

岬町自転車活用推進計画

令和4年(2022 年)3月

大阪府岬町

もくじ

1. はじめに.....	1
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画の位置付け	1
1-3. 計画区域	2
1-4. 計画期間	3
2. 現状と課題	4
2-1. 地域の交通基盤	4
2-2. 交通特性	7
2-3. 人口分布	11
2-4. 主要施設位置図	12
2-5. 自転車に関する取組	14
2-6. 観光振興に向けた取組	16
2-7. 岬町の目指す姿	22
2-8. 主な課題	25
3. 計画の目標と基本方針	26
3-1. 基本理念と計画目標と施策	26
3-2. 実施施策と具体的な取組	27
3-3. 自転車ネットワーク	36
4. 計画の進め方	39
4-1. 計画の推進体制	39
4-2. 計画のフォローアップ・見直し	39
4-3. 計画目標の指標及び目標値	39

1. はじめに

1-1. 計画策定の目的

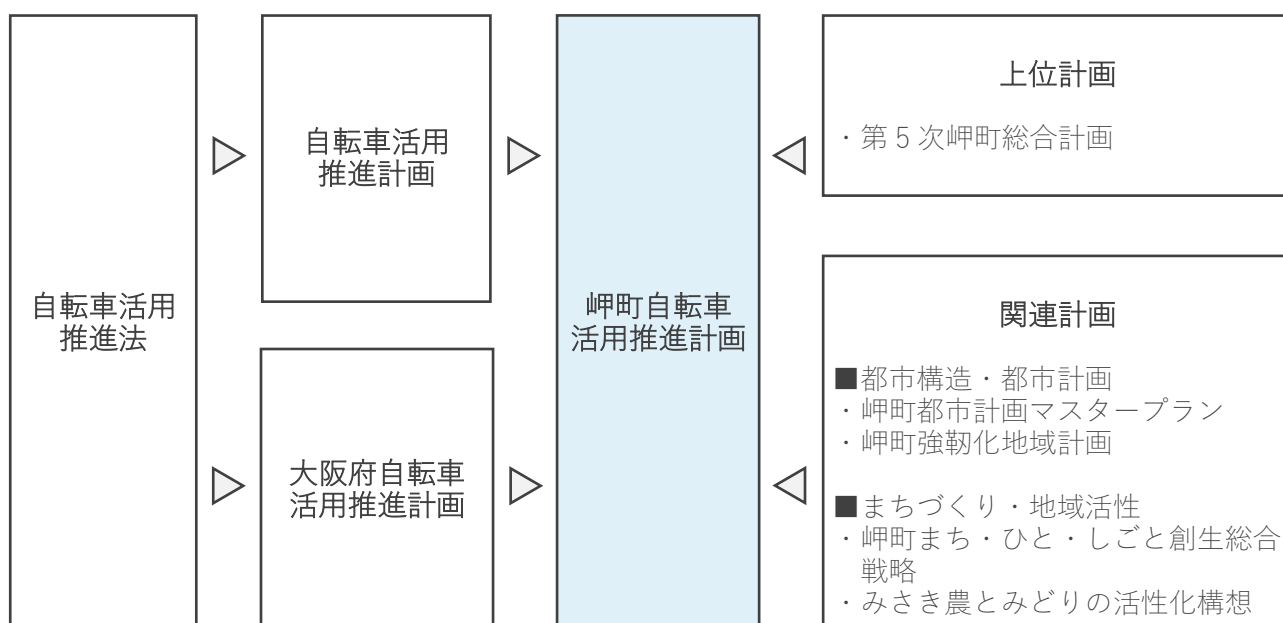
自転車は身近な移動手段として、通勤・通学や買い物、子どもの送り迎え等、様々な場面で利用されてきました。近年では、サイクルツーリズムをはじめとして自転車は地域づくりや観光振興の分野でも大きく注目されています。また、自転車は環境にやさしく、健康づくりに繋がるなど、様々な視点から自転車が持つ価値が認識されてきています。

そうした自転車への関心の高まりを踏まえ、わが国では「自転車活用推進法」が平成 29 年（2017 年）に施行され、平成 30 年（2018 年）には「自転車活用推進計画」が、令和元年（2019 年）には「大阪府自転車活用推進計画」が策定されています。

本町においても、環境にやさしく、健康づくりに繋がる自転車の更なる利用促進に向けた情報発信や安全安心に自転車を利用できる環境づくりを進める必要があります。また、近年全国各地でサイクルツーリズムに関する取組が進められています。深日・洲本航路が位置付けられている泉州サイクリングルート（大阪府泉州エリア）やアワイチ（淡路島）をはじめ、和歌山県下や四国等でもサイクルツーリズムの取組が進められています。また、国では一定水準を満たすルートをナショナルサイクルルートとして指定しており、令和 3 年度（2021 年度）には千葉県から岬町に隣接する和歌山市まで伸びる太平洋岸自転車道が指定されています。このような近年の動きのなかで、岬町はますます重要な拠点となっており、既存のネットワークを繋ぎつつ、広域サイクリングコースの重要拠点としての役割を果たしていくことが必要です。

これら岬町が抱える課題を踏まえ、更なる地域づくりの進展と観光振興に向け、安全で快適な自転車利用の推進を進めるため、自転車活用推進に関する目標や目標達成のために実施すべき施策・措置等を取りまとめた「岬町自転車活用推進計画」を策定するものです。

1-2. 計画の位置付け



1-3. 計画区域

本計画の対象区域は岬町全域とします。

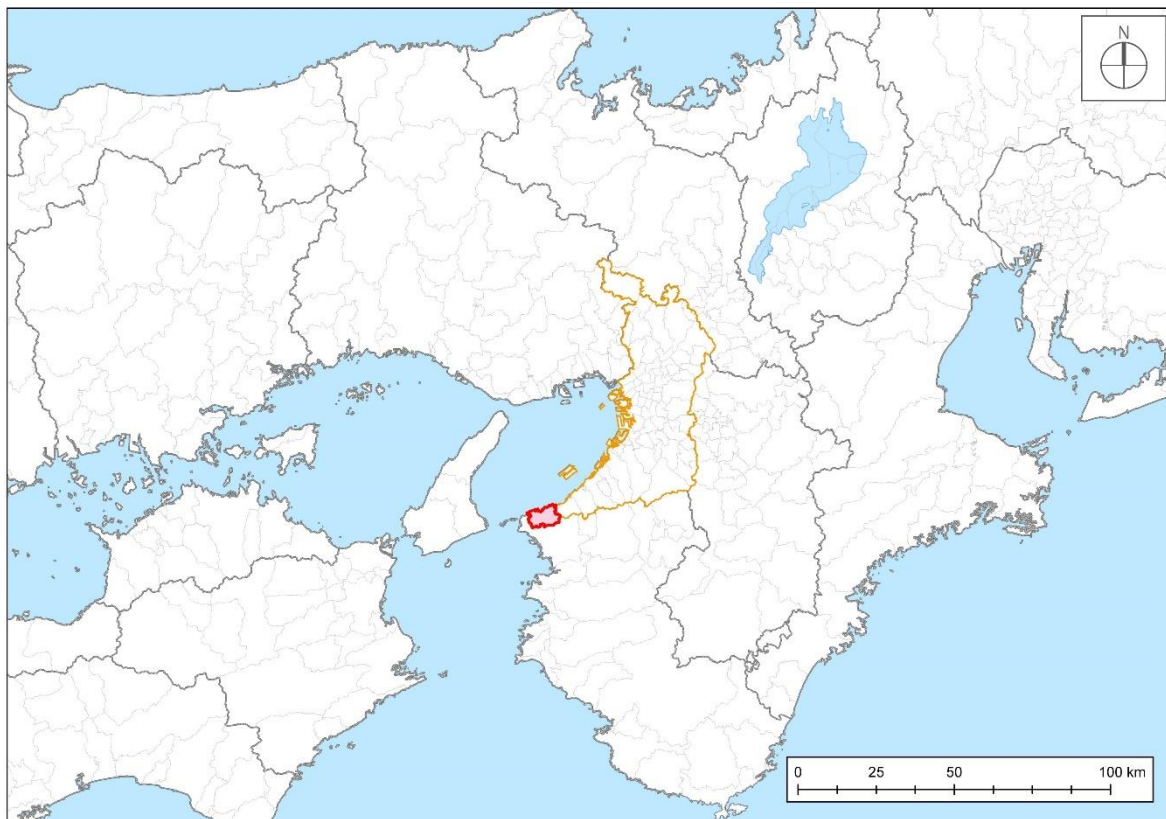


図1 岬町広域位置図

1-4. 計画期間

本計画の計画期間は、国や府の計画等を勘案し、令和4年度（2022年度）から令和13年度（2031年度）の10年間とし、社会状況等を勘案しながら、必要に応じて適宜見直すものとします。

施策の性格上、段階的・継続的な取組が必要なものもあり、長期的な視点に立った計画とします。

表1 計画期間

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
自転車活用推進計画			←				→						
大阪府自転車活用推進計画	←						→						
大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）							→						
第5次堺市総合計画			←									→	
堺市自転車活用推進計画				←									→

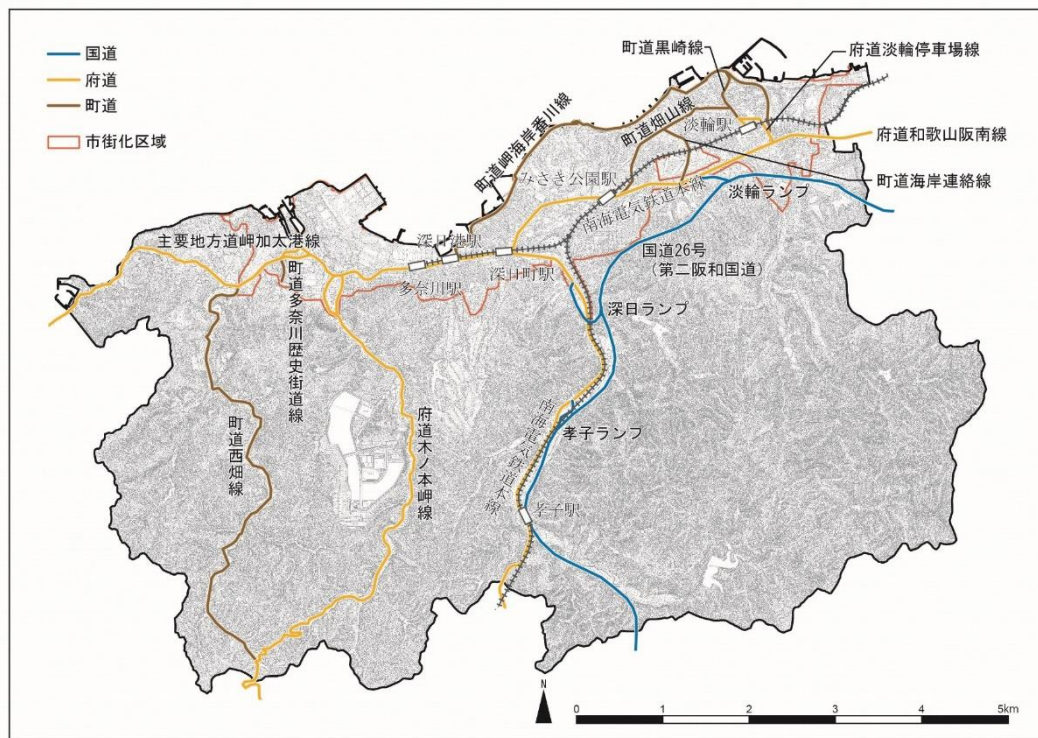
2. 現状と課題

2-1. 地域の交通基盤

■ 道路網

<整備状況>

本町の道路網は、大阪と和歌山を結ぶ広域幹線道路である府道和歌山阪南線と、深日から多奈川を經由して和歌山市を結ぶ都市間幹線道路である主要地方道岬加太港線の2路線を主な骨格として構成されていました。その後、平成29年（2017年）に慢性的な渋滞解消を目的に、国道26号（第二阪和国道）が暫定供用、令和元年（2019年）に安全性・利便性の向上及び観光施策推進を目的に町道多奈川歴史街道線が開通、令和2年（2020年）に災害発生時の避難路・緊急輸送路の確保及び利便性向上を目的に町道海岸連絡線が開通しました。



