



～ 人と環境にやさしい自転車王国・かがわを目指して～

平成19年8月

香川の自転車利用を考える懇談会



目 次

はじめに	1
懇談会委員名簿	1
「自転車王国・かがわ」の実現に向けて	2
1. 香川の自転車をめぐる現状と課題	
1 - 1. 香川の自転車利用の背景	3
(1) 自転車が利用しやすい香川	3
(2) 自転車利用の多い香川	3
1 - 2. 香川の自転車をめぐる現状と課題	4
(1) 都市交通体系における位置づけが不十分	4
(2) 自転車・歩行者空間が不十分	6
(3) 自転車事故の増加	9
(4) 自転車利用のマナーが悪い	10
1 - 3. 自転車を活用した交通まちづくりの実現に向けた考え方	11
(1) なぜ今自転車か？	11
(2) 人と環境にやさしい自転車王国・かがわの実現に向けた考え方	13
(3) 都市交通体系における自転車の位置づけ	13
2. 人と環境にやさしい自転車王国・かがわの実現に向けた3つの柱	14
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	15
3 - 2. 商店街(アーケード街)の自転車対策による魅力向上	18
3 - 3. 路上駐輪の対策	21
3 - 4. ルール・マナーの徹底	25
3 - 5. さらなる自転車利用の促進	28
3 - 6. 重点対策地区の設定	31
4. おわりに	33
【用語の解説】	34



はじめに

本提言書は、自転車が香川県の重要な都市交通手段として有効に活用し、歩行者と自転車と安全で快適な空間確保、人と環境にやさしく楽しい交通まちづくりを目指してまとめたものである。

これからは、人、自転車、公共交通、車のプライオリティの中で、道路空間をどのように活用し、安全で快適な自転車利用環境づくり、マナーづくりをどのように実現していくかが、自転車問題を解決する意味で最も重要なポイントである。

アメリカでは、分離された自転車道と歩道および公共交通空間を備えたものが“complete streets”と呼ばれている。従来の道は「不完全な道路」でしかないという戒めを込めたこの言葉は非常にわかりやすく、市民の心にも響きやすい。“complete streets”のようなわかりやすいスローガン、これに基づく多様な価値観をもった方々の相互連携により、本当の意味での「自転車王国・かがわ」を目指す時期にきていると考える。

本提言書が、これからの香川の自転車利用のあり方を考える一助となり、自転車は環境にも優しく、健康にも良い、手軽でとても便利な乗り物であり、公共性の高い交通手段として、その活用の仕方についてより多くの県民に関心を持って頂ければ幸いである。

平成 19 年 8 月

香川の自転車利用を考える懇談会

座長 土 井 健 司

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)



「自転車王国・かがわ」の実現に向けて

みなさんは、「自転車王国・かがわ」ということばに、どのような香川の姿を想像するだろうか。

香川はもともと、地形が平坦で、日照時間も長く、天候にも恵まれた自転車を利用しやすい環境にあり、現状においても自転車利用が全国的に見ても大変多い地域である。

しかし、現在の香川の自転車を取り巻く状況を鑑みると、誰もが安心して乗ることができ、誰もが自転車に乗っていて楽しいという環境が十分に整っているだろうか。自転車の特有の利点と楽しさによって、香川の恵まれた環境や豊富な地域資源を生かすための工夫は十分にできているだろうか。

香川の自転車利用を考える懇談会では、このような観点から、香川に住む方々にも、香川を訪れる方々にも、もっと楽しく、もっと快適に自転車を利用できる環境のあり方や、香川独自の恵まれた環境を活かし、香川における重要な交通手段の一つとしての自転車のあり方について議論を重ね、本提言書を取りまとめた。





1. 香川の自転車をめぐる現状と課題

1-1. 香川の自転車利用の背景

(1) 自転車が利用しやすい香川

香川県は地形が平坦で雨が少なく、瀬戸内の温暖な気候に恵まれていることから、自転車が非常に利用しやすい環境にある。

また、高松市においては栗林公園、屋島、玉藻公園等の主要な観光地間がさほど離れていないため、自転車は観光地間の移動において効果的な交通手段であると言える。全国的にブームとなり、今では人気定着してきた「さめきうどん」を味わうため、自転車を利用してうどん店をめぐる光景もよく見られるようになった。

(2) 自転車利用の多い香川

香川県における自転車の保有台数は県民100万人に対して63万台と、3人に2人は自転車を保有しており、人口当たりの保有台数では全国で6位となっている。

とりわけ高松市では実際の自転車利用の多さも全国トップクラスにあり、通勤通学時の交通手段としての自転車利用率は27%と、全国平均の約2倍となっている。また、高松市では全国に先駆けてレンタサイクルの整備等自転車に関する様々な取り組みを実施してきており、レンタサイクルの利用台数は年間26万台と5年で3.8倍に増加している。(図 1・2)

