

わたしもあなたも、一人ひとりが主役！

# 人と環境にやさしい 『自転車の楽園・さぬき』を目指して

【香川の自転車利用に関する提言書】



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  |
| ● 「自転車の楽園・さぬき」の実現に向けて               | 2  |
| 1. 香川の自転車をめぐる現状と課題                  | 3  |
| 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明確              | 4  |
| (2) 自転車と歩行者の空間整備が不十分                | 6  |
| (3) 自転車の事故が増加                       | 9  |
| (4) 自転車の利用マナーが悪い                    | 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『自転車の楽園・さぬき』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『自転車の楽園・さぬき』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                   | 15 |
| 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、自転車を香川県の重要な都市交通手段として有効に活用し、歩行者と自転車の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、車の利用の選択肢が多い中でプライオリティをつけることが必要であり、道路空間をどのように活用し、安全で快適な利用環境づくり、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、分離された自転車と歩行者および公共交通の空間をもつ道を“complete streets”と呼んでいる。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「自転車の楽園・さぬき」を目指す時期がきている。

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、自転車が環境にもやさしく、健康にも良く、手軽でとても便利な乗り物、そして、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 <small>うめはら</small> 利之 <small>としゆき</small> 会長   |
| NPO法人自転車活用推進研究会 | 小林 <small>こばやし</small> 成基 <small>しげき</small> 事務局長  |
| 香川県交通安全母の会      | 地藤 <small>じとう</small> 照子 <small>てるこ</small> 顧問     |
| 香川大学 工学部        | 土井 <small>どい</small> 健司 <small>けんじ</small> 教授（座長）  |
| （株）四国新聞社        | 中野 <small>なかの</small> 等 <small>ひとし</small> 編集局次長   |
| （有）アイヴエーション     | 廣瀬 <small>ひろせ</small> 将人 <small>まさと</small> 代表取締役  |
| 高松中央商店街振興組合連合会  | 古川 <small>ふるかわ</small> 康造 <small>こうぞう</small> 理事   |
| 香川県観光協会         | 松岡 <small>まつおか</small> 勝哉 <small>かつや</small> 専務理事  |
| 香川県サイクリング協会     | 宮本 <small>みやもと</small> 保弘 <small>やすひろ</small> 事務局長 |

（敬称略、五十音順）

## ● 『自転車の楽園・さぬき』の実現に向けて

皆さんは、『自転車の楽園・さぬき』という言葉に、どのようなイメージを持たれるだろうか。

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であり、全国的にみても自転車利用が大変盛んな地域である。

しかし、現在の自転車を取り巻く状況を考えると、誰もが安心して乗ることができ、楽しめるという環境が整っているだろうか。自転車固有の利点をうまく引き出し、恵まれた環境や豊富な地域資源に活かしているだろうか。

自転車は我々の最も身近な乗り物であり、生活文化の一部にもなっている。住む方も、訪れる方も、その魅力や楽しさを感じられるような、香川ならではの新たな自転車文化を、県民と行政が一体となって築いていく、『自転車の楽園・さぬき』という言葉にはそのような思いが込められている。

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、住む方も、訪れる方も、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、重要な交通手段の一つとして、或いは、さぬきうどんやアートに続く、全国へ発信できるさぬきブランド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。

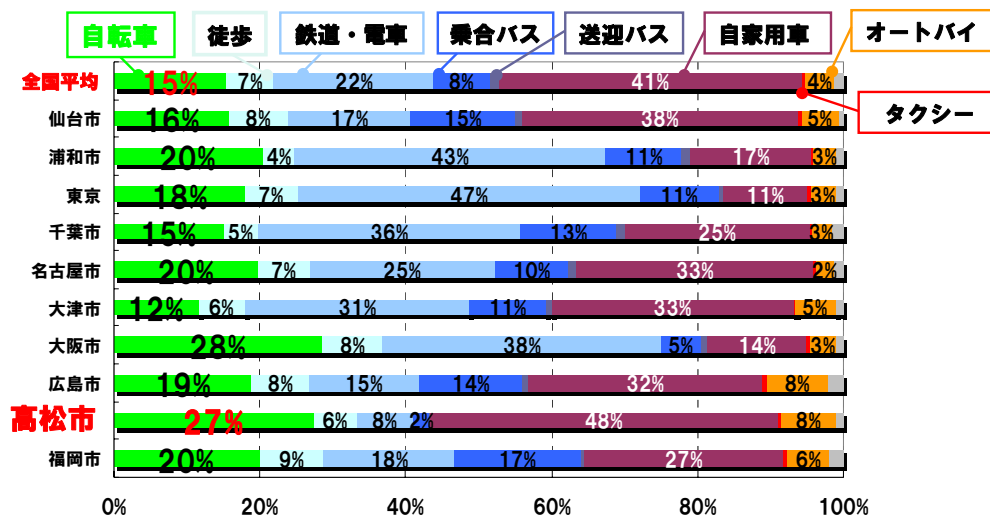
高松市においては栗林公園、屋島、玉藻公園等の主要な観光地がさほど離れていないため、自転車は観光地間の移動において効果的な交通手段であると言える。また、全国的にブームとなり、今では人気も定着してきた「さぬきうどん」を味わうため、自転車を利用してうどん店をめぐる光景も見られるようになった。

### (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6位となっている。

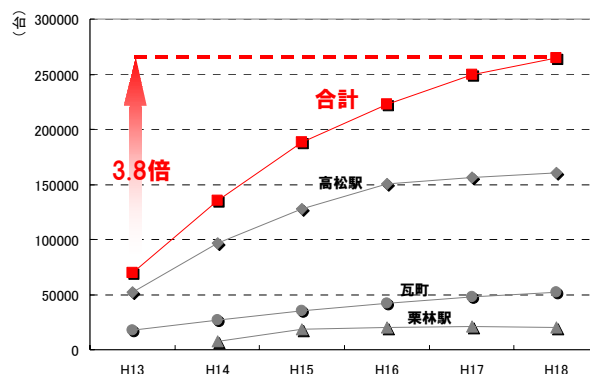
とりわけ、高松市では自転車利用の多さが全国トップクラスにあり、通勤通学時の交通手段としての自転車利用率は27%と、全国平均の約2倍となっている（図-1参照）。

また、全国に先駆け様々な取り組みも実施してきており、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-2参照）。



資料: H12国勢調査

図-1 通勤通学時の交通手段【高松市】



資料: 高松市提供

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明確

#### 1) 衰退する公共交通

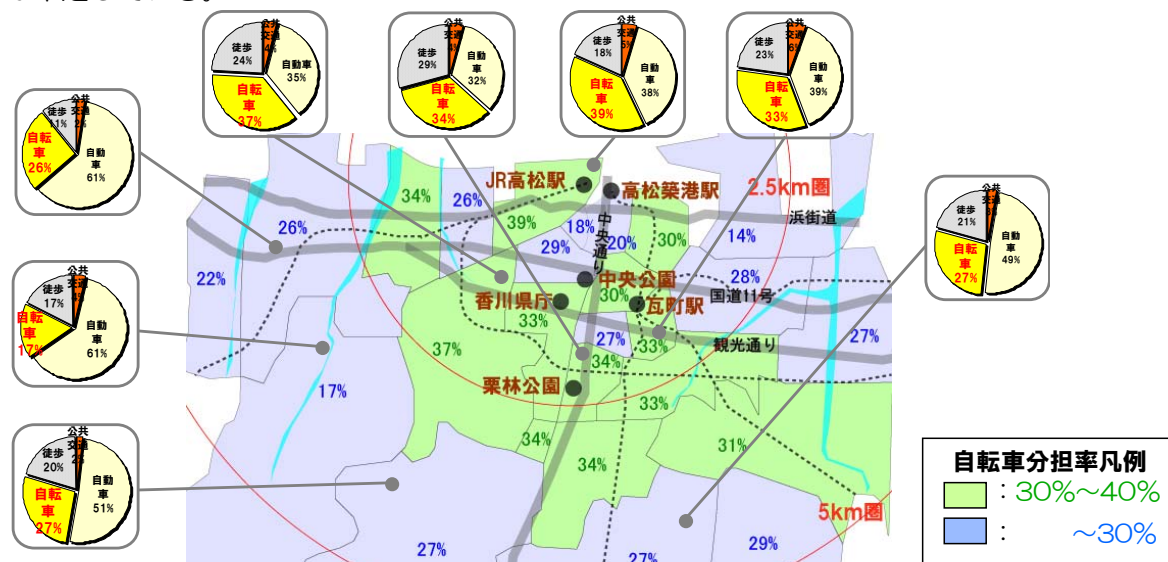
高松市内では、JR 高松駅を中心とした概ね 2.5 km 圏内において徒歩や自転車利用が多くなっている。

