

自転車先進都市おかやま
実行戦略
概要版

2012.8



誰もが自転車を“安全”で“便利”に“楽しく”使うことが出来る都市
『自転車先進都市おかやま』を目指して



はじめに	1
1 自転車利用環境等の現状と課題	2
1-1 自転車利用の特性	2
1-2 自転車利用環境等の問題点と課題	3
2 実行戦略の基本的方向	4
2-1 自転車先進都市を目指す意義	4
2-2 実行戦略の考え方	6
2-3 実行戦略の基本方針	7
3 自転車先進都市の実現に向けた実行戦略	8
3-1 実行戦略の実施策	8
3-2 実行戦略の推進方策	15
4 実行戦略の展開方策〈都心部ショーケースの形成〉	17
4-1 自転車走行環境整備を軸とした展開	17
4-2 自転車駐輪対策を軸とした展開	22
4-3 コミュニティサイクルの導入を軸とした展開	25
今後に向けて	29

はじめに

温暖で晴れの日が多く、また、市域南部に向けて平坦な地形が広がっている岡山市は、全国どの都市と比較しても、自転車利用に適した環境にあります。

しかしながら、これまで、『自転車』は、ともすると邪魔者扱いされてきたきらいがあります。景観を損ね、通行の邪魔になる放置自転車、道路を我が物顔に走り回り歩行者にとっても車にとっても危険な迷惑自転車など、自転車に負の印象を抱いている市民も決して少なくないのが実態ではないでしょうか。

- 一方で、近年、『自転車』は、以下のように様々な形で見直されてきております。
- －地球温暖化などの環境悪化に対する環境に優しい乗り物としての“自転車”
 - －肥満対策など心身の健康づくりに効用の高い乗物としての“自転車”
 - －多くの人が行きかう賑わいのある街なかを実現する街づくりのツールとしての“自転車”
 - －風景を味わいながらサイクリング等を楽しむ余暇の道具としての“自転車”

現に、欧米諸国では、多くの都市において、こうした自転車の有する特性を活かし、競い合うようにサイクリング道路ネットワークの整備や、新たな公共交通手段であるコミュニティサイクルの導入などの施策を積極的に進め、街づくりに役立てるばかりか、都市そのもののイメージやブランド力の向上に努めています。

一方、わが国においても、これまで道路交通における自転車の位置づけが明確ではなく、走行空間が不足し、自転車関連事故が増加傾向にあるなど自転車利用環境等の総合的な整備が急務となっている中、現在、国において、安全で快適な自転車利用環境等の創出に向けた検討が進められております。

こうした状況の中、本市では、平成 21 年 10 月に策定した岡山市都市交通戦略において、人と環境に優しい交通体系を構築することを今後の交通政策の目標とする中で、自転車を本市にふさわしい交通手段の一つと位置付けました。

これまで述べてきたとおり、自転車政策に取り組むにあたっては、その交通手段としての機能だけでなく、まちづくり全般にかかわる様々な役割を勘案する必要があります。こうした自転車の特性を踏まえ、自転車政策を総合的に推進するため、今般、『自転車先進都市おかやま実行戦略』を策定することといたしました。

来る 2014 年には、本市初となる世界規模の国際会議、「国連 ESD の 10 年最終年会合」が開催され、国内外から多くの人々が本市を訪れることが期待されています。

本会合の開催も見据えながら、本実行戦略に基づき、市民、財界、学界、各種関係団体など、各界各層との連携、協働のもと、自転車先進都市おかやまを目指して取り組んでまいります。

平成 24 年 8 月
岡山市

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

● 主要目的

「良好な自転車交通秩序の実現」は、平成 21 年 10 月 25 日に警察庁通達として、「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」が出された。

● 総合対策

【自転車は「車両」であるという認識】

「通行環境の確立」「ルール周知と安全教育の強化」「基盤整備」といった対策の強化を図っていく方針が示されている。

● 実施

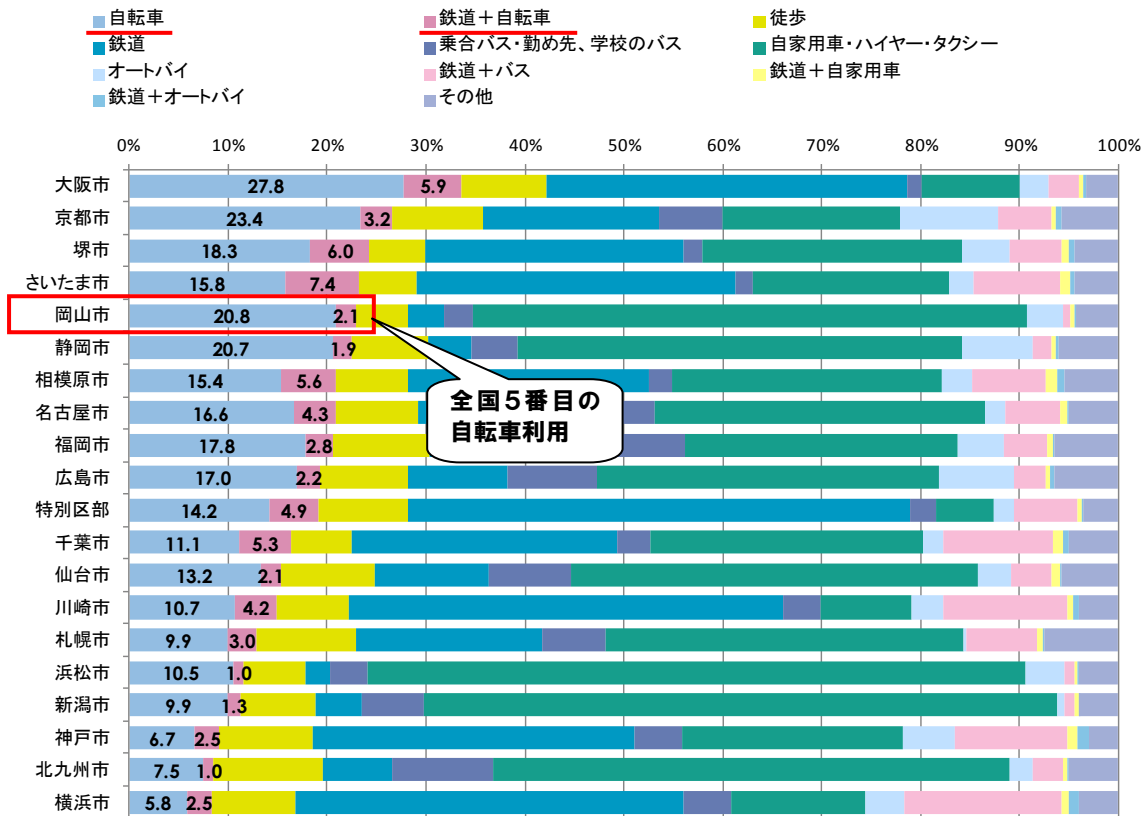
出典：H23. 10. 25 警察庁通達

1 自転車利用環境等の現状と課題

1-1 自転車利用の特性

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。

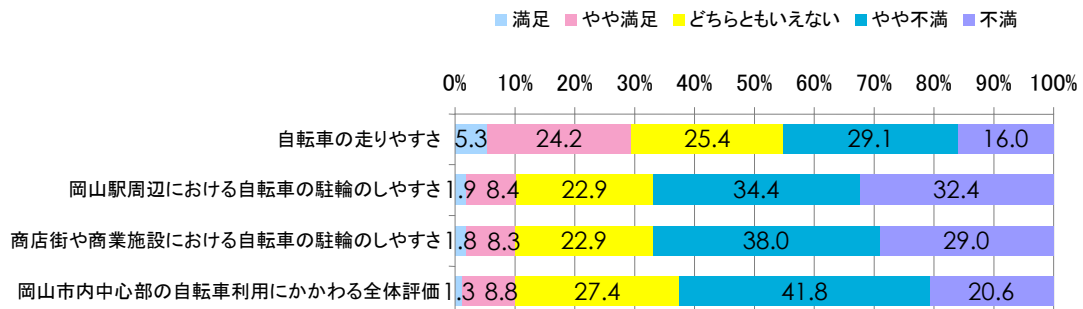
- 気候や地形などの自然条件に恵まれた中核市～政令指定都市では、自転車の利用が高く、その中でも岡山市は、政令指定都市における通勤・通学時の交通手段として、自転車分担率（鉄道＋自転車を含む）が**全国5番目**の利用状況となっている。
- 特に、自転車単独での分担率でみた場合、全国3番目の利用状況となっている。



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	①整備済みの走行空間が不連続 ・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	⇒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
	②交差点部における自転車と歩行者の混在 ・交差点部で歩行者と自転車の分離が出来ていない	⇒交差点部で特に多い自転車関連事故
	③郊外部における脆弱な道路環境 ・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	⇒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	④利用ニーズに対応した駐輪場の不足 ・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	⇒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
	⑤既存駐輪場の認知不足 ・既存駐輪施設に対する低い認知状況	⇒一部の駐輪場で低い利用率
自転車利用促進	⑥手軽な交通手段が不足 ・街中で自由に気軽に使える2次交通手段が不足 ⑦郊外駅・バス停等における乗換えが不便 ・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	⇒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	⑧地域資源が有効活用されていない ・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	⇒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	⑨自転車利用ルールの低い遵守状況 ・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	⇒ルール違反を要因とした自転車関連事故の増加

