

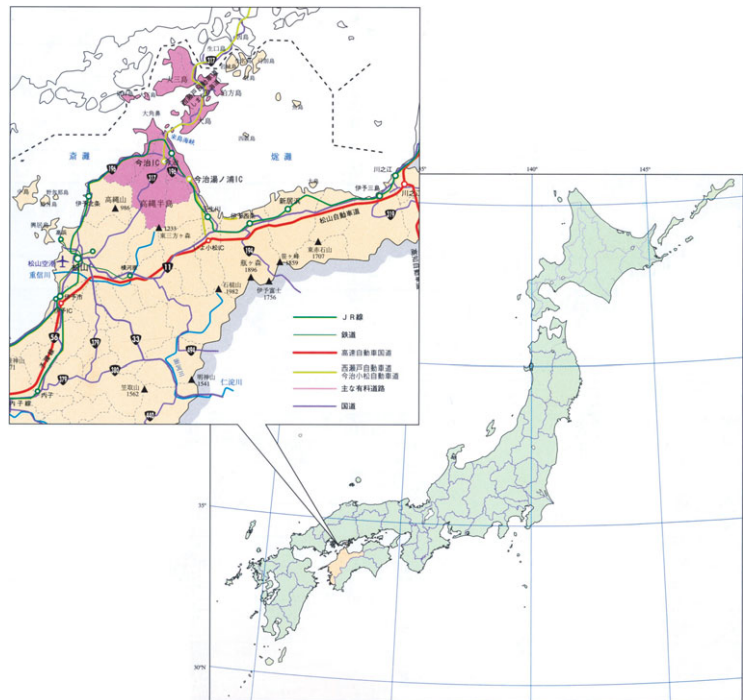
# 自転車のまち いまばりを目指して

愛媛県 今治市 都市建設部 道路課

## 1. はじめに

今治市は、愛媛県の北東部に位置し、瀬戸内海のほぼ中央部に突出した高縄半島の東半分を占める陸地部と、芸予諸島の南半分の島嶼部から成り立っています。緑豊かな山間地を背景に、中心市街地の位置する平野部から東洋のエーゲ海ともいわれる多島美を誇る瀬戸内海に浮かぶ島々まで、変化に富んだ地勢となっています。

この現在の今治市の形態は、平成17年1月の12市町村による新設合併によってもたらされたものであり、これにより、広島県尾道市と今治市を結ぶ西瀬戸自動車道の半分が1市に集中することになりました。この西瀬戸自動車道は通称「しまなみ海道」の愛称で親しまれ、本四架橋の中で唯一自転車歩行者道を有していることから、全国の自転車愛好家から「一度は走ってみたいサイクリングロード」として熱いまなざしが注がれています。

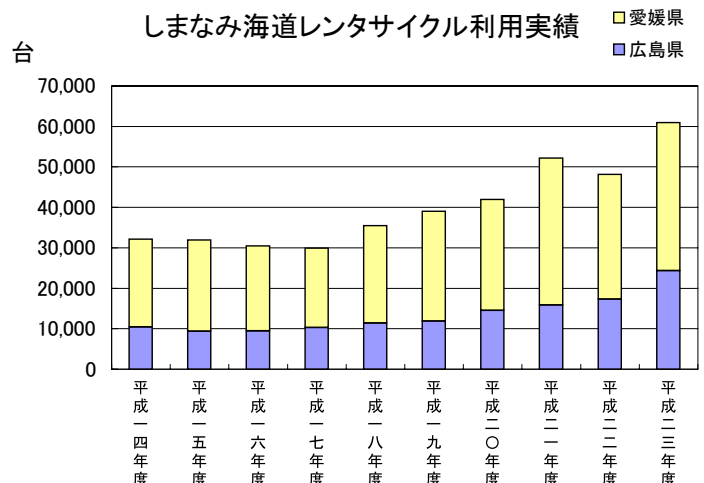


## 2. 今治市と自転車

しまなみ海道は、サイクリングの聖地として認識されつつあり、近年自転車専門誌にも多く取り上げられるようになってきました。そのため、しまなみ海道を自転車で走ることを目的に訪れるサイクリストは増加の一途となっています。また、しまなみ海道に臨むサイクリングターミナルのサンライズ糸山では、レンタルサイクル利用実績も右肩上がりの様子を呈しています。