（岬町都市計画マスタープラン 令和3年（2021年））

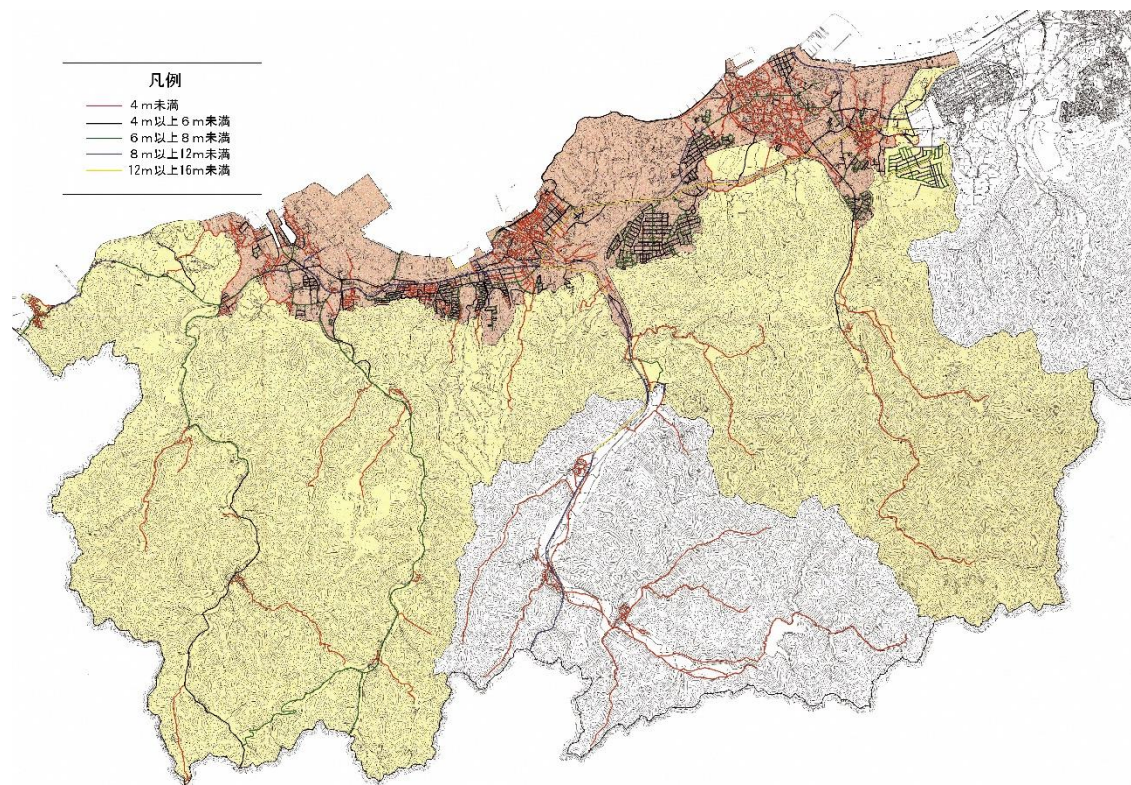
図2 主要道路図

<道路幅員>

幅員が 12m を超える道路は国道 26 号（第二阪和国道）、府道和歌山阪南線の一部区間と望海坂地区内の道路の一部区間のみで、その他は 12m 未満の道路となっています。

国道、府道、主要地方道などの主要な道路は少なくとも 6 m の幅員が確保され、面的整備がなされた新市街地では、幅員 4 ～ 6 m の道路が格子状に整備されています。

淡輪、深日、多奈川谷川、多奈川小島などの既成市街地については、漁村から発展して形成された道路であるため、幅員 4 m 未満の道路が網目状に入り組んでおり、幅員が 6 m を超える道路はほとんど整備されていない状況です。



（岬町都市計画マスタープラン 令和 3 年（2021 年））

図 3 道路幅員図

■ 公共交通網の整備状況

<鉄道>

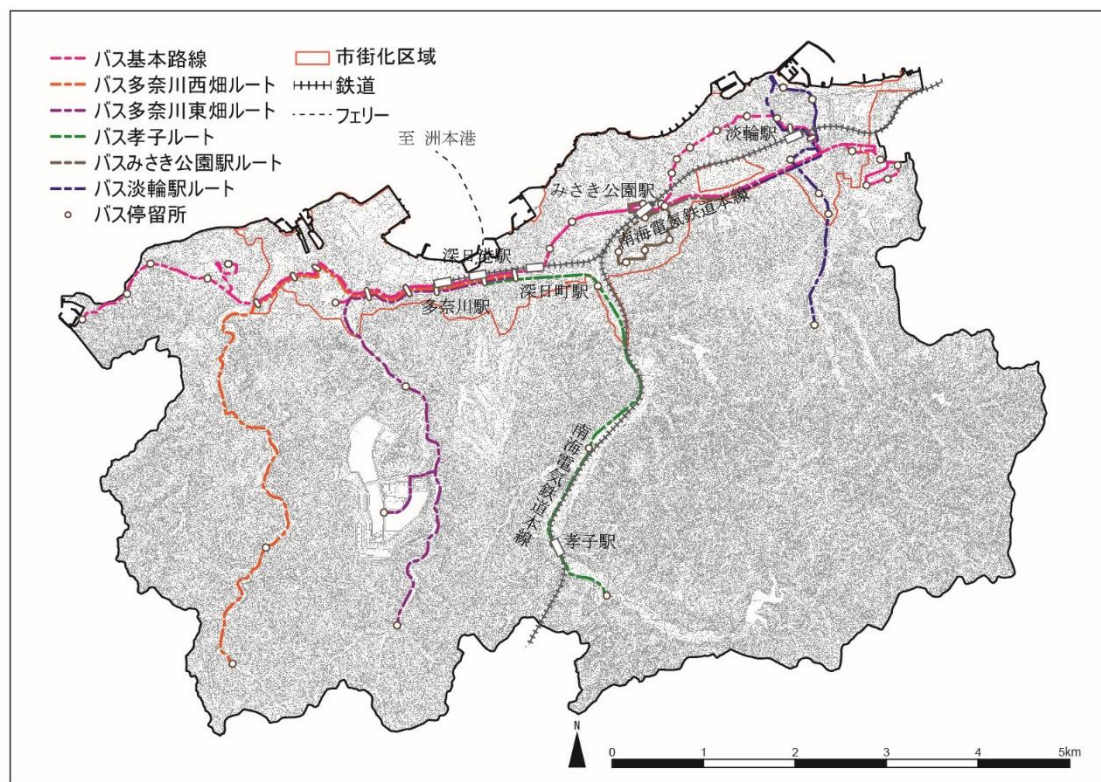
鉄道は南海電気鉄道本線により大阪市及び和歌山市と結ばれています。みさき公園駅からは、分岐した単線の南海電気鉄道多奈川線が走っており、町内4地域（淡輪、深日、多奈川、孝子）はこの2路線でカバーされています。

<コミュニティバス>

バスは、当時運行していた南海バスの撤退を受けて、平成13年（2001年）よりコミュニティバスが運行されており、基本路線と支線5路線で町域をカバーしています。

<フェリー>

深日港は、淡路島・徳島行き的高速艇やフェリーが就航し、南大阪地域と淡路島を結ぶ重要な交通手段となっていました。平成10年（1998年）にフェリーは泉佐野市に移転（その後、廃止）し、また、高速艇についても平成11年（1999年）に廃止され、平成20年（2008年）より航路再生に向けての取組を開始し、平成29年（2017年）からは、航路再生に向けて、旅客船社会実験運航等様々な取組を実施しています。



(岬町資料)

図4 公共交通網の整備状況

2-2. 交通特性

■ 自転車

岬中学校の自転車通学者数は 238 人（令和 3 年度（2021 年度）時点）であり、自転車通学になるエリアは岬町内全域です。自転車通学にあたって、通学ルートは指定はされていません。

■ 自転車交通量

平日 12 時間の自転車交通量は、下記表の通りです。

表 2 平成 22 年（2010 年）及び平成 27 年（2015 年）における自転車交通量

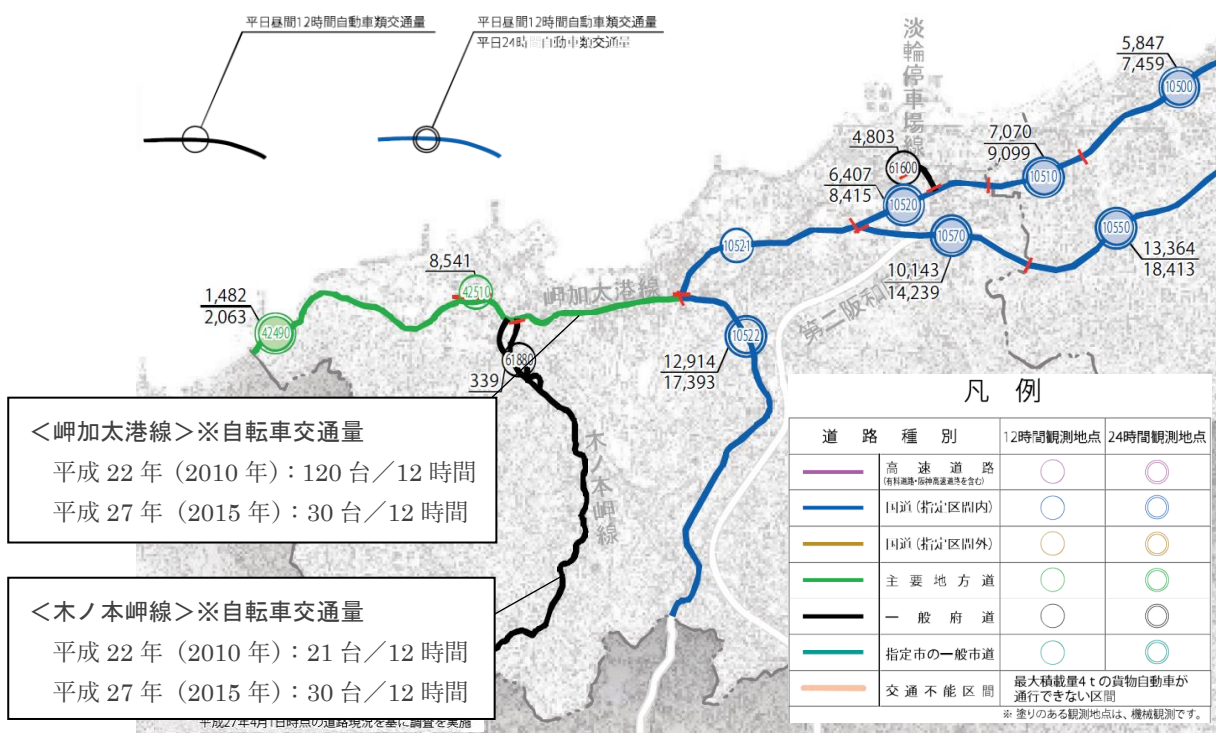
路線	平成 22 年（2010 年）	平成 27 年（2015 年）
岬加太港線	120 台／12 時間	30 台／12 時間
木ノ本岬線	21 台／12 時間	30 台／12 時間

（全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス））

■ 自動車交通量

広域交通、町内交通双方における基幹道路である府道と歌山阪南線、主要地方道岬加太港線の 2 路線の自動車交通量が多くなっています。平成 27 年（2015 年）に府道と歌山阪南線の交通量が減少しているのは、国道 26 号（第二阪和国道）の開通に伴い、そちらに交通が一定量移ったためだと考えられます。

平日 12 時間混雑度は府道と歌山阪南線の一部区間で 1 を上回っており、また大型車混入率も 18.8% と高くなっています。ただし、平成 27 年（2015 年）以降に並行した箇所に、国道 26 号（第二阪和国道）が延伸されているため、混雑度は低下しているものと考えられます。



