

第2章

現状及び課題、計画の目標



**HIRAKATA Bicycle
Utilization Promotion Plan**

第2章 現状及び課題、計画の目標

1. 市の概況
2. 施設立地
3. 交通基盤
4. 交通特性
5. 市民意識調査
6. 各行政計画における方針や方向性からの整理
7. 自転車を巡る現状及び課題
8. 目標の設定



写真：国土交通省他

第2章 現状及び課題、計画の目標

1. 市の概況

(1) 地勢

淀川の左岸、生駒山地の北部にのびる枚方丘陵上にあり、山間部から船橋川、穂谷川、天野川がそれぞれ南東から北西に流下して淀川に注いでいます。東部の標高 100m以上の生駒山地延長部、それに続く 50～100mの山麓地帯、中央部の標高 25～50mの丘陵、標高 25m以下の淀川低地帯をなす平野で構成されています。

(2) 気象

瀬戸内気候区に属し、日照も多く比較的温暖で穏やかな気候を示しています。2015年から2019年までの5年間の平均気温は、1月の4.8℃が最低で、8月の28.6℃が最高となっています。また、降水量は、2月の45mmが最も少なく、7月の234mmが最も多くなっています。市内の平均気温は上昇傾向にあり、猛暑日（日最高気温が35℃以上の日）の日数も、1990年代以降増加傾向にあります。また近年、局地的な大雨が頻発しています。

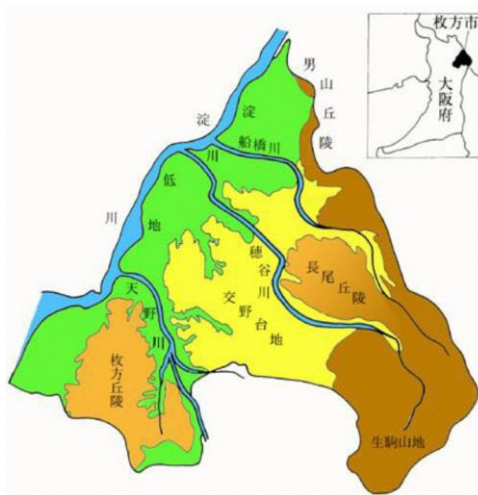


図 2-1 枚方市の地勢

(出典：歴史文化遺産の保存と活用のための整備構)

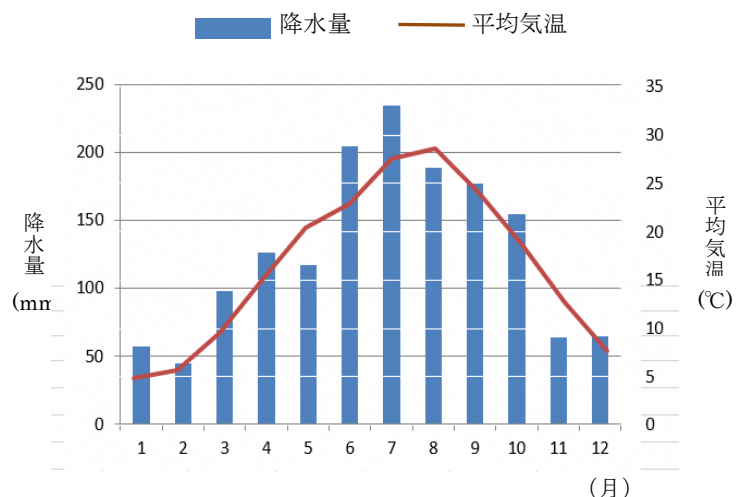


図 2-2 平均気温と降水量

(枚方観測所における 2015～2019 年の平均値)
(出典：気象庁ホームページデータ)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(3) 人口推計

枚方市の2019年における人口は40万2千人、高齢化率は約27.9%であり、30年後の2049年では人口が31万4千人、高齢化率が約42.8%と推計される。

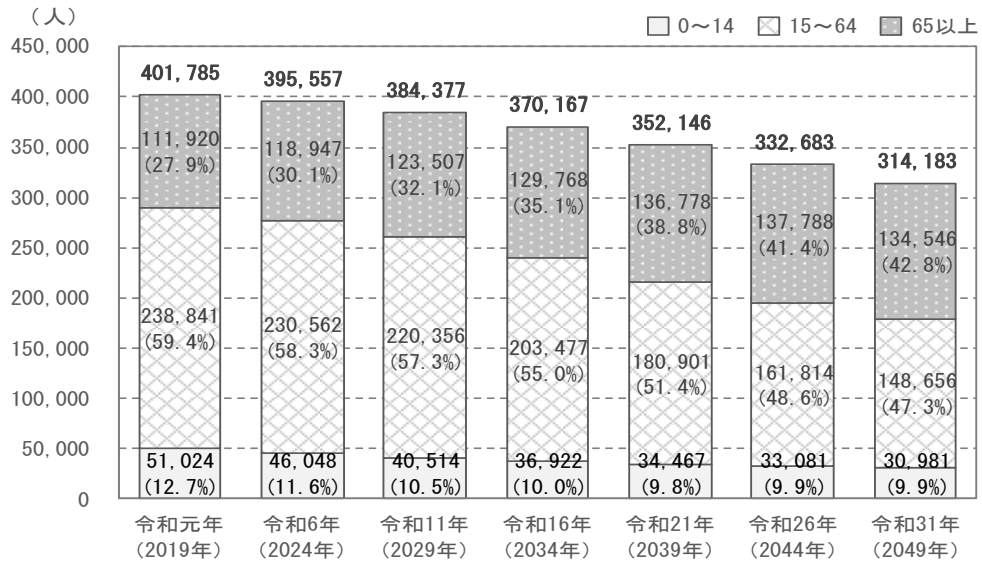


図 2-3 年齢3区分別の人口推計

(出典：枚方市人口推計調査結果の概要(令和元年12月))

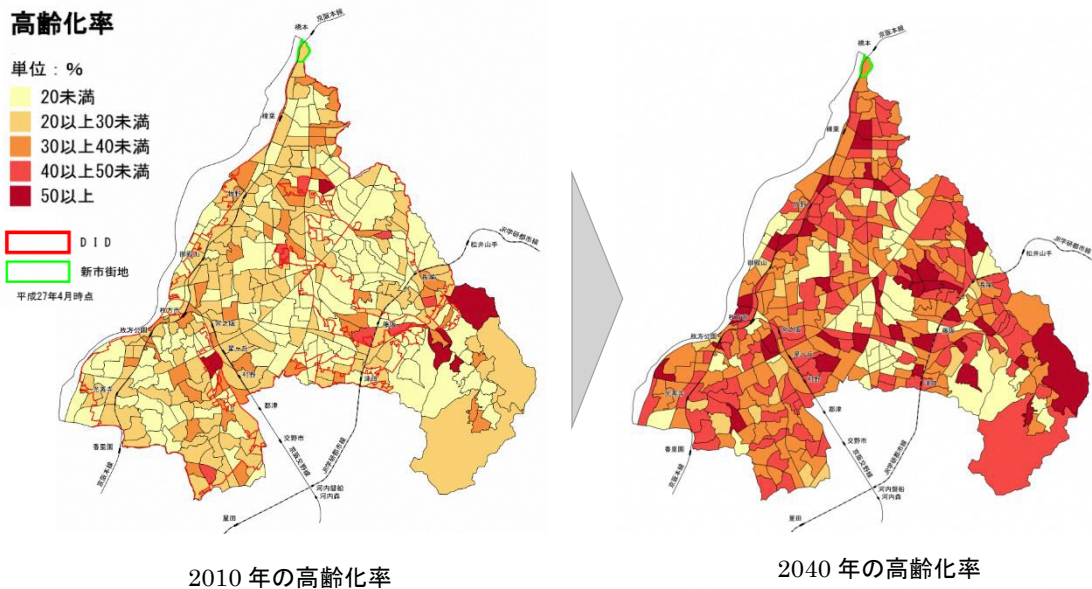


図 2-4 高齢化率の推移と分布

※人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値による。
 (出典：枚方市立地適正化計画(平成29(2017)年3月))

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

2. 施設立地

(1) 公共施設

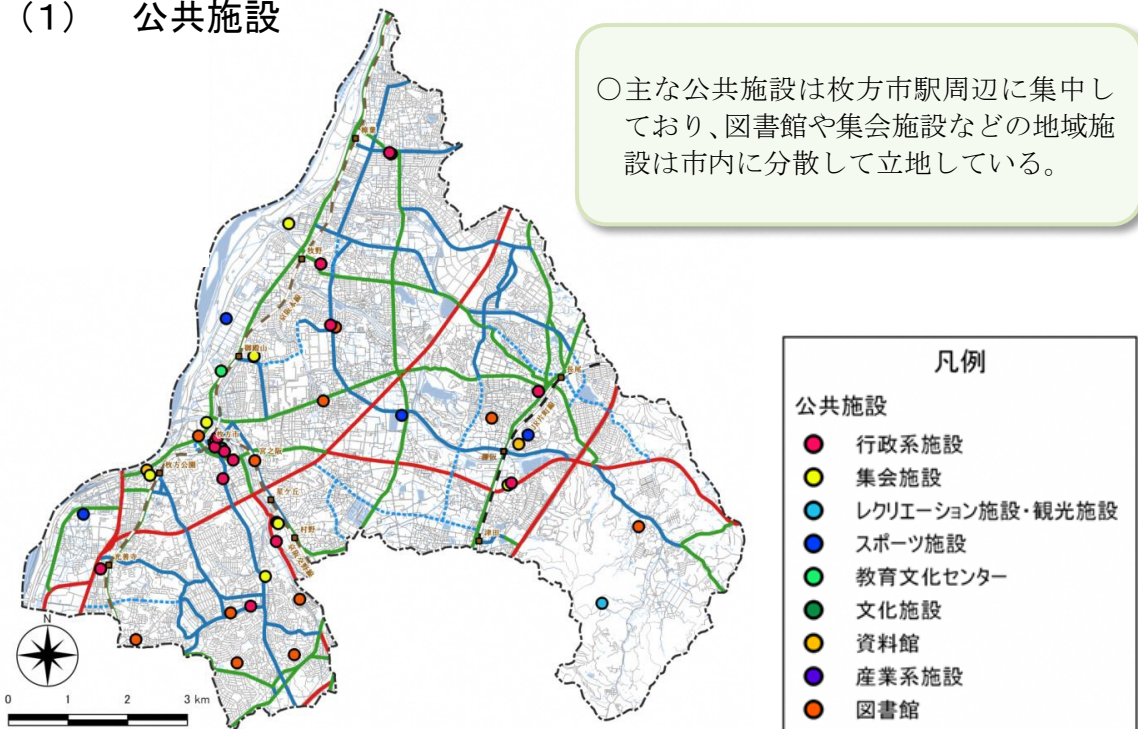


図 2-5 公共施設の分布状況

(出典：枚方市公共施設白書（平成 27 年 3 月）)