2.5 km 圏外では、自動車の利用が多くなっており、公共交通の利用も少ない(図-3 参照)。

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伸びており、1日の運行本数はJRが1日約400便(予讃線)、琴電が約250便(築港-瓦町駅間)、バスが600便(中央通り)運行しているが、郊外に行くにつれ、公共交通の空白地域が多く運行本数も少ない(図-4 参照)。

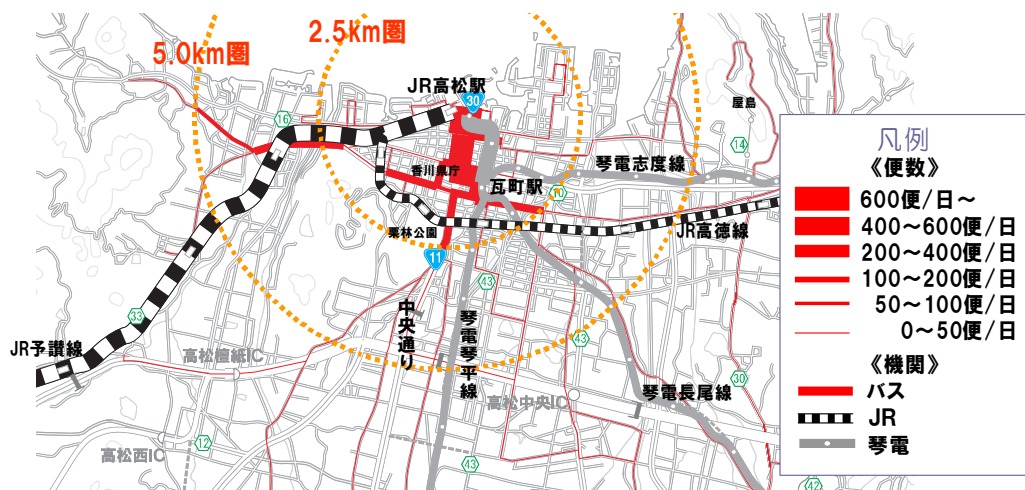
また、公共交通の不便さや、ドア・トゥ・ドアの利便さからマイカー通勤に依存する事業所も多く、その結果、公共交通機関の利用者が減少し、便数や路線数も減少するという悪循環に陥った状況にあると言える。

また、超高齢化社会に向けコンパクトなまちづくりを目指すうえで、交通体系についてのビジョンが不足している。



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)自転車の利用環境が曖昧

自転車は道路交通法上では車道通行が原則であり、「普通自転車歩道通行可」の指定を受けた歩道において例外的に通行を認められており、その走行位置も明確にされているが、「普通自転車歩道通行可」の指定を受けていない歩道でも自転車が走行しており、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を策定しているのは高松市のみであり、自転車の利用環境に対する考え方も、これまで十分に検討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踏まえ、自転車を都市交通の中にどう位置付け、利用環境をどのように整備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》

- ① 「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」

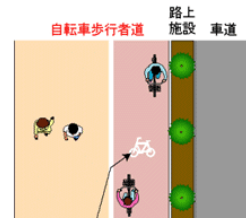
《改正後》

- ① 「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  
 ② 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）  
 ③ 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》

- ① 車道寄り部分を通行  
 ② 「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  
 ③ 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》

- ① 車道寄り部分を通行  
 ② 「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行者がいないときは、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。  
 ③ 歩行者の通行を妨げるときは一時停止

《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) 自転車と歩行者の空間整備が不十分

### 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り、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、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-5参照)。

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はまだ整備されていない。また、自転車歩行者道において自転車走行空間が舗装の色分け等により分離されている延長もわずかであり、自転車の走行空間はほとんど確保されていない(表-1参照)。

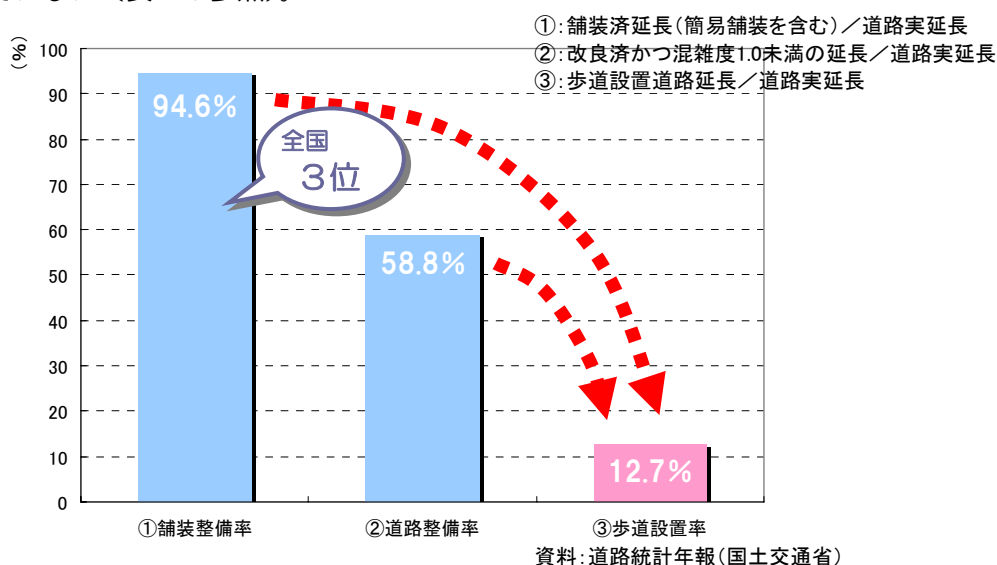


図-5 歩道等の整備率 (H17) 【香川県】

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 <sup>①</sup> | 78km    |
| 自転車道 <sup>②</sup>    | 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 <sup>③</sup><br>※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 <sup>④</sup><br>※高松市内のみの延長 | 約 14km |
|---------------------------------------|--------|

資料: 高松市

①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)

②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)

③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

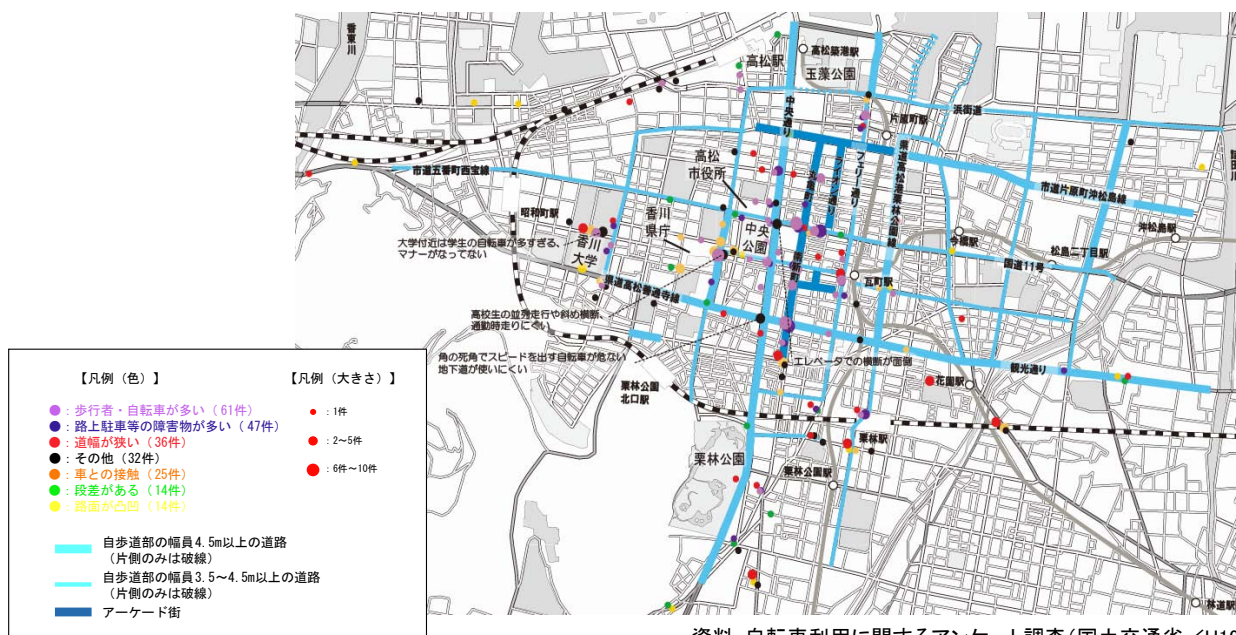
④自転車歩行者分離区間) 歩道上の自転車・歩行者の通行空間を舗装の色分け等で分離した区間