2 実行戦略の基本的方向

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

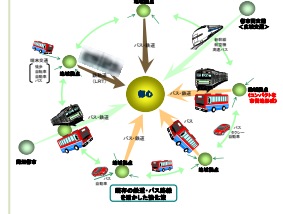
誰もが移動しやすい都市づくり
・公共交通と自転車が主体の交通システムの実現 等

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

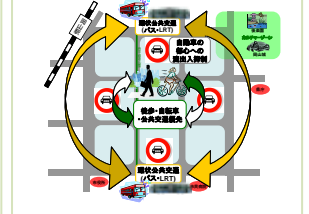
岡山市都市交通戦略

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。
- 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。

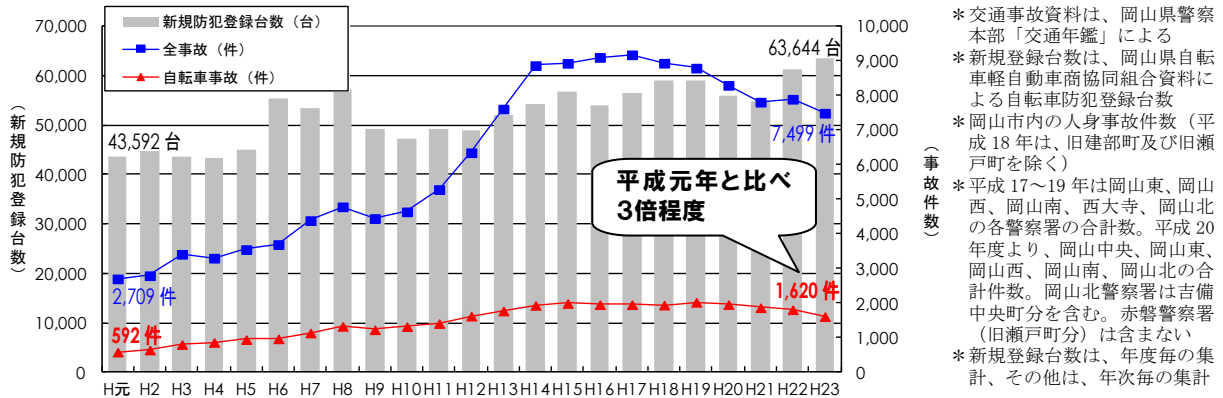


図 岡山市内における自転車登録台数と自転車事故の推移

(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。
- 公共交通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、公共交通と自転車を中心とした「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。
- 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

- 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。
- 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) 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。

誰もが自転車を
“安全”で**“便利”**に**“楽しく”**
 使うことが出来る都市



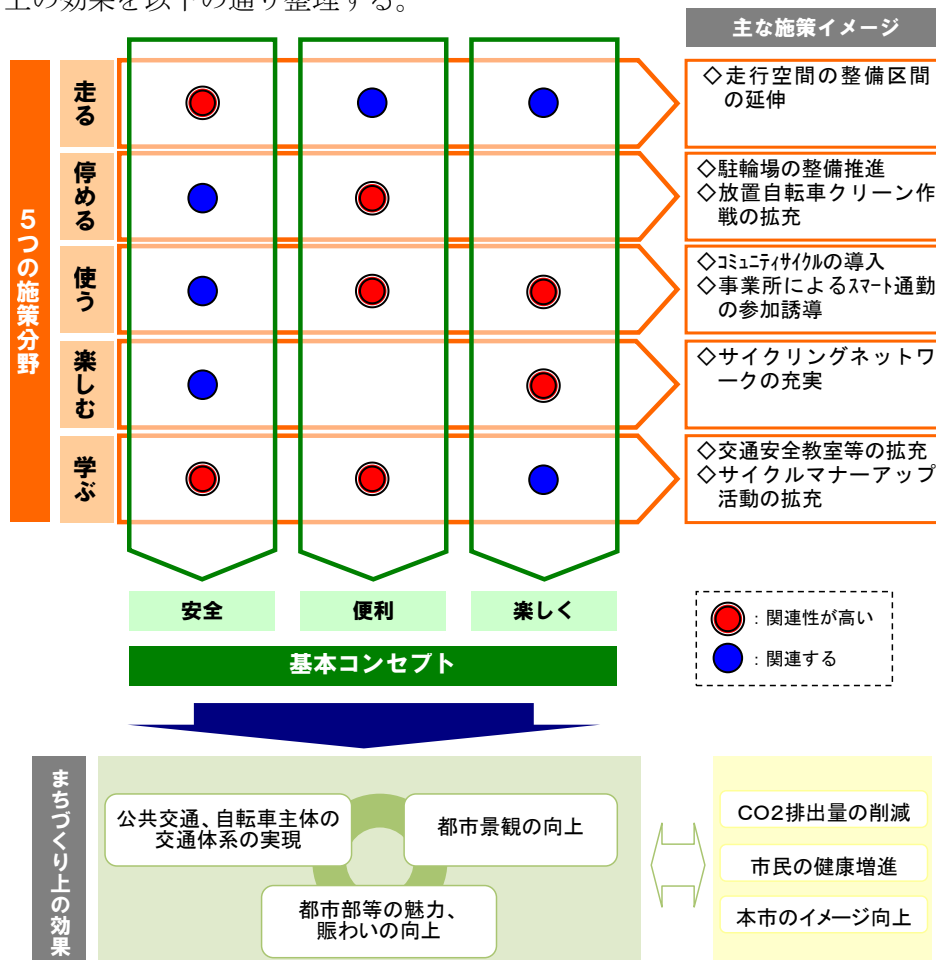
「自転車先進都市おかやま」を確立するためには、上記コンセプトを満たしつつ、以下の2点が実践されることが重要である。

「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

2) 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。

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ヵ年の短期戦略：都心部ショーケースの形成

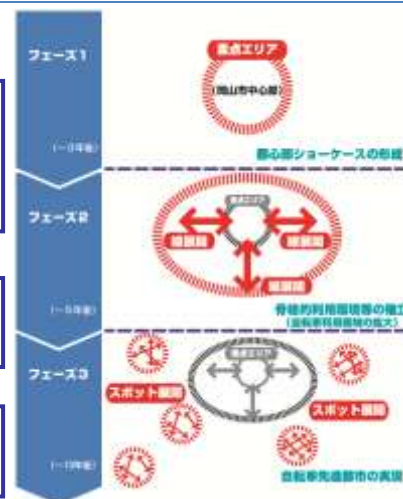
- ・市内外への注目度の高い重点エリアを中心に、目に見える形で施策効果をアピールし、事業推進とルールマナーを波及的に浸透させていくことを狙い、ショーケースとしての整備を推進する。

② 5ヵ年の中期戦略：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ヵ年の長期戦略：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。



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

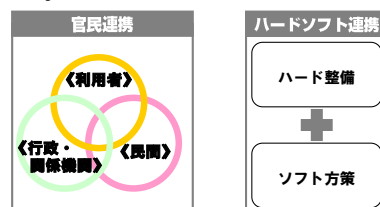
- ・行政だけでなく、関係機関や利用者・民間の主体的な参加・協力による、全市的な自転車まちづくり運動とするための仕組みを構築し、連携・役割分担による事業推進を図っていく。

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

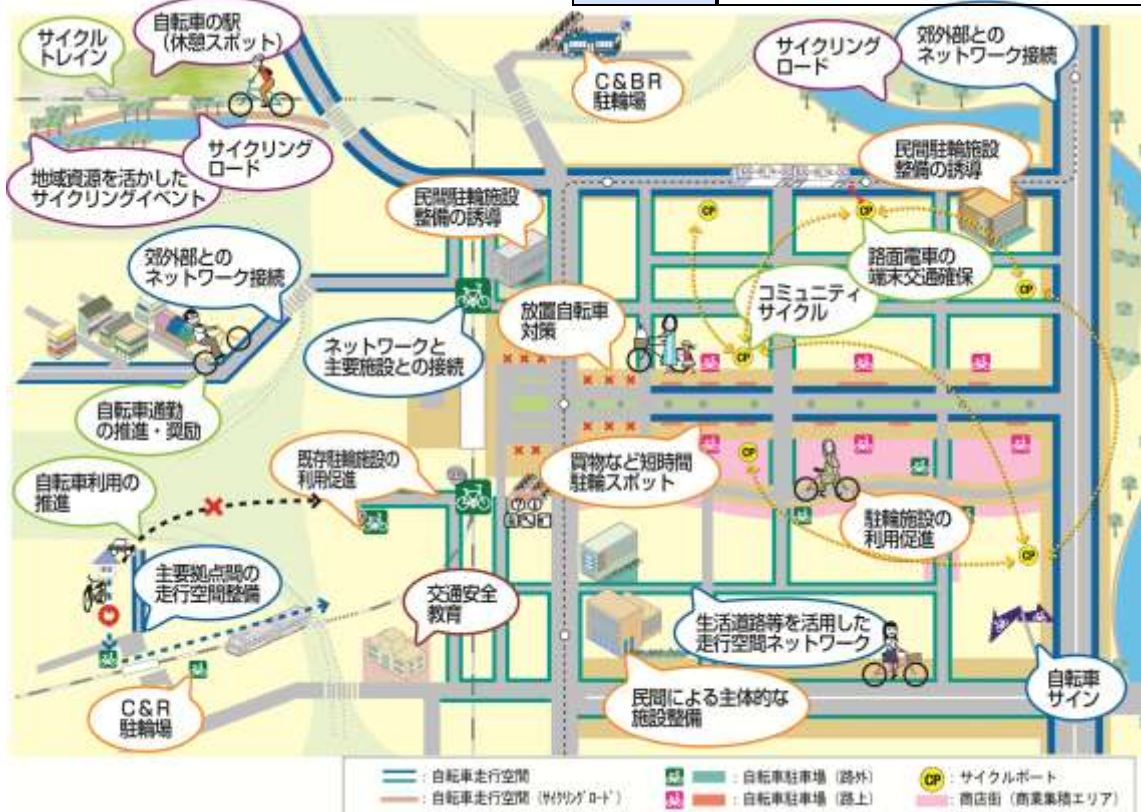
3 自転車先進都市の実現に向けた実行戦略

3-1 実行戦略の実施施策

自転車先進都市を実現するため、自転車利用にかかわる5つの施策分野毎に目標達成に向けた14の実施施策を設定し、施策間の相互連携に留意しながら進めていく。

表 施策分野別の実施施策

5つの施策分野	実施施策	5つの施策分野	実施施策
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備	使う	コミュニティサイクルの導入
	適正な利用を誘導するためのサイン整備		自転車の公共交通への持込み促進
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備	楽しむ	モビリティマネジメントによる自転車利用の推進
	既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進		サイクリングネットワークの充実
	施設整備と連動した放置自転車への規制強化	自転車利用シーンの拡大	学ぶ
民間による主体的な施設整備の促進	自動車ドライバーに対する啓発活動の推進	情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進	