（全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス））

図 5 自動車交通量及び自転車交通量

表 3 自動車交通量

路線	起点側～終点側	平成22年 自動車類12時間交通量	平成27年 自動車類12時間交通量	大型車混入率 (平成27年)	平日12時間混雑度 (平成27年)
府道と歌山阪南線	阪南市・岬町境～淡輪停車場線	18,130	6,407	4.2	0.55
	淡輪停車場線～府道と歌山阪南線				
	府道と歌山阪南線～岬加太港線	18,130			
	岬加太港線～府道と歌山阪南線	11,511	12,914	18.8	1.13
岬加太港線	府道と歌山阪南線～木ノ本岬線	1,438	1,482	6.0	0.21
	木ノ本岬線～木ノ本岬線				0.18
	木ノ本岬線～岬加太港線(旧)				
	岬加太港線(旧)～岬加太港線(旧)				
	岬加太港線(旧)～岬加太港線				0.14
岬加太港線(旧)	岬加太港線～岬加太港線	8,655	8,541	6.0	0.53
木ノ本岬線	木ノ本岬線～木ノ本岬線	296	339	2.9	0.21
	木ノ本岬線～岬加太港線				0.25
	木ノ本岬線～木ノ本岬線				0.23
	木ノ本岬線～岬加太港線				0.21
	木ノ本岬線～岬加太港線				

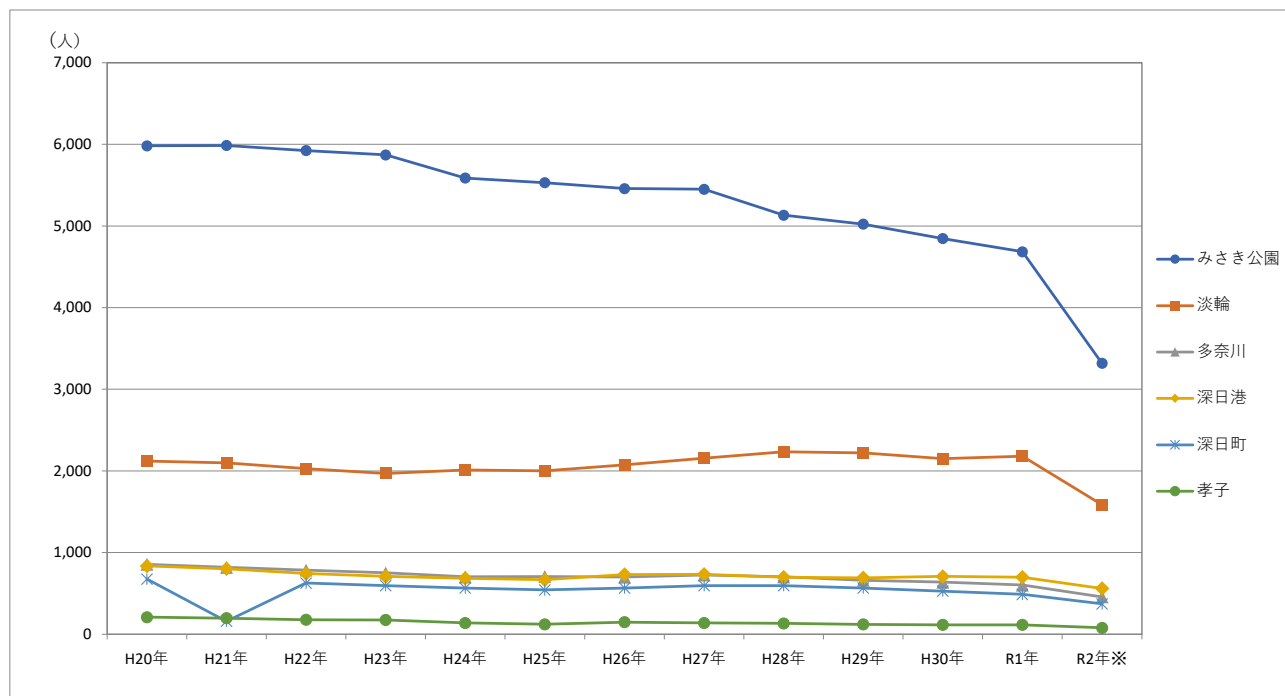
(全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス))

■ 鉄道・バス乗降客数

<鉄道>

乗降客数が最も多いのは特急・急行の停車駅であるみさき公園駅で、一日当たり 4,685 人(令和元年(2019 年))、最も少ないのは孝子駅で 115 人(令和元年(2019 年))となっています。※

一日当たりの乗降客数の推移をみると、淡輪駅では微増、その他は減少傾向となっており、特に孝子駅、多奈川駅で減少率が高く、平成 20 年(2008 年)から令和元年(2019 年)にかけて、それぞれ 45.0%、29.7%減少しています。



(大阪府統計年鑑)

図 6 駅 1 日平均乗降客数推移

※令和 2 年(2020 年)においては全ての駅において乗降客数が落ち込んでいる。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けていると考えられるため、令和 2 年(2020 年)については参考値として取り扱う。

表 4 駅 1 日平均乗降客数推移及び減少率

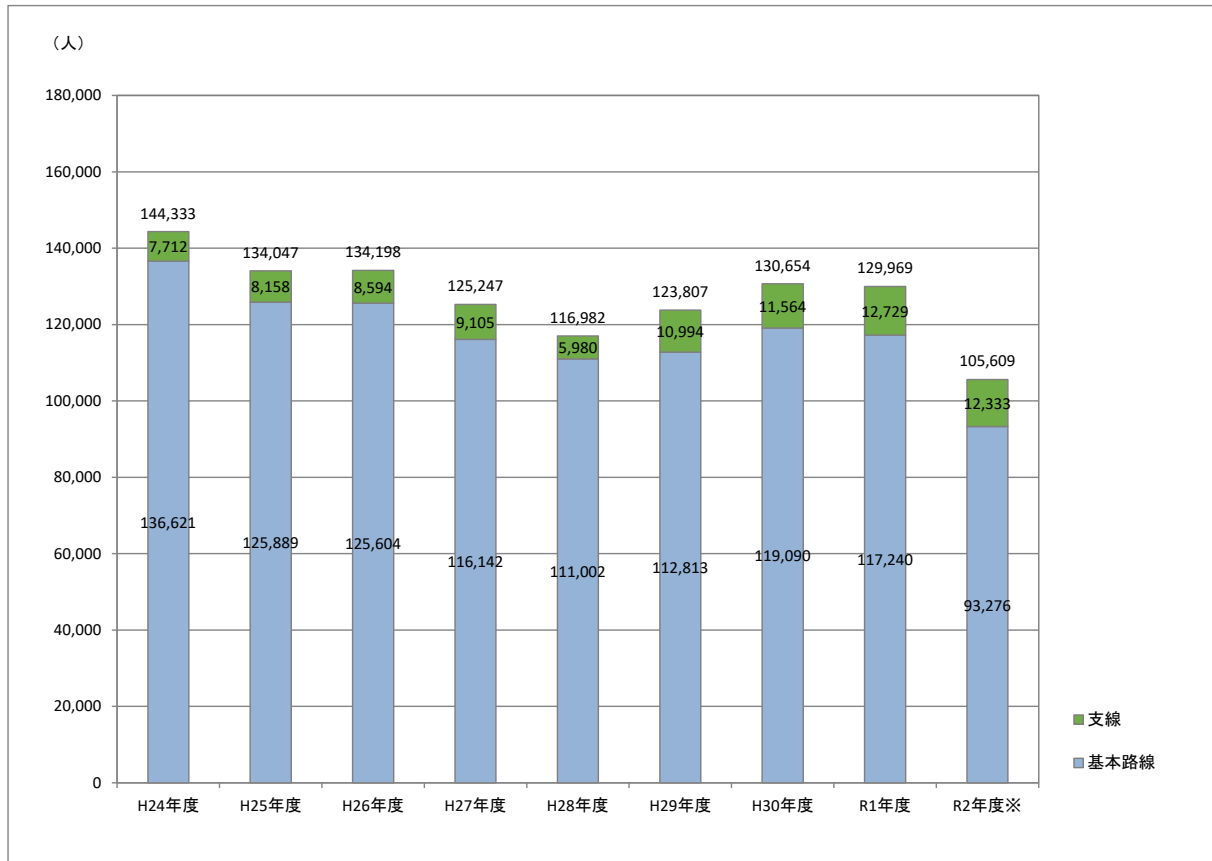
	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年※	減少率 H20→R1	(参考) 減少率 H20→R2※
みさき公園	5,983	5,987	5,924	5,871	5,588	5,531	5,459	5,450	5,133	5,023	4,847	4,685	3,318	-21.7%	-44.5%
淡輪	2,121	2,099	2,029	1,969	2,012	2,000	2,075	2,155	2,234	2,221	2,149	2,180	1,586	2.8%	-25.2%
多奈川	856	820	785	751	703	707	700	726	702	660	638	602	457	-29.7%	-46.6%
深日港	835	802	744	708	685	668	731	734	699	690	708	698	560	-16.4%	-32.9%
深日町	676	159	626	595	566	542	566	595	596	565	528	488	372	-27.8%	-45.0%
孝子	209	197	178	174	138	122	148	138	133	120	115	115	78	-45.0%	-62.7%

(大阪府統計年鑑)

※令和 2 年（2020 年）においては全ての駅において乗降客数が落ち込んでいる。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けていると考えられるため、令和 2 年（2020 年）については参考値として取り扱う。

<コミュニティバス>

平成 28 年（2016 年）4 月 1 日から、岬町が運行主体となりコミュニティバスを運行しています。年間利用者数は基本路線が 117,240 人（令和元年（2019 年））、支線が 12,729 人（令和元年（2019 年））となっており、平成 24 年度（2012 年度）以降は減少傾向でしたが、平成 29 年（2017 年）からは増加傾向に転じています。



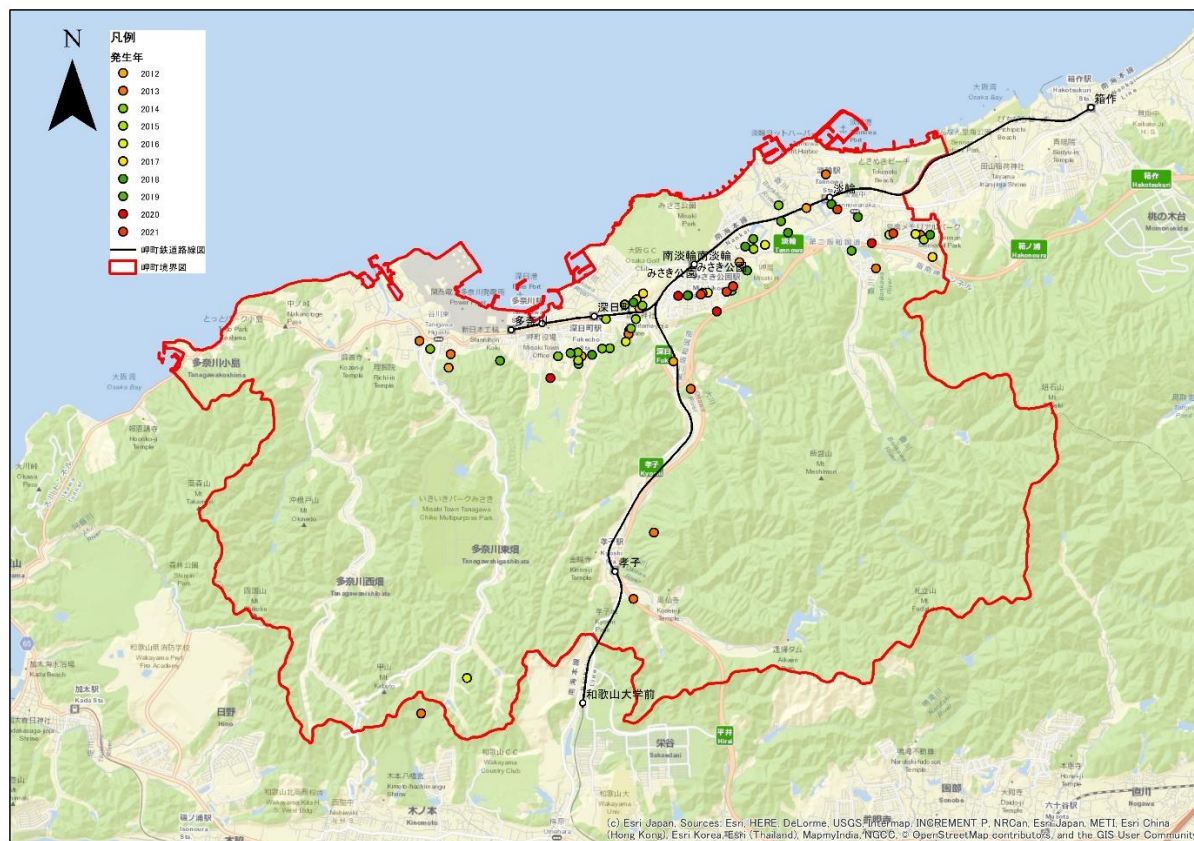
(岬町資料)

