

1 自転車利用環境等の現状と課題

1 自転車利用環境等の現状と課題


【1章の構成】

岡山市の自転車利用にかかわる全般的な特性（1-1）を踏まえ、「取組み経緯」、「利用者評価」、「問題点」について抽出（1-2）し、岡山市における自転車利用環境等の問題点と課題を整理（1-3）。

1-1 自転車利用の特性



1-2 自転車利用環境等の現状

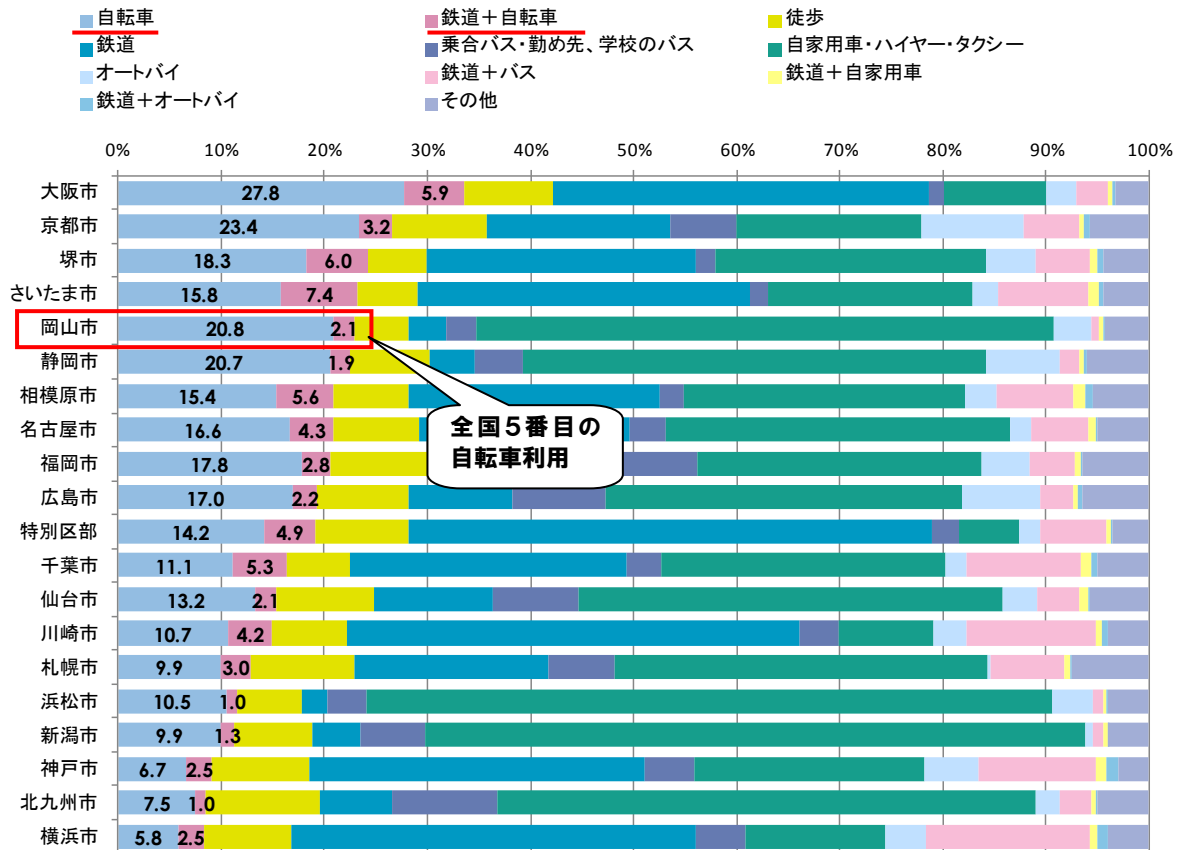
- 1) 自転車走行環境にかかわる現況
 - 2) 自転車駐輪環境にかかわる現況
 - 3) 自転車利用促進にかかわる現況
 - 4) 自転車利用振興にかかわる現況
 - 5) 自転車利用のルール・マナーにかかわる現況
- 

1-3 自転車利用環境等の問題点と課題

1-1 自転車利用の特性

あ 全国的にみても岡山市は高い自転車分担率であるものの、市内の自転車利用環境等に関わる満足度が低い。

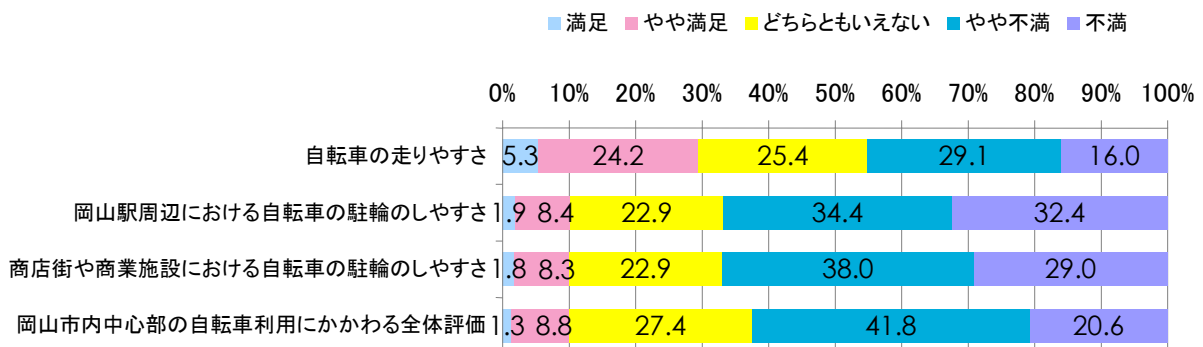
- 気候や地形などの自然条件に恵まれた中核市～政令指定都市では、自転車の利用が高く、その中でも岡山市は、政令指定都市における通勤・通学時の交通手段として、自転車分担率（鉄道＋自転車を含む）が全国5番目の利用状況となっている。
- 特に、自転車単独での分担率でみた場合、全国3番目の利用状況となっている。



資料：平成22年国勢調査

図 通勤通学時の交通手段（政令指定都市集計）

- 高い自転車利用の一方で、自転車利用者からの評価として、現状の自転車利用環境等に対する満足度は低い状況にある。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 市内の自転車利用環境等に対する満足度

1-2 自転車利用環境等の現状

1) 自転車走行環境にかかわる現況

(1) 自転車走行空間にかかわる取組み経緯

- あ 市内の走行空間は整備が進められており、整備延長はトップクラスである。(モデル地区内の集計)
- あ 一方で、片側整備や断片的な整備が多く、連続性(ネットワーク化)が確保されておらず、路上駐車による通行障害等の課題も残されている。

① 走行空間整備の進捗

- これまでに自転車走行空間については、自転車通行環境整備のモデル地区指定等により整備が進められている。(モデル地区 84 市町のうち、岡山市は**整備延長が第1位**(自歩道を除く整備延長の場合は第9位))
- 一定の整備延長で連続的に整備されている路線(国道53号、西川緑道公園筋)があるものの、**片側のみ**の整備であったり、**一部区間の断片的な整備**など課題が残る。
- 国内動向としては、警察庁通達(H23.10)による、自転車の車道通行を原則とした対策の強化といった方針を踏まえ、**今後の走行空間整備のあり方を再考**する必要がある。

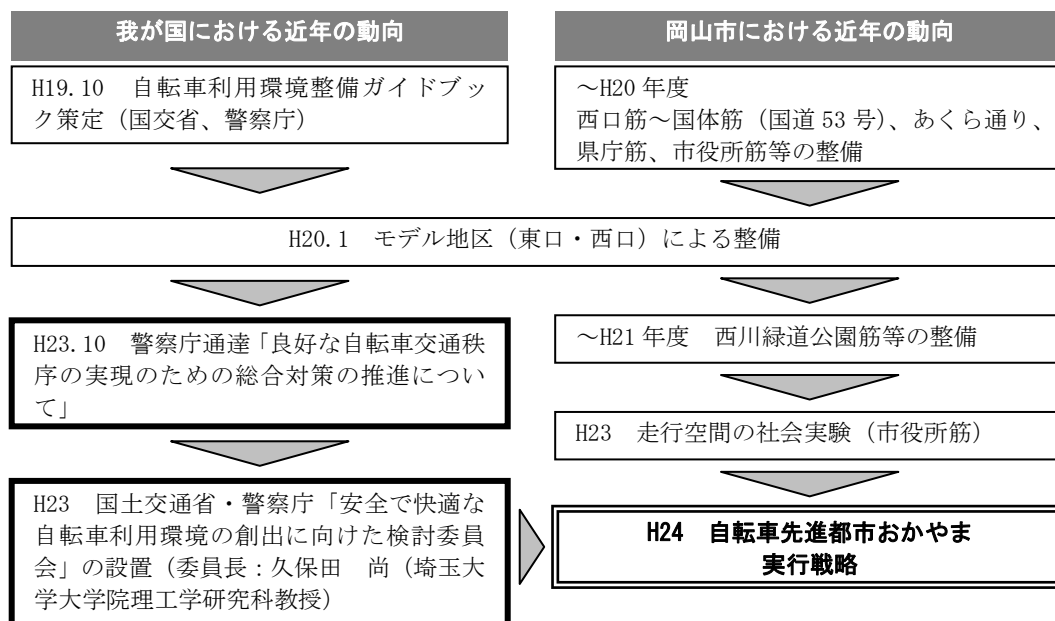


図 自転車走行空間整備の取組み経緯



自転車道
(西口筋)