*「C&R」とは：鉄道と自転車との連携を図る取組で、鉄道駅の近くに駐輪施設を配置し、自転車から鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム
 「C&B&R」とは：バスと自転車との連携を図る取組で、バス停の近くに駐輪施設を配置し、自転車からバスに乗り換えて目的地に向かうシステム

図 実施施策の展開イメージ

1) 【走る】道路状況に応じた安全な走行環境の実現

【基本的な考え方】

- 自転車との分離による歩行者の安全確保を第一義として、自転車の走行空間を多様な整備手法により確保・整備していく。
- 走行空間整備に合わせた誘導サイン等の整備により、道路の状況に応じてルールを守って通行できるよう適切な誘導を行う。

(1) 路線状況に応じた安全な走行空間整備

① 自転車走行空間のネットワーク計画の策定

- ・既存の整備済み区間の有効な活用等により、自転車の走行空間を早期に連続化させていくことが必要である。
- ・着実に整備区間を延伸するために、ネットワーク計画を策定し、関係機関や関連事業とプログラムや計画の整合を図っていく。

② 自転車走行空間の整備

- ・歩行者の安全確保のため、歩行者との分離を基本とした自転車の走行空間整備を行っていくことが必要である。
- ・車道側での走行空間確保を優先的に検討し、幅員構成や交通量、歩道の有無、幹線・区画道路等の路線状況等を勘案した最適な手法により整備を行う。



歩道上の普通自転車通行部分指定の例（仙台市）



歩道の無い道路における通行位置の明示（世田谷区）



自転車レーン（西川緑道公園筋）

図 多様な整備手法のイメージ

(2) 適正な利用を誘導するためのサイン整備

- ・自転車走行空間については、個別道路状況に応じて多様な整備手法を用いることから、個別路線毎の通行方法に即して適正な誘導が必要となる。
- ・道路利用者の混乱を避けるため、看板や路面標示のデザイン、設置する位置の考え方を統一し、通行ルールの周知・誘導を行っていく。



図 誘導サイン等の基本的な設置パターン（一例）

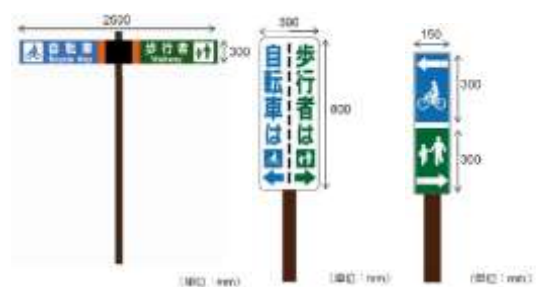


図 誘導サインのデザイン

2) 【停める】駐輪ニーズへの適正な対応による駐輪対策

【基本的な考え方】

- 路外自転車駐車場の整備等による従来の駅前長時間駐輪への対応に加え、短時間駐輪などの多様な駐輪特性を十分に勘案しながら、総合的な駐輪対策を行っていく。
- 公共による施設整備等の対策に加え、民間による主体的な施設整備の促進とともに、放置禁止区域の拡大などによる各種施策連携を図っていく。

(1) 利用ニーズに対応した駐輪施設整備

① 駐輪特性を勘案した施設整備

- ・広幅員の歩道空間等を活用しながら、駐輪ニーズを考慮した短時間駐輪施設の整備を行い、路上放置自転車の削減による歩行者の安全性向上や景観の向上等を図っていく。

② 郊外結節点における駐輪施設の整備

- ・自転車の端末利用を促進するため、公共交通との役割分担や現状の自転車利用ニーズ等を勘案して、駅やバス停等の交通結節点に駐輪施設整備を行っていく。



図 サイクル&バスライド駐輪場（浜野入口バス停駐輪場）

(2) 既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進

- ・目的地からの距離が離れた場所にある駐輪施設や、駐輪施設の2階部分などは、利便性の低さ等から利用率の低下がみられ、有効活用が必要である。
- ・利便性に応じた料金設定など運用方法の見直しを行うとともに、案内誘導サインの設置や情報発信等による駐輪施設の利用促進を図っていく。

(3) 施設整備と連動した放置自転車への規制強化

- ・自転車駐車場の施設整備状況にあわせ、必要に応じて放置禁止区域の拡充等の見直しについて検討を行っていく。

(4) 民間による主体的な施設整備の促進

① 附置義務のあり方の検討

- ・市内の放置自転車の実態として、沿道の事業所等への通勤自転車が路上放置されている箇所が一部でみられるため、事業所等における駐輪施設整備を誘導する。

② 個店買い回り自転車の整序化

- ・自転車による買い回り利便を向上させるため、個店の集まる商店街等では店舗至近への駐輪を整序化するための方策について、地域と連携しながら検討を行っていく。



図 表町商店街における取組み（社会実験）

③ 地域サービスとの連携

- ・サービスポイントの活用等による、駐輪施設への誘導と合わせた自転車利用の促進・地域振興策について、商店街組織等との連携により検討を行っていく。

3) 【使 う】公共交通と組合わせた自転車の利用促進

【基本的な考え方】

- 徒歩移動や既存公共交通を補完し、移動の利便性を向上させるため、これまでの社会実験結果を踏まえつつ、コミュニティサイクルの導入を図っていく。
- さらには、公共交通との役割分担に留意しつつ、自動車から「公共交通+自転車」への転換を誘導するための各種利用推進施策を展開する。

(1)コミュニティサイクルの導入

- ・来街者等が鉄道端末や観光拠点、ビジネス周り等の移動ニーズに応じて手軽に自転車を使えるようコミュニティサイクルの導入を図る。
- ・導入にあたっては、これまでに実施した社会実験による課題や改善点等を考慮し、岡山市にふさわしいコミュニティサイクルを確立する。
- ・この際、より魅力的な街の交通手段となるよう、公共交通機関との連携方策、観光政策、商業振興政策など他分野との連携方策についても検討する。

(2)自転車の公共交通への持込み促進

- ・市民や来街者による自転車の活用シーンやエリアを拡充させていくため、広範に分布する地域資源やサイクリングロードへのアクセス利便性の向上策について検討を行っていく。
- ・具体的には、電車やバス等への自転車の持込み（サイクルトレイン、自転車ラックバス）等について、公共交通事業者との協議・連携による導入可能性について検討を行っていく。



図 路面電車への自転車持込み
(ストラスブール市)



図 自転車ラックバス
(神奈川中央交通)

(3)モビリティマネジメントによる自転車利用の推進

- ・短距離の自動車移動を主たるターゲットとして、公共交通や自転車への転換を推進していく。
- ・各種施策や関係機関との連携により、自転車利用メリットの周知とあわせた PR 広報とともに、公共交通との乗換え利便性向上（C&R、P&CR 等）を図り、民間企業による自転車利用の奨励や、駐輪場と公共交通定期券のセット割引サービス等の施策連携による転換を誘導していく。

4) 【楽しむ】地域・観光活性化に向けた自転車利用振興

【基本的な考え方】

- 地域の自然や歴史的資源を活用し、関係機関との連携によるサイクリングロードの整備等により、市民の健康づくりをはじめ、自転車を楽しめる環境の向上を図っていく。
- また、ネットワークの拡大とあわせ、情報提供や活用イベントの充実により、地域振興や観光振興に寄与する自転車利用シーンの拡大を図る。

(1) サイクリングネットワークの充実

- ・吉備路自転車道等を有効活用するとともに、後樂園と河川沿い等の地域資源を活用した新たなサイクリングロード設定により、市民の余暇活動や観光来街者による利用者（ポタリング（※1）等）の増大を図る。
- ・既存の大規模自転車道については、迂回発生箇所があるため、看板や路面表示等のサインによる対応等について検討を行う。
- ・また、主要な立ち寄り先となる観光施設等における駐輪施設の実態等を踏まえ、必要な場合には駐輪スペースの確保を施設管理者等に働きかけるなど、その確保方策についても検討を行う。