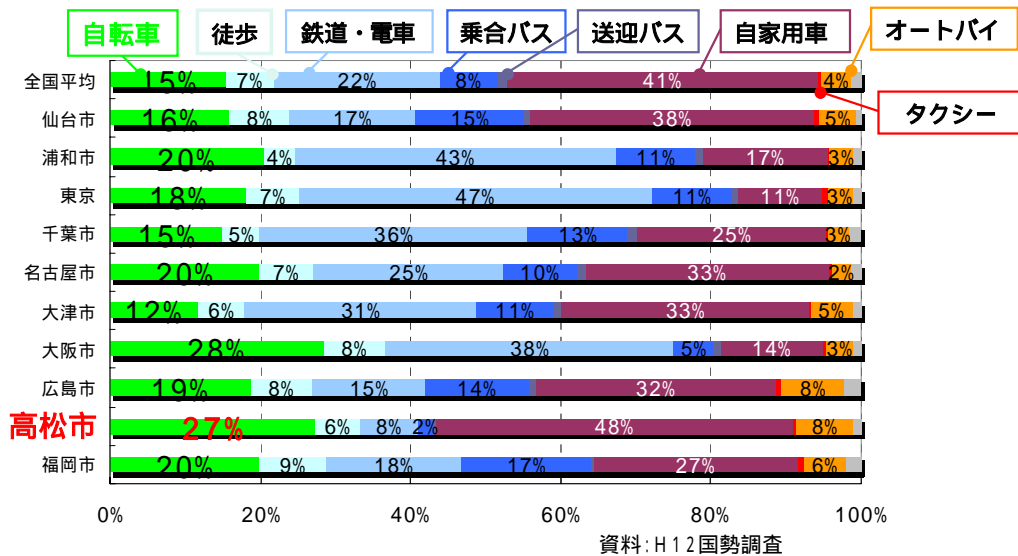


図-1 通勤通学時の交通手段【高松市】

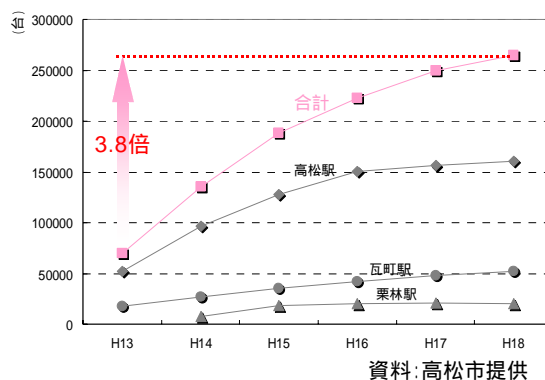


図-2 レンタサイクル年間利用台数【高松市】



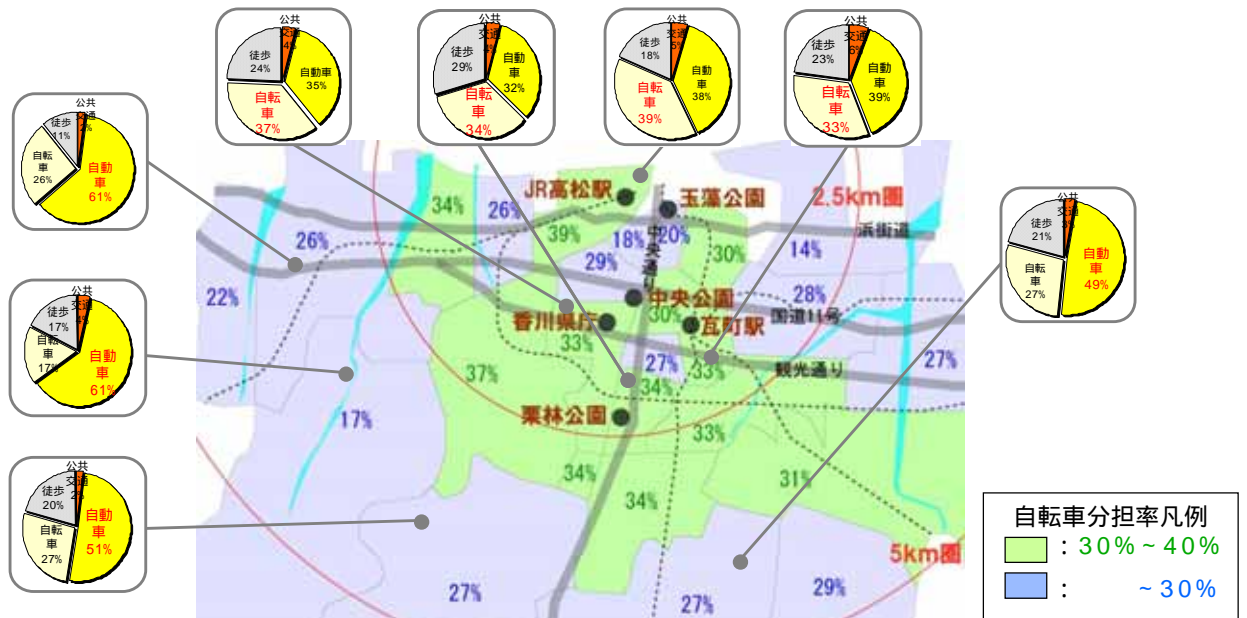
1 - 2 . 香川の自転車をめぐる現状と課題

(1) 都市交通体系における位置づけが不十分

1) 利用交通機関の現状と衰退する公共交通

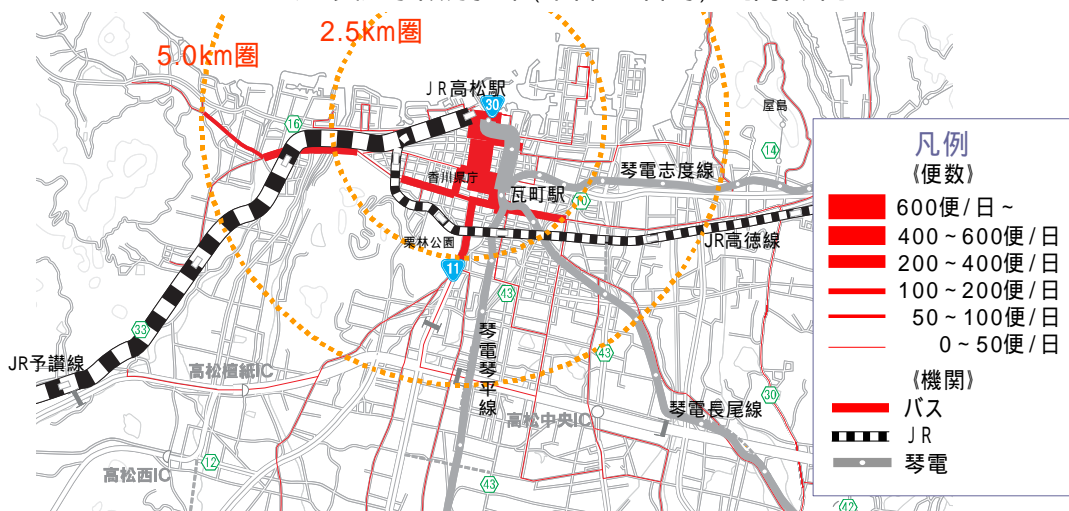
高松市内では、南北は JR 高松駅から栗林公園、東西は香東川から詰田川あたりに至る、JR 高松駅を中心とした概ね 2.5 km 圏において徒歩や自転車利用が多くなっている。この圏域外では、自動車の利用が多くなっており、公共交通の利用も減少する。(図 3)

高松市内の公共交通網は高松駅、瓦町駅を中心に放射状に配置されており、1日の運行本数は JR が1日約400便(予讃線) 琴電が約250便(高松築港-瓦町間) バスが600便(中央通り) 運行しているが、郊外に行くにつれて、公共交通の空白地域が多く運行本数も少ない。(図 4) また、公共交通の不便さや、**ドアツードアの便利さからマイカー通勤を認めている企業が多く、その結果、公共交通機関の利用者が減少し、便数や路線数が減少するという悪循環に陥っている状況にあると考えられる。**



資料:高松都市圏新都市OD調査

図-3 高松市内(2.5・5km 圏)の各ゾーンを目的地とするトリップにおける交通手段分担率(平日・全目的)【高松市】



バスの便数は、高速バス、高松空港リムジンバスを除く

資料:JR時刻表・琴電バスHP

図-4 高松市内の公共交通の運行本数【高松市】



2) 自転車利用の優先順位が曖昧

