



3. 具体的な6つの取り組みの提言(案)

3-1. 歩行者・自転車の安全・快適な空間の確保

(1) 対策の考え方

これまで香川県では大規模自転車道を別とし、自転車道が整備された事例はなく、また、自転車の利用の多い幹線道路においても車道側では自動車交通量が多く、歩道側においても幅員が狭いため、自転車のための走行空間が確保されているとは言い難い状況にある。また、中央通り片原町沖松島線、観光通りにおいて自転車歩行者道内で自転車通行空間と歩行者通行空間とが分離されているが、利用者に十分に認識されていない。

人口あたりの自転車事故件数全国ワースト1の脱却に向けて、歩行者・自転車がともに安全・快適に走行できる空間を確保するため、交通管理者や道路管理者との連携を図りながら、十分な広さの歩道幅員が確保されているところでは歩行者空間と自転車走行空間の分離を進めるとともに、自動車交通量、停車需要等を考慮した上で、道路の横断面構成の見直し等による自転車走行空間を確保すべきである。

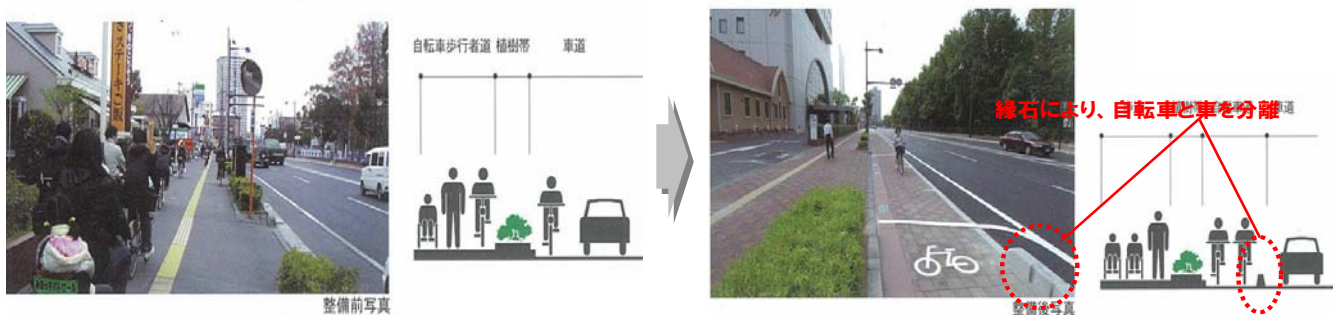
(2) 具体的な取り組み

① 道路の横断面構成の見直しなどによる自転車道の整備

関係機関の協力により道路の横断面構成の見直し等を行い、路線特性に応じた自転車道の整備が必要である。たとえば、路肩や既存車線の減線など、道路の通行スペースを再配分することにより、車道に自転車専用の通行空間を確保することが考えられる。

また、自転車専用の通行空間を確保できない箇所においては、車道を通行する自転車の安全確保が図られるようなハード・ソフト面の整備を行っていく必要がある。たとえば、バスレーン部分を自転車とバスが共有するなどの可能性について検討することが考えられる。

県外の事例



資料：岡山河川国道事務所パンフレット

図-20 横断面構成の見直しによる自転車道の整備の例【岡山県岡山市】



②自転車歩行者道の通行空間の区分

自転車歩行者道の走行ルールを徹底するため、十分な幅員があるところでは、自転車交通と歩行者通行の分離を図るために、道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」）および舗装の色・材質、誘導標識により自転車の走行位置の明示を行う必要がある。

一部の道路ではすでに歩道上での自転車と歩行者の通行部分のカラー表示による区分をしているが、アンケート結果では認識している人が少ないことから、広報を実施したり、利用者にわかりやすい誘導標識や路面標示のデザインについて検討すべきである。

また、現在分離された箇所は道路管理者等によって表示方法がまちまちであることから、同一規格の表示に統一していくことが必要である。

香川県内の事例



中央通り(国道30号)



観光通り(県道中徳三谷高松線)



市道片原町沖松島線

図-21 自転車歩行者道の走行空間の区分の例

③自転車歩行者道の通行区間の物理的分離の検討

幅員に余裕がある箇所では、表示や舗装の色などによる明示だけではなく、縁石、柵・ポール、植栽帯などにより、自転車・歩行者の通行空間を物理的に分離し、より安全な空間を確保することも必要である。

県外的事例



柵による分離の例(宮城県仙台市)



植栽帯による分離の例(大阪府大阪市)

資料: 自転車の走行制御対策事例WEBデータベース(交通工学研究会)

