

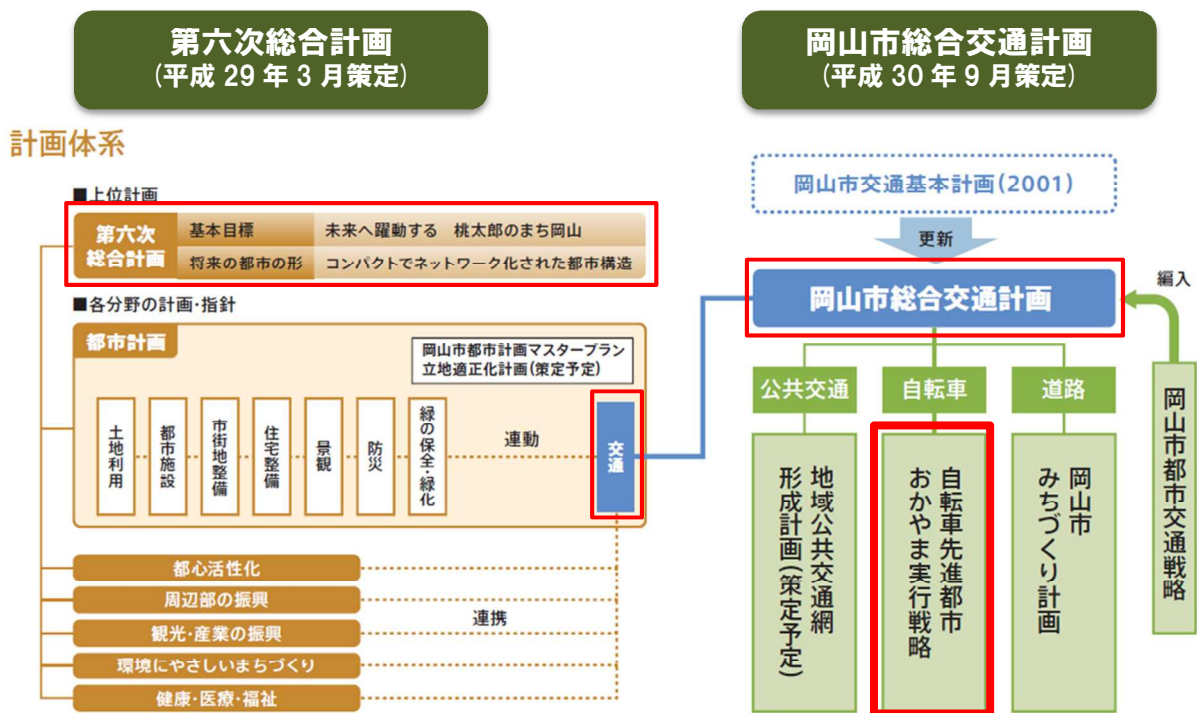
3. 今後の取組みについて

3-1 自転車施策を取り巻く背景の変化

■「岡山市第六次総合計画」、「岡山市総合交通計画」の策定

○岡山市第六次総合計画で掲げた目標・将来都市像を実現するため、まちづくりの基本方向の一つとして「コンパクトでネットワーク化された快適で多様なまちづくり」を位置付け、その中で「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」を推進していくこととしている。

さらに、この交通ネットワークの実現を具体化していくため、平成30年9月に「岡山市総合交通計画」が策定され、自転車利用環境の向上も必要な取組の一つとして推進していくこととしている。



■『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の改定について

○平成 28 年 7 月、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』が改定された。
改定の概要は以下のとおり。

『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』改定について（概要）

平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁により、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等が進められるよう、ガイドラインの改定が行われた。

ガイドライン改定のポイント

○段階的なネットワーク計画策定方法の導入

- ・自転車ネットワーク等を対象とした、段階的なネットワーク計画策定方法の導入
- ・市町村全域ではなく、優先的計画策定エリアから段階的に策定

○暫定形態の積極的な活用

- ・完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用（ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外）
- ・自転車道は一方通行を基本

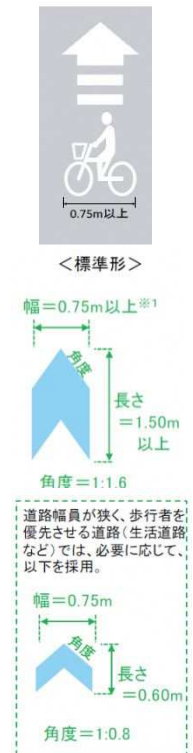
○路面表示の仕様の標準化

- ・自転車のピクトグラムや矢羽根型路面表示の仕様の標準化
 - ・自転車のピクトグラムは、進行方向に対して左向き・矢印と組合せて表示。
 - ・自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示。（青色を標準）

整備形態

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等 歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>路側帯 車道</p>

路面標示の仕様



3-2 施策展開について

3-2-1.【走る】道路状況に応じた安全な走行環境の実現

(1) 路線状況に応じた安全な走行空間整備 **継続整備**

①改定ガイドラインに基づく自転車走行空間整備の基本的な考え方

■ガイドライン改定に伴い、今後の自転車走行空間整備における基本的な考え方を以下に示す。

▶**車道部に自転車の「専用空間（自転車道、自転車レーン）」を確保することを基本とする**

- ・自転車道整備は、幅員 2.0m以上確保
- ・自転車レーンは、1.0m以上を確保
(自転車専用通行帯：1.5m以上、自転車誘導帯：1.0m以上)

