



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

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の車道側では自動車交通量が多く、歩道側は幅員が狭いため、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、片原町沖松島線、観光通りにおいてカラー舗装により自転車歩行者道内で自転車走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との連携を図りながら、**新設道路の自転車道整備、既設道路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。**

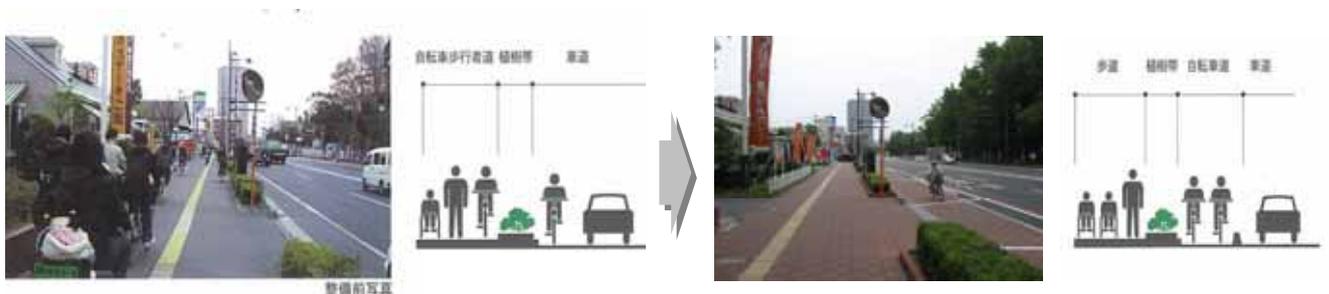
(2) 具体的な取り組み

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、路肩や既存車線の減線による**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】



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)

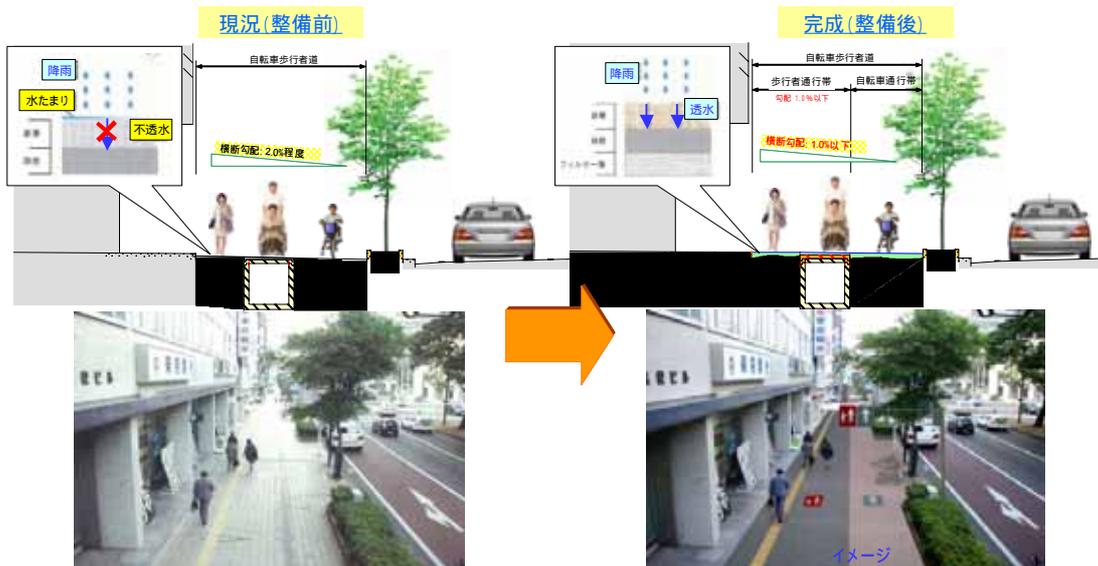
写真-2 通行空間の物理的分離の例

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**、快適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



自転車走行空間確保に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が考えられる。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の植樹帯のあり方について検討する必要がある。

