

1. 計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、私たちの日々の生活や余暇の活動などに幅広く活用されるほか、健康づくりや環境負荷軽減などの様々なメリットのある、私たちの暮らしに欠かすことのできない身近で便利な移動手段です。

本市では、平成 24（2012）年 8 月に自転車先進都市おかやま実行戦略（以下、実行戦略）を策定し、誰もが自転車を安全で便利に楽しく使うことができる都市を目指して、「走る」、「停める」、「使う」、「楽しむ」、「学ぶ」の 5 つの分野に係る施策を相互連携のもとに実施してきました。

こうした中、国において、自転車の活用による環境負荷の軽減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどを目的に、平成 29（2017）年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、各市町村の地域の実情に応じた自転車の活用について、計画を策定し推進していくこととされました。

そこで、これまで成果をあげてきた実行戦略における取り組みを継承するとともに、自転車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、自転車利用環境をさらに充実させ、自転車の活用を推進することを目的として、このたび、「岡山市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

今後は、本計画に基づき、関係部署及び関係機関等と連携し、効果的かつ効率的に自転車の活用に関する施策の推進を図っていきます。

1.2 計画の区域

本計画の対象区域は、岡山市全域とします。

1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和 4（2022）年度から令和 13（2031）年度までの 10 年間とします。

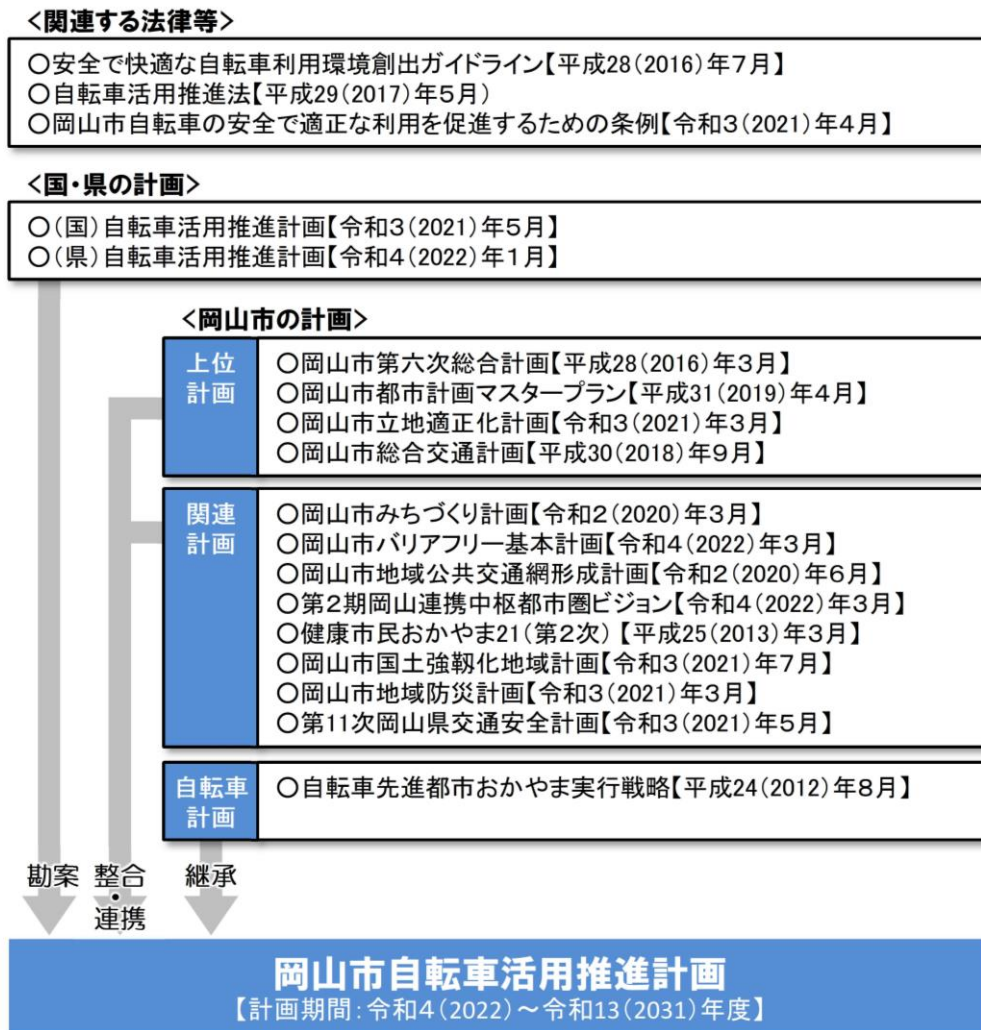
また、概ね 5 年後を目途に進捗確認や効果検証、必要に応じた計画の見直しなどのフォローアップを行います。

		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
岡山市自転車活用推進計画								★フォローアップ										★次期計画策定	
上位・関連計画	岡山市第6次総合計画	前期中期					後期中期												
	岡山市総合交通計画																		
	自転車活用推進計画(国・県)			第1次		第2次													

1.4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づく市町村版自転車活用推進計画であり、国や県の自転車活用推進計画を勘案し、本市における自転車通行空間整備や駐輪環境等の充実を図り、安全で快適な自転車利用環境の創出等を推進するためのものです。

計画策定にあたっては、本市における自転車利用環境等に関する現状と課題や自転車を取り巻く環境の変化等を踏まえ、これまで成果をあげてきた実行戦略の取り組みを継承するとともに、本市の上位計画や関連計画との整合・連携等を図ります。



▲岡山市自転車活用推進計画の位置付け

コラム：自転車の魅力

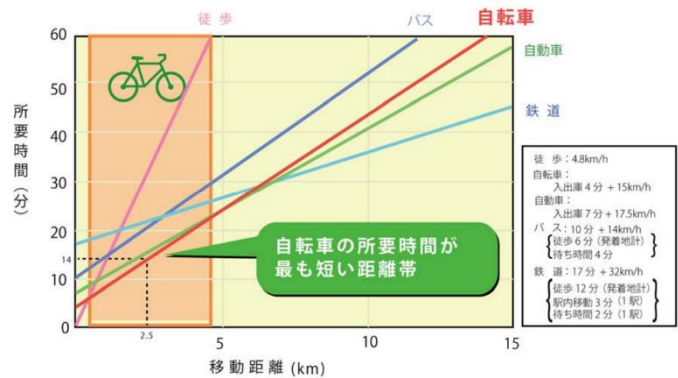
自転車は、通勤・通学、買い物、業務などの日常生活だけではなく、近年はサイクリススポーツや観光振興など、幅広いシーンにおいて活用されているほか、健康増進や環境負荷軽減など様々なメリットのある、私たちの暮らしに欠かすことのできない身近で便利な移動手段です。

一方で、新型コロナウイルス感染症の感染リスク軽減の観点から「新たな生活様式」において自転車の活用が推奨されるなど、身近すぎてかえって気が付きにくかった自転車活用の新たな可能性も広がりつつあります。

ここでは、私たちの身近で便利な乗り物である自転車の魅力の一部をご紹介します。

○身近で便利な交通手段

- 自転車は、目的地まで5km 程度の移動距離であれば、他の交通手段よりも所要時間が短いとされています。
- 最近では、電動アシスト付き自転車も急速に普及しつつあり、坂の多い地域など、地形を気にすることなく、より気軽に自転車を利用できるようになってきました。

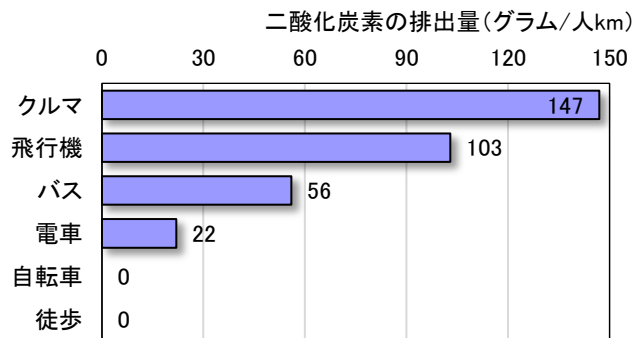


▲交通手段別の移動距離と所要時間の関係

<出典：国土交通省 自転車通勤導入に関する手引き>

○環境にやさしい交通手段

- 自転車は燃料を必要とせず、二酸化炭素を排出しません。また、自動車と比べると、車両本体や維持管理費などのコストが安価です。
- 自動車から自転車利用に転換することによって、二酸化炭素や大気汚染物質の排出削減につながり、環境への負荷を大きく軽減できる可能性があります。



▲ヒト 1 人を 1 km 運ぶときの二酸化炭素の排出量

<出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」資料>

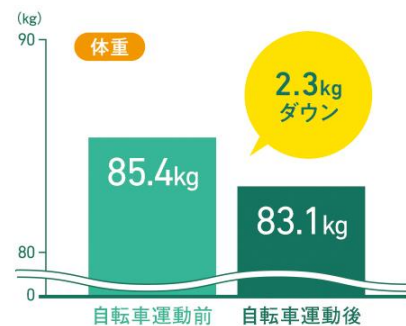
○健康によい交通手段

- 自転車の利用は、ウォーキングに比べ消費カロリーが多く、ひざや腰への負担が少ないことや、風を受けて走ることで爽快感を得やすいなど、心身の健康に効果的で、安心して継続することのできる運動です。
- また、自転車で移動すること自体が運動であることから、テニスやスイミングなど、他のスポーツに比べると場所や時間の制約が少なく、日常生活の中に取り入れやすいというメリットもあります。

[自転車利用による体重の減少]

- 自転車に乗る習慣のない人に、「3か月間できるだけ自転車を利用する」というルールのもとで、自転車利用を促したところ、6名の平均体重が2.3kg減少したという実験結果があります。

(※被験者：男性6名(43.7±10.5歳))



▲体重の変化

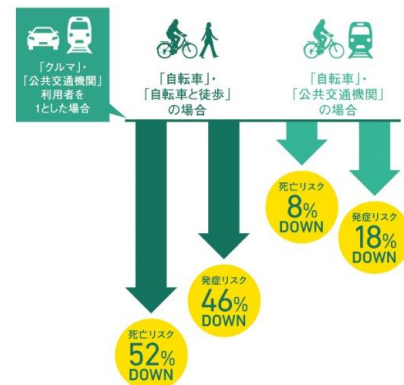
<出典：Health Data File by cyclingood 株式会社シマノ>

[自転車利用による心臓疾患の死亡/発症リスクの減少]

- 自転車を利用することによって、心臓疾患による死亡/発症リスクが減少し、疾患予防につながる事が報告されています。

(※平成29(2017)年に発表されたイギリスの研究結果「活動的な通勤と心疾患、がんの発症、死亡率との関連」)

(※被験者：イギリス22か所から抽出した263,540人(うち女性は全体の52%)、平均年齢52.6歳)



▲心臓疾患による死亡/発症リスクの変化

<出典：Health Data File by cyclingood 株式会社シマノ>

[メッツ (運動強度)]

- 自転車は走る速度や地形を変えることで、メッツ (運動強度) をコントロールすることができます。

(※メッツとは、運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して、何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を数値化したもの。)