## 2) 自転車・歩行者が輻輳する空間が大半

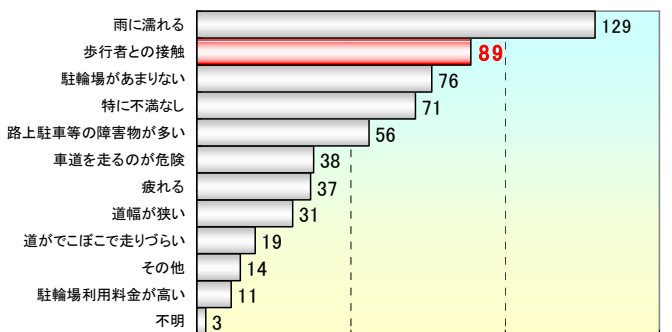
自転車は「普通自転車歩道通行可」の指定を受けた歩道においては例外的に通行を認められている。しかし、自転車・歩行者の通行空間は歩道上で分離されておらず、一緒に安全に通行できる広さも確保されていない場合が多い。

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-2参照）。また、自転車で走りにくい箇所についてのアンケート（自転車利用に関するアンケート調査/H19/国土交通省）では、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（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・7参照）。



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】



資料：自転車利用アンケート調査（高松市/H12）

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【高松市】

|        | 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) ネットワークの観点から不足

自転車利用の目的は通勤・通学、業務、買い物等の日常生活における移動、或いは、観光、健康づくり、スポーツ等レクリエーションにおける移動など多種多様である。

自転車の走行環境は、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）は一部で整備されているが、日常生活の移動のためのネットワークという観点ではほとんど整備されておらず、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。

全国的に見ても自転車対策が進んでいると言える高松市においても、舗装の色分け等により、自転車歩行者道内の自転車・歩行者の通行空間を区分しているものの、部分的にしか整備されていないことや、国道・県道・市道ともに表示方法が異なり、統一されていないことから、利用者にとって分かりにくいものとなっている（図-8参照）。



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】

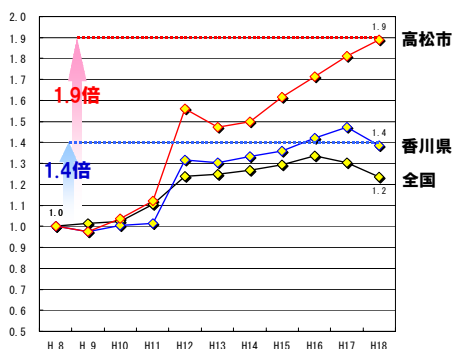
### (3)自転車の事故が増加

#### 1)自転車事故の状況

香川県および高松市では自転車に関係する事故が近年急増している。過去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（人口10万人以上）中ワースト1位、丸亀市が21位と、全国的にも自転車事故が多い（図-9・10参照）。

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警察署管内に集中している。また、その高松市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（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】



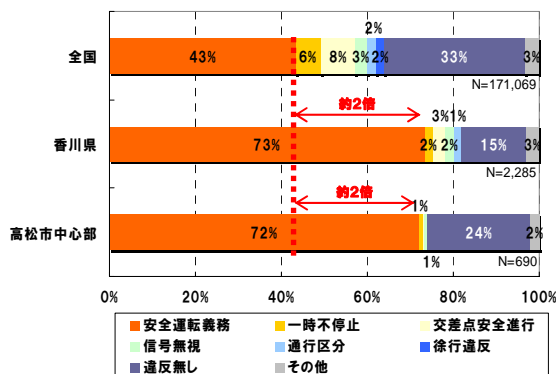
資料：ITARDA（交通事故総合分析センター/H17）

図-10 事故件数県別ランキング  
【香川県】

#### 2)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・高松市中心部ともに全国平均と比べ2倍近い（図-11参照）。

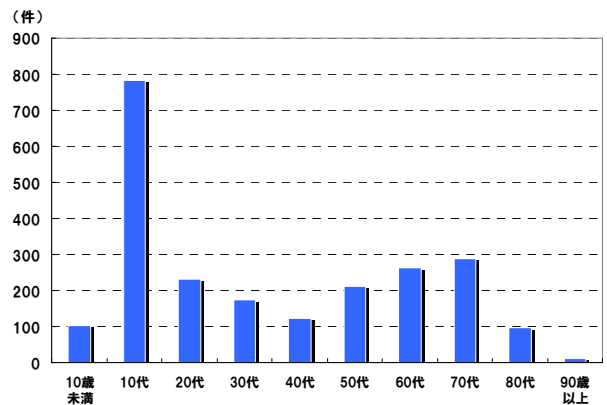
また、自転車事故は朝・夕のラッシュ時に多く発生しており、10代の若者がかかわるものが多い（図-12参照）。



※高松市中心部：高松北警察署管内

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：香川の交通（香川県警本部提供/H18）

図-12 年齢別自転車事故件数(H18)  
【香川県】

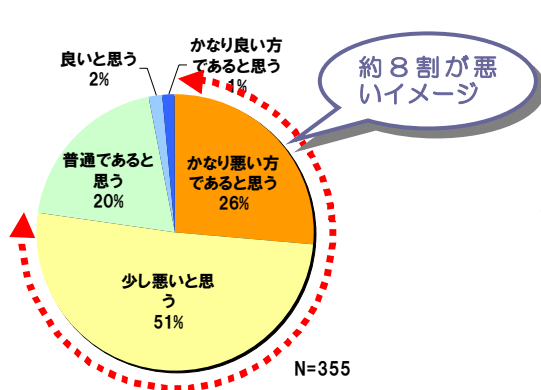
## (4)自転車の利用マナーが悪い

### 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という実態が、自転車は車両であるという認識を弱め、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。

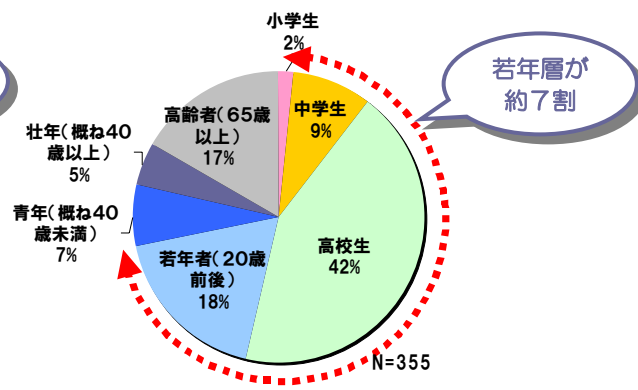
香川県が実施したアンケート（県政モニターアンケート／H19／香川県）では、回答者の85%が自転車乗車中に危険な目に遭っており、約8割が香川県民の自転車マナーが悪いと回答している（図-13参照）。また、マナーの悪さが目に付く年齢層は、高校生が42%と最も多く、20歳前後までの若年層が約7割を占めている（図-14参照）。目に付く行為は並進走行（23%）、夜間の無灯火（17%）等が多い。マナーを良くする方法として、取り締まりの強化（38%）、教育の充実（25%）等を求める声が多い。

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、高松市中心部の舗装の色分け等による自転車・歩行者の通行空間の区分について、6割の回答者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、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は大規模な地下駐輪場、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県内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端岡駅周辺が放置自転車等の禁止区域に、琴電片原町周辺が整理区域に指定されており、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、放置自転車の撤去も行われている。

しかし、こうした対策を実施してはいるが、商店街（アーケード街）の店舗前、商店街と交差する市道、駅周辺等には依然として、路上駐輪・放置自転車が多く、近年減少傾向ではあるものの、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、好きな時に好きな場所へ移動することができる。そして、自動車とは異なり、周囲の風や音、においなどを直接体で感じ取ることができる、乗ることそのものを楽しめる乗り物である。