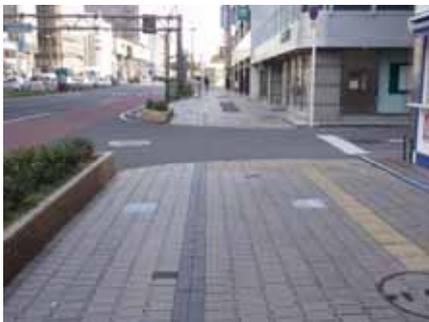
自転車歩行者道の通行区分の明示

十分な幅員がある自転車歩行者道では自転車交通と歩行者通行の分離を図るために、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。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によって表示方法がまちまちであることから、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通行者が減少する中、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・通学の自転車が、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、常盤町商店街では、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、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、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め、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。

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利用の環境づくりを進める必要がある。

(2) 具体的な取り組み

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と言える。今後商店街の賑わいが増せば、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、アーケードと並行して走る道路を自転車が安全に走行できるように整備することで、アーケード内を通過する自転車を転換させる等、用途に応じた自転車交通の分散を図っていくことが求められる。



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、丸亀町商店街の高松丸亀町再開発ビルオープンにあわせて四国初の地下立体駐輪場が3基整備される等、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だが、自転車利用者の利用が想定される施設を中心に、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等の駐輪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 四国初の地下立体駐輪場

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³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



写真-6 高松丸亀町再開発ビルのファサード整備状況



商店街(アーケード街)における通行ルール・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、自転車利用者にも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⁴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HP

写真-7 商店街における押しチャリの事例【福岡県福岡市】

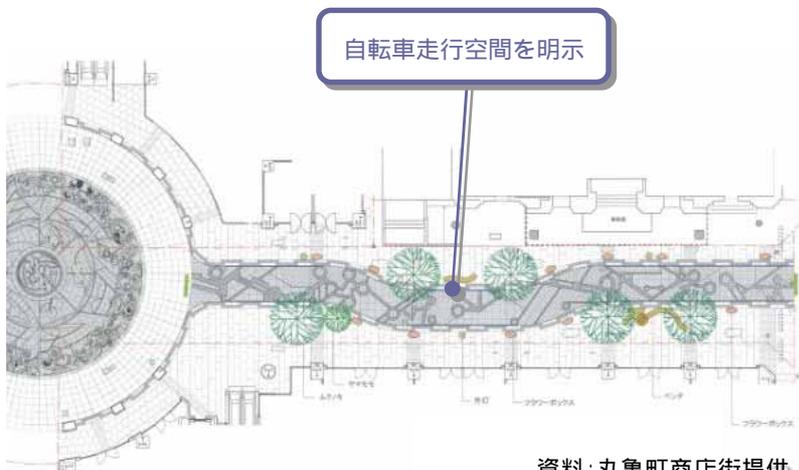
商店街(アーケード街)の自転車走行空間の確保に向けた検討

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を受け、歩行者と自転車交通の整流化の対策が最重要課題と言える。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整備を行う等、自転車走行空間の確保に向けた積極的な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、自転車の速度を抑制するためのハンブを設置する等、安全・快適な商店街内の通行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て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