自転車は道路交通法上では車道通行が原則で、「普通自転車歩道通行可」の指定を受けた歩道上においては例外的に通行を認められており、その走行位置は明確にされているが、実際には「普通自転車歩道通行可」の指定をされていない歩道でも自転車が走行しているという実態があり、歩行者との軋轢が生じている。

また、香川県内の各市町において、自転車に関する整備計画等を策定しているのは高松市のみであり、自転車のための整備に対する考え方も、これまで十分に整理されてこなかったと言える。

今後、**道路交通法の改正（平成19年6月20日公布）による通行方法の見直しをふまえ**自転車を都市交通の中にどう位置付け、自転車利用のためにどのような整備について検討していくかが課題である。

道路交通法の一部を改正する法律(自転車関係)について

(1) 普通自転車が例外的に歩道を通行できる要件の明確化

《改正前》

「自転車及び歩行者専用」の道路標識が設置されている歩道



「自転車及び歩行者専用」

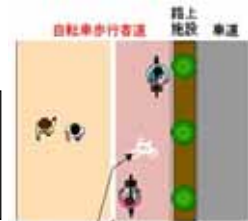
《改正後》

「自転車及び歩行者専用」の道路標識が設置されている歩道
 児童や幼児など政令で定められる者が運転するとき
 (児童：6歳以上13歳未満の者 幼児：6歳未満の者)
 車道または交通の状況に照らして、やむを得ないと認められるとき

(2) 普通自転車の歩道の通行方法の改正

《改正前》

車道寄り部分を通行
 「普通自転車の歩道通行部分」の指定がある場合は、その部分を徐行
 歩行者の通行を妨げる時は一時停止



「普通自転車の歩道通行部分」

《改正後》

車道寄り部分を通行
 「普通自転車の歩道通行部分」の指定がある場合には、その部分を徐行。ただし、その部分を通行し、または通行しようとする歩者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。
 歩行者の通行を妨げる時は一時停止

《改正後》歩行者に対して

・歩行者は、「普通自転車の通行部分」の指定があるときは、その部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。