▶**専用空間の確保が困難な場合、自転車通行量が多く、歩行者との分離の必要性が高い路線は、自動車交通量等を勘案し、車線内の路面標示整備（車道混在）も検討する**

※自転車走行空間の確保は、現在の道路空間（道路幅）の中での確保を基本とする。

※道路空間の大幅な配分変更（車線数の減少など）により自転車走行空間を確保する場合は、自動車、歩行者の通行へ大幅な影響が出ないこととする

※整備形態については、警察、道路管理者等関係機関との協議を踏まえ決定していく

②今後の自転車走行空間整備について

フェーズ3においては、以下のⅠ、Ⅱの整備に取り組む

Ⅰ. 重点エリア内の整備

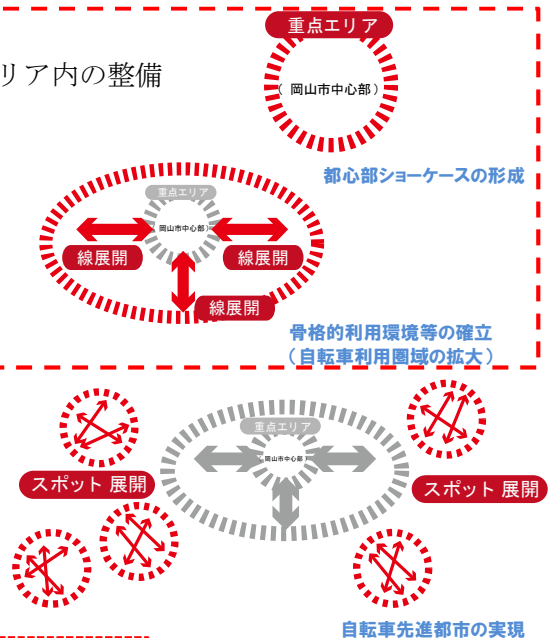
自転車利用ニーズが高い市中心部における重点エリア内の整備
フェーズ1，2から継続して整備を行う

Ⅱ. 都心アクセス軸の整備

重点エリアにアクセスする路線の整備
短中期で取り組む路線を選定し、整備を行う

Ⅲ. スポット展開：郊外スポット部

郊外部における主要駅周辺や地域拠点等における整備
Ⅰ、Ⅱの進捗を見て、フェーズ3以降で実施



年次		H24.8～H30.3		H30.4～H34.3	以降
		フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3	
Ⅰ	重点エリア	整備			▶▶▶▶
Ⅱ	都心アクセス軸		選定	整備	▶▶▶▶
Ⅲ	郊外スポット			検討	A,Bの進捗を見て実施

③ 重点エリア内の整備について

フェーズ3においては、以下の路線の整備に優先的に取り組む（事業着手も含む）。※1

- ・フェーズ1～2の整備対象路線のうち、未整備の路線 ※2
 - ・フェーズ3の整備対象路線のうち、整備済み路線の連続性を高める路線
 - ・他事業の整備と併せて実施する路線
- } 延長約 16 km
(延べ延長約 31km)