図 7 コミュニティバス利用者数

※令和 2 年度（2020 年度）においては全ての駅において乗降客数が落ち込んでいる。新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けていると考えられるため、令和 2 年度（2020 年度）については参考値として取り扱う。

■ 事故発生箇所

平成 24 年（2012 年）以降の自転車事故発生箇所を下記の図内に示します。事故の多くが、府道と歌山阪南線沿いで発生しています。



(大阪府警察資料)

図 8 自転車事故発生箇所

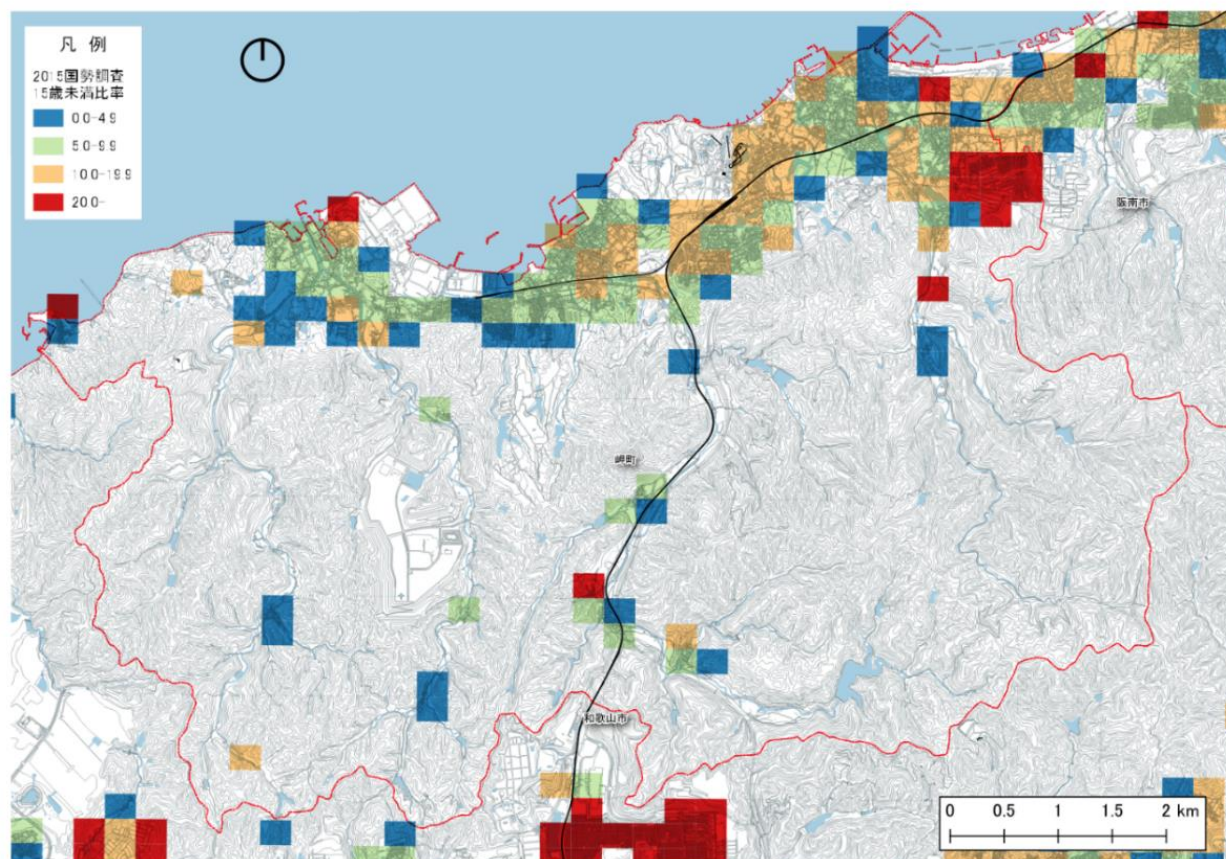
2-3. 人口分布

■ 人口比率

<子どもの多い地域>

15 歳未満の人口比率を下図に示します。15 歳未満の人口比率が高いほど濃い赤色に塗色されており、淡輪駅南東の阪南市と接するあたりのエリアを中心に、淡輪駅及びみさき公園駅周辺において 15 歳未満の人口が多くなっています。

なお、岬中学校はみさき公園から海岸に向けて西に進んだところに位置しており、通学にあたっては府道和歌山阪南線を利用していると想定されます。

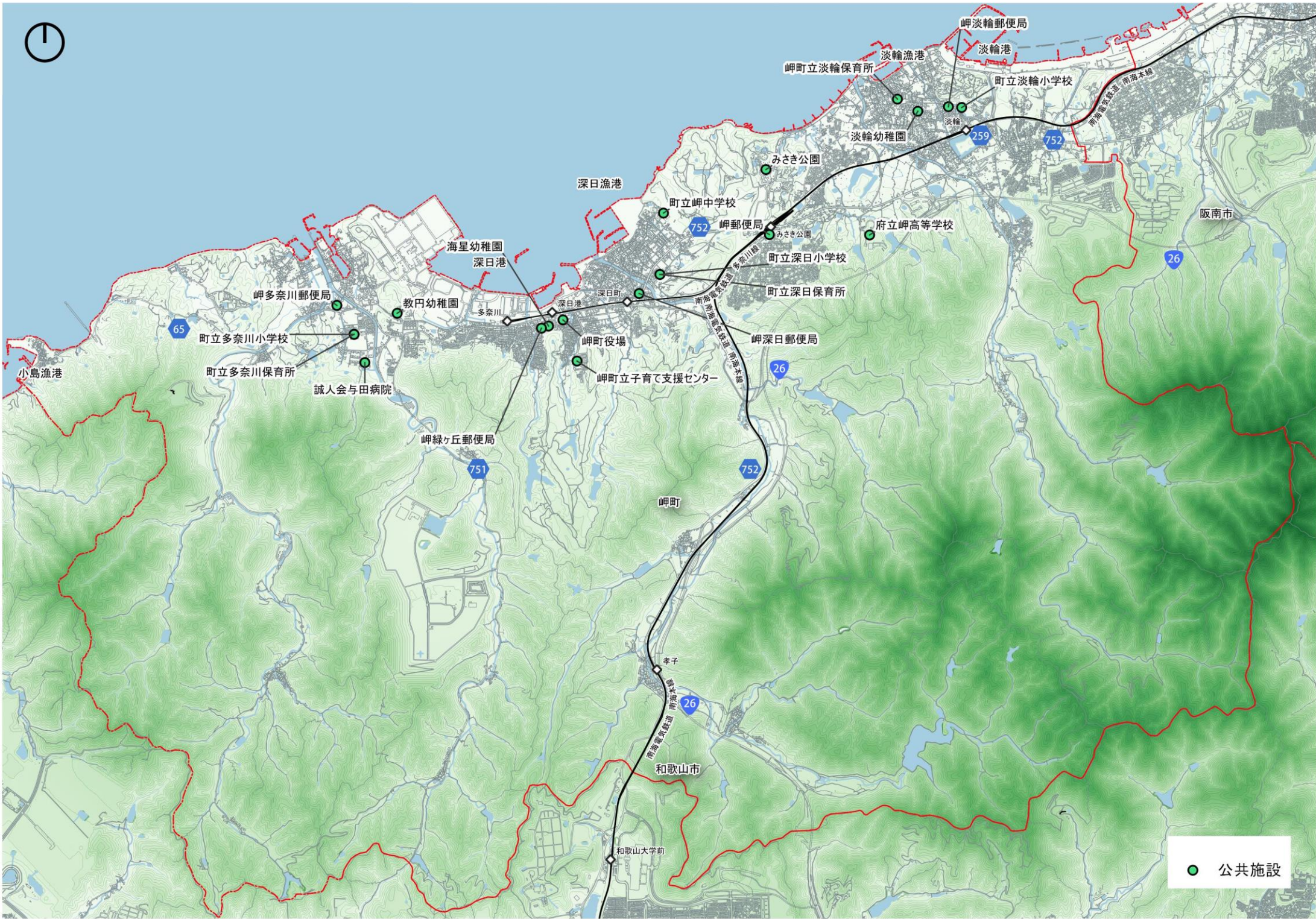


(平成 27 年度国勢調査 国土地理院基盤地図情報)

図 9 15 歳未満人口比率分布図

■ 公共施設位置図

岬町内の主要な公共施設を下图に示します。

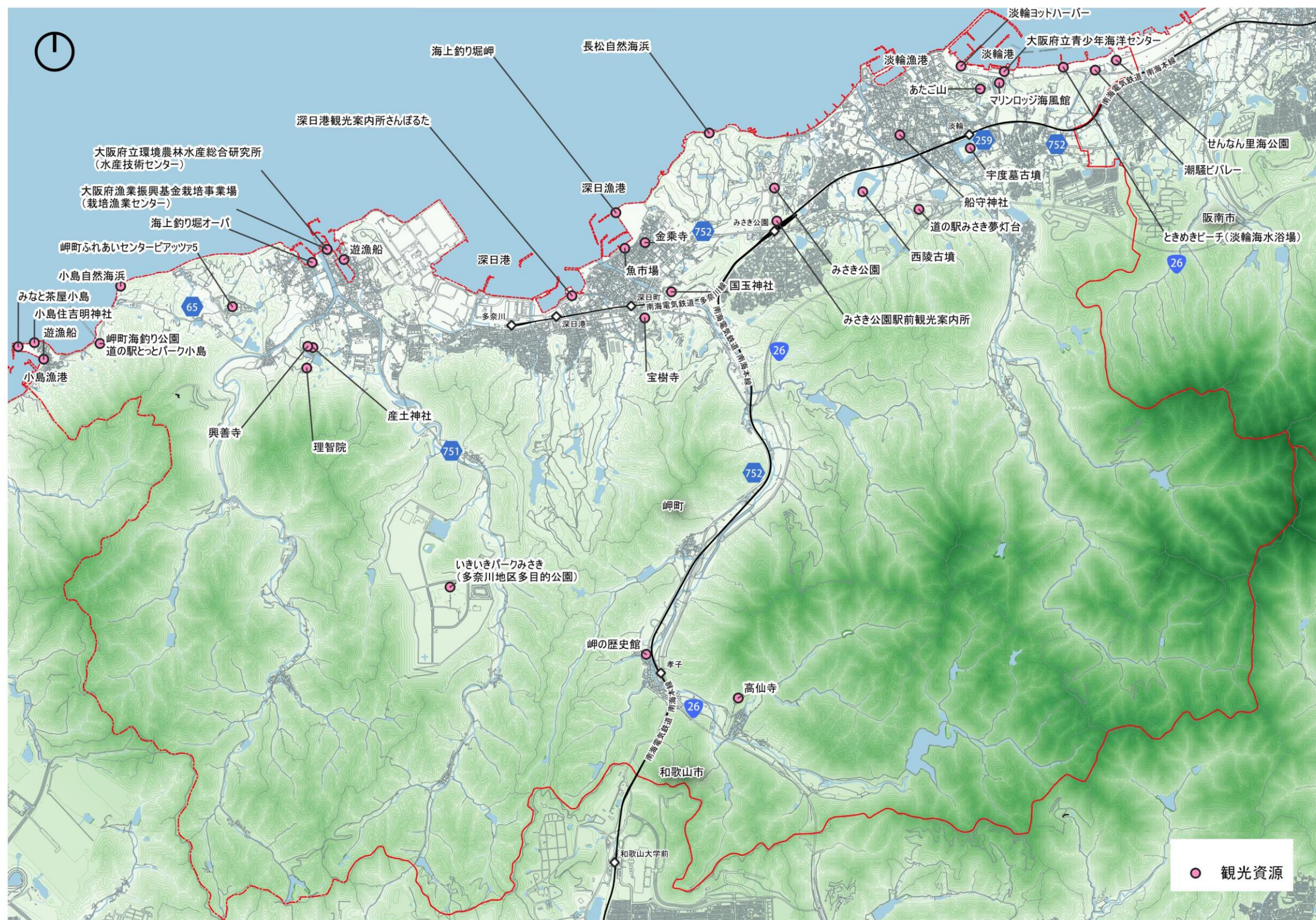


(国土地理院基盤地図情報 国土交通省国土数値情報)