種類	メッツ
普通歩行 (平地、67m/分、犬を連れて)	3.0
電動アシスト付き自転車に乗る	3.0
楽に自転車に乗る (8.9km/時)	3.5
自転車に乗る (≒16km/時未満、通勤)	4.0
かなり速歩 (平地、速く=107m/分)	5.0
水泳 (ゆっくりした平泳ぎ)	5.3
ジョギング	7.0
サイクリング (約20km/時)	8.0
ランニング (134m/分)	8.3

▲様々な運動における運動強度

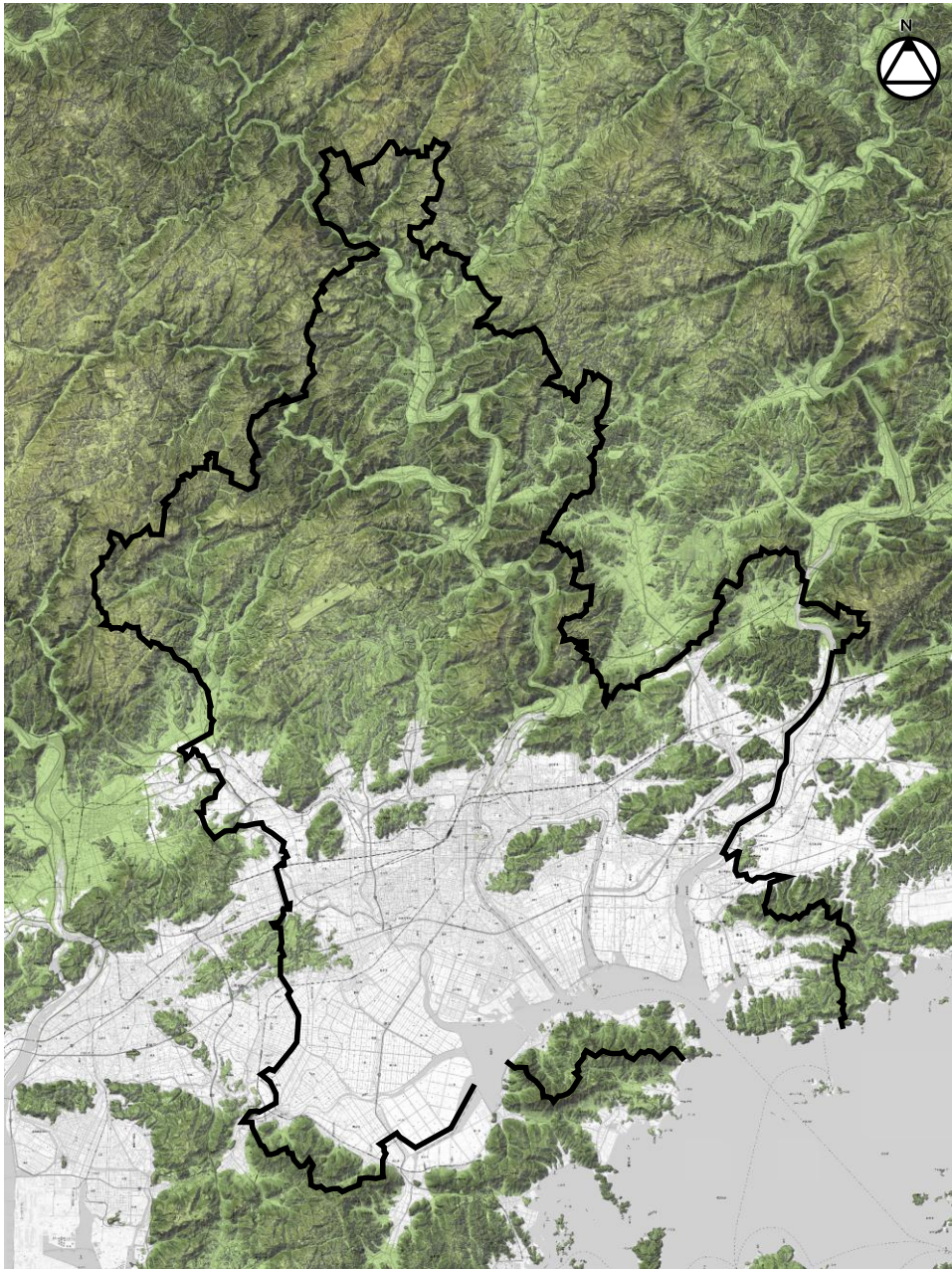
<出典：厚生労働省「運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書」>

2. 岡山市の自転車利用環境等に関する現状と課題

2.1 地域特性

(1) 気候・地形

岡山市は温暖で晴れの日が多く、市域南部に向けて高低差の少ない平坦な地形が広がっていることから、自転車が利用しやすい気候や地形となっています。

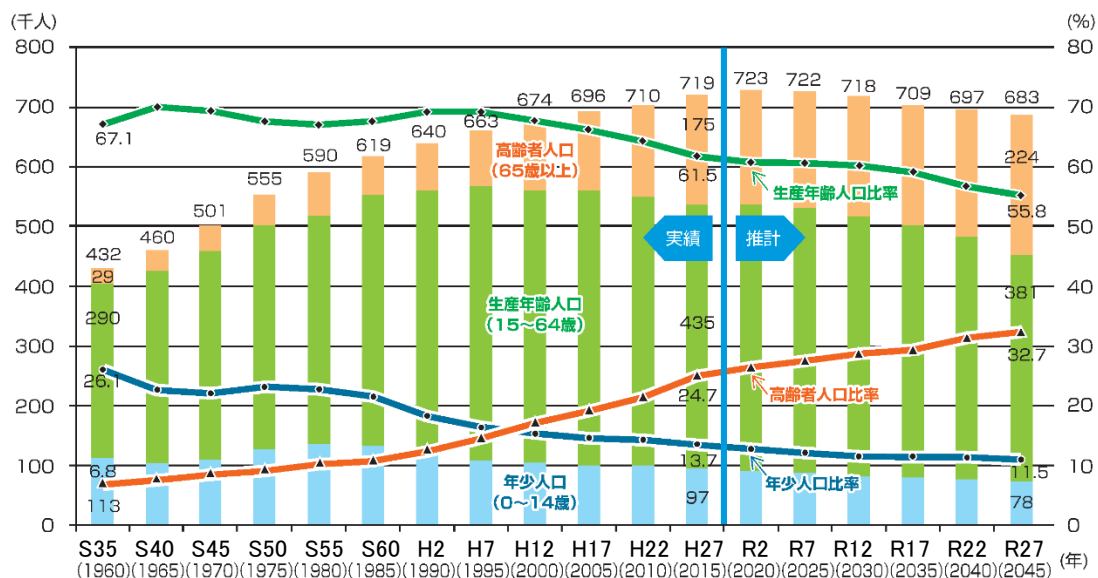


▲岡山市の地形図（標高 10m以上を着色）

<出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成>

(2) 人口

岡山市の人口は、令和2（2020）年をピークに人口が減少に転じ、その後、令和27（2045）年までに約4万人減少し、高齢化人口比率（65歳以上の人口の比率）は約33%に上昇することが予測されています。