※1：自転車による散策・周遊のこと

(2) 自転車利用シーンの拡大

① 地域資源を活用した自転車散策ルートの設定

- ・広く分布する地域資源、観光資源を巡る散策ルートの設定について検討を行う。
- ・ルートの設定にあたっては、自転車団体や市民等との協働により、沿道景観等を味わいながら、“食”を含めた街なか散策やテーマ性を持たせた観光周遊などが楽しめるよう、複数のルートを検討するとともに、マップ作成等を通じてその周知を図る。
- ・また、地域連携による利用推進方策として、スタンプラリー等について検討を行うほか、街なか散策マップをコミュニティサイクル利用者に提供するなど、より多くの人に岡山におけるサイクリングを楽しんでいただく方策について検討を行う。

② 自転車関連イベントの開催

- ・地域・観光振興にも寄与し、自転車利用の推進にも資する関連イベントの開催について検討を行っていく。
- ・これらの自転車関連のイベントについては、各種の自転車関連団体等による取り組みも行われていることから、効果的な情報発信による参加者の増加に向けた連携のあり方について検討を行う。

③ 自転車の駅(休憩スポット)

- ・サイクリングロードの整備にあわせ、沿線地域等と連携・協力しながら、サイクリング利用者等の休憩所確保について検討を行う。



図 サイクリングの休憩所（しまなみ海道）

④ 健康増進に向けた自転車利用の促進

- ・自転車利用による健康の維持増進に関する情報の積極的な提供や、健康をテーマとした各種イベントの実施について検討するほか、関連機関との連携のあり方、可能性等についても検討を行う。

5) 【学 ぶ】自転車利用のマナーアップ

【基本的な考え方】

- 関係機関との連携により、教育・広報・指導・啓発を総合的に推進し、通行ルールや利用マナーの周知、及び遵守率の向上を図っていく。
- さらに、自転車先進都市としての積極的な情報発信により、地域外へのアピールと地域内への啓発など、施策の相乗的な効果の発現を図っていく。

(1)関係機関との連携による自転車マナーの向上

① 安全利用に関する教育の推進

- ・全ての世代が自転車の安全利用に関する十分な教育が受けられるよう、これまでに関係主体が行ってきた安全教育の内容を整理し、連携した取組みを行っていく。
- ・自転車利用にかかわる交通安全教室等の教育活動について、対象に応じたメニューを工夫するとともに、開催回数の増加等の取組みを進める。
- ・あわせて、市役所職員等による模範運転の励行や、教育機関の教職員等の指導者育成など、教える体制についても向上を図っていく。
- ・ルールやマナーの教育だけでなく、自転車の点検・保険加入の重要性などについても周知していく。

② 地域や各種関連団体との連携による通行ルールの徹底

- ・既設の走行空間では、荷捌き・駐停車車両が発生し、自転車走行の妨げになっている一方、自転車の歩道通行が常態化し、歩道において歩行者と自転車の混在・交錯が発生するなどの問題があり、全ての道路利用者に「自転車は車両である」等の意識を周知させていくことが必要である。
- ・自転車通行のルール・マナー等について意識を高められるよう、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーや歩行者に対して周知するための有効な啓発方法について検討し、継続的な活動の展開を行っていく。
- ・具体的には、街頭での声かけなど既に行っている取組みの開催頻度の増加とともに、マナーアップ強化の日など新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・検討及び取組みにおいては、市および警察や自転車販売店、自治会、教育機関等との連携体制により推進していく。



出典：山陽新聞

図 岡山県警による街頭指導の実施風景

③ 地域連携による放置の違法性に対する認識の向上

- ・駐輪施設を利用しない理由として、短時間の駐輪であるといった違法性の認識（規範意識）の低さが1つの要因として挙げられる。
- ・自転車の放置に対する違法性の認識を向上させるため、啓発活動の強化や、有効な啓発方法について検討し、継続的な活動の展開を行っていく。
- ・具体的には、街頭での声かけや放置自転車のクリーンキャンペーンなど既に行っている取組みの開催頻度の増加とともに、新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・検討及び取組みにおいては、市および警察や自転車販売店、自治会、教育機関等との連携体制により推進していく。

④ 地域連携による広報活動の推進

- ・自転車利用のルールやマナーにかかわる啓発チラシやポスターを作成し、多くの人が集まるイベント等と連携した啓発チラシの配布活動や、広報誌等による定期的な情報発信を行っていく。
- ・特に、より多くの人に幅広く周知していくために、高等学校等の教育機関や、自転車販売店による自転車購入・修理時の啓発などについて各種連携を図っていく。



図 自転車通行ルールの啓発チラシ

(2) 自動車ドライバーに対する啓発活動の推進

- ・違法な路上駐車車両によって自転車走行空間の機能・安全性が損なわれることのないよう、交通管理者や地域住民との連携により、特に自転車走行空間への路上駐車発生の防止に努めていく。



図 自転車走行空間への路上駐車

(3) 情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進

- ・自転車利用にかかわる各種団体や組織等によるイベント等の情報について、関係者との協力により一元化した情報発信方法について検討を行っていく。
- ・また、自転車利用にかかわる各種施策の実施状況や、利用者満足度等の指標の経年的な経過等を情報発信することで、「自転車先進都市おかやま」の積極的なPRを行っていく。



図 自転車利用総合案内サイト（奈良県）



図 ロゴマーク（宇都宮市）

3-2 実行戦略の推進方策

本実行戦略を推進するためには、実施施策について、〈いつ〉〈だれが〉〈どのように〉施策を実施していくのかといった具体のアクションプログラムが必要となる。ここでは、その基本的な方向を整理し、今後、4章の展開方策に即して具体化を行っていく。

1) 実施施策の推進プログラム

以下のプログラムに基づき、計画的に実施施策を推進していく。なお、各実施施策の実施主体および検討の具体化や推進等において協議・連携を図って行く関係主体についてもあわせて整理する。

5つの 施策分野	実施施策	フェーズ1 ～3年	フェーズ2 ～5年	フェーズ3 ～10年	関係者		
					行政・ 関係機関	民間	利用者
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備	整備			○		
	適正な利用を誘導するためのサイン整備	整備			○		
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備	整備			○	○	
	既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進	実施			○		
	施設整備と連動した放置自転車への規制強化	検討	実施		○		
	民間による主体的な施設整備の促進	検討	実施		○	○	
使う	コミュニティサイクルの導入	導入	必要に応じ充実を検討		○	○	
	自転車の公共交通への持込み促進	検討		実施	○	○	
	モビリティマネジメントによる自転車利用の推進		継続・拡充		○	○	○
楽しむ	サイクリングネットワークの充実	検討	整備		○	○	
	自転車利用シーンの拡大	検討	実施		○	○	○
学ぶ	関係機関との連携による自転車マナーの向上		継続・拡充		○	○	○
	自動車ドライバーに対する啓発活動の推進		実施		○	○	○
	情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進		実施		○	○	

2) 数値目標の設定

成果指標（アウトカム）の目標値については、以下の考え方で設定を行う。

- 国内他都市に比較可能な指標が有る場合には、トップクラスの数値を目標値とする
- 市民アンケートによる満足度は、「2人に1人」が満足とする50%を目標値とする
- 単純に比較可能な指標が存在しない場合には、「現況値の50%増・減」と設定する

3つの基本コンセプト	成果指標（アウトカム） （10年後（H33年度時点））
安全	<p>○自転車関連事故件数 現況値：1,620件 ⇒ 目標値：800件（50%減） *現況値は、交通年鑑 平成23年資料版（H23年時点）</p> <p>○自転車の走りやすさに対する満足度 現況値：29.5% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） *現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査</p>
便利	<p>○放置自転車台数 現況値：5,691台 ⇒ 目標値：2,800台（50%減） （平日2,805、休日2,886） *現況値は、H22.3自転車等の利用環境に関する基礎調査（都心部10地点の合計）</p> <p>○駐輪しやすさに対する満足度（商店街や商業施設） 現況値：10.1% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） *現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査</p>
楽しく	<p>○コミュニティサイクル利用回数（回転率） 現況値：0.22回/日 ⇒ 目標値：1.0回/日 *現況値は、H23年度社会実験実績 *目標値は、国内本格導入事例である富山市（0.77回/台・日）を上回る数値を設定</p>



<p>○自転車利用環境等の総合満足度（市中心部の自転車利用にかかわる全体評価） 現況値：10.1% ⇒ 目標値：50.0%（2人に1人） *現況値は、H23年街路交通課実施の岡山市民アンケート調査</p>
--