※1 整備形態については、警察・道路管理者等関係機関との協議を踏まえ決定していく

※2 幅員が狭い、交通量が多い等により整備が困難な区間を除く

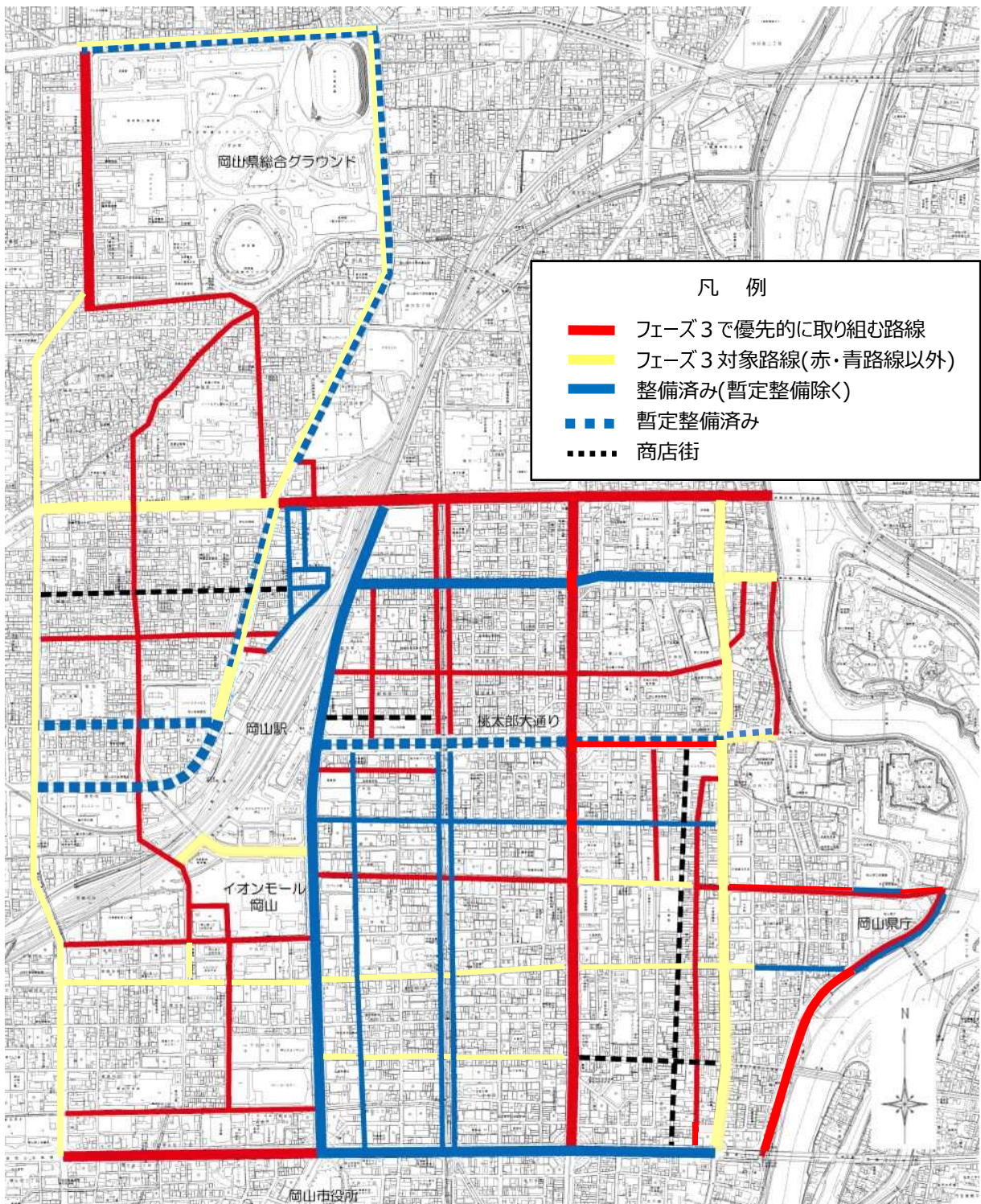


図 フェーズ3 重点エリアにおける自転車走行空間整備及び整備検討箇所

④ 都心アクセス軸の整備について

○路線選定の考え方

整備対象路線選定の視点

岡山市における自転車の利用特性(自転車の利用が多い移動距離)に加え、自転車交通量(自転車利用者が多い路線)、自動車交通量(自動車交通量が多い路線)を踏まえて選定する

整備対象路線選定の視点	考え方	具体的な基準(指標)	選定基準
① 岡山市における自転車の利用特性	自転車の利用が多い移動距離は、2～3kmが最も多い(岡山市における自転車利用特性(自転車のトリップ長)参照)	都心部より概ね3km程度の範囲(整備する範囲)	都心部より 概ね3kmの範囲
② 自転車利用者が多い路線	歩行者と自転車を分離する目安(道路構造令の解説と運用S63) ⇒ 自転車交通量 概ね500～700台	自転車交通量が500台を超えている路線	自転車交通量が 500台を超える路線
③ 自動車交通量が多い路線	自転車と自動車を視覚的、又は構造的に分離する目安(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインH28) ⇒ 自動車交通量 4,000台	自動車交通量が4000台を超えている路線	自動車交通量が 4,000台を超える路線

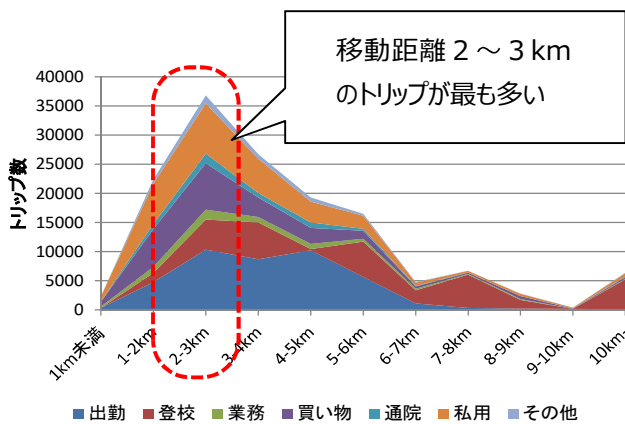
+ (かつ)

+ (かつ)