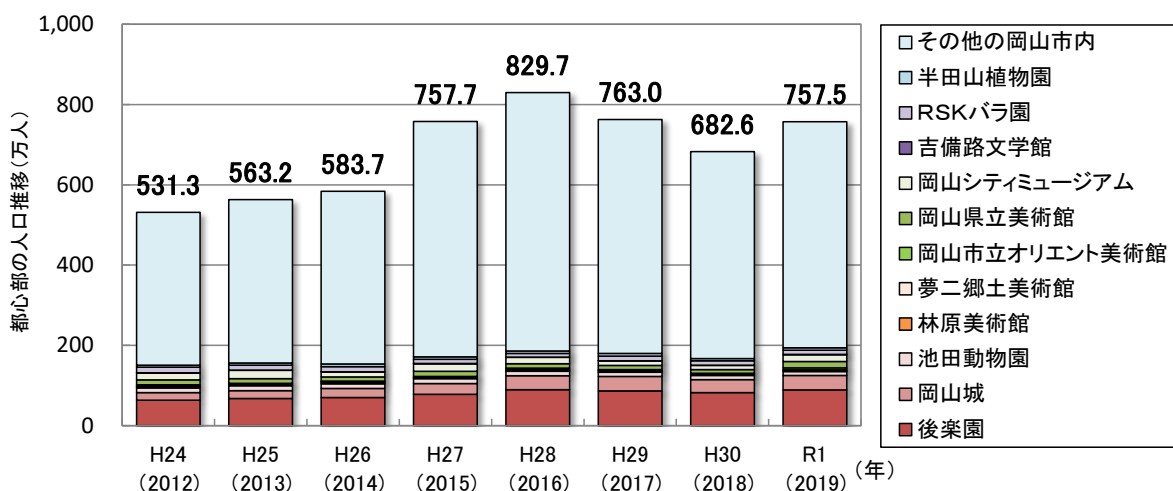


▲岡山市の人口推移と将来人口

<出典：国勢調査（1960年～2015年）、岡山市推計（2020年～2045年）>

(3) 観光

市内の観光客は、デスティネーションキャンペーンが実施された平成28（2016）年をピークに近年横ばいで推移しています。



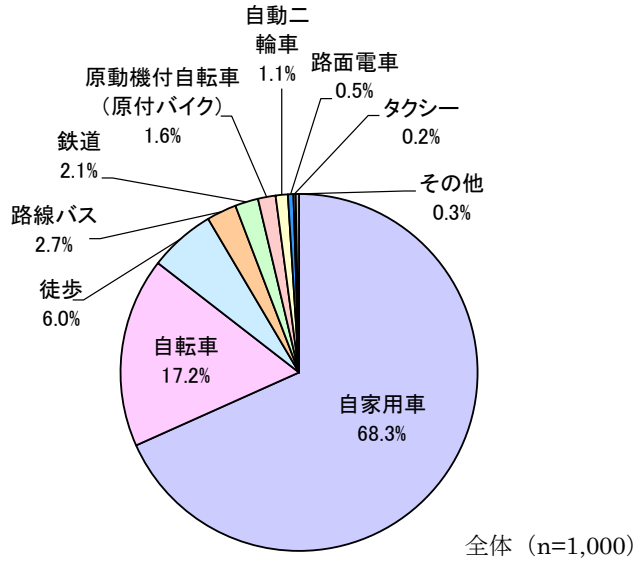
▲岡山市の観光入込客数

<出典：岡山市観光統計>

2.2 交通特性

(1) 交通手段分担率

岡山市民の主な交通手段は、「自家用車」が68%と最も多く、次いで「自転車」が17%と多くなっています。



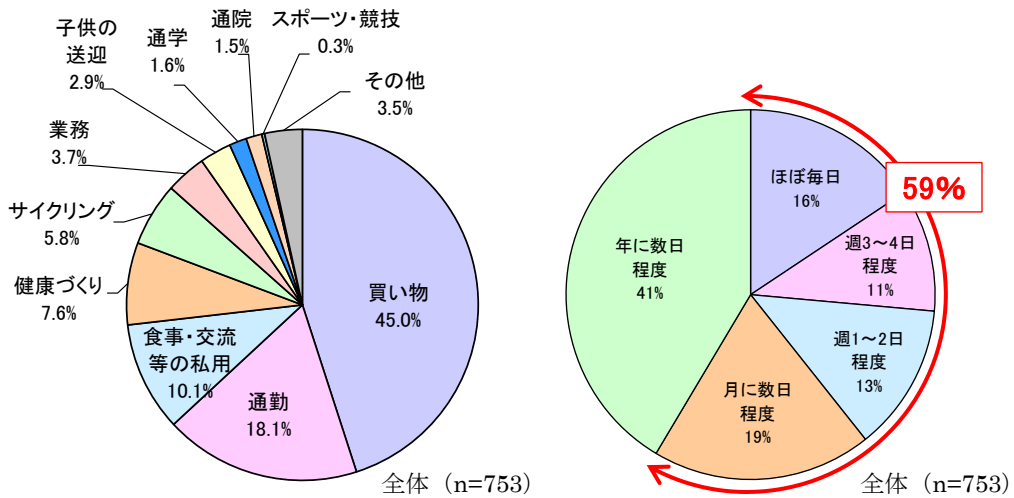
▲交通手段分担率

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(2) 自転車利用状況

自転車の主な利用は、「買い物」が45%と最も多く、次いで「通勤」が18%と多くなっており、市民の生活における身近な交通手段となっています。

自転車の利用頻度は、「月に数日」以上利用する人が59%を占めています。



▲自転車の利用目的

▲自転車の利用頻度

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

2.3 自転車の利用環境

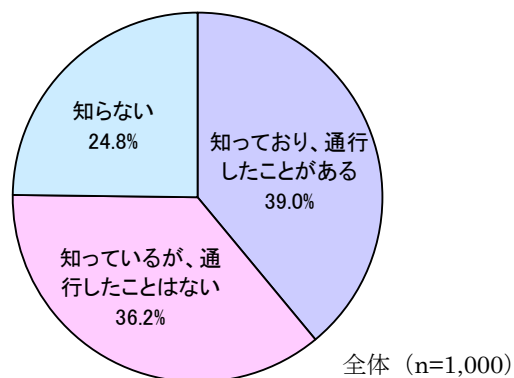
(1) 全般

1) 認知度

自転車通行空間の整備については、約7割の人が認知しており、実際に通行したことがあるのは約4割の人でした。自転車駐輪施設の整備については、約6割の人が認知しており、実際に利用したことがあるのは約2割の人でした。岡山市コミュニティサイクルももちやりについては、約9割の人が認知しており、実際に利用したことがあるのは約1割の人でした。市内のサイクリングルート（吉備路自転車道ルート・岡山鏡野縦断ルート）については、約7割の人が認知しており、実際に通行したことがあるのは約2割の人でした。



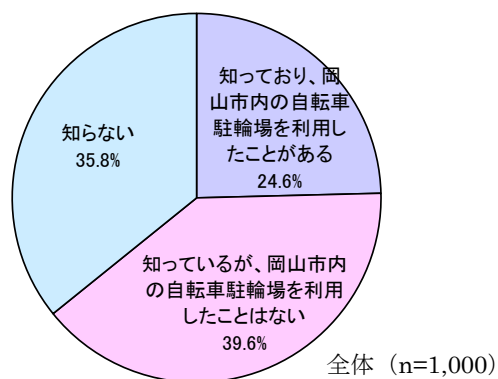
▲自転車通行空間整備事例
(岡山市：市道いずみ町青江線)



▲自転車通行空間整備の認知度



▲自転車駐輪施設の整備事例
(岡山市：北長瀬駅南口自転車等駐車場)

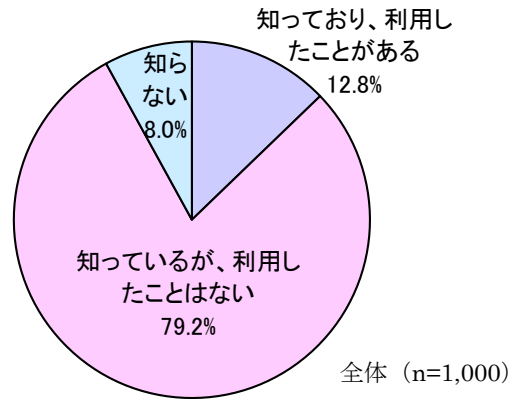


▲自転車駐輪施設整備の認知度

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>



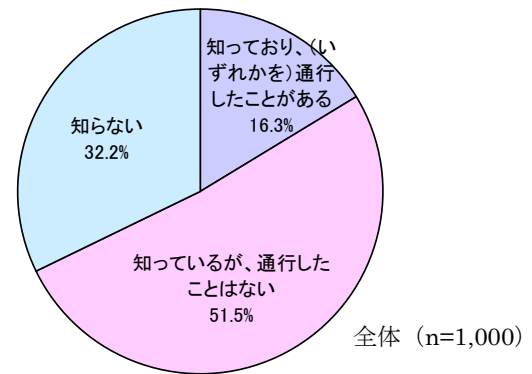
▲岡山市コミュニティサイクルももちやり



▲ももちやりの認知度



▲サイクリングルート
(岡山市：吉備路自転車道ルート)

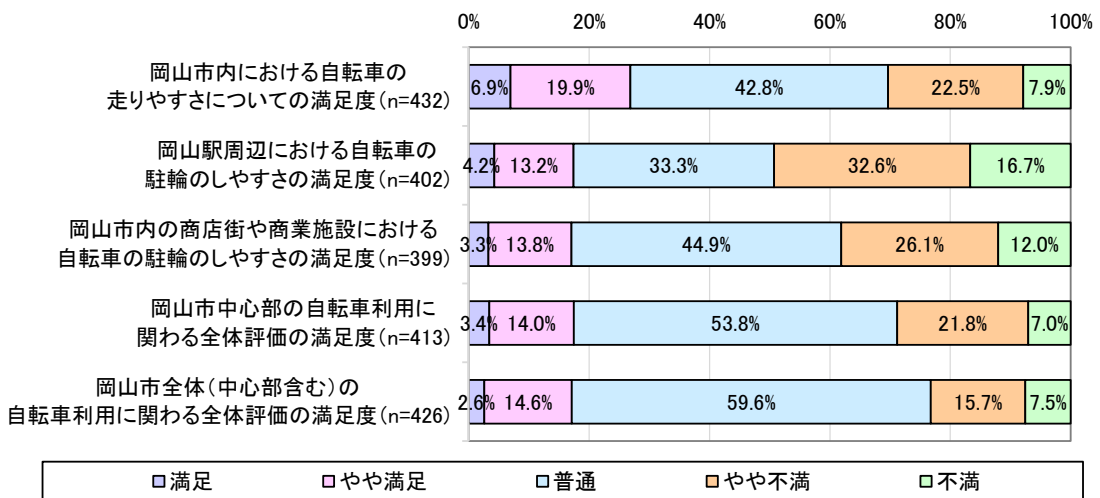


▲サイクリングルートの認知度

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

2) 利用満足度

岡山市民の自転車の利用満足度については、いずれの項目においても約2～3割の人が「満足」または「やや満足」と感じている一方で、「不満」と感じている人も約1～2割います。



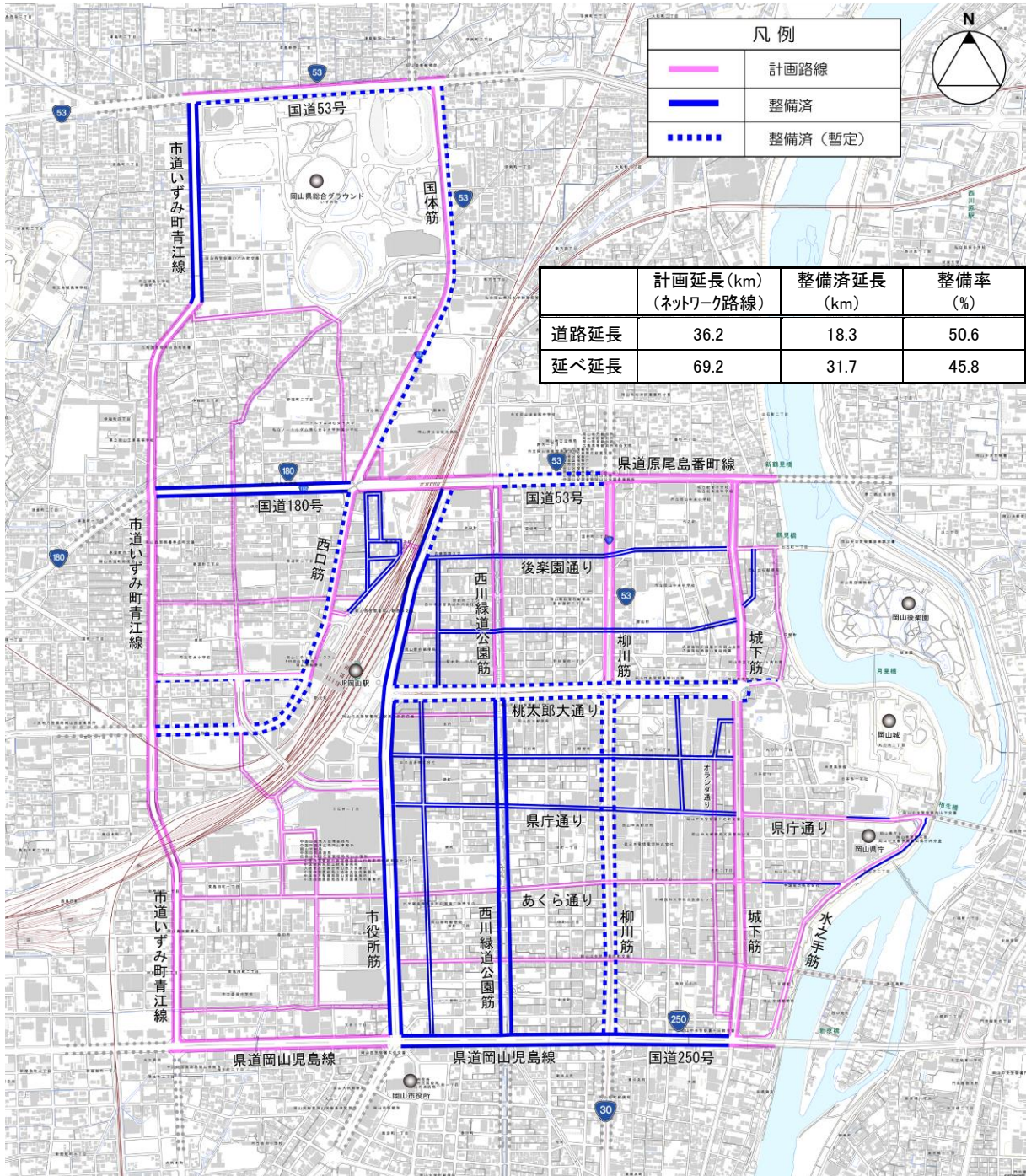
▲利用満足度（月に数日以上の自転車利用者）

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(2) 自転車通行環境

1) 自転車通行空間

実行戦略から整備を進めてきた自転車通行空間ネットワークは、計画延長 36.2km（道路延長）に対して、18.3km（整備率 50.6%）が整備済みとなっています。



