

自転車を利用したまちづくりに向け

～人と自転車が笑顔で行き交う サイクル・エコシティ高松～

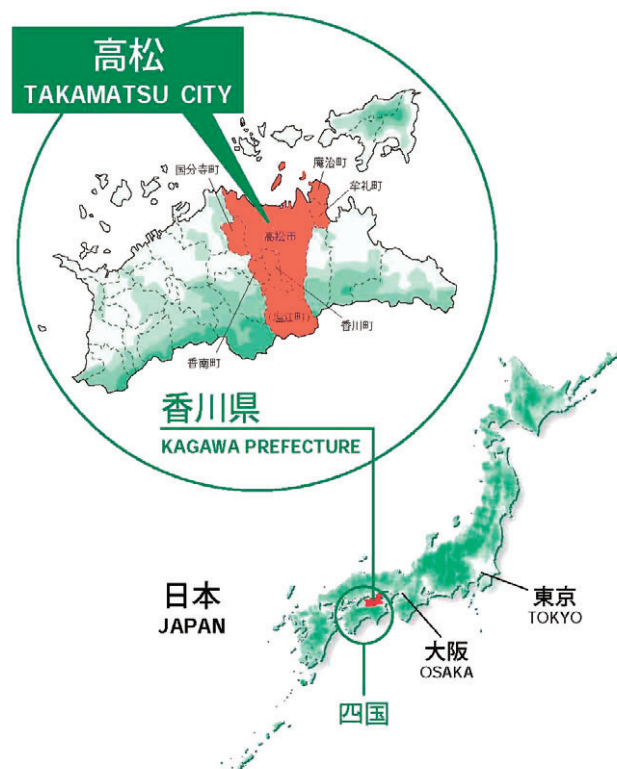
高松市 都市整備部 道路課

1. はじめに

高松市は、温暖少雨の気象条件や平坦な地形が多いという特性から、自転車を利用しやすい恵まれた環境にあります。実際に、本市における通勤通学時の自転車利用の割合は27%と、全国平均の15%と比べ2倍近くであり（資料：平成12年国勢調査）、平成19年の自転車保有率は62.5%で全国5位となっています。

自転車は、環境にやさしく、機動性に優れ、更には適度な運動ができるなどのメリットを持つとともに、都市内交通手段の一つとして市民にとって最も身近な乗り物であり、ライフスタイルの一部になっていると言っても過言ではありません。

しかしながら、その一方で、自転車事故件数は全国1位（平成20年：21.38件/万人）であり、平成19年に国が実施した「自転車利用に関するアンケート調査」では、4人に1人が自転車との接触を経験しており、安全で快適な歩行者及び自転車の空間確保や、自転車利用ルールの遵守及びマナーの向上が求められています。



○人口	418,843人 (平成21年1月1日)
○面積	375.11km ² (同上)
○世帯数	171,666世帯 (同上)
○合併	塩江町 (平成17年9月26日) 庵治・牟礼・香川・香南・国分寺町 (平成18年1月10日)

2. 自転車を利用したまちづくり

高松市では、第5次高松市総合計画において、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を政策の一つに位置付け、「公共交通の利便性の向上」「自転車利用の環境づくり」を主要な施策として推進しています。

