



～安全で快適な自転車王国香川を目指して～

素案

平成19年7月

香川の自転車利用を考える懇談会



目 次

● はじめに	1
● 提言書の要旨	2
1. 香川における自転車をめぐる現状と課題	
1-1. 香川における自転車利用の背景	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. 香川における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) 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	13
2. 自転車を活用した交通まちづくりの実現に向けた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. 今後の課題と展望	34
● 懇談会委名簿	35



● はじめに

土井座長にコメントを依頼

平成 19 年 7 月

香川の自転車利用を考える懇談会
座長 土 井 健 司



● 提言書の要旨

香川県では、昨年から民間主導による大型イベント「自転車ワールドフェスタ」が開催されるなど、自転車利用を進める機運が高まっています。

一方、高松市は、地形が平坦で日照時間が長いため自転車を利用しやすい環境にあり、これまでもレンタサイクルの整備など全国に先駆けて様々な取り組みを実施してきており、全国有数の自転車保有率を誇っています。

また、自転車は環境面や健康面を考えると長所の多い交通手段ですが、違法駐輪や自転車に関する交通事故の増加等、自転車利用を取り巻く課題もあります。

そのため、都市交通における自転車の役割・位置づけを明確にして、自動車および歩行者との適切な共存を図り、暮らしの中の自転車を復権することで、安全で快適な「自転車王国香川」を実現していく必要があると考えられます。

本書は、こうした現状を踏まえ、香川における自転車の役割・位置づけを整理し、安全で快適な「自転車王国香川」の実現に向けて自転車に関わる具体的な施策へ反映するとともに、それに基づいて、行政・市民・民間企業・その他関係者が連携して取り組んでいくために、提言書としてとりまとめるものです。





1. 香川における自転車をめぐる現状と課題

1-1. 香川における自転車利用の背景

(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がそろっている土地柄といえる。

また、高松市においては栗林公園、屋島、玉藻公園などの主要な観光施設間の距離がそれ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大変効果的な交通手段であると考えられる。全国的にブームとなり、今ではその人気も定着してきたうどん店も点在しているため、最近ではレンタサイクルを利用したうどん店めぐりをしている光景もよく見受けられる。

(2) 自転車利用の多い香川

実際に自転車の利用も多く、香川県の自転車の保有台数は県民100万人に対し63万台と(人口当たりの割合は全国で6番目に高い)3人に2人は自転車を保有している。

とりわけ高松市は、全国に先駆けてレンタサイクルの整備など自転車に関する様々な取り組みを実施してきており、自転車利用の多さは全国トップレベルである。通勤通学時の交通手段としての自転車の利用割合は27%と全国平均の約2倍、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)