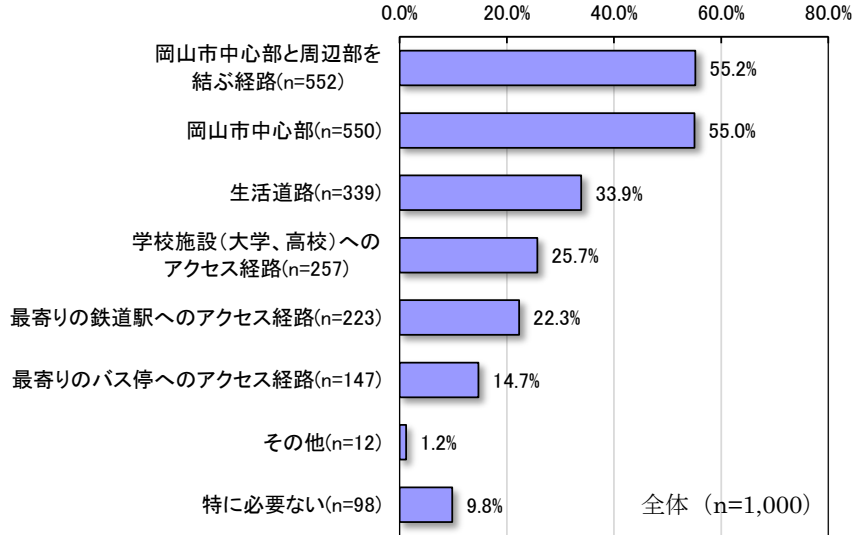
※歩道上の自転車通行位置を明示した路線等は、整備済（暫定）として、整備済延長に計上している。

▲自転車通行空間ネットワークの整備状況【令和4（2022）年3月時点】

＜出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成＞

2) 自転車通行空間の整備が求められる道路

自転車通行空間の整備が求められる道路は、「岡山市中心部と周辺部を結ぶ経路」が 55.2%と最も多く、次いで「岡山市中心部」が 55.0%、「生活道路」が 33.9%と多くなっています。

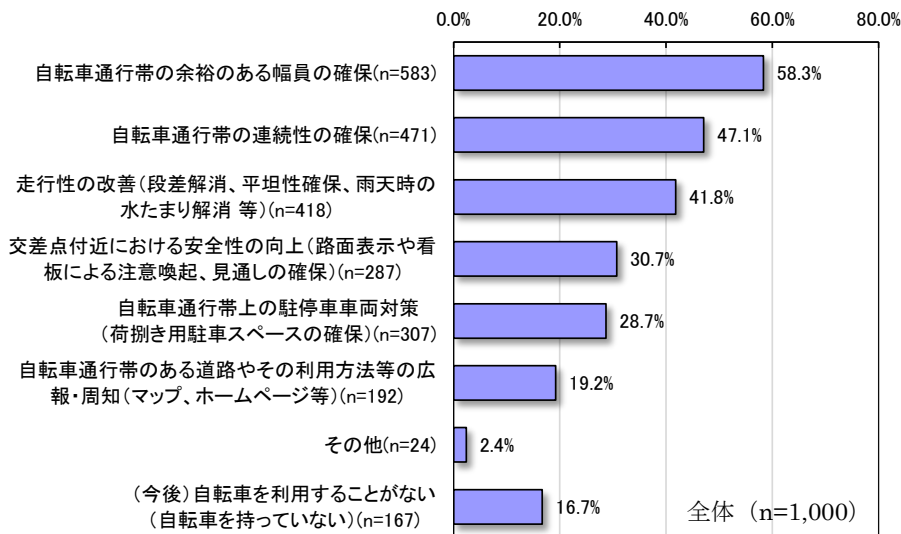


▲自転車通行空間の整備が求められる道路

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

3) 自転車通行空間利用促進のための環境整備

自転車通行空間の利用促進のために求められることは、「自転車通行帯の余裕のある幅員の確保」が 58.3%と最も多く、次いで「自転車通行帯の連続性の確保」が 47.1%、「走行性の改善(段差解消、平坦性確保、雨天時の水たまり解消 等)」が 41.8%と多くなっています。



▲自転車通行空間利用促進のために求められる環境整備

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(3) 自転車駐輪環境

1) 駐輪施設

自転車の端末利用を促進するため、鉄道駅やバス停等の交通結節点における駐輪施設や、店舗利用者など短時間駐輪ニーズに対応する駐輪施設について、市と民間で整備を進めています。

○鉄道駅周辺

新設・増設区分	整備主体	名称	収容台数(台)	
			自転車	原付等
新設 (2箇所)	岡山市	駅元町北自転車駐輪場	799	0
		北長瀬駅南口自転車等駐輪場	1,200	75
北長瀬駅北口自転車等駐輪場※		227	0	
万富駅前自転車等駐輪場		13	3	
法界院駅前自転車等駐輪場		74	0	
迫川駅前自転車等駐輪場		54	5	
下石井高架下自転車等駐輪所バイクスペース		0	48	
東岡山駅前自転車等駐輪場		25	0	
大多羅駅前自転車等駐輪場		22	0	
北長瀬駅北口自転車等駐輪場※		75	0	
合計			2,489	131



(駅元町北自転車駐輪場)

※北長瀬駅北口自転車等駐輪場は、2回増設しているため2箇所計上している。

○バス停周辺(サイクル&バスライド駐輪場)

新設・増設区分	整備主体	名称	収容台数(台)	
			自転車	原付等
新設 (13箇所)	岡山市	築港栄町東バス停自転車駐輪場	11	0
		築港元町バス停自転車駐輪場	12	0
		都六区下バス停自転車等駐輪場	12	0
		西大寺中野自転車駐輪場	36	0
		大福バス停自転車等駐輪場	16	0
		藤井バス停自転車等駐輪場	28	0
		矢坂大橋バス停自転車等駐輪場	20	0
		田益バス停自転車等駐輪場	15	0
		三幡農協前バス停自転車等駐輪場	24	0
		池の内バス停自転車駐輪場	9	0
		築港新町バス停自転車駐輪場	8	0
		千鳥町バス停自転車駐輪場	12	0
		ひかり幼稚園前バス停自転車駐輪場	12	0
合計			215	0



(ひかり幼稚園前バス停自転車駐輪場)

○店舗周辺

新設・増設区分	整備主体	名称	収容台数(台)	
			自転車	原付等
新設 (4箇所)	民間	桃太郎大通り路上駐輪場(市役所筋~西川)	155	0
		岡山コンベンションセンター前路上駐輪場	131	0
		桃太郎大通り路上駐輪場(西川~城下)	240	0
		田町一丁目自転車等駐輪場	46	7
合計			572	7

整備箇所数・整備台数の合計	
整備箇所数	: 27箇所
整備台数	: 自転車 3,276台、原付等 138台



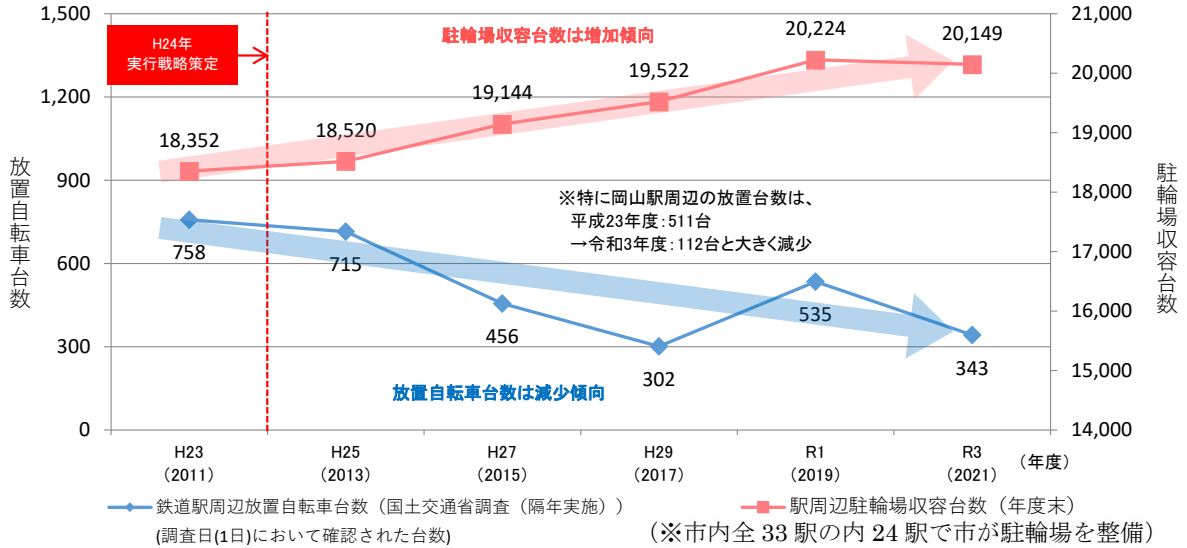
(桃太郎大通り路上駐輪場)

▲駐輪施設整備状況(実行戦略策定以降)