自転車専用通行帯 (自転車レーン)
(県庁通り)



普通自転車の歩道通行部分の明示
(市役所筋)

モデル地区名	合計	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	自転車歩行者道 (普通自転車歩道通行可)	うち自転車通行位置の明示 (普通自転車の歩道通行部分)
岡山駅東口地区	13,900m	0m	1,900m	12,000m	2,800m
岡山駅西口地区	5,700m	0m	0m	5,700m	3,000m

出典：国土交通省道路局

整備延長の合計は
全国1位 (他都市モデル地区比較)

図 自転車走行空間の整備延長 (H22 年度末時点)



【実施期間】
H23. 11. 29 (火) ~ H23. 12. 16 (金)
【実施内容】
自転車誘導帯を片側 (西側) に設置
延長：約 140m



図 H23 年度自転車走行空間社会実験

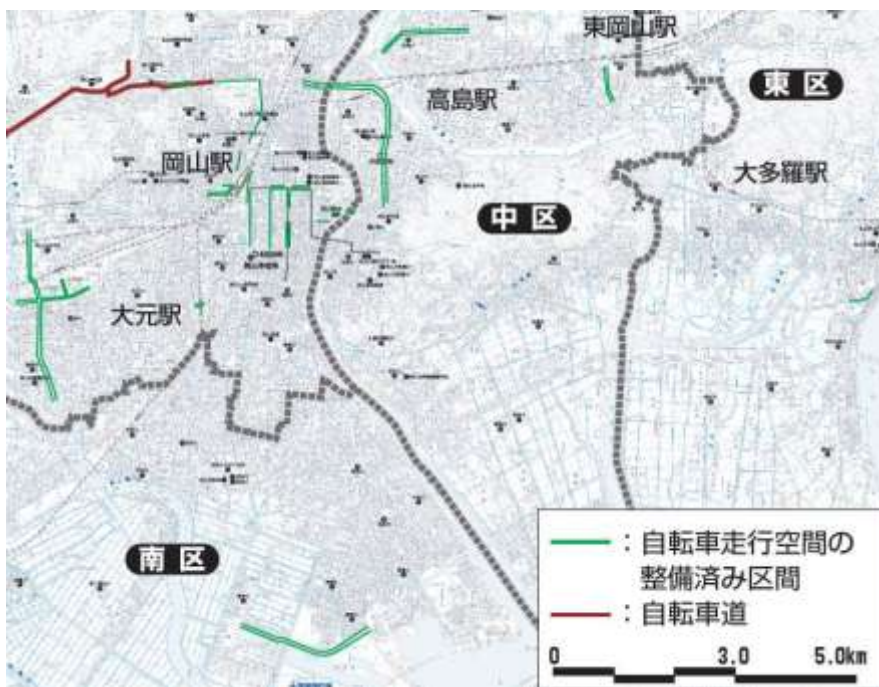


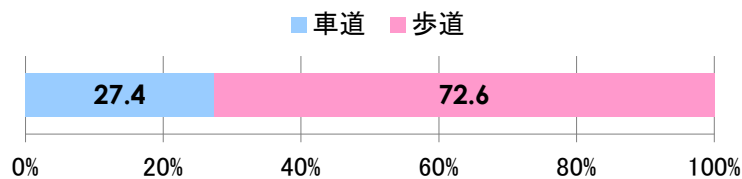
図 自転車走行空間の整備状況



図 中心部における自転車走行空間の整備状況及び自転車関連事故多発地点

② 利用率の低い自転車走行空間

- 自転車の通行位置として、歩道通行が大部分を占めている。

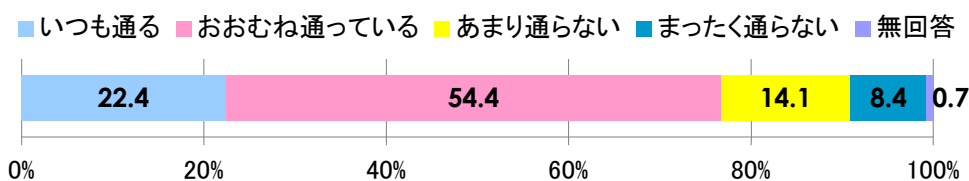


*全国の18歳以上の男女2,000サンプル

出典：自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書（H23.3 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当）

図 歩道のある道路における自転車の通行位置（全国動向）

- 自転車レーン等の走行空間を整備したものの、あまり利用しない自転車が残されている。



(n = 2334)

出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3 岡山市）

図 自転車レーン等の利用状況

③ 走行空間整備が進む一方で残された課題

- 整備された走行空間についても、バス停など細部の処理方法や路上駐車による通行の阻害などから、利用され難いなどの課題が残されている。
- 走行空間整備とあわせた通行方法の周知・誘導や、ドライバー・歩行者を含めた自転車利用に対する意識向上が求められる。



路上駐車で遮られた走行空間
(西川緑道公園筋)



左側通行の逆走
(市役所筋)



バス停と走行空間の処理
(市役所筋)

図 市内における走行空間の課題箇所（一例）



幅の広い街渠と段差のため、快適に走行できる空間が確保されていない



走行空間上にグレーティング蓋が存在し、車輪がはまったり、すべったりする恐れがある



走行空間上の工作物が通行の支障となっている

出典：第1回安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会（H23.11 国土交通省、警察庁）

図 利用しにくい走行空間の事例

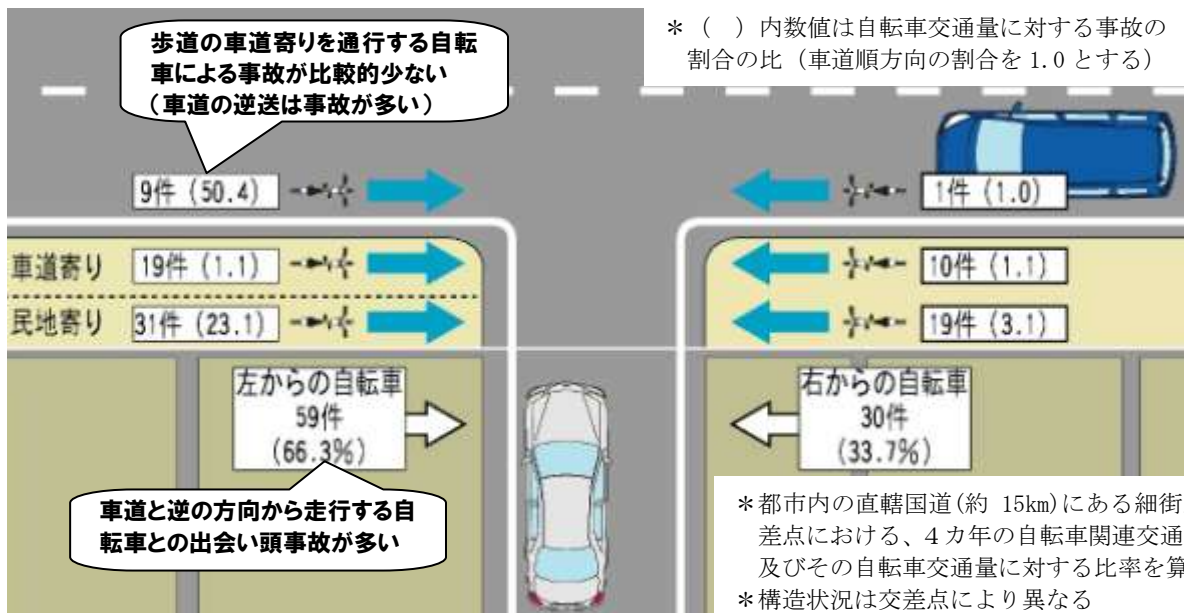
④ 車道走行の安全性

- 幹線街路と区画街路の交差点部においては、下図に示すような事故の発生状況が整理されている。
- 自転車の進行方向別に見た場合、自動車の進行方向と同一方向に進行する自転車の方が事故件数は少ない。
- また、事故件数の多い通行方法は「車道の逆走」「(車道と逆方向に進行) 民地寄り」において発生件数が多くなっている。
- 自転車の通行ルールである「車道寄りを走行」「自転車は自動車と同一方向に通行」は、事故発生割合が低い傾向にある。

表 岡山県内における自転車交通事故の発生個所 (平成 23 年)

区分	件数	事故の発生が交差点部で高い
		構成比
交差点	2,055	68.8%
交差点付近	132	4.4%
その他	801	26.8%
合計	2,988 件	

出典：交通年鑑 平成 23 年資料版
(岡山県警察本部)