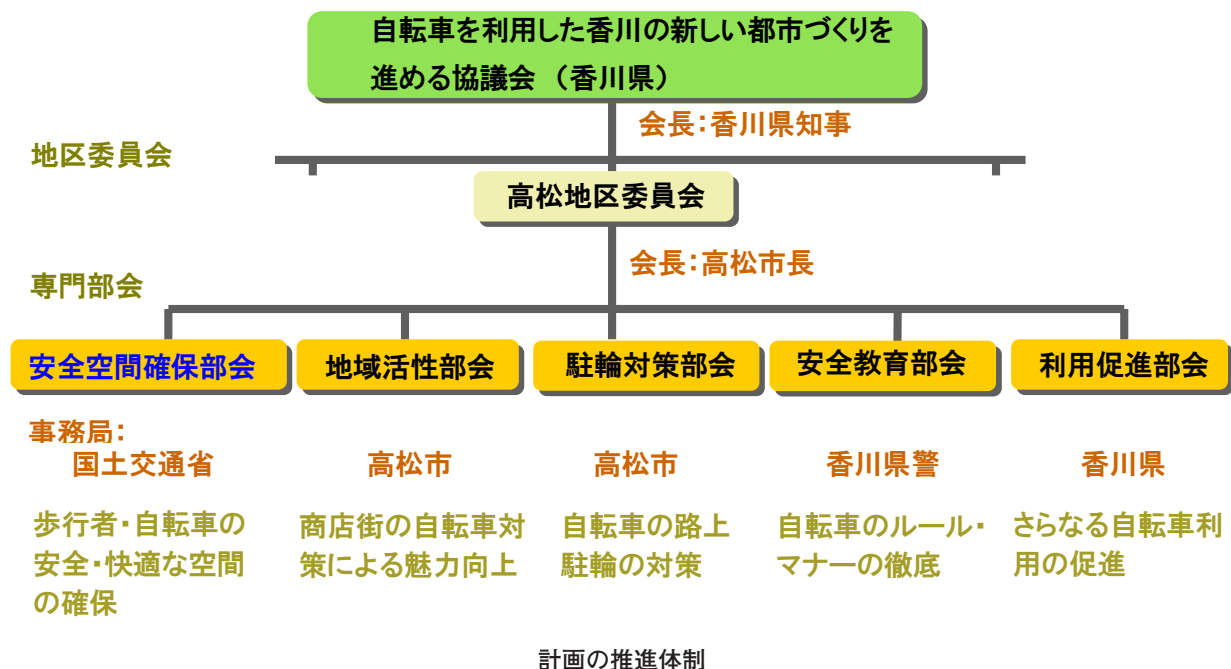
今日、少子・高齢化や地球温暖化が進展する中で、誰もが安全で快適に移動し、過度に自動車に依存しない、コンパクトで持続可能な集約型都市づくりを目指すには、公共交通機関や徒歩、自転車等の様々な交通手段が有機的に連携したまちづくりが求められており、殊に自転車は、本市における代表的な交通手段として、今後、重要な役割を果たすものと考えられます。

自転車利用に関しては、平成19年8月に「香川の自転車利用を考える懇談会」から、「人と環境にやさしい『自転車の楽園・さぬき』を目指して」とする貴重な提言をいただいております。この中で、交通システムの根本的変換として、これまでの自動車中心の道路整備等交通環境の在り方を見直し、人と環境にやさしい、徒歩や自転車、公共交通機関の優先順位を高める、新たな価値感が提唱されています。

この提言を踏まえ、同年10月、香川県において、「自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会」が設置され、重点地区として高松地区委員会が設けられました。

平成20年11月には、高松地区委員会において、「高松地区における自転車を利用したまちづくり計画」を策定し、その中で、「歩く」とことと「自転車で走る」ことが共存できるよう、まちづくりの目標を“人と自転車が笑顔で行き交う サイクル・エコシティ高松”として掲げています。

この計画に位置付けている各種施策を総合的かつ計画的に推進するため、高松地区委員会の下に、国、香川県、香川県警、高松市、民間等で組織する5つの部会を設置し、自転車利用のための環境整備や、自転車利用に関するルールの徹底やマナーの向上など、具体的な取組み事項の検討を進めているところです。