サンライズ糸山



そのような中、今治市では、しまなみ海道を拠点スポットとして自転車を通じた地域の活性化を進める取り組みを始めました。活動の一環として、「今治市中心市街地再生協議会」に「サイクル部会」を発足しました。この協議会は、広域合併した今治市の顔・中心市街地を、活力ある地域へと再生していくことを目指し、官民共同で設立されたものです。

いま、都市郊外化・スプロール化に悩む中心地の再生に徒歩や自転車での街づくりは、一つのうねりとして多くの街で取り上げられています。サイクル部会では、しまなみ海道のたもとの町という恵まれた環境を活かして、海道から市街地までの7kmを自転車に特化した誘導ができないものかと検証しました。

今治市の中心市街地は、今治城の城下町を基礎に、四国で最初の開港場として指定された今治港を擁する港町として発展してきました。車で通りすぎると、ものの数分ですが、自転車で通ると、昔ながらの生活感ある街並みやモダンな建築物など、土地ならではの風土や文化が融合している姿が垣間見られます。

一方で、自動車社会への対応を主眼においてきた長年の道路整備の結果は、自転車通行にとって必ずしも恵まれたものとなっていないことも発見されました。加えて、車両という認識に欠ける自転車走行の現状は、自転車の走行性を保ちながら安全に街に導くには、あまりにも大きな壁となっていることも再認識させられました。

ここに、その部会の取り組みの一部を紹介します。



街中にたたずむラジウム温泉



金星川の両側に並ぶ街並み

### 3-1. 講演会「自転車で行こう！～今治のまちを自転車で～」



熱弁を振るう疋田氏

「自転車ツーキニスト」として知られる疋田智氏を招き、自転車の魅力、観光・都市交通に自転車を取り入れるために求められるハード・ソフト両面の課題を参加者と共有しました。

欧米で続々と誕生する自転車都市。車社会の中で、政府の強い意志と徐々に高まる市民意識の両輪で政策を進めていく秘訣が紹介されました。自転車政策の結果は、多くの都市で実現している「渋滞緩和」「交通死亡事故減少」「医療費削減」「環境都市誕生」は、日本の持つ課題とダイレクトにつながっており、興



味深いものでした。

ドイツ・ミュンスターにおいて実現している「自転車による中心市街地再生」は、郊外大型店との差別化として、徒歩・自転車での購買層を獲得した事例であり、当該事業に通じるものが多く、自転車をまちに取り入れる可能性を感じさせられました。

一方、日本はルールや道路の整備が進まず、諸外国から大きな遅れを取っている現状も紹介され、「自転車は車両」、「自転車走行は左側（キープレフト）」という原則を啓発し、「しまなみ海道」を有するまち・今治市がけん引役となる意義が述べられました。



約 150 人が参加

### ① 自転車のメリット

「個人の4つ」・・・車の代用＝速度と距離

- ・健康的：有酸素運動の効果で生活習慣病知らずに
- ・経済的：自動車の維持費カット
- ・ストレス解消：満員電車からの解放（都市圏）
- ・まちが身近に：まちを再認識

「社会の4つ」・・・車道に自転車走行空間確保が成功の秘訣

- ・渋滞：緩和により、ビジネス効率UP
- ・事故：交通死亡事故の激減
- ・健康：平均寿命が向上・医療費削減
- ・環境：CO<sub>2</sub>削減効果・環境への貢献

