

2 実行戦略の基本的方向

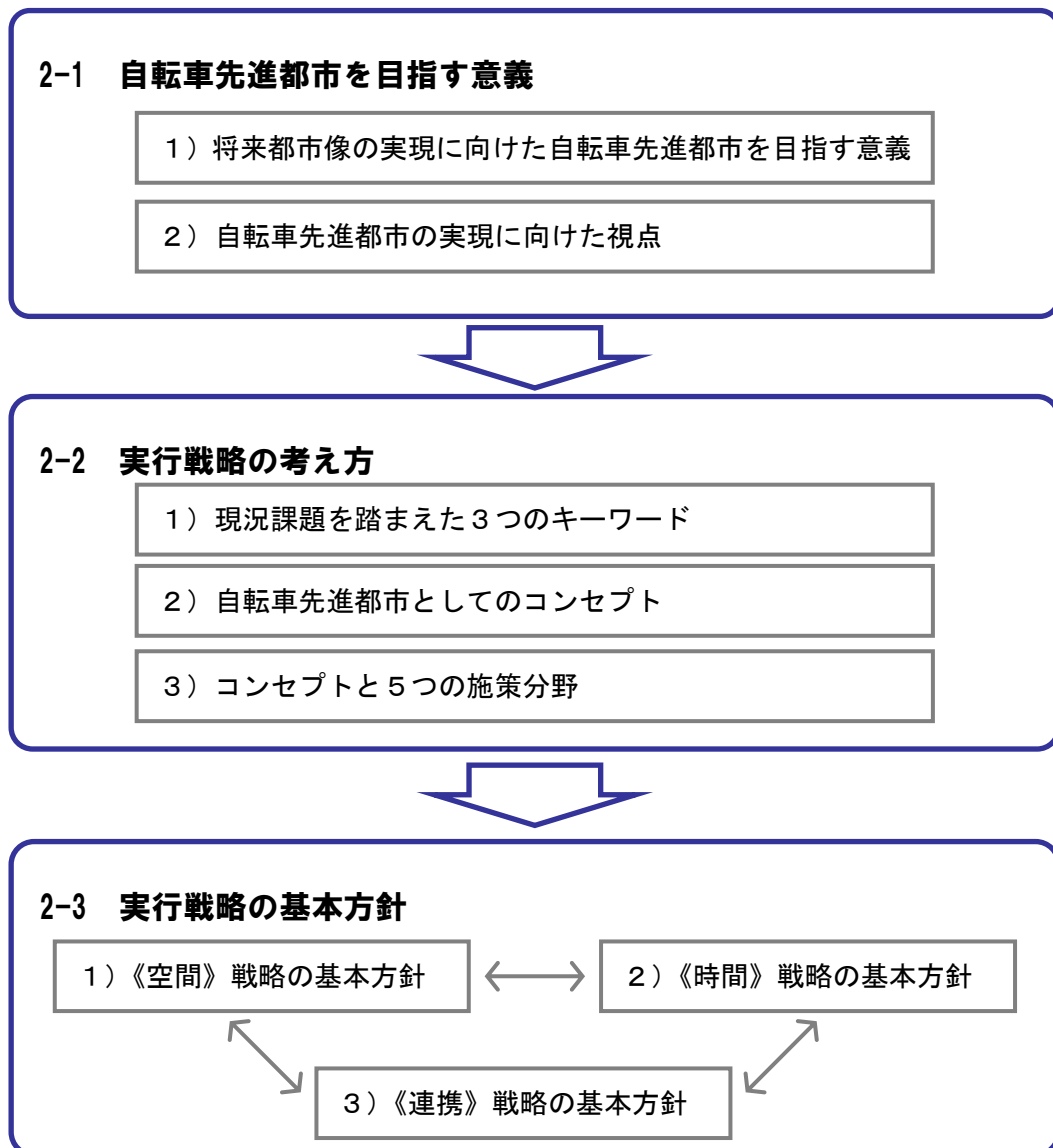
2 実行戦略の基本的方向

【2章の構成】

上位関連計画に示す岡山市の将来都市像の実現に向けて、自転車先進都市を目指す意義をその実現に向けた視点から整理（2-1）。

前章の現況課題から自転車施策推進における5つの施策分野と、3つのキーワードを抽出し、自転車先進都市としての「コンセプト」を設定（2-2）。

後述（3章）の実施策を効果的な施策展開とするための考え方について、3点に着目して整理（2-3）。



2-1 自転車先進都市を目指す意義

1) 将来都市像の実現に向けた自転車先進都市を目指す意義

「岡山市都市ビジョン」及び「岡山市都市計画マスタープラン」、「岡山市都市交通戦略」において示されている本市の将来都市像を実現する上で、自転車は、単に交通手段という側面のみならず、まちづくりのツールとしても重要な役割を担っている。

岡山市都市ビジョン

- ◇水と緑が魅せる心豊かな庭園都市
- ◇中四国をつなぐ総合福祉の拠点都市

岡山市都市計画マスタープラン

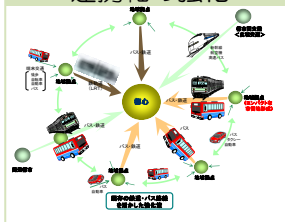
都市づくりの目標

- 中四国の広域交流拠点を
目指した都市づくり
 - ・都心部の賑わいの創出 等
- 各地域の拠点を中心とした
コンパクトで機能的な都市づくり
 - ・各拠点への都市機能集積
 - ・無秩序な市街地拡大の抑制 等
- 水と緑にあふれた
安全で暮らしやすい都市づくり
 - ・ユニバーサルデザインの生活空間の形成 等
- 誰もが移動しやすい都市づくり
 - ・公共交通と自転車が主体の交通システムの実現 等
- 市民主体の都市づくり
 - ・市民・事業者・NPOなどがまちづくりに積極的に参加できる仕組みと体制の構築 等