出典：H20. 7. 4 交通工学講習会 ((社) 交通工学研究会) 資料より作成

図 小交差点における事故の状況

(2) 自転車の利用圏域

- あ 内環状以遠から中心部に行き来する自転車利用が多い。
- い 私事目的の自転車が中心部に集中する傾向にある。

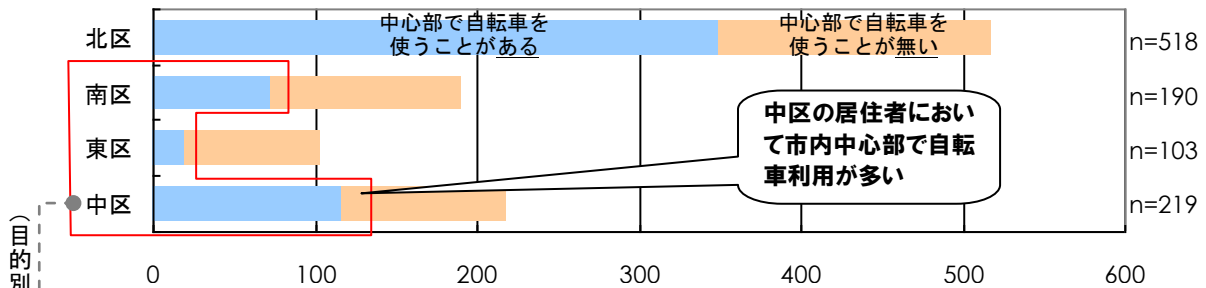


*H6年PT調査集計

図 中心部発着の自転車流動のOD内訳(平日)

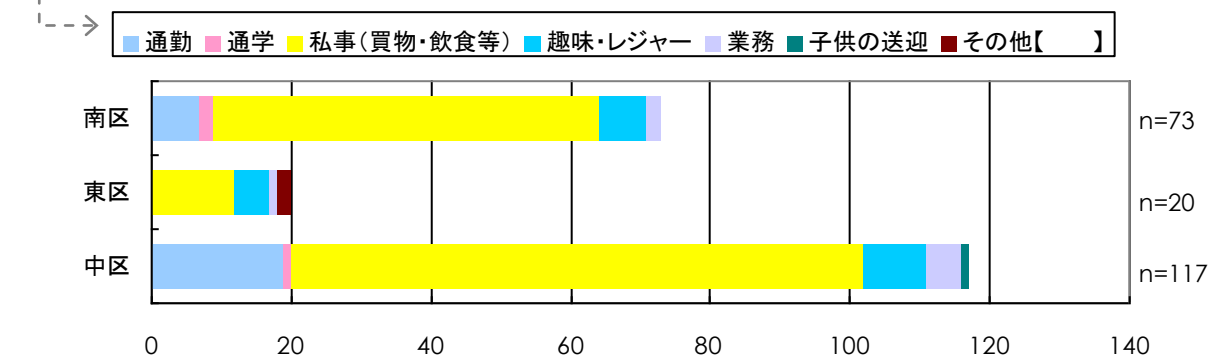
- ① 自転車利用の集中する岡山市中心部
- 岡山市中心部発着の自転車単独トリップに着目すると、郊外部からの発着が80%を占めている。

- 市内中心部における自転車利用目的は私事利用が最も多く、中区や南区から市内中心部に自転車アクセスする人が多い。



*岡山市民アンケート調査 (H23.11月～1月街路交通課実施) (n=1109)

図 居住地別の市内中心部における自転車利用の有無



*岡山市民アンケート調査 (H23.11月～1月街路交通課実施) (n=1109)

図 郊外部居住者による中心部での自転車利用目的



*岡山市民アンケート調査 (H23.11月～1月街路交通課実施) (n=1109)

図 中心部(北区)居住者による中心部での自転車利用目的

- 中心部への方面別に自転車断面交通量をみると東側、及び北側方面からの自転車交通量が多い。
- また、JR線を横断する東西市街地間の自転車流動は全般に多くなっている。

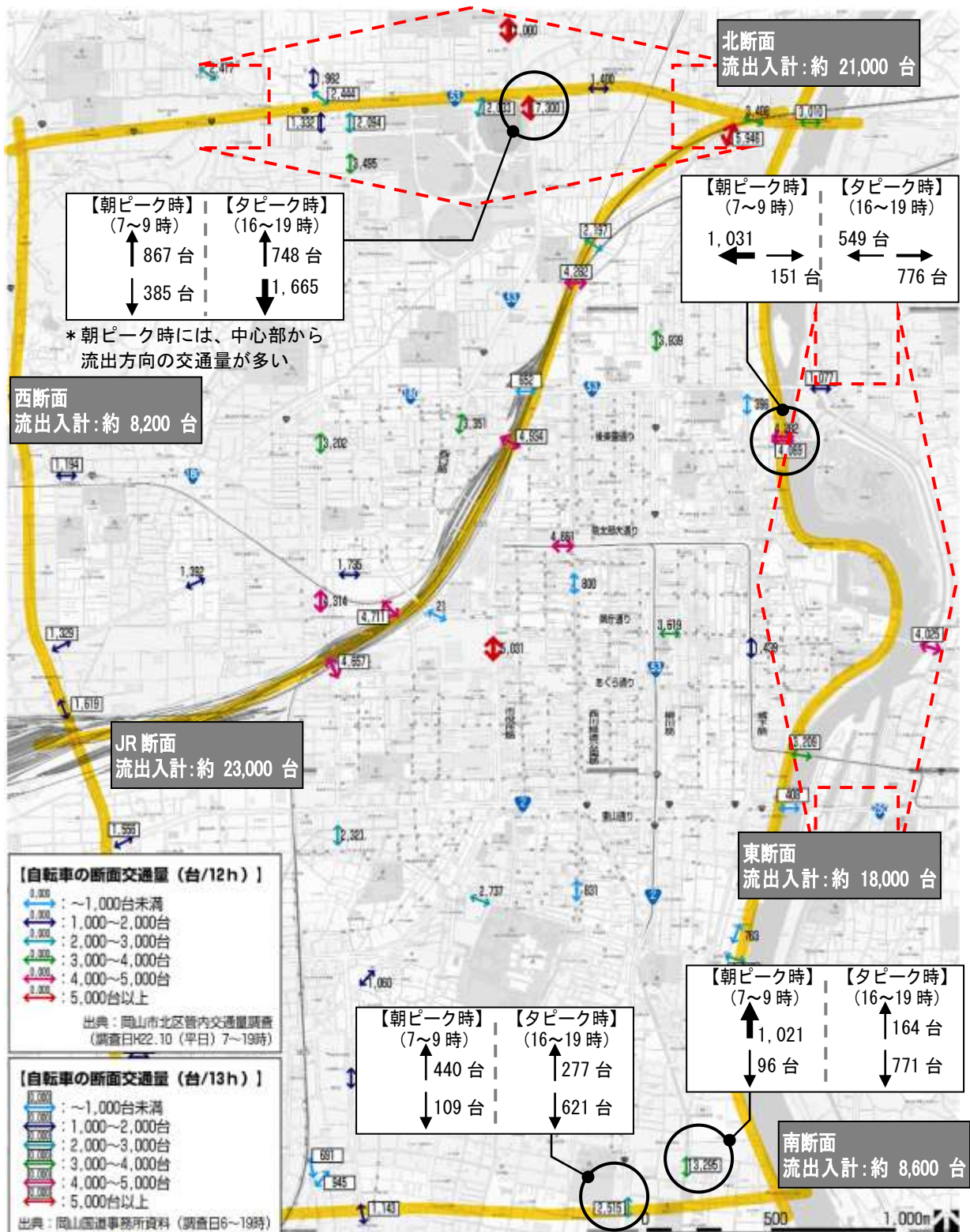


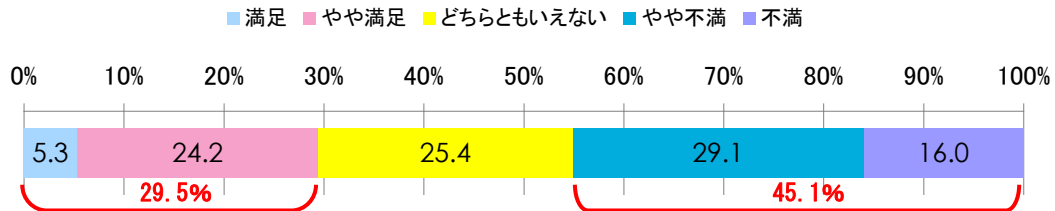
図 自転車交通量の整理

(3) 利用者からみた現況の自転車走行環境の評価

現状の自転車走行環境に対する、利用者の満足度は低い状況にある。

① 満足度の低い現在の自転車走行環境

➤ 自転車利用者の評価として、自転車の走りやすさに対する満足度は低い状況にある。



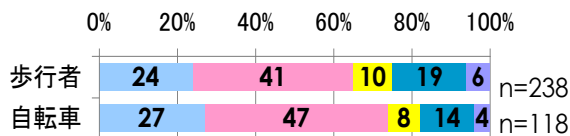
*岡山市民アンケート調査 (H23. 11月～1月街路交通課実施) (n=1109)