### ② 歩行者の仲間は間違った認識・・・全世界で歩道走行を認められた国は日本だけ

- ・日本にしか存在しない「ママチャリ」が自転車の95%弱を占める日本
- ・1970年「自転車の歩道走行を認めた」道路交通法改正がママチャリ誕生の契機

### ③ 自転車都市になるために

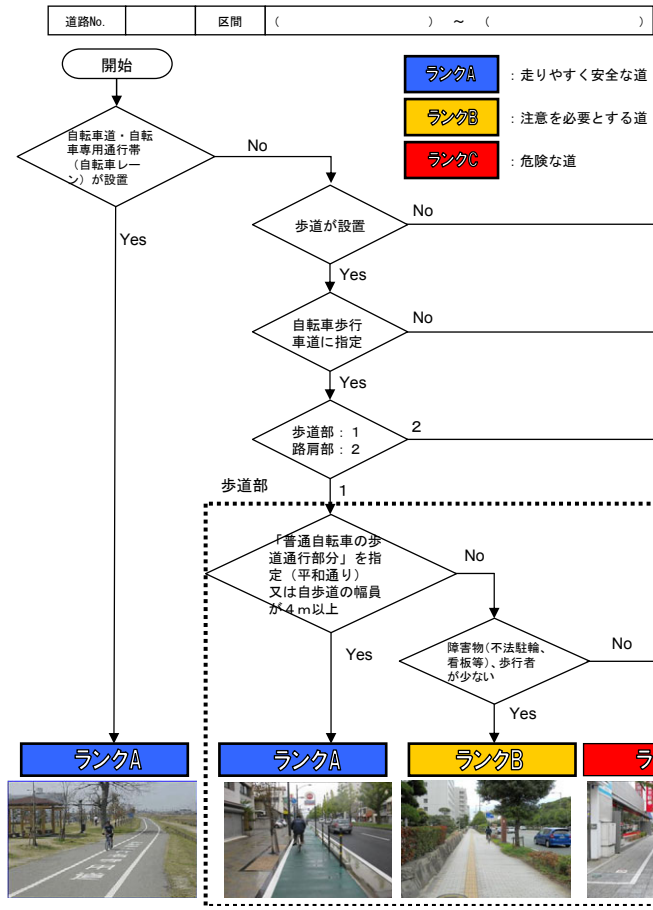
- ・ママチャリの低速自転車を、いきなり車道にいざなうのは、現状の日本では難しい
- ・まずは相互通行の禁止・左側通行の徹底から

## 3-2. 道路の点検

今治市中心市街地から「しまなみ海道」入口のエリアの自転車走行空間の現状について、公募で集まった市民参加型による、点検ワークショップを行いました。点検した3ルート（片道7km）は、「バスの往来がある道」、「狭い蛇行道」等、タイプの異なるみちを選択しました。それぞれルートの特徴は異なっていますが、自転車走行空間創出に向けては、車中心の整備を前提とした道路の現状から浮かび上がる共通の課題が見えてきました。

車道の左側端を通行することを前提に、道路の状況、信号や自転車横断帯の設置状況、交通量などを、交差点ごとに視認より点検しています。

**自転車走行道路評価方法(フロー方式)修正案**



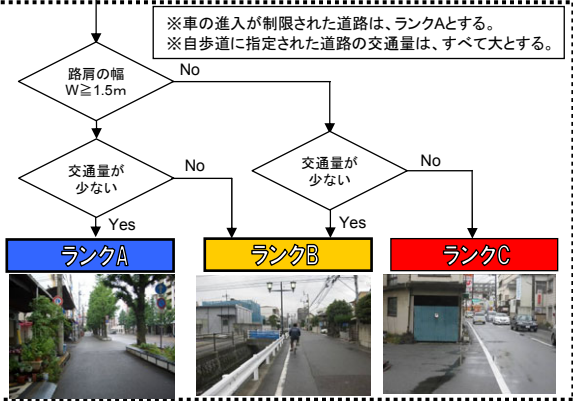
歩道が設置されていて、自転車歩行者道に指定されている場合

	■	■■■■	■	■■■■	■	■■■■
歩道部	A	A	B	B	C	C
路肩部	B	C	B	C	B	C

歩道が設置されていない、又は設置されているが自転車歩行者道に指定されていない場合

	■	■	■
路肩部	A	B	C

【コメント欄】



ルートは、①ロマンあふれる浜風街道、②糸山・まちなかメインルート、③糸山・まちなか最短ルート、があります。ここでは、今治駅へ直行するコース③を紹介します。



## 今治駅へ直行 糸山-まちなか最短ルート

- ・シンプルで安全に見えるが、片側対面通行を作り出す要因の多いコース
- ・糸山からの受け入れしか考えていないような道路状況
- ・往路、復路の道路状況が大きく異なり、混乱する道路である。
- ・高校生の通学道路として広く活用されているが、片側に整備された自歩道を対面通行する使われ方を誘発するつくりとなっている。