(2) 公園・緑地



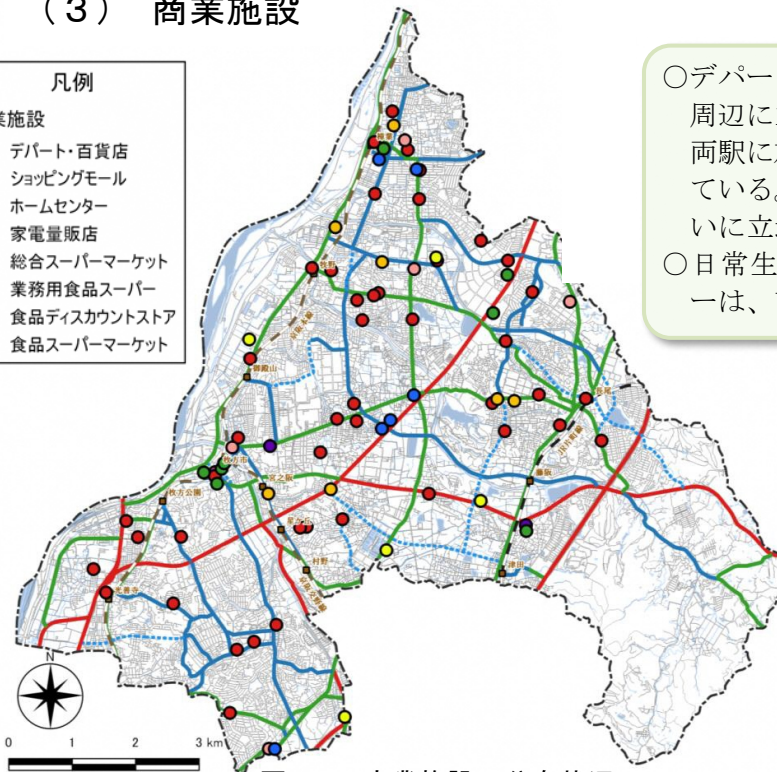
図 2-6 公園・緑地の分布状況

(出典：枚方市ホームページ 都市計画（公園）)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(3) 商業施設

- 凡例
- 商業施設
- デパート・百貨店
 - ショッピングモール
 - ホームセンター
 - 家電量販店
 - 総合スーパーマーケット
 - 業務用食品スーパー
 - 食品ディスカウントストア
 - 食品スーパーマーケット



○デパート・百貨店は枚方市駅や樟葉駅周辺に立地し、ショッピングモールは両駅に加えて、国道1号沿いに立地している。また家電量販店も国道1号沿いに立地している。

○日常生活で最も利用する食品スーパーは、市内に広く分布している。

図 2-7 商業施設の分布状況

(出典：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画)

(4) 高校・大学・専門学校

- 凡例
- 大学
 - 高校
 - 専門学校



○高校10校が立地して、学生数は約1万1千人。市南西部に多く立地している。

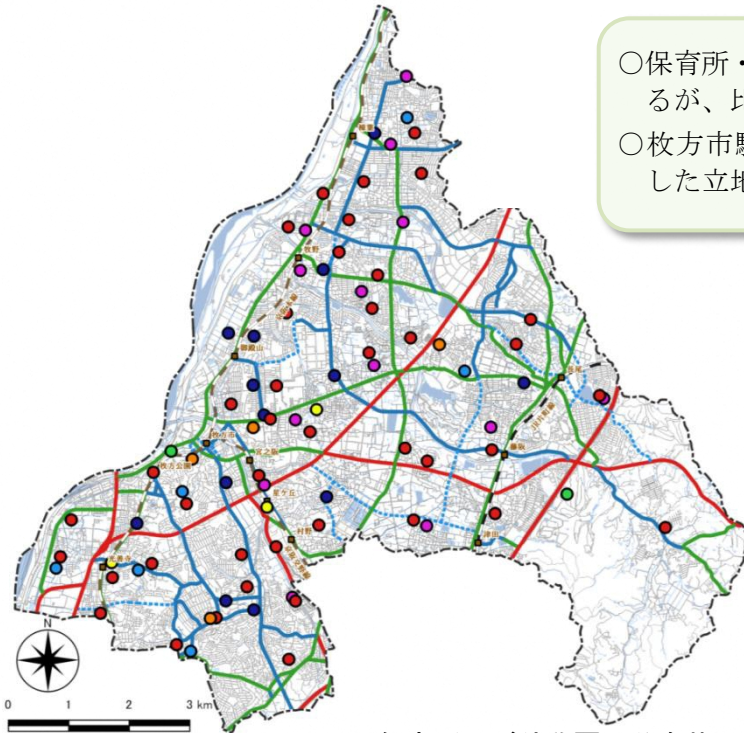
○市内には5つの大学、8つのキャンパスが分散して立地している。学生数は約1万1千人程度である。

図 2-8 高校・大学・専門学校の分布状況

(出典：第48回枚方市統計書(平成30年版))

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(5) 保育所・幼稚園等



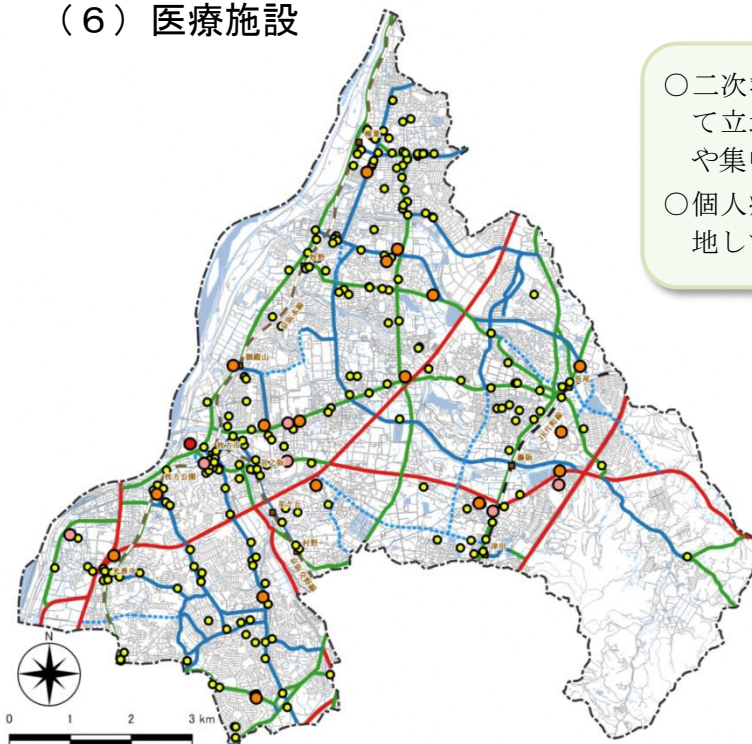
- 保育所・幼稚園等は市内に広く分布しているが、比較的市内西部の京阪沿線に多い。
- 枚方市駅のすぐ東側のエリアにやや密集した立地が見られる。

凡例	
●	公立保育所
●	市立幼稚園
●	私立保育所(園)
●	私立幼稚園
●	私立認定こども園
●	私立小規模保育事業実施施設
●	児童発達支援センター

図 2-9 保育所及び幼稚園の分布状況

(出典：第 48 回枚方市統計書（平成 30 年版）／枚方市子育てわくわくサイト)

(6) 医療施設



- 二次救急医療機関は市内に比較的分散して立地してはいるが、枚方市駅周辺にやや集中した立地が見られる。
- 個人病院等は各鉄道駅付近に集中して立地している。

凡例	
医療施設	
●	三次救急医療機関
●	二次救急医療機関
●	病院
●	病院

図 2-10 医療施設の分布状況

(出典：枚方市ホームページ／一般社団法人枚方市医師会ホームページ)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(7) 文化・観光施設



図 2-11 文化・観光資源の分布状況

(出典：枚方市ホームページ/枚方八景ガイドマップ「ひらかた歩っぽ」)