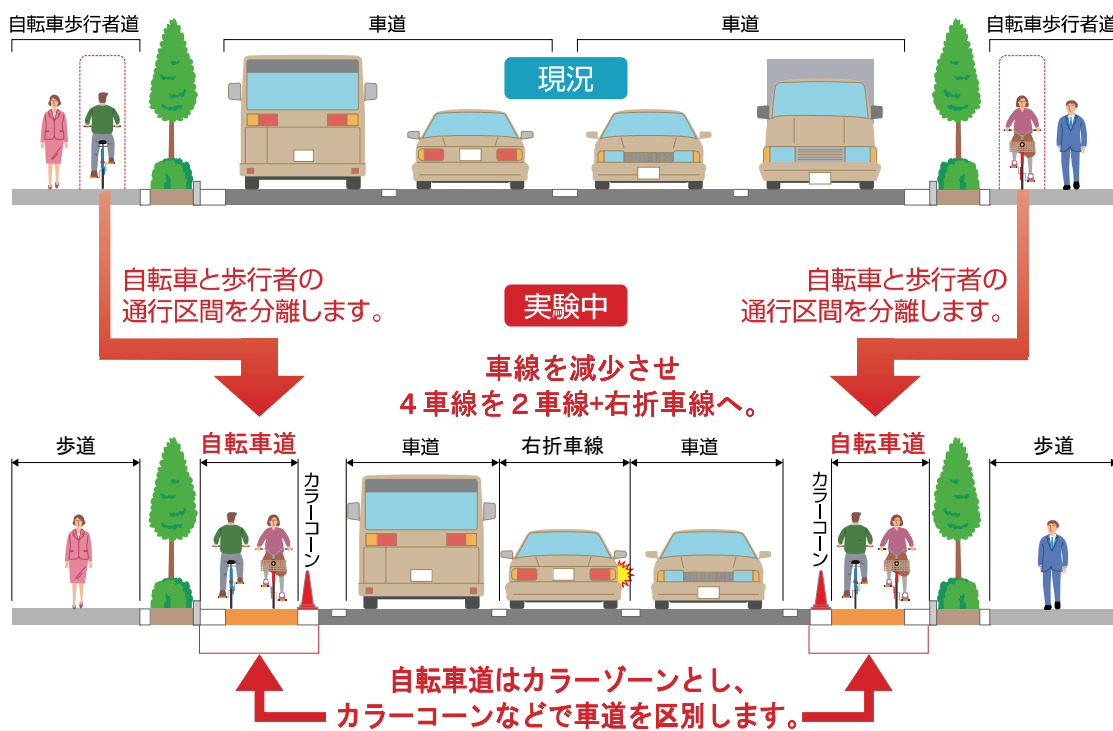
今回は、平成20年1月に、国から「自転車通行環境整備モデル地区」の指定を受け、本年2月に実施した「自転車道社会実験」の取組みについて紹介します。

3. 自転車道社会実験

この社会実験は、平成 21 年 2 月 2 日から 22 日までの 21 日間、本市中心部に位置する、自転車交通量の多い市道五番町西宝線において、車道の一部を利用して自転車道を確保し、歩行者・自転車利用者の安全や、自動車交通への影響などを検証することを目的としたものです。



社会実験の風景



社会実験に伴う道路幅員構成の変更

実験結果のうち、まず、自動車交通への影響ですが、車の信号待ち時間や通行所要時間などに殆ど変化が無く、自動車交通への影響は殆ど見られませんでした。私自身、この結果に少し驚くとともに安心しました。というのも、この道路の1日当りの交通量は約 20,000 台であり、4 車線から 2 車線に減じたことにより、少なからず自動車交通への影響があると思っていたからです。

自動車交通への影響が殆ど見られなかった要因ですが、①歩道側の車線の交通量が比較的小さかったこと、②広報や横断幕などにより事前に実験内容を周知したことや、中心部へ向かう路線が複数存在したこと

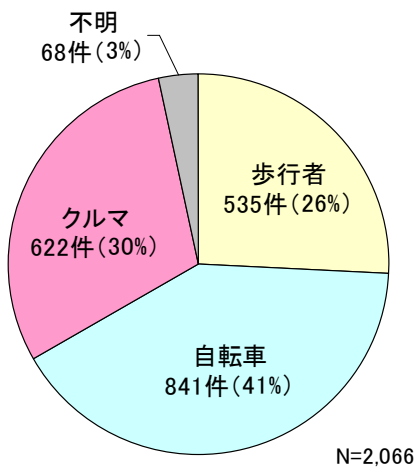
とにより、社会実験区間の1日当りの交通量が約1,100台減少（車種別では大型車が約200台以上減少）したことではないかと思われます。