図-22 通行空間の物理的分離の例

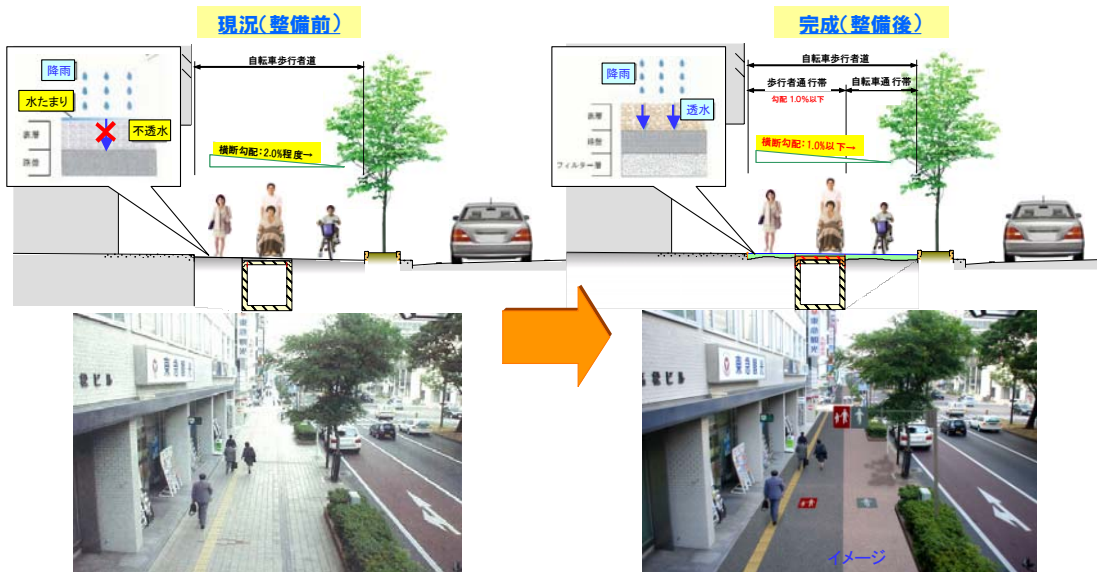


④舗装の改善、段差・傾斜の解消

路面・舗装の破損・不陸、溝蓋のがたつき等の段差が生じている箇所や、傾斜がきつい箇所では、自転車のハンドルがとられ転倒の危険性があったり、快適な走行ができないため、修繕を早期に行うとともに、平坦で水はけがよい舗装への改良を行う必要がある。また、段差や急勾配箇所については、歩道内の平坦部分を確保しつつ車道との擦りつけを行うなど、自転車および歩行者が安全、快適に通行できる空間として整備していく必要がある。

香川県内の事例

(整備イメージ)



資料：国土交通省香川河川国道事務所提供

図-23 中央通りにおけるバリアフリー整備計画



3-2. 商店街(アーケード街)の自転車対策による魅力向上

(1) 対策の考え方

近年、郊外大型店との競合等により商店街の交通量が減少する中、高松市では商店街の再開発や各種イベントの開催などの中心市街地再生に向けた取り組みにより、かつてのにぎわいを取り戻しつつある。アーケード内には、平日では通勤、通学の自転車が、休日には買い物利用の自転車が行き交う。

現在、丸亀町商店街、南新町商店街、トキワ街商店街では、土日・祝の午後(12:00~19:00)は自転車の通行禁止規制を行っているものの、丸亀町商店街を自転車で通行している人の約1割が守っているだけで(高松市中心部の自転車の利用実態調査/H19.6/国土交通省)、歩行者が安全に通行できない状態となっている。

また、商店街では空き店舗を活用した駐輪場整備を進めてはいるものの、店舗前での短時間の一時駐輪やアーケード内での買い物需要により、多くの路上駐輪が発生し、歩行者の通行の妨げとなっている。

すべての歩行者が安全に楽しめる商店街の実現と、自転車でも買い物が楽しめる魅力と活力あふれる中心市街地の再生に向けた自転車対策が求められている。

また、現在高松市が進める中心市街地活性化基本計画の推進による、まちなかの総合的な再生事業と対応した商店街内の自転車利用環境づくりを進める必要がある。

(2) 具体的な取り組み

① 商店街(アーケード街)内における通行ルール・マナーの遵守

中心市街地の活性化による通行量の増加に対応して、通行禁止規制を実施している商店街(高松市では丸亀町商店街、南新町商店街、トキワ街商店街)においては、自転車利用者に対してルールの遵守、歩行者への安全に配慮した走行マナーの徹底に対する呼びかけを行っていく必要がある。

たとえば、商店街関係者や関係機関の協力のもと、**自転車利用者にマナー啓発用チラシを配布**したり、街頭で規制時間内の押しチャリの徹底を訴える自転車の安全運転キャンペーンを実施することが必要である。