■チャレンジ目標

通勤通学の自動車分担率の削減（H32年度目標値）

<p>現況値：56.0%（H22） ⇒ チャレンジ目標：50.0% *現況値は、H22年国勢調査</p>
--

3) 進行管理体制

今後、本実行戦略に位置づけた実施施策を実現するにあたっては、市民・民間・行政が連携して推進していく必要がある。

特に、自転車走行空間ネットワークについては、道路管理者および交通管理者等による協議会組織を設置し、早期整備路線を対象に整備計画の具体化を進めていく必要がある。



4 実行戦略の展開方策〈都心部ショーケースの形成〉

第2章において述べたように、本実行戦略においては、第一段階として、都心部ショーケースの形成を目指し、都心部における対策を展開していくこととしている。

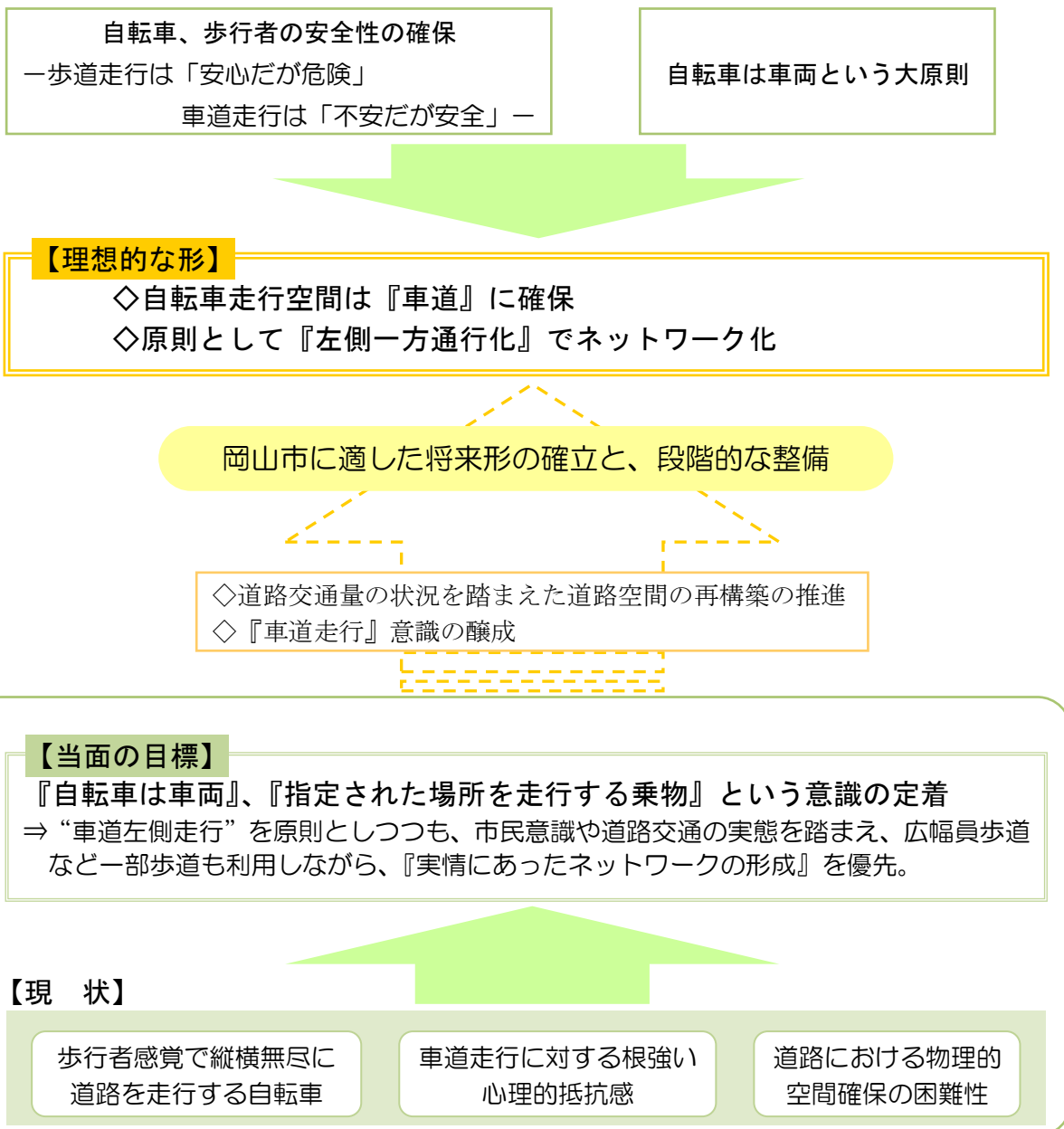
そこで、本章においては、都心部における実施施策について、その展開方策を整理する。

4-1 自転車走行環境整備を軸とした展開

1) 自転車走行空間整備の展開シナリオ

(1) 自転車走行空間整備の基本的考え方

自転車走行空間整備に向けて、近年の社会的動向を踏まえた将来的な理想形を整理し、本市の道路・交通状況から、当面の目標として基本となる考え方を示す。



2) 自転車走行空間ネットワークの全体計画

(1) 自転車走行空間の整備方針と当面の計画

① 自転車走行空間の整備方針と整備手法の検討

自転車走行空間の整備方針として、道路区分に応じて以下のように設定する。

【整備方針1：幹線道路について】

- ・幹線道路では歩行者・自転車・自動車が多く通行しており、他の交通手段との混在・交錯等の危険性の解消が必要。





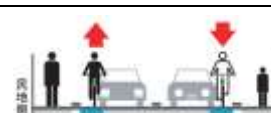
○車道部に自転車の「専用の走行空間（自転車道、自転車レーン）」を確保することを基本とするが、広幅員歩道が整備された道路で、歩道空間に自転車の専用の走行空間を確保することが合理的である場合には、柵等を用いた「歩道上の物理的分離（通行位置の明示）」も適用。

【整備方針2：生活道路・コミュニティ道路について】

- ・生活道路やコミュニティ道路では、各交通手段が互いに配慮しながら道路空間を共有する観点から、通行ルールについて周知・徹底することが必要。

○自転車の車道左側通行を誘導するため、「車道部への路面サイン」を確保することを基本とする。

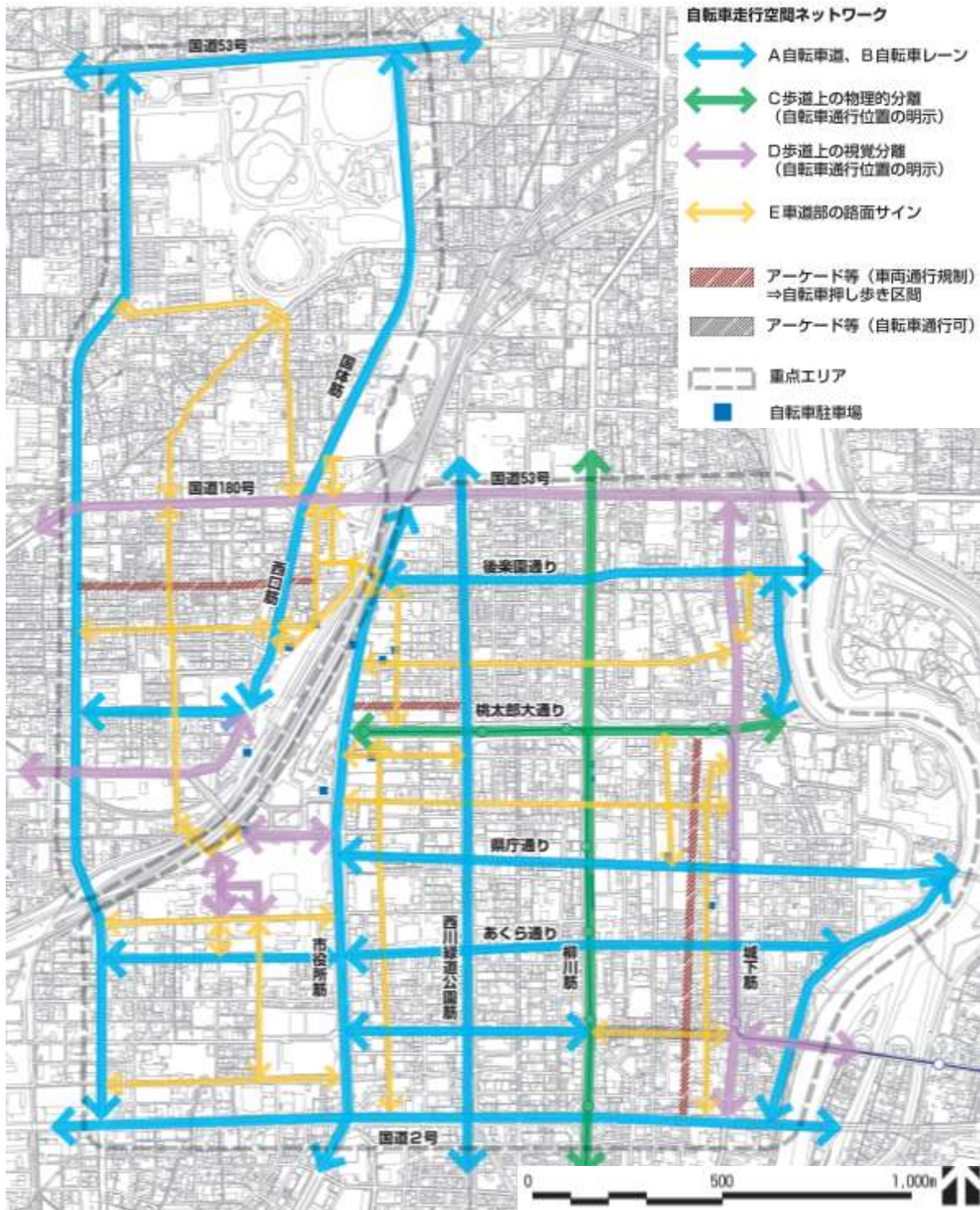
表 道路区分に応じた自転車走行空間の整備手法

		道路区分	
		幹線道路	コミュニティ道路 ・生活道路
自転車 走行空間 の 整備 手法	A：自転車道 	○	
	B：自転車レーン 	○	
	C：歩道上の物理的分離 (自転車通行位置の明示) 	○	
	D：歩道上の視覚的分離 (自転車通行位置の明示) 	(※)	
	E：車道部の路面サイン 	(※)	○
誘導サイン等（看板類） ・自転車の通行方法や、ドライバーへの注意喚起等		○	○