<出典:岡山市資料【令和4(2022)年3月時点】>

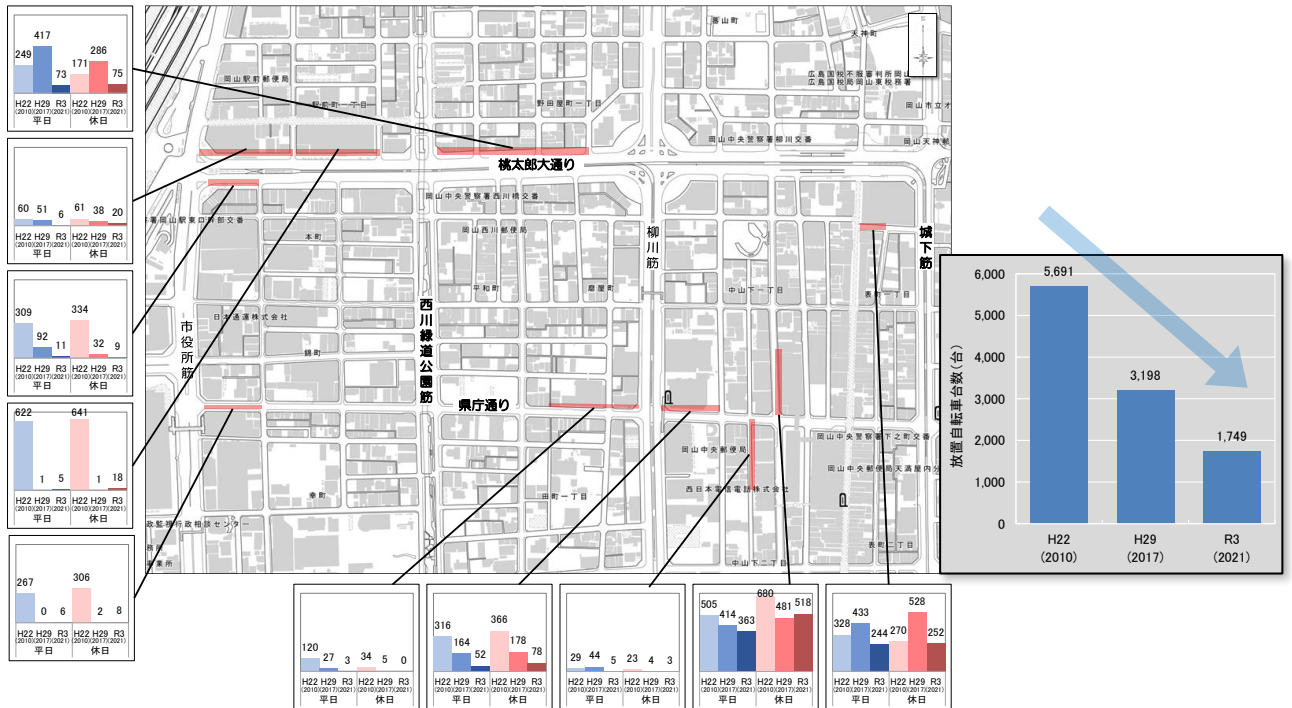
2) 放置自転車台数

利用ニーズに対応した駐輪施設の整備に伴う収容台数の増加と啓発指導員による指導等や放置禁止区域の拡大など合わせた総合的な駐輪対策によって、放置自転車台数は減少傾向にあります。今後も放置自転車のより一層の削減に向けた継続的な取り組みが必要です。



▲鉄道駅周辺の駐輪場収容台数と放置自転車台数の推移

<出典：岡山市資料>



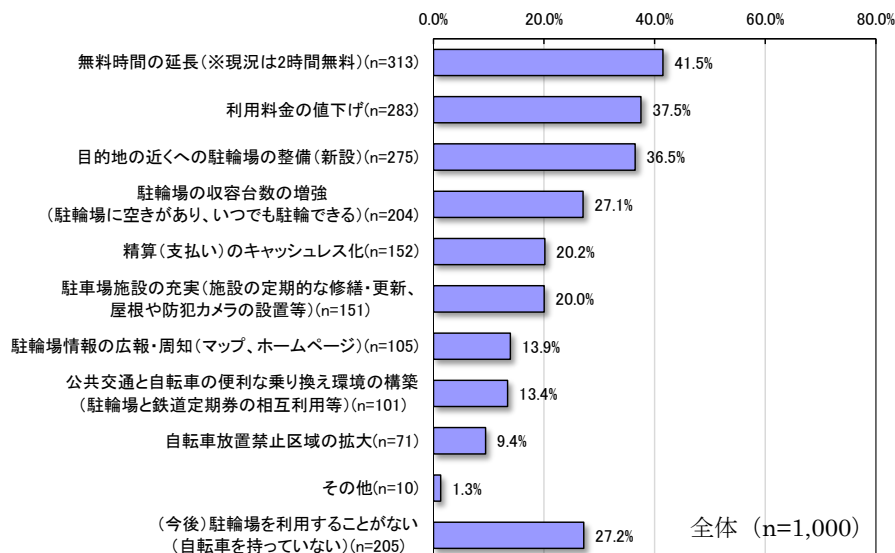
平成 22 (2010) 年 平日：2月17日(水)、休日：1月24日(日) 8-19時 調査
 平成 29 (2017) 年 平日：10月24日(火)、休日：11月3日(祝) (一部11月23日(祝)) 8-19時 調査
 令和 3 (2021) 年 平日：7月13日(火)、休日：7月11日(日) 8-19時 調査

▲市中心部における放置自転車台数の推移

<出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成>

3) 駐輪施設の利用促進のための環境整備

駐輪施設の利用促進のために求められることは、「無料時間の延長（※現況は2時間無料）」が41.5%と最も多く、次いで「利用料金の値下げ」が37.5%、「目的地の近くへの駐輪場の整備（新設）」が36.5%と多くなっています。



▲駐輪施設の利用促進のために求められる環境整備

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(4) シェアサイクル（岡山市コミュニティサイクルももちやり）

1) シェアサイクル

平成 25（2013）年 7 月に、公共交通主体の交通体系の構築、街なかのにぎわいや回遊性の向上、自転車を活用したまちづくり等を目的として導入した「岡山市コミュニティサイクルももちやり」について、利用状況を踏まえながら、展開エリアをやみくもに広げることなく、高密度かつ適切な場所にサイクルポートを配置し、高いコストパフォーマンスを維持していくことで、全国的にも高い利用状況（回転率）となっています。

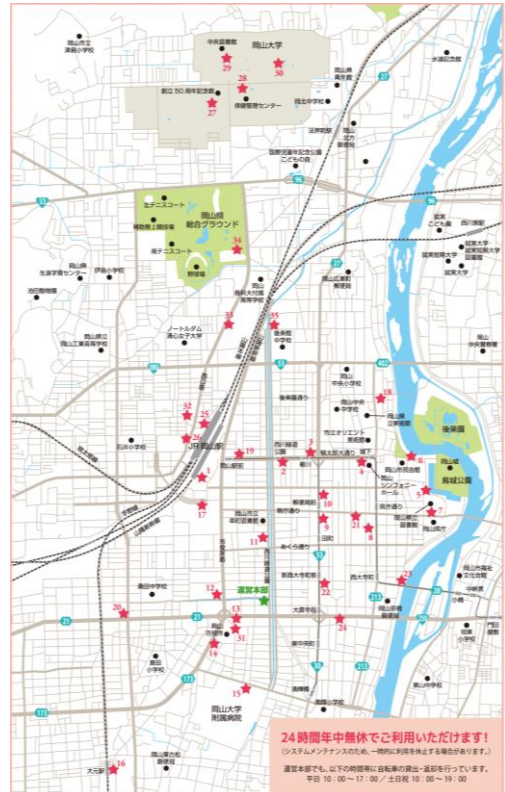


▲サイクルポート（岡山駅東口）

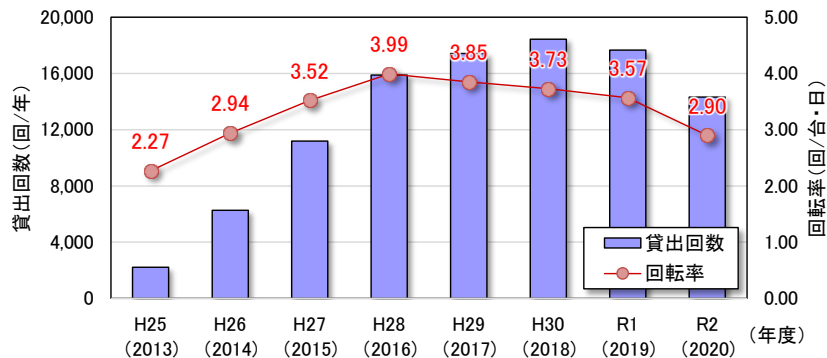
年度	ポート数	自転車台数
H25(2013)年	17	140
H26(2014)年	25	232
H27(2015)年	35	332
H28(2016)年	35	332
H29(2017)年	34	412
H30(2018)年	34	412
R1(2019)年	35	412
R2(2020)年	34	412
R3(2021)年	35	412

※各年度末時点での値

▲ポート数と自転車台数の推移



▲ももちやりポート位置図



※回転率：(延べ利用回数) / (自転車台数 × 運営日数)

延べ利用回数：1年間の総利用回数、自転車台数：各月末時点の台数の平均値

運営日数：実際に営業した日数

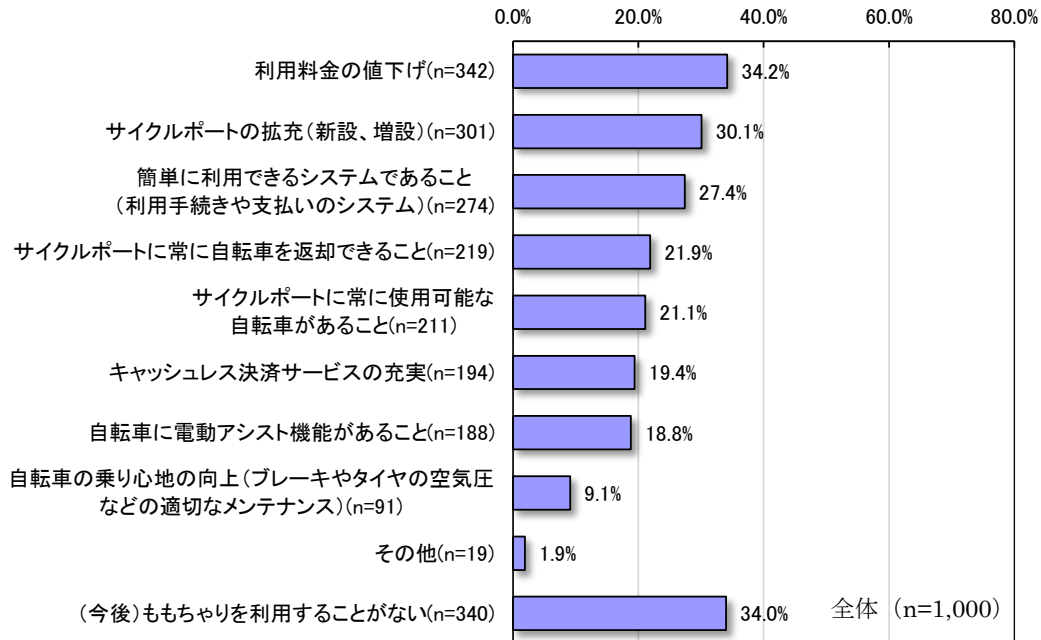
※貸出回数：日平均貸出回数を年度で合計

▲コミュニティサイクルの日平均利用回数・回転率の推移

<出典：岡山市資料【令和4（2022）年3月時点】>

2) ももちやり利用促進のための環境整備

ももちやりの利用促進のために求められることは、「利用料金の値下げ」が34.2%と最も多く、次いで「サイクルポートの拡充（新設、増設）」が30.1%、「簡単に利用できるシステム（利用手続きや支払いのシステム）」が27.4%と多くなっています。