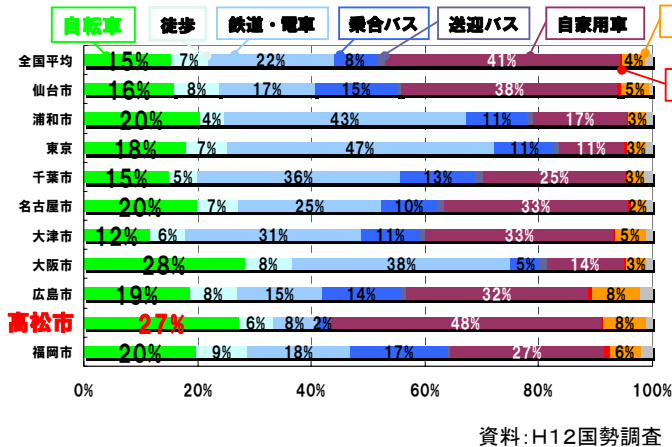


図-1 通勤通学時の交通手段【高松市】

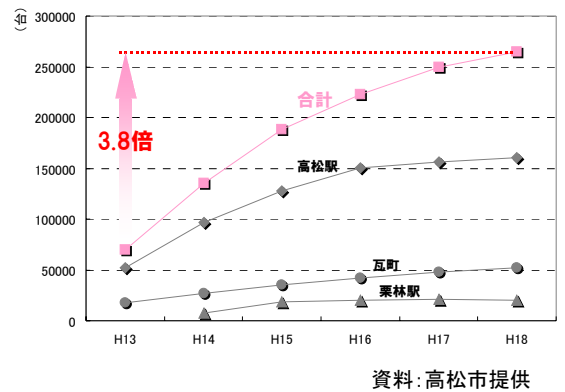


図-2 レンタサイクル年間利用台数【高松市】



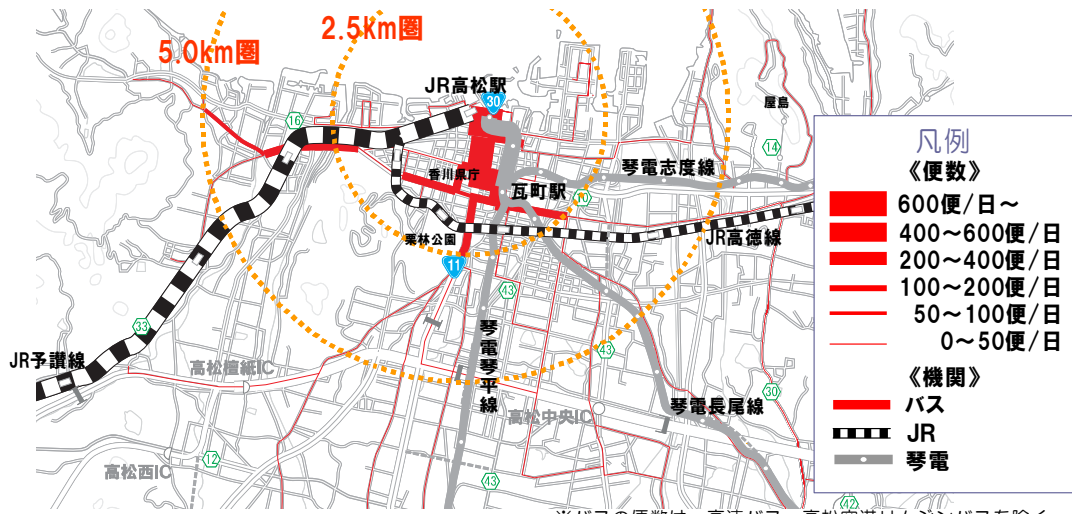
1-2. 香川における自転車をめぐる現状と課題

(1) 都市交通体系における位置づけが不十分

1) 都市交通の現状

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、公共交通の空白地域が多く、運行本数も少ない。(図-3)

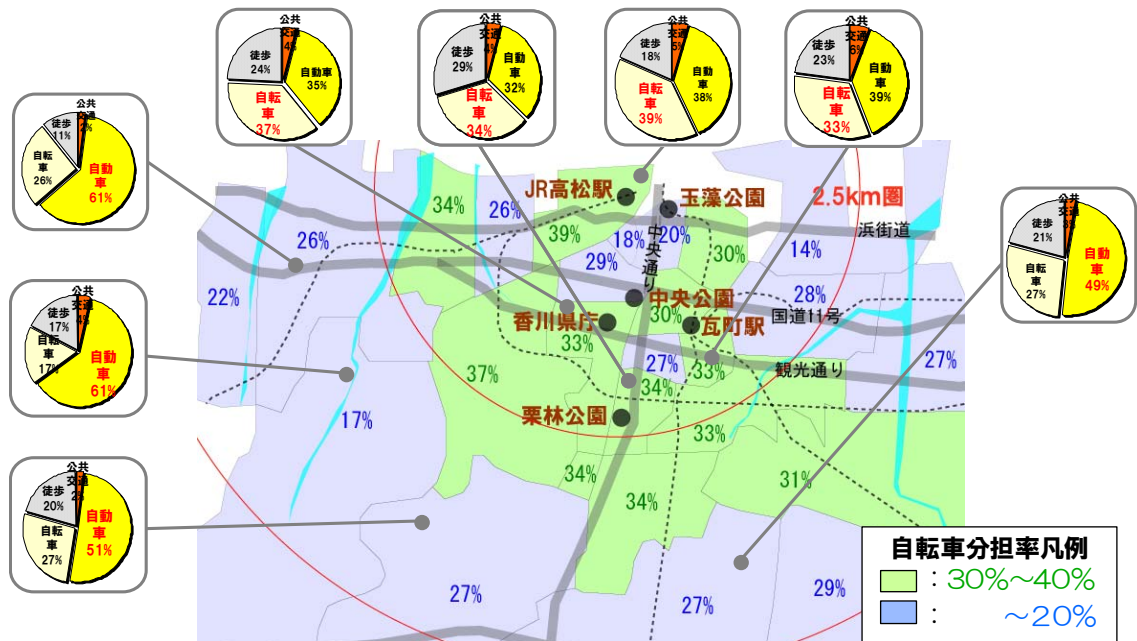
高松市中心部の短距離移動(2.5km圏)においては自転車、徒歩の分担率が、中・長距離の移動においては自動車の分担率が高く、公共交通の利用は少ない。(図-4) 公共交通の不便さを理由にマイカー通勤を認めている企業も多く、鉄道・バスの利用者の減少が著しい。