県外の事例

資料:福岡市HP

図-24 商店街における押しチャリの事例【福岡県福岡市】



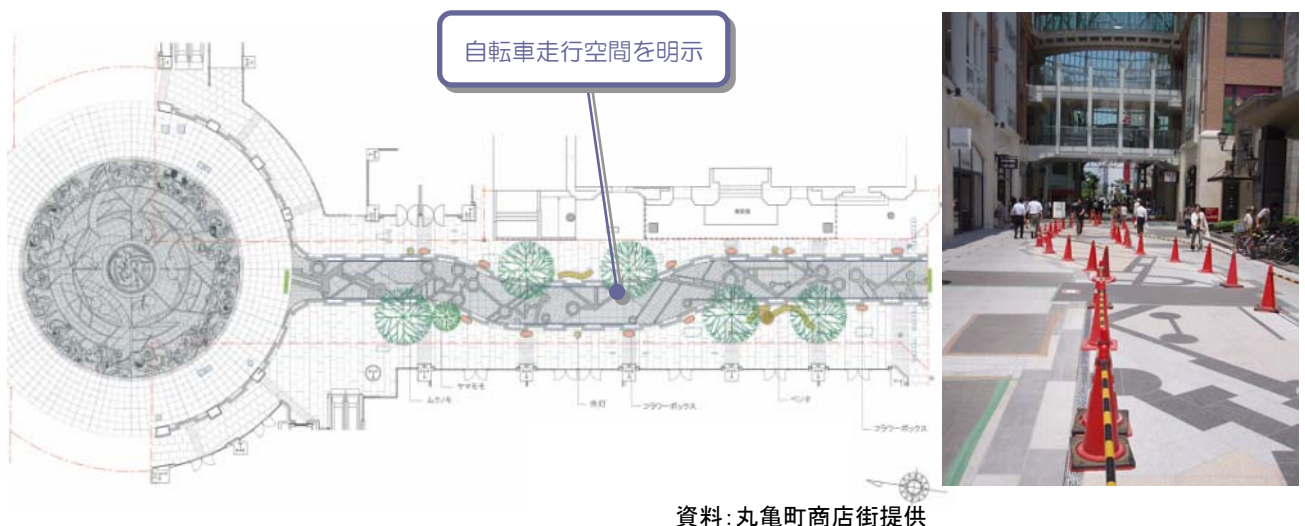
②商店街(アーケード街)内の自転車走行空間の確保に向けた検討

アーケード内での自転車への接触に対する歩行者の不安の声が大きい現状を受けて、アーケード内の歩行者と自転車の交通の整序化を図る対策はアーケード内での最重要課題といえる。丸亀町商店街では高松丸亀町再開発ビルのオープンにあわせ、自転車の走行空間を明示する舗装整備を行うなど、積極的な自転車走行空間の確保に向けた整備に取り組んでいる。

こうした自転車走行空間と歩行者通行空間の明確な区分や、歩行者との交錯が多い交差点の手前にハンプを設置するなど、安全・快適な商店街内の通行空間づくりを図ることで、中心市街地の賑わいを創出することが求められる。

今後、官民協働により、アーケード内の自転車専用走行空間のあり方に関して検討していくことが求められる。

香川県内の事例



資料: 丸亀町商店街提供

図-25 高松市丸亀町番街前の舗装整備

③商店街(アーケード街)と並行する道路の自転車走行空間の整備

通勤・通学ラッシュ時に商店街を通行する自転車のほとんどが通過交通である。商店街の賑わいが増せば、今後も歩行者や自転車の交通量が増えることが予想されるため、アーケードと並行して走る道路を自転車が安全に走行できるよう整備することで、アーケード内の通過目的の自転車を転換させ、利用目的に応じた自転車交通の機能分担を図っていくことが求められる。



④商店街(アーケード街)内の駐輪場の整備

アーケード内においては、空き店舗を活用した駐輪場整備を行ったり、丸亀町商店街で高松丸亀町再開発ビルのオープンにあわせて、四国初の地下立体駐輪場が3基整備されるなどの整備が進められているが、駐輪需要量が駐輪場供給量を上回っていること、利用者が利用したい箇所に駐輪場がないことなどから、路上駐輪が多く発生している。

駐輪場の整備は、「高松市自転車駐車対策総合計画」(平成11年3月)に基づき行われているところだが、自転車利用者の利用が想定される公共施設、民間施設(日常、非日常の買い物や観光目的等)などへの駐輪場を中心に、利用ニーズに応じた効果的な整備を推進するとともに、行政としても**放置自転車等禁止区域の拡大**、**付置義務による駐輪場整備の推進**、**民間・民営駐輪場整備に対する助成**、自転車等の正しい駐輪方法の周知、などの駐輪対策を行う必要がある。

香川県内の事例



資料:高松市HP

図-26 高松丸亀町再開発ビル



資料:丸亀町商店街提供

図-27 四国初の地下立体駐輪場

⑤デザインの工夫(ファサード整備等)による路上駐輪対策

高松丸亀町再開発ビルではファサード(壁面)をきれいに整備したり、店舗の前を売り場として使わない等のルールづくりをするなど、自主規制を行ったことにより、店の前に自転車を置きづらくなる雰囲気づくりを行っている。