▲ももちやり利用促進のために求められる環境整備

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(5) サイクリングルート

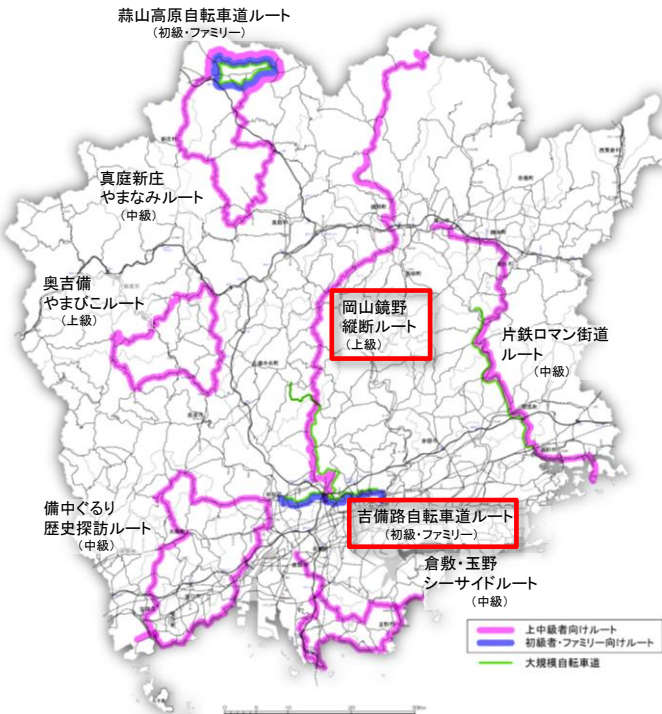
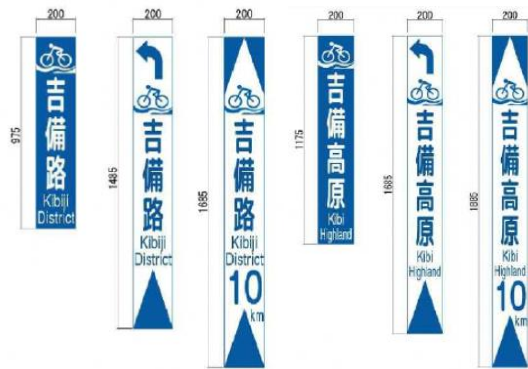
1) サイクリングルート

岡山県の「ハレいろ・サイクリング OKAYAMA」プロジェクトにおいて、サイクリングを通じて多くの人を地域に呼び込み、観光振興や賑わい創出につなげることを目的に、県下ルートを推奨ルートとして設定しています。

市内では、「吉備路自転車道ルート（吉備路自転車道）」と「岡山鏡野縦断ルート（吉備高原自転車道）」が推奨ルートとして選定されており、県下統一仕様の路面表示や案内看板の整備等のサイクリング環境の向上に取り組んでいます。

名称	延長	
		岡山市内(国道含む)
吉備路自転車道ルート	約25km	約17km
岡山鏡野縦断ルート	約114km	約25km

○路面表示のデザイン



初級・ファミリー：20km～30km程度で比較的近いルート
 中級：70km～110km程度で適度な勾配があるルート
 上級：80km～110km程度で勾配が大きいルート

▲サイクリングルートの指定状況

○整備状況



▲県下統一仕様の路面表示

<出典：岡山市資料>

2) サイクリングルート利用促進のための自転車活用

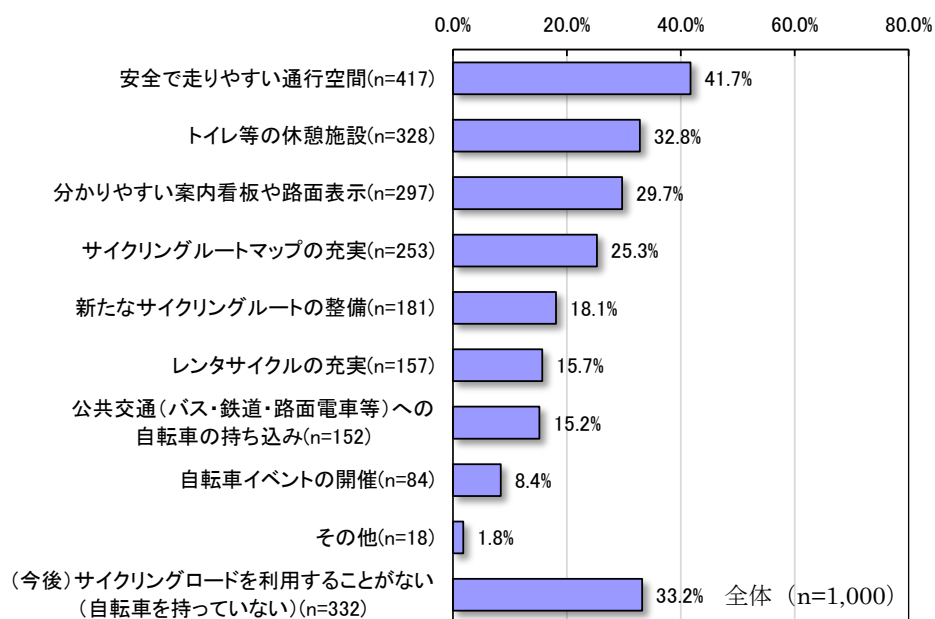
現在、日本遺産「桃太郎伝説の生まれたまちおかやま」推進協議会（岡山市・倉敷市・総社市・赤磐市）では、令和3（2021）年3月に、オリジナル自転車「きびチャリ」をレンタサイクルとして導入し、吉備路自転車道ルート（吉備路自転車道）周辺の周遊観光の促進を図っています。



▲きびチャリ

3) サイクリングルート利用促進のための環境整備

サイクリングルート利用促進のために求められることは、「安全で走りやすい通行空間」が41.7%と最も多く、次いで「トイレ等の休憩施設」が32.8%、「分かりやすい案内看板や路面表示」が29.7%と多くなっています。



▲サイクリングルート利用促進のために求められる環境整備

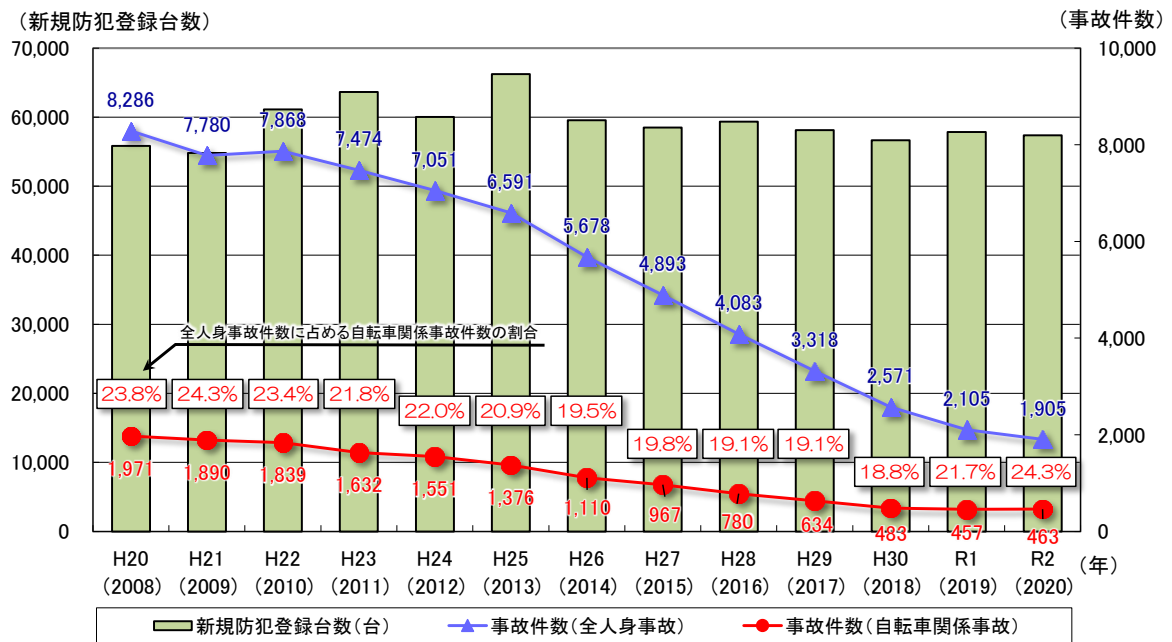
<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(6) 自転車の通行ルール・マナー

1) 自転車関係事故件数

本市では自転車の新規防犯登録台数はほぼ横ばいであるのに対し、市内において発生する自転車に関する事故件数は、過去10年間で約4分の1と大きく減少しています。

一方で、市内で発生した人身事故件数に占める自転車に関する事故件数の比率については、横ばいで推移しています。



※全人身事故：岡山市内で発生した人身事故件数（高速道、指定自専道の事故は除く）
 （平成27年までは吉備中央町を含み、旧瀬戸町は含んでいない。平成28年より岡山市内の件数に変更している。）
 ※自転車関係事故：岡山市内で発生した自転車が関係する人身事故の件数
 ※グラフ内の比率：自転車関係事故件数の全人身事故件数に対する比率
 ※集計方法：新規防犯登録台数は年度毎の集計、その他は年次毎の集計

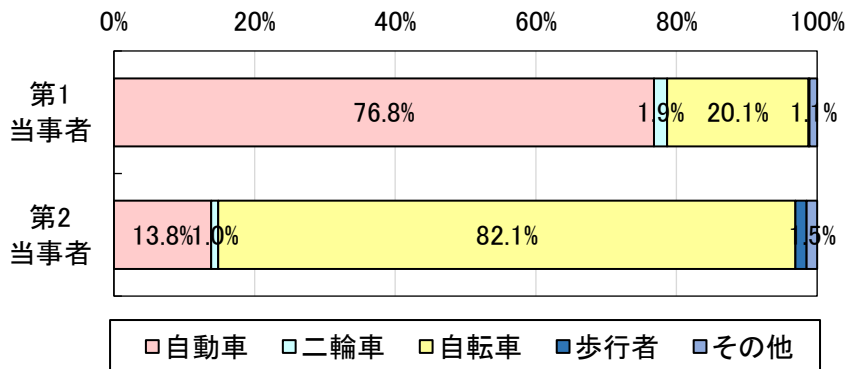
▲自転車の新規防犯登録台数と全人身事故及び自転車関係事故の推移

<出典 交通事故資料：岡山県警察本部交通部交通企画課調べ>

<出典 新規防犯登録台数：岡山県自転車軽自動車商協同組合調べ>

2) 自転車関係事故の当事者種別

本市における自転車関係事故の第1当事者（加害者）は、「自動車」が76.8%と最も多く、第2当事者（被害者）は「自転車」が82.1%と最も多くなっています。

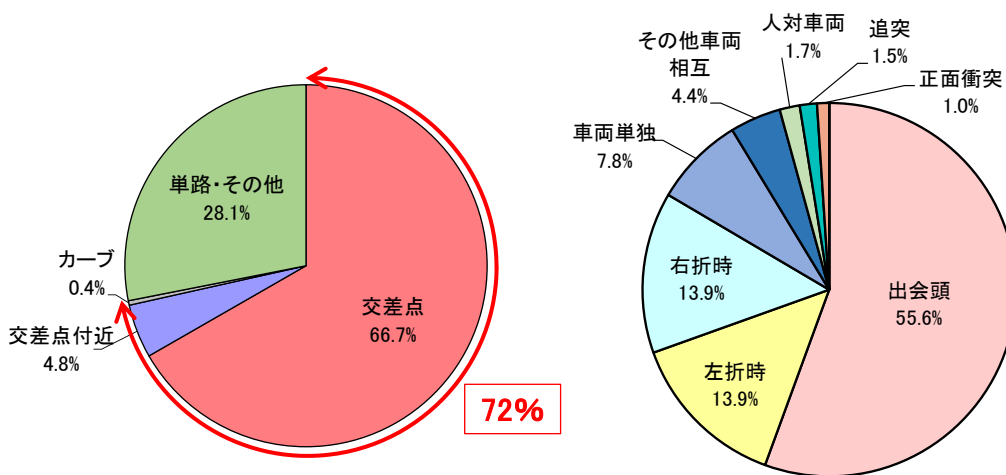


▲当事者別事故割合

<出典 交通事故資料：岡山県警察本部交通部交通企画課調べ>

3) 自転車関係事故の発生箇所の道路形状・事故類型

本市における自転車関係事故については、全発生件数の約7割が「交差点」または「交差点付近」で発生しています。事故類型は、「出会い頭」が55.6%と最も多く、次いで「左折時」、「右折時」が13.9%と多くなっています。