3. 交通基盤

(1) 道路網

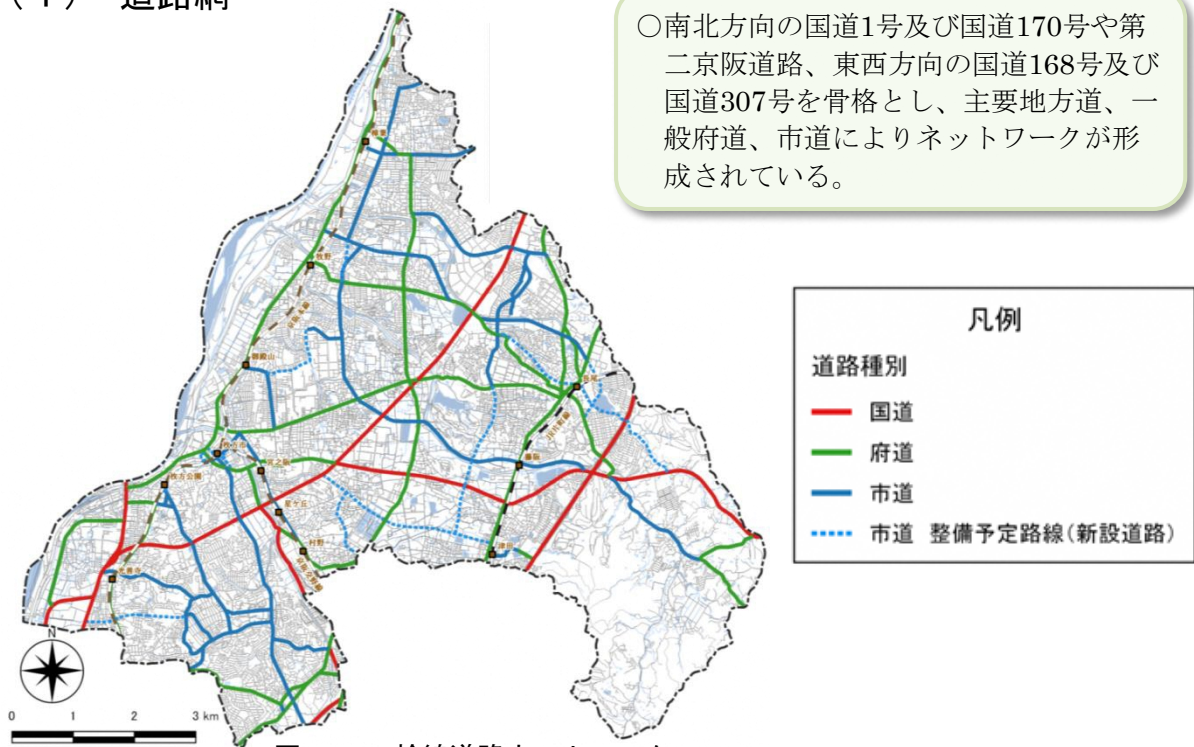


図 2-12 幹線道路ネットワーク

(出典：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(2) 自転車通行空間

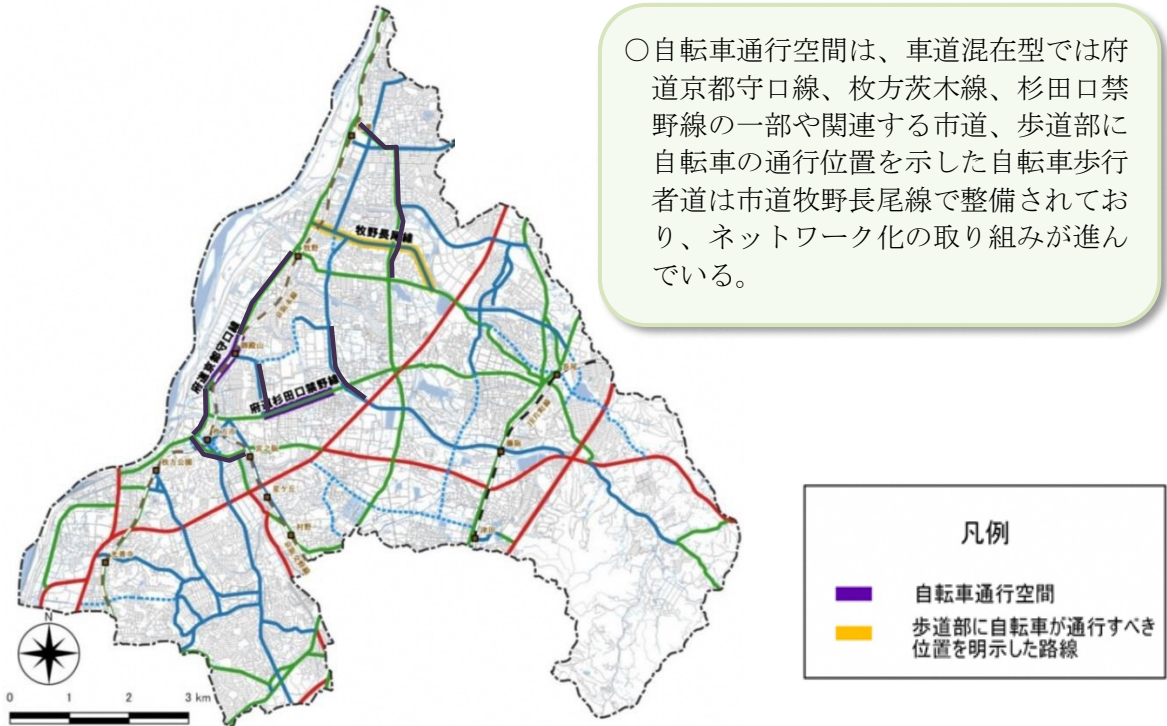


図 2-13 自転車通行環境整備状況 (H30 現在)

(出典：図：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画)

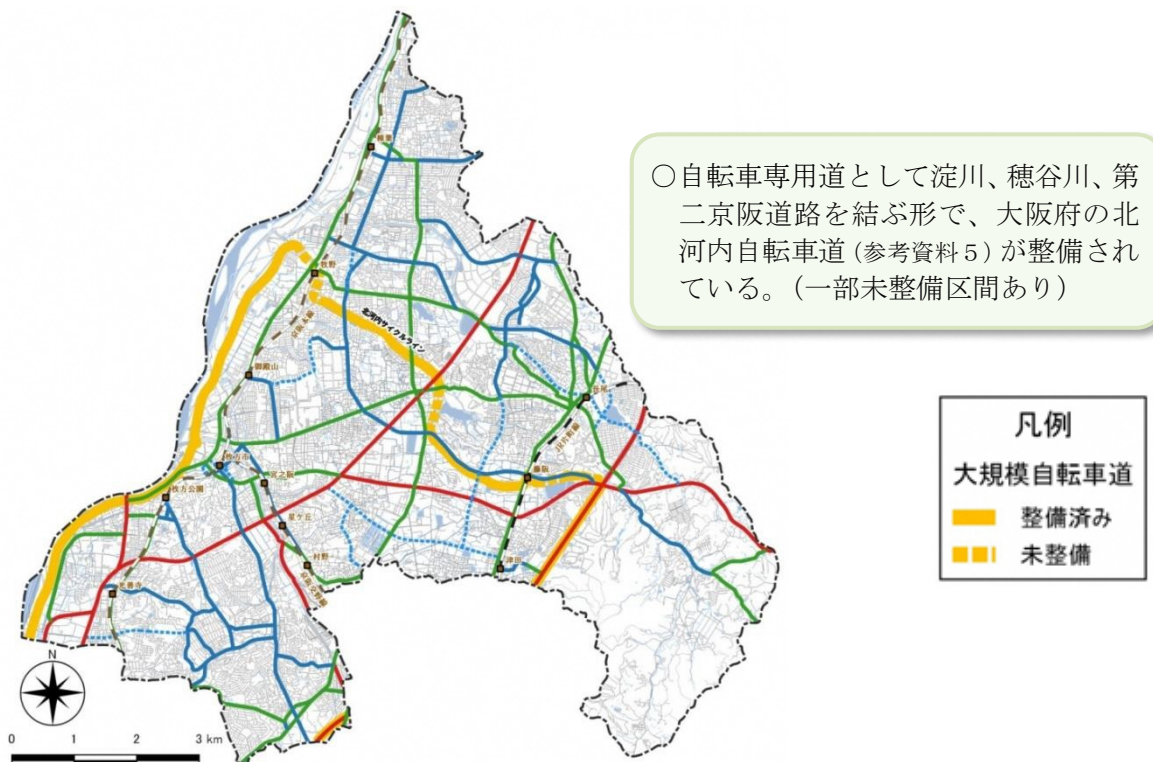


図 2-14 大規模自転車道の位置

出典：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画
(北河内サイクルライン：一般府道北河内自転車道線)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(3) 公共交通

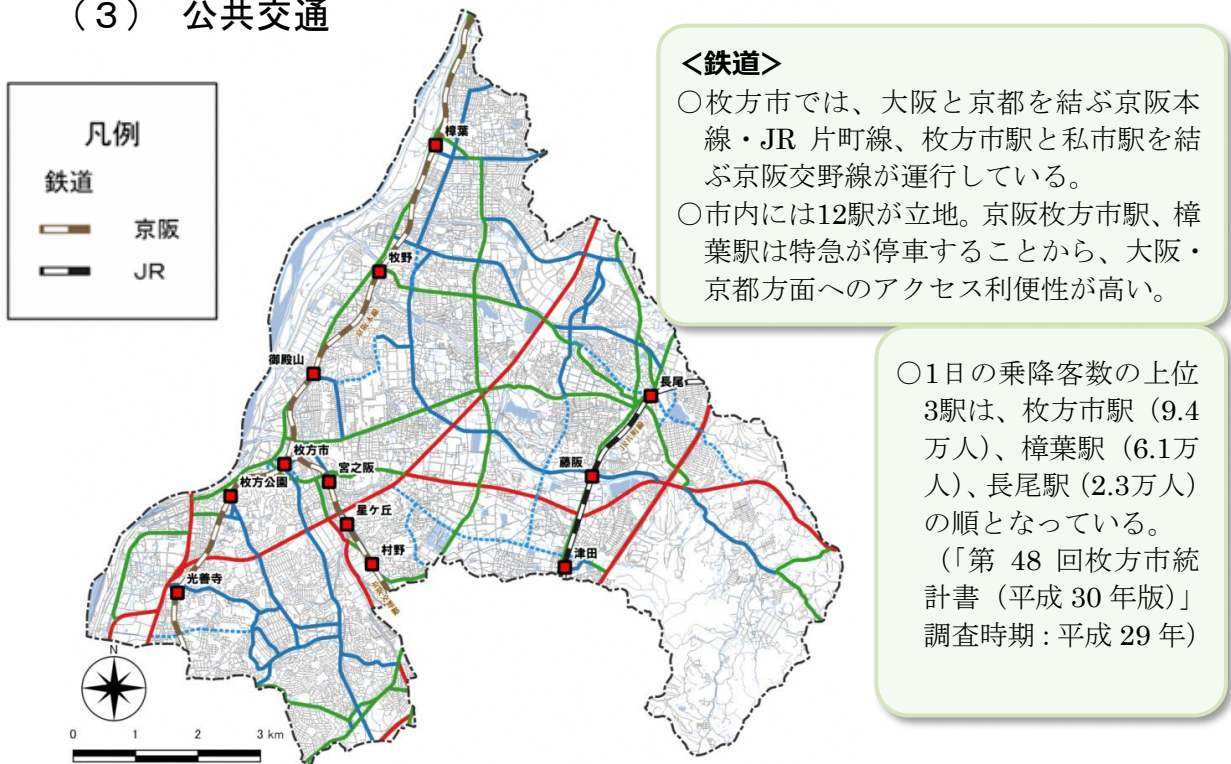


図 2-15 鉄道路線網

(出典：第48回枚方市統計書(平成30年版))