商店街アーケード内の駐輪場整備とともに、こうした都市デザインの観点も含めて整備を面的に行っていくことが望ましい。

香川県内の事例



図-28 高松丸亀町再開発ビルのファサード整備状況

3-3. 路上駐輪の対策

(1) 対策の考え方

現在高松市では、JR、琴電の駅周辺の大規模な地下駐輪場の整備、また、放置自転車等の禁止区域（JR高松駅周辺、琴電瓦町駅周辺等）、放置自転車等の整理区域（琴電片原町周辺、JR栗林駅周辺等）指定による撤去作業、一定規模以上の施設の改築・新築時に駐輪場の設置を義務づける自転車等駐車場の付置義務の設定など、路上駐輪の対策は着実に進められている。しかし高松市では依然として、年間約1万台の自転車が撤去されているなど、路上駐輪問題は大きな課題である。

そのため、鉄道事業者との協力やまちづくり事業との連携などを図りつつ、関係者が一体となった、既存施設を有効利用した駐輪施設の整備や、利用者に駐輪場を使うよう促すなど、モラル向上に向けた啓発等の取り組みにより、放置自転車の削減を図っていく必要がある。

(2) 具体的な取り組み

① 路外駐輪場の整備

施設の設置者（鉄道事業者、官公署・学校・図書館などの公益的施設の設置者、百貨店・スーパーマーケット・遊技場などの自転車等の大量の駐輪需要を生じられる施設の設置者）は施設施設利用者に対する駐輪場を設置するよう努めなければならない。（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律・第5条）付置義務の対象外となる箇所・施設においても、施設利用に伴う駐輪需要の実態に合わせて適切な規模の駐輪場を整備することが求められる。

香川県内の事例



資料:国土交通省香川河川国道事務所提供

図-29 琴電松島二丁目駅周辺の駐輪場整備の例

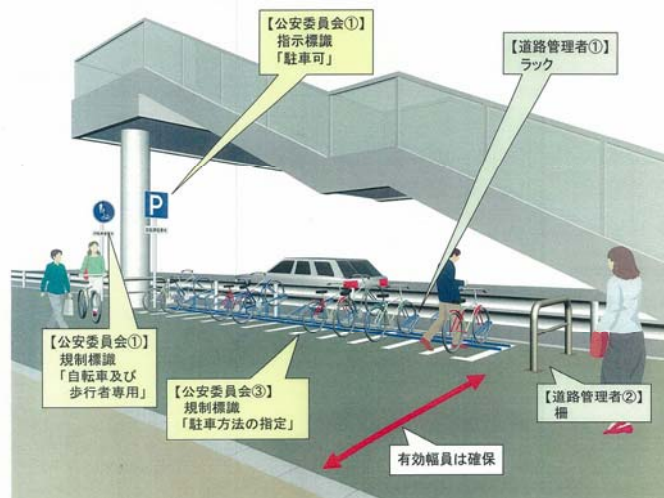


②路上駐輪施設の整備

平成17年4月道路管理者が道路上に駐輪場を道路付属物として設置することを認める道路法施行令の改正が行われた。

恒久的な路外駐輪場が整備されるまでの間、必要性が認められる場合は、簡易な路上駐輪場を設置することが可能となっている。設置に当たっては、地域の自転車放置実態、既存道路の形態（幅員・遊休地など）を勘案し、道路管理者と公安委員会が連携して暫定的に駐輪スペースを確保することが考えられる。

特に路上駐輪が多い箇所、幅員に余裕がない箇所では、横断歩道橋の昇降空間下、植栽帯、車道などの道路空間を有効に活用した駐輪場の整備が考えられる。



資料:国土交通省道路局

図-30 道路上の道路付属物自転車駐車場の例

また、海外の都市では、自転車を駐輪できる施設がきめ細かく整備されており、自転車をコンパクトに停めることができる。

国内においては、観光関係者、道路管理者、交通管理者などが連携し、路上・路外を問わず自転車利用者が安心して駐輪できる施設を整備することが重要である。

海外の事例



資料:小林委員提供

図-31 自転車駐輪施設の海外事例【韓国】



③駐輪場の情報提供による利便性向上

既存の駐輪場の有効活用、利用率向上を図るため、駐輪場を案内する看板の整備やマップの作成により位置情報を提供し、利用者の利便性向上を図ることが必要である。

④撤去の強化

放置禁止区域の指定・見直し、撤去自転車の受け皿である自転車集積所の整備、撤去要員の確保等、撤去体制の充実を図ることにより、放置自転車の撤去回数を増加することが求められる。

⑤自転車に対する価値観を高める運動

近年安い自転車を大量輸入して自転車が消耗品になっていることから、自分の自転車に愛着を持たない人が増えていることも、放置自転車の原因となっていると考えられる。そのため、自転車ワールドフェスタといったイベントなどで「My 自転車」コンクールのような自転車に愛着を感じるための運動を実施し、自転車に対する価値観を高めていくことが求められる。