図 岡山市における自転車の走りやすさに対するの満足度

➤ 走行空間整備に対しては、安全性・快適性の向上に対する評価が高く、今後も自転車利用が多い路線や都心部周辺等からの整備を求める意向が多い。

【安全性の向上】

■ 非常にそう思う ■ ややそう思う ■ どちらでもない
■ あまり思わない ■ 全く思わない



【快適性の向上】

■ 非常にそう思う ■ ややそう思う ■ どちらでもない
■ あまり思わない ■ 全く思わない

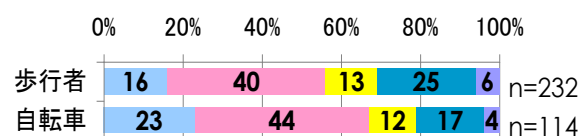
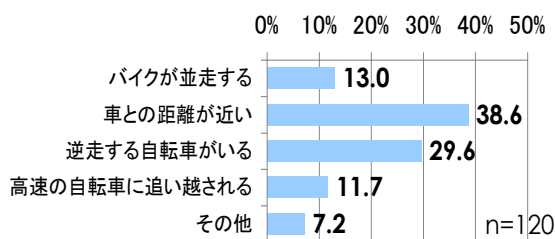
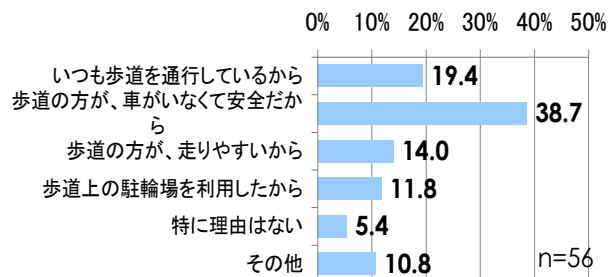


図 走行空間社会実験 (H23 年度市役所筋) の利用者評価

【自転車走行空間利用時の問題点】



【自転車走行空間を利用しない理由】



【今後の走行空間の整備場所に対する意向】

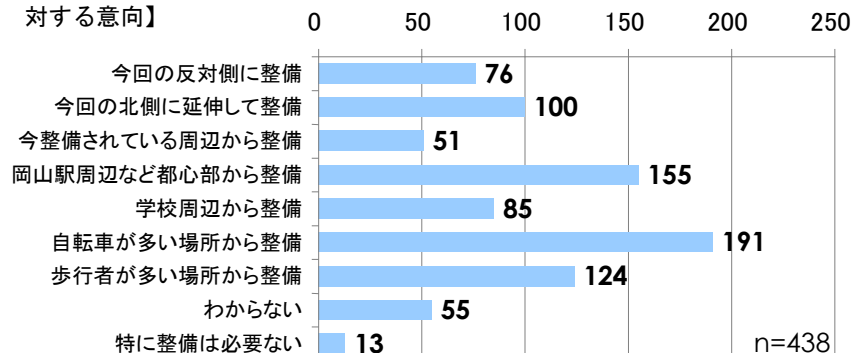


図 走行空間社会実験 (H23 年度市役所筋) における利用者意向

2) 自転車駐輪環境にかかわる現況

(1) 自転車駐輪場にかかわる取組み経緯と効果

㊦ 駐輪場料金の見直し（短時間無料化）や放置自転車の撤去活動等により、岡山駅周辺における放置台数は減少傾向にある。

① 着実に減少している放置自転車

➤ 市内の自転車撤去台数は減少傾向にある。

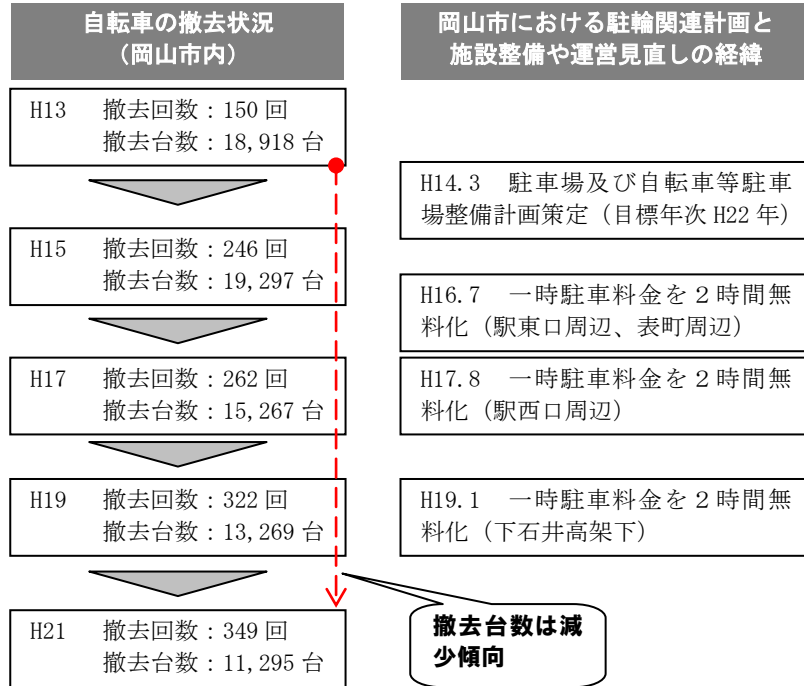


図 市内における駐輪関連施策の取組み経緯

➤ 岡山駅周辺では、継続的な撤去活動や H16 年頃から段階的に進められた駐輪場の短時間無料化等により、撤去台数や放置自転車台数は減少傾向にある。

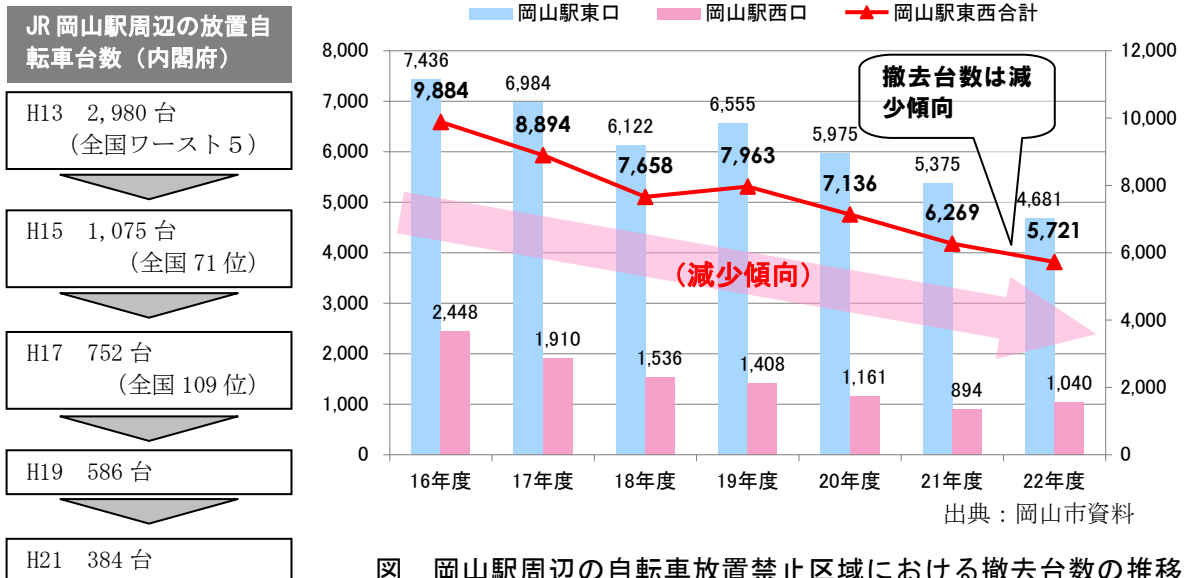


図 岡山駅周辺の自転車放置禁止区域における撤去台数の推移（自転車のみ）



図 中心部における駐輪場分布



岡山駅東口地下
自転車等駐車場



岡山駅東口高架下第1
自転車駐車場



岡山駅東口高架下第2
自転車等駐車場



本町路上自転車駐車場



中山下一丁目自転車等駐車場



駅前町路上自転車等駐車場



岡山駅西口第2自転車等駐車場



岡山駅西口地下自転車駐車場



岡山駅西口自転車等駐車場



表町二丁目自転車等駐車場



国道53号中央郵便局前の
路上駐輪場（無料）



駅前商店街駐輪場

表 JR 駅周辺における駐輪施設の概況

JR の駅名	有料 / 無料	放置禁 止区域	収容台数 (自転車)
庭瀬駅周辺	有料	○	647
吉備津駅周辺 (駅東 側駐輪場)	無料	×	150
吉備津駅周辺 (駅西 側駐輪場)	無料	×	52
大元駅周辺	有料	○	492
金川駅周辺	無料	×	163
野々口駅周辺	無料	×	100
備前一宮駅周辺	有料	×	434
法界院駅周辺	無料	×	132
北長瀬駅周辺 (北口)	無料	×	150
北長瀬駅周辺 (南口)	無料	×	660
備中高松駅 (東側)	無料	×	60
備中高松駅 (西側)	無料	×	209
高島駅周辺	有料	○	1358
東岡山駅周辺	有料	○	745
西川原周辺	無料	×	400
西大寺駅周辺	有料	○	726
上道駅周辺 (北口)	無料	×	160
上道駅周辺 (南口)	無料	×	70
大多羅駅周辺	有料	○	786
万富駅周辺	有料	○	24
妹尾駅周辺	有料	○	1460
備前西市駅周辺	無料	×	500
迫川駅周辺	無料	×	80
備前片岡駅周辺	無料	×	166
彦崎駅周辺	無料	×	146
植松駅周辺	無料	×	55