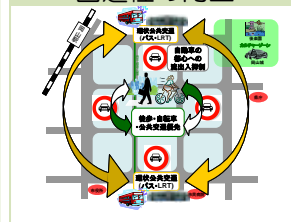
岡山市都市交通戦略

戦略目標

都心と地域拠点との 連携軸の強化



都心内の 回遊性の向上



本市にふさわしい交通

- 誰もが利用しやすい『公共交通』
- 人と環境にやさしい『LRT』
- 岡山の気候や地形に適した『自転車』

【自転車先進都市を目指す意義】

- ◇公共交通、自転車主体の交通システムの実現と、当該交通システムを骨格としたコンパクトな市街地構造の実現
- ◇より多くの人々が、より多くの場所を巡り、より長く滞在したくなる、安全で、回遊性が高く、魅力と賑わいにあふれた都心の実現

各種の都市計画
まちづくり施策

自転車先進都市の実現に向けた視点
歩行者も自転車も安全な道路環境の実現

人と環境にやさしい交通体系の実現

魅力、賑わいのある都心部等の実現

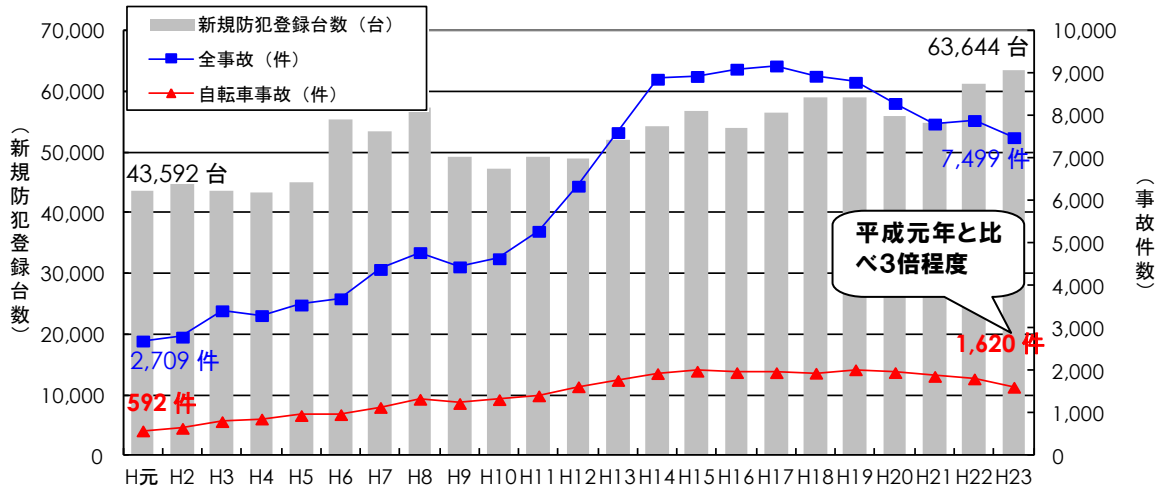
環境や健康を重視した自転車の街としての都市イメージの向上

各種の
都市交通施策

2) 自転車先進都市の実現に向けた視点

(1) 歩行者も自転車も安全な道路環境の実現

- 自転車交通量の多い本市においては、交通事故件数が近年減少傾向にあるものの、全事故件数に占める自転車事故の割合が依然として多く、まちづくりを進めるベースとして安全な交通環境を形成することが急務となっている。
- 自転車関連事故の要因としては、自転車利用者、ドライバーのマナー、ルール遵守の問題に加え、道路空間において自転車走行空間のネットワークが不足し、どこを走行すべきなのか、共通認識が図られていない点等が挙げられる。



* 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（再掲）

増加傾向の自転車関連事故

- ・全国的にも自転車関連事故は増加傾向にあり、ルール違反を要因とした事故が大半を占める。



図 自転車対歩行者事故件数

* 警察庁統計
 出典：「安全で快適な自転車利用環境の形成に向けた検討委員会」
 H23年度国土交通省、警察庁



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 自転車関連事故における法令違反の内訳

あ 自転車走行空間整備のみならず、ルール、マナーの徹底も含め、総合的な自転車対策を推進することにより、「歩行者も自転車も安全な道路環境」を実現。

(2) 人と環境にやさしい交通体系の実現

- 自動車に過度に依存した現状の交通体系は、道路混雑や公共交通の衰退等の現象を招いているところであり、今後、高齢化の急速な進行が見込まれる中、その是正が急務となっている。
- 自転車は、端末交通手段等として公共交通の利便性を高めるなど、公共交通との親和性が高い交通手段であり、公共交通機関との連携により、自動車利用から公共交通への転換を促進する効果が期待されている。

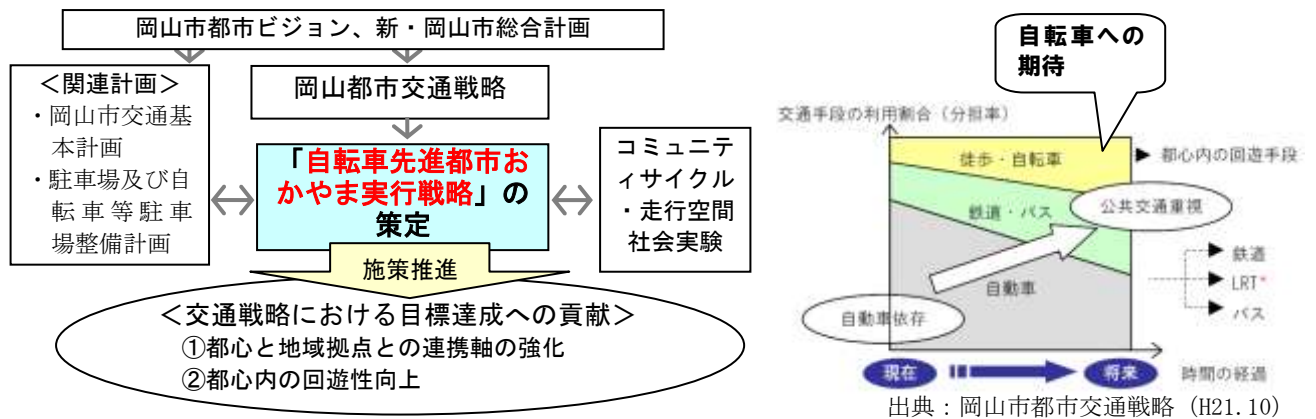
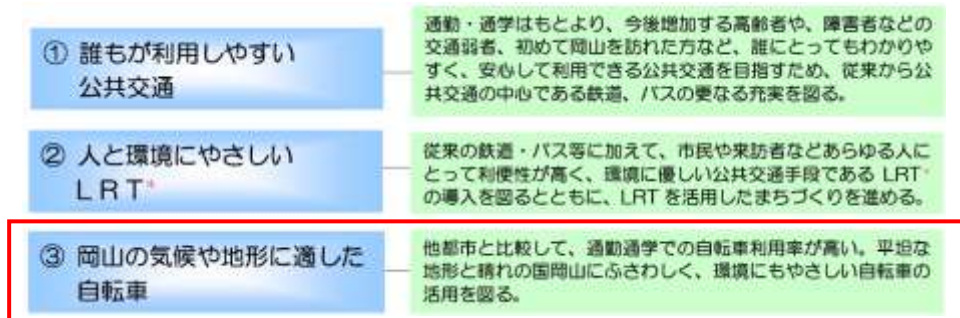