↓

**都心アクセス軸
(案)**

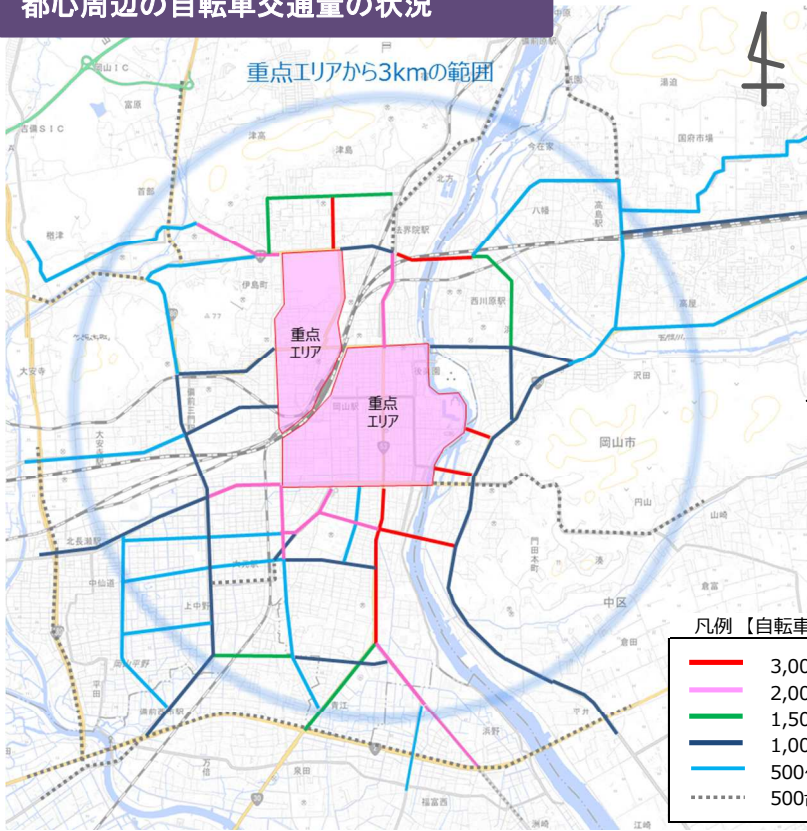
岡山市における自転車利用特性(自転車のトリップ長)



出展

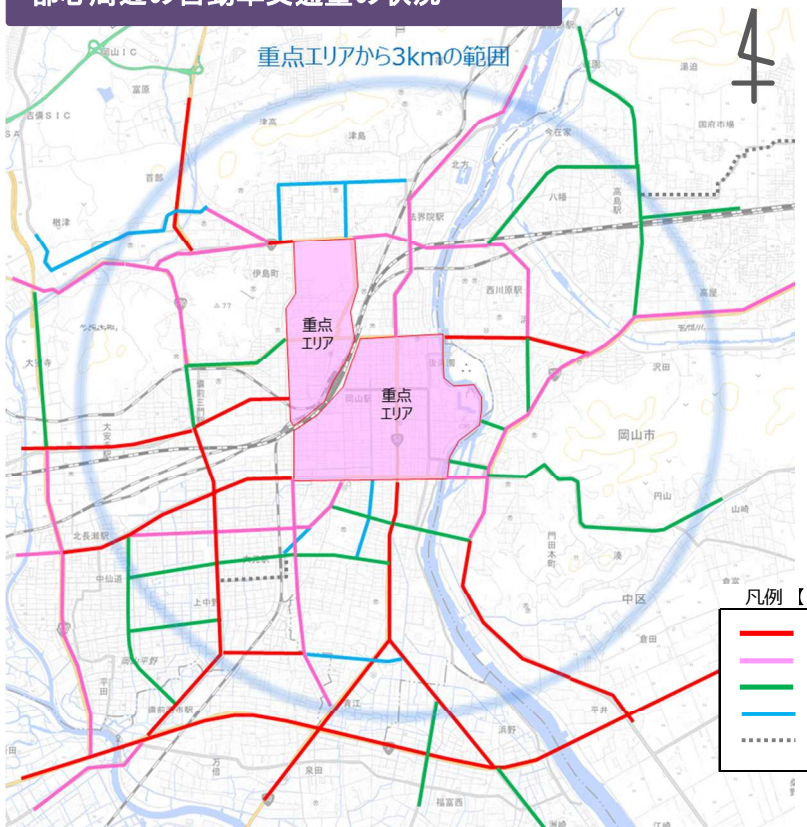
(平成24年度岡山都市圏パーソントリップ調査)

都心周辺の自転車交通量の状況



自転車交通量 500 台
以上の路線を実線で表示
(破線は 500 台未満)

都心周辺の自動車交通量の状況



自動車交通量 4,000 台
以上の路線を実線で表示
(破線は 4,000 台未満)

○都心アクセス軸(案)

都心部より概ね 3km の範囲で、自転車利用者が多く(自転車交通量 500 台以上)、かつ自動車交通量が多い(自動車交通量が4,000 台以上)路線を都心アクセス軸とし、自転車走行空間を整備する路線として抽出