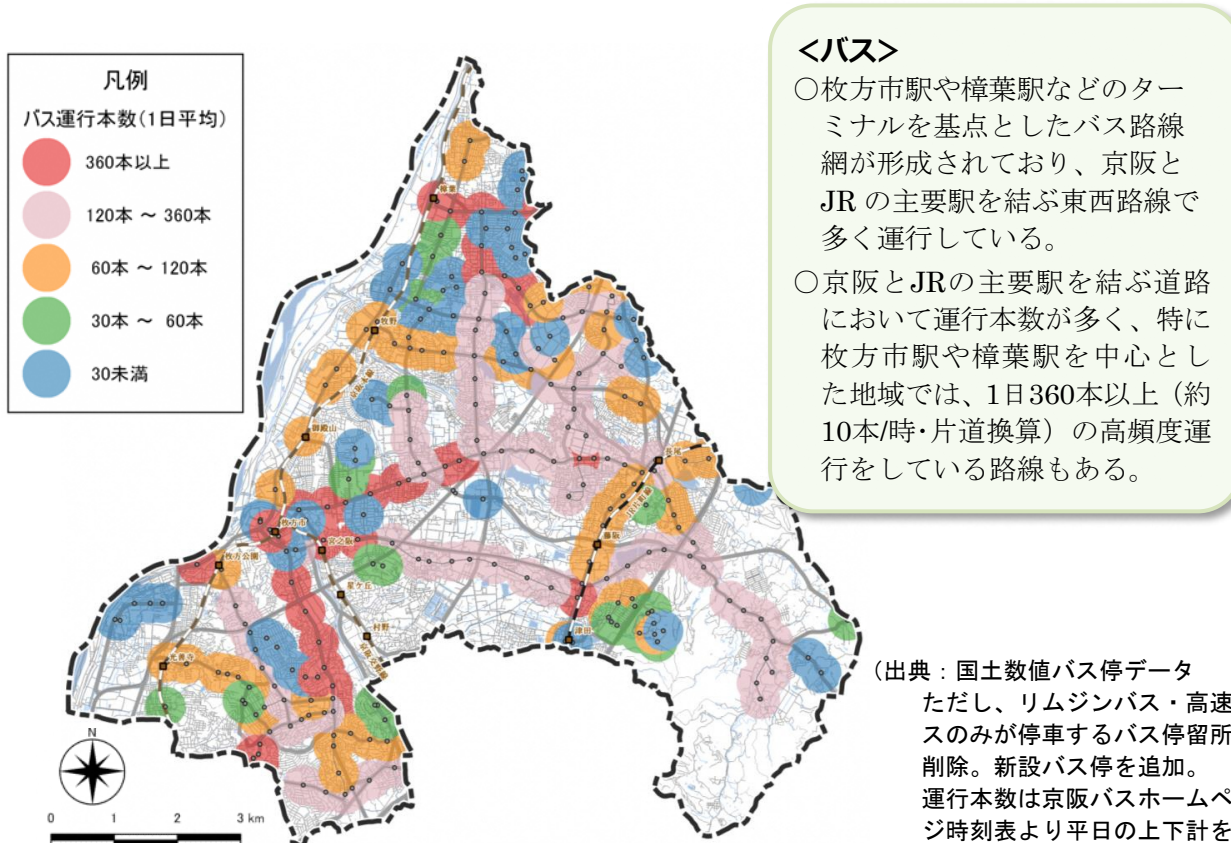


図 2-16 バス路線網(本数別)

(出典：国土数値バス停データ
ただし、リムジンバス・高速バスのみが停車するバス停留所を削除。新設バス停を追加。運行本数は京阪バスホームページ時刻表より平日の上下計を反映。)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

4. 交通特性

(1) 自転車の利用状況

- パースントリップ調査による自転車の代表交通手段としての分担率は、17.1%とH2から横ばいであり、大阪府の平均分担率22.5%を下回っている。
- 各駅の自転車駐車場の利用状況をみると、京阪樟葉駅、枚方市駅が多い。また鉄道利用における端末交通手段としての自転車分担率を見ると、京阪牧野駅が28%と一番高く、次いで樟葉駅の21%、JR片町線の各駅では15%程度となっている。

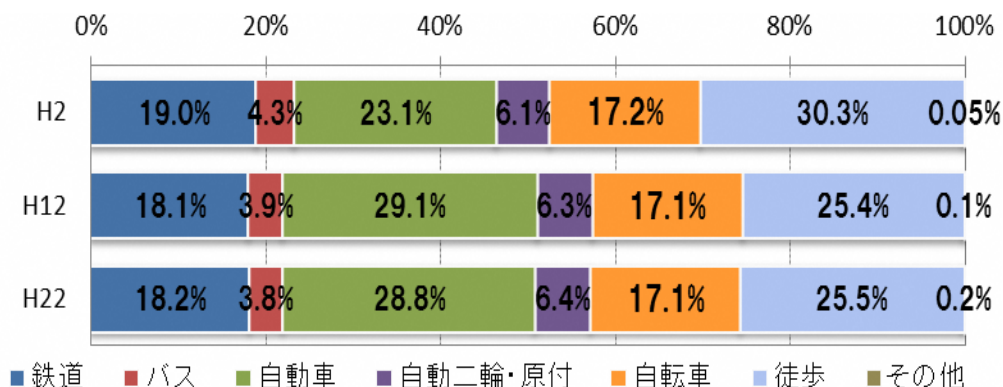


図 2-17 代表交通手段分担率
(出典：第 3, 4, 5 回パースントリップ調査)

表 2-1 平成 29 年市営自転車駐車場 年間自転車駐車台数

京阪電鉄本線	樟葉駅	牧野駅	御殿山駅	枚方市駅	枚方公園駅	光善寺駅	香里園駅
収容台数	2,271	1,251	1,020	2,461	1,754	1,608	280
一時利用	223,719	51,271	61,046	172,147	61,846	73,040	24,920
定期利用	20,388	9,893	5,705	19,679	8,197	7,027	2,624
京阪電鉄交野線	宮之阪駅	星ヶ丘駅	村野駅				
収容台数	120	174	240				
一時利用	3,487	2,028	4,115				
定期利用	973	544	1,677				
JR片町線	長尾駅	藤阪駅	津田駅				
収容台数	1,250	950	1,001				
一時利用	58,647	27,810	35,168				
定期利用	11,278	6,412	7,681				