図 今後の岡山市の交通政策の方向



出典：岡山市都市交通戦略（H21.10 岡山市）

図 岡山市にふさわしい交通手段

短距離の移動において一番快適な乗り物

- ・自転車は5km程度の短距離移動においては最も効率的な移動手段とされている。

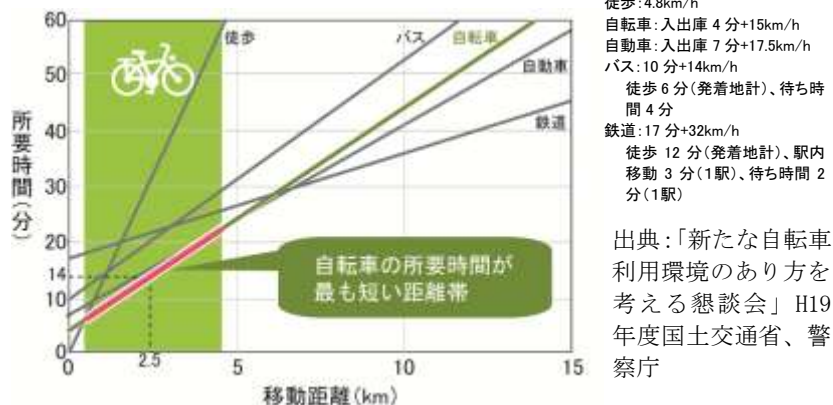


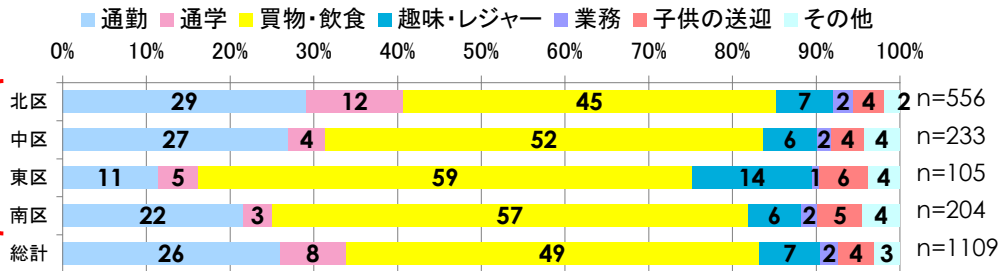
図 交通手段別の移動距離と所要時間

公共の利便性等を向上させる公共交通施策との連携のもと、自転車利用環境等を高めることにより、公共交通と自転車が中心となった「人と環境にやさしい交通体系」を実現。

(3) 魅力、賑わいのある都心部等の実現

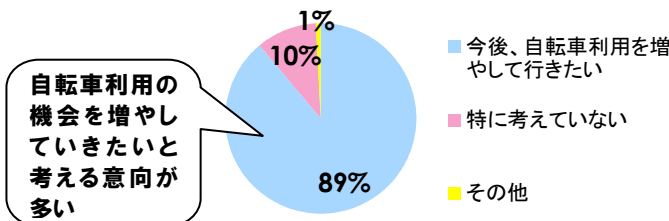
- 多くの人をひきつける魅力ある岡山を目指すためには、都心部など拠点となる地区において、より多くの人により多くの場所を訪れる、賑わいのある街を実現することが必要。
- 一方、都心部では放置自転車が多く見受けられ、歩行者交通環境の悪化とともに、景観の阻害要因ともなっているところ。
- 諸外国各都市においては、街なか各所に見られるコミュニティサイクルポートが街を彩る景観構成要素ともなっているところ。