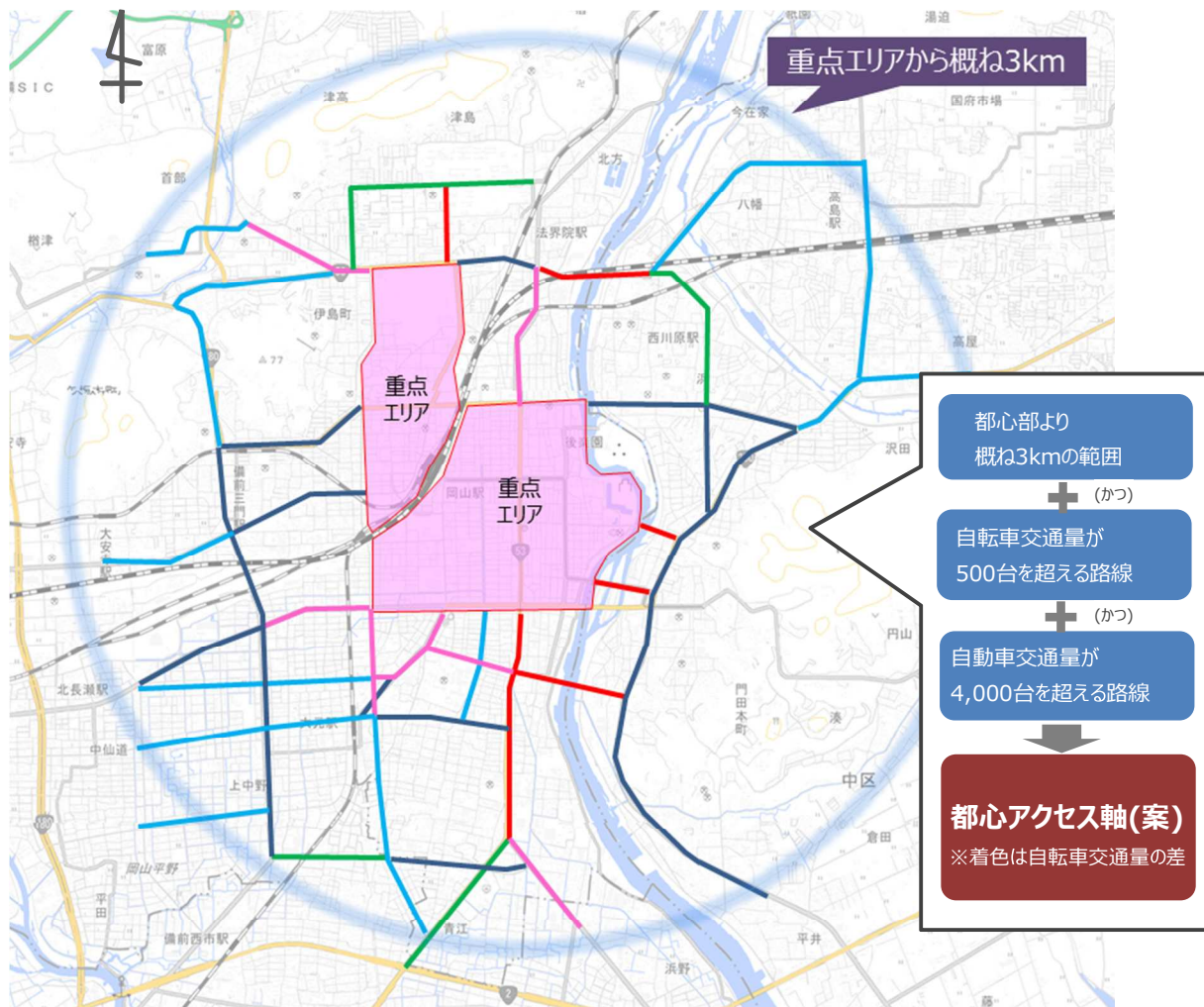


図 都心アクセス軸(案)

※ 整備形態については、警察・道路管理者等関係機関との協議を踏まえ決定していく

凡例【自転車交通量】

- 3,000台以上
- 2,000~3,000台未満
- 1,500~2,000台未満
- 1,000~1,500台未満
- 500~1,000台未満

都心アクセス軸(案)

※H27年度道路交通センサス

(但し、国道2、53、180号はH22年度道路交通センサス)

※自転車交通量は24時間観測されてないため12時間データを使用

○都心アクセス軸(案)のうち優先度が高く、フェーズ3において取り組む路線

都心アクセス軸(案)のうち優先度が高く、本実行戦略の計画期間内(フェーズ3)において取り組む路線を抽出

優先度が高く、フェーズ3において取り組む路線抽出にあたっては、自転車交通量、及び自動車交通量が特に多い路線に着目

(抽出目安 ⇒ 自転車交通量 2,000 台以上、自動車交通量 20,000 台以上)