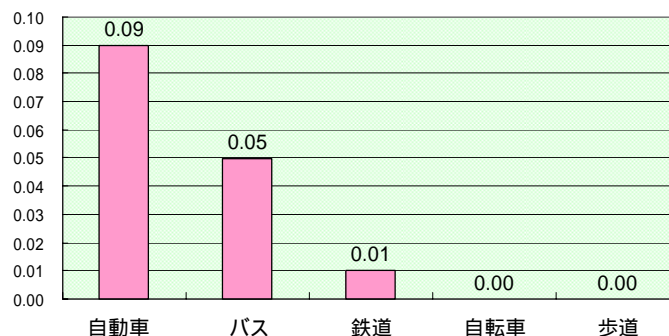


写真 - 1 屋島大橋を颯爽と走る自転車

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 CO<sub>2</sub> の排出量は 1 人あたりに換算すると、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 15 参照)。(財)自転車産業振興協会の推計によれば、近距離の通勤通学トリップを中心に自動車から自転車への利用転換を図ることにより、CO<sub>2</sub> を年間で約 543 万トン削減できると言われている。

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)の中でも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・1人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量 (kg/分)

### ③自転車は渋滞知らず

自動車交通の集中は都市内に渋滞を引き起こし、時間やエネルギーのロス等、経済的な損失を与える。しかし、自転車は自動車に比べ道路を占める面積が少ないため、渋滞の発生原因となりづらく、影響も受けにくい。そのため自転車は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である（図-16 参照）。

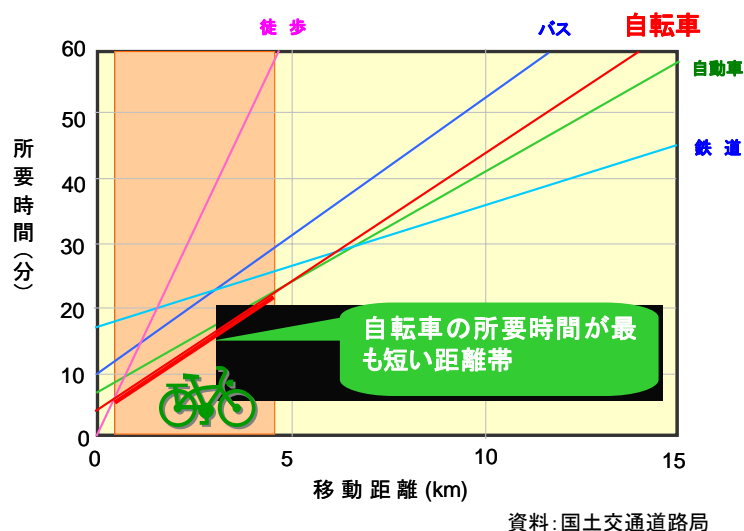


図-16 代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係

### ④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60 kgの人が片道5 kmを30分かけて自転車で通勤すると、1日約370 kcal消費され、1ヶ月続けると1.6 kg体重が減少するという試算もある。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。

### ⑤公共交通機関と組み合わせればもっと便利

公共交通機関との連携により、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<sup>※1</sup>、サイクルトレイン<sup>※2</sup>等の推進により、自転車の利用エリアが広がるとともに、公共交通利用者の増加も期待できる。

※は【用語解説】(P34)を参照(以下、同様)

## (2)人と環境にやさしい『自転車の楽園・さぬき』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、都市近郊でも公共交通の空白地帯が生まれ、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。これからの時代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、都市施設等（場所機能）と公共交通機関等（結節機能）を結合する役割が求められる。

### 今なぜ自転車か？

- ①自転車は楽しい乗りもの
- ②自転車は環境にやさしい乗りもの
- ③自転車は渋滞知らず
- ④自転車は健康の維持・増進に効果的
- ⑤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『自転車の楽園・さぬき』を目指す

## (3)都市交通体系における自転車の位置づけ

高齢化が進行する中で、これからはコンパクトで誰もが暮らしやすいまちづくりを進めていくことが求められており、これまでの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の楽園・さぬきの実現に向けた 3つの柱

本提言書では、人と環境にやさしい『自転車の楽園・さぬき』の実現に向け、3つの柱を掲げた。県民一人ひとりがここに示す3つの柱を基本認識として共有し、県民と行政が一体となって行動していくことが重要であるとする。

次頁以降にこの3つの柱に基づく具体的な6つの取り組みを示す。

### I. 自転車に乗る楽しさ・安心感No. 1のまち

### II. 自転車の使いやすさNo. 1のまち

### III. 自転車利用マナーの良さNo. 1のまち

#### I. 自転車に乗る楽しさ・安心感No. 1のまち

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、自転車に乗る楽しさ・安心感がNo. 1のまちを目指す。

#### II. 自転車の使いやすさNo. 1のまち

自転車を利用しやすい香川の特性を活かし、自転車・歩行者の通行空間整備等のハードウェアや、利用環境の改善等のソフトウェアだけでなく、レンタサイクル、自転車マップ等のソーシャルウェア<sup>※3</sup>を用いながら、住む人・訪れる人にとって自転車の使いやすさがNo. 1のまちを目指す。

#### III. 自転車利用マナーの良さ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、あらゆる年齢層の人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、自転車利用マナーの良さがNo. 1のまちを目指す。



### 3. 具体的な6つの取り組みの提言

#### 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

香川県で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）は整備されているものの、これまで自転車道が整備された事例はない。また、自転車の利用の多い幹線道路では自動車交通量が多く、歩道は幅員が狭いため、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、市道片原町沖松島線、観光通りにおいて舗装の色分け等により自転車歩行者道内で自転車・歩行者の通行空間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位脱却に向けて、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、公安委員会や道路管理者が連携を図りながら、新設道路での自転車道整備、既設道路での幅員構成の見直し等による自転車走行空間の確保、十分な幅員が確保されている歩道での自転車・歩行者の通行空間の分離等を進める必要がある。

##### (2) 具体的な取り組み

###### ① 道路の幅員構成の見直し等による自転車道の整備

これから新たに整備する道路においては歩行者、自転車、車の交通量を考慮しながら自転車道の整備を進めるとともに、既設道路においても自動車交通の流れ、駐車需要等の路線特性を考慮した上で幅員構成の見直し等による自転車道の整備が必要である。

また、自転車専用の走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が確保できるようにハード・ソフト面の整備を行っていく必要がある。たとえば、車線数の減少や路肩幅員の見直しによる道路空間の再配分や、バスレーン部分の自転車・バスの共有等により車道に自転車の走行空間を確保することが考えられる。

##### 県外の事例



資料：岡山国道事務所パンフレット（一部修正）

図-17 横断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等による明示だけではなく、縁石、柵・ポール、植栽帯等により自転車・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。

#### 県外の事例



柵による分離の例(宮城県仙台市)

資料:国土交通省道路局



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)

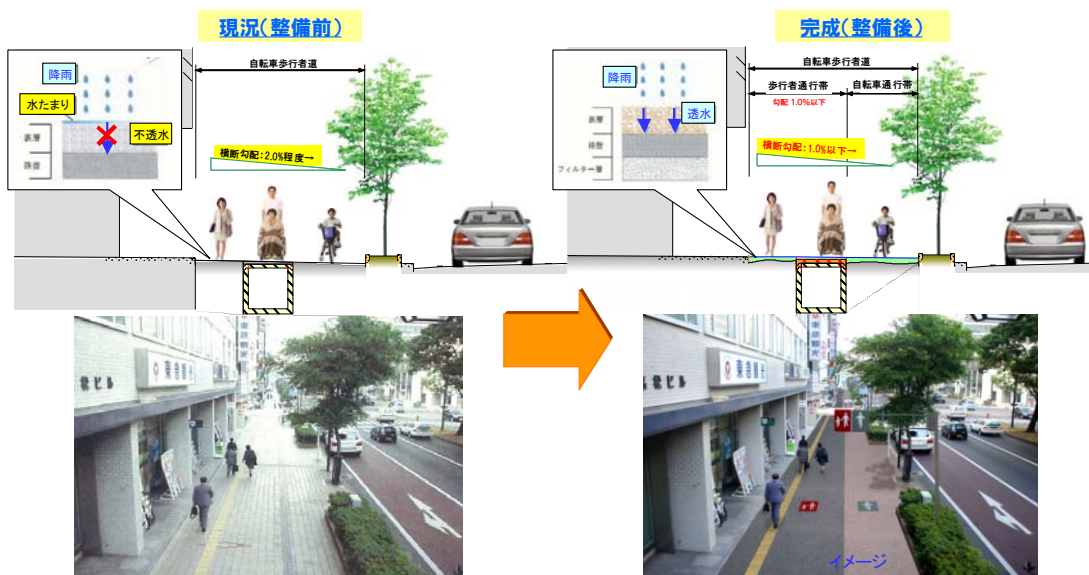
写真-2 通行空間の物理的分離の例

### ③走行性の改善

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、自転車のハンドル操作が難しくなり、安全な走行ができないため、早期修繕を行うとともに、平坦で水はけがよい舗装への改良を検討する必要がある。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等、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-18 中央通りにおけるバリアフリー整備計画