香川県内の事例



資料：自転車ワールドフェスタ2006HP

図-32 自転車ワールドフェスタ

⑥地域やマスコミを活用した駐輪場利用の促進

自治体や地域で民間ボランティアの組織をつくり、駐輪場への誘導や放置自転車の監視を行うことで駐輪場利用の促進及び、自転車の放置の抑制を図っていくことが求められる。

また、路上駐輪されている車両に啓発用ステッカーを貼付したり、タウン誌、フリーペーパー、テレビ等のマスコミを活用した啓発活動を実施していくことが望ましい。



⑦自転車販売店に対する防犯登録の徹底

現在、防犯登録は義務化されているものの、実際には未登録の自転車もあり、所有者が特定できないことが、路上放置の1つの要因と考えられる。

このため、放置された場合でも所有者が特定できるように防犯登録を徹底する必要がある。

⑧自転車購入時の保証金制度(デポジット制)導入の検討

利用者負担の原則により、自転車を販売時に購入者から保証金を徴収し廃棄時に返金する「デポジット(預かり保証金)制度」の導入を検討することを提案する。

これにより、放置自転車を抑制するとともに、デポジットを撤去自転車の返還手数料よりも高く設定することで、撤去された自転車についても、返還率の向上が見込まれる。

また、仮に返還されず処分される場合でも、デポジットの権利を市町に移すことができれば、撤去・保管等におけるコスト負担を軽減することも可能となる。



3-4. ルール・マナーの徹底

(1) 対策の考え方

香川県の自転車利用者のルール・マナーの悪さを県民が深刻に受け止め、意識を変えるために、自転車利用マナーNo. 1を目指した、地域全体による安全教育の仕組みづくり、指導・警告、啓発活動の取り組みを進める必要がある。

そのため、教育委員会等との連携による幼少時からの交通安全教育の実施と併せて、違反に対しては県警はもとより、地域が一体となって街頭指導を強化する取り組みが必要であると考えられる。

(2) 具体的な取り組み

① 小学校低学年から始める交通安全教育の推進

教育委員会、警察、学校が連携し、安全教育をいつから始めるべきか検討し、年間を通じた指導を小学校低学年から体系的に実施するため、交通安全教育カリキュラムを策定する必要がある。

各学校ではPTA等と協力して、交通安全教育カリキュラムに基づき、参加・体験型の交通安全教育を取り入れるなどして、実践的な子供の自転車安全・マナー教室を実施することが求められる。

指導内容は「自転車の安全な利用」、「交通ルールの意味及び、必要性」、「他の人の安全性に配慮するなどの交通マナー」に加えて、「自転車事故の怖さ」、「自転車利用者としての責任」などについて重点的に行うことが望ましい。

香川県内の事例



事例：高松市提供

図-33 交通安全教育の実施例



②中高生のマナー向上に向けた安全指導の強化

特に高校生を中心とした若年層のマナーの悪さが指摘されていることから、各中学校・高校単位でも安全指導の強化、登下校時間帯の街頭指導などの安全教育を重点的に実施していく必要がある。

③児童・幼児のヘルメット着用等の啓発

児童・幼児用ヘルメットの着用や、安全基準に適合した幼児用座席の使用を推進するなど、児童・幼児のために安全な用具の使用を啓発する必要がある。

④地域と連携した自転車指導の強化

自転車乗用中の交通事故が多発しているため、県警・学校・ボランティアなど地域が連携して、自転車の正しい通行方法や、自転車用反射材・ヘルメット着用等について啓発用チラシを配布したり、交通違反者に対して警告カード等を積極的に活用して街頭指導を行う必要がある。県警においては、酒酔い運転や信号無視などの悪質・危険な違反者に対する取締りを強化することが求められる。また、自転車小売店が自転車購入者にパンフレットを配布する等の方法でマナー啓発を行うことも考えられる。

香川県内の事例

県ハイコロジの会
自転車の運転
マナー向上を
啓発用チラシを配布
春の交通安全運動に合
わせて、県ハイコロジ
をすすめる会(谷川美会
長)は十二日、高松市の
田町交番前で、自転車の
安全運転キャンペーンを
実施。自転車利用者に啓
発用チラシや反射材を手
渡し、交通ルールの順守
とマナー向上を訴えた。
木町の安川洋三さん(68)
は「自転車に乗る際は、
夜間のライト点灯など交
通ルールをしっかり守ら
ないといけない」と話していた。

て毎年三回行っている。
この日は同会の会員八人
が参加。県警も協力した。
会員らは、▽道路の左
側を走る▽二人乗りはし
ない▽などと書かれたチ
ラシと反射材の約千セッ
トを買い物客らに配布。
また、商店街の歩行者専
用道路に自転車で乗り入
れようとした人には「自
転車から降りて、押して
歩いて」と呼び掛けた。