※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-3 高松市内の公共交通の運行本数【高松市】



資料: 高松都市圏新都市OD調査

図-4 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】



2)都市交通における自転車の位置づけが不十分

道路交通法上、自転車は車道通行が原則で、例外的に「通行可」の指定を受けた歩道を走行することができることとされており、その走行位置は明確にされているが、実際には「通行可」の指定をされていない箇所でも自転車が歩道を走行している実態があり、歩道上での自転車と歩行者の軋轢が生じている。

また、香川県内の各市町村において、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、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ことが課題である。

道路交通法の一部を改正する法律案(自転車関係)について



「自転車及び歩行者専用」

(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

《現行》

- 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

《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
 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

※児童：6歳以上13歳未満の者 幼児：6歳未満の者

(2) 普通自転車の歩道の通行方法の改正

《現行》

- 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

《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者がいないときは、歩道の状況に応じて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時は一時停止

歩行者

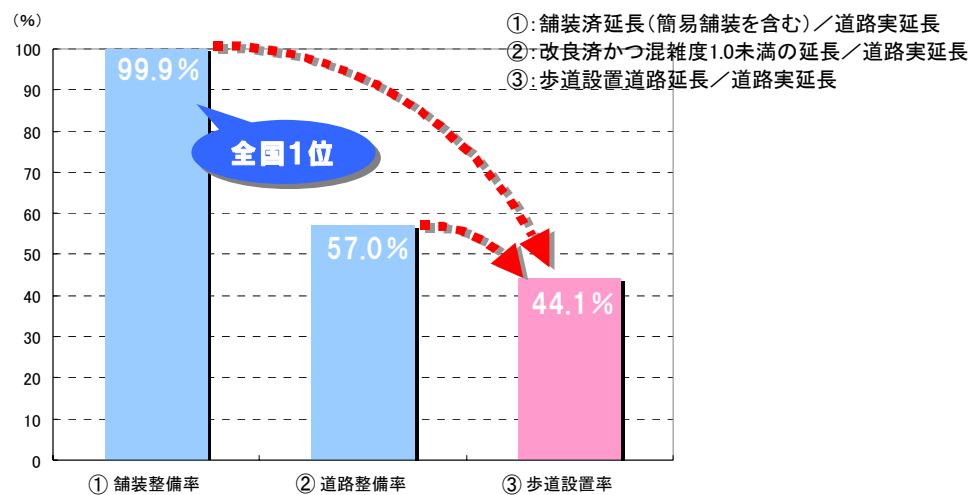
歩行者は、「普通自転車の通行部分」の指定があるときは、その部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。(努力義務)

(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。道路整備率は全国1位(99.9%)、道路密度は大阪、東京、愛知に続いて4位を誇るなど、香川県の道路整備はモータリゼーションの進展により自動車中心の整備が進められ、自動車の走行スペースは確保された。しかし、歩道設置率は4.4%(14位)と、これまでの自動車中心の道路整備により歩行者空間の未整備区間が多く残されている。(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通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、自転車歩行者道では、自転車走行空間が視覚的に分離されているのは、全体延長の約1.2%であり、自転車の走行スペースはほとんど確保されていない。(表-1)



資料: 道路統計年報(国土交通省)

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

	延長
道路実延長	9,982km
自転車道	0km
自転車歩行者道	1,149km
自転車走行空間が分離された区間	約1.4km (1.2%)