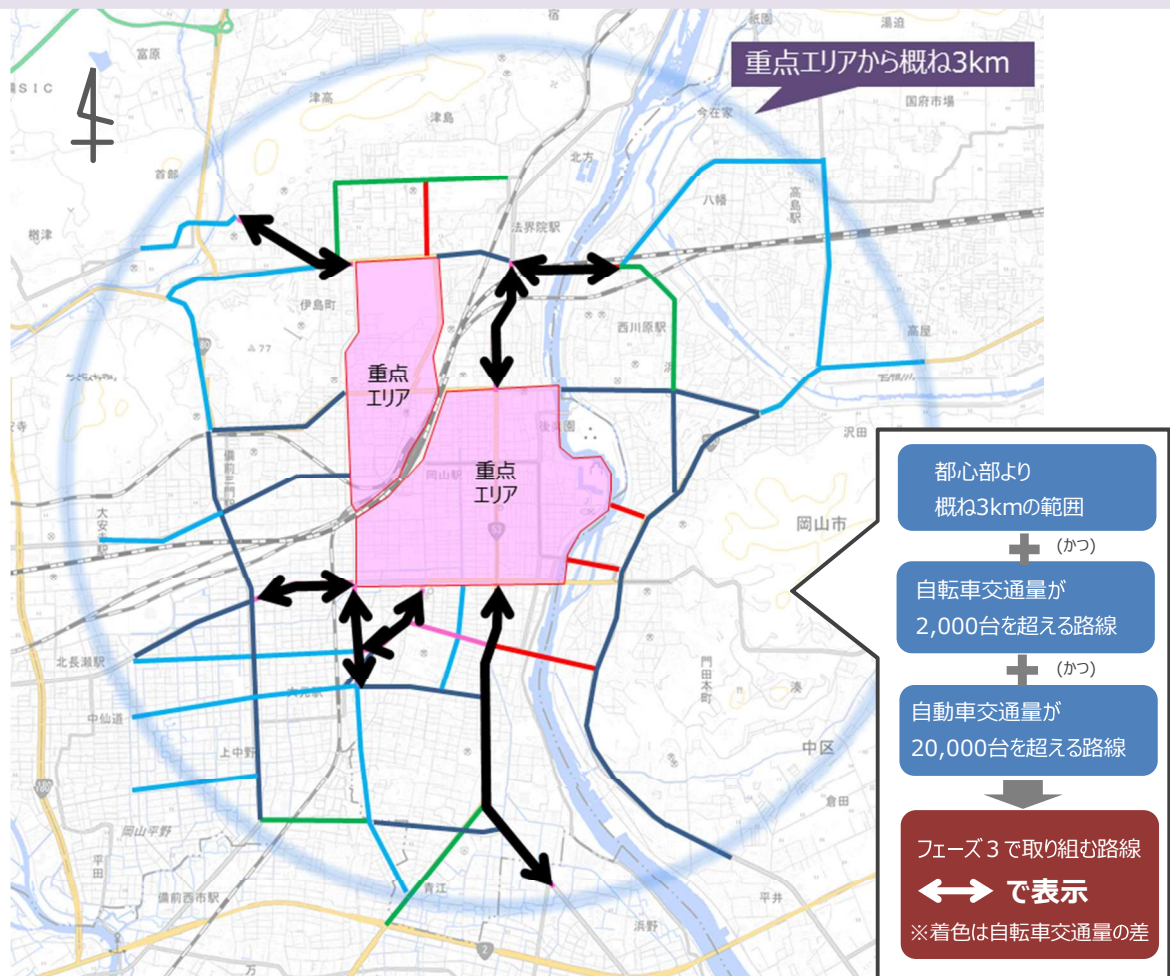


図 都心アクセス軸(案)のうちフェーズ3で取り組む路線

※整備形態については、警察・道路管理者等関係機関との協議を踏まえ決定していく
 ※道路改良や大規模な修繕を行う場合、本項で抽出した路線以外のアクセス軸についても整備実施を検討する

凡例【自転車交通量】

- ↔ 都心アクセス軸(案)のうちフェーズ3で取り組む路線
- 3,000台以上
- 2,000~3,000台未満
- 1,500~2,000台未満
- 1,000~1,500台未満
- 500~1,000台未満

都心アクセス軸(案)

※H27年度道路交通センサス
 (但し、国道2、53、180号はH22年度道路交通センサス)
 ※自転車交通量は24時間観測されていないため12時間データを使用

(2) 適正な利用を誘導するためのサイン整備 継続整備

- ・改正ガイドラインに基づき、統一的な路面サインの整備を実施。その他、適正な利用を誘導する効果的なサインについても、関係機関と協議の上検討し、整備していく。
- ・整備済み路線においては、サインや区画線のやり替え等に合わせ、改正ガイドラインのサインに統一化し、通行ルールの周知や適切な誘導を行っていく。