チラシを受け取った三
人からは「安全運転を促
すのがいい」と話した。

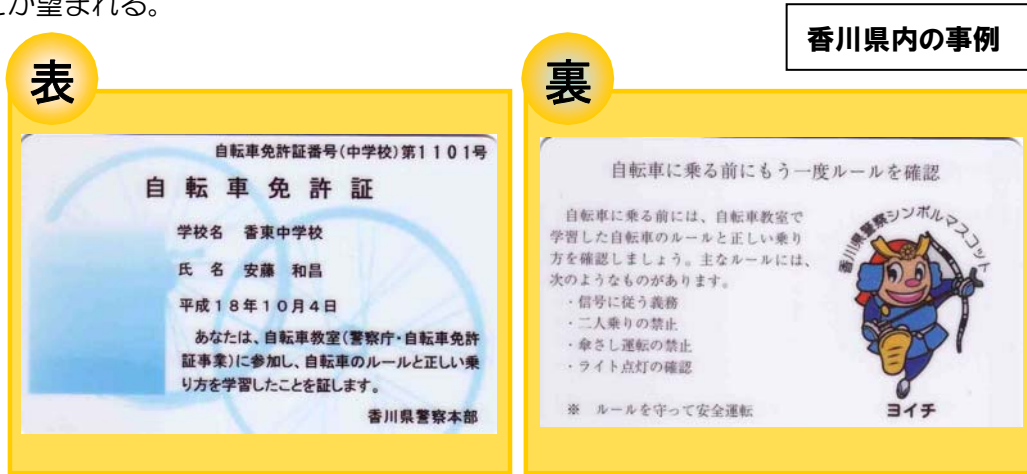
資料: 四国新聞(平成19年5月12日朝刊)

図-34 地域による啓発活動の実施例



⑤自転車運転免許の交付事業の拡大

自転車教室への参加意欲や学習意欲の向上を図るため、小中学校を中心に「自転車運転免許証交付事業」の拡大を図り、自転車の正しいルール、安全な運転方法等に関する教育の充実を図ることが望まれる。



資料: 香川県警提供

図-35 自転車免許証

⑥楽しみながらルール・マナーを身につけられるイベントの実施

広報・啓発活動に加え、全ての県民が関心を持って、楽しみながら自転車ルール・マナーを身につけることができるよう、昨年開催された自転車ワールドフェスタのような全県的なイベントを今後も継続的に実施していくことが望ましい。

⑦マスコミ等を活用した啓発・広報活動の実施

若年層への啓発方法としては、タウン誌、フリーペーパー、テレビ等のマスコミを活用した自転車ルール・マナー啓発活動を実施していくことが望ましい。

⑧ドライバー・ライダーに対する広報・教育の徹底

自転車利用者の安全を確保していくためには、自動車、自動二輪車などが自転車の走行に配慮する意識を高めていくことが重要である。そのため、ドライバー・ライダーに対する自転車についての広報・教育の徹底が必要である。

⑨自転車安全マップの作成

自転車を利用する際の危険箇所や推奨ルート等を掲載したマップを作成する。これにより、利用者の目線からみた危険箇所を把握するとともに、自転車への関心を高めることで、交通ルール・マナーの啓発を図ることが望ましい。

⑩押しチャリ通行の啓発に向けた検討

歩道の幅員が狭く自転車・歩行者の交通量が多い箇所、自動車交通量が多く自転車の車道通行が危険な箇所においては、自転車から降りて歩道を通行することを啓発する方法についての検討が求められる。



3-5. さらなる自転車利用の促進

(1) 対策の考え方

全国に誇れるような自転車が使いやすいまちを目指して、公共交通機関との連携、レンタサイクルの促進、自転車走行マップの配布等、自転車が利用しやすい環境整備を進めることが求められる。

また、平成19年の屋島水族館リニューアルオープンにあわせて、琴電屋島駅からシャトルバスが運行を開始したり、自転車通行のボトルネックとなっていた栗林公園前の歩道が拡幅されるなど、観光地周辺において自転車が利用しやすい環境が整いつつある。今後は、観光客にとっても便利な移動手段として自転車の環境整備を行うべきである。

(2) 具体的な取り組み

① 公共交通との連携による自転車利用の促進

自転車は公共交通と連携することにより、移動を空間的かつ時間的に拡大することができる。

公共交通にシフトした生活環境の改善は、自転車の利用促進に繋がる。行政職員が行政のお手本として積極的にエコ金デーなどに参加し、パーク・アンド・サイクルライドを実施することで、県民全体の公共交通・自転車利用の意識を向上させることが求められる。

また、さらなる自転車利用促進に向けて、イベント的に行われたサイクルトレインを日常的に利用できるよう、導入に向けたトータルシステムづくりについて検討することが求められる。

香川県内の事例

【JR四国 サイクルトレイン運行状況】

● 期間

平成18年11月3日(金・祝)、4日(土)、5日(日)