資料: 道路実延長/道路統計年報
 自転車歩行者道/香川県警調べ
 自転車走行空間が分離された区間/国土交通省調べ

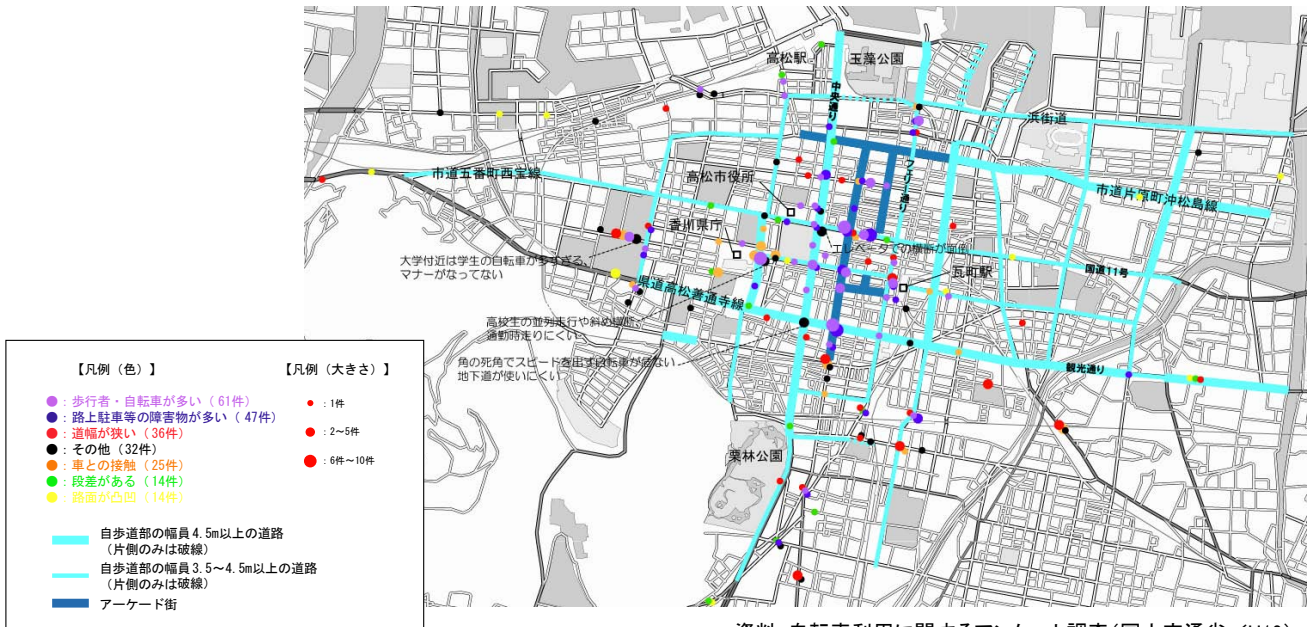


2)自転車・歩行者が混在する空間が大半

自転車は「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。

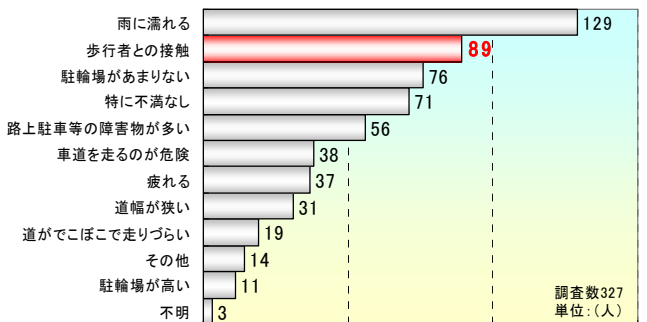
香川県の中でも特に自転車利用が多い高松市中心部では、平日の自転車の交通量が歩行者の数を上回り、歩行者と自転車が混在している。(表-2)

また、行政が実施したアンケート結果からも、歩行者と自転車の混在が課題であると言える。国が実施した自転車で行き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」走りにくいという意見が多く、また、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」を挙げる人が2番目に多い。(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-8 自転車で走りにくい箇所【高松市】



資料:自転車利用者アンケート(高松市/H12)

図-9 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

(台/12h)

資料:高松市中心部の自転車利用実態調査(H19/国土交通省)

