港の夕日



◆和歌山市域図 (和歌山マリーナシティ ~ 加太港 (淡嶋神社前))

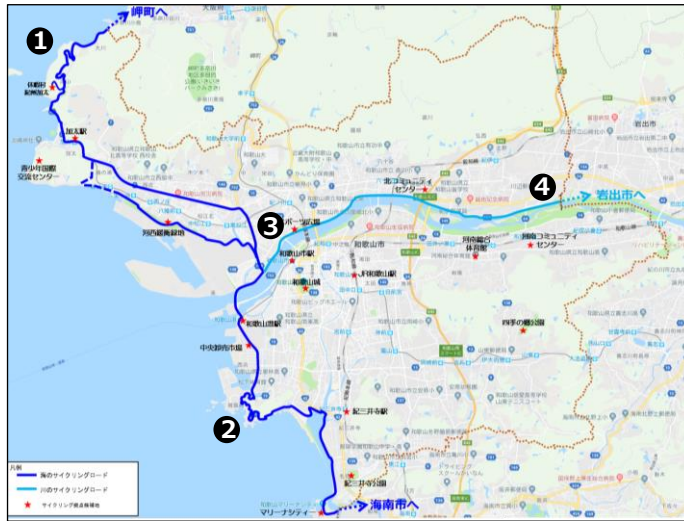
ウ) 和歌山市内におけるサイクリングロード

◆サイクリングロード (海のルート、川のルート)

① 加太・友ヶ島



② 雑賀崎漁港



③ 紀の川河川敷



④ 川辺橋付近の堤防



エ) 自転車活用推進施策に係る関係各課

本計画を推進するにあたり、各分野の目標を達成するため、以下の体制で取り組みます。  
(※なお、必要に応じて連携課等が増える可能性があります。)

(令和2年4月1日時点)

目標及びその目標達成のための施策に対する主な関係課	総務局	危機管理	健康局	産業交流	都市建設	事務局	教育委員会									
	人事課	交通政策課	地域安全課	産業政策課	観光課	国際交流課	スポーツ振興課	農林水産課	中央卸売市場	道路政策課	道路建設課	街路管理課	公園緑地課	都市再生課	まちなみ景観課	学校教育課
<b>分野1: 都市環境(目標:『すべての自転車利用者が快適に走れるまち』)</b>																
施策1-1		○								◎	◎					
施策1-2		○								◎	◎			○		
施策1-3		◎														
施策1-4		◎														○
<b>分野2: 安全・安心(目標:『自転車利用者の交通マナーが良いまち』)</b>																
施策2-1			◎													◎
施策2-2																◎
施策2-3			◎													○
<b>分野3: 観光・スポーツ(目標:『サイクリストや観光客が楽しめるまち』)</b>																
施策3-1		○		◎	○	○										
施策3-2		◎									◎	○				
施策3-3		◎			○	○	○	○	○					○		
施策3-4		◎										○				
施策3-5		◎										○	◎			
<b>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b>																
施策4-1			◎													
施策4-2		○	◎		○											
その他		◎												○		

※◎が主担当課、○が連携課

## **和歌山市自転車活用推進計画**

**令和2（2020）年3月策定**

和歌山市 市長公室 政策調整部 政策調整課  
〒640-8511 和歌山市七番丁23番地  
TEL 073-435-1013 FAX 073-435-1213