自歩道のどちら側を走るのが正解でしょう？



サンライズ糸山

進みたいのは右手前方向  
進入経路が分かりにくい



何とも痛ましい道のつくりです



- ・非常に危険な交差点
- ・自転車を右車線に誘導するような交差点の典型

- ・アスファルトとコンクリートの境目に段差がある
- ・車道は交通量が多く、路肩も狭い  
自歩道は広い



左の人！そこは自歩道ではなく、歩道ですよ

信号待ちの車で自転車が  
通るスペースがない

これで車道側の路肩も広ければ  
言うことなし！

車道側に  
自転車レーンの  
設置が望まれます



非常に広い自歩道（4m以上）  
だが対面通行になりがちなので  
安全とはいえない



外側線があればあんしん感が  
増すのですが・・・

- ・グレーティングの方向が車輪に対して縦方向なのではさまりやすい
- ・アスファルトとコンクリートの境目に段差がある
- ・垣根が伸びて車道に出ていて走りにくい
- ・信号のない小さな交差点が多い
- ・高架側の歩道は非常に狭い

地下道入り口周りは自歩道が狭く、  
自転車の対面通行は厳しい

巻き込み事故を誘発する  
ような緑石、白線

今治港  
発育した樹木が進路を  
妨害しています

- ・砂が多い
- ・路肩の白線がない

交通量多い



タイヤがとられて転倒する  
危険性があります



今治市内の道には、  
砂だまりが多いのです





点検から見えてきた課題

- ① 自転車で走っていて起こりがちなヒヤリ
  - ・狭い道で起こりがち！譲り合いが大切
  - ・正面衝突は命の危険。左側を走ろう
  - ・歩行者優先。歩道を通るときは徐行しよう
- ② 道にあるたくさんの危険
  - ・路肩の砂利
  - ・グレーチング
  - ・駐停車の車



タイヤより大きいグレーチングの溝

### 3-3. 高校生によるカッコイイ自転車スタイル開発プロジェクト

自転車を活用した中心市街地の再生を進める中、自転車に関わる諸問題がクローズアップされてきています。自転車の走行環境や規則の曖昧さ、マナーに欠ける運転の横行等、自転車を取り巻く環境は課題が多く、地道な啓発活動が求められます。

そこで、自転車利用率の高い高校生に協力を求め、自転車を取り巻く環境を改善するためのプロジェクトを進めました。愛媛県立今治南高等学校をモデル校に設定し、約10時間をかけてワークショップや話し合いを展開しました。

#### ① 通学路の検証

正しい規則が認識されておらず、「自己流」で自転車に乗っている現状が見えてきました。



#### ② 今治らしい乗り方を大公開

プロジェクトチームの中から出てきたメッセージをデザイナーとコラボし、セーフティ反射ステッカーとして仕上げました。また、市民へ配布・啓発するしくみを検討しました。



### ③ 啓発イベント

交通規則やマナーの理解を促すセーフティグッズを配布する啓発イベントを開催しました。



## 4. おわりに

車社会の日本において、制度やシステムの整備、周囲の理解やサイクリストのマナーなど、自転車まちづくりを進めるうえでの課題は山積みしています。道路管理者の立場から自転車走行に目を向けると、現状の道路では、

- ① 車道部に安全な走行スペースが確保されていない
- ② 路面状態が芳しくない
- ③ グレーチング等の障害物が多々ある
- ④ 路肩部に砂が堆積している

などの現実が見えてきます。

現代社会における道路は、自動車、歩行者、自転車等の共存の中、安全性、快適性が求められています。今治市が自転車のまちを目指すうえで、自転車走行のルールを徹底していく必要さとともに道路の整備は欠かせないものであります。しかし、これらは長い年月をかけて一般社会に形成されてきたものであり、一度に改善することは難しいものです。長期的施策ものと、ハード・ソフト両輪を携えて、一步一步実現していきたいと考えております。