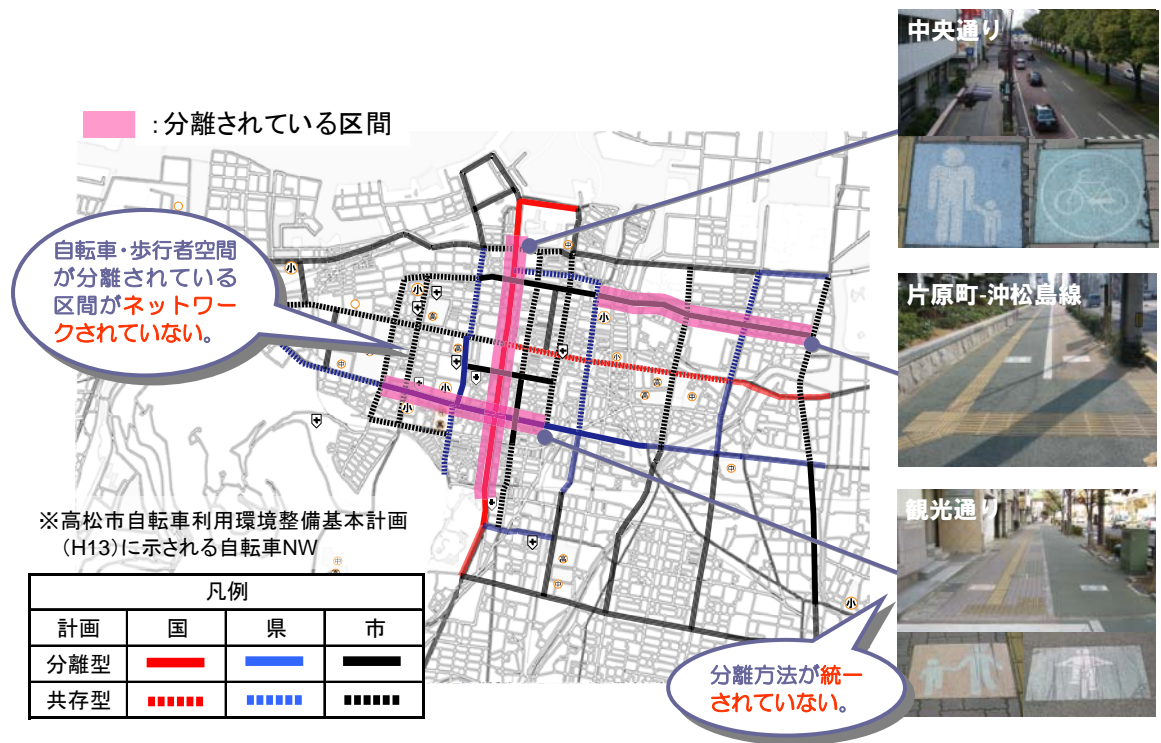


3)自転車歩行者ネットワークの観点から不足

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

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なされておらず、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、自転車歩行者道内で自転車空間と歩行者空間の分離化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、表示方法が国道・県道・市道バラバラで統一されていないことから利用者にわかりづらくなっている。（図-10）



資料:高松市自転車利用環境整備基本計画(高松市/H13)

図-10 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】



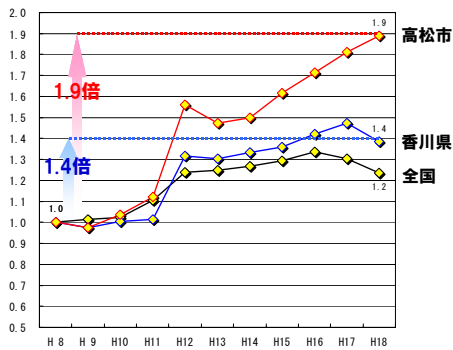
(3)自転車事故の増加

1)香川県の自転車事故の状況

香川・高松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-11・12)

香川県の事故の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)結果を見ると、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割にもぼっている。



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-11 自転車事故件数の推移(H8~18)
【全国・香川県・高松市】

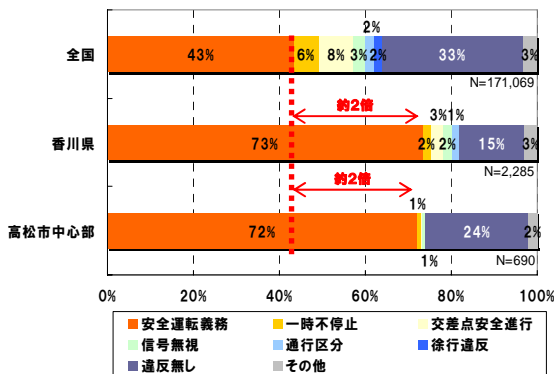
順位	県名	(件/万人)
1	香川県	23.7
2	埼玉県	22.9
3	大阪府	22.2
4	東京都	20.8
5	岡山県	19.0
6	愛知県	18.3
7	群馬県	17.9
8	福岡県	17.7
9	静岡県	16.4
10	兵庫県	16.0
17	愛媛県	13.2
18	徳島県	13.1
21	高知県	11.2
45	岩手県	4.6
46	沖縄県	3.4
47	長崎県	2.6