図 10 公共施設位置図

■ 観光資源位置図

岬町内の主要な観光資源を下図に示します。



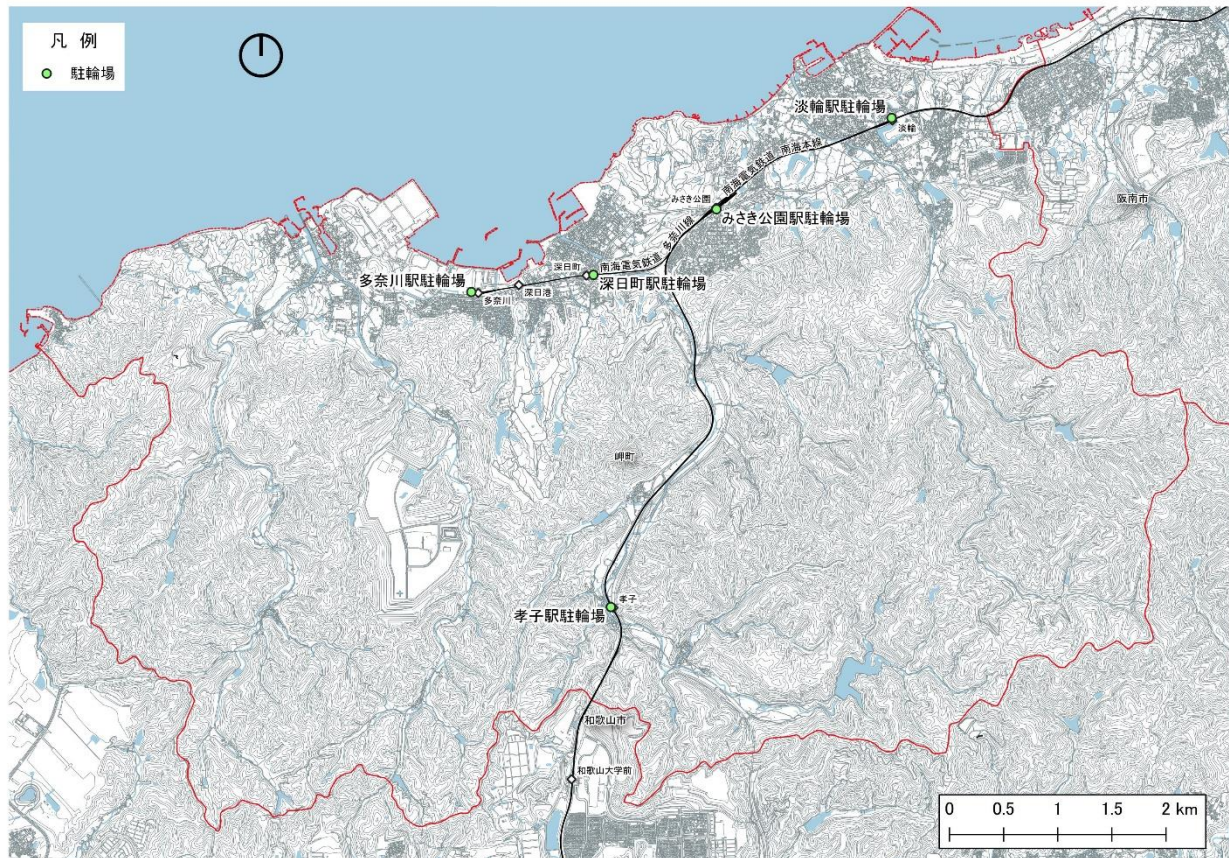
(国土地理院基盤地図情報 国土交通省国土数値情報)

図 11 観光資源位置図

2-5. 自転車に関する取組

■ 駐輪場

町営駐輪場の整備箇所を下図に示します。



(国土地理院基盤地図情報 国土交通省国土数値情報)

図 12 駐輪場設置箇所

表 5 各駐輪場のスペック

		面積 (㎡)	収容台数 (台)	1 台当たりの面積 (㎡)
淡輪駅駐輪場		905	695	1.30
みさき公園駅駐輪場	難波側	197	151	1.30
	和歌山側	450	346	1.30
深日町駅駐輪場		94	72	1.31
多奈川駅駐輪場		128	91	1.41
孝子駅駐輪場	和歌山側	19	15	1.27
	難波側	60	46	1.30

(岬町資料 (令和 4 年 (2022 年) 3 月現在))

■ レンタサイクル

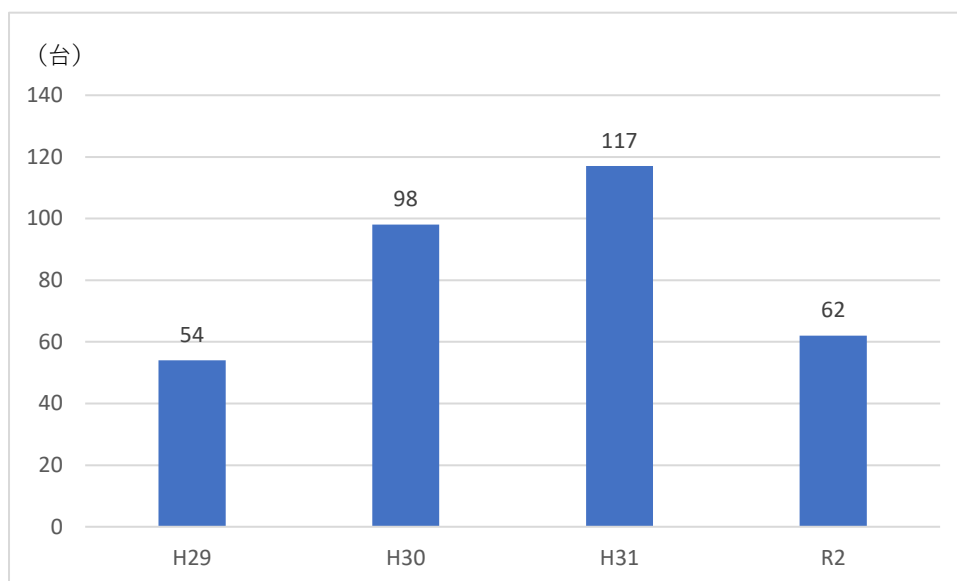
<レンタルサイクル事業について>

深日港観光案内所「さんぼるた」にて、レンタサイクル事業を実施しています。電動自転車を8台設置しており、1回当たりの利用料金は500円となっています。

なお、令和3年度（2021年度）時点でレンタサイクル事業を行っている場所は「さんぼるた」のみであり、別の場所での乗り捨て等の利用はできない状況です。

<年間利用台数>

レンタサイクルの利用は平成31年度（2019年度）まで増加傾向でしたが、令和2年度（2020年度）は落ち込んでいます。コロナ禍による観光需要減少に伴い減少したことが想定されます。



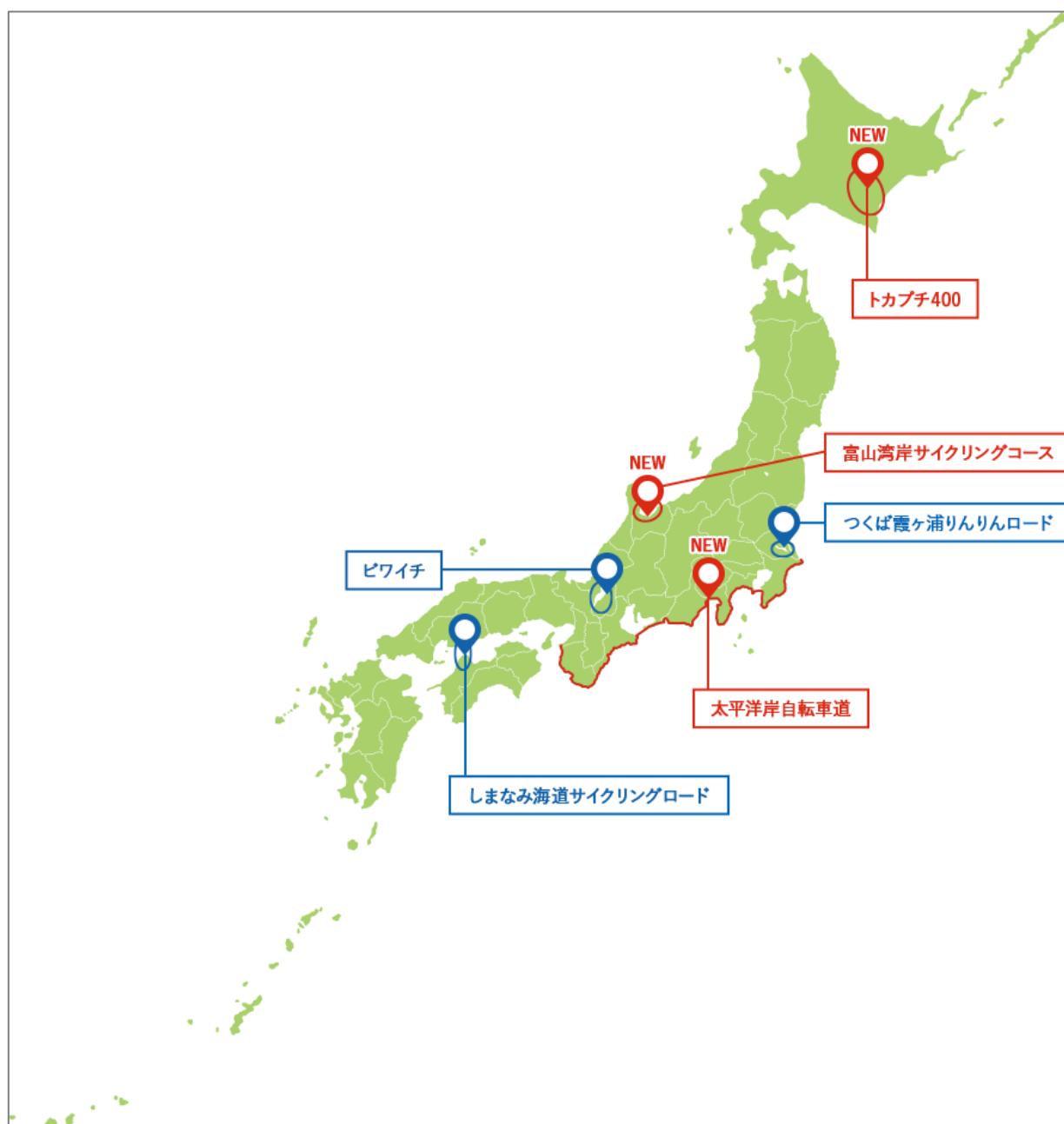
(岬町資料)

図 13 レンタサイクルの年間利用台数の推移

■ 広域圏でのサイクリングの取組

<ナショナルサイクルルート（国土交通省）>

現在わが国では、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、一定水準を満たすルートをナショナルサイクルルートとして指定し、国内外への PR を行っています。令和元年度（2019 年度）に第 1 次ナショナルサイクルルート（下図内青アイコン）が、令和 3 年度（2021 年度）に第 2 次ナショナルサイクルルート（下図内赤アイコン）が指定されました。第 2 次の指定では、千葉県銚子市から岬町に隣接する和歌山県和歌山市に至る太平洋岸自転車道が指定されています。