#### ④自転車走行空間の確保へ向けた植樹帯のあり方の検討

自転車にとって快適な緑陰をつくるために植樹帯を新たに設置することが考えられる一方で、幅員が狭く自転車・歩行者の通行空間を分離できない箇所では植樹帯を縮小して空間を確保することも考えられる。

また、自転車・歩行者の空間を分離するために植樹帯を活用することも考えられる。

自転車・歩行者にとって快適な走行空間を確保するために、植樹帯のあり方について検討する必要がある。

#### ⑤自転車歩行者道の通行区分の明示

十分な幅員がある自転車歩行者道では自転車・歩行者の通行分離を図るため、道路標示（普通自転車の歩道通行部分の交通規制）および舗装の色・材質、誘導標識等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、舗装の色分け等による自転車・歩行者の通行空間の区分をしている。しかし、アンケート結果では、認知はしているが、表示に従って走行していない回答者が多いことから、広報を実施したり、利用者にわかりやすい誘導表示等のデザインについても検討すべきである。

また、現在区分された箇所は道路管理者によって表示方法が異なることから、表示を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

写真-3 自転車歩行者道の走行空間の区分の例

## 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、郊外への大型店舗の進出等により中心市街地の商店街の利用者が減少する中、高松市では商店街の再開発や各種イベントの開催等の中心市街地再生に向けた取り組みが進み、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、平日は通勤・通学の、休日には買い物客の自転車が行き交っており、現在、丸亀町商店街、南新町商店街、常磐町商店街では、土曜・日曜・休日の午後(12:00~19:00)は自転車の乗車通行禁止規制を行っているものの、約1割の人が守っているだけで、歩行者が安全に通行できない状態となっている(高松市中心部の自転車の利用実態調査/H19.6/国土交通省)。

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が、店舗前の一時駐輪により、多数の路上駐輪が発生し、歩行者の通行の妨げとなっている。

歩行者が安全に買い物を楽しみ、自転車でも買い物に通え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。

そのため、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再生事業とリンクして、自転車の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 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と言える。今後商店街の再開発により、歩行者や自転車の通行量が増えることが予想されるため、アーケードと並行する道路を自転車が安全に走行できる環境に整備することで、アーケード内を通過する自転車を転換させる等、用途に応じたルートへ自転車交通の分散を図っていくことが求められる。

## ②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、丸亀町商店街の高松丸亀町再開発ビルのオープンにあわせて県内初の全自動地下立体駐輪場が3基整備される等、対策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、ニーズがある箇所に駐輪場がないこと等から、路上駐輪が多く発生している。

駐輪場の整備は、「高松市自転車等駐車対策総合計画」（平成11年3月）に基づき行われているところであるが、利用が想定される施設を中心に、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、付置義務を利用した駐輪場整備の促進等の対策を行うことが望ましい。

また、既存駐輪場の有効活用、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情報を提供し、利用者の利便性向上を図ることも必要である。

### 香川県内の事例



写真-4 高松丸亀町再開発ビル



資料：丸亀町商店街提供

写真-5 県内初の地下立体駐輪場

## ③デザインの工夫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<sup>※4</sup>を美しく整備したり、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等、自主規制を行うことにより、店の前に自転車を置きづらい雰囲気をつくっている。

商店街アーケード内に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推進していくことが望ましい。

### 香川県内の事例



写真-6 高松丸亀町再開発ビルのファサード整備状況

#### ④ 通行ルール・マナーの遵守

自転車の乗車通行禁止規制を実施している商店街においては、自転車利用者に対して、ルールの遵守、歩行者の安全に配慮した走行マナーの徹底についての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<sup>※5</sup>」の徹底を訴えることが必要である。

#### 県外の事例



資料：福岡市提供

写真-7 商店街における「押しチャリ」の事例【福岡県福岡市】

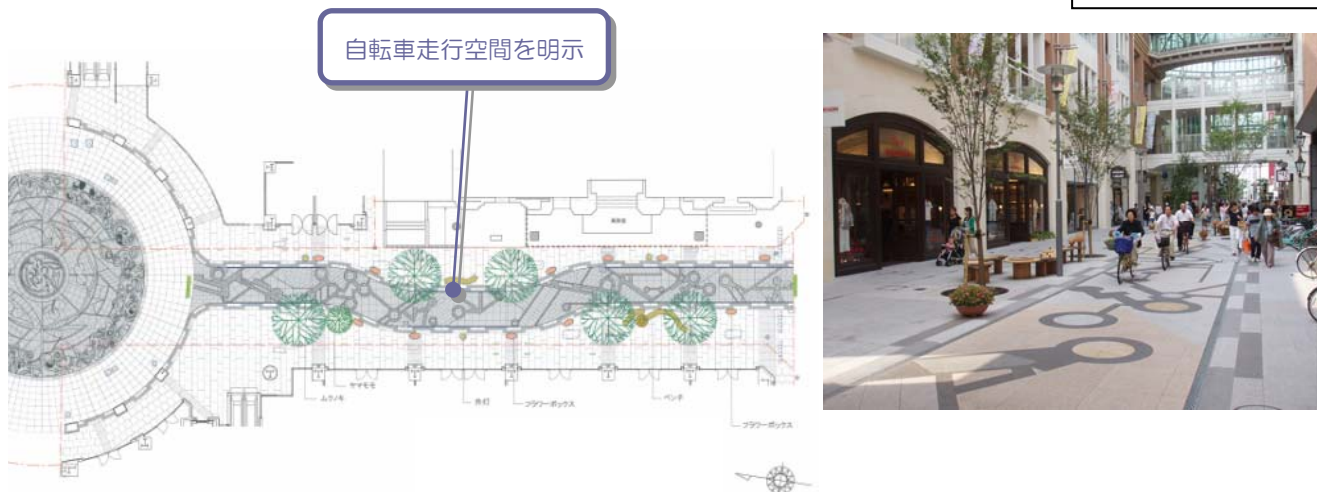
#### ⑤ 自転車走行空間の確保に向けた検討

アーケード内での自転車との接触に対する歩行者の不安の声が大きいという現状から見れば、歩行者と自転車交通の分離対策が最も重要な課題と言える。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を整備する等、自転車走行空間の確保に向け積極的に取り組んでいる。

こうした自転車・歩行者の通行空間の明確な区分や、自転車の速度を抑制するためのハンブ<sup>※6</sup>の設置等、安全・快適な空間づくりが求められる。

今後、アーケード内の自転車走行空間のあり方に関し、さらに検討を進め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-19 高松市丸亀町壱番街前の舗装整備