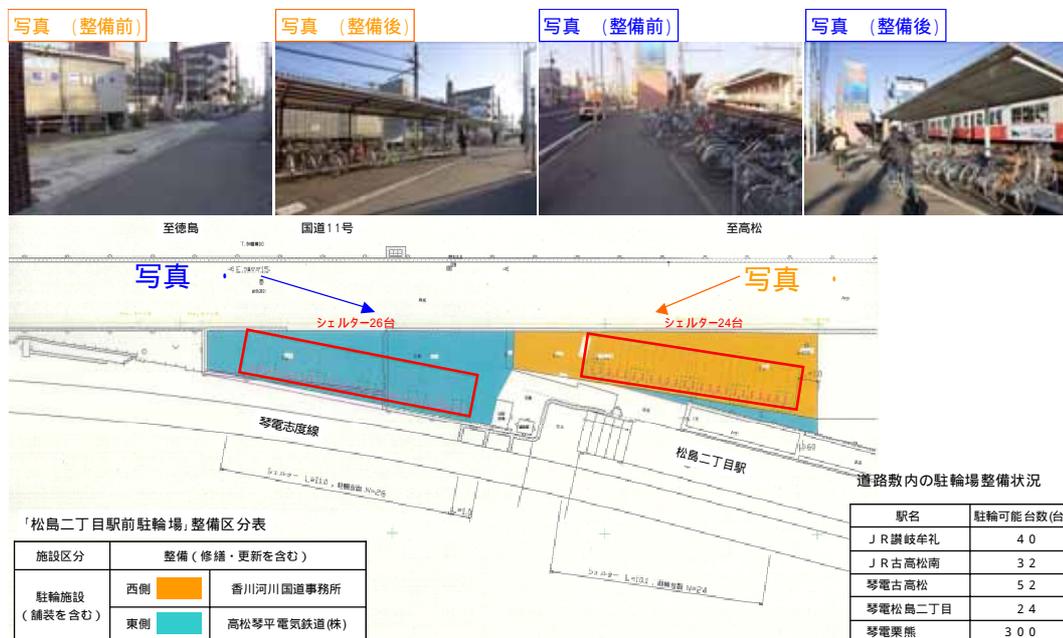
路上駐輪を削減するには、自転車利用者が路上駐輪された自転車はまちの景観の阻害要因になっていること、安全な通行の妨げになっていることを認識し、皆で路上駐輪のない美しいまち、自転車や歩行者が安全に通行できるまちを目指していくことが必要である。そのため、関係者が一緒になって路外駐輪場の整備を行うとともに、法改正を踏まえて路上においても駐輪施設の整備を進める必要がある。また、既存施設の有効利用やモラル向上に向けた啓発等の取り組みを進めていくことが求められる。

(2) 具体的な取り組み

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)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-20 琴電松島二丁目駅周辺の駐輪場整備の例



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、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-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)

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安心して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]



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。

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。

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、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チラシを配布したり、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。

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。

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等のイベントで「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

写真-9 自転車ワールドフェスタ



自転車購入時の保証金制度(デポジット制)導入の検討

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⁶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、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

自転車利用者一人一人が周りのことを考え、自転車を愛し、大切にすることを育てることが、マナー向上につながるという認識のもと、あらゆる年齢層を対象に、自転車の正しい乗り方や、正しい駐輪方法についての広報啓発を図っていく必要がある。

そのため、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、高齢化の進展に対応した高齢者への安全指導等とともに、地域との連携、マスコミやイベント等を活用した広報を強化する必要がある。

(2) 具体的な取り組み

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。

香川県内の事例



写真 - 10 交通安全教育の実施例



中高生のマナー向上に向けた安全指導の強化

特に中・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。

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、運転免許を持っておらず交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者を中心に、交通安全教育を実施していく必要がある。

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、ドライバー・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。

児童・幼児のヘルメット着用等の啓発

児童・幼児のヘルメットの着用や、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。

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方法や、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

<p>県バイコロジの会 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、県バイコロジ をすすめる会(谷川実会 長は十二日、高松市の</p>	<p>田町交番前で、自転車の 安全運転キャンペーンを 実施。自転車利用者へ啓 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。 キャンペーンは春と秋 の交通安全運動や五月の 自転車月間などに合わせ</p>	<p>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▽などを書かれたチ ラシと反射材の約千セッ トを買い、物客りに配布。 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 木町の安川洋三さん(66 歳)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>
--	---	--