(出典：H29 枚方市事務概要)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

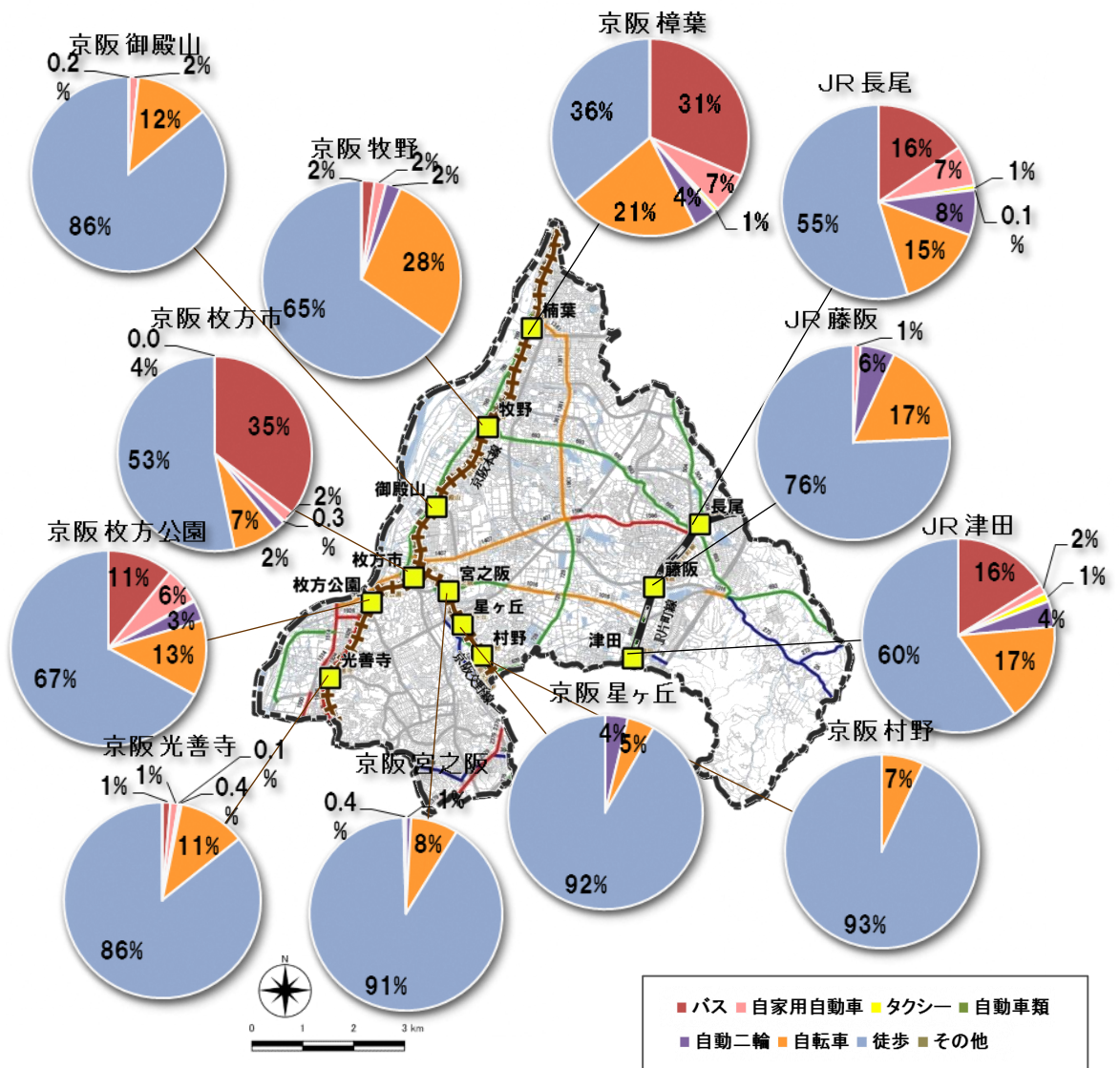


図 2-18 枚方市内及び周辺の駅別端末交通手段分担率の比較（平日）

（出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度実施））

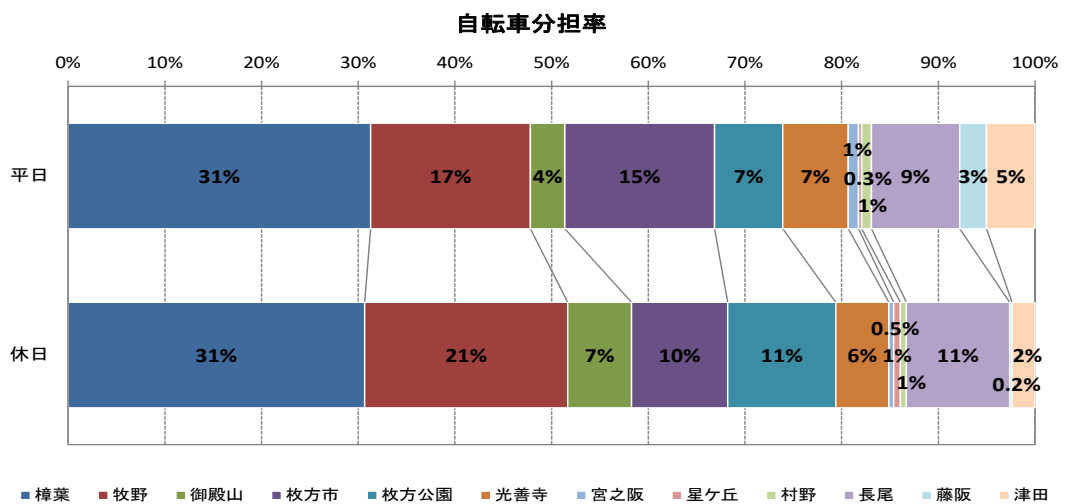
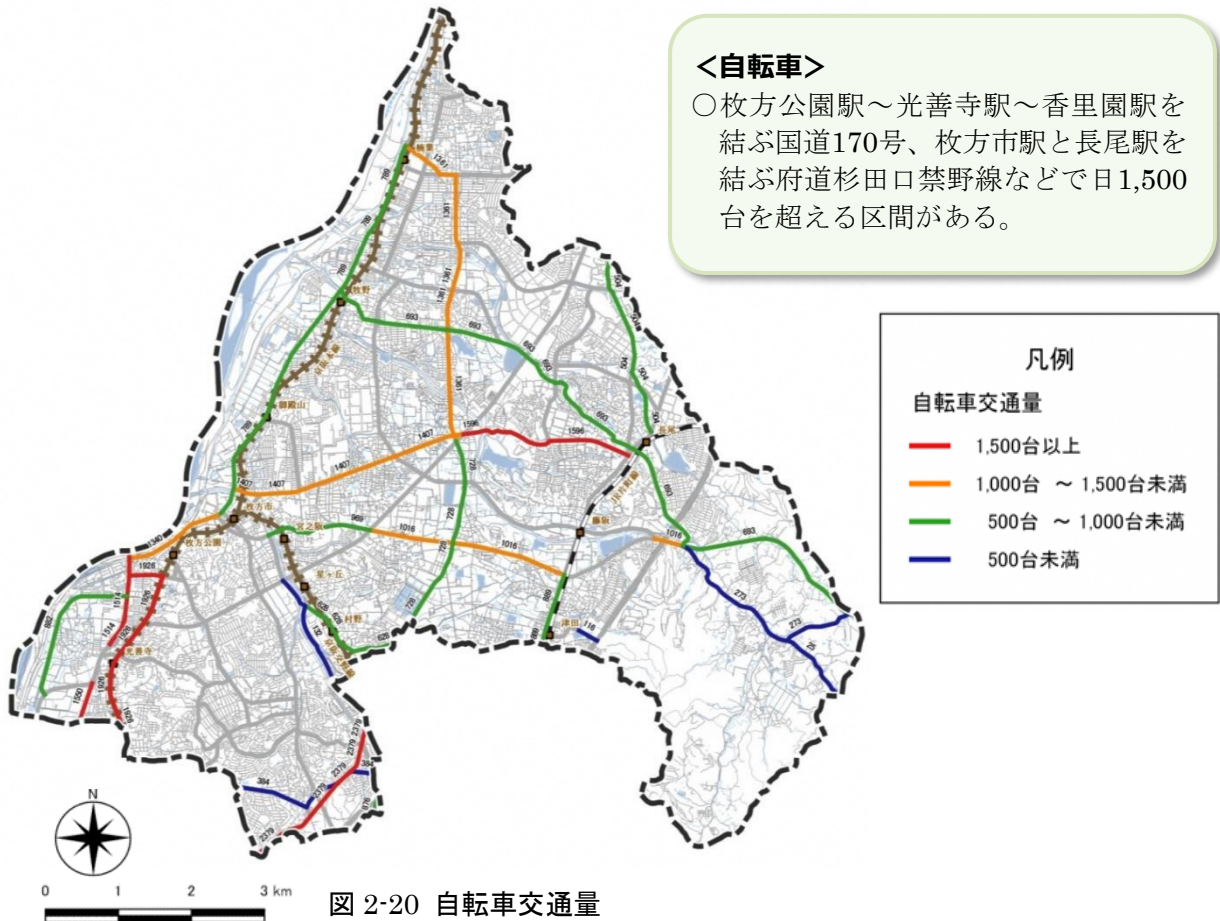


図 2-19 駅端末交通手段における自転車利用トリップ数の占有割合

（出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度実施））

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(2) 自転車の交通量 (道路交通センサス調査対象区間のみ)



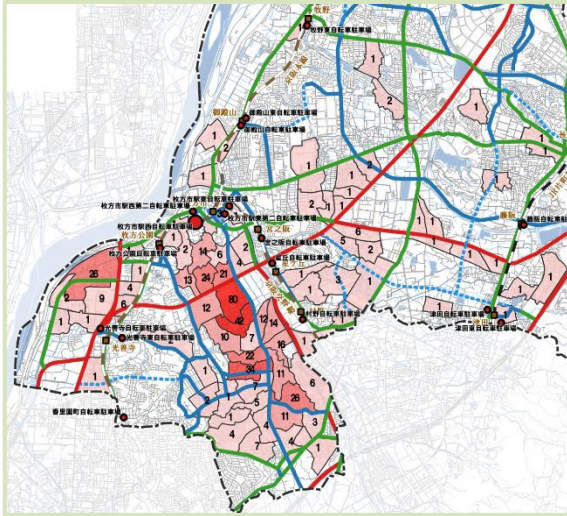
(出典：H27 道路交通センサス)

(3) 自転車駐車場別居住地分布状況

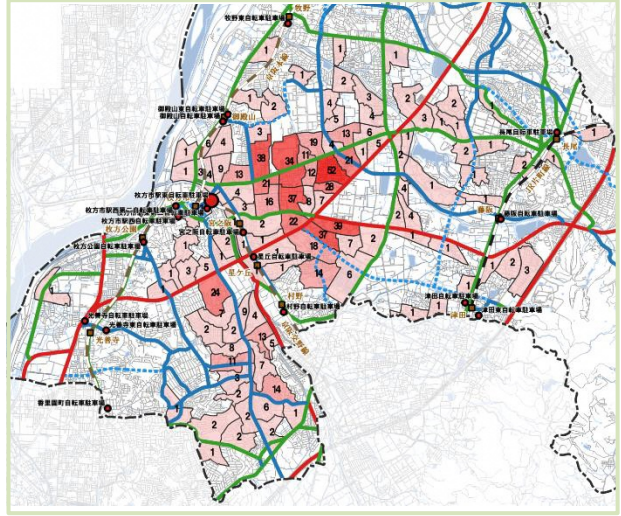
- 枚方市駅、樟葉駅、長尾駅の計 5 ヶ所の市営自転車駐車場の定期利用者の居住地の分布を調査した結果、自転車駐車場の位置に応じて居住区域が明確に分かれている。
- 枚方市駅では、西自転車駐車場は駅の南側及び西側のエリアからの利用が多く、東自転車駐車場は駅の東側及び南側からの利用が多い。
- 樟葉駅では、町楠葉自転車駐車場は隣接する八幡市を含む駅の北側から南東側までのエリアからの利用が多く、天満川自転車駐車場は駅の東側から南側までのエリアからの利用が多い。
- 長尾駅では、駅の西側と東側からの利用が多く、北側や南側からの利用は少ない。