### 3-3. 路上駐輪の対策

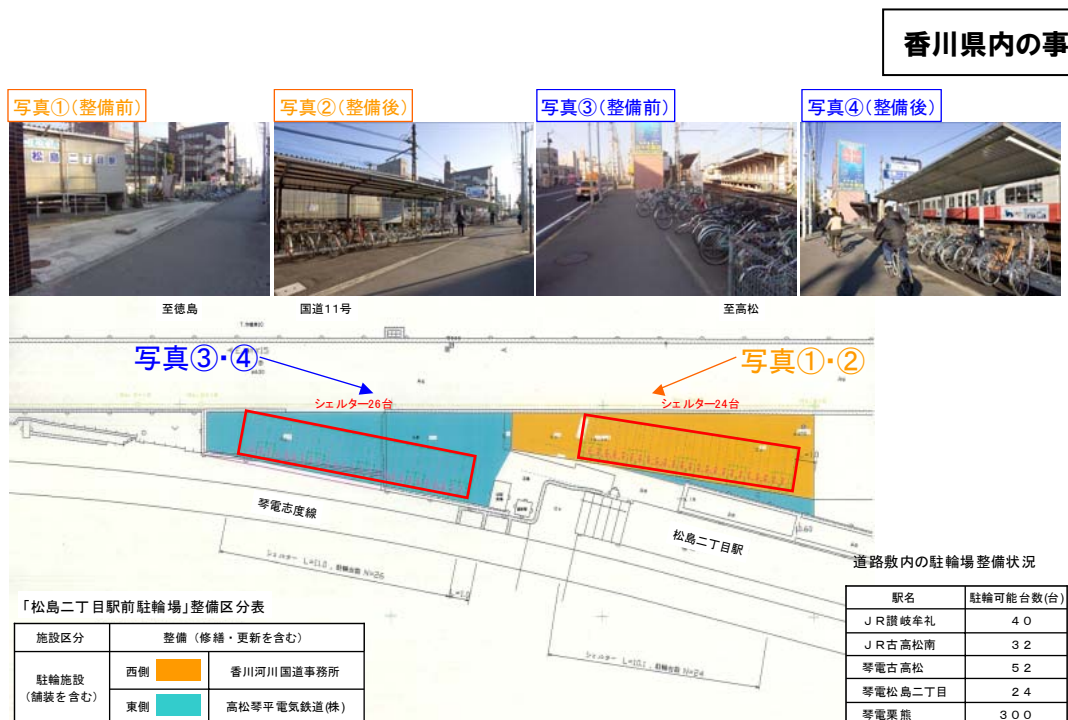
#### (1) 対策の考え方

路上駐輪を削減するには、自転車利用者が路上駐輪された自転車はまちの景観の阻害要因になっていること、安全な通行の妨げになっていることを認識し、路上駐輪のない美しいまち、自転車や歩行者が安全に通行できるまちを目指していくことが必要である。そのため、関係者が協力して路外駐輪場の整備を行うとともに、道路法施行令改正を踏まえ、路上においても駐輪施設の整備を進める必要がある。また、既存施設の有効利用やモラル向上に向けた啓発等の取り組みを進めていくことが求められる。

#### (2) 具体的な取り組み

##### ① 路外駐輪場の整備

施設の設置者（官公署・学校・図書館等の公益的施設の設置者、百貨店・スーパーマーケット・遊技場等の大量の駐輪需要を生じさせる施設の設置者）は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）。また、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。



資料：国土交通省香川河川国道事務所提供

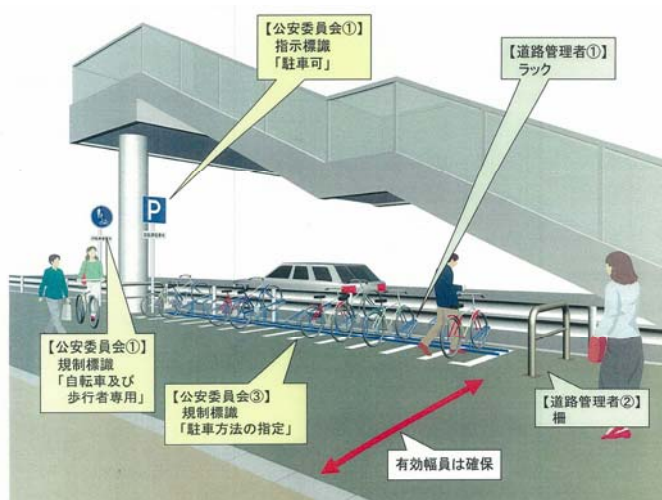
図-20 琴電松島二丁目駅周辺の駐輪場整備の例

## ②路上駐輪施設の整備

平成17年4月に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、暫定的に駐輪スペースを確保することも考えられる。

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も考えられる。



資料: 国土交通省道路局

図-21 道路上の道路付属物自転車駐車場の例(歩道橋の昇降空間を活用)

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。国内においても、路上・路外を問わず自転車利用者が盗難を心配せずに駐輪できる施設を整備することが必要である。

### 海外の事例



写真-8 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、それに伴う駐輪場の整備、パトロール・撤去体制の充実による撤去の強化が求められる。

### ⑤地域やマスコミを活用した駐輪場利用の促進

行政や地域住民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パトロールを行うことで駐輪場利用の促進及び、路上駐輪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チラシを配布したり、新聞、雑誌、テレビ、ラジオ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。

### ⑥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、さらに防犯登録の徹底を図る必要がある。

### ⑦自転車に対する価値観を高める運動

近年、安い自転車が大量輸入され、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<sup>※7</sup>等のイベントで「My自転車」コンクールのような、自転車に対する愛着を増す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

写真-9 自転車ワールドフェスタ



**⑧自転車購入時の保証金制度(デポジット制度)導入の検討**

自転車の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<sup>※8</sup>制度」の導入について研究を進めることが求められる。

これにより、放置自転車を抑制するとともに、撤去自転車の返還手数料よりもデポジットを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、デポジットを市町の予算とすれば、撤去・保管等におけるコストへ配分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

県民一人ひとりが意識し行動を示すことが、香川県全体のマナー向上につながることから、自転車を愛し、大切にすることを育む取り組みや、あらゆる年齢層を対象に自転車の正しい乗り方、正しい駐輪方法等についての広報・啓発活動を実施していく必要がある。

また、幼少時からの交通安全教育、マナーの悪い若年層への安全指導、運転免許を持たない高齢者等への交通安全教育とともに、地域との連携した啓発活動、マスコミやイベント等を活用した広報・啓発活動を強化する必要がある。

#### (2) 具体的な取り組み

##### ① 小学校低学年から始める体系的な交通安全教育の推進

小学校低学年から年間を通じた指導を体系的に実施するため、小学校・中学校・高等学校においてそれぞれ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ことにより、実践的な子供の自転車安全教育を実施することが必要である。

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」等の交通マナーに加えて、年齢に応じて「自転車事故の怖さ」、「自転車利用者としての責任」等について重点的に行うことが望ましい。

なお、交通安全教育には子供だけでなく親にも率先して参加してもらうことで、大人自らがルール・マナーを身に付け、それぞれの家庭や地域が自主的に交通安全教育を行っていくことを期待したい。

#### 香川県内の事例



資料：高松市提供

写真-10 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

特に中高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・高等学校では、安全指導を強化するとともに、学校教諭・PTA等が協力して登下校時間帯の街頭指導にさらに取り組んでいく必要がある。

③ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者が被害者となる交通死亡事故は歩行中、自転車乗車中が多くを占めており、交通安全教育を受ける機会が少なく、運転免許を持たない人が多い高齢者を中心に、交通安全教育を実施していく必要がある。

④ ドライバー・ライダーに対する教育・広報の徹底

自転車利用者の安全を確保していくためには、自動車、二輪車等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、四輪ドライバー及び二輪ライダーに対する、自転車利用者に配慮した運転方法についての教育・広報を徹底していく必要がある。

⑤ 児童・幼児のヘルメット着用等の啓発

児童・幼児の自転車乗車時のヘルメットの着用や、自転車用チャイルドシートの着用を推進するとともに、安全基準に適合した用具の使用を啓発する必要がある。

⑥ 地域と連携した自転車指導の強化

自転車乗車中の交通事故が多発しているため、自転車の正しい通行ルールや、ヘルメット着用等についての啓発用チラシ、或いは自転車用反射材を配布したり、交通違反者に対して警告カード等を積極的に活用した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等の悪質・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、自転車販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

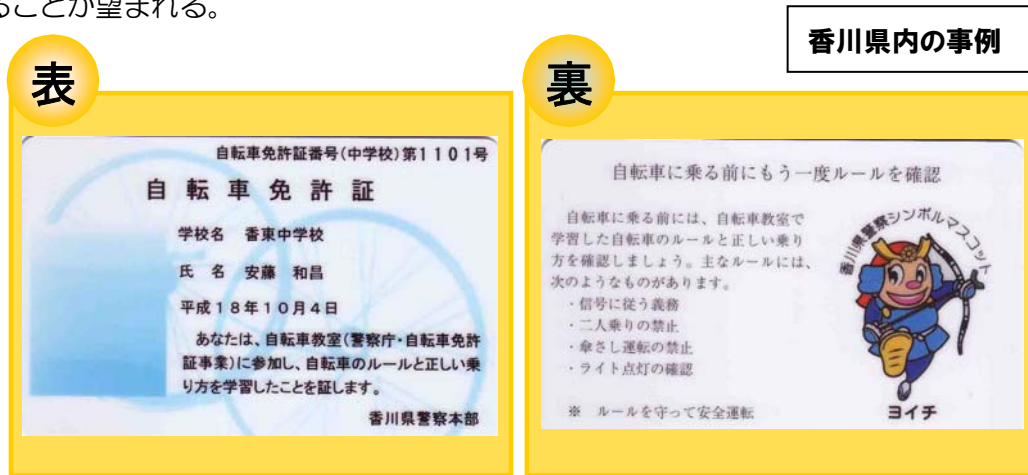
|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>県バイコロジの会<br/>自転車の運転<br/>マナー向上を<br/>啓発用チラシを配布<br/>春の交通安全運動に合<br/>わせて、県バイコロジ<br/>をすすめる会（谷川実会<br/>長は十二日、高松市の</p> | <p>田町交番前で、自転車の<br/>安全運転キャンペーンを<br/>実施。自転車利用者に啓<br/>発用チラシや反射材を手<br/>渡し、交通ルールの順守<br/>とマナー向上を促した。<br/>キャンペーンは春と秋<br/>の交通安全運動や五月の<br/>自転車月間などに合わせ</p> | <p>て毎年三回行っている。<br/>この日は同会の会員八人<br/>が参加。県警も協力した。<br/>会員らは、V道路の左<br/>側を走るV二人乗りはし<br/>ないーなどと書かれたチ<br/>ラシと反射材の約千セッ<br/>トを買い物客に配布。<br/>また、商店街の歩行者専<br/>用道路に自転車で乗り入<br/>れようとした人には「自<br/>転車から降りて、押して<br/>歩いて」と呼び掛けた。<br/>チラシを受け取った三<br/>木町の安川洋三さん（六<br/>十）は「自転車に乗る際<br/>は、自乗車に乗りながら<br/>夜間のライト点灯など交<br/>通ルールをしっかり守<br/>りたい」と話していた。</p> |
|--|---|---|