● 区間

予讃線 観音寺～高松 (1往復)

土讃線 琴平～高松 (1往復)

高德線 三本松～屋島・高松 (1往復)

● 車両

各列車、編成のうち1両をサイクルトレイン車両に
往路(上り)…最後尾車両 復路(下り)…先頭車両



資料: 四国旅客鉄道提供

図-36 イベント(自転車ワールドフェスタ)におけるサイクルトレインの実施例



②乗って得する自転車推奨制度導入の検討

自転車利用者に対して利用を促すために、県民に対して効果的にインセンティブを与えることが求められる。

たとえば、県内企業等の自動車通勤手当よりも高い自転車通勤手当導入の推奨、自転車利用者に対する定期券の発行及び減税措置を行う「自転車環境定期券」制度の創設について検討することが求められる。また、中心市街地の商店における自転車利用者へのクーポン発行など還元策の実施について検討することが望ましい。

③レンタサイクルの利便性向上

高松市のレンタサイクルは近年順調に利用者数を伸ばしており現在、年間約26万台の利用がある。利用者にレンタサイクルを利用する理由・改善点などについてアンケート調査を実施し、さらなる利便性の向上、県内他地域の運営改善・新規導入に向けた検討を進め、公共交通の補完、観光客の回遊性の向上を推進していくことが望ましい。

香川県内の事例



図-37 自転車先進都市高松のレンタサイクルシステム



④うどんマップなどサイクリングルートの設定

香川の特徴であり、観光ニーズも高いうどん、アートといった魅力的な観光施設を結んだルートや、瀬戸内の浜風や木々の緑や花など走りやすく楽しいルートを設定したサイクリングマップを作成することを提案する。マップには、自転車のパンクや故障に対応してくれる販売店等を掲載しておくとう便利である。

また、観光施設、ホテル・旅館などの近くに安心して駐輪できる施設があれば、安心して自転車で観光できるため、関係機関協力のもと観光施設の周辺にも駐輪場の整備を進めることが望ましい。

県外の事例



資料: 京都自転車マップ(環境市民)

図-38 自転車マップの例



3-6. 重点対策地区の設定

(1) 対策の考え方

県内の他地域の見本となるべき自転車の先進的な地域について、プライオリティをつけて自転車利用環境の向上に向けた整備を推進し、ここでの問題解決方法や成果を他地域での取り組みに活用していくことが、今後の自転車を活用した交通まちづくりを県下で推進する上で効果的であると考えます。

香川では、自転車先進都市である高松市中心部（概ね JR 高松駅から 2.5 km 圏内）を香川県の重点対策地区とし、早期に着手できるところから実施し、その取り組みを県民および県外へ積極的に発信することで利用環境が目に見える形で、「変わった」という実感を持つことができれば、全県に広がりやすくなる。

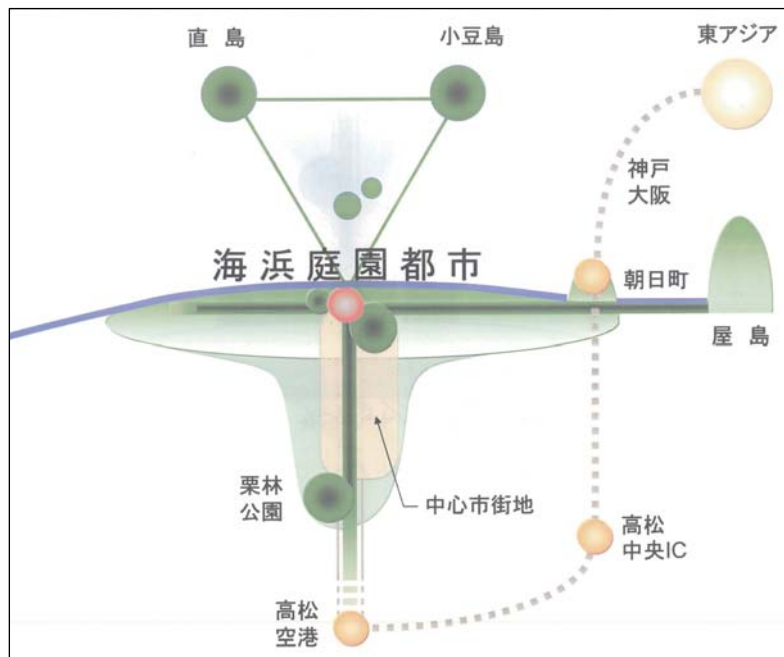
(2) 具体的な取り組み

① 全国的な自転車先進都市高松を重点対策地区として設定

コンパクトシティを目指した高松のこれからのまちづくりの方向性として、高松港・玉藻公園を中心として栗林公園、屋島など主要観光地・地域資源と公共交通の軸により構成された海浜庭園都市構想が提唱されている。