(3) 児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用義務の導入

《改正後》

・児童または幼児を保護する責任のあるものは、児童または幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。



(2) 自転車・歩行者空間が不十分

1) 自動車を中心に進められた道路整備

香川県の道路整備水準は全国トップレベルである。舗装整備率は大阪、佐賀に次いで3位(94.6%)、道路密度は大阪、東京、愛知に次いで4位である等、香川県では早くから自動車の走行空間が確保されてきた。しかし、これまでの自動車中心の道路整備により、歩道設置率は12.7%と、歩道の未整備区間は未だ多く残されている。(図 5)

一方、自転車は車道通行を原則としているが、香川県内においては車と自転車の走行空間が物理的に分離された道路は整備されていない。また、自転車歩行者道で自転車走行空間がカラー舗装により視覚的に分離されている延長はわずかであり、自転車の走行空間はほとんど確保されていない。(表 - 1)

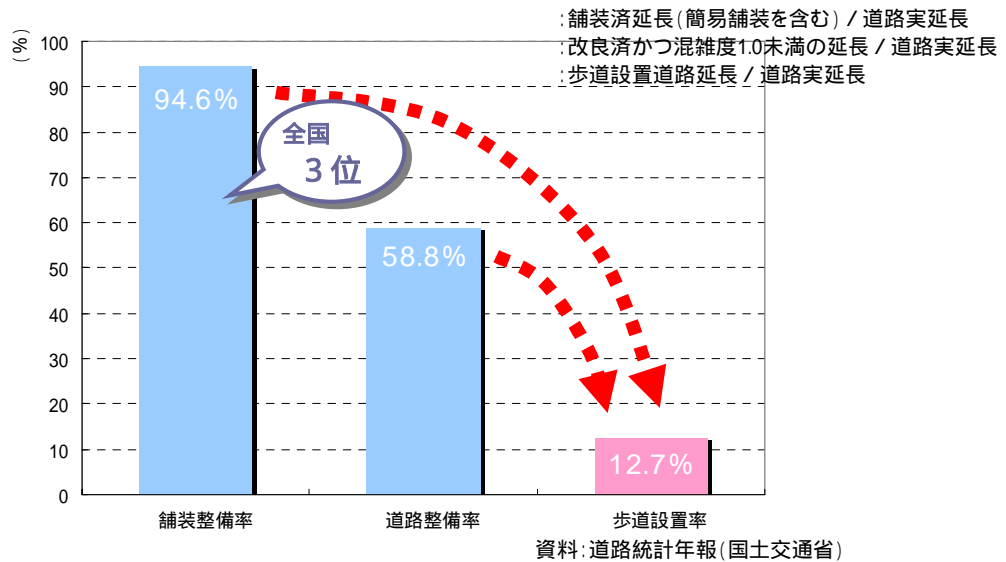


図-5 歩道等の整備率 (H17) 【香川県】

表 1 香川県内の自転車走行空間の整備延長 (H17)

道路実延長	9,982km
歩道設置道路実延長	1,268km
自転車専用道路	78km
自転車道	0km

資料: 道路・歩道設置延長 / 道路統計年報(国土交通省)
自転車専用道路・自転車道 / 国土交通省

普通自転車歩道通行可の延長 上下線の別による延長	1,149km
-----------------------------	---------

資料: 香川県警本部

自転車歩行者分離区間 高松市内のみの延長	約 14km
-------------------------	--------

資料: 高松市

《 自 転 車 専 用 道 路 》 もっぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路
(道路法第48条の13第1項)

《 自 転 車 道 》 自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵、その他これに類する工作物
によって区画された車道の部分(道路交通法第2条の3第3項)

《 普通自転車歩道通行可 》 道路交通法により普通自転車が例外的に歩道通行を認められている区間

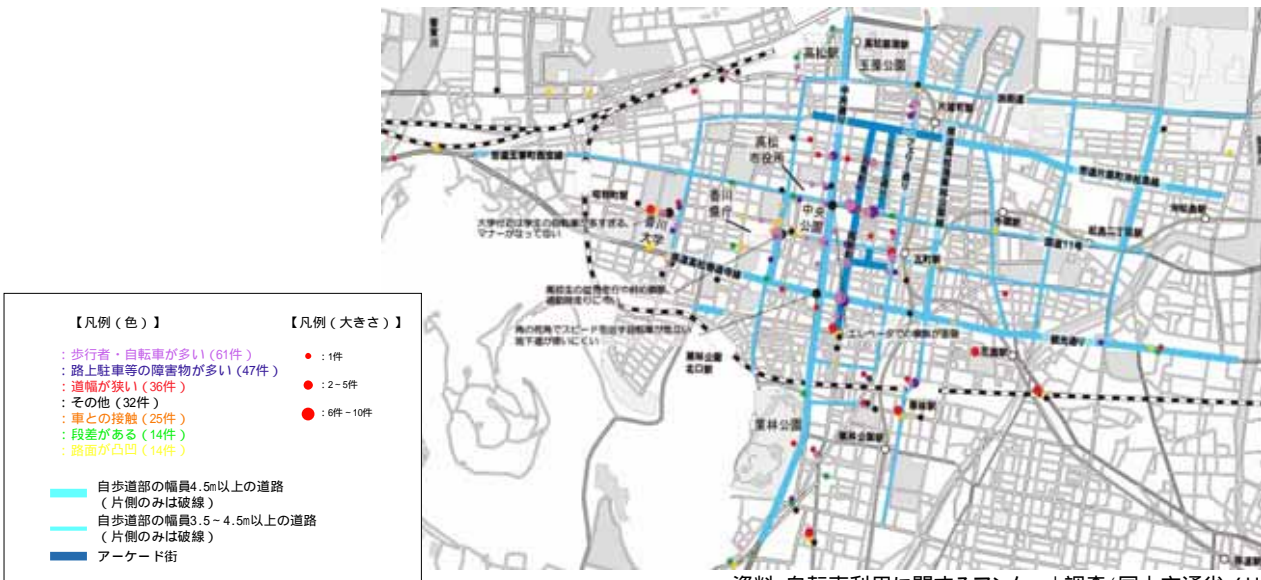
《 自転車歩行者分離区間 》 歩道上の自転車と歩行者の通行空間をカラー舗装などで分離した区間