資料:ITARDA(交通事故総合分析センター/H17)
図-12 事故件数ランキング(市町村別)
【香川県】

2)香川県の自転車事故の特徴

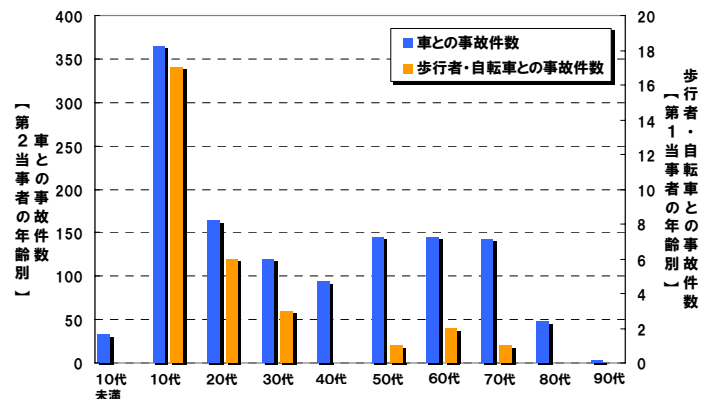
香川県の自転車事故の特性としては、香川県・高松市中心部とも出合頭による事故が最も多く、全国平均とほぼ同じ傾向である。しかし、違反内容については安全運転義務違反が最も多く、香川県・高松市中心部ともに全国平均とくらべると2倍近く高い。(図-13)

また、自転車同士・自転車と歩行者の事故、自転車と車の事故ともに、朝・夕のラッシュ時に多く発生しており、車との事故の第2当事者、歩行者・自転車との事故の第1当事者ともに10代が多い。(図-14)



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-13 類型別事故件数(H18)
【全国・香川県・高松市】



資料:香川県警提供

図-14 年齢別自転車事故件数(H18)【香川県】

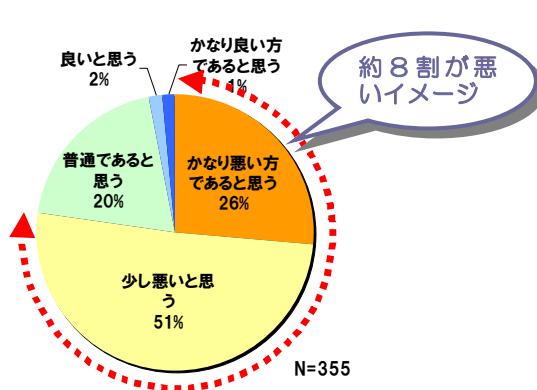
(4)自転車利用のマナーが悪い

1)利用ルールが守られず、混在する交通

自転車の無秩序な走行を黙認している現在の社会が、自転車は車両の一つであるという性格をあいまいにさせているだけでなく、自転車利用者のルール・マナー違反を誘発しているといえる。

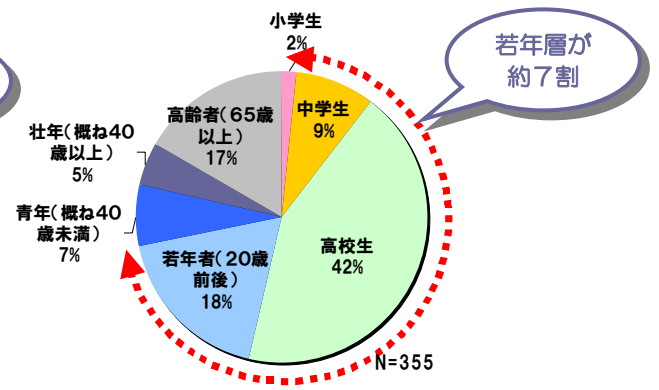
香川県の自転車利用者に対する批判は多く、香川県が実施したアンケート（県政モニターアンケート／H18／香川県）では、85%の人が自転車乗車中に危険な目に遭っており、約8割が香川県の自転車マナーが悪いと思っている。（図-15）また、マナーの悪さが目に付く年齢層は、高校生が42%と最も多く、20歳前後までの若年層が約7割を占めており、目に付く行為は並進走行（23%）、夜間の無灯火（17%）等が多い。マナーを良くする方法として、取り締まりの強化（38%）、教育の充実（25%）等が求められている。（図-16）