多様なシーンで自転車が身近に使われており、回遊性向上に資する役割が期待される



*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 居住地別の主な自転車利用目的



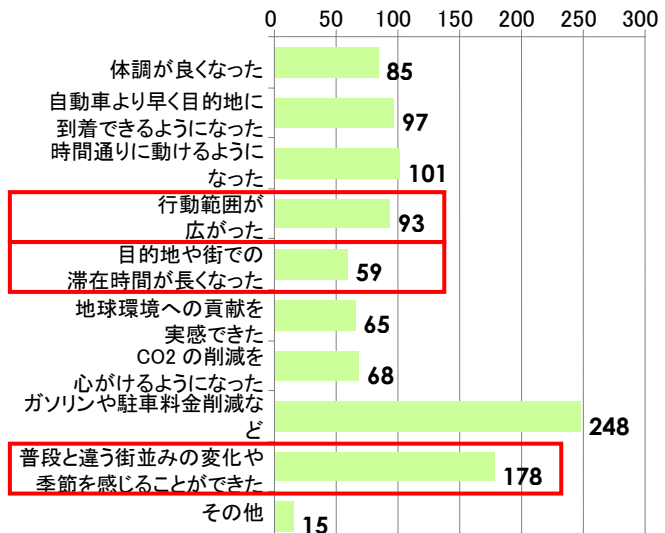
自転車利用の機会を増やしていきたいと考える意向が多い

*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 自転車の利用機会の増加に対する意向

街の楽しさや回遊性への寄与

・自転車を利用することで、交通行動や街の滞在時間に変化が起き、気軽に利用できることから、街を訪れやすくなり、活性化や施設側の駐車場管理費削減なども期待される。



*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 自動車から自転車に転換した人による変化

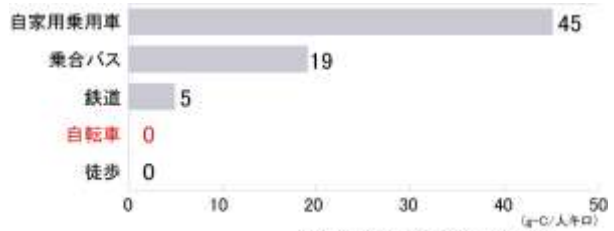
自由度、モビリティの高い交通手段である自転車について、走る、停める、使う、学ぶなど多角的な切り口から総合的な対策を進めることにより、「魅力、賑わいのある都心部等」を実現。

(4) 環境や健康を重視した自転車の街としての都市イメージの向上

- 晴れの国岡山と称されるように温暖で雨の少ない気候、起伏が少ない平坦な地形など、本市は、全国的に見ても自転車利用に適した有数の都市であり、自転車の街として高いポテンシャル。
- 近年、自転車は環境負荷の低減や健康増進に資する交通手段として注目されてきており、欧州諸国では、自転車の有する多様な側面をまちづくりに活かし、都市そのもののイメージアップにつなげている都市も多く見られるところ。

CO2 削減など環境への寄与

- ・自転車は自動車などと異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないことから、環境にやさしく、交通渋滞の発生も無い。