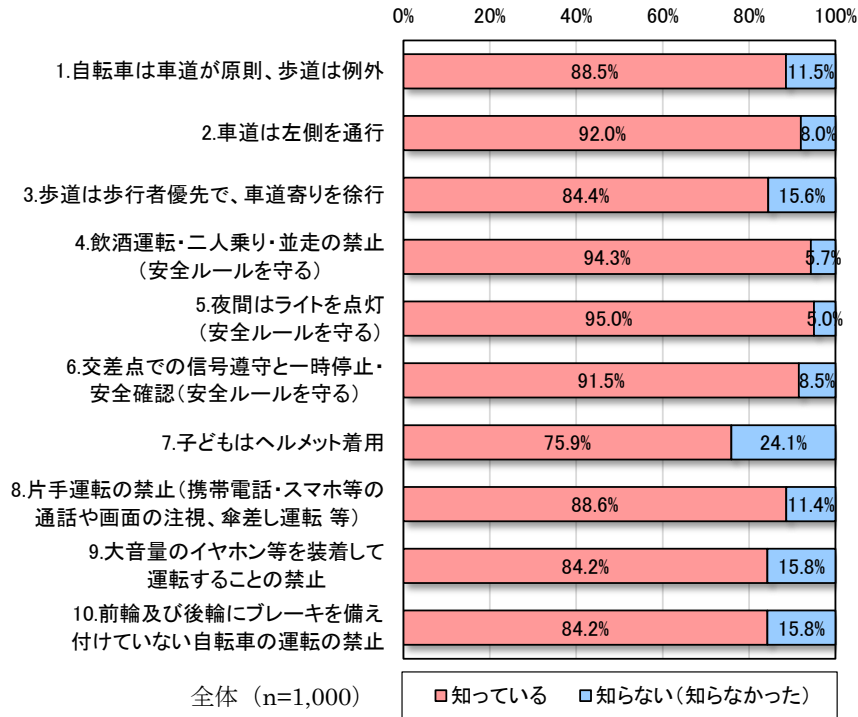
▲道路形状別の自転車関係事故グラフ

▲事故類型

<出典 交通事故資料：岡山県警察本部交通部交通企画課調べ>

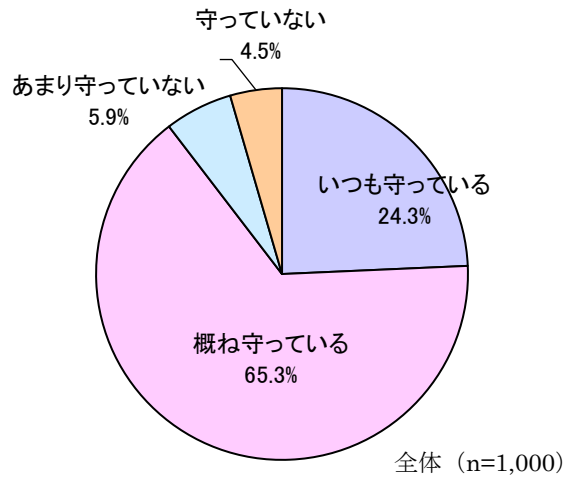
4) 自転車の通行ルールの認知及び遵守状況

自転車安全利用五則を含む自転車の主な通行ルールの認知や遵守状況については、いずれも約7～9割と概ね高い状況となっています。



▲自転車の通行ルールの認知状況

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

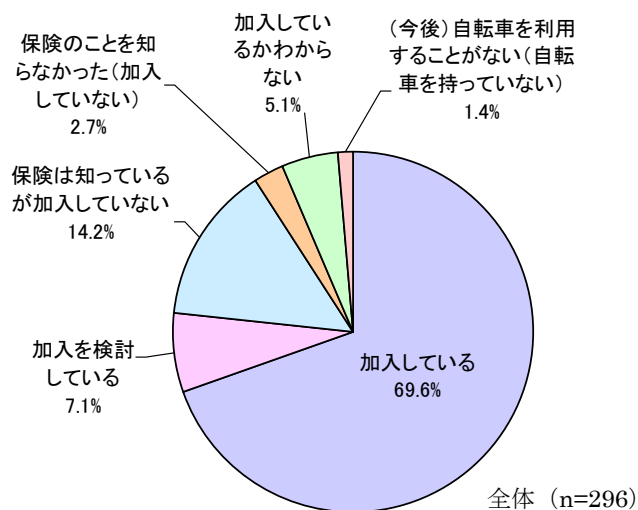


▲自転車の通行ルールの遵守状況

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

5) 自転車損害賠償責任保険等の加入状況

自転車を週1日以上利用している人の内、約7割の人が自転車損害賠償責任保険等に加入しています。その一方で、自転車損害賠償責任保険等のことを知らない（加入していない）人も約3%います。



▲自転車損害賠償責任保険等の加入状況

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

6) 自転車の通行ルール・マナーの教育・啓発活動

本市では実行戦略策定以降、従来からの啓発活動（交通安全教室、無灯火指導、放置自転車クリーン作戦、サイクルマナーアップ）に加えて、自転車安全運転免許証の交付等の新たな啓発活動にも取り組んでいます。

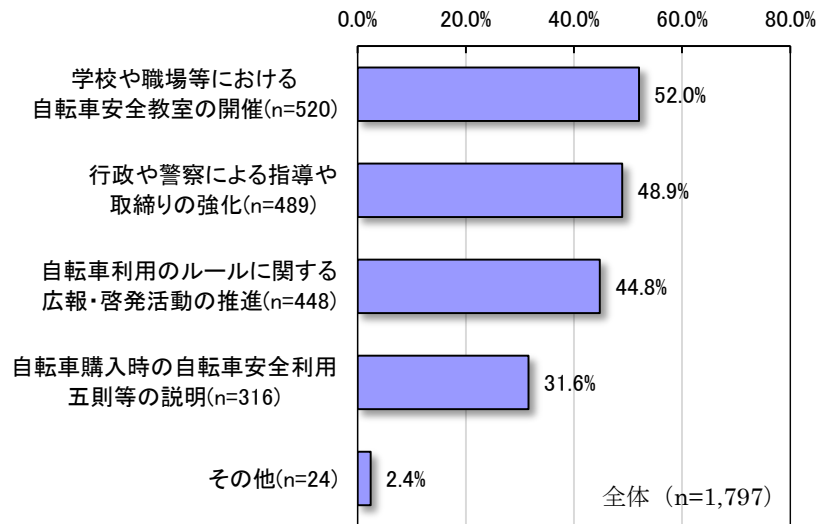
事業名称	主体	概要	備考
交通安全教室（小中学生、幼児）	岡山市	小中学校、保育園、幼稚園において、実技指導やDVD等を活用した交通安全教室を開催（保育園や幼稚園では、保護者に対し説明）	
無灯火指導	県警察、岡山市、交通安全協会 等	自転車交通量の多い駅前や交差点等において指導	
放置自転車クリーン作戦	岡山市、県警察、商店街、町内会、鉄道事業者 等	放置禁止の啓発チラシ等を街頭配布	
サイクルマナーアップ	県警察、岡山市、交通安全協会 等	街頭における声かけやチラシ・反射材等の配布	
自転車安全運転免許証交付事業	岡山市	小学4年生～6年生に対し実技講習を伴う交通安全教室を実施し、修了者に自転車安全運転免許証を交付	平成27（2015）年度～
放置自転車夜間啓発指導	岡山市、県警察、商店街、町内会、鉄道事業者 等	放置自転車に対して、啓発チラシ貼付等を実施	平成27（2015）年度～平成29（2017）年度
ラジオのCM放送（コミュニティFM）による啓発	岡山市	ルール・マナー啓発用のラジオCMを制作・放送	平成28（2016）年度～
体験型自転車交通安全教育による啓発（スクアードストレート方式）	県警察、岡山市、交通安全協会 等	市内の中学校や高校において、スタントマンが事故現場を再現することによる交通安全教育を実施	平成24（2012）年度～平成30（2018）年度

▲教育・啓発活動の実施状況

<出典：岡山市資料>

7) 自転車の通行ルールの周知や遵守のための取り組み

自転車の通行ルールの周知や遵守の向上のために求められることは、「学校や職場等における自転車安全教室の開催」が52.0%と最も多く、次いで「行政や警察による指導や取締りの強化」が48.9%、「自転車利用のルールに関する広報・啓発活動の推進」が44.8%と多くなっています。



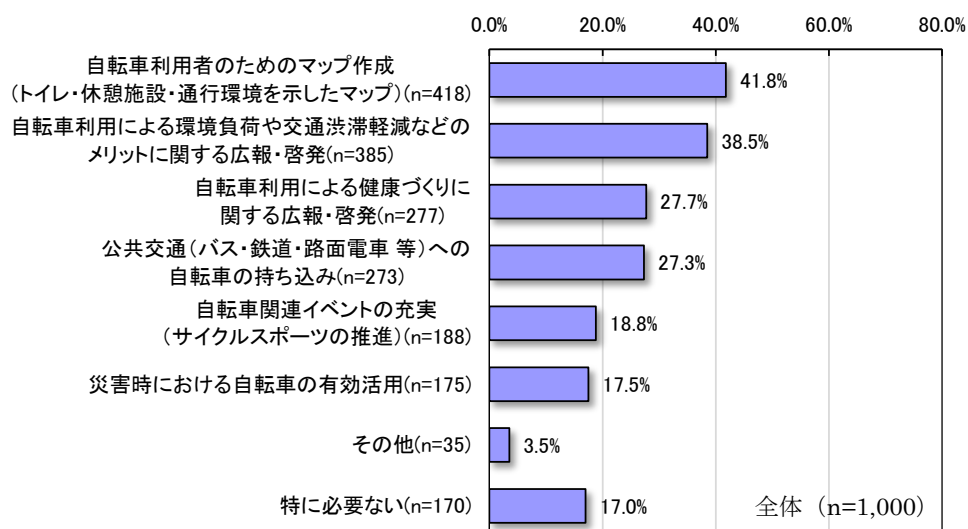
▲自転車の通行ルールの周知や遵守の向上のために求められる取り組み

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

(7) その他

1) その他 自転車利用促進のための重要な施策

自転車の利用を促進するために重要だと思われることは、「自転車利用者のためのマップ作成（トイレ・休憩施設・通行環境を示したマップ）」の41.8%が最も多く、次いで「自転車利用による環境負荷や交通渋滞軽減などのメリットに関する広報・啓発」が38.5%と多くなっています。

