

第3回 香川の自転車利用を考える懇談会 議事概要【施策別】

日 時： 平成 19 年 6 月 21 日（木） 10:00~12:00

場 所： 高松サンポート合同庁舎 低層棟 2 階 アイホール A・B・C

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	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
	香川県サイクリング協会	宮本 保弘	事務局長

議事概要：

◆決意表明について

- ・理念に基づくトップの決意が重要でこれがないと空論になってしまう。第 4 回懇談会では中身を吟味した上で決意をしていただきたい。
- ・高松はコンパクトで自転車が非常に利用しやすい。その中で今自転車のマナーが問題になっているということは、日本一快適な生活ができるまちをつくろう、そのためのマナーを守ろうという理念、決意が足りないということ。
- ・商店街が衰退したのはお客の目線を忘れ、各店舗がそれぞれの基準で進めたこと。丸亀町の再開発はお客様を基準にするという理念・決意を持って進めている。自転車についても高松市民が日本一暮らしやすいまちをつくるという決意が必要。
- ・自転車と歩行者が共存するには、最終的にはマナーに頼らざる終えない。マナーに頼れるような強い決意を現わさないと共存は難しい。
- ・香川はおいしい食べ物やアート等の資源が豊富にあるが、あまり知られていなかったり、自転車保有率が日本一多いのにマナーが悪かったり、何となくピリッとしない。香川にはリーダーシップが欠けていたり、ふるさとを自慢するプライドがないことが問題である。

◆提言書について

（香川らしいコンセプトに関する意見）

- ・具体的な取り組みは個別側面的に見える。例えば、My 自転車、ファサード整備などの施策をデザインをキーワードに横断的にまとめて楽しさを出すと、地域独自の取組につながるのでは。

（提言書の実効性に関する意見）

- ・香川県警の交通安全推進会議でも何年も前から同じ内容の施策が挙がっている。フランスの100日計画のように、全国に「1、2年でここまでやります」という宣言をすべき。
- ・提言は誰に言おうとしているのか。利用主体である県民が感心を持ち、自らが動けるよう、誰に提言にしているのかははっきりさせる。
- ・市長が「ここをこうする」と宣言するだけでなく、行政と住民が連携し、住民の意見を十分に活かした提言にしなければ利用促進、環境整備につながらない。
- ・提言書には、施策実行の責任を明確にするため、具体的に誰が担当するかということを盛り込むべきである。また、進捗状況をチェックする機能も組み込む必要がある。
- ・施策によってはその目標の年も提言書に入れて欲しい。
- ・提言書には主語として誰が実行するかを入れるべき。関係団体が決意表明をして、それを市長の名前で宣言して頂きたい。後戻りがないような仕組みにするのが大切。
- ・自転車は楽しくて、環境にも体にも良く、車より長い文化・歴史がある。もっと自転車の位置付けを高くするような書き方ができれば良い。
- ・施策の数が多く、重複するものもある。重点地区とともに、重点的なプロジェクトも設定すべき。
- ・市長に意思表明をして頂き、それを受けて更に具体的な工程表が作られるというフェーズが用意されることを期待したい。
- ・国の懇談会では、自転車道を中心に議論をしているが、香川では自転車王国にふさわしい仕組みづくりを宣言し、それが市民の決意表明になり、次のフェーズにバトンタッチできるようなまとめ方をして頂きたい。

（都市交通体系における自転車の位置付けに関する意見）

- ・中央の懇談会でも高齢化社会のなかで、人—自転車—車の理念の転換を明言している。実際はそう簡単にはいかないかもしれないがそういう方向にきっちり進めてもらいたい。
- ・プライオリティのない共存はありえないが、今は全国的に「共存する」といった言葉でしか理念が表現されていない。
- ・人—公共交通—自転車—車という優先順位では自転車が後という印象がある。自転車と公共交通のあり方は世界が違うため、人—自転車—車の優先順位として、わかりやすくすべき。
- ・人—公共交通—自転車—車の優先順位は一般的には理解しにくい。公共交通はそれぞれと共存すべきもので、別枠のとして取り上げてはどうか。
- ・人—公共交通—自転車—車の優先順位は、公共交通が20～25kmで走ることができれば自転車と共存できるということで提案したが、自転車と公共交通を一つのカテゴリーとしてはどうか。
- ・現状では公共交通と自転車の棲み分けがぐちゃぐちゃで、バスレーンに駐車している車があるような状態では自転車を車道には出せないということになる。
- ・優先順位を考えるときに、車と公共交通を一緒にしても良いかということ、この先道をつくるときの重要な要素として、車の中のバスというのを特別扱いしておかなければならない。
- ・優先順位における公共交通の位置づけは国の懇談会等のまとめ方も参考にしながら事務局で議論してまとめて頂きたい。