2) 自転車・歩行者が輻輳する空間が大半

自転車は「普通自転車歩道通行可」の指定を受けた歩道上においては例外的に通行を認められている。しかしながら歩道上においても自転車と歩行者の空間は分離化されておらず、一緒に安全に通行できる広さも確保されていない場合が多い。

香川県の中でも特に自転車利用が多い高松市中心部では、平日の自転車の交通量が歩行者の数を上回り、歩行者と自転車の混在が課題となっている。(表 - 2) また、国が実施した自転車で走りにくい箇所についてのアンケート調査(自転車利用に関するアンケート調査/H19/国土交通省)では、幹線道路沿いにおいて「自転車・歩行者が多いため」走りにくいという回答が多く、高松市が実施したアンケート調査(自転車利用アンケート調査/H12/高松市)では、自転車利用の不便な点として、「歩行者との接触」という回答が2番目に多くなっている。(図 - 6・7)



資料: 自転車利用に関するアンケート調査(国土交通省/H19)

図 - 6 自転車で走りにくい箇所【高松市】

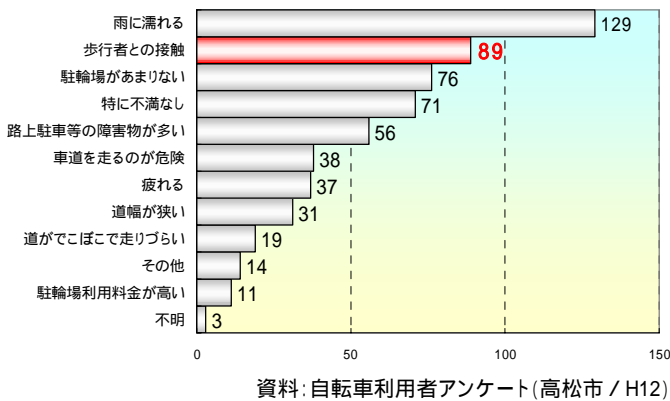


図 - 7 自転車利用の不便な点【高松市】

表 - 2 高松市中心部の歩行者・自転車の交通量

	歩行者	自転車
中央通り	3,075	4,121
丸亀町商店街	6,434	8,725
ライオン通り	1,365	2,822
フェリー通り	542	1,168
南新町商店街	6,597	10,353

(人/12h) (台/12h)

資料: 高松市中心部の自転車利用実態調査(国土交通省/H19)



3) 自転車歩行者ネットワークの観点から不足

現在の自転車利用は通勤・通学、業務、買い物等の日常生活における移動、観光、健康づくり、スポーツ等のレクリエーションとしての利用等多様である。

自転車のための走行環境としては、レクリエーションとしての自転車専用道路(いわゆるサイクリングロード)は整備されているが、日常生活の移動のためのネットワークとしての整備はほとんどされておらず、様々な目的を持った、異なる速度の自転車が同じ歩道上を無秩序に通行している。

全国的にも自転車対策が進んでいる地域である高松市においても、自転車と歩行者の走行環境の整備として、カラー舗装により、自転車歩行者道内で自転車空間と歩行者空間の分離を図っているものの、部分的にしか整備されておらず表示が連続していないこと、**国道・県道・市道ともに表記方法が異なっており、統一されていないことから利用者にわかりにくいものとなっている。**

(図 8)



資料:高松市自転車利用環境総合整備計画(高松市/H14)

図-8 高松市中心部の自転車空間と歩行者空間の分離状況【高松市】

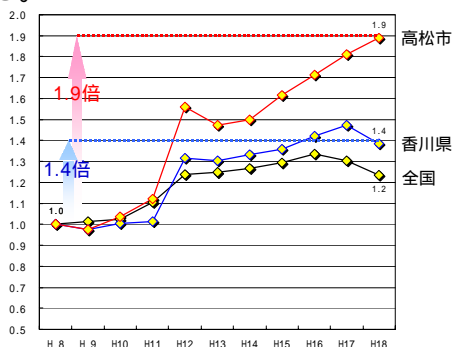
(3) 自転車事故の増加

1) 香川県の自転車事故の状況

香川県および高松市では自転車が絡む事故が近年急増している。10年間で自転車の事故件数は、香川県で1.4倍、高松市で1.9倍に増加しており、人口1万人当たりの自転車事故件数は香川県が全国47都道府県中ワースト1位、高松市が全国276都市中ワースト1位、丸亀市が21位と、全国的にも香川県は自転車事故が多い。(図9・10)