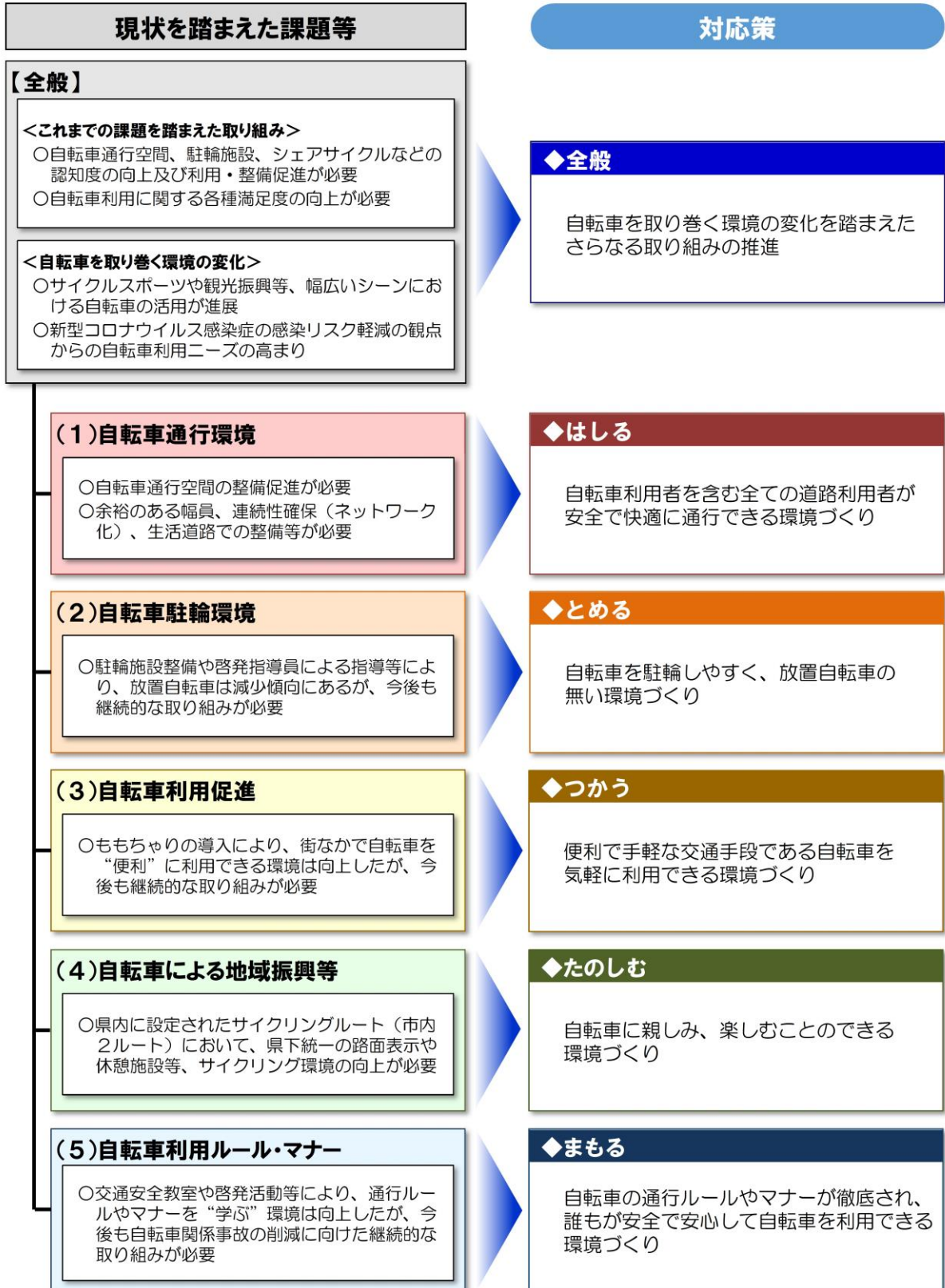


▲自転車利用促進のための重要な施策

<出典：岡山市 WEB アンケート調査【令和3（2021）年8月】>

2.4 自転車利用環境等の課題と対応策

本市における現在の自転車利用環境等に関する現状を踏まえた課題とその対応策を以下に示します。



3. 計画が目指す姿

3.1 計画目標と基本方針

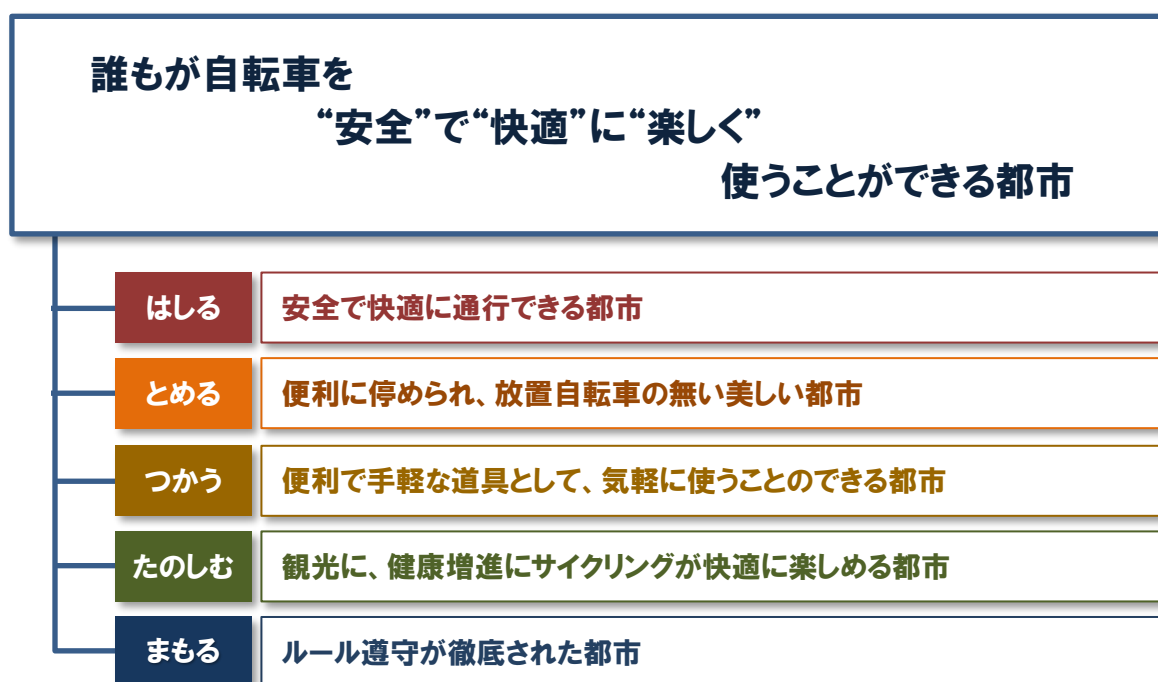
平成 24（2012）年度から令和 3（2021）年度にかけて、実行戦略に基づき、誰もが自転車を「安全」で「便利」に「楽しく」使うことができる都市を目指し、自転車施策を総合的に実施してきました。

その結果として、自転車関係事故件数や放置自転車台数の減少、また、コミュニティサイクル利用回数（回転率）、自転車の走りやすさや駐輪しやすさに対する満足度、自転車利用環境等の総合満足度等の向上が図られるなど、取り組みによる効果が着実に発現されてきました。

また、令和 3（2021）年 4 月には「岡山市自転車の安全で適正な利用を促進するための条例」が施行されるなど、自転車の安全な利用等に関する環境整備も図られています。

一方で、実行戦略策定時の成果指標の中には目標値に達していない項目もあり、また、新型コロナウイルス感染症の感染リスク軽減の観点から自転車利用ニーズが高まるなど自転車の持つ新たな可能性も広がりつつあることから、自転車利用環境のさらなる向上が必要となっています。

これらの現状を踏まえ、誰もが自転車を「安全」で「快適」に「楽しく」使うことができる都市を目指すことを基本目標として設定します。



▲計画目標と基本方針

3.2 施策の体系

実行戦略の「はしる」「とめる」「つかう」「たのしむ」「まなぶ」を踏まえつつ、実行戦略の「まなぶ」は「まもる」とし、学んだ内容を遵守し、安全に自転車を利用することとするなど、本市におけるこれまでの自転車に係る施策を継承・発展します。

基本方針1：安全で快適に通行できる都市

はしる	(1)安全で快適な自転車通行空間の形成	1)自転車通行空間ネットワークの形成
		2)自転車通行空間の整備
		3)安全な通行空間の確保
		4)快適な通行空間の確保
	(2)適正な利用を誘導するためのサイン整備	
	(3)自転車通行空間の適切な情報提供	
	(4)自転車通行空間の適切な維持管理	

基本方針2：便利に止められ、放置自転車の無い美しい都市

とめる	(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
		2)交通結節点における駐輪施設の整備
		3)多様な駐輪ニーズへの対応
		4)先端技術を用いた駐輪施設の検討
	(2)既存駐輪施設等の運用見直し等による利用促進	
	(3)施設整備と連動した放置自転車への規制強化	
	(4)駐輪施設の適切な情報提供	
	(5)駐輪施設の適切な維持管理（将来を見据えた機器更新）	
	(6)民間による主体的な施設整備の促進	1)附置義務制度の検討
		2)民間駐輪施設整備の促進
3)地域サービスとの連携		

基本方針3：便利で手軽な道具として、気軽に使うことのできる都市

つかう	(1)シェアサイクルの充実	1)利便性の向上
		2)持続可能な運営
		3)安全性の確保
		4)適切な維持管理(将来を見据えた機器更新)
	(2)自転車の公共交通への持込み促進	
	(3)モビリティマネジメントによる自転車利用の促進	
	(4)自転車利用に係る適切な情報提供	
	(5)自転車通勤等の推進	
	(6)災害時における自転車活用の推進	

基本方針4:観光に、健康増進にサイクリングが快適に楽しめる都市

たのしむ	(1)サイクリングネットワークの充実	1)ルートの安全性及び快適性の向上
		2)休憩施設等の充実
		3)サイクリングルートの適切な情報提供
		4)新たなサイクリングルートの検討
		5)自転車の公共交通への持込み促進
	(2)自転車利用シーンの拡大	1)観光振興と連携した自転車利用の促進
		2)自転車関連イベントや大会等の支援
		3)健康づくりと連携した自転車利用の促進

基本方針5:ルール遵守が徹底された都市

まもる	(1)関係機関と連携したルール等の周知徹底	1)安全利用に関する教育の推進
		2)関係機関との連携による通行ルールの徹底
		3)放置自転車の違法性に関する周知
		4)自動車ドライバーのマナー向上
		5)自転車の点検整備の促進
	(2)自転車の通行ルールやマナーの適切な情報提供	
	(3)自転車損害賠償責任保険等への加入促進	