次に、自転車道の通行遵守率ですが、12時間（7～19時）平均で75%であり、概ね遵守されていました。25%の方が守れていなかった要因ですが、実験前は自歩道を走行していたため、車道上に仮設コーンで分離した自転車道を走るのが怖いという意見があり、この自転車道の走行に危険を感じたのではないかと思います。

また、社会実験の実施に伴う安全性向上などの意識確認を目的にアンケート調査を実施しました。

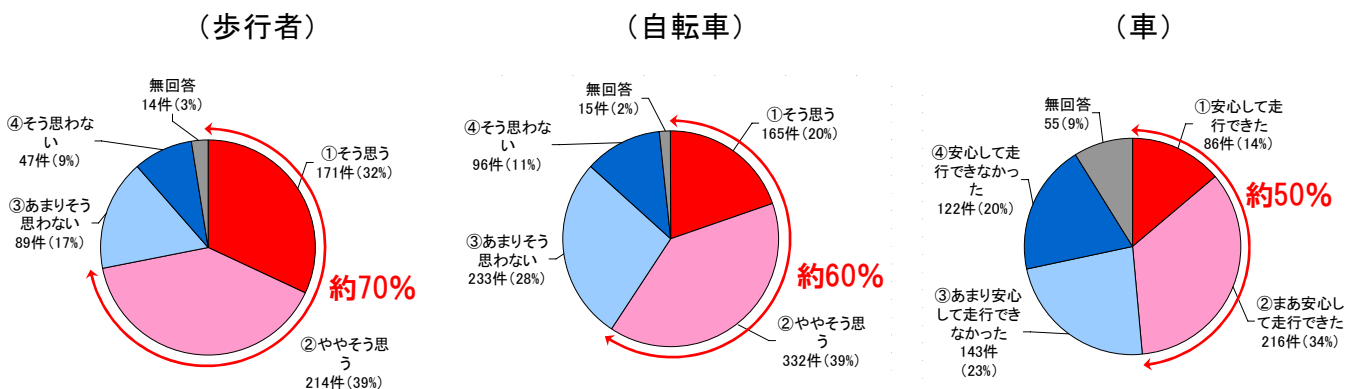
実施期間 平成21年2月18・19日

回収 回収2,066枚（3,855枚配布、回収率54%）



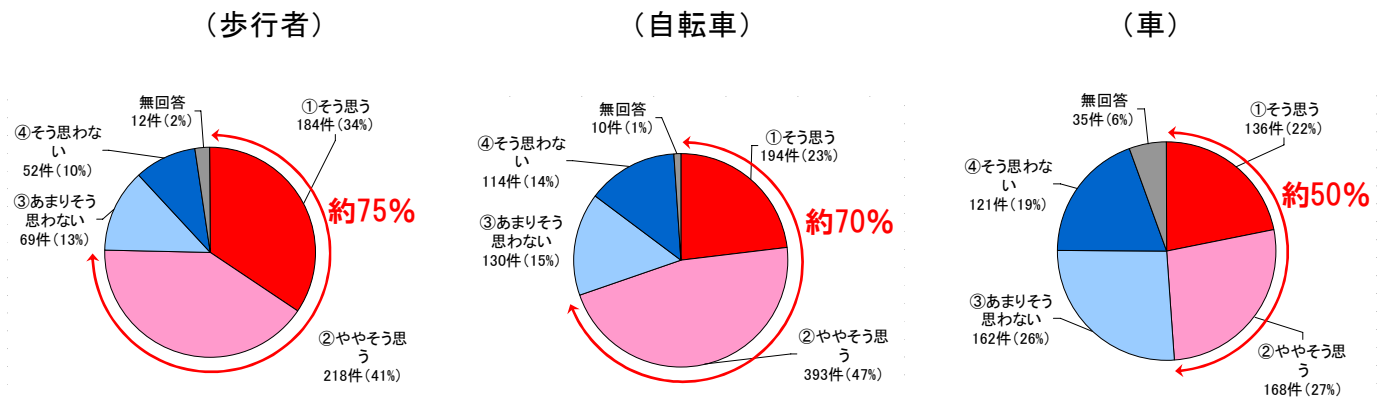
配布先種別	回収枚数				合計
	歩行者・自転車用			クルマ用	
	歩行者	自転車	不明		
1 路上ヒアリング	95	93	15	-	203
2 地下駐車場ヒアリング	-	-	-	105	105
3 赤信号ドライバー配布	-	-	-	308	308
4 沿道建物配布	19	57	5	85	166
5 沿道店舗留め置き	23	15	7	19	64
6 高松高校配布	147	348	25	14	534
7 高松工芸高校配布	244	310	13	48	615
8 県立盲学校配布	5	7	2	20	34
9 香川大学メール配布	1	9	0	13	23
10 その他	1	2	1	10	14
合計	535	841	68	622	2,066