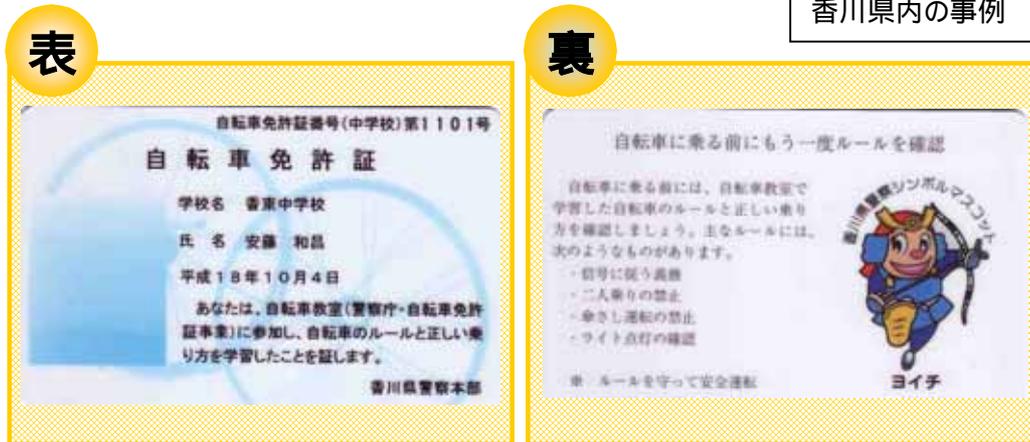
資料:四国新聞(平成19年5月12日朝刊)

図-22 地域による啓発活動の実施例



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-23 自転車免許証

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な**狭幅員の歩道**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。

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、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。

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、これにより、利用者が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。

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**支援**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

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、自転車を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、それにあわせて、琴電屋島駅からのシャトルバスの運行開始、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拡幅等、観光地の活性化とともに、周辺の自転車を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

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-24 自転車先進都市高松のレンタサイクルシステム



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ことと便利である。

また、観光施設、ホテル・旅館等の近くに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-25 自転車マップの例

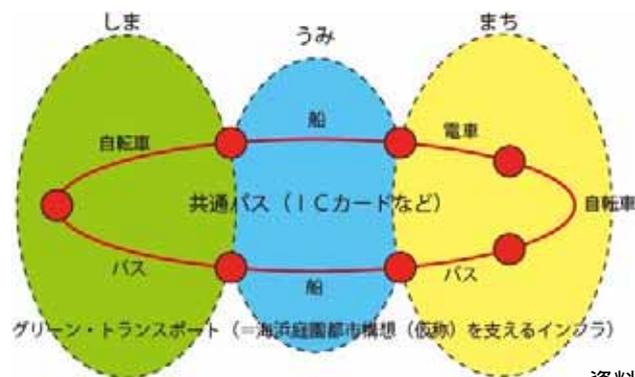


公共交通との連携による自転車利用の促進

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。行政職員が率先してエコ金デー等に参加し、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可能である。

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&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、自転車等の移動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、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望ましい。



資料：香川大土井研究室提供

図-26 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-27 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

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⁷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、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⁸をつけて自転車利用環境の向上に向けた**対策**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。

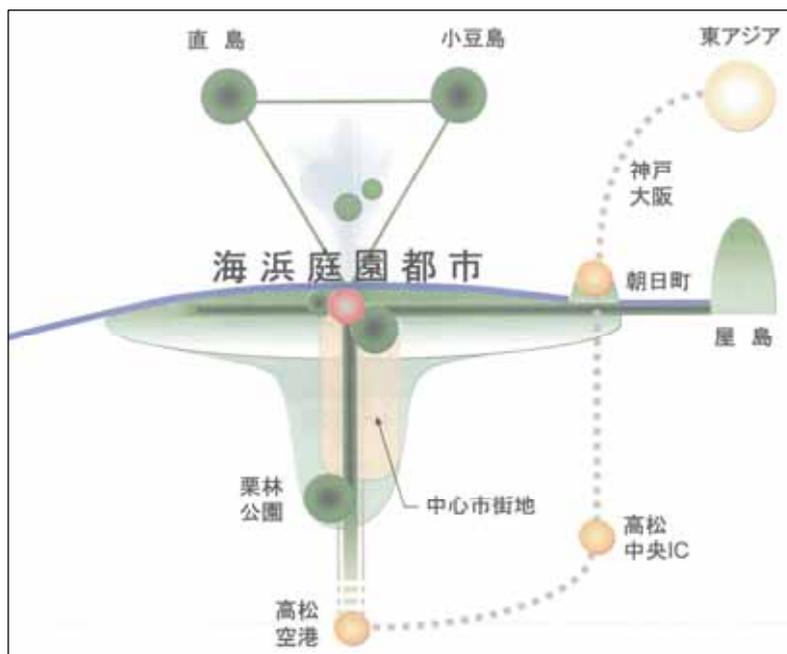
(2) 具体的な取り組み

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⁹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(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、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 - 28 海浜庭園都市構想