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

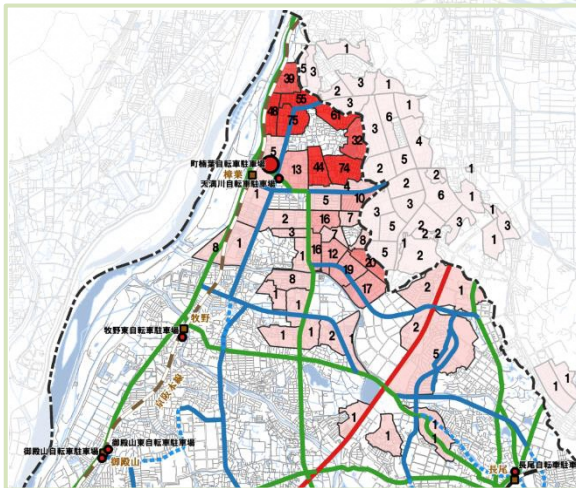
枚方市駅西自転車駐車場



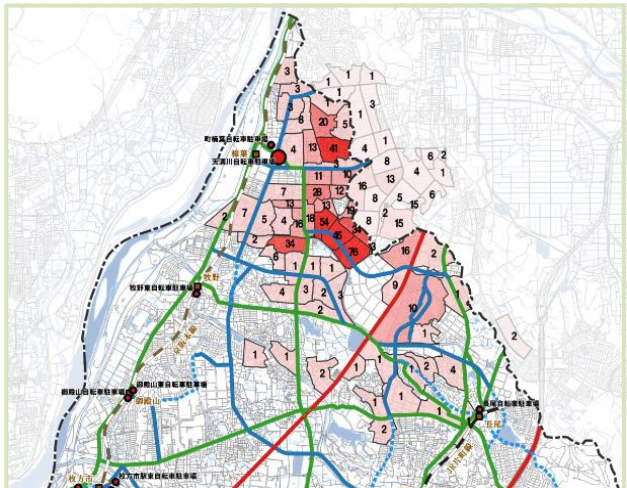
枚方市駅東自転車駐車場



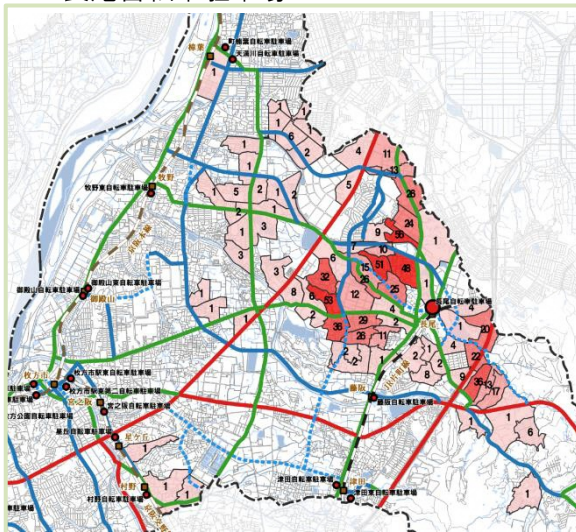
町楠葉自転車駐車場



天満川自転車駐車場



長尾自転車駐車場



凡例	
定期利用者数	
	40人以上
	30～40人未満
	20～30人未満
	10～20人未満
	10人未満

図 2-21 自転車駐車場別定期利用者居住地の分布
(市営自転車駐車場定期利用データより調査)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(4) 自転車関連事故の状況

- 自転車が関連する事故件数は減少傾向にあるが、全交通事故件数のうち自転車事故件数が占める割合は横ばいとなっている。(図 2-27)
- 人口千人あたりの自転車事故件数は、府内市町村のなかではやや少ない方であり、全交通事故に占める割合も近隣市に比べて低い水準にある。
- 自転車関連事故は、約3分の2が幹線道路で発生しており、出会い頭や左折時など、ほとんどが交差点で発生している。幹線道路以外でも出会い頭が非常に多く、同様にほとんどが交差点で発生している。(図 2-28)
- 自転車関連事故は朝夕の通勤時間帯の発生が多くなっている。(図 2-28)
- 枚方市駅周辺、樟葉駅周辺の各路線で自転車関連事故が多く発生しており、国道1号や牧野長尾線でも多く発生している。

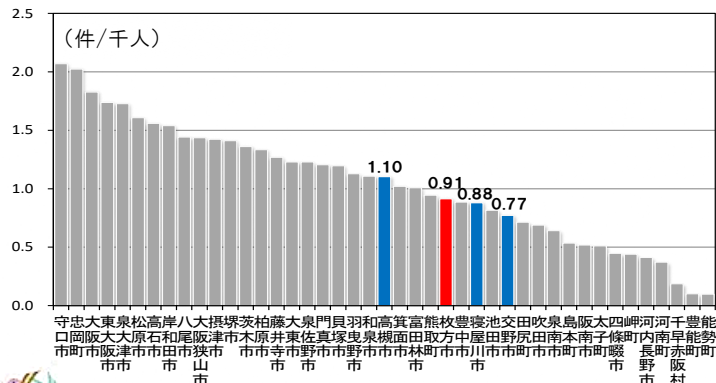


図 2-22-1 大阪府内市町村における人口千人当たりの自転車関連事故件数の比較 (平成 27 年)

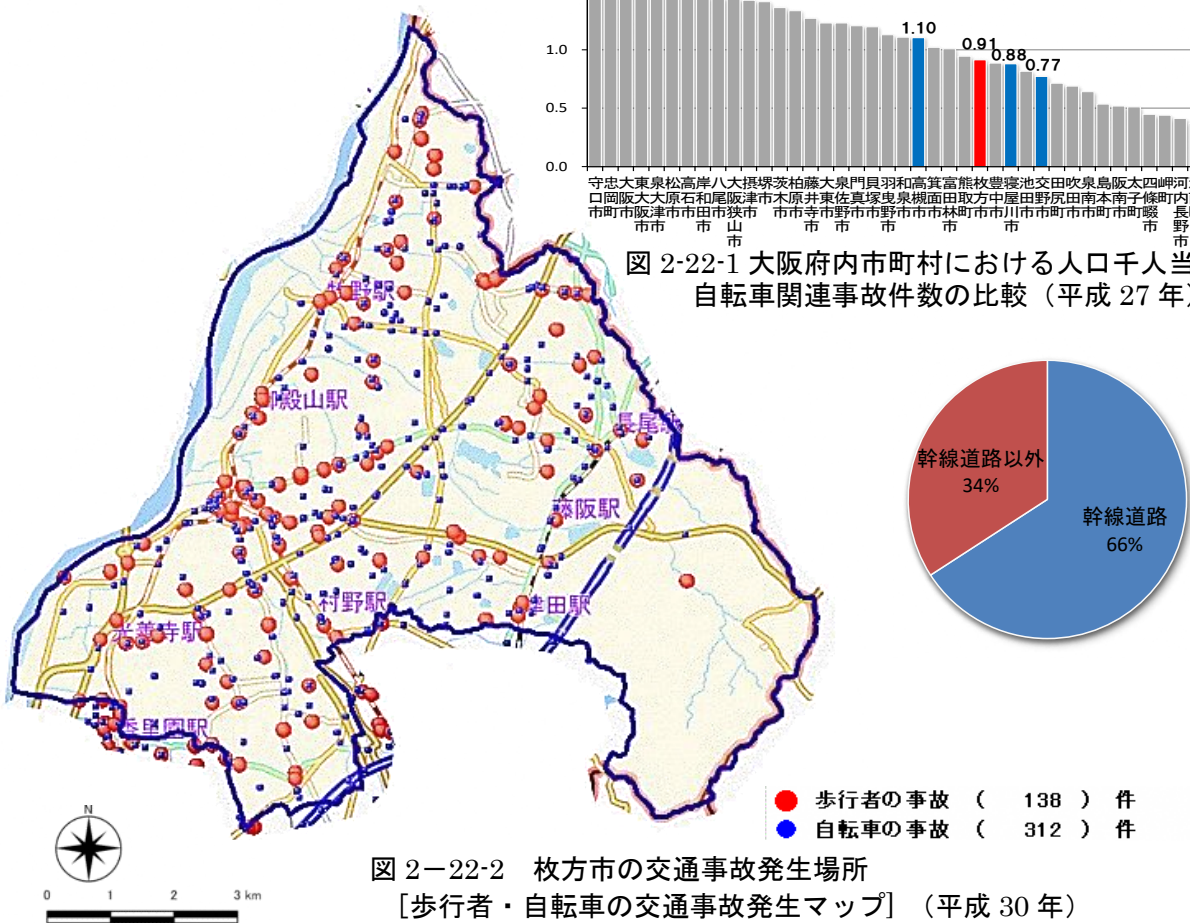


図 2-22-2 枚方市の交通事故発生場所
[歩行者・自転車の交通事故発生マップ] (平成 30 年)
(出典: 大阪府警察交通情報)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

5. 市民意識調査

平成28年に実施したアンケート調査より市民意識を整理しました。

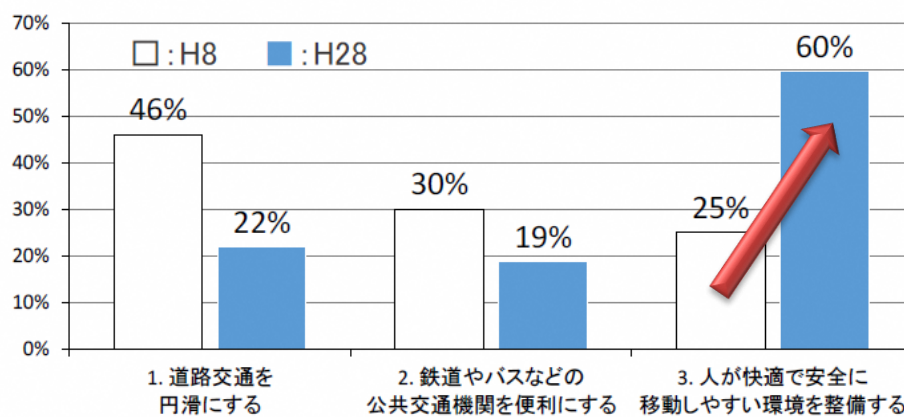
表2-2 実施したアンケートの概要

	枚方市総合交通計画 アンケート	市政モニター アンケート	スマホ アンケート
調査 方法等	枚方市の交通に関する アンケート（郵送等）	市政モニターを対象にア ンケート票を送付、回収	インターネット アンケート
期間	平成28年8月上旬から 9月下旬	平成28年8月10日から 9月25日	平成28年9月10日から 9月19日
回答	2020部 (配布数3269部)	313名 (モニター数 382名)	95名

(1) 交通社会全体に関するアンケート結果より

アンケートにみる市民意識の変化

平成9（1997）年の「枚方市総合都市交通体系」のアンケート結果と平成28（2016）年の枚方市の交通に関するアンケート結果を比較すると、「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」の項目について、重要と考えている市民の割合が2倍以上になっています。