香川県の自転車事故の55%は高松市に集中しており、さらに香川県全体の約3割が高松市中心部を管轄する高松北署管内に集中している。また、その高松中心部の自転車事故発生箇所を見ると、幹線道路のみでなく細街路でも多く発生している。

また、アンケート調査(自転車利用に関するアンケート調査/H19/国土交通省)結果では、4人に1人は事故の経験があり、ぶつかりそうになったことがあると回答した人は6割にのぼっている。



資料:平成18年中の交通事故の発生状況(警察庁交通局/H18)
資料:香川の交通(香川県警本部/H18)

図-9 自転車事故件数の推移(H8~18)
【全国・香川県・高松市】

順位	県名	(件/万人)
1	香川県	23.7
2	埼玉県	22.9
3	大阪府	22.2
4	東京都	20.8
5	岡山県	19.0
6	愛知県	18.3
7	群馬県	17.9
8	福岡県	17.7
9	静岡県	16.4
10	兵庫県	16.0
17	愛媛県	13.2
18	徳島県	13.1
21	高知県	11.2
45	岩手県	4.6
46	沖縄県	3.4
47	長崎県	2.6

資料:ITARDA(交通事故総合分析センター/H17)

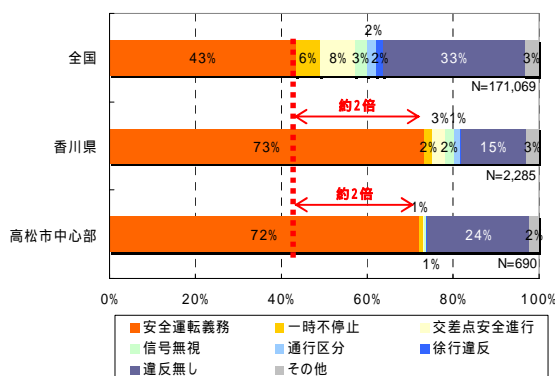
図-10 事故件数県別ランキング
【香川県】

2) 香川県の自転車事故の特徴

香川県の自転車事故の特徴としては、香川県・高松市中心部とも出合頭による事故が最も多く、全国平均とほぼ同じ傾向である。しかし、違反内容については安全運転義務違反が最も多く、香川県・高松市中心部とも全国平均とくらべると2倍近く高い。(図11)

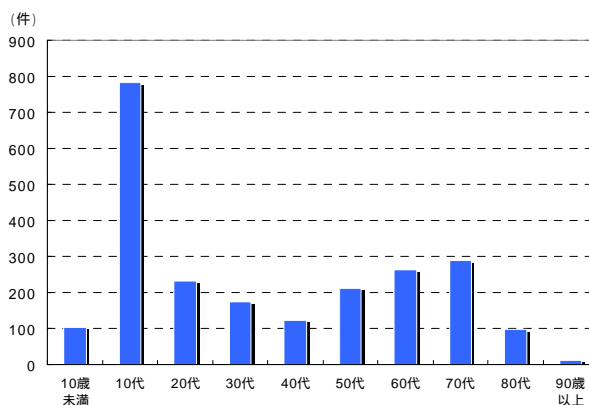
また、自転車事故は朝・夕のラッシュ時に多く発生しており、10代がかかわるものが多い。(図12)

(図12)



資料:平成18年中の交通事故の発生状況(警察庁交通局/H18)
香川の交通(香川県警本部/H18)