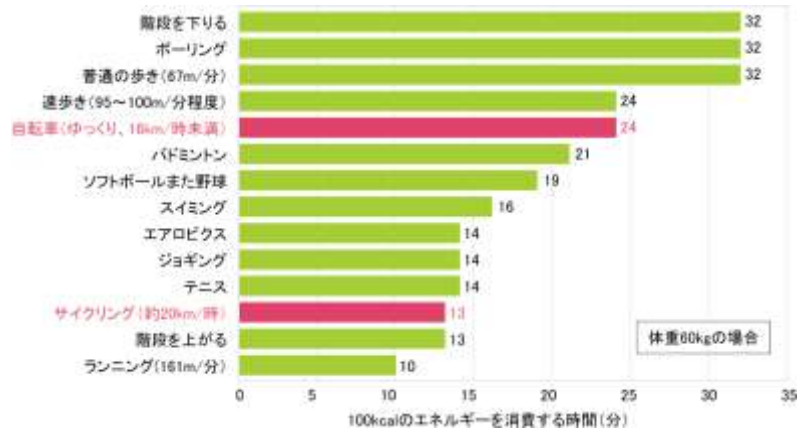
旅客輸送機関のCO2排出原単位

出典：「安全で快適な自転車利用環境の形成に向けた検討委員会」H23年度国土交通省、警察庁

図 1人を1km運ぶのに排出するCO2の比較

健康によく、生活スタイルを変える楽しい交通手段

- ・自転車は移動しながら適度な運動をすることになり、日常生活で自然に健康づくりが出来る乗り物である。



出典：健康づくりのための運動指針 2006 厚生労働省

図 活動内容別の100kcalのエネルギーを消費する時間

海外の自転車先進都市

- ・欧州の自転車先進都市では「自転車の街」として、世界的に都市イメージを確立。



図 コペンハーゲン市 出典：コペンハーゲン市資料



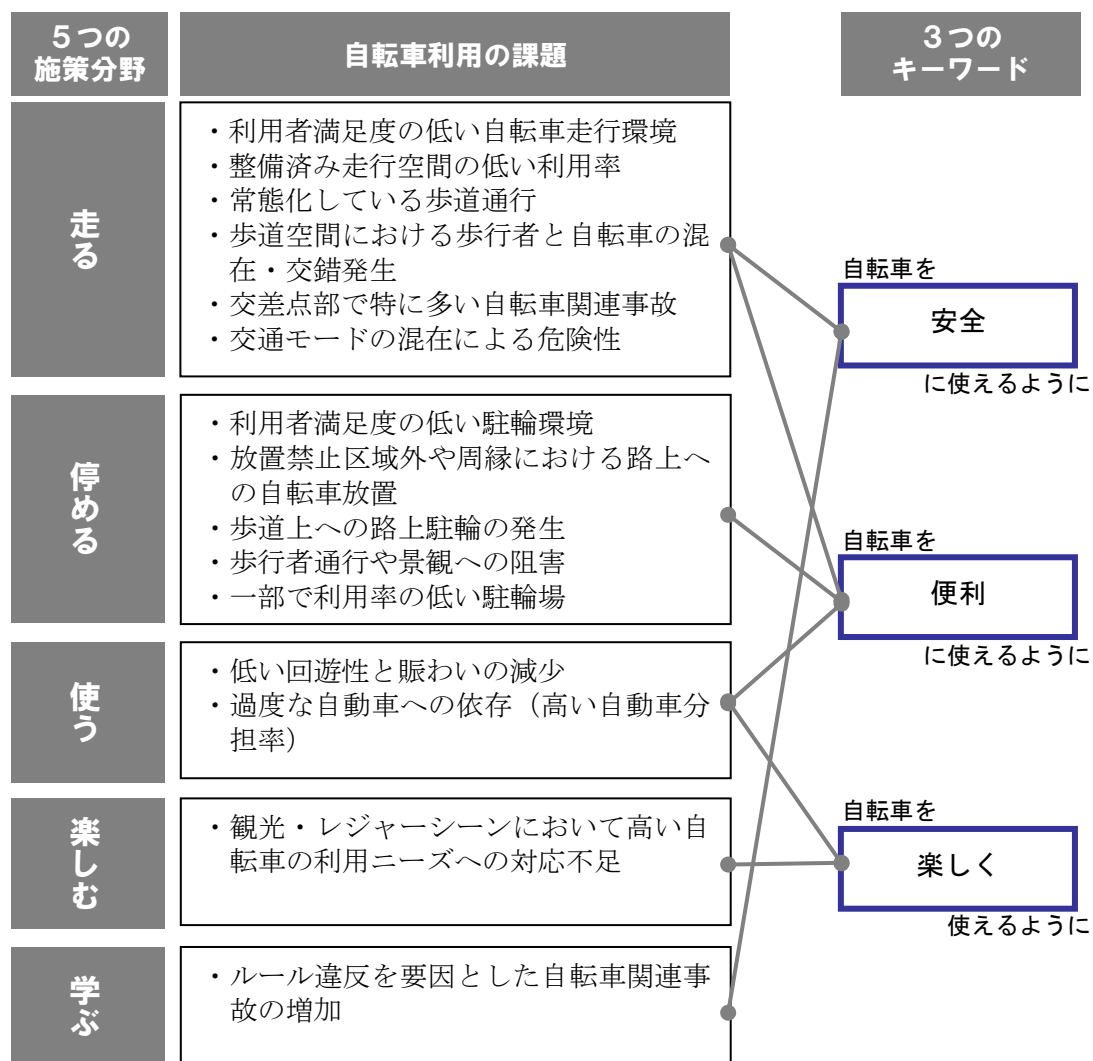
図 アムステルダム市 出典：アムステルダム市資料

あ 自転車の利用にふさわしい本市の特長を活かし、全国でも有数の自転車利用環境等を整備することにより、「環境と健康を重視した自転車の街としての本市の都市イメージ」を向上。

2-2 実行戦略の考え方

1) 現況課題を踏まえた3つのキーワード

岡山市都市交通戦略（H21.10）を踏まえ、本実行戦略では自転車利用環境等を5つの施策分野（走る、停める、使う、楽しむ、学ぶ）に区分し、岡山市における自転車利用にかかわる課題を3つのキーワードに集約して整理する。

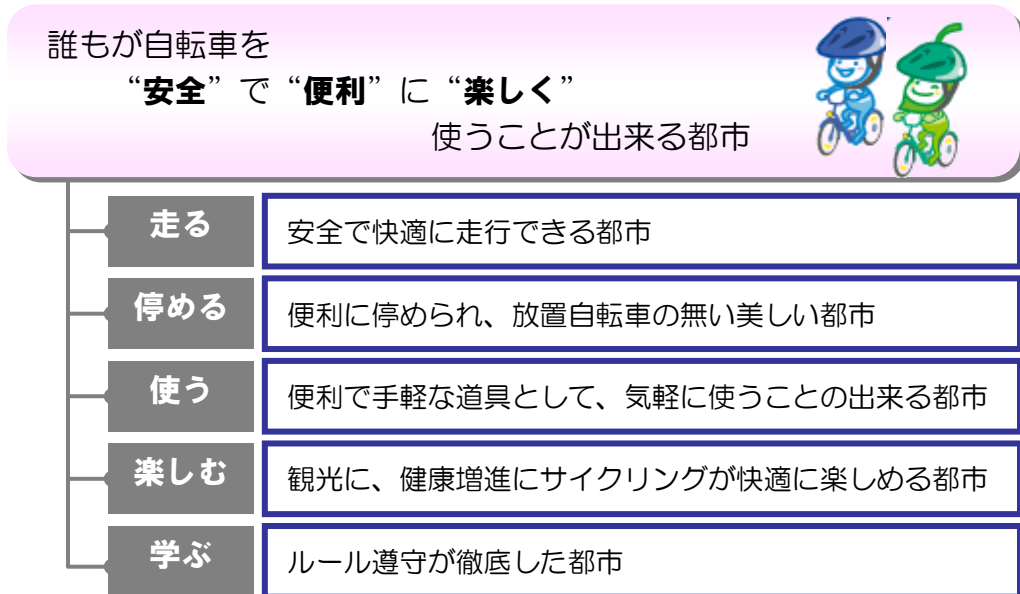


3つのキーワードについては、事故等の顕在化している課題への迅速な対応の必要性から、以下のような優先順位に留意する。

- 喫緊の課題である安全性の向上が最優先である
- 安全な利用環境等を整えた上で、自転車を便利に使える付加的な環境整備に取り組む
- さらに、多様な自転車利活用シーンを整えていく

2) 自転車先進都市としてのコンセプト

岡山市における自転車利用にかかわる現況の問題点等を踏まえ、本実行戦略のコンセプトを以下のように設定する。

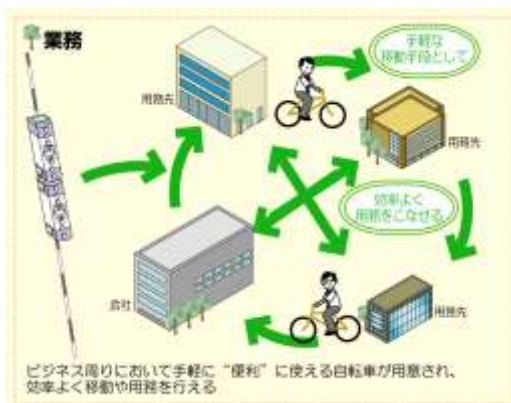
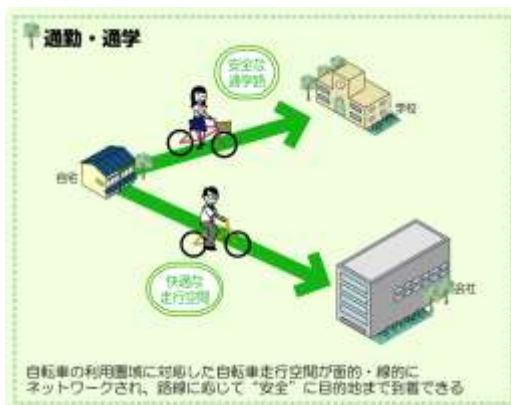