重点対策地区の設定

2.5 km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

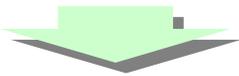
2.5 km圏における自転車の役割

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

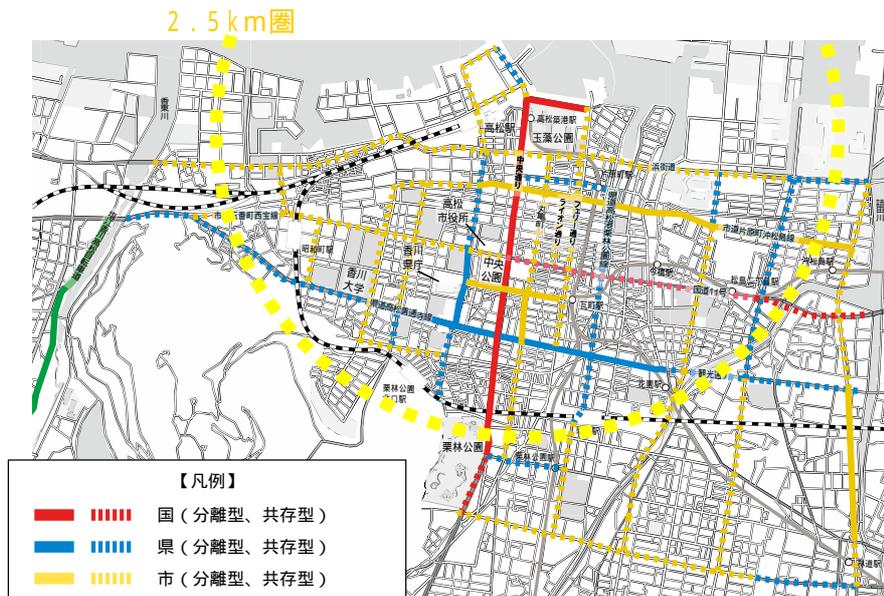
公共交通との連携により、公共交通ネットワークの不足を補う交通手段として役割を果たす



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

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-29 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王国・かがわ”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王国・かがわ”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、

- ・ 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、
- ・ 自転車や歩行者の空間整備やマナー向上などハード施策とソフト施策を一体化させ、総合的に取り組んでいくこと、
- ・ この際、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、
- ・ また、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¹⁰」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、
- ・ また、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王国・かがわ”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、

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) ファサード

建物の外観を構成する主要な立面。

4) 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。

5) ハンプ

自転車の速度を抑制するため、舗装道路上を横切るように設ける帯状の突起部分。

6) 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。

7) 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。

8) 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、自転車の優先順位。

9) 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。

10) 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します。

香川の自転車利用に関する提言書（骨子）

～人と環境にやさしい自転車王国・かがわを目指して～

1. 背景 ～香川の自転車をめぐる現状と課題～

自転車を利用しやすい環境、自転車利用の多さ

- ・平坦な地形、少ない降雨、温暖な気候
（傾斜度3%未満の土地面積構成比20%は全国1.5倍、平均降水量の少ない県全国3位）
- ・香川県の自転車保有率は全国6位