資料：四国新聞（平成19年5月12日朝刊）

図-22 地域による啓発活動の実施例

⑦自転車運転免許交付事業の拡大

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、自転車の正しい通行ルール、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-23 自転車免許証

⑧「押しチャリ」通行の啓発に向けた検討

自転車・歩行者の交通量が多い、或いは自動車交通量が多く自転車の車道通行が危険で、歩道が狭幅員の道路においては、自転車から降りて通行することを啓発する方法について検討することが求められる。

⑨マスコミ等を活用した広報・啓発活動の実施

幅広い層への広報・啓発を推進するため、新聞、雑誌、テレビ、ラジオ等のマスコミを活用した自転車ルール・マナーの広報・啓発活動を実施していくことが望ましい。

⑩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し、自転車への関心を高め、利用者が危険箇所を把握するとともに、誌面を利用して交通ルールやマナーの啓発を図ることが望ましい。

⑪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。

## 3-5. さらなる自転車利用の促進

### (1) 対策の考え方

「自転車の楽園・さぬき」の名にふさわしく、全国に誇ることができる自転車が楽しいまちを目指して、全国的にアピールできるイベント等の開催により、香川らしい自転車の魅力や楽しさを全国に発信していく必要がある。

また、公共交通機関との連携、レンタサイクルの促進、マップの配布等により自転車が利用しやすい環境整備を進めるとともに、地球温暖化防止や健康の維持・増進に向けた広報・啓発活動の実施、エコ金デーへの参加や自転車推奨制度の導入など、県民及び企業が自ら行動し、自転車への利用転換を図っていくことが求められる。

### (2) 具体的な取り組み

#### ① 自転車利用を促す広報・啓発活動の実施

地球温暖化対策として環境面に優れ、健康の維持・増進にも効果的な自転車の長所を全面に打ち出し、エコ金デーの促進をはじめとして、マイカーから自転車への利用転換を促す広報・啓発活動を実施していくことが望ましい。

#### ② モビリティマネジメントによる自転車利用への転換

マイカー利用から自転車利用への自発的な交通行動の変化を促すモビリティマネジメント<sup>※9</sup>を推進することが求められる。

例えば、マイカー利用者に対して、日頃の車の使い方から排出している二酸化炭素の量を算出し、環境や健康の面から毎日の交通行動の見直しを促すエコカーライフ度診断等の取り組みにより、自転車利用への自発的な転換の促進を図ることが考えられる。

#### ③ サイクリングイベントの開催

自転車ワールドフェスタにおいて、全国の自転車ファンが集まるサイクリングイベントや、子供向けのサイクルイベントを開催するなど、香川らしい自転車の魅力を全国に発信していくべきである。

例えば、屋島から瀬戸大橋までのコースを設定し、他では味わえない瀬戸内の魅力を体感できるサイクリング大会や、香川出身の自転車競技のプロによる子供向けの自転車教室、自転車名人の認定式などのイベントを実施すること等が考えられる。

#### ④ サイクル遍路の魅力発信

四国霊場八十八カ所の札所を自転車で巡るサイクル遍路の魅力をアピールすることが望まれる。世界に誇れる四国の遺産である遍路道と自転車の魅力を融合させることにより、観光面での相乗効果に期待したい。

### ⑤うどん店周遊マップ等サイクリングルートの設定

香川の特徴であり、観光ニーズも高いさぬきうどん、アート等の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等、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が求められる。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こと便利である。

また、観光施設、ホテル・旅館等の近くに施設できる駐輪施設があれば、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周辺で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-25 自転車マップの例

### ⑥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。今後も利用者にレンタサイクルを利用する理由・改善点等についてアンケート調査を実施し、さらなる運営改善等による利便性の向上、公共交通の補完、観光客の回遊性の向上を図り、県内他地域の導入に向けた検討も進めていくことが望ましい。

#### 香川県内の事例



資料：高松市提供

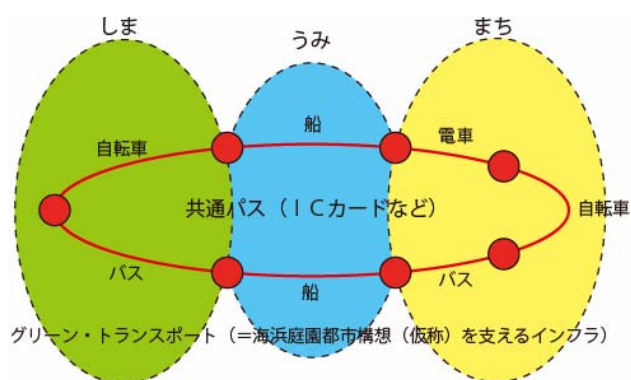
図-26 高松市のレンタサイクルシステム

### ⑦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。一人ひとりがエコ金デーやサイクルアンドライド等の取り組みを行うことで、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必要である。

また、さらなる自転車利用促進に向けて、女木島、男木島、直島、小豆島等からの通勤・通学利用および、瀬戸内の島々をめぐる観光利用におけるサイクルアンドフェリーライドの推進、「まち・うみ・しま」を一体的空間として捉え、電車、バス、船、自転車等の移手段のスムーズな乗り継ぎを可能とする共通ICカードの導入、サイクルトレインの日常的な運行に向けたシステムづくりについて検討することが望ましい。



資料: 香川大土井研究室提供

図-27 グリーントランスポートのイメージ

### 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)  
高徳線 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-28 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

### ⑧地球環境にやさしい自転車推奨制度導入の検討

地球温暖化防止に向けて、地球環境にやさしい自転車への利用転換を促すために、県民及び企業に対して効果的にインセンティブ<sup>\*19</sup>を与えることが求められる。

例えば、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、中心市街地の商店の協力による自転車利用者へのクーポン発行等の還元策の実施について検討することが望ましい。



### 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<sup>※11</sup>をつけて自転車利用環境の向上にむけた取り組みを推進し、ここでの課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ている。

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）を香川県のモデル地区とし、早期に着手できるところから実施していく。その取り組みを県内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、県下全域に広がりやすくなる。

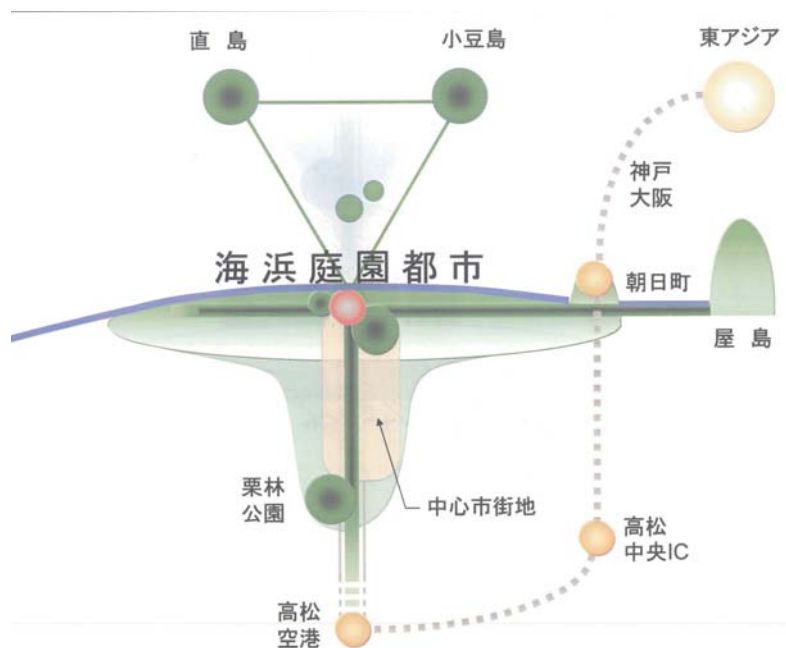
#### (2) 具体的な取り組み

##### ① 高松市を重点的に対策を推進する地区として設定

コンパクトシティ<sup>※12</sup>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、屋島等の主要観光地・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」が香川大学、香川県、高松市により提案されている。