*平成23年岡山市調査



図 駅周辺における駐輪施設の設置状況



*「自転車の駐輪が多いバス停」は、調査時点で10台以上が確認されたバス停を示す
出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査 (H22.3 岡山市)

図 バス停周辺における駐輪施設の設置状況

(2) 地点別の路上駐輪特性

- ㊦ 駅周辺において放置自転車が減少傾向にある一方で、表町や大型商業施設周辺の市街地では、依然として路上駐輪が残されている。
- ㊦ 放置禁止区域外に依然として残る路上駐輪の多くは、“買物等の沿道施設立寄り”の“短時間駐輪”という特性を有している。
- ㊦ また、一部では付近従業員等による長時間の路上放置も確認されている。

① 依然として残る路上駐輪

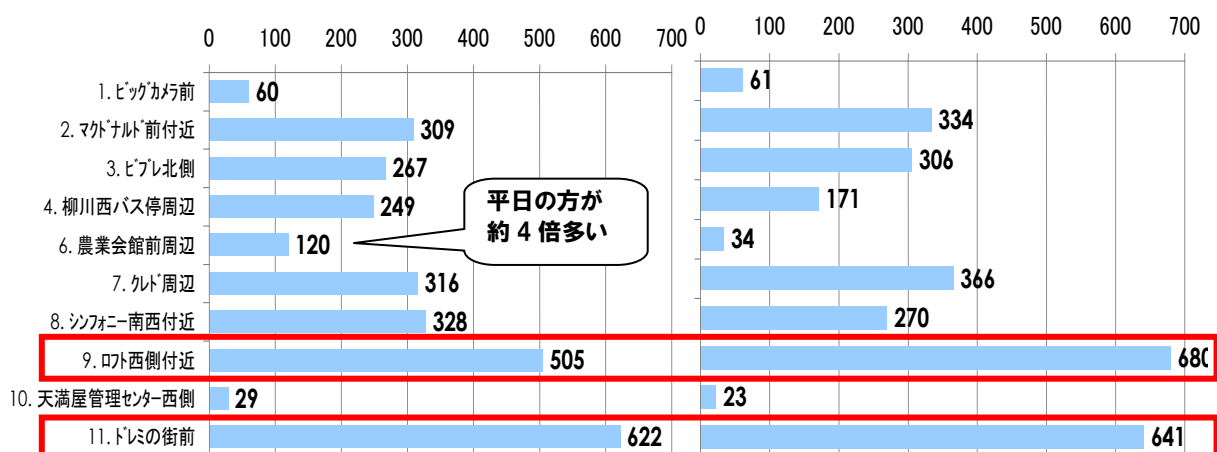
- 市街地内（放置禁止区域外）では、依然として路上への自転車駐輪が残されている。



調査日：平日 H22. 2. 17 (水) 8 : 00～19 : 00

出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査 (H22. 3 岡山市)

図 地点別の路上駐輪台数と特性 (平日)



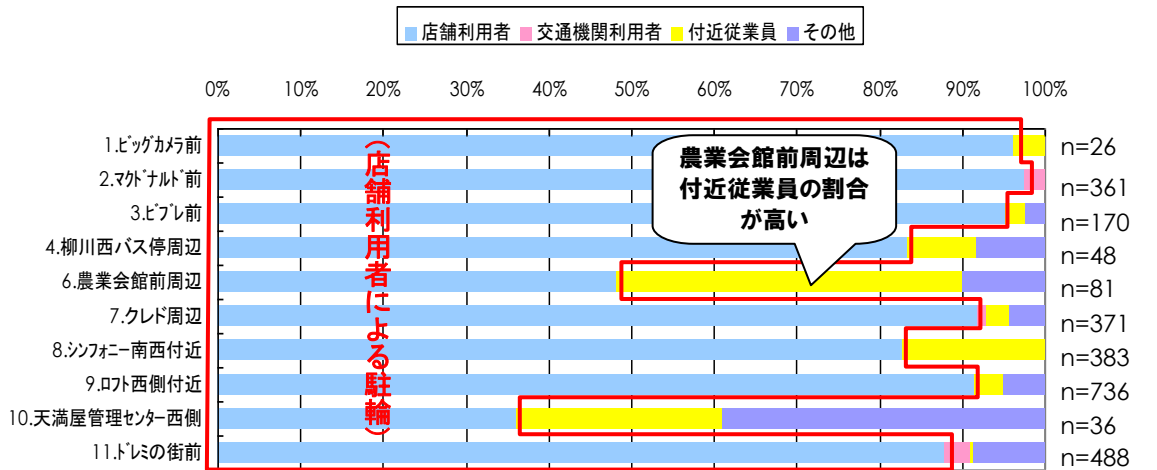
調査日：平日 H22. 2. 17 (水)、休日 H22. 1. 24 (日) 8 : 00～19 : 00

出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査 (H22. 3 岡山市)

図 地点別の路上駐輪台数

② “店舗利用者”による“短時間”の路上駐輪

- 依然として残る路上駐輪の多くは、店舗等への買物自転車による短時間の路上放置という特性を持っている。
- 従来の駅前長時間放置自転車への対策（路外自転車駐車場の整備）とは異なり、放置の特性を勘案した駐輪対策が必要である。

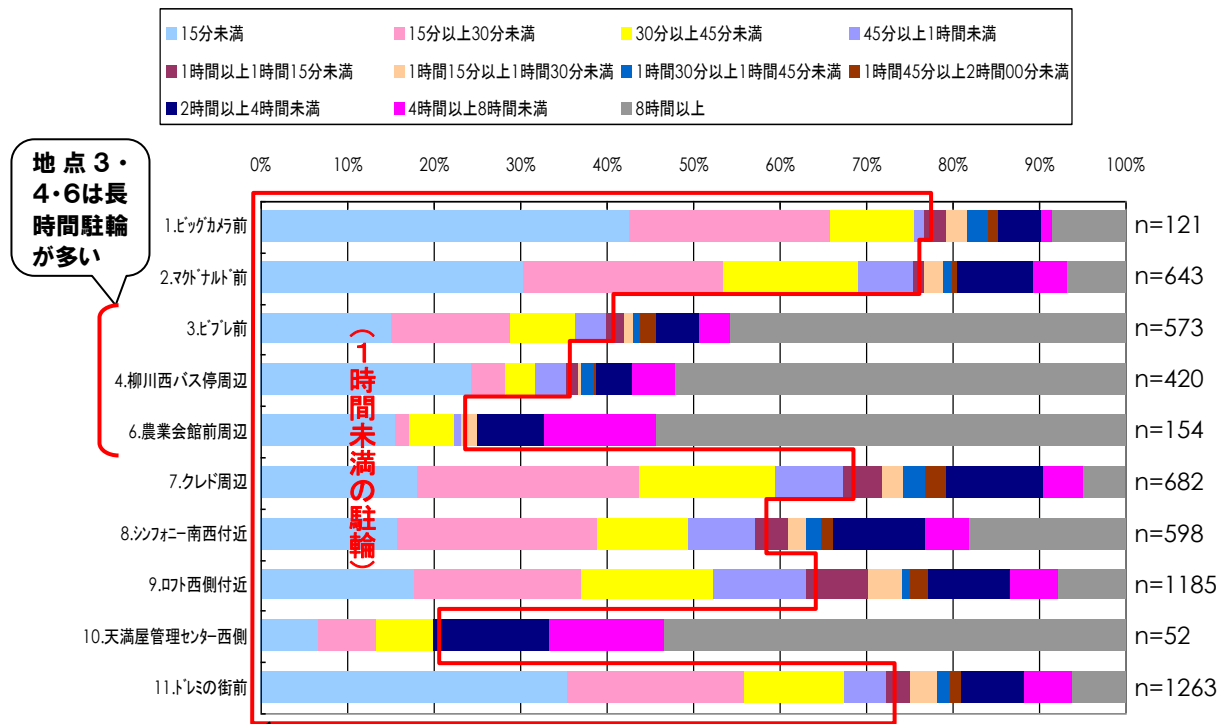


店舗利用者による駐輪が大半

* 調査員による目視で路上駐輪後の立寄り先施設を集計（立寄り施設の不明分を除いた集計のため、一部実態との乖離がある）
* 集計項目「その他」は付近の住民等

出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3 岡山市）

図 地点別・目的別の路上駐輪台数（平日・休日合計）



地点3・4・6は長時間駐輪が多い

1時間未満の駐輪が大半

出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3 岡山市）

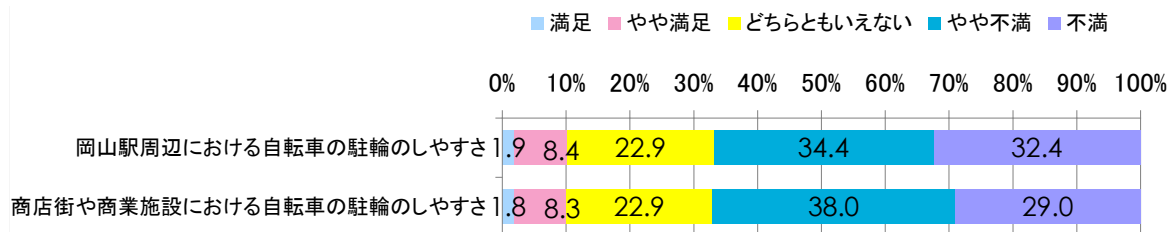
図 地点別の路上駐輪時間（平日・休日合計）

(3) 駐輪に関する利用者の意識

- 利用者評価として、現状の駐輪環境に対する満足度は低い状況にある。
- 駐輪場を利用しない理由として、短時間の駐輪であるといった規範意識の低さや、駐輪場の周知不足が要因と考えられる。
- 利用率の低い既存駐輪場があることから、これら既存施設を有効活用するための案内誘導といった周知対策も必要である。