アンケート調査（平成 29(2017)年 3月）

図 2-23 重要と考える交通対策の割合

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

「交通に関する重要度と満足度」についての市民意識は以下のとおりです。「自転車通行空間の確保」「歩行空間の確保」という項目について重要度が高いものの満足度が低いという結果となっています。

	重要度 【低】	重要度 【高】
満足度 【高】	25.みどりの確保など景観への配慮 22.生活道路の交通規制強化 10.みどりやにぎわい空間の創出 12.路線網の充実 17.乗務員のマナー向上 13.運行本数の増加 15.公共施設を連絡する循環バスの運行 14.運行時間の延長 24.高速道路等の充実とアクセス性強化 19.減便・撤退等からの回避 7.マイカー利用の抑制 9.タクシー乗降場の充実や改善	2.駅前広場の改良や整備 5.駅やバス停などの案内充実 1.鉄道とバスの乗り継ぎやすさ 11.定時性の確保
満足度 【低】	8.自動車での送り迎えのしやすさ 16.乗り継ぎ割引などの低料金化	21.自転車通行空間の確保 20.歩行空間の確保(道路) 3.バリアフリー化 4.安全快適な歩行空間の確保 (駅および駅前の空間) 26.横断歩道やカーブミラーの設置など 交通安全対策の強化 6.周辺道路の改善、混雑緩和 23.幹線道路の交通渋滞解消 18.バス停に屋根やベンチを設置 27.交通マナーの啓発やルールづくり

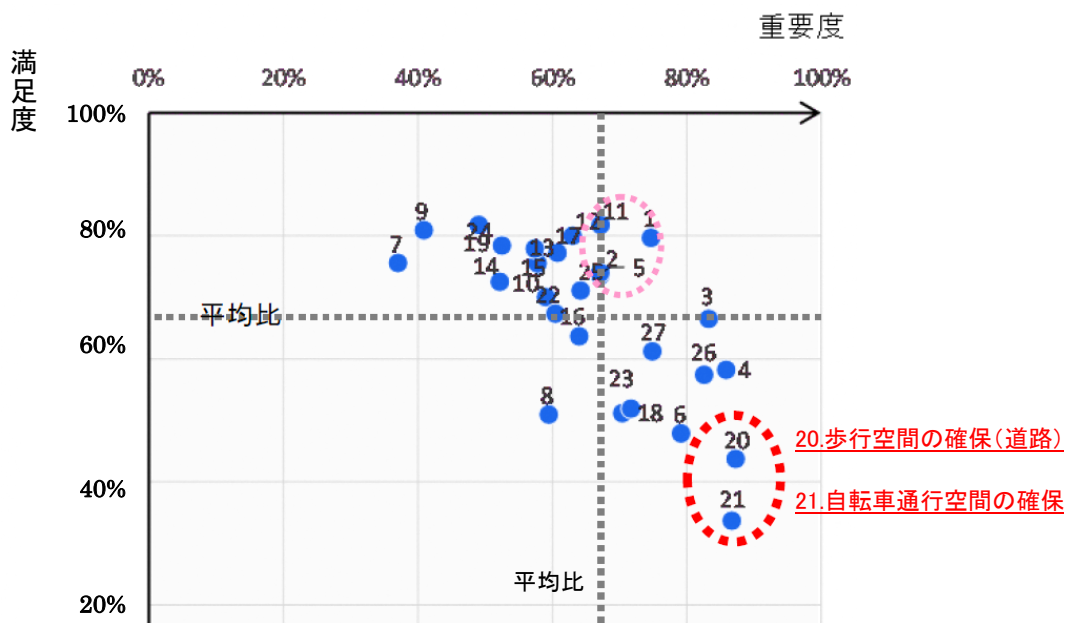


図2-24 アンケート結果による市民の重要度と満足度
 (出典：枚方市総合交通計画アンケート調査)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(2) 自転車利用に関するアンケート結果より

① 自転車の利用実態から

- A) 自転車でよく利用する施設は食料品スーパー、医院、自治会館、図書館
- B) 自転車の利用環境としては、道路環境や交通ルールの違反・危険行為などにより、満足度が低く、安全・快適性面では満足していない
- C) 市民の 3/4 の人が自転車を利用しており、利用頻度は週 3 日以上が 4 割強と高い
- D) 3/4 の人が自分専用自転車を保有し、電動アシスト自転車の割合も高い
- E) 利用目的は「買物」が突出して多く、次に「趣味・習い事」「通勤」「通院」が多い
- F) 利用目的地は「スーパー」が突出して多く、次に「駅・バス停」が多い
- G) 幹線道路では、歩道通行が多く車道通行は 1 割程度
- H) 自転車保険（火災保険等の特約を含む）の加入率は約 65%
- I) 自転車利用の主な理由は「時間節約」「経済性」「荷物運搬が楽」が上位

② 自転車利用時に感じることなど

- A) ルート選定の要素は「距離」「平坦」「自動車交通量」の順
- B) 自転車の日常利用の限界時間は20分までが約 5 割、30分までが8割以上
- C) 約15%の人が自転車で歩行者や自転車との衝突経験有り
- D) 「親や家族」「小学校」「自動車免許の取得・更新時」で自転車のルール・マナーを教わる人が多く、約 1/4 の人は教わったことがない状況
- E) 自動車の交通量や車道での通行スペースの狭さに危険を感じている人が多い
- F) 危険を感じるのは自動車の「路上駐停車」「すぐ横の追い越し」「突然の右左折」
- G) 枚方市の自転車通行環境及びそれに対する取組への満足度は非常に低い。
- H) 自転車の利用マナーに対する満足度は非常に低い。
- I) 自転車利用全般に対する満足度は非常に低い。
- J) やめて欲しい自転車の行為の上位は「歩道上でスピードを出す、人の間を縫う」「携帯・スマホのながら運転」

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

6. 各行政計画における方針や方向性からの整理

自転車活用推進に関連する枚方市の各行政計画の掲げる基本的な方針や方向性は表2-3のとおりです。

表2-3 自転車活用推進に関連する各行政分野に掲げる基本方針等

自転車活用推進に関連する 各行政分野に掲げる基本方針等	行政計画
<ul style="list-style-type: none"> ● みんなで考えささえるまちづくりの推進 ● 誰もがおでかけしたくなる交通環境の整備 ● 未来とつながる交通基盤と生活環境の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市総合交通計画
<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間の確保と明示 ● 自転車通行空間の連続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市主要鉄道駅周辺 自転車ネットワーク計画
<ul style="list-style-type: none"> ● 地球環境への負荷が少ないまち ● 環境に配慮された快適な都市空間が確保されたまち ● 安心して暮らすことができる良好な環境が確保され、資源が循環しているまち 	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次枚方市 環境基本計画
<ul style="list-style-type: none"> ● 健康づくりを支える環境整備 ● 生活習慣病の発症および重症化予防とこころの健康の推進 ● 身体活動・運動などの分野に関する健康づくりの推進 ● 健康でいきいきと安心して暮らせるまちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次枚方市 健康増進計画 ・ひらかた高齢者 保健福祉計画21
<ul style="list-style-type: none"> ● 障害者が安心できるまちづくり ● 誰もが暮らしやすい地域づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市 障害者計画(第3次) ・枚方市 地域福祉計画(第3期)
<ul style="list-style-type: none"> ● 枚方市の魅力向上 ● 交流人口の増加 ● 経済活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施策に 関する考え方
<ul style="list-style-type: none"> ● 健康増進・健康寿命の延伸をめざす生涯スポーツの推進 ● 子どものスポーツ活動の充実 ● 多様なニーズに対応したスポーツ環境の充実 ● スポーツ関係団体や企業と行政が協働したスポーツ推進体制の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市 スポーツ推進計画

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

7. 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティ*であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及しています。このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化しています。

(1) 都市環境

枚方市における全移動手段に占める自動車の割合は28.8%、自転車の割合は17.1%となっています。また、自動車の一人での利用の割合は約8割、5km以内の利用が約4割（国土交通省平成22年度道路交通センサス、全国都市交通特性調査）を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進めるうえで、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へと転換することが重要であり、そのためには自転車通行空間の整備など自転車の利用環境を整えることが必要となります。

通学目的における未成年者の自転車利用は高いものの、成人後の利用が大幅に減少する傾向にあり、また地域の公共交通サービスを取り巻く環境も厳しい状況にあるなか、高齢者の運転免許証返納者数も年々増加し、高齢者の外出機会も減少傾向にあります。

今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進めるうえで、身近で利用しやすい交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要となってきます。

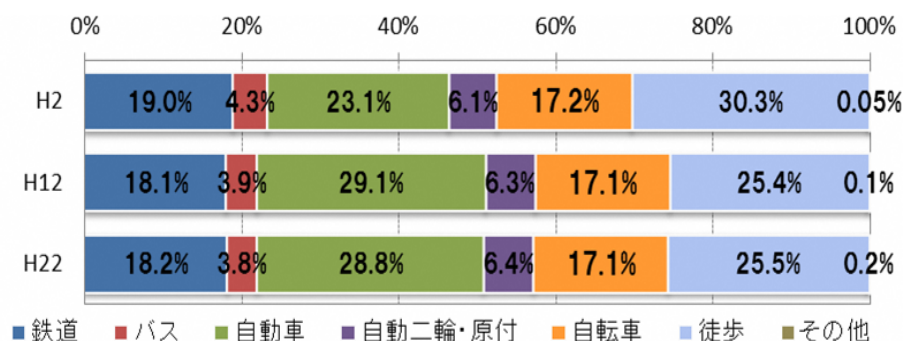


図 2-17 代表交通手段分担率

(出典：第3, 4, 5回パーソントリップ調査)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(2) 市民の健康増進

枚方市の要支援・要介護認定者数は今後も増加し、2018年度では19.0%、2025年度には20%を超えると見込んでいます。また糖尿病が疑われる人や、メタボリックシンドローム（内臓脂肪症候群）やロコモティブシンドローム（運動器症候群）の予防等が大きな課題となるなか、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あり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時点における「歩ける身体づくり」に資するものであり、健康寿命の延伸に寄与することが期待できます。