Q：自転車道ができて安全になりましたか。



- 歩行者：71%が安全性向上、26%が向上に否定
（主な否定理由：分離したにも拘らず、通行方法を守らない自転車が多い）
- 自転車利用者：59%が安全性向上、39%が向上に否定。
（主な否定理由：左側一列通行など、通行方法を守らない自転車が多い）
- 車利用者48%が安全性向上、43%が向上に否定。
（主な否定理由：実験レーン進入時の車線の絞込みと車線が1車線になったことによる心理的要因）

Q：今回のような取組みを他の路線でも実施したほうが良いと思いますか。



その他、「①バス・タクシーに乗りにくくなった」、「②地先事業所からの出入りがしにくくなった」、「③地先事業所への荷捌きがしにくくなった」などの意見が寄せられ、①・②については、従来の歩道に加え、新たに自転車道を横断しなければならなくなったこと、③については、実験前に片側2車線の歩道側の車線で荷捌きを行っていたスペースが自転車道になったことが要因と思われます。

4. 社会実験の評価と今後の予定

今回の社会実験では、自動車交通への影響は殆ど見られず、歩行者・自転車利用者からも、概ね安全性が向上したとの評価であり、今回の実験区間の様に「自転車利用が多く、歩道側の車線の交通量が比較的少なく、中心部へ向かう他の路線が複数存在する」区域においては、車道を利用した自転車道の設置は歩行者・自転車の安全な空間確保の有効な方策であると考えられます。

一方で、「①安全性確保のための車道と自転車道の明確な分離」、「②沿道におけるバスベイや、荷捌きスペースなどの確保」、「③バス・タクシーの停車位置から自転車道を横断し、歩道へ移動する際の安全性の確保」、「④車道に自転車道を設置することや自転車道の通行方法についての事前周知徹底」、「⑤地先事業所から車道へ出入りする際の安全性の確保」といった課題が明らかになり、現在、安全空間確保部会において、これら課題の解消に向け、協議を行っているところであり、今後、その解消を図り、自転車道の実現に努めたいと考えています。

5. おわりに

自転車の利用促進を図るための施策において最も重要なことは、自転車をどのように位置付けるかであると思われます。すなわち、単なる端末の補助的な交通手段として捉えるのか、都市の交通手段の主要な一つとして捉えるのかという決定であります。

欧米の自転車都市では、自転車が一つの交通手段として明確に位置付けられており、自転車が名実ともに車両扱いされ、基本的に片側通行の自転車レーンがネットワーク化されています。今後、欧米先進地の取組み事例などを収集し、本市の自転車を利用したまちづくりの実現に少しでも寄与できるよう、努めていきたいと思っております。