自転車の機能を発揮できる、2.5 km 程度の範囲の中の商業機能、居住機能、公共公益機能等（場所機能）と公共交通（結節機能）を自転車により結合することにより、安全で快適な空間を確保した、人と環境に優しく楽しい交通まちづくりを実現することができる。

そのため、高松市中心部の 2.5 km 圏を重点対策地区と位置づけ、3-1～3-5 の具体的な取り組みを集中的に実施すべきである。



資料：香川大土井研究室提供

図-39 海浜庭園都市構想



重点対策地区の設定

2. 5km圏：文教地区があり、官庁・商業施設が高密度に集積する、人が集中するエリア

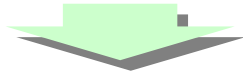
2. 5km圏における自転車の役割

人⇄自転車

- ◆歩行者の安全性に配慮しながら、移動性の高い交通手段としての役割を果たす

公共交通⇄自転車

- ◆商業機能、居住機能、公共公益機能等(場所機能)と公共交通(結節機能)を結合する、ネットワークの不足を補う交通手段として役割を果たす。

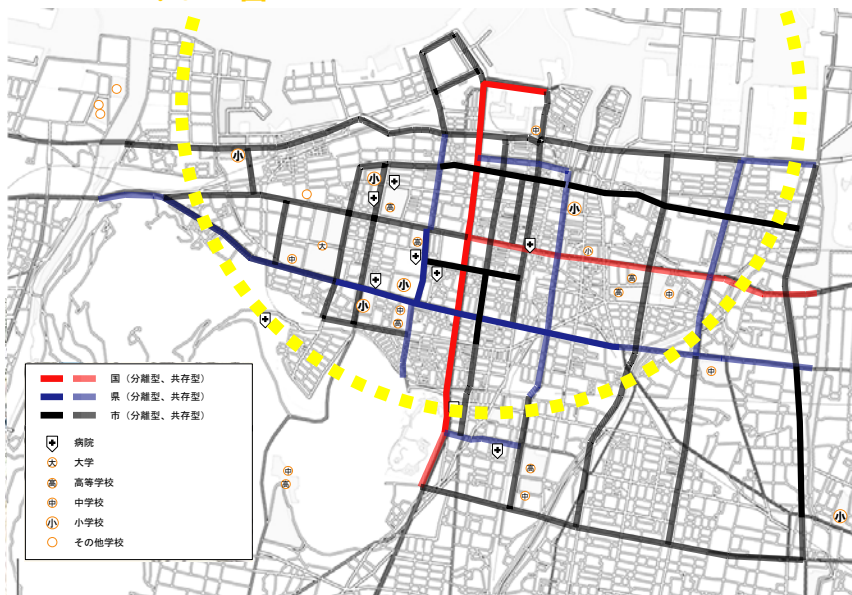


歩行者が安全に歩け、さらに公共交通と連携して
利用を促進する対策を重点的に講ずる地区として設定

②高松市中心部において優先的に整備すべき自転車ネットワークの設定

高松市の自転車ネットワークを考える上で、自転車を含めた交通流動を再点検するとともに、自転車の利用特性に見合った既存道路の性格付けを行う必要がある。そして、優先的に整備を進めるルートについては、高松市自転車利用環境総合整備計画（H14／高松市）に示された高松市自転車道ネットワークを基本として検討を進め、安全快適に自転車・歩行者が通行できるネットワークモデルを創出する必要がある。

2. 5km圏



資料：高松市自転車利用環境整備基本計画（高松市／H13）

図-40 高松市自転車利用環境総合整備計画



4. 今後の課題と展望

本提言においては、香川における自転車を活用した交通まちづくり“安全で快適な自転車王国・香川”の実現に向けた3つの柱と具体的な6つの取り組みについてとりまとめた。

香川において、自転車と歩行者両者にとって安全かつ快適な空間を確保し、さらに自転車が利用しやすい環境を創出していくためには、自転車が都市交通体系の1つであること、およびこの優先順位としては、人、公共交通、自転車、車であることを念頭においた上で、本報告で整理した諸課題の解決を図っていく必要がある。

諸課題の対策にあたっては、国や県、市、県警、教育委員会、NPO、沿道関係者、自転車利用者、歩行者など多くの関係者の連携が極めて重要である。また、自転車や歩行者の空間整備やマナー向上など、ハードとソフトが一体となって、必要に応じて社会実験などを実施しながら総合的に取り組んでいくことによって、より大きな効果が得られるものとする。

さらに、香川ならではの自然環境や文化資源等「香川らしさ」を活かし、より多くの人々がより多くの場面で自転車を利用したくなるような、さらなる自転車利用促進に向けた創意工夫ある取り組みの実践、継続にも期待したい。



● 懇談会委員名簿

所 属	氏 名 等
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 顧問
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)アイヴエモーション	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
香川県観光協会	松岡 勝哉 専務理事
香川県サイクリング協会	宮本 保弘 事務局長

(敬称略、五十音順)