（ナショナルサイクルルートホームページ）

図 14 ナショナルサイクルルートネットワーク図

<大阪湾南部サイクリングマップ（大阪府）>

大阪府が進める広域サイクルルート連携事業において、プロ（ショップ店長やサイクリスト）がおすすめるモデルコースとして、岬町を一周するコースが設定されています。



図 15 大阪湾南部サイクリングマップ「絶景続く岬町一周コース」

<泉州サイクリング（一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューロー）>

大阪府南西部に位置する 9 市 4 町が有する様々な地域資源を巡るルートが設定されています。

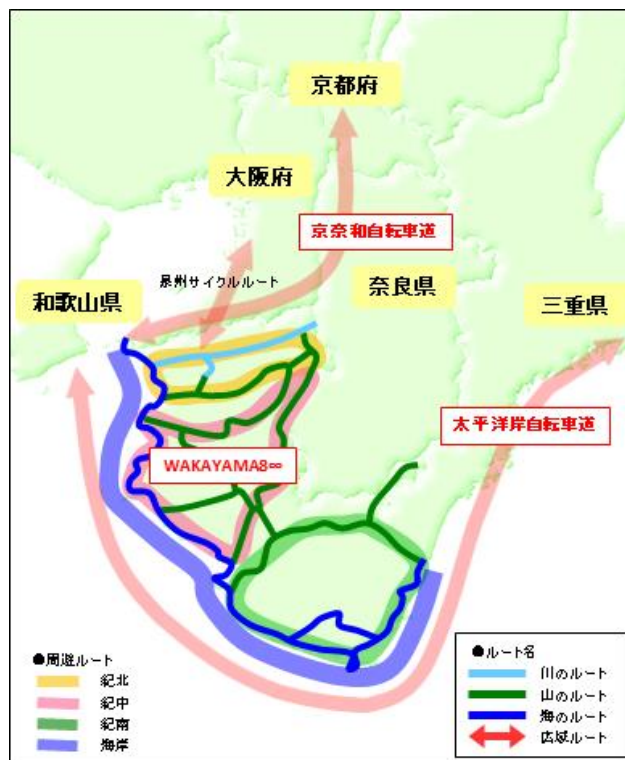


(泉州サイクリングホームページ)

図 16 泉州サイクリングコース

<和歌山県自転車活用推進計画（和歌山県）>

和歌山県では県内のサイクリング振興に加え、県外との連携についても計画内で次のように記載されています。「泉州サイクルルートなど県境を跨ぐ近隣のサイクリングロードについても、連携を進めます。（計画書 P.10）」

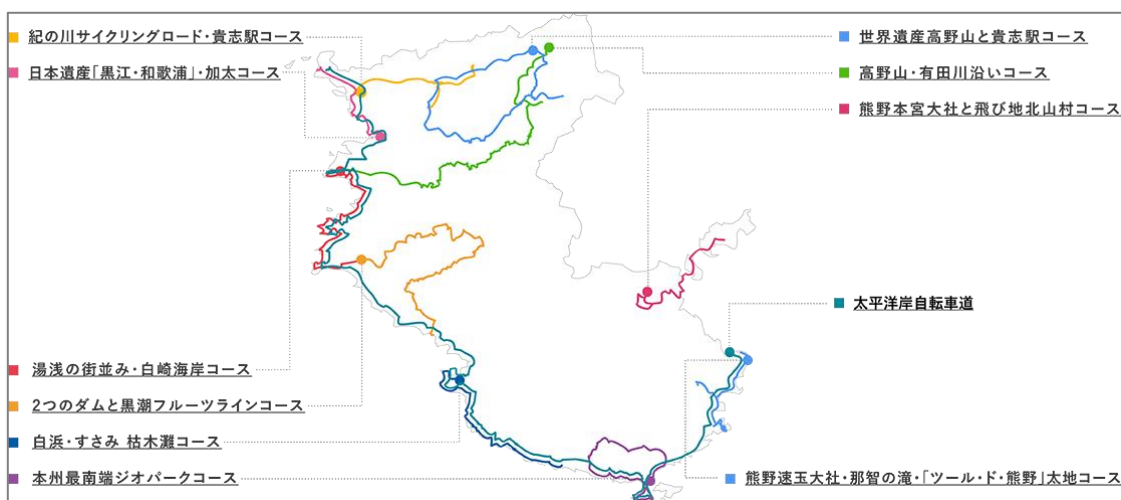


(和歌山県自転車活用推進計画 平成 31 年 (2019 年))

図 17 広域サイクリングロード

<WAKAYAMA800（和歌山県）>

和歌山県では、県下全域に約 800 kmにわたるブルーラインが整備されており、そのサイクリングルートサイクリストに親しみを持ってもらうために「WAKAYAMA800」という愛称を付け、様々な取組が進められています。



(WAKAYAMA800 ホームページ)

図 18 WAKAYAMA800 サイクリングコース

<アワイチ推進プログラム 50（兵庫県）>

淡路島の魅力を発信し、交流人口の拡大による地域の活性化を図るため、淡路島地域サイクリズム推進方策「アワイチ推進プログラム 50」が策定されています。

そのなかで、多様な交通手段を確保するという目標に向けた取組として、深日航路（洲本港－深日港）に関する検討・取組が位置付けられています。



（アワイチ推進プログラム 50）

図 19 アワイチ（淡路島一周サイクリングルート）ルート詳細

<大阪湾をつなぐ！広域型サイクル・ツーリズム計画（岬町・洲本市）>

岬町では、兵庫県洲本市と連携し、大阪湾の対岸に位置する深日港と洲本港を結ぶ航路再生の取組を進めています。岬町の周辺地域では、泉州サイクリングルートや WAKAYAMA800、アワイチなどサイクリングを活用した取組が活発に行われており、自転車搭載船の活用により周辺地域での取組を大阪湾上の最短ルートでつなぐことで、サイクリストの行動範囲を拡大し、サイクル・ツーリズムによる広域的な観光振興の促進を行っています。

平成 29 年度（2017 年度）から令和元年度（2019 年度）までの 3 年間の運航では、約 35,000 人の利用、約 4,000 台の自転車の積載を数えました。今後については、人流・物流機能を担う交流港として再生させるために関係機関と協議・調整を図りながら、深日港と洲本港を結ぶ航路の定期航路化を目指し、にぎわいの創出の拠点としての整備を進める必要があります。

■ 岬町内のサイクリングコース

<岬町サイクリングマップ（岬町）>

岬町サイクリングマップでは、海岸線を走行する「潮風磯あそびコース」、里山を走行する「里山周回コース」及び岬町と和歌山市の海岸線を走行する「海景色大回りコース」を設定しています。



図 20 岬町サイクリングマップ

<みなとオアシス「みさき」サイクリングコース（岬町）>

みなとオアシス「みさき」サイクリングコースでは、市街地を抜ける多奈川コースと海岸線を走行する淡輪コースを設定しています。

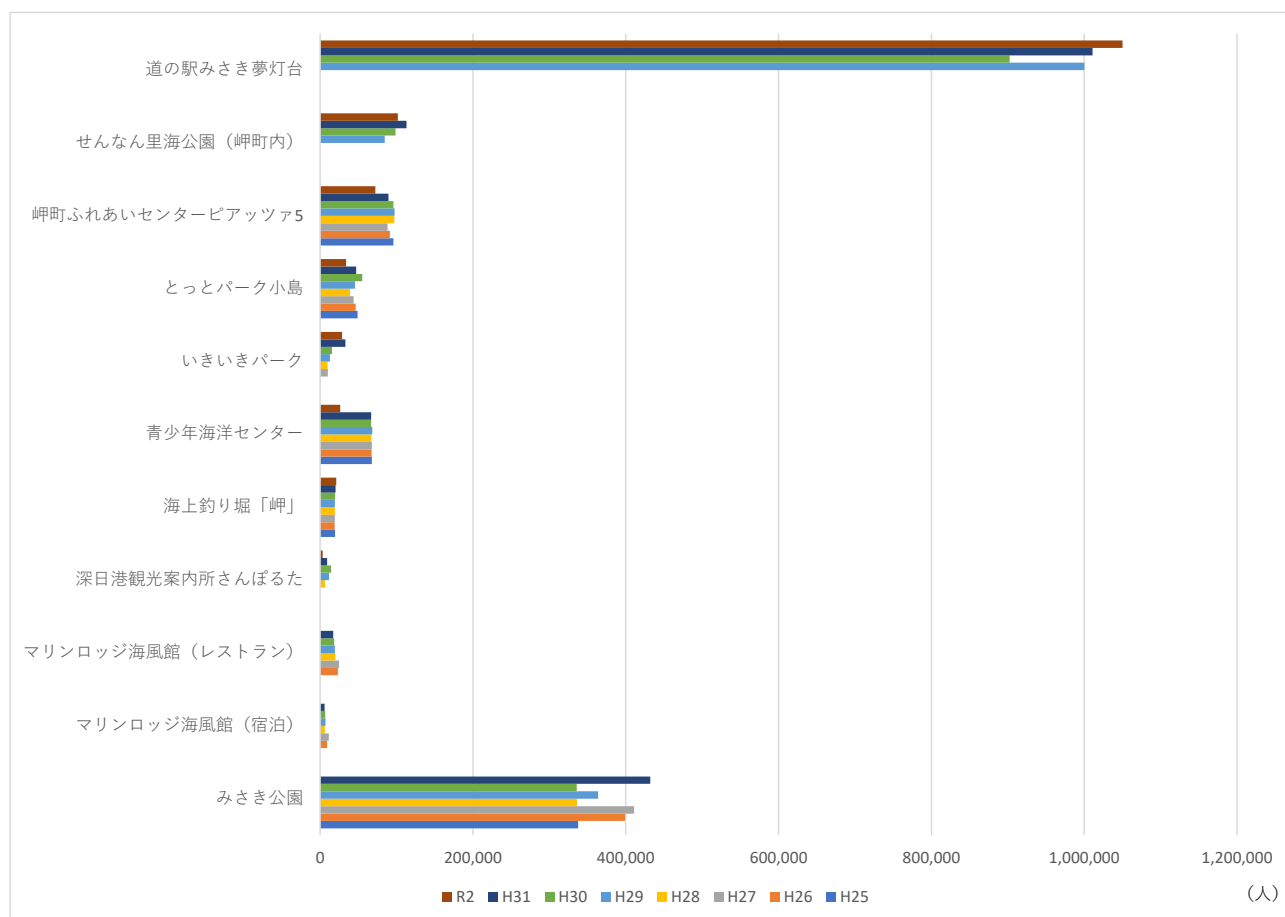


図 21 みなとオアシス「みさき」サイクリングコース

■ 主要観光施設別入込客数

岬町の主要観光施設の中では、平成 29 年（2017 年）にオープンした「道の駅みさき夢灯台」が突出して集客しており、年間入込客数は 100 万人以上となっています。

年間 40 万人以上を集客し、岬町の観光を支えてきた「みさき公園」は、令和 2 年（2020 年）3 月 31 日をもって運営事業者が撤退しました。その後、町は都市公園としての存続を決定し、運営しています。また現在、PFI 事業法に基づく（仮称）新たなみさき公園整備運営等事業を担う事業者の選定を公募型プロポーザル方式により進めています。



（岬町資料）

図 22 岬町内の主要観光施設入込客数

■ 上位計画

<第5次岬町総合計画 令和3年(2021年)3月策定>

まちづくりの目標：豊かな自然の中で安心して暮らせるまち

施策：5 防犯対策・消費者保護・交通安全の推進

■主要施策の内容

- ・自転車通行空間の計画的な整備を行うことにより、利用者の安全な通行を確保します。

まちづくりの目標：安全で快適な住み心地のいいまち

施策：2 交通環境づくりの推進

■施策の方向性

- ・歩行者、自転車、公共交通機関が安全かつ快適に利用できるまちを目指します。

■ 関連計画

<都市計画マスタープラン 令和3年(2021年)5月策定>

3. 都市計画の方針 (2) 道路・交通体系整備の方針

ア 基本的な考え方

- ・住民の生活利便性、まちの活力増進を支える重要な交通ネットワークの充実・強化を図ります。
- ・誰もが安全・安心・快適に移動できるまちにするため、事業者と連携のもとで、鉄道、コミュニティバスによる公共交通の維持を図ります。
- ・深日港については、災害発生時等の海上ルートの拠点として位置付けるとともに、新しい人の流れを生み出す交流港としての機能を高め、地域の活性化に努めます。