「自転車先進都市おかやま」を確立するためには、上記コンセプトを満たしつつ、以下の2点が実践されることが重要である。

「走る」「停める」「使う」「楽しむ」「学ぶ」という5つの施策分野が、相互の連関のもと、高い水準で調和すること

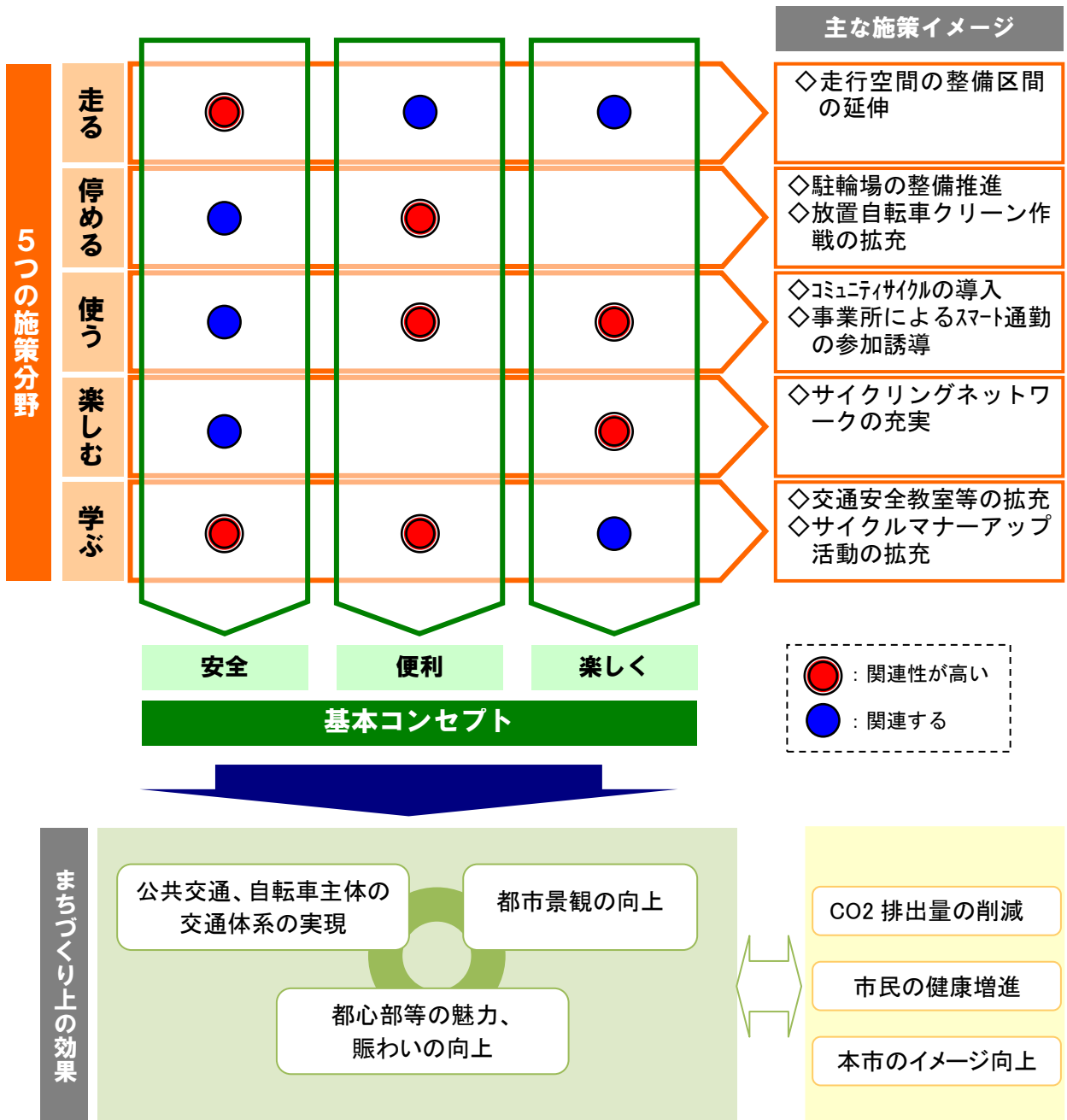
“自転車”が街の風景として溶け込み、市民が『自転車先進都市』を実感し、認識を共有し、また先進都市市民として実践すること

多様な自転車利用シーンのうち、例示的に具体的な利用イメージを示す。
例えば・・・



3) コンセプトと5つの施策分野

コンセプトと取組むべき5つの施策分野との関係に加え、波及的な展開が期待されるまちづくり上の効果を以下の通り整理する。



2-3 実行戦略の基本方針

本実行戦略の基本方針について、《空間》《時間》《連携》の3つに着目して設定する。

1) 《空間》戦略の基本方針

土地利用や自転車利用圏域を勘案して、施策展開を行っていく。

① 中心部での面展開、都心部と郊外地区を結ぶ線展開、郊外地区でのスポット展開

- ・面展開…自転車利用ニーズが高い岡山市中心部における重点エリアとしての施策展開
- ・線展開…中心部に直行アクセスする自転車への対応（都心と郊外の接続）
- ・スポット展開…郊外部における主要駅周辺や地域拠点等の自転車利用圏域に対応した施策展開

② 都市空間の再配分の積極展開による走行空間などの優先確保

- ・自転車利用の基本的なインフラである走行空間と駐輪施設の整備を重視し、積極的な断面再編・空間活用など路線や空間の位置づけに応じた整備推進を図っていく。



図 施策展開の空間区分

特に施策分野の「走る」については、前述の空間戦略の基本方針に基づき①重点エリア、②都心アクセス軸、③郊外スポット部を設定し、各々地域の特性や自転車利用実態等に応じて、整備を進めていく。

