

# 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。

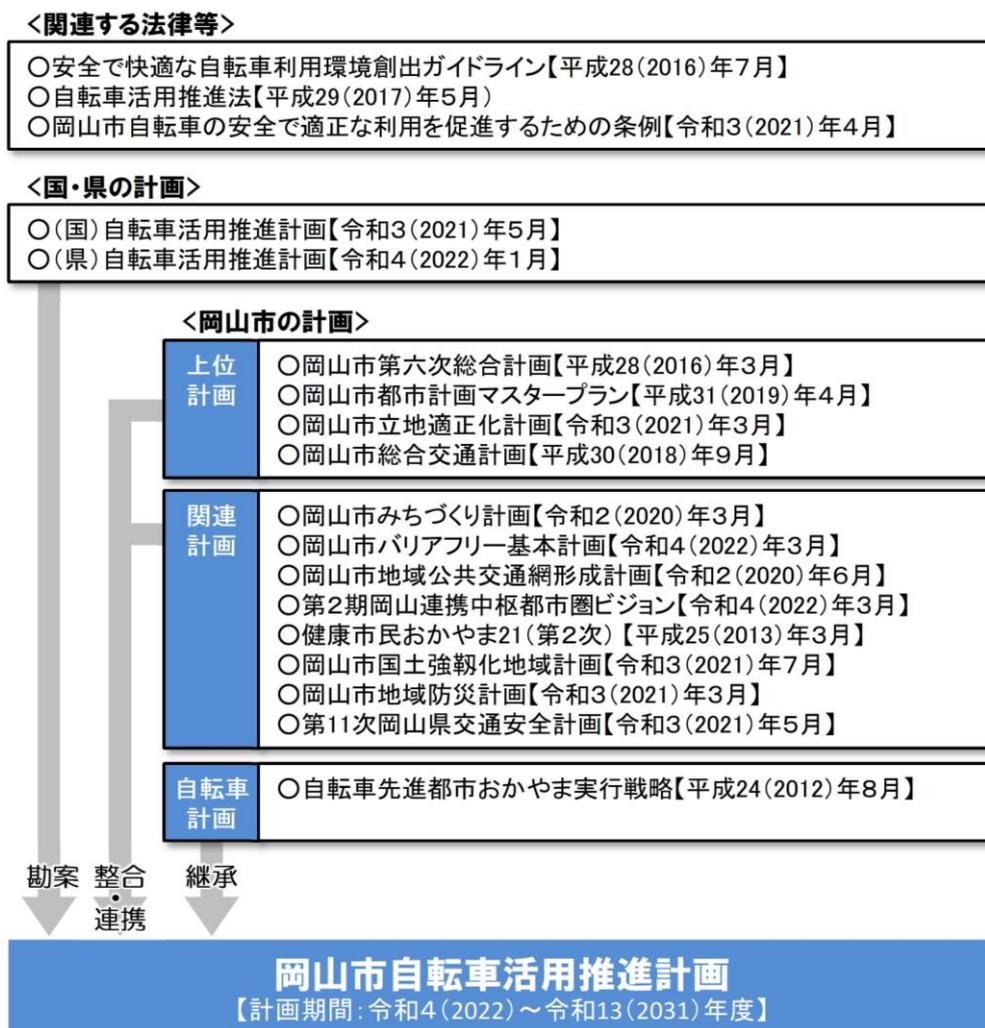
また、概ね 5 年後を目途に進捗確認や効果検証、必要に応じた計画の見直しなどのフォローアップを行います。

|              |                | 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

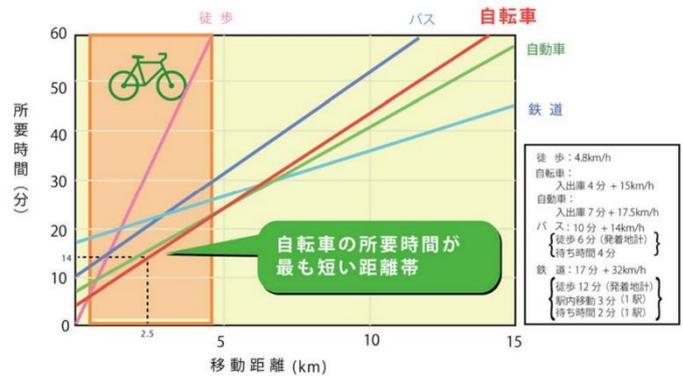
自転車は、通勤・通学、買い物、業務などの日常生活だけではなく、近年はサイクリススポーツや観光振興など、幅広いシーンにおいて活用されているほか、健康増進や環境負荷軽減など様々なメリットのある、私たちの暮らしに欠かすことのできない身近で便利な移動手段です。

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。

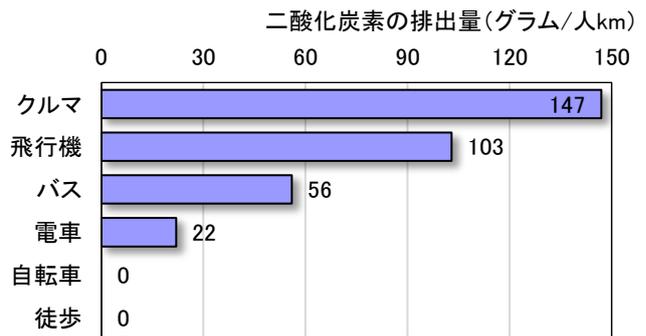


▲交通手段別の移動距離と所要時間の関係

<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

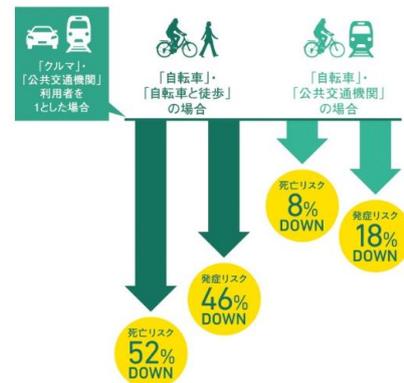
<出典：Health Data File by cyclingood 株式会社シマノ>

#### [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」>