図-11 類型別事故件数(H18)
【全国・香川県・高松市】



資料:香川県警本部/H18

図-12 年齢別自転車事故件数(H18)【香川県】



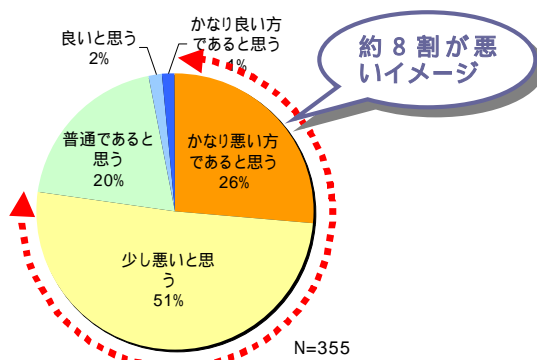
(4) 自転車利用のマナーが悪い

1) 利用ルールが守られず輻輳する交通

自転車が無秩序に走行している実態が、自転車は車両であるという認識をより弱め、自転車利用者のルール・マナー違反を誘発していると言える。

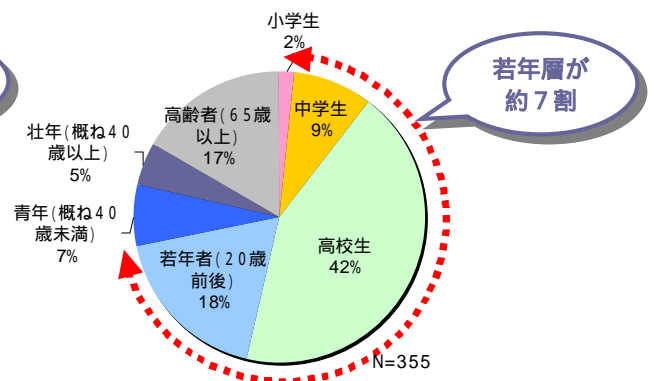
香川県が実施したアンケート(県政モニターアンケート/H19/香川県)では、85%の回答者が自転車乗車中に危険な目に遭っており、約8割が香川県民の自転車マナーが悪いと回答している。(図13)また、マナーの悪さが目に付く年齢層は、高校生が42%と最も多く、20歳前後までの若年層が約7割を占めている。(図14)目に付く行為は並進走行(23%)、夜間の無灯火(17%)等が多い。マナーを良くする方法として、取り締まりの強化(38%)、教育の充実(25%)等が求められている。

また、国が実施したアンケート(自転車利用に関するアンケート調査/H19/国土交通省)では、高松市中心部の自転車と歩行者の通行空間のカラー舗装による区分について、6割は分離化していることを認知していたが、表示に従って走行しているのはそのうちの56%で、標示に従って通行しているのは回答者全体の約3割のみであった。



資料:県政モニターアンケート(香川県/H19)

図-13 自転車マナーに対するイメージ【香川県】



資料:県政モニターアンケート(香川県/H19)

図-14 マナーが悪い年齢層【香川県】

2) 歩道上、商店街周辺の迷惑駐輪

JR高松駅、琴電瓦町駅の周辺に大規模な地下駐輪場が、また、平成18年11月にオープンした丸亀町商店街の再開発ビルには四国初の全自動地下立体駐輪場が整備される等、高松市中心部における自転車駐輪場整備は着実に進んでいる。

また、「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」(S57.3)が制定されたことで、JR高松駅周辺、サンポート高松地区、中央通り、美術館通り、琴電瓦町駅周辺、JR栗林駅周辺、琴電栗林公園駅周辺およびJR端岡駅周辺を放置自転車等の禁止区域に、琴電片原町周辺を整理区域に指定しており、禁止区域では2時間以上、整理区域では2日以上自転車等を放置すると移送の対象となる等、放置自転車対策も進められている。

しかし、こうした駐輪場整備、条例に基づく放置自転車対策を実施している中でも、商店街アーケードの店舗前、商店街と交差する市道、駅周辺には依然として、路上駐輪・放置自転車が多く、近年減少傾向にはあるものの、未だに年間1万台もの自転車が撤去されている。



1 - 3、自転車を活用した交通まちづくりの実現に向けた考え方

(1)なぜ今自転車か？

自転車は楽しい乗りもの

自転車は徒歩の数倍の速度で移動が可能であり、乗る人の意思で早く走ること、ゆっくり進むこともできる。また、出発時間に縛られることもなく、好きなときに好きな場所へ移動することができる。そして、自動車とはことなり、風や音、においを直接体で感じ取ることができ、乗ることそのものを楽しめる乗り物である。

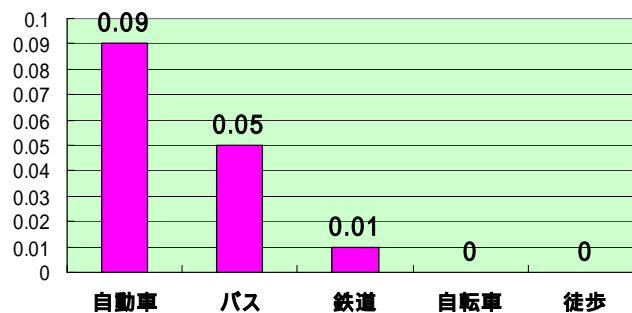


写真 - 1 屋島大橋を颯爽と走る自転車

自転車は環境にやさしい乗りもの

自転車は他のどの交通手段より環境面で優れている。地球温暖化の要因である CO₂ の排出量が車は 0.09 (kg/分)、バスは、0.05 (kg/分) に対し、自転車は 0 (kg/分) である。(図 16)(財)自転車産業振興協会の推計によれば、日本において自転車の利用を盛んにすることにより、二酸化炭素を年間で約 148 万トン削減できると言われている。

京都議定書においても地球温暖化の観点から国民の間で自転車利用を促進することが京都議定書目標達成計画(平成 17 年 4 月 28 日閣議決定)の中で位置づけられている。