① 駐輪環境に対する満足度と違法性認識の低さ

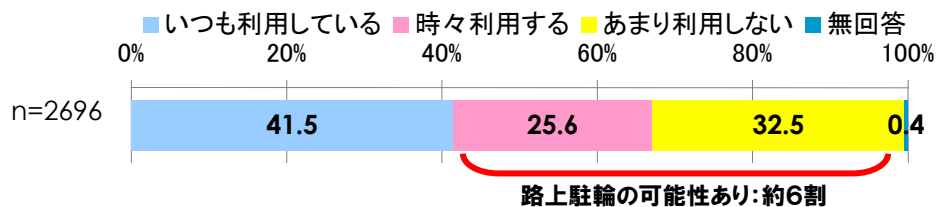
- 現状の駐輪環境について、利用者の満足度は低い。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 自転車駐輪環境に対する満足度

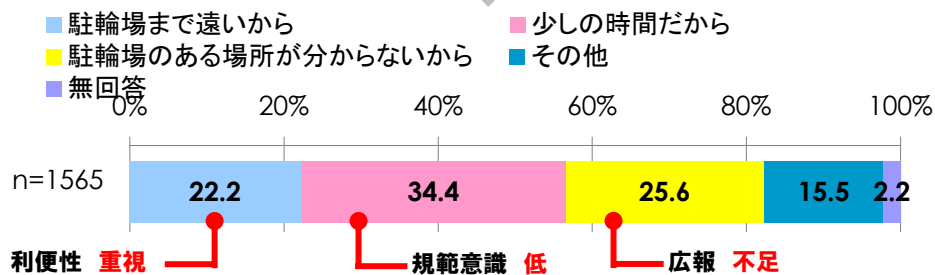
- 駐輪場を利用しない理由としては、「駐輪場まで遠いから」「少しの時間だから」といった利便性を重視する意見や、路上放置に対する違法性の認識（規範意識）が低い状況にある。
- 一方で、市営駐輪場の場所を知らない人もおり、既存施設への誘導や周知対策なども必要である。



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3岡山市）

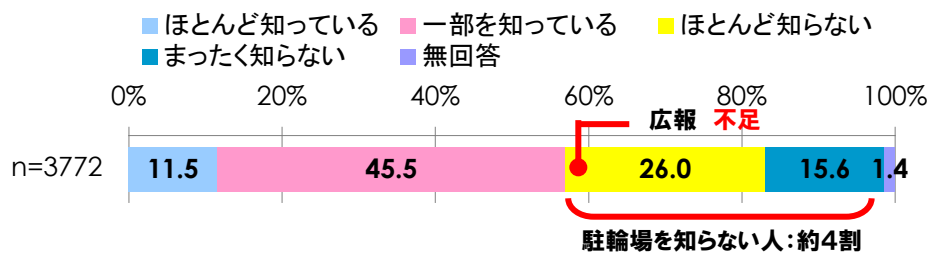
図 駐輪場の利用状況

（その理由は）



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3岡山市）

図 駐輪場を利用しない理由



出典：自転車等の利用環境整備に関する基礎調査（H22.3 岡山市）

図 岡山駅・表町周辺の市営駐輪場の認知度

② 余裕のある既存の自転車駐輪場

- 既存駐輪場の利用率に差がみられる。特に放置禁止区域外の表町周辺では利用率が低い。
- 利用率の低い既存施設の有効活用が求められる。
- また、収容台数を超過して利用されている駐輪場についても対策が必要である。

表 自転車駐車場の利用状況

	有料／無料	駐輪料金 (1回/日)	定期料金 (一般1ヵ月)	収容台数 (自転車)	駐輪台数 (自転車)	利用率
岡山駅東口地下自転車等駐車場	有料 2h無料	150円	3,150円	3,402台	1,098台	32.3%
岡山駅西口地下自転車等駐車場	有料 2h無料	150円	3,150円	2,350台	2,825台	120.2%
岡山駅東口高架下第1自転車駐車場	有料 2h無料	100円	—	399台	137台	34.3%
駅前町路上自転車等駐車場	有料 4h無料	100円	—	168台	110台	65.5%
岡山駅西口第2自転車等駐車場	有料 2h無料	100円	—	200台	200台	100.0%
岡山駅西口自転車等駐車場	有料 —	100円	—	53台	13台	24.5%
本町路上自転車駐車場	有料 2h無料	100円	—	57台	57台	100.0%
岡山駅東口高架下第2自転車等駐車場	無料	—	—	1,060台	646台	60.9%
下石井高架下自転車等駐車場	有料 2h無料	100円	—	320台	294台	91.9%
合計				8,009台	5,380台	

	有料／無料	駐輪料金 (1回/日)	定期料金 (一般1ヵ月)	収容台数 (自転車)	駐輪台数 (自転車)	利用率
表町二丁目自転車等駐車場	有料 —	100円	—	86台	10台	11.6%
中山下一丁目自転車等駐車場	有料 2h無料	100円	—	68台	15台	22.1%
合計				154台	25台	

出典：H23.11 岡山市調査

3) 自転車利用促進にかかわる現況

(1) コミュニティサイクルの取組み動向

あ コミュニティサイクルの利用意向は比較的高く、特に郊外部に居住する人は、中心部において自由に使える交通手段を持っていないことから、「公共交通+コミュニティサイクル」への転換が期待される。

	導入・試行の経緯	利用特性等
既存 サイクル	H15年導入 定期利用（6ヶ月単位）のみ ポート1箇所、自転車120台 5:00~0:50	・利用率：65.0%（学生利用が全体の約65.4%）（H23.4末現在）
サイ クル サ イ ク ル 社 会 実 験 ・ コ ミ ュ ニ テ ィ	【第1回】 H22.3.13~5.16（65日間） 無料（乗捨てなし） ポート7箇所、自転車100台 9:00~18:00	・日平均：39.6回/日
	【第2回】 H22.10.22~11.30（40日間） 無料（乗捨てあり） ポート7箇所（配置見直し）、自転車100台 9:00~18:00	・日平均：68.7回/日（前回よりも1.7倍） ・市民利用が前回よりも約1.3倍に増加（買物、仕事目的が増加） ・カルチャーゾーン⇄岡山駅間の利用が多い
	H23.9.15~H24.3.15（半年間（183日）） 有料 ポート9箇所（配置見直し）、自転車100台 24時間 *無人管理が可能なシステムを試行	・日平均：22回/日 ・行動範囲の拡大や立寄り先の増加等への寄与が確認された

【市内での取組み状況】

- 実験期間：平成23年9月15日～平成24年3月15日
- 利用時間：24時間（ただし、イトーヨーカドー東側は7:00～22:00、ポケットパークは8:00～17:00）
- 利用条件：携帯電話（またはスマートフォン）をお持ちの方（11/1以降、1日利用の場合は携帯電話不要）
- ステーション：9ヶ所（下図参照）
- 自転車：100台