※道路状況等を勘案し、将来的には必要に応じて専用の走行空間の再整備を検討する。

② 自転車走行空間ネットワーク 当面の全体計画案

図 自転車走行空間ネットワーク計画案（フェーズ1～3（短期～長期）、以降も継続）

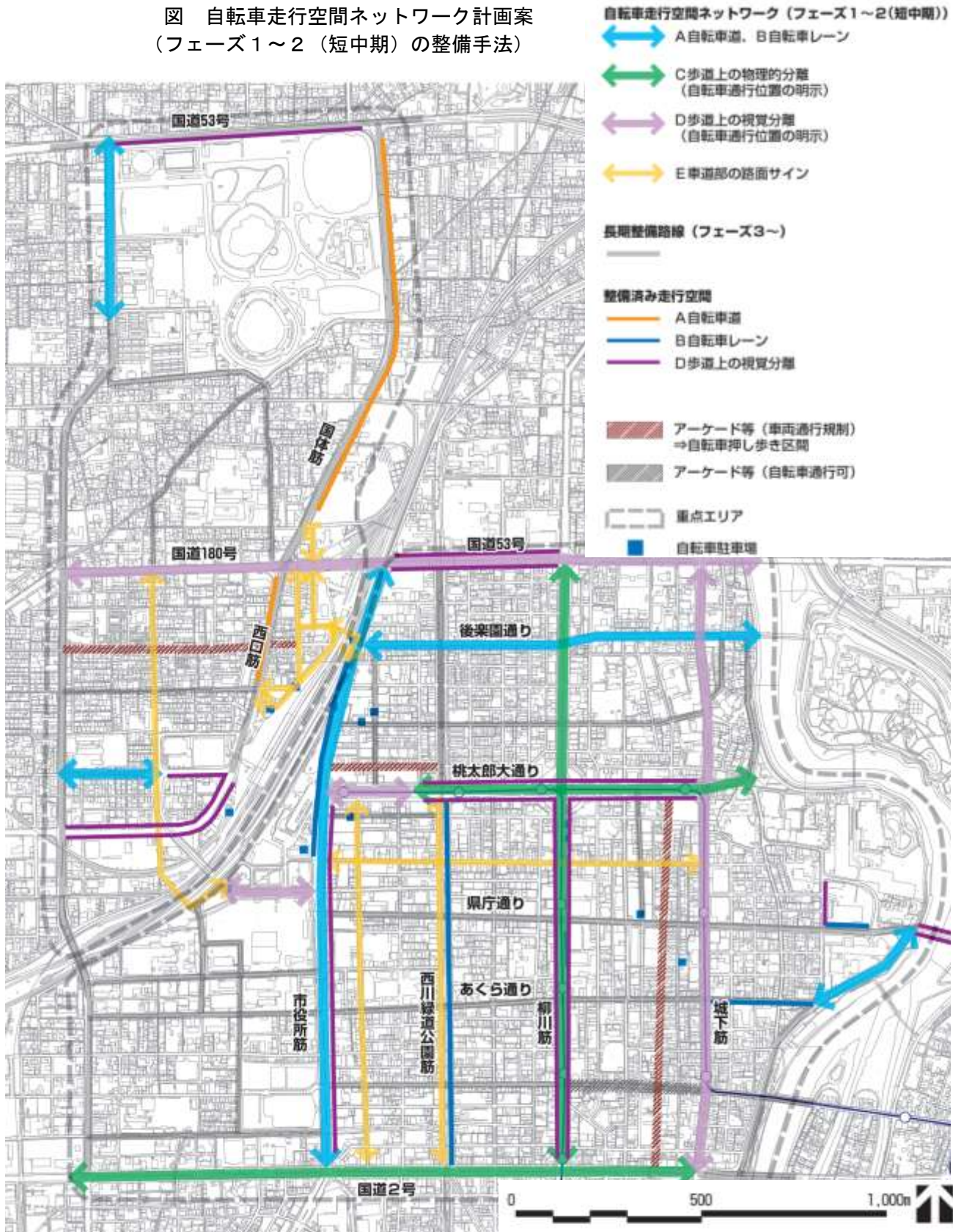


○自動車から公共交通への利用転換、環状道路の整備等による通過交通の減少等により、道路空間の再構築が可能な状況が生じた場合においては、その時点における市民意識等に鑑みつつ、自動車走行空間を車道部に確保する方向で計画の見直しを行う。

3) 早期整備路線の具体化

(1) 早期整備路線の検討

図 自転車走行空間ネットワーク計画案
(フェーズ1～2(短中期)の整備手法)



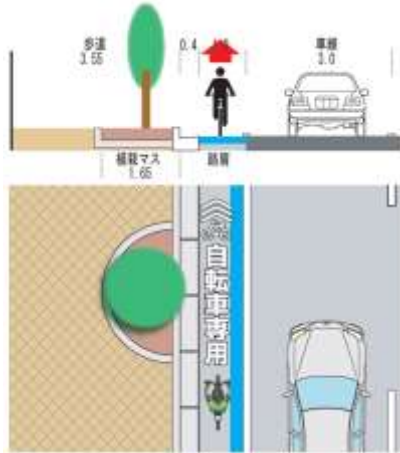
※各路線の整備手法については、標準部の道路幅員構成から設定 (今後、複数断面の検証等を踏まえ具体化を行っていく)

(2) 道路種別に応じた走行空間の確保方法

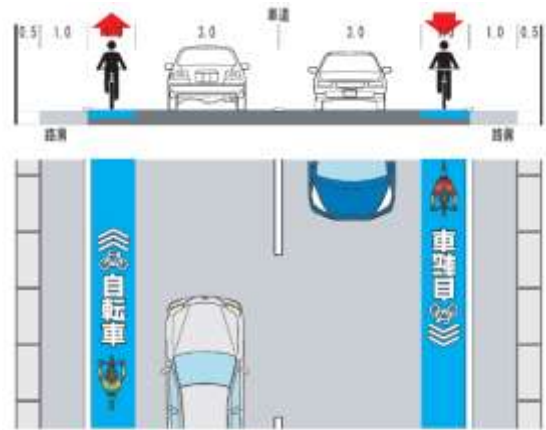
主要路線の現況標準断面を用いて、走行空間の確保方法について検討を行う。

① 自転車レーン

【参考：市道南方柳町線（市役所筋）の整備イメージ】

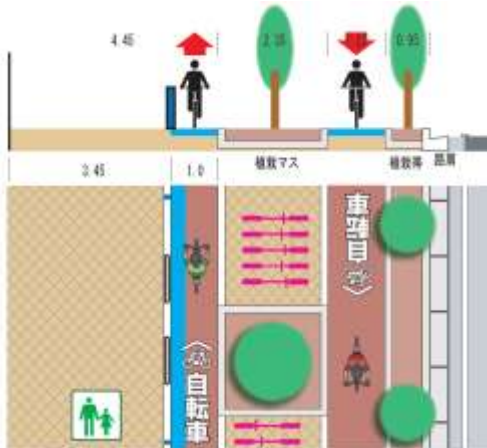


【参考：市道岩田町弓之町線（後樂園通り）の整備イメージ】



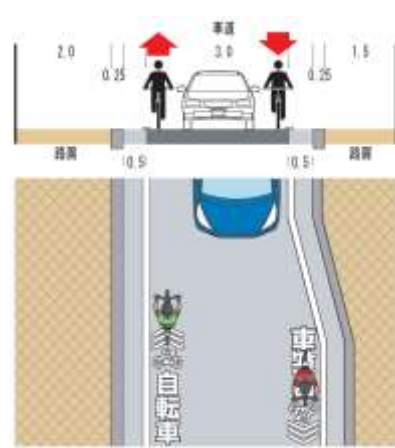
② 歩道上の物理的分離

【参考：岡山停車場線（桃太郎大通り）の整備イメージ】



③ 車道部の路面サイン

【参考：市道本町表町線（オペラ通り）の整備イメージ】



※図中サインや路面標示等のデザイン・色彩・施設等はイメージ（今後、関係機関との協議により具体化を行う）

4-2 自転車駐輪対策を軸とした展開

1) 自転車駐輪対策の展開シナリオ

(1) 自転車駐輪対策の方向性

岡山市中心部における駐輪対策の考え方

依然として残る路上駐輪は買い物など短時間駐輪が多いため、

- ・ 駐輪特性を十分に勘案し、利用ニーズに対応した総合的な駐輪対策を実施。
- ・ 公共による施設整備等の対策に加え、民間による主体的な施設整備の促進とともに、放置禁止区域の拡大などによる各種施策を連携。

自転車駐輪対策による目指すべき姿

- 歩行者の交通環境の改善
- 景観の向上

期待される効果

- 回遊性の向上による賑わいの創出

基礎的な駐輪需要への対応

- 通常の駐輪需要に対しては、公共主体で駐輪施設整備、民間駐輪施設の整備誘導。
- 民間主体は、従業員用の駐輪空間の確保や、店舗利用者等による駐輪施設の利用促進、誘導に一定の役割。

大規模店舗等に伴う駐輪需要への対応

- 附置義務条例等に基づき、民間主体が必要な駐輪施設を確保。
- 公共は、駐輪実態や交通、景観への影響、負担のバランス等を勘案しながら、附置義務条例の適切な運用や見直し等を行う。