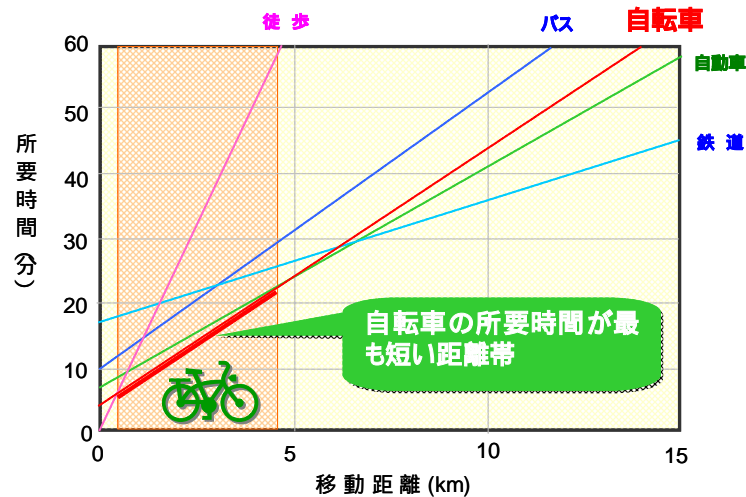
資料:国土交通省香川河川国道事務所提供

図 - 15 1分当たりの CO₂ 排出量(kg/分)



自転車は渋滞知らず

自動車交通の増加は渋滞を引き起こし、時間やエネルギーのロス等の経済的な損失を与える。しかし、自転車は、道路を占める面積が少ないため、渋滞等の影響を受けない。そのため、5 km程度の移動であれば、鉄道や自動車をはじめとしたどの手段よりも移動時間が短く、都市内の交通手段として最も効率的な移動手段である。(図 16)



資料:国土交通道路局

図-16 代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係

自転車は健康の維持・増進に効果的

日常的に自転車を利用することで適度な運動をすることができる。たとえば、体重60kgの人が片道5kmを30分かけて自転車で通勤すると、1日約370kcal消費され、1ヶ月続けると1.6kg体重が減少する。また、心臓病、脳卒中、肥満等の成人病予防にもなり、健康維持・増進に効果的である。

公共交通機関と組み合わせればもっと便利

公共交通との連携により、短時間でより広い範囲を移動することができる。たとえば、サイクルアンドライド¹、サイクルトレイン²等の推進により、自転車の利用範囲が広がり、公共交通の利用が拡大されると考えられる。

は【用語解説】(P34)を参照(以下、同様)



(2) 人と環境にやさしい自転車王国・かがわの実現に向けた考え方

まちづくりに必要な機能として、場所機能、結節機能がある。人と環境にやさしい交通まちづくりの実現に向けては、**徒歩**や自転車で移動可能な範囲に、商業**施設**、居住**施設**、公共公益**施設**等がバランスよく配置された、**アクセスしやすい**まちづくりが望ましい。

香川県は、**これまでの**自動車中心の整備により、都市近郊でも交通空白地帯が生まれ、自動車に乗れない人にとっては移動が困難な、不便な**地域**となった。これからは人と公共交通を中心としたまちづくりが求められており、自転車は公共交通**ネットワーク**の不足を補うとともに、**交通結節点**での公共交通との連携が求められる。

今なぜ自転車か？

自転車は楽しい乗りもの
 自転車は環境にやさしい**乗りもの**
 自転車は渋滞知らず
 自転車は**健康**の維持・増進に**効果的**
 公共交通機関と組み合わせれば**もっと便利**

まちづくりに必要な2つの機能(場所機能・結節機能)を自転車によって結合できる

自転車を都市交通手段として有効に活用し、安全で快適な空間を確保した、**人と環境にやさしい自転車王国・かがわ**を目指す

(3) 都市交通体系における自転車の位置づけ

これからのまちづくりは、**これまでの**自動車を中心とした社会から、**人を中心とした社会**へ転換する必要がある。

そのためには、自転車を歩行者の安全性に配慮し**つつ**移動性の高い交通手段として、また、公共交通との連携によりネットワークの不足を補う交通手段として、「**人 自転車・公共交通 車**」の優先順位の中で活用していく必要がある。

優先順位

人 自転車・公共交通 車

人 自転車 : 歩行者の安全性に配慮しつつ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 : 公共交通との連携により、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



2. 人と環境にやさしい自転車王国・かがわの 実現に向けた3つの柱

「人と環境にやさしい自転車王国・かがわ」の実現を目指すにあたり、3つの柱および具体的な6つの取り組みについて以降に示す。

- ・ 安心して楽しく自転車に乗れるまち
- ・ 自転車が使しやすいまち
- ・ 自転車利用マナーNo.1のまち

・ 安心して楽しく自転車に乗れるまち

歩行者の安全が最優先という考えのもと、自転車や歩行者の利用実態等を踏まえつつ、これからの道路整備に反映、或いは既存ストックを有効活用しながら、自転車走行空間の整備、空間の使い方の見直し等により、**安心して楽しく自転車に乗れるまち**を目指す。

・ 自転車が使しやすいまち

自転車を利用しやすい香川の特性を活かし、自転車道ネットワークの構築や公共交通との連携を図るとともに、レンタサイクルの活用、自転車マップの作成等の**ハード・ソフト一体となった自転車利用促進**により、**来る人・住む人にとって自転車が使しやすいまち**を目指す。

・ 自転車利用マナーNo.1のまち

自転車利用が多い反面、マナーの悪さを指摘されている現状に対し、あらゆる年齢層が自転車の通行ルールや駐輪マナーを楽しみながら向上していくことで、自転車のルール・マナーにおいても**No.1のまち**を目指す。