イ 基本方針

①広域幹線道路ネットワークの充実・強化

- ・国道26号(第二阪和国道)の複線化及び重要物流路線の認定に向けて、事業主体である国および関係機関との協議・調整を進めていきます。

②地域幹線道路ネットワークの充実・強化

- ・府道木ノ本岬線の狭あい区間の拡幅、主要地方道岬加太港線の歩道整備を引き続き大阪府に働きかけていきます。
- ・(仮称)加太岬スカイライン※の構想の実現を引き続き大阪府に働きかけていきます。 ※第二阪和国道と多奈川地区多目的公園、加太方面と連携する東西連携軸
- ・町道西畑線や町道岬海岸番川線の狭あい区間の拡幅整備を計画的に進めます。

③生活道路の整備

- ・地域住民の意向も踏まえ、既存道路の改修を計画的に進めます。

④道路の維持・管理の推進

- ・道路の最適な機能を持続させるために長寿命化計画の策定により、効率的な維持・管理を行います。

④道路の維持・管理の推進（つづき）

- ・道路の安全性や機能性を確保するため、定期的な道路パトロールや安全点検を行い、適切な維持・管理を行います。また、狭あい区間の改良などにより、防災空間の確保を図ります。
- ・老朽化が進む橋梁については、岬町橋梁個別施設計画に基づき、計画的な改修、維持・管理を進めていきます。
- ・住民・事業者・行政の協働により、沿道の清掃や植栽管理等に取り組み、快適な道路環境の形成に努めます。

⑤公共交通の維持・充実

- ・みさき公園駅における多奈川線と本線の乗り継ぎ利便性の向上を事業者に働きかけるとともに、多奈川線の利用促進を図ります。また、国、大阪府と連携し、鉄道高架橋の耐震化を促進します。
- ・町が運行主体となっているコミュニティバスは地域の重要な移動手段として、サービスの維持を図ります。

⑥深日港の有効活用

- ・深日港については、港湾管理者である大阪府に対して、旅客や貨物の乗降に必要な接岸施設の整備に関する働きかけを行いつつ、有効活用に向けた検討を行います。

⑦その他

- ・鉄道駅周辺の駐輪場については、利用者の協力を得て秩序ある利用を促すとともに、周辺環境の美化に努めます。
- ・各駐輪場から撤去、保管している自転車、バイクについては、効果的な処分の検討を進めます。

<岬町強靱化地域計画 令和2年（2020年）6月策定>

具体的な取組⑥交通・物流

- 密集市街地等の対策：道路の狭隘区間の改良などにより、有効幅員 3.5m 未満の町道を削減し、防災空間を確保することを検討する。

具体的な取組⑦国土保全（土地利用）

- 密集市街地等の対策（再掲）：道路の狭隘区間の改良などにより、有効幅員 3.5m 未満の町道を削減し、防災空間を確保することを検討する。

個別事業一覧：都市整備部事業

道路改良工事（社会資本整備総合交付金）：町道西畑線の改良を図る。

道路改良工事（社会資本整備総合交付金）：町道美化センター連絡線の改良を図る。

道路改良工事（社会資本整備総合交付金）：町道池谷向出連絡船の新設を図る。

<まち・ひと・しごと創生総合戦略 令和3年(2021年)4月策定>

基本目標1：新しい人の流れをつくり、定住と交流を促進する

3) 観光の振興

《具体的な事業》■観光資源の整備>自転車走行空間の整備の検討

■観光資源の整備>広域サイクルツーリズム事業の推進

基本目標4：安全・安心な暮らしができる魅力的なまちをつくる

1) 生活インフラの確保

《具体的な事業》■交通環境の整備>自転車走行空間の整備の検討(再掲)

2) 安全・安心な暮らしの確保

《具体的な事業》■交通安全の対策>自転車通行空間の整備

<みさき農とみどりの活性化構想 令和2年(2020年)3月策定>

農とみどりの活性化の将来イメージ

3つのゾーン(①やま咲きゾーン、②さと咲きゾーン、③うみ咲きゾーン)や町内の魅力資源を結び、歩き、走り、自転車で廻れる「④みさき回遊ネットワーク」を描く。

農とみどりの活性化戦略

戦略3：町全域を楽しめる、歩く・走るネットワーク形成

取組方策例

○3つのゾーンを結ぶ自転車道の整備

○レンタサイクルシステムの整備



図 23 岬町・農とみどりの活性化の将来イメージ

(みさき農とみどりの活性化構想 令和2年(2020年))

2-8. 主な課題

岬町内の現況及び上位・関連計画を踏まえ、下記の3つが主要課題と考えています。

1. 広域サイクリングコースにおける重要拠点としての機能充実

- ・岬町は、和歌山市側のナショナルルート（太平洋岸自転車道）や大阪府側の泉州サイクリングコース、淡路島（兵庫県）側のアワイチ、和歌山県の WAKAYAMA800 に位置付けられているサイクリングコース等のコースの起終点部分に位置しており、関西圏ひいては国内のサイクリングコースの中で、重要なポジションになっています。
- ・特に、淡路島（兵庫県）側との交通手段は旅客船の運航に限られており、運航の継続に向けた取組は必須であるといえます。
- ・広域的なサイクルツーリズムの推進にあたって、重要拠点としての機能を充実していくことが求められます。
- ・町内を観光する手段として、レンタサイクルが十分に活用されておらず、既存のサイクリングコースの更なる活用や道の駅みさき夢灯台との連携、レンタサイクル拠点の新規整備等による回遊性向上等、町内の資源を活用し相乗効果を生む観光施策が求められます。

2. 自転車利用を促す情報発信

- ・自転車利用は環境負荷が小さいことや、健康づくりに繋がるといわれており、通勤等で自転車を利用することで、特に、デスクワークの方や普段運動を行わない方にとっては、運動機会の確保を行うことができ、更に休日にレンタサイクル等を利用し、町内を観光することで、運動機会の確保に加え、気分転換になるなど精神的健康の維持等にもつながるため、自転車自体の利用促進等の普及啓発が求められます。

3. 安全安心な自転車走行の実現

- ・自動車交通量が多い府道和歌山阪南線は、自転車事故が集中して発生しているものの、中学校までの自転車通学ルートとして利用されていると考えられ、安全上の課題が想定されます。
- ・既成市街地では幅員 4m 未満の道路が網目状に入り組んでおり、自転車走行の危険性が高いといえます。
- ・道路空間の拡幅や新規整備だけでなく、既存の道路空間での安全安心な自転車走行を促す取組や駐輪場等での適正な管理運営等、安全安心に自転車走行ができる取組が求められます。

3. 計画の目標と基本方針

3-1. 基本理念と計画目標と施策

町内の自転車利用に関する現況や上位・関連計画において町が目指す姿を踏まえ、「地域づくりと観光振興に向けた、安全で快適な自転車利用の推進」を基本理念とします。また、主要課題に取り組んでいく上で、3つの目標及び8の施策を定めます。

基本理念

地域づくりと観光振興に向けた、安全で快適な自転車利用の推進

目標	施策
目標 1 サイクルツーリズムの推進 による観光振興	施策 1 広域圏でのサイクルツーリズム振興に向けた 周辺市町村や関係府県との連携推進
	施策 2 町内のサイクルツーリズム振興
目標 2 自転車利用の促進	施策 3 自転車通勤の促進
	施策 4 自転車を活用した健康づくりの推進
目標 3 誰もが安心・安全に自転車 を利用できる地域の実現	施策 5 自転車通行空間の計画的な整備推進
	施策 6 地域のニーズに応じた駐輪場の適正な管理運営
	施策 7 自転車の安全利用の促進
	施策 8 学校における交通安全教育の推進
	施策 9 災害時における自転車活用の推進

3-2. 実施施策と具体的な取組

目標1 サイクルツーリズムの推進による観光振興

施策1 広域圏でのサイクルツーリズム振興に向けた周辺市町村や関係府県との連携推進

＜広域サイクルツーリズム推進にあたっての考え方＞

岬町は、大阪府の泉州サイクルルートの起終点部分に位置しており、和歌山県下のサイクリングロード、国が進めるナショナルルート（太平洋岸自転車道）の西端である和歌山市に隣接し、深日・洲本航路を通じて淡路島と大阪湾沿いを巡る大阪湾一周ルートがサイクリストの間で注目されています。また、淡路島と和歌山県に隣接する四国においてもサイクルツーリズムへの関心が高まっています。

岬町では、広域サイクルツーリズムの取組を一層進め、周辺の様々なルートと接続し、新たな人の流れをつくっていきたいと考えています。

関西圏ひいては国内のサイクリングコースの中で、重要な場所に位置している岬町において、今後推進する広域圏でのサイクルツーリズムのイメージを下記に示します。

大阪府や泉州エリアの市町とは、引き続き泉州サイクルルートでの連携を進めていきます。淡路島（兵庫県）とは、引き続き深日・洲本航路の恒常的運航に向けた取組を推進していくとともに、アワイチ等のサイクルツーリズムとも連携していきます。また連携にあたっては四国への波及も見据えながら、一体的なサイクルツーリズム振興を進めていきます。さらに、隣接している和歌山市や和歌山県のサイクルロードと連携を行い、泉州サイクルルートや淡路島までの切れ目のないサイクルルートの実現に向けた取組を進めていきます。なお、和歌山市まで伸びているナショナルルートについても、より広域でのサイクルツーリズムの展開が期待されるため、ナショナルルートの延伸について国や関係行政機関と協議・検討を進めていきます。



図 24 広域サイクルツーリズムのイメージ

取組	大阪府及び泉州エリアと連携したサイクルツーリズム推進
内容	大阪府や泉州エリアの市町とは、引き続き泉州サイクルルートでの連携を進めています。 KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、道の駅みさき夢灯台をはじめ、町内観光施設を活用した取組の推進を進めています。

取組	淡路島（兵庫県）と連携したサイクルツーリズム推進
内容	深日・洲本航路の恒常的運航に向けた取組を継続して推進していきます。 アワイチ等のサイクルツーリズムや大鳴門橋で淡路島（兵庫県）とつながっている四国への波及や連携を見据えながら、一体的なサイクルツーリズム振興を進めていきます。  深日・洲本航路再生に向けた 社会実験の実施  フェリーでの自転車積載の様子

取組	和歌山市及び和歌山県と連携したサイクルツーリズム推進
内容	WAKAYAMA800 等、和歌山市や和歌山県のサイクルルートと連携し、泉州サイクルルートや淡路島までの切れ目のないサイクルルートの実現に向けた取組を進めています。

取組	国と連携したサイクルツーリズム推進
内容	和歌山市まで伸びているナショナルルートについても、より広域でのサイクルツーリズムの展開が期待されるため、ナショナルルートの延伸について国や関係行政機関と協議・検討を進めています。

目標 1 サイクルツーリズムの推進による観光振興

施策 2 町内のサイクルツーリズム振興

取組	新たなレンタサイクル拠点の整備検討
内容	現在、岬町内でレンタサイクルの利用ができる場所は深日港観光案内所「さんぼるた」のみとなっていることから、町内の回遊性向上及び利用者の利便性向上を図るため、町内にレンタサイクル拠点の新規整備の検討を進めていきます。  深日港観光案内所「さんぼるた」  レンタサイクル

取組	サイクルイベントの実施検討
内容	地域住民や観光客に岬町に親しんでもらうために、サイクルイベントの実施を検討していきます。実施にあたっては、既存のイベントと同日開催等の連携を行う等、相乗効果を生む方法で実施します。  FABU Cycle Challenge 大阪府岬町サイクリングフェスティバル  深日港フェスティバル

目標 2 自転車利用の促進

施策 3 自転車利用の促進

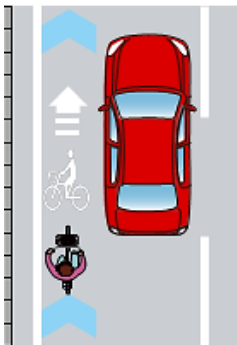
取組	通勤時の自転車利用の推奨
内容	自転車利用を日常的な身体活動と捉え、まずは岬町役場職員への通勤時での自転車利用を推奨することで、運動機会を確保します。また、自動車やバイクの利用を控えることにより、環境負荷低減に向けた取組の一助とします。自転車通勤を行いやすい環境づくりの一環として、必要な設備や機能の検討を進めていきます。  全国的に進む自転車通勤