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、高松市の中心部での自転車と歩行者の通行空間の区分について、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、全体の約3割しか守っていなかった。



資料：県政モニターアンケート(香川県/H18)

図-15 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/H18)

図-16 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など、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、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、JR栗林駅周辺を整理区域指定しており、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など、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？

①自転車は楽しい乗りもの

自転車は歩くよりも2～3倍のスピードが出る。思いっきり力を込めれば風を切るように早く、また、のんびり気分の時にはゆっくりと、自分の思い通りにスピードを調整しながらまた、好きなときに好きな場所に行くことができる。だから、歩くことよりも、車よりも風や音、においを直接体で感じ取ることができる楽しい乗り物である。



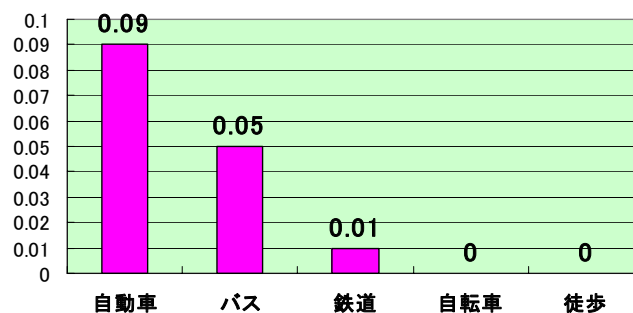
図-17 屋島大橋を颯爽と走る自転車

②自転車は環境に優しい交通手段

自転車は他のどの交通機関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-18) (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。



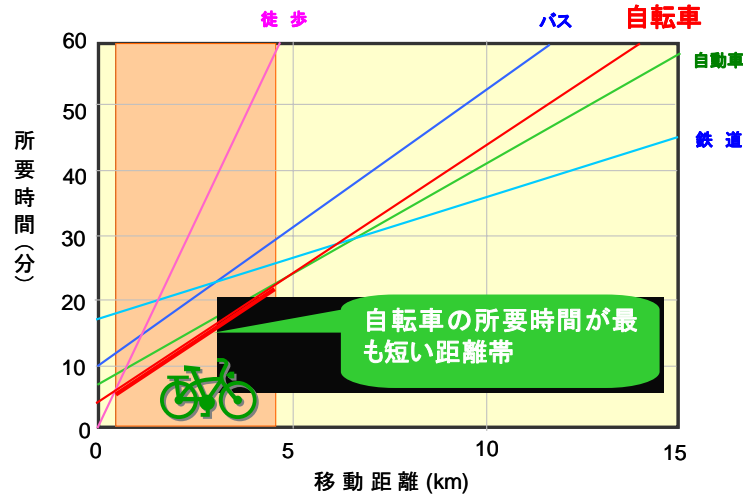
資料:国土交通省香川河川国道事務所提供

図-18 1分当たりのCO₂ 排出量(kg/分)



③自転車は渋滞知らず

自動車交通量の増大は渋滞を引き起こし、移動時間・エネルギー損失などの経済的な損失を招く。しかし、自転車は自動車と比較して、道路の占有面積が少ないため、渋滞などの影響を受けない。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他の手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である。(図-19)



資料:国土交通道路局

図-19 代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係

④自転車の利用によって健康維持・増進

日常的に自転車を利用することで適度に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。また、心臓病、脳卒中、肥満などの予防にもなり、自転車を利用することは健康維持・増進に効果的である。

⑤公共交通機関と組み合わせるとより便利な乗り物

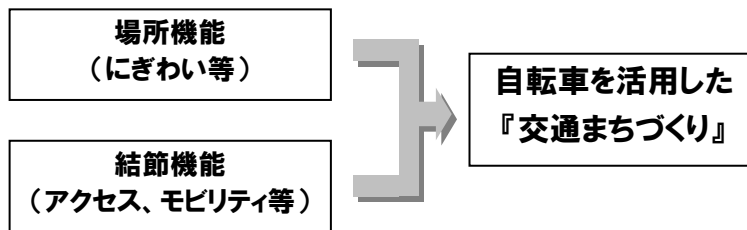
公共交通と自転車との連携により、短時間でより広い範囲を移動することができる。たとえば、サイクルアンドライド、サイクリートレインなどの推進により、移動手段に多様性が生まれ、それによる公共交通の利用が拡大され、環境にも優しいモビリティを確保することができる。