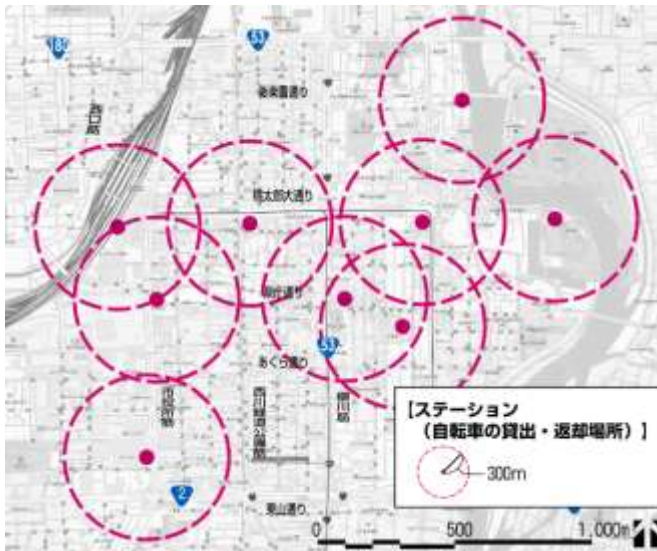


図 ステーション分布図

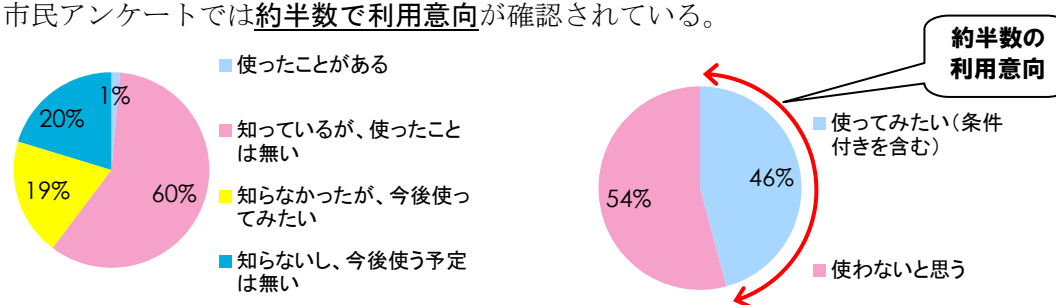


表 国内先行事例におけるコミュニティサイクルの動向

		H21 横浜市	H21 松山市	H22 金沢市	H22 札幌市	H23 岡山市
実施日数		27日	60日	61日	122日	183日
自転車台数		100台	50台	100台	100台	100台
ポート数		10箇所	4箇所	10箇所	18箇所	9箇所
利用(会員)登録者数		1,340名	131名	6,230名	1,217名	361名(※1)
述べ利用回数		3,322回	493回	21,622回	11,293回	3,938回
1日平均利用回数		125.4回/日	8.2回/日	354.5回/日	92.6回/日	22回/日 クレジット:11回/日 現金:14回/日
回転率		1.25回/台・日	0.16回/台・日	3.54回/台・日	0.93回/台・日	0.22回/台・日 クレジット:0.11回/台・日 現金:0.14回/台・日
無料時間帯		1時間	30分	30分	30分	1時間
料金システム	基本料金	300円/日 1,000円/月	—	200円/日 1,000円/月	200円/日 500円/月	1回料金: 100円/h 1ヵ月料金: 1,000円/月
	時間課金	100円/h	100円/h	200円/30分	100円/30分	100円/30分
	その他	デポジット500円	—	—	登録料金200円	上記の他に 1日パス300円

※1：クレジット対応の1回料金、1ヵ月料金登録者数（1日パスを除く）

- H23年度の社会実験では市内居住者による利用を中心として、11/1の料金体系変更（1日利用新設）により、県外客による利用も増えている。
- 市民アンケートでは約半数で利用意向が確認されている。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 コミュニティサイクル社会実験の認知度 図 将来的なコミュニティサイクル利用意向

4) 自転車利用振興にかかわる現況

(1) サイクリングロードの整備状況

あ 広域的なサイクリングロードとして、「吉備路自転車道」および「吉備高原自転車道」が整備されている。

① 地域資源としてのサイクリングロード



図 自転車道（サイクリングロード）の路線図



誘導サイン



サイクリングマップ

(発行：吉備路観光ツアー実行委員会
事務局：観光コンベンション推進課)



案内サイン



サイクリングマップ (発行：総社市)

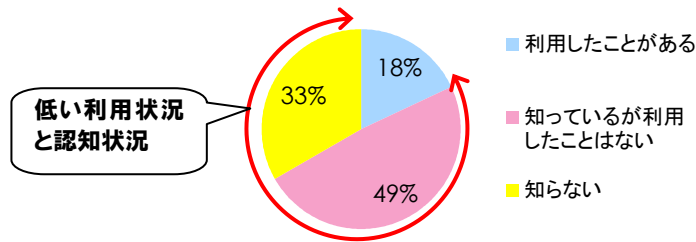
図 サイクリングロードの関連施設

(2) 余暇活動における自転車利用意向

- ㊦ 既存のサイクリングロードの利用者や認知度が低い一方で、余暇活動における自転車利用ニーズは高い。
- ㊦ これらニーズへの対応として、既存施設（サイクリングロード）の有効活用による利用推進が望まれる。

① 余暇活動における自転車利用の意向

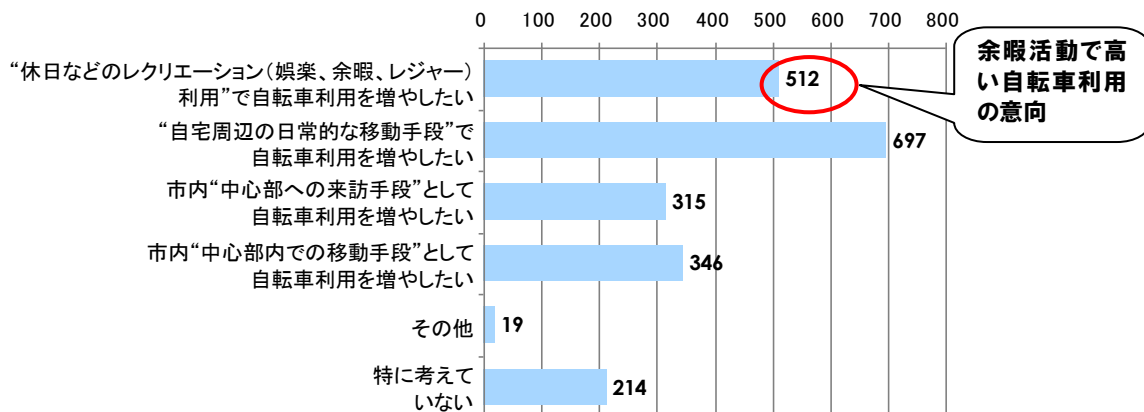
- 既存自転車道については、利用が少なく、認知も低い状況にある。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 自転車道（サイクリングロード）の利用状況

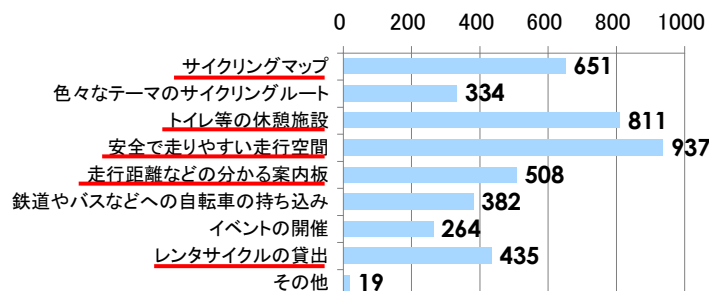
- 今後自転車利用を増やしていきたいシーンとして、「日常的な移動手段」とともに「休日などにおけるレクリエーション利用」において高い意向がみられる。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 今後自転車利用を増やしていきたい利用シーン

- サイクリングロードには、「走行空間」や「休憩施設」の整備ニーズが高く、次いで「サイクリングマップ」「案内板」「レンタサイクル」の順となっている。



*岡山市民アンケート調査（H23.11月～1月街路交通課実施）（n=1109）

図 サイクリングロードに整備して欲しい施設

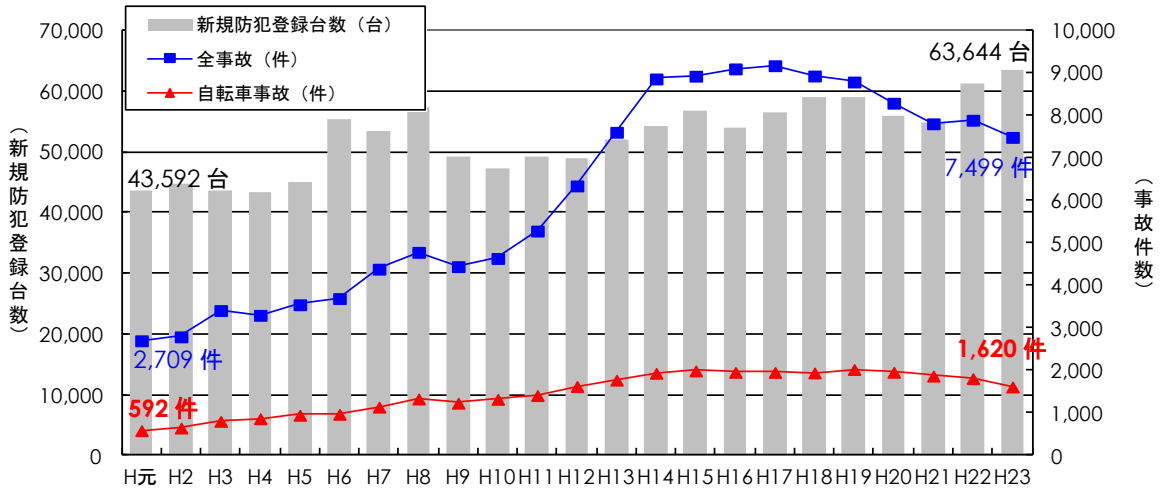
5) 自転車利用のルール・マナーにかかわる現況

- あ 市内の自転車関連事故は、平成元年と比べ3倍程度（平成23年）となっている。
- あ 自転車利用にかかわるルールやマナーの認知状況は高いものの、自転車関連事故のうち、約2/3で自転車側のルール違反が確認されている。