また、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施設、居住施設、公共公益施設等（場所機能）と公共交通等（結節機能）を自転車で結合することにより、安全で快適な空間を確保した、人と環境にやさしい交通まちづくりを実現することができる。

そのため、JR 高松駅を中心とした概ね 2.5 km 圏を重点対策地区と位置づけ、前述した「3-1」～「3-5」の具体的な取り組みを集中的に実施することが望ましい。



資料：香川大土井研究室提供

図-29 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し、人が集中するエリア  
 ⇒自転車利用がその他の圏域に比べて多いエリア

### 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

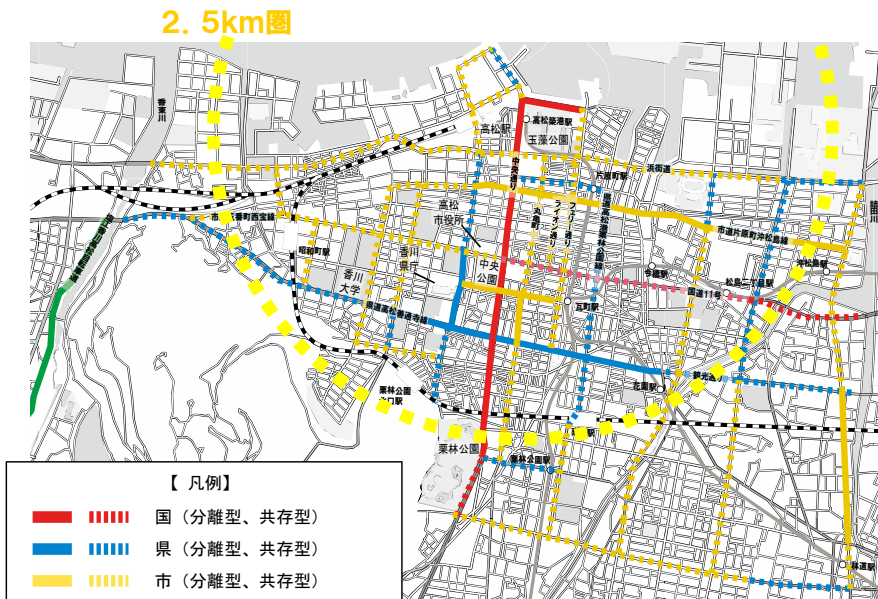
◆公共交通との連携により、公共交通ネットワークの不足を補う交通手段として役割を果たす



**歩行者が安全に歩け、さらに公共交通と連携して  
 自転車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踏まえて検討を進め、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。



資料：高松市自転車利用環境総合整備計画（高松市／H14）

図-30. 高松市自転車利用環境総合整備計画

## 4. おわりに

本提言においては、人と環境にやさしい『自転車の楽園・さぬき』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。

冒頭でも述べたように、人と環境にやさしい『自転車の楽園・さぬき』の実現とは、香川において自転車がますます楽しい乗り物となり、歩行者も自転車利用者も一人ひとりが安心して通行できる環境の創出を目指すものであり、このためにはまず、自転車という交通手段を交通体系の1つとして位置づけ、人、自転車・公共交通、車という優先順位を明確化することが重要となる。この上で、本提言書でとりまとめた諸課題の解決及び、さらなる自転車利用を促進する施策展開を図っていくことが望ましい。

施策展開にあたっては、

- ・各施策を遂行していくための推進体制を速やかに確立するとともに、必要な財源を確保すること、
- ・施策の実効性、実現性、実施までの準備期間等を勘案し、導入の重点化を図ること、
- ・自転車・歩行者の通行空間整備（ハードウェア）、利用環境の改善（ソフトウェア）、マナー向上（ソーシャルウェア）等に一体的に取り組んでいくこと、
- ・必要に応じて社会実験などを実施し、効果や課題を検証しつつ本格実施につなげること、
- ・デザインの工夫によって、人の視覚や意識、愛着心に働きかける「交通デザイン」<sup>\*13</sup>の導入を積極的に図ること、
- ・国や県、市、県警、教育委員会、NPO、沿道関係者、自転車利用者、歩行者などの関係者が連携して進めること、
- ・より多くの人々と一体となって「人と環境にやさしい自転車の楽園・さぬき」の実現を目指すため、地域における活動やイベントとの連携、マスコミとのタイアップなど、広報、PRの積極的な展開を図ること、
- ・関係者による施策の進捗状況の確認及び施策の評価・改善などのフィードバックを行うこと、
- ・日本風景街道など、地域の魅力向上を目的とする他の施策との連携を図ること、

といった観点を考慮することによって、より大きな効果が得られるものと考える。

最後に、香川ならではの自然環境や文化資源などの「香川らしさ」を十分に活かし、さらに多くの人々が、さらに多くの場面で自転車を利用したくなるような創意工夫ある取り組みを、毎年ひとつずつでも実践し継続していくこと、そしてこれらの取り組みが県民一体となって取り組まれることに期待したい。

## 【用語の解説】

### ※1) サイクルアンドライド

出発地からは自転車を利用し、途中で電車やバス等により乗り換えて目的地まで移動する方式。

### ※2) サイクルトレイン

列車内に自転車を持ち込めるようにするサービス。

### ※3) ソーシャルウェア

構造物等の空間整備がハードウェア、それを有効に活用するためセットで施す方策がソフトウェアであるのに対し、ソーシャルウェアとは、ハードウェアとは独立し、まちづくりに必要な機能を有機的かつ効果的に発揮させるための公益ツール。本提言書では、自転車を重要な都市交通手段の一つとして機能させるため、使いやすさの向上や秩序の維持などを図る上で必要となる方策を指しており、具体的には、レンタサイクル、自転車マップ、マナー向上等が含まれる。

### ※4) ファサード

建物の外観を構成する主要な立面。

### ※5) 押しチャリ

福岡市中央区天神地区などで実施されている施策で、人と自転車の接触事故が危惧される歩道や商店街で、自転車の押し歩きを呼びかけるもの。

### ※6) ハンプ

生活道路などにおいて、通行する車両の速度を抑制するため、道路を横切るように設ける帯状の突起部分。

### ※7) 自転車ワールドフェスタ

環境に優しい自転車を活用して、健康増進・交通マナーアップの意識の増進を図り、もって公益の増進に寄与することを目的として、平成18年より香川県観光協会等が実施しているイベント。

### ※8) デポジット

製品本来の価格に預託金を上乗せして販売し、使用後の製品が所定の場所に戻された際に預託金を返却することにより、消費者からの当該製品の回収を促進しようとするもの。

### ※9) モビリティマネジメント

個人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待して実施する施策。

### ※10) インセンティブ

県民の自転車利用を促すための、自転車通勤手当、自転車環境定期券などによる動機付け。

### ※11) プライオリティ

都市交通体系の中での、人、自転車、公共交通、車の優先順位。

### ※12) コンパクトシティ

都市の中心部に「住」・「職」・「学」・「遊」等の様々な機能をコンパクトに集積することにより、職住近接による交通渋滞の緩和、近郊の緑地や農地の保全、中心市街地の活性化などを図るという考え方。

### ※13) 交通デザイン

自転車がもっと使いやすいまちとなるよう、まち、もの、情報、サービスをデザインしていくプロセス、また、その考え方に基づいてデザインされたものを、本提言書では「交通デザイン」と定義する。例えば、愛着を感じる自転車デザイン、歩行者や自転車が安全・快適に走行しやすい道路空間デザイン、円滑な自転車の通行や路上駐輪を抑制、誘導するデザインなどを指す。