(2) 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

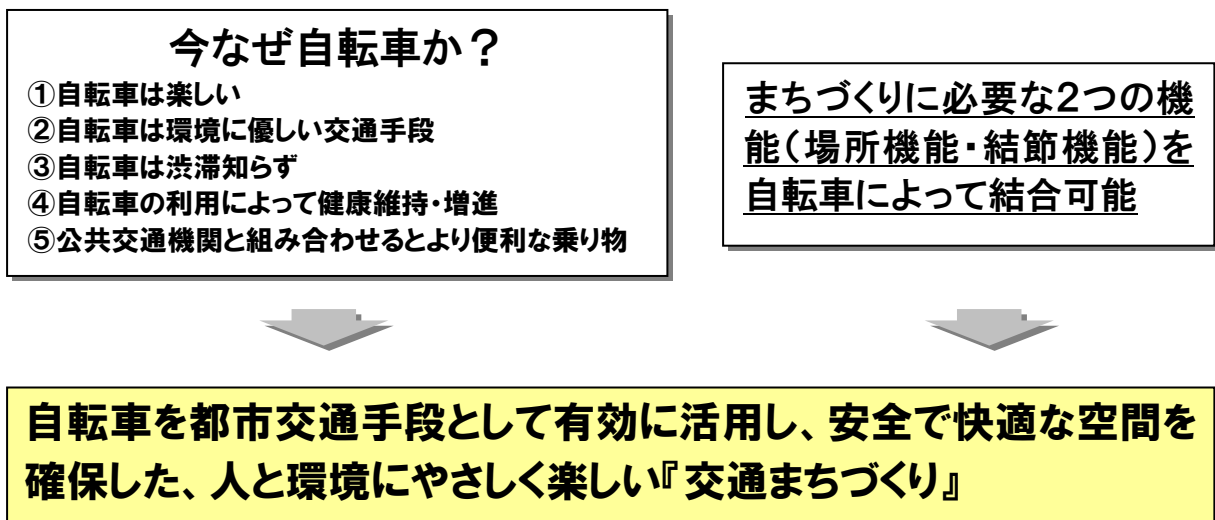
まちづくりに必要な機能として、場所機能、結節機能がある。これからの香川県が目指す人と環境にやさしく楽しい交通まちづくりの実現に向けては、自転車で移動可能な範囲に、商業機能、居住機能、公共公益機能などがバランスよく配置された、自転車で移動しやすいまちづくりが望ましい。

香川県が進めてきた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、香川県は自動車に乗れない人にとっては移動が困難な、不便なまちとなった。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、自転車は公共交通の不足を補う結節機能を果たすことが求められる。



これからの香川県のまちづくりの鍵となるのは自転車であるといえ、人と環境にやさしく楽しい交通まちづくりの実現においては、これまでの自動車を中心とした交通手段を、自転車を活用することによって、人と公共交通を中心とした社会へ転換する必要がある。そのためには、これまで道路上での位置づけが明確にされてこなかった自転車を「人-公共交通-自転車-車」の優先順位の中で、歩行者の安全性に配慮した移動性の高い交通手段として、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ことが必要である。

こうした、自転車の長所を活かした交通まちづくりの実現が、全国屈指の自転車保有率を誇る香川の地域特性を活かしたまちづくりであるといえる。





2. 自転車を活用した交通まちづくりの実現に向けた3つの柱

自転車対策の、以下の3つの考え方に基づいて実施すべきである。具体的な6つの取り組みは次章で述べる。

I. 安全・快適な歩行者・自転車空間が確保されたまち

II. 自転車が使いやすいまち

III. 自転車利用マナーNo. 1のまち

I. 安全・快適な歩行者・自転車空間が確保されたまち

歩行者の安全性確保が最優先の考えのもと、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、歩行者と自転車走行空間の分離など、歩行者・自転車が安心して通行できる空間が確保されたまちを目指すべき。

II. 自転車が使いやすいまち

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配布などにより、ハード・ソフト一体となった総合的な自転車利用を促進し、全国に誇れるような自転車が使いやすいまちを目指すべき。

III. 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、あらゆる年齢層を対象に、自転車の通行ルールや駐輪マナーなどの周知・啓発を図り、楽しくルールを学び、安全で快適な自転車王国香川の名にふさわしく、自転車のルール・マナーにおいてもNo. 1のまちを目指すべき。