（歩行者・自転車の安全快適な空間の確保に関する意見）

- ・中央の懇談会では今後の走行空間、走行規制のあり方を見直すため実務者レベルの検討が行われている。次回の懇談会（6/28）ではレポートがまとめられる予定。
- ・中央の懇談会では、危険性を考えると自転車は歩道に逃がしたいという意見が出ている。自転車に対する一般の思想が変わってないのに、整備だけが先行しても混乱を招いてしまう。
- ・アメリカでは自動車中心のみちづくりではなく、人、公共交通、自転車、緑等にもちゃんと配慮したコリドーに大転換を行った。
- ・日本ではまだコリドーの考え方が弱い。中央通でも3車線も本当に必要なのか疑ってみるべき。
- ・自転車走行空間の分離方法について、中央の懇談会では自転車が走る空間の路面の色を統一する検討をしている。高松でもその結果を踏まえて考える必要がある。
- ・道路構造令の基準にあわない、1m程度の歩道幅員の箇所も多い。バリアフリー対策において、本当に必要なのは車道を削って幅を取り、高齢者が歩けるようにすること。
- ・ソウルは街路樹が素晴らしい。香川でも自転車走行空間をつくる際に、自転車レーンがある場所のサインや、夏の暑さ対策として大きな緑が必要だということにしてはどうか。

（商店街（アーケード街）の自転車対策による魅力向上に関する意見）

- ・朝の通勤者の多さは壮観。反対方向には進めない。通勤のための自転車の専用道が必要。
- ・丸亀町のエコサイクルや、商店街の駐輪場は何処にあるか案内がないため利用しにくい。もう少し知らせれば利用されるはず。

（路上駐輪の対策に関する意見）

- ・路上駐輪については対策というよりも、まちの景観づくり、美しいまちをつくりましょうという投げかけをするのが良い。

（ルール・マナーの徹底に関する意見）

- ・中央の懇談会では自転車の左側通行について検討しているが、高松ではすれ違うときは自然に左を走っているし、ぶつかりそうになっても会釈でやり過ごしている。香川県民には知らせれば守る素地がある。
- ・自転車活用推進研究会では自転車の左側通行をみんな徹底している。安全のためには、地域のルールを徹底してみるのも良いのではないか。
- ・マナーの対策となると取り締まりのイメージが強くなってしまう。自転車の文化、自転車を愛する、長く使うなどの書き方にすべき。
- ・商店街の中を自転車がどんどん通っているが、批判は全くない。警察が啓発するのではなく、小さい頃からかっこ悪いことは辞めろという教育が必要。
- ・マナー教育は中高生、幼児・児童だけに言及しているが、安全教育を一切受けていない60歳以上の高齢者が問題。
- ・高齢者の自転車教育に地方自治体、社会福祉協議等が連携して真剣に取り組まなければルールマナーの問題解決は難しい。

- ・「免許の交付事業」は自転車利用者全体を把握することが難しい。実行可能な施策を吟味して提言書にすべき。
- ・自転車運免許の制度は既に各地で取り組まれているが、地域全体でやっているところはない。やるなら「高松市全体では自転車に乗るには運転免許がいるんです」というようにまちぐるみで取り組む必要がある。
- ・警察庁が免許更新の講習で、自転車の通行ルールについて時間を割くようになった。ドライバーへの教育を各県で強めた方がよい。

(自転車ネットワークのあり方に関する意見)

- ・重点対策地区の議論をするには、どこから来て事故が起こっているのかといった利用実態を把握する必要がある。ODがわかるような図面を用意して頂きたい。
- ・中学校、高校の自転車通学者は2.5 km圏より外から来ている。通勤・通学を含めるとネットワークは10 km圏（所要時間3, 40分）の距離ではないか。
- ・韓国では5車線の自転車レーンが整備されている箇所があり、20 km圏から通勤している人もいる。香川でも15 km圏くらいでプライオリティをつけて優先的に実施してはどうか。
- ・現在、商店街が自転車道になってしまっている。商店街だけではなくネットワーク全体の取り組みを行って行く必要がある。