施策 4 自転車を活用した健康づくりの推進

取組	健康増進の周知・啓発
内容	健康づくりのひとつとして、自転車の利用について周知・啓発します。 既存の取組と連携して行う方法として、現在定期的に開催している「げんき 1 番！健康アップ教室」（参加者層は 60～70 代）での周知・啓発や、健康長寿まつり等の健康づくり普及啓発イベントの参加者や健康診断を受診する住民へサイクルマップを配布する等の取組の検討を進めていきます。 ホームページ等を利用し、健康づくりの一例として自転車の活用について、サイクルマップ等を紹介します。

目標 3 誰もが安心して利用できる自転車利用環境の向上

施策 5 自転車通行空間の計画的な整備推進

取組	自転車通行空間の整備（車道混在（青矢羽根）、自転車のピクトグラム）
内容	主要路線及び副路線に、青矢羽根ないしピクトグラムによる自転車通行空間を明示する整備を進めていきます。 整備内容については、大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画（案）を踏まえつつ、大阪府と協議を行い、決定するものとします。また、町道以外の区間における整備についても、必要に応じて検討を進めていきます。  青矢羽根の整備例  自転車のピクトグラム整備例 （大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画（案））

取組	自転車マップのリニューアル
内容	自転車通行空間の整備状況も踏まえながら、サイクリングマップのリニューアルの検討を進めていきます。 現在岬町が発行しているマップは 2 種類あり、統合について検討を進めていきます。  岬町サイクリングマップ  みなとオアシス「みさき」サイクリングコース

目標 3 誰もが安心して利用できる自転車利用環境の向上

施策 6 地域のニーズに応じた駐輪場等の適正な管理運営

取組	駐輪場内の自転車の整頓
内容	既存の駐輪場の収容台数内で、効率的な自転車の配置を行うため、駐輪場内の自転車を整頓する等の運営を行います。 「岬町自転車等の放置防止に関する条例」に則り、放置自転車等の撤去を行い、適正な駐輪場の管理を行います。

取組	自転車修理道具等の貸し出し
内容	安心して自転車を利用できるように、レンタサイクル拠点へ自転車修理道具等を設置し、貸し出しを行います。  自転車修理道具の貸し出し  空気入れの貸し出し

目標 3 自転車事故のない安全で安心な地域の実現

施策 7 自転車の安全利用の促進

取組	交通安全意識向上を図る交通啓発
内容	全国交通安全運動とも連携し、リーフレット及びマナーアップティッシュ配布等による自転車の安全利用促進に向けた啓発を行います。 リーフレット

取組	自転車損害賠償責任保険の加入促進
内容	大阪府自転車条例において義務化された自転車損害賠償責任保険の加入を促進するため、関係機関と連携のうえ、チラシやポスター等により周知を行います。 自転車条例周知リーフレット (大阪府)

目標 3 自転車事故のない安全で安心な地域の実現

施策 8 学校における交通安全教育の推進

取組	交通安全教室の開催
内容	警察と連携し、幼稚園及び保育所において、幼児交通安全教室を実施します。また、小学校及び中学校において交通安全の指導及び交通安全教室を実施します。  幼稚園での交通安全教室実施  中学校での交通安全教室の実施

取組	教職員へ向けた講習会実施
内容	・ 自転車を含む交通安全教育を推進するため、教職員へ向けた講習会の実施や講習会参加への案内・呼びかけを行います。

取組	通学路周辺の安全点検の実施
内容	・ 通学路周辺における道路等の安全点検を実施し、必要に応じて路面標示の修繕やグリーンベルトの設置等の検討を行います。  グリーンベルトの設置例 (「通学路・スクールゾーンの安全対策整備ガイドライン」 (一般社団法人全国道路標識・標示業協会))

目標 3 自転車事故のない安全で安心な地域の実現

施策 9 災害時における自転車活用の推進

取組	災害時の自転車利用
内容	地震等の災害発生時、職員が災害対応のため指定された勤務地に参集する際に、電車等の公共交通機関の利用が困難な場合は、自転車も活用して参集し速やかに災害対応に従事します。

3-3. 自転車ネットワーク

■ 路線選定の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省)において定められている、自転車ネットワーク路線の選定指標に基づき、本計画における自転車ネットワーク路線の選定要件を設定し、各選定要件によって抽出される路線を組み合わせ、自転車ネットワークを選定します。

(参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において示されている自転車ネットワーク路線の選定指標)

- ・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
- ・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
- ・自転車通学路の対象路線
- ・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
- ・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
- ・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
- ・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

表 6 自転車ネットワーク路線の選定要件

選定要件		選定対象路線と根拠資料
①自転車利用による施設アクセス性	主要施設の利用における自転車利用に対し、主要路線と考えられる路線	・自転車利用の起点や駅、主要施設へのアクセス路線としての役割を担う路線(根拠:公共施設位置図、観光施設位置図)
②自転車関連事故対策	自転車関連事故の発生可能性が危惧される路線	・平成24年(2012年)以降の自転車事故の発生が多い路線(根拠:自転車事故発生箇所図)
③自転車利用促進路線	広域的なサイクリングルートに連続している路線/広域的なサイクリングルートとして位置づけられている路線	・ナショナルルート、アワイチ(淡路島一周サイクリングルート)ルートと連続している路線 ・泉州サイクリングコースに位置づけられている路線
	町内のサイクリングルートとして位置づけられている路線	・岬町サイクリングマップ、みなとオアシス「みさき」サイクリングコースに位置づけられている路線
④自転車ネットワークの連続性上の必要路線	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	①～③の対象要件路線に対し、相互の連絡性やネットワークの連続性が図れる路線

※国ガイドラインに示されている指標のうち「自転車通学路の対象路線」「自転車利用の増加が見込まれる路線」「既存の自転車通行区間を有する路線」については町内に該当する路線がないため選定要件から除外している。

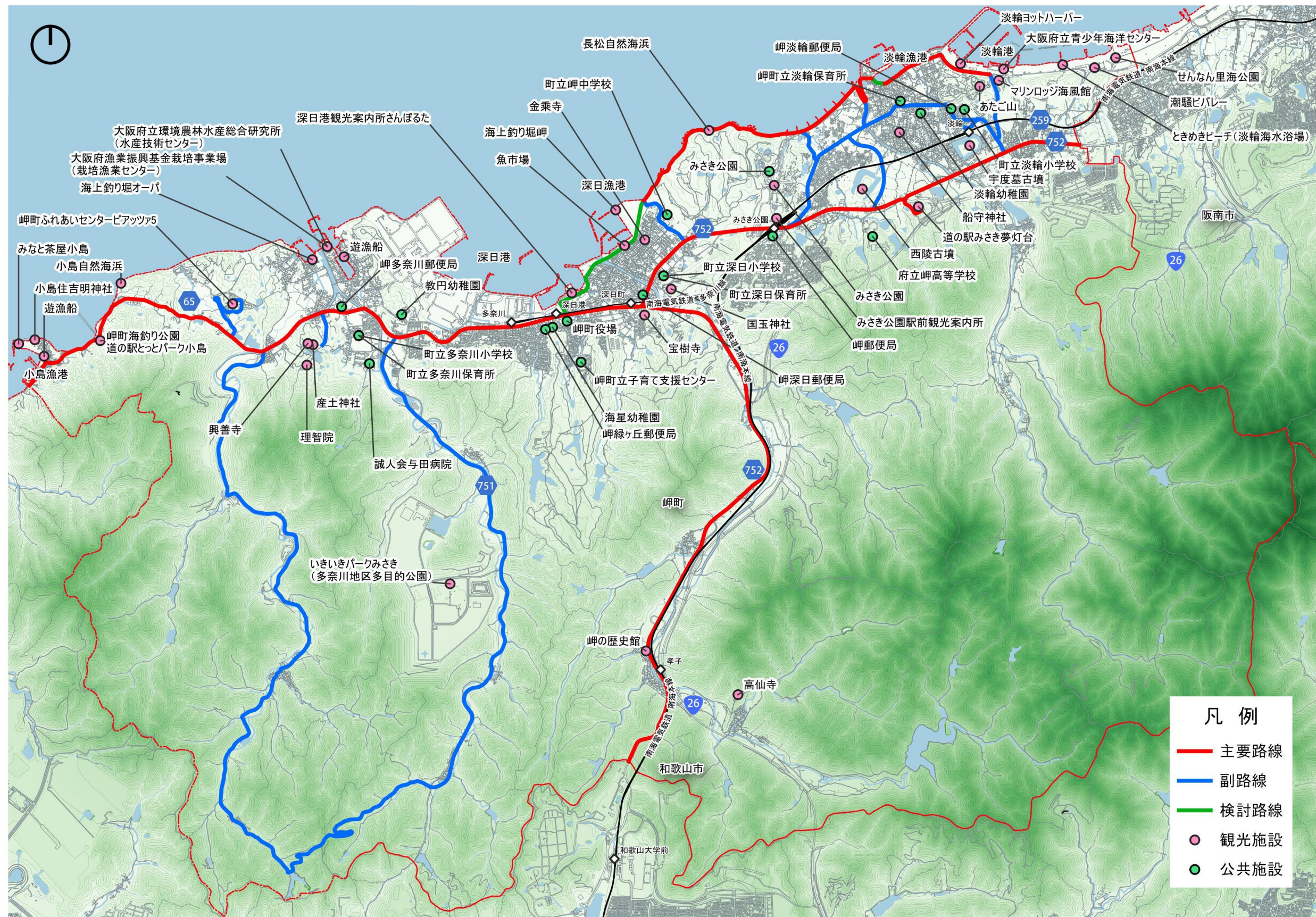
■ 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の選定要件に基づき、自転車ネットワークの選定を行います。選定した自転車ネットワークのうち、周辺市町村や関係府県との連携により広域的な自転車ネットワークの形成の観点で整備が必要な路線かつ町内の自転車利用及びサイクリストの利用が多く想定される路線を「主要路線」、町内の自転車利用環境向上の観点で整備が必要な路線を「副路線」として位置づけます。なお、主要路線や副路線に接続している府道及び町道ではない区間については「検討路線」とし、自転車ネットワーク形成に向けた整備の検討について、関係機関へ働きかけていきます。

■ 整備の進め方

自転車ネットワーク路線の実現には、中長期間にわたる整備スケジュールが想定されることから、優先順位をつけて順次整備を進めていきます。

サイクリストをはじめ利用者の多い主要地方道岬加太港線や中学生をはじめとした自転車通学者が多いと想定される府道和歌山阪南線などの主要路線について優先的に整備を進めていくよう大阪府へ働きかけていくとともに、副路線についても同様に利用状況等を考慮しながら、順次整備を進めていきます。



(国土地理院基盤地図情報 国土交通省国土数値情報)

図 25 自転車ネットワーク路線

4. 計画の進め方

4-1. 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・町民が相互に連携し、それぞれの取組を一体的に推進していくことが重要であり、そのための協力体制の構築、各取組の進捗状況や取組実施における課題等の共有化を図り、効果的かつスムーズな取組実現を目指します。

特に、岬町は国をはじめ大阪府や和歌山県、淡路島（兵庫県）等広域圏のサイクルツーリズムの重要な拠点となっていることを踏まえ、周辺市町村や関係都道府県、国等と連携し、更なるサイクルツーリズムを推進していきます。

4-2. 計画のフォローアップ・見直し

本計画は必要に応じて、施策の進捗状況について評価・検証を行い、課題となっている事項を整理し、施策内容や取組の実施方法の改善等についてフォローアップを行います。必要に応じて、施策や取組内容について見直しを行います。

4-3. 計画目標の指標及び目標値

計画推進にあたって、進捗や効果を評価・検証するため、下記の通り計画目標ごとに指標及び目標値を設定します。

表 7 計画目標の指標及び目標値

計画目標	指標	現状値 (R2 年度)	目標値 (R13 年度)
目標 1 サイクルツーリズムの推進による観光振興	レンタサイクル利用台数	62 台	240 台
目標 2 自転車利用の促進	健康づくり普及イベントにおける自転車と健康に関する啓発活動実施回数	0 回	2 回
目標 3 誰もが安心・安全に自転車を利用できる地域の実現	主要 7 路線における自転車通行空間の整備	0 路線	2 路線