また近年、全国的にみると子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近に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を進めることが重要です。また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めています。

さらに、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいや生活の質の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められています。

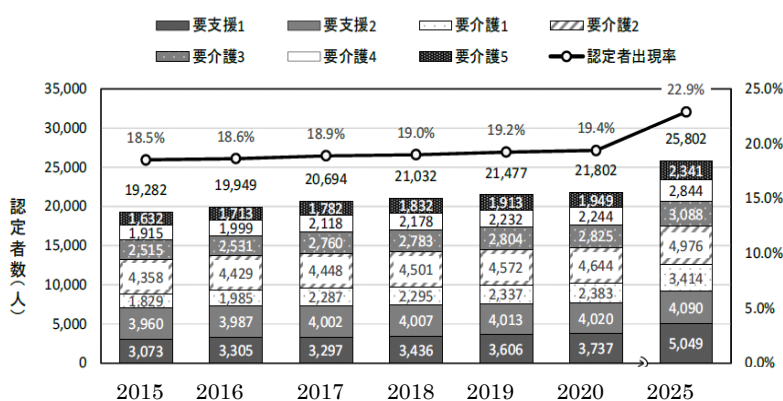


図 2-26-1 要支援・要介護認定者数
(出典：ひらかた高齢者福祉計画 21)

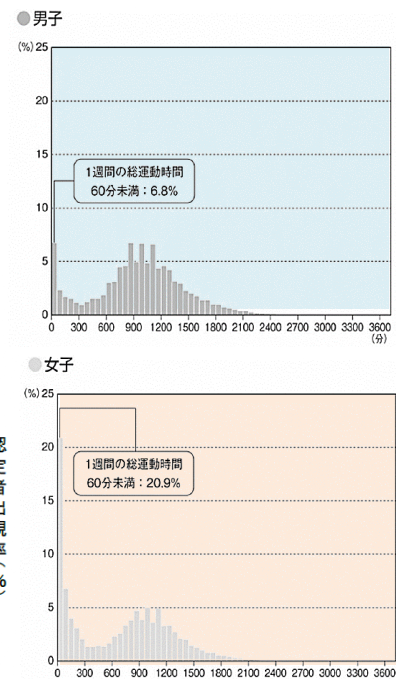


図 2-26-2 中学生の運動習慣
(出典：スポーツ庁 H28年度 全国体力・運動能力・運動習慣調査)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(3) 観光地域づくり

枚方市においては、人口減少・少子高齢化時代のなか、人々が集い活力みなぎるまちづくりを目指し、さらなる賑わいの創出を図るため、交流人口の増加や経済活性化につながる観光施策を民間活力も活用しながら戦略的に進める方針を掲げています。また京都・大阪・奈良の中間に位置し、各地への観光拠点となる優位性を持っていることから、このロケーションを活かした枚方市への観光客誘致や広域観光案内等の取り組みを検討する必要があります。

また、旅行者のニーズがモノ消費から体験型観光へ変化するなか、自転車を活用した観光地域づくりは期待されているものの、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっています。



水と緑の歴史に触れる 旧街道&水路探求サイクリングルート (出典：大阪北部サイクリングマップ)



京街道枚方宿地区



北河内サイクルライン (淀川左岸)

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(4) 安全・安心

枚方市内における自転車が関連する事故件数では、平成26年から平成30年の5年間で25%減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数の割合は依然として高い状況にあります。一方、事故の発生個所や時間帯をみると、約3分の2が出会頭や左折時などの幹線道路の交差点、朝夕の通勤通学時間帯が多くなっており、利用者の安全意識の醸成が求められています。

このため自転車の安全な利用を促進するためには、交通ルールの周知と安全教育の推進を図ることが重要であるとともに、自転車の定期的な安全点検や整備などを行うことも大切なことです。また災害時においては、発災後の移動手段として自転車の利用が有効であること等を踏まえ、自転車が有する機動性を活かすことにより、地域の安全・安心を向上させることが必要となっています。

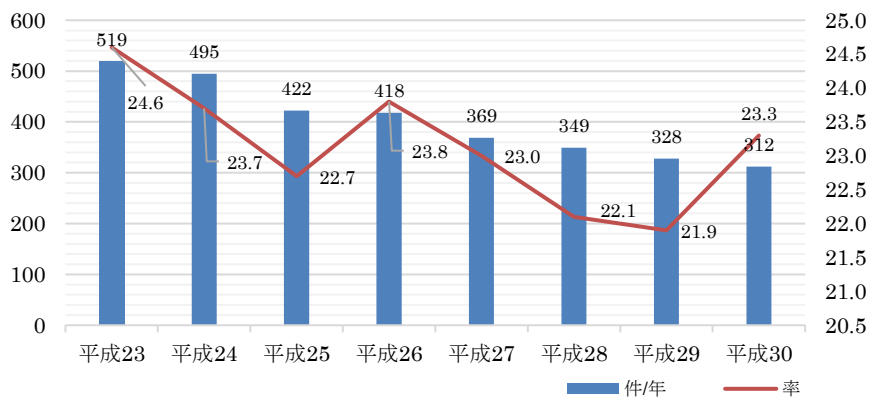


図 2-27 自転車事故件数と全事故に対する割合

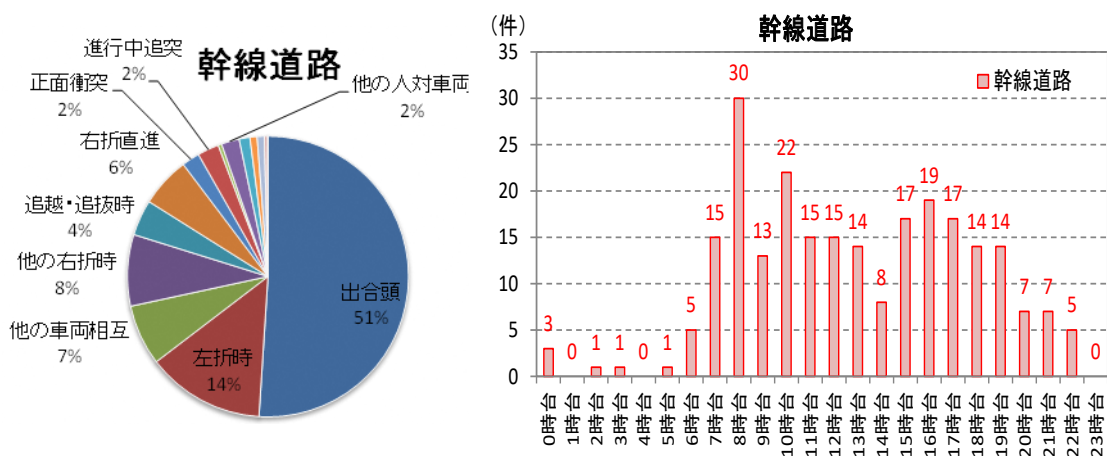


図 2-28 自転車関連事故の事故形態、および発生時間(幹線道路)

(出典：枚方警察署及び交野警察署管内の自転車関連交通事故(平成27年中))

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

8. 目標の設定

(1) 課題の整理

前項までの枚方市の現状における調査及び考察結果より課題を整理し、国・府の推進計画に掲げる課題と対応させた表は表2-4のとおりとなります。

表 2-4 課題整理表

国・府の推進計画に掲げる課題	枚方市の課題
都市環境	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通と組み合わせた自転車の利用へ転換 ● 自転車の利用環境を整える ● 自転車対歩行者の事故への対応 ● コンパクトシティの形成とまちづくりの観点からの重要性 	<ul style="list-style-type: none"> ● みんなで考えささえる交通まちづくりの推進 ● 誰もがおでかけしたくなる交通環境の整備 ● 未来とつながる交通基盤と生活環境の構築 ● 自転車通行空間の確保と明示 ● 自転車通行空間の連続性の確保 ● 環境に配慮された快適な都市空間が確保されたまち ● 幹線道路の交差点を中心とした事故対策の実施 ● 地球環境への負荷が少ないまち ● 障害者が安心できるまちづくり
健康増進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 生活習慣病の予防が期待 ● 子どもの体力・運動機能の向上への環境づくり ● 健康長寿社会や共生社会の構築への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活習慣病の発症および重症化予防とこころの健康の推進 ● 身体活動・運動などの分野に関する健康づくりの推進 ● 子どものスポーツ活動の充実 ● 健康づくりを支える環境整備 ● 健康でいきいきと安心して暮らせるまちづくりの推進 ● 健康増進・健康寿命の延伸をめざす生涯スポーツの推進
観光地域づくり	
<ul style="list-style-type: none"> ● 訪日外国人旅行者の滞在コンテンツの充実 ● インバウンド効果の全国拡大 ● サイクリストの受入環境や走行環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 枚方市の魅力向上 ● 交流人口の増加 ● 経済活性化
安全・安心	
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の安全意識の熟成 ● 安全性の高い製品の購入、点検整備の重要性認識 ● 機動性を活かし災害時における交通手段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルール・マナーの啓発及び安全教育 ● 自転車の安全利用 ● 災害対応

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

一方、法第8条第1項に掲げる「重点的に検討され実施されるべき施策」の15項目を分野別に整理し表2-5のようにまとめます。

表2-5 法第8条第1項「重点的に検討され実施されるべき施策」15項目

重点的に検討され実施されるべき施策 (法第8条第1項)	各号	分類
自転車専用道路等の整備	1	都市環境
路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し	2	
自転車と公共交通機関との連携の促進	11	
自転車競技のための施設の整備	4	健康増進
自転車の活用による国民の健康の保持増進	9	
学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上	10	
シェアサイクル利用者の利便増進施設の整備	3	観光 地域づくり
情報通信技術等の活用による管理の適正化	7	
自転車を活用した国際交流の促進	13	
観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進	14	
高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制	5	安全・安心
安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上	6	
自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発	8	
災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備	12	
その他、特に必要と認められる施策	15	その他



* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(2) 本計画の目標設定

整理した課題の内容より、本計画の目標設定を以下のとおり行います。



図 2-29 本計画の目標

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。