①重点エリア

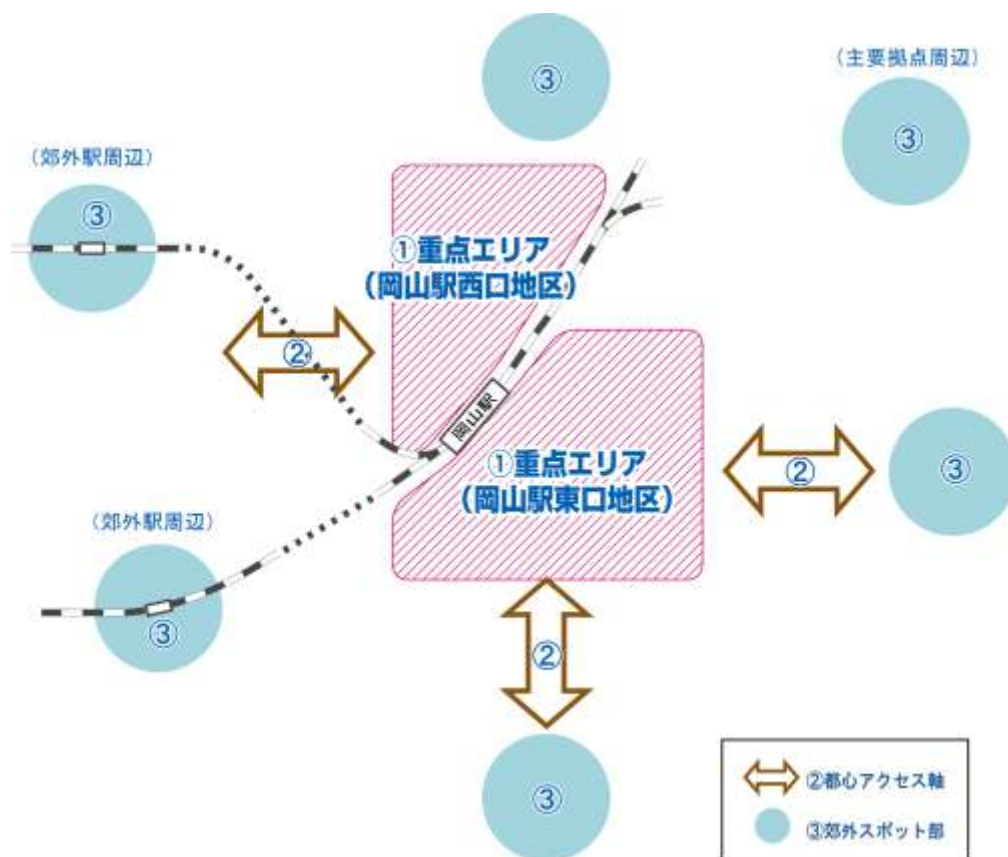
岡山市中心市街地の商業・業務集積地、ならびに岡山市都心部にあたる高密度市街地で歩行者・自転車との分担等による安全性・走行性を高めるため、面的に自転車の走行空間整備や案内・誘導等を重点的に進める重点エリア(自転車通行環境整備のモデル地区(H19))を設定。

②都心アクセス軸

現状の自転車利用ニーズ(利用圏域や自転車交通量等)を勘案して、重点エリアの周縁と都心部を接続する路線を線的な都心アクセス軸として位置づけ、自転車走行空間の整備を進めていく。

③郊外スポット部

郊外部の自転車利用ニーズ(利用圏域)に応じて、地域の主要拠点(鉄道駅・公共施設・学校施設・医療施設等)間を接続する走行空間整備を進めていく。



2) 《時間》戦略の基本方針

時間軸を勘案して、施策展開を行っていく。

① 3カ年の短期戦略：都心部ショーケースの形成

- ・市内外への注目度の高い重点エリアを中心に、目に見える形で施策効果をアピールし、事業推進とルールマナーを波及的に浸透させていくことを狙い、ショーケースとしての整備を推進する。