岡山市中心部における問題点の整理（駐輪特性にあった駐輪場の不足）

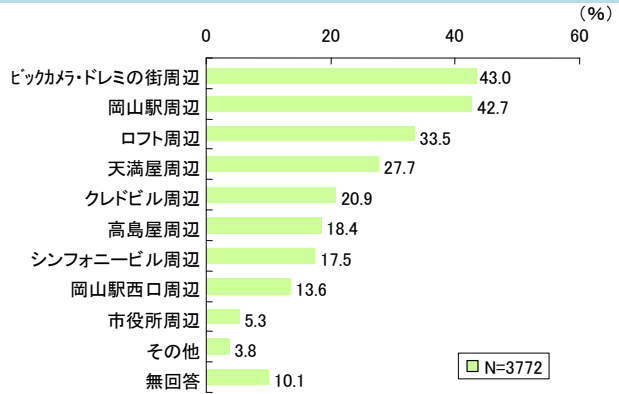


2) 自転車駐輪対策の全体計画

(1) 段階的な駐輪対策の検討

① エリア別の優先順位

- 前頁図中、a 地区（桃太郎大通り）及び b 地区（表町周辺）は特に放置台数が多く、右図に示すように利用者からの施設整備ニーズも高い。
- さらに、両エリアとも歩行者交通量が多く、歩行環境の改善を早期に図ることが必要である。
- そのため、フェーズ1（短期）において対策を行っていく。



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 駐輪場が必要な場所

② 段階的な駐輪対策

駐輪対策のエリア区分	駐輪施設整備の優先度	駐輪施設整備の優先度		
		フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
a：桃太郎大通り (市役所筋～西川緑道) b：表町周辺	<ul style="list-style-type: none"> 路上放置台数や施設整備ニーズから、早期に施設整備を進める あわせて、利用率の低い既存駐輪施設の有効活用策について検討を行う 	◆ 駐輪施設の整備	○ さらなる駐輪施設の必要性検討（放置の推移把握） ◆ 必要に応じ駐輪施設の整備	
	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備に伴う、経年的な放置台数の増減を見ながら順次、対策の見直しを行う 	○ 既存駐輪施設の有効活用 ○ 民間施設整備の誘導		
c：県庁通り (市役所筋～西川緑道) d：城下周辺 e：桃太郎大通り (西川緑道～柳川) f：県庁通り (西川緑道～国道53号)	<ul style="list-style-type: none"> 活用可能な用地が不足しているため、駐輪施設整備の適地選定を行い、順次整備を進める あわせて、民間施設整備の誘導を行う 	○ 駐輪施設整備の必要性検討 ○ 適地の検討	◆ 駐輪施設の整備	
	※cについては、周辺で大型商業施設開発が予定されていることから、駐輪需要の変化を把握し、対策を検討する	○ 民間施設整備の誘導		
g：岡山駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> 駅東西に分布する既存の駐輪施設について、料金体系等の運用見直しを行う（利用率の平準化） 運用見直しに伴う、利用率の変化を見ながら、必要に応じて新たな駐輪施設整備を検討する 	○ 既存駐輪施設の有効活用		
			○ さらなる駐輪施設の必要性検討（放置の推移把握） ◆ 必要に応じ施設整備	
全体	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備に応じて、撤去等の規制強化を行う 全ての駐輪施設に対してサイン整備を行う 	○ 撤去活動等の継続と施設整備に応じた内容強化・拡充 ◆ 案内誘導サイン		

◆太字：施設整備（ハード） ○斜字：ソフト方策等

3) 早期対策エリアの具体化

(1) 桃太郎大通り沿道における駐輪対策(a)

① 駐輪施設の整備方針と関連する対策

- 短期対策として路上駐輪施設を整備し、歩行空間の確保と景観の改善を目指す。
- ※中長期的において路外駐輪施設の整備必要性を検討。
- ※路上駐輪施設の整備とあわせ、コミュニティサイクルのポート設置についても検討。

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
施設整備	路上駐輪施設の整備 (桃太郎大通り歩道活用)	路外駐輪施設の必要性 検討(配置の推移検証)	(必要に応じ) 路外駐輪施設整備
利用促進	案内・誘導サイン等の 整備		
規制強化	撤去活動等の継続と施設整備に応じた内容強化・拡充		
地域連携・役割分担	集客施設等における、遊休地等を活用した駐輪施設整備の誘導		

○○○ : 施設整備 (ハード) ○○○ : ソフト方策等

② 主要施策の実施方針

i. 路上自転車駐車場の整備



図 路上駐輪施設の配置イメージ

当該エリアでは、桃太郎大通りの広幅員歩道空間を活用して、植栽マスの間等に路上駐輪施設の配置を検討。

(2) 表町周辺における駐輪対策(b)

① 駐輪施設の整備方針と関連する対策

- 地元商店街等と連携しつつ、「路外・路上駐輪施設」の整備を順次実施。
- あわせて、案内誘導や運用方法の見直し、既存駐輪施設の有効活用を促進。

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
施設整備	駐輪施設整備 の適地選定	駐輪施設の順次整備	
利用促進	既存駐輪場の 運用見直し	案内・誘導サイン等の 整備	
規制強化	施設整備に応じた撤去活動等の強化・拡充		
地域連携・役割分担	集客施設等における、遊休地等を活用した駐輪施設整備の誘導		

○○○ : 施設整備 (ハード) ○○○ : ソフト方策等

② 主要施策の実施方針

i. 駐輪施設の適地選定と整備

当該エリアには広幅員の歩道空間がないことから、狭小地、空き店舗等の民有地の活用、駐車場の用途転換等の手法も視野に駐輪施設用地として活用可能な適地を選定し、順次駐輪施設を整備。



狭小スペースへの路上駐輪場
(東京都江東区)

4-3 コミュニティサイクルの導入を軸とした展開

1) コミュニティサイクルの導入シナリオ

(1)コミュニティサイクル導入の意義

公共交通利用への転換を促進するツール	賑わいのある都心部を創出するツール
<p>◇都心部における利便性、回遊性の高い新たな交通手段を提供することにより、公共交通による都心アクセス利便性を大きく向上。</p> <p>◇これにより、車から公共交通への転換が誘導され、人と環境にやさしい公共交通主体の交通体系の構築に貢献。</p>	<p>◇回遊性の高いツールを導入することにより、より多くの人々が、より長く、より多くの場所を訪れる賑わいのある街なかを創出。</p> <p>※H23年度の社会実験においても、コミュニティサイクルの利用により、より長い時間、より多くの場所を回遊する傾向が現れていた。</p>

街を彩り、本市のイメージアップに資するツール

<p>◇欧州諸都市では、スタイリッシュなデザインのポート、自転車が街を彩る景観の構成要素の一つとなっている。</p> <p>◇景観要素ともなり、また、自転車施策を象徴するコミュニティサイクルを導入することにより、本市のイメージアップに貢献。</p>
--

(2)コミュニティサイクルのターゲットと導入シナリオ

表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ

段階設定	ターゲットグループと利用目的	利用に必要な条件			期待される効果
		ポート規模/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	
ステップ 1	【観光客：観光目的】 ・観光拠点や商業拠点等を周遊		・玄関口となる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買い物、余暇、飲食等で街なかを散策		・商業拠点 ・主要な公共公益施設等	・サービスポイント等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進
ステップ 2	【従業者：業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問		中密度 中規模	・事業所、役所等の集積エリアの面的カバー	・公共交通の利用誘導（モビリティマネジメント）等
ステップ 3	【市民・従業者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度 大規模	・事業所等の目的地直近 ・主要結節点等		・長距離自動車の転換による環境負荷の低減 ・公共交通の利用増（自動車移動を「公共交通+自転車」で代替）

2) ステップ1における導入システムのあり方

(1)システム全体のあり方

平成23年9月から半年間実施した社会実験結果等を踏まえ、本格導入に向けては、以下のような方向性を基本として、岡山市にふさわしいシステムを具体化していく。

	社会実験の評価	システムのあり方
利用者ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 観光利用を中心としつつ、業務・私事等のニーズが確認された。 県外からの来街者だけでなく市民・県民による、利用が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客、私事目的で都心を回遊する市民・来街者、及び業務目的で都心内を移動する従業者をターゲットとする。
ポートの数、配置	<ul style="list-style-type: none"> 駅前ポートが最も多く利用された。 ポートの視認性不足や、ポートの増設意向が多く確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> H23年度社会実験の配置を踏まえつつ、ターゲットグループの交通行動特性に留意して配置を検討する。 路上等の視認性の高い場所を検討する。
自転車の仕様	<ul style="list-style-type: none"> 車体の高さや、車体への様々なシステム付帯（液晶パネル、ロックボックス等）に伴う重量増等により、高齢者、女性等の利用に不向きな問題点が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅広い属性（性別、年代、体型）による利用を想定し、誰もが乗りやすい自転車とする。 都市景観の構成要素としてデザイン性の高い車体とするとともに、デザインの統一化を図る。
ポートの管理方法	<ul style="list-style-type: none"> 貸出返却時の携帯操作と液晶パネル操作に対して、手続きの簡略化を求める意向が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 個人認証媒体（ICカード等）を活用した、複雑な操作を必要としない手軽な貸出・返却管理システムについて検討する。
会員登録方法	<ul style="list-style-type: none"> 初期登録手続きが携帯サイトやPCサイトからの登録に限定されたことにより、手続きの簡略化を求める意向が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> Web登録に加え、郵送による登録や現地（ポート）での登録など、簡便で利便性の高い多様な登録方法の確保を検討する。
料金設定	<ul style="list-style-type: none"> 定期利用者の大半は30分以内の利用が行われた。 1日パスにおいては、平均して約180分程度の利用が確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> H23年度社会実験の料金体系を基本に検討する。
料金收受方法	<ul style="list-style-type: none"> クレジットカードを常時所有していない市民や来街者などから現金決済を求める意見が確認された。 実験途中からの現金払い対応を拡充したことで、利用増につながった。 	<ul style="list-style-type: none"> できるだけ抵抗感の抑えられるクレジットカード登録方式を検討する他、口座決済など他の決済方法も検討する。 ニーズの高い現金対応についても対応の可能性を検討する。
運営時間	<ul style="list-style-type: none"> 朝は7～8時台をピークとし、夕方は17～18時台にピークが確認された。 早朝や夜間においても一定の利用ニーズが確認された。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学、帰宅時の利用を考慮しつつ、早朝や夜間の運営についてはサポート体制を考慮して検討する。