3-2-2. 【停める】駐輪ニーズへの適正な対応による駐輪対策

(1) 利用ニーズに対応した駐輪施設整備 継続整備

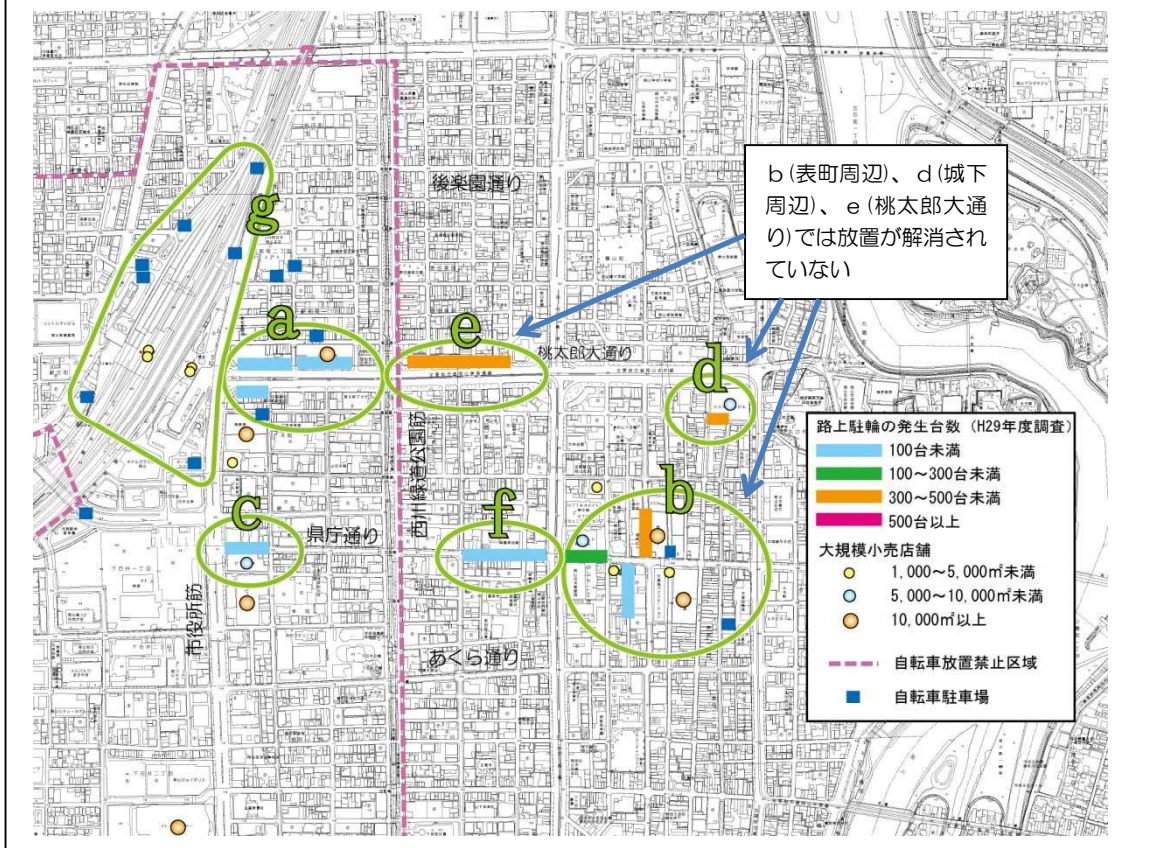
①市中心部における駐輪施設整備

フェーズ3では、実行戦略に示す駐輪対策を引き続き実施する。

なお、「駐輪施設の整備」については、公共が主体となった整備のほか、民間事業者への駐輪場整備補助制度の活用等による、民間による整備を誘導する。(民間による整備が可能な場合は、民間整備を優先的に考える。)

駐輪対策の エリア区分	フェーズ1～2における進捗	フェーズ3における取組み
a：桃太郎大通り (市役所筋～西川緑道)	施設整備済。放置はほぼ解消	○既存駐輪施設の利用促進
b：表町周辺	既存駐輪施設を改善。依然駐輪容量は不足しているものの啓発により放置はやや減少	○NTT クレド、表町商店街等の多くの放置について対策を検討する必要がある ○既存駐輪施設の利用促進
c：県庁通り (市役所筋～西川緑道)	啓発指導強化や施設閉鎖により放置は大幅に減少。大型商業施設開業の影響なし	○既存駐輪施設の利用促進
d：城下周辺	一部施設整備済。依然駐輪容量は不足（放置はやや増加）	○シッフォニーホール南の多くの放置について対策を検討する必要がある ○既存駐輪施設の利用促進
e：桃太郎大通り (西川緑道～柳川)	施設整備済み（放置はやや増加）	○既存駐輪施設の利用促進 ○放置禁止区域拡大等
f：県庁通り (西川緑道～国道53号)	一部施設整備済。（放置は減少）	○駐輪施設の整備 ○既存駐輪施設の利用促進
g：岡山駅周辺	施設整備済（放置は解消）	○既存駐輪施設の利用促進
市中心部全体	施設整備に合わせ、規制強化やサイン整備実施	○表町に多くの放置が残っていることから、民間による整備を誘導するなど民間の活力を使って需要に応じた容量を確保したうえで、放置自転車を撤去できるよう放置禁止区域の拡大も検討する

路上駐輪の発生状況【H29年度】



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、引き続き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。

(2) 既存駐輪施設の利用促進 **検討・拡充**

- ・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 **検討・拡充**

- ・自転車駐車場の施設整備状況にあわせ、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 **検討・実施**

- ・民間事業者への補助制度を活用した駐輪場整備の促進を図っていく。

3-2-3. 【使う】公共交通と組合わせた自転車の利用促進

(1) 「ももちゃり」の継続運用 **継続実施**

- ・現在の規模（展開エリア・ポート数・密度）で運営を継続していく。
- ・そのうえで、利用回数が少ないポートの移設や撤去等と、多くの利用が見込めるポート新設。

(2) 自転車の公共交通への持込み促進 **検討・実施**

- ・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・連携による取組拡大の検討を行っていく。

(3) 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**

- ・自動車から公共交通や自転車への転換を推進していくため、郊外駅やバス停周辺への駐輪場整備を進めると共に、スマート通勤との連携を検討していく。

3-2-4. 【楽しむ】地域・観光活性化に向けた自転車利用振興

(1) サイクリングネットワークの充実 **検討・実施**

- ・地域の自然や歴史的資源の活用も含め、吉備路自転車道等について、利用促進策を検討していく。

(2) 自転車利用シーンの拡大 **検討・実施**

- ・サイクリングマップ（H30 作成中）を活用した自転車利用シーンの拡大を図っていく。
- ・自転車に関するイベントの開催や、効果的な情報発信について検討する。