(1) 自転車関連事故の発生状況

① 依然として多い自転車関連事故

- 市内の全事故件数は減少傾向にあるものの、自転車関連事故は依然として多い。



- * 交通事故資料は、岡山県警察本部「交通年鑑」による
- * 新規登録台数は、岡山県自転車軽自動車商協同組合資料による自転車防犯登録台数
- * 岡山市内の人身事故件数（平成18年は、旧建部町及び旧瀬戸町を除く）
- * 平成17～19年は岡山東、岡山西、岡山南、西大寺、岡山北の各警察署の合計数。平成20年度より、岡山中央、岡山東、岡山西、岡山南、岡山北の合計件数。岡山北警察署は吉備中央町分を含む。赤磐警察署（旧瀬戸町分）は含まない
- * 新規登録台数は、年度毎の集計、その他は、年次毎の集計

図 岡山市内における自転車登録台数と自転車事故の推移

表 岡山市内における交通安全教室等の開催動向 (H23年度実績)

	概要	開催回数	備考
幼児・学生に対する交通安全教室	・ 自転車利用にかかわらず小中学校等で開催 ・ 実技指導やDVD等による指導を実施 ・ 幼稚園や保育園では、保護者に対してルールの指導を実施	647回	
子ども自転車大会に関する指導	・ 小学校高学年を対象に、県警管轄ごとに1小学校で実施 ・ ルールを守って自転車走行ができていないかを競う県大会に向けて指導を行う	38回	指導（練習）の回数 県大会は年1回開催
無灯火指導	・ 駅前や交差点等の街頭で実施	5回	
放置自転車クレーン作戦	・ 放置禁止の啓発チラシ等を配布	4回	
サイクルマナーアップ	・ 街頭において、声かけ、チラシ配布、反射材配布などを実施	17回	

出典：岡山市資料

(2) 岡山市内における近年の啓発活動の状況

① 関係主体等により実施されている啓発活動

- 警察庁の通達を受け、岡山県警は11/1に、県内でもルール違反や事故が後を絶たないとして、岡山市北区昭和町の交差点で街頭指導を実施。
- 街頭指導には警察官ら23人が参加し、歩道を走る自転車を止め、チラシを示しながらルール順守を呼び掛け。



出典：山陽新聞

図 街頭指導の実施風景

【交通管理者が推進する啓発活動】

※警察庁通達（良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について）より抜粋

○自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

- ・自転車は「車両」であるということの徹底
- ・ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知

○自転車に対する指導取締りの強化

- ・指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙
- ・街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進

出典：警察庁通達（H23.10.25）

- 市民団体の「おかやま自転車ネット」（代表・志野敏夫岡山理科大教授）が企画し、自転車の正しい走り方に関心を持ってもらおうと、岡山市中心部で1日、「みんなで車道の左端を走ろう！」などと銘打ったキャンペーンを実施。
- 石山公園（同市北区石関町）を発着点とする約12キロを「自転車は車両だ！」などと記したのぼり2本を立てて自転車で走り、道路交通法に沿って車道左側を通行するよう呼び掛け。



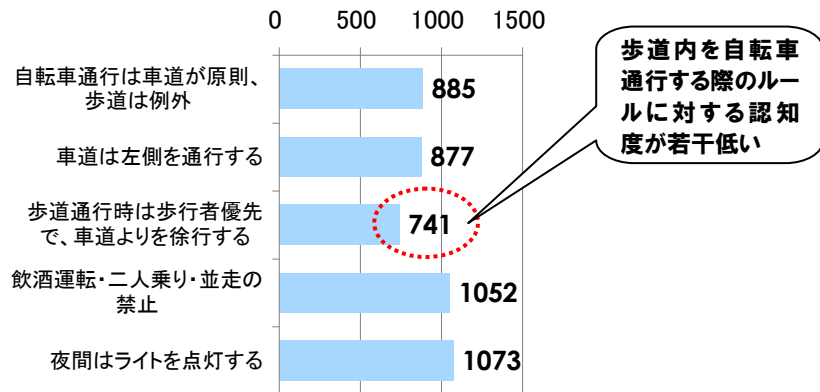
出典：山陽新聞

図 キャンペーンの掲載記事

(3) 自転車通行ルール・マナーの認知状況

① ルール・マナーの認知から遵守率の向上へ

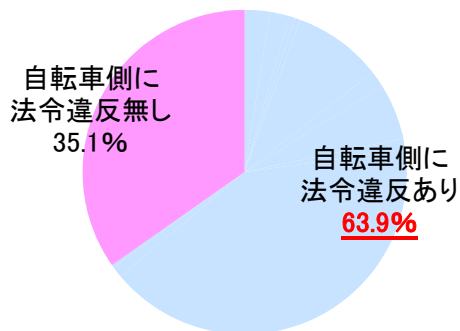
- 自転車利用にかかわるルールの認知状況は比較的高い傾向にある。



*岡山市民アンケート調査 (H23. 11月～1月街路交通課実施) (n=1109)

図 自転車通行ルール・マナーの認知状況

- 認知度の高い一方で、自転車がかかわる年間約 15 万件の事故のうち、約 2/3 がルール違反により発生している。



法令違反別		H23 年	構成率
信号無視		3,552	2.5
通行区分		2,927	2.1
横断・転回等		488	0.3
優先通行妨害		861	0.6
交差点安全進行		13,752	9.8
徐行違反		1,979	1.4
一時不停止		7,701	5.5
自転車通行方法		1,369	1.0
安全運転義務	ハンドル操作	1,957	1.4
	ブレーキ操作	538	0.4
	前方不注意	1,683	1.2
	動静不注視	15,887	11.3
	安全不確認	34,249	24.3
	その他	2,624	1.9
小計		56,938	40.4
その他の違反		1,607	1.1
違反不明		268	0.2
違反なし		49,442	35.1
合計		140,884	100.0
死者数		621	0.4

出典：平成 23 年中の交通事故の発生状況 (H24. 2 警察庁交通局)

図 自転車乗用者 (第 1・2 当事者) の法令違反別死傷者数 (全国集計)

1-3 自転車利用環境等の問題点と課題

	現況の問題点	自転車利用の課題
自転車走行	<ul style="list-style-type: none"> ●整備済みの走行空間が不連続 <ul style="list-style-type: none"> ・空間的な制約や自動車流動への影響等により、走行空間が片側のみであったり、整備区間が限定的な状況 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒整備済み走行空間の低い利用率 ⇒常態化している歩道通行 ⇒歩道空間における歩行者と自転車の混在・交錯発生 ⇒利用者満足度の低い自転車走行環境
	<ul style="list-style-type: none"> ●交差点部における自転車と歩行者の混在 <ul style="list-style-type: none"> ・交差点部で歩行者と自転車の分離が出来ていない 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒交差点部で特に多い自転車関連事故
	<ul style="list-style-type: none"> ●郊外部における脆弱な道路環境 <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部で安全な歩行者・自転車利用環境等が整備されていない ・郊外部から安全に自転車で中心部にアクセスできる路線が整備されていない 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒交通モードの混在による危険性 ⇒満足度の低い自転車走行環境
自転車駐車	<ul style="list-style-type: none"> ●利用ニーズに対応した駐輪場の不足 <ul style="list-style-type: none"> ・短時間の駐輪ニーズに対応した施設の不足 ・長時間の駐輪ニーズに対応した施設の不足 ・郊外駅やバス停における駐輪施設の不足 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒放置禁止区域外や周縁における自転車放置 ⇒歩道上への路上駐輪の発生 ⇒利用者満足度の低い駐輪環境 ⇒歩行者通行や景観への阻害
	<ul style="list-style-type: none"> ●既存駐輪場の認知不足 <ul style="list-style-type: none"> ・既存駐輪施設に対する低い認知状況 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒一部の駐輪場で低い利用率
自転車利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ●手軽な交通手段が不足 <ul style="list-style-type: none"> ・街中で自由に気軽に使える2次交通手段が不足 ●郊外駅・バス停等における乗換えが不便 <ul style="list-style-type: none"> ・郊外駅やバス停周辺における自転車と公共交通の乗換えが不便 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒低い回遊性と賑わいの減少 ⇒過度な自動車への依存（高い自動車分担率）
自転車利用振興	<ul style="list-style-type: none"> ●地域資源が有効活用されていない <ul style="list-style-type: none"> ・地域資源であるサイクリングロードの情報発信の不足 ・利用が少なく、有効活用されていないサイクリングロード 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒観光・レジャーシーンにおいて高い自転車の利用ニーズへの対応不足
ルール	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車利用ルールの低い遵守状況 <ul style="list-style-type: none"> ・知ってはいるものの、実際には守られていない自転車利用ルール ・ルールを完全に理解していない人も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ルール違反を要因とした自転車関連事故の増加