(2)ターゲットニーズに適合したポート配置

① 検討の方向性

- ・ターゲットグループ毎の利用シーンを想定し、ポート配置を検討、具体化。
- ・用地の選定に際しては、利用されやすい目立つ位置に用地を確保するために、必要に応じて歩道空間等の活用についても検討。
- ・また、路上駐輪場整備・運営とあわせたポート設置の可能性についても検討。

ターゲットグループ	観光客	市民	従業者
利用シーンとポートの配置方針	<ul style="list-style-type: none"> ・玄関口となる岡山駅 ・後楽園などの観光拠点 ・表町などの商業エリア 等	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、商業エリア ・用務等の利用が想定される市役所や公共施設 ・その他集客施設 等	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地は広く分布しているため、一定の範囲内をカバーする（例えば300mピッチ）配置を検討
概略イメージ			

- ・以上の観点からポート配置位置の候補を抽出。空間確保の可能性等を個別に勘察し、具体的な配置箇所を選定。（ステップ1では、15箇所程度の配置を検討する。）

(3)個別システムパーツや運営方法のあり方

① 簡便な初期登録の確保

- Web 登録に加え、郵送による登録や現地（ポート）での登録など、利用者の状況により、簡便で利便性の高い多様な登録方法などについて検討。
- Web 登録に不慣れな方などのため、有人サポートが必要な範囲などについても検討。

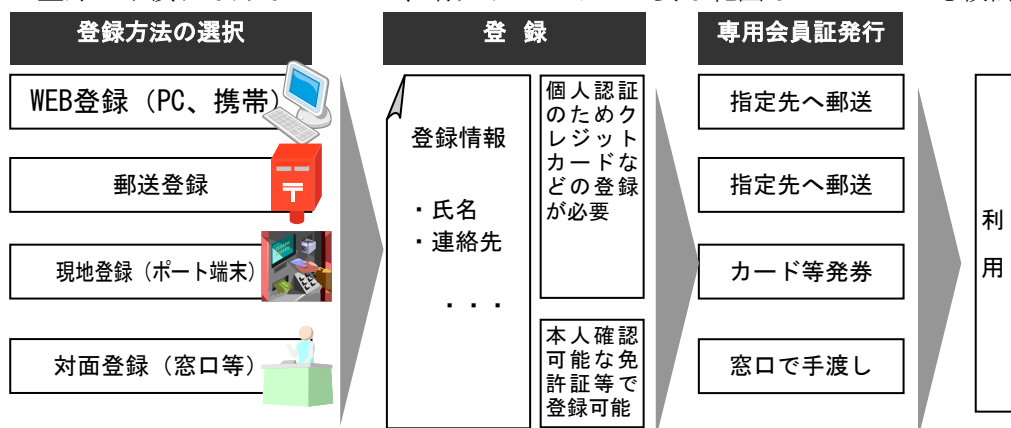


図 多様な登録方法のイメージ

② 手軽に使える貸出返却手続きの確保

- 利用者の利便性を重視し、IC カード等の個人認証媒体によるワンタッチの施錠管理方法等について検討。
- 個人認証媒体は、専用 IC カードのほか、例えば携帯電話や公共交通系 IC カードなどの活用も考えられる。



図 仙台市社会実験

③ 幅広い利用者属性に対応した決済方法の確保

- 料金体系の検討とあわせ、ターゲットニーズにマッチした決済方法について検討。
- できるだけ抵抗感の低いクレジットカード登録方式を検討する他、口座決済など他の決済方法の可能性についても検討。
- 前述の初期登録方法とあわせ、ニーズの高い現金決済についても対応の可能性を検討。

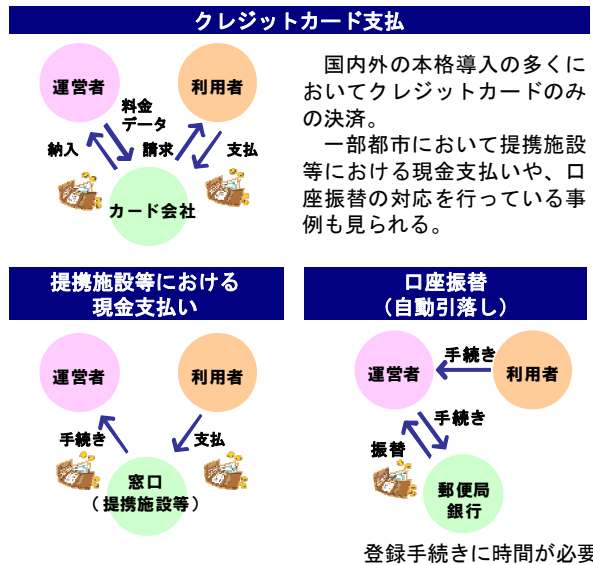


図 決済方法の一例

④ 利用利便性等を考慮したシステム機器の選定

- 利用ターゲットにマッチした使い勝手の良いシステム機器のあり方について検討。
- 街の景観構成要素にもなることから、共有自転車として、視認性が高く、デザイン性の高い自転車のあり方について検討。



図 先行事例における自転車車種の一例

～手軽な交通手段としてのコミュニティサイクルの定着に向けて～

- 本市に根ざしたコミュニティサイクルの実現に向けては、単に利便性の高いシステムを導入するのみならず、地域や様々な関係機関、関係団体との連携などソフト面での充実が不可欠である。
- この観点から、各種団体等との関係を構築しつつ、商店街との連携、食べ巡り・街巡りマップの提供や公共交通機関との連携などについて検討する必要がある。

店舗・施設名称	サービス内容	営業時間(営業日)
A 酒屋工務いりや	無料ドリンク1杯サービス	11:30-14:30 (休業)
B (株)郵便政料店	商品代10%割引	8:30-18:30 (休業)
C (有)中興商店	商品10%割引	10:00-22:00 (休業)
D レコードスタジオ	商品100円引き	11:00-20:00 (休業)
E 栄徳製菓ふか丸	商品10%割引	8:00-18:00 (休業)
F (有)ムササギ・富石・メダカ	日貸し料金2150円を2000円に値下げ	8:00-18:30 (休業)
G 鹿児島県観光おみやげセンター	商品代10%割引(クーポン利用)	8:30-18:00 (休業)
H (有)カフェショップ小田園	商品代10%割引	10:00-18:00 (休業)
I (有)カバンのキリン	商品代10%割引(クーポン利用)	10:00-17:45 (休業)
J 焼酎ふるさと屋	入館料2割引 ※11/25は無料開放	8:00-17:00 (休業)
K かしら製菓工房・かしらパン屋	入館料2割引 ※11/25は無料開放	8:30-18:00 (休業)
L 鹿児島市立美術館	入館料2割引 ※11/25は無料開放	8:30-18:00 (月曜 休館)
M よびみちクルーズ	船賃1割引	土曜/毎月11:05 (11/25)
N いざワールド・かごしま音楽	入館料2割引	8:30-18:00 (休業)
O 鹿島 LA TING 鹿島 新ビル	食事をした方にドリンクサービス	11:30-22:00 (休業)
(有)あろろーもも オラズ	クーポン、お茶、ドリンクサービス	

1名1台・1台15分を標準とし、営業のマップを公開しています(※1名1台の標準がマップに記載されています)

参考 商店街と連携した利用者向けのサービスの一例(鹿児島市社会実験)

今後に向けて

『自転車』は岡山市にふさわしい交通手段の一つであり、また、まちづくりのツールとしても重要な役割を担っています。『自転車先進都市おかやま実行戦略』は、こうした自転車の特性を踏まえ『自転車先進都市おかやま』を目指すべく、自転車政策を総合的に取りまとめたものです。

『自転車先進都市おかやま』を確立するためには、「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が重要であると考えており、各種施策の展開に向けては、<<空間>><<時間>><<連携>>の3つの視点に着目しながら、自転車政策を効果的に推進していきます。

本市の都市づくりを進める上で、公共交通と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を図る観点から、『自転車先進都市』を目指す意義は大きいものと考えています。

本実行戦略の策定に際しては、市民はもとより、学識者・自転車利用者・自転車関係団体・関係機関等から様々なご意見をいただき、取りまとめていますが、今後の事業推進にあたっては、市民・民間・行政が連携のもと、計画を推進していきます。また、計画(PLAN)、実施(DO)、評価(CHECK)、改善(ACT)のPDCAサイクルを構築し、確実な計画の推進を図ることとし、誰もが自転車を“安全”で“便利”に“楽しく”使うことが出来る都市として、『自転車先進都市おかやま』を目指します。

自転車先進都市おかやま実行戦略
概要版

平成24年8月
岡山市都市整備局街路交通課
TEL : 086-803-1376
FAX : 086-234-0435