② 5カ年の中期戦略：骨格的利用環境等の確立

- ・重点エリアへの直行型自転車のアクセスに対応した利用環境等を改善させることで、自転車の利用圏域の拡大を図っていく。

③ 10カ年の長期戦略：自転車先進都市の実現

- ・岡山市域の多様なエリアやシーンにおいて、自転車が安全便利に使える環境を整え、自転車利用者の増加を図っていく。

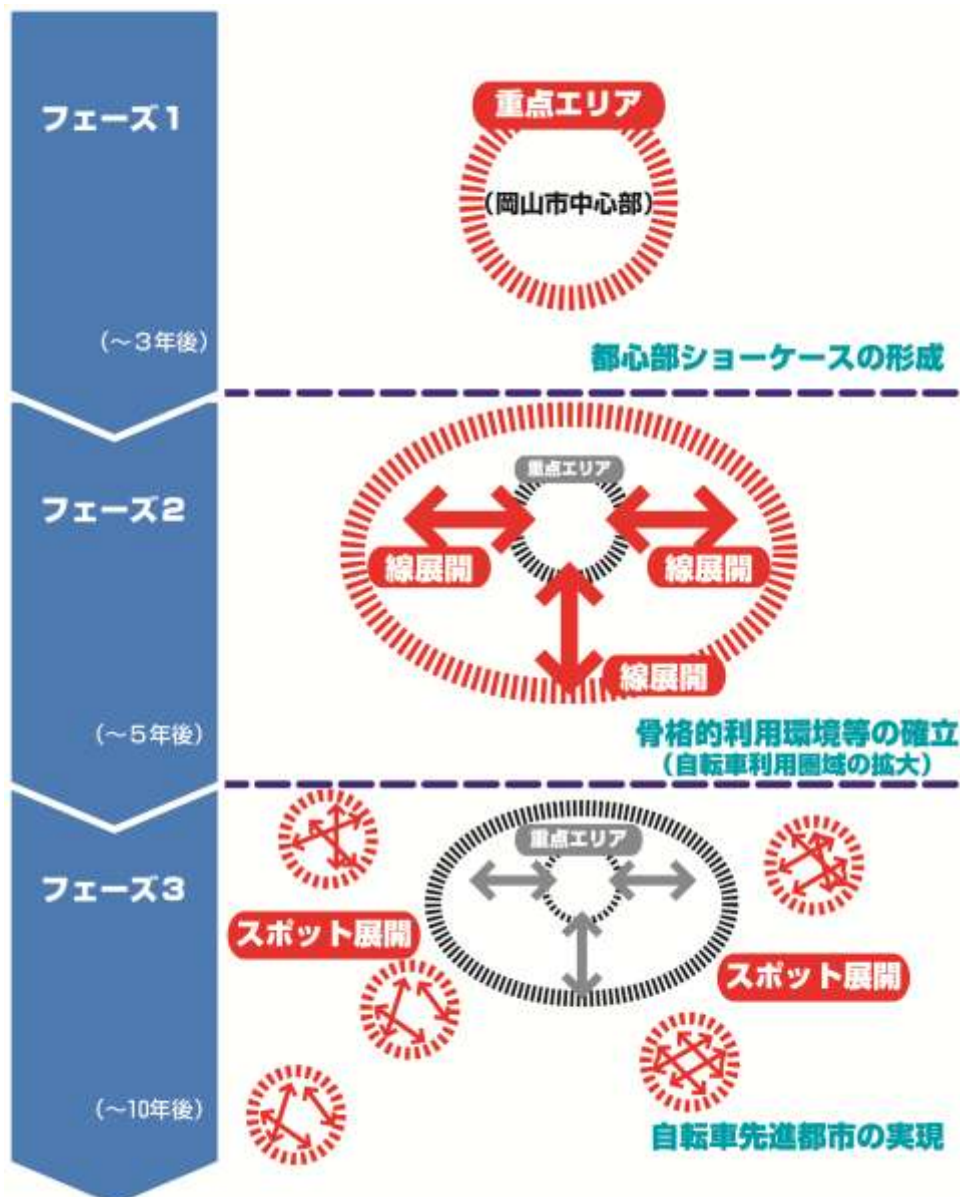


図 施策展開のシナリオ

3) 《連携》戦略の基本方針

施策間や関係機関との連携を勘案して、施策展開を行っていく。

① 市民・民間・行政の三位一体による官民連携

- 行政だけでなく、関係機関や利用者・民間の主体的な参加・協力による、全市的な自転車まちづくり運動とするための仕組みを構築し、連携・役割分担による事業推進を図っていく。

② ハードとソフトの施策連携

- 走行空間や駐輪施設等を適切に利用させ、実効性を上げるための誘導方策を重視するとともに、多様なシーンでの自転車利用機会の創出や情報提供といったソフト方策を積極的に推進していく。

③ 公共交通をはじめ、他の交通とのモード連携

- 公共交通と自転車を組合わせて使う環境を充実させ、自動車から「公共交通＋自転車」利用への転換を促し、マルチモーダル（※1）な交通環境の実現を図っていく。

※1：複数の交通機関が連携し、利用者ニーズに応じて効率的で良好な交通環境が提供されること

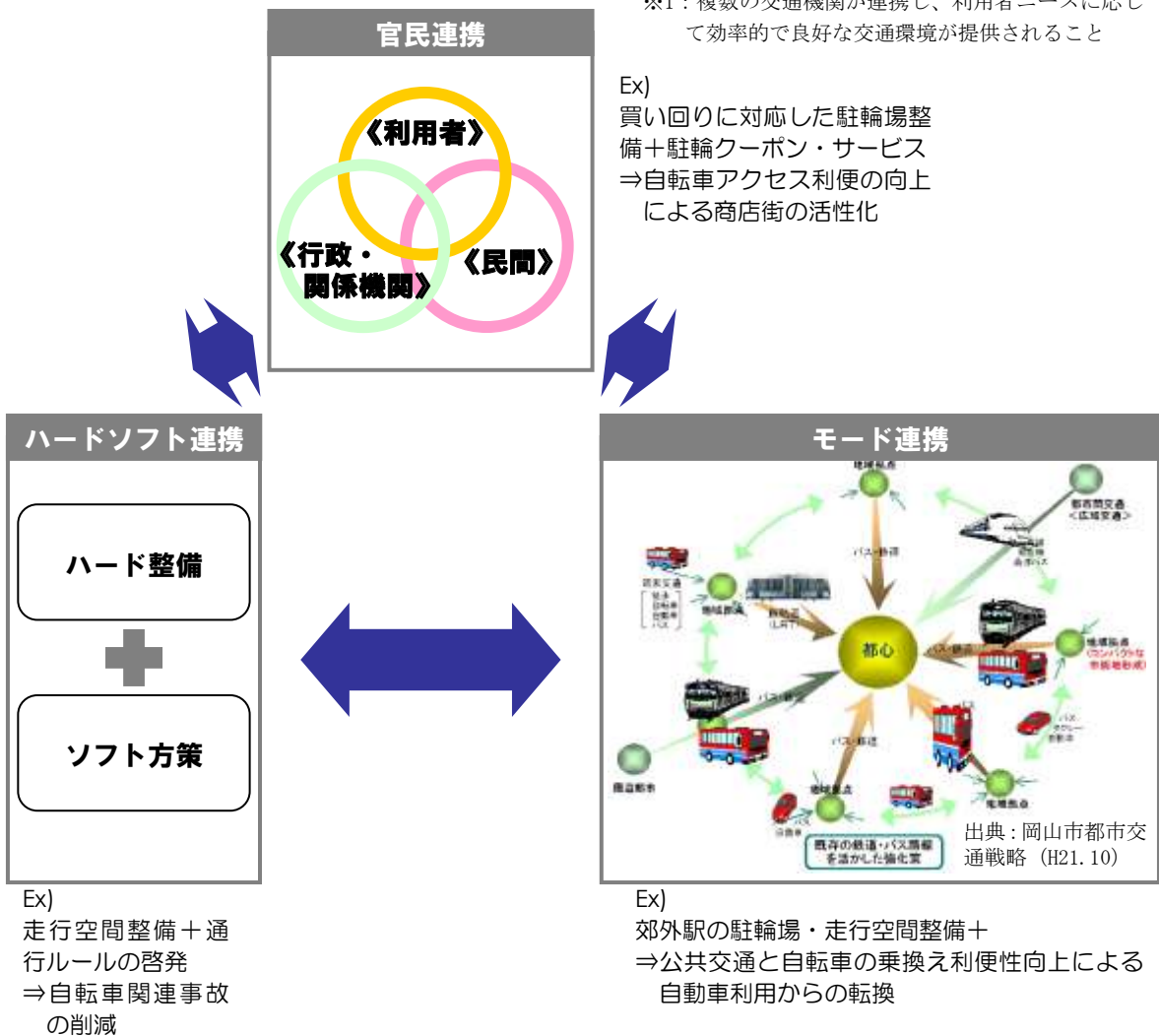


図 自転車施策展開における多様な連携イメージ