3-2-5.【学 ぶ】自転車利用のマナーアップ

(1) 関係機関との連携による自転車マナーの向上 **継続・拡充**

- ・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、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、既に行っている取組みを継続すると共に、対象に応じたメニューを工夫する。また、自転車の点検・保険加入の重要性等について周知していく。
- ・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、「自転車は車両である」等の意識を周知させ、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、街頭での声かけなど既に行っている取組みを継続すると共に、新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・自転車の放置に対する違法性の認識を向上させるため、街頭啓発指導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を継続するとともに、新たな取組みについても検討を行っていく。
- ・自転車利用のルールやマナーにかかわる啓発チラシ等の作成・配布や、広報誌等による定期的な情報発信を行っていく。

(2) 自動車ドライバーに対する啓発活動の推進 **検討・拡充**

- ・関係団体等との連携により、自転車走行空間への路上駐車発生の防止に努めていく。
- ・コミュニティ FM ラジオによる啓発の推進を行っていく。

(3) 情報発信による「自転車先進都市おかやまの推進」 **継続実施**

- ・市への転入者向けチラシや駐輪場マップ作成を継続していく。

3-3 今後の施策推進プログラムについて

○施策の実施状況や課題、数値目標の達成状況を踏まえ、引き続き、フェーズ3において5つの施策分野で各種施策を推進していきます。

5つの施策分野	実施施策	フェーズ1, 2の進捗まとめ(再掲)	フェーズ3での主な取り組み
走る	路線状況に応じた安全な走行空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部(重点エリア)を約24km整備 ・整備率約66% ※延べ延長ベース 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備の推進
	適正な利用を誘導するためのサイン整備	<ul style="list-style-type: none"> ・整備に合わせて、路面標示や注意喚起のサイン等を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・統一的な路面サイン等の整備の推進
停める	利用ニーズに対応した駐輪施設整備	<ul style="list-style-type: none"> ・桃太郎大通りなど目的地となる商業施設等に近い場所を中心に駐輪施設を整備。 ・利用ニーズを踏まえ、二輪車の駐輪施設を整備。(計21か所 自転車3,122台、原付等138台) ・交通結節点における駐輪施設整備(鉄道駅周辺2か所(自転車1,999台、原付75台)、バス停周辺10か所(自転車183台分)) ・表町周辺など一部で駐輪施設の整備が進んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> ・表町周辺などにおける駐輪容量の確保 ・郊外の交通結節点における駐輪施設の整備
	既存駐輪施設の運用見直し等による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・短時間無料化や時間課金制の採用、マップの作成・配布等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報発信等による駐輪施設の利用促進
	施設整備と連動した放置自転車への規制強化	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等放置禁止区域の拡大(中心部74ha、北長瀬南口周辺51ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備と合わせ、自転車等放置禁止区域の拡充等
	民間による施設整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者への補助制度を創設 ・民間事業者により4か所(自転車572台、原付等7台)の駐輪施設を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者への補助制度を活用した駐輪場整備の促進
使う	コミュニティサイクルの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年7月に導入 ・ポート 17か所 → 34か所 ・自転車 140台 → 412台 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の規模(展開エリア・ポート数・密度)で運営継続 ・利用の少ないポートの移設や撤去、多くの利用が見込めるポートの新設検討
	自転車の公共交通への持込み促進	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス事業者による取組開始 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者との協議等による取組拡大の可能性の検討
	モビリティマネジメントによる自転車利用の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・民間駐車場でももちやりに乗り換えた場合、駐車料金が割引となる取り組みを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点への駐輪施設整備等に併せた取り組みを検討 ・スマート通勤との連携を検討
楽しむ	サイクリングネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・吉備路、吉備高原自転車道(延長計約40km)にルート案内のための路面標示を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存自転車道の利用促進策の検討
	自転車利用シーンの拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・未検討(平成30年度にサイクリングマップを作成) 	<ul style="list-style-type: none"> ・作成したマップを活用した、自転車利用シーン拡大の推進 ・自転車関連イベントの開催等
学ぶ	関係機関との連携による自転車マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・以前からの継続活動に加え、新たな取り組みを開始(自転車安全運転免許証交付事業、放置自転車夜間啓発、コミュニティFMラジオCM放送、スクエアドストレートによる啓発) 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室や街頭啓発活動を継続 ・啓発チラシ等の作成や情報発信を継続
	自動車ドライバーに対する啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティFMラジオCMによる新たな啓発を開始 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係団体等との連携による自転車走行空間への路上駐車防止に努める ・コミュニティFMラジオによる啓発の継続
	情報発信による「自転車先進都市おかやま」の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・市の転入者向けのチラシ作成・配布、広報紙への掲載、駐輪場マップの作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・チラシや駐輪場マップ作成の継続