課題1: 都市交通体系における位置づけが不十分

- ・都市交通体系における自転車の位置づけと優先順位が不明確

課題2: 自転車・歩行者空間が不十分

- ・これまでの自動車中心の道路整備による自転車・歩行者空間の不足
- ・自転車・歩行者が輻輳する空間が大半
- ・自転車・歩行者道ネットワークの観点不足

課題3: 自転車事故の増加

- ・自転車事故件数が10年間で香川県で1.4倍、高松市で1.9倍に増
- ・自転車乗用中の事故件数は全国ワースト1位（高松市の自転車事故は全国ワースト1位）

課題4: 自転車利用のマナーが悪い

- ・無謀な運転（並進走行、無灯火、信号無視など）
- ・利用ルールが守られず輻輳する交通
- ・歩道上、商店街周辺の迷惑駐輪

なぜ今自転車か？

- ・自転車は楽しい乗り物
- ・自転車は環境にやさしい乗り物
- ・自転車は渋滞知らず
- ・自転車利用は健康の維持・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

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

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

自転車を活用した
交通まちづくり

場所機能

結節機能

都市交通体系における自転車の位置づけ

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

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、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

2. 人と環境にやさしい自転車王国香川の実現に向けた3つの柱～

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などにより、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などのハード・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いやすいまちを目指す。

自転車利用マナーNO1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。

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	3-2 商店街(アーケード街)の自転車対策による魅力向上	3-3 路上駐輪の対策	3-4 ルール・マナーの徹底	3-5 さらなる自転車利用の促進	3-6 重点対策地区の設定
	<p>自転車事故ワースト1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の整備を進める。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>	<p>歩行者が安全に、買い物を楽しめ、自転車でも買い物に通える、魅力と活力あふれる商店街づくりを進める。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>	<p>路上駐輪のない美しいまちをつくるため、路外・路上駐輪場の整備、既存施設の有効利用の取り組みを進める。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>	<p>利用者一人一人が周りのことを考え、自転車を大切にすることが、マナー向上につながるなどの認識のもと、正しい乗り方や駐輪方法について広報啓発を図る。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>	<p>観光地間の移動、公共交通との連携等、自転車が利用しやすい環境整備を進める。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>	<p>県下で自転車を活用したまちづくりを推進していくため、高松市をモデル地区として早期に自転車施策に着手する。</p> <p>(具体的な取り組み)</p>
ハード整備	<p>道路の幅員構成の見直し等による自転車道の整備</p> <p>自転車歩行者道の通行空間の物理的分離の検討</p> <p>走行性の改善</p> <p>自転車走行空間確保へ向けた植樹帯のあり方の検討</p>	<p>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</p> <p>商店街(アーケード街)内の駐輪場の整備</p>	<p>路外駐輪場の整備</p>	<p>小学校低学年から始める体系的な交通安全教育の推進</p> <p>中高生のマナー向上に向けた安全指導の強化</p> <p>高齢者に対する交通安全教育の推進</p> <p>ドライバー・ライダーに対する教育・広報の徹底</p> <p>児童・幼児のヘルメット着用等の啓発</p>		<p>高松市を重点的に対策を推進する地区として設定</p> <p>高松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</p>
デザイン	<p>自転車歩行者道の通行区分の明示</p>	<p>デザインの工夫(ファサード整備等)による路上駐輪対策</p>	<p>路上駐輪施設の整備</p>	<p>地域と連携した自転車指導の強化</p> <p>自転車運転免許の交付事業の拡大</p> <p>押しチャリ通行の啓発に向けた検討</p> <p>マスコミを活用した広報・啓発活動の実施</p> <p>自転車安全マップの作成</p>		
教育啓発		<p>商店街(アーケード街)における通行ルール・マナーの遵守</p>	<p>駐輪場の情報提供による利便性向上</p> <p>撤去の強化</p> <p>地域やマスコミを活用した駐輪場利用の促進</p> <p>自転車販売店に対する防犯登録の徹底</p>			
イベント			<p>自転車に対する価値観を高める運動</p>	<p>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</p>	<p>レンタサイクルの利便性向上</p> <p>うどん店周遊マップなどサイクリングルートの設定</p>	
制度しくみ		<p>商店街(アーケード街)の自転車走行空間の確保に向けた検討</p>	<p>自転車購入時の保証金制度(デポジット制)導入の検討</p>		<p>公共交通との連携による自転車利用の促進</p> <p>乗って得する自転車推奨制度導入の検討</p>	