

第1回 香川の自転車利用を考える懇談会 議事概要

日 時： 平成19年 2月22日(木) 13:30~15:45

場 所： サンポート高松合同庁舎 アイホール

出席者：	四国旅客鉄道(株)	梅原 利之	会長
	NPO法人自転車活用推進研究会	小林 成基	事務局長
	香川県交通安全母の会	地藤 照子	会長
	香川大学 工学部	土井 健司	教授(座長)
	(株)四国新聞社	中野 等	編集局次長
	(有)アイヴェモーション	廣瀬 将人	代表取締役
	高松中央商店街振興組合連合会	古川 康造	理事
	香川県サイクリング協会	宮本 保弘	事務局長

議事概要：

(議論のあり方に関する意見)

- ・高松を自転車利用のモデル地区にして、全国発信すべき。
- ・どのような街に住みたいかから考えるべき。
- ・施策を4つにまとめているが、中心となる香川県独自のコンセプトが欠けている。瀬戸内海の島々を自転車で巡るとか、うどんを自転車で巡るとか観光資源として売り出すなどの基本的なコンセプトをしっかりとすべき。

(都市交通における自転車の位置付けに関する意見)

- ・自転車対策はモビリティの保障、生活の質の保障を念頭においた俯瞰的な考え方で行うべき。都市の交通体系の中で自転車をどうするのか、中心市街地の再生という中で、自転車のあり方を考えるべき。
- ・人、公共交通、自転車、車という優先順位をつけたマナーづくり、利用環境づくりを実現できるかが最も重要なポイント。
- ・バスが18km/h程度の速度で定時運行できるまちでは、自転車と共存できる。バスレーンをしっかりと確保し、自転車と共存すべき。
- ・欧米では、「人の通行権」が確立されている。街全体の思想を変えるべき。
- ・オランダでは、弱い立場の交通手段から安全が確保されているが、日本は逆で、強い自動車を優先してしまった。自転車施策は生活者の視点で考えるべき。

(自転車走行環境に関する意見)

- ・車道側に自転車の走行空間を確保することがまず重要。
- ・10km圏は自転車通勤圏と考えて、3mの歩道の半分を自転車に解放して、10km圏に自転車通学・通勤の安全路線を整備してほしい。
- ・歩道橋のスロープが子供や高齢者には厳しい。

(駐輪スペースの確保に関する意見)

- ・大規模な駐輪場は、歩行距離が長くなるため、利用しない人が増える。路上にパイプを設置するような小規模な駐輪場を高松中央通りなどにきめ細かく整備すべき。

- ・中央通りなどメインストリートから一步入った路地に駐輪があり、そういった場所が問題。
- ・日本では自転車の平均単価9千円だが、ヨーロッパでは平均単価10万円以上の国もある。高価な自転車は粗末に扱われないから、放置自転車は絶対しない。自転車に対する価値観をあげていく必要がある。

(利用者のマナーアップ・交通事故対策に関する意見)

- ・事故がNo. 1の原因は、市民・県民の意識が大きい。
- ・中国でも自転車は歩道を走行しておらず、日本は遅れをとっている状況。
- ・自転車がどこを走るべきか知らない人が多いため、図示することが重要。
- ・ドイツでは、安全教育を幼児期から行っている。幼稚園の教科書に危険予測の教科書がある。日本でも、国語や算数と同じレベルで安全教育のカリキュラムを必須科目にすることが重要。
- ・安全教室などに出ている子供・高齢者は関心も高く問題ないが、出てこない人こそ問題で、このような人にどのように関心を持たせるかが重要。
- ・自転車は誰でも最初に乗るが、自動車の便利さに流される人と自転車に乗る喜びをわかった人に分かれていく。自転車の良さに関する教育、啓発が必要。
- ・香川県は無灯火率が全国1位ではないか。無灯火をやめさせる取り組みを行うべき。
- ・マナー、取り締まりでは面白くない。イベントなどで楽しみながらやっていくことが重要。

(自転車利用促進に関する意見)

- ・コトデンなど昼間空いている車両を活用してサイクルトレインを行うべき。
- ・行政が率先してサイクル・アンド・パークライドを行うべき。社会実験も考えて欲しい。
- ・エコ金デーに、10・20日、月末なども加えて欲しい。公務員は率先してエコ金デーへの参加や自転車通勤をしてほしい。名古屋市や大手企業でも自転車通勤に手当てを出すところが出ている。

(商店街での自転車利用に関する意見)

- ・丸亀街の再開発の根底にあるコンセプトは高齢化社会に対応した車に依存しない生活空間づくりである。再開発では商店街の「ファサード」(道路に面した外観)の整備をしたらどうなるかという実験も行っている。完成したA街区で見ると、整備された店舗の前には駐輪がない。無くした駐輪を受け止める先として地下駐輪システムを整備した。
- ・商店街の自転車の走行状況について厳しい指摘をされるが、自転車をすべて排除することは商店街利用者の利便性を阻害してしまう。人と自転車の分離は何度か行ってきたが、歩行者の方が横に広がって歩くなどルールを守らないことが多かった。
- ・空き店舗を活用した駐輪場は8割近くが放置自転車で一般の人に利用されていないのが現状。盗難の心配もない。
- ・市民への啓蒙や教育などマナーの問題が根底にある。
- ・商店街の真ん中2mを自転車通行帯にして、両脇の歩道を歩行者に開放して分離してはどうか。
- ・商店街では通過交通の自転車が街を分断してしまう可能性があるため、通過交通を排除する方向で考えるべき。

(その他の意見)

- ・今年もサイクルタウンワールドフェスタを実施するべく準備をしている。
- ・資格制度や講習制度などを充実させて、交通安全指導や違法駐輪の整理などに今後大量に増える定年退職者の力を活用すべき。
- ・道路管理者、警察、学校や教育委員会、交通事業者などが連携していくことが重要。市民全体の合意形成も重要。