

# 高松市の自転車通行空間の整備状況について

## ～市道五番町西宝線の自転車道が今春全線開通します～

高松市 都市整備局 道路整備課

### 1 はじめに

高松市は、多島美を誇る波静かな瀬戸内海に面し、人々の暮らしや経済・文化などの面において、瀬戸内海との深い関わりの中で、香川県の県都及び広域都市圏の中心市、四国の中枢管理都市として発展してきた、人口約42万人、面積約376km<sup>2</sup>（令和3年12月現在）の中核市です。（図1）

平地が広がり、雨が少なく、都市がコンパクトにまとまっており、自転車利用に適した地形、気候的特徴から、日常的に、多くの市民が、通勤や通学、買い物等に自転車を利用しています。（図2）

その一方で、香川県の人口1万人当りの自転車事故発生件数は、平成17年から23年まで7年連続全国ワースト1位で、24年以降もワースト上位に位置し、26年度以降、1万人当りの事故件数は減少しているものの、依然として全国平均を上回る状況が続いています。（図3）

こうした状況を改善すべく、これまでも、国、県、市を挙げて、自転車を安全かつ適切に利用できるような取り組み、自転車通行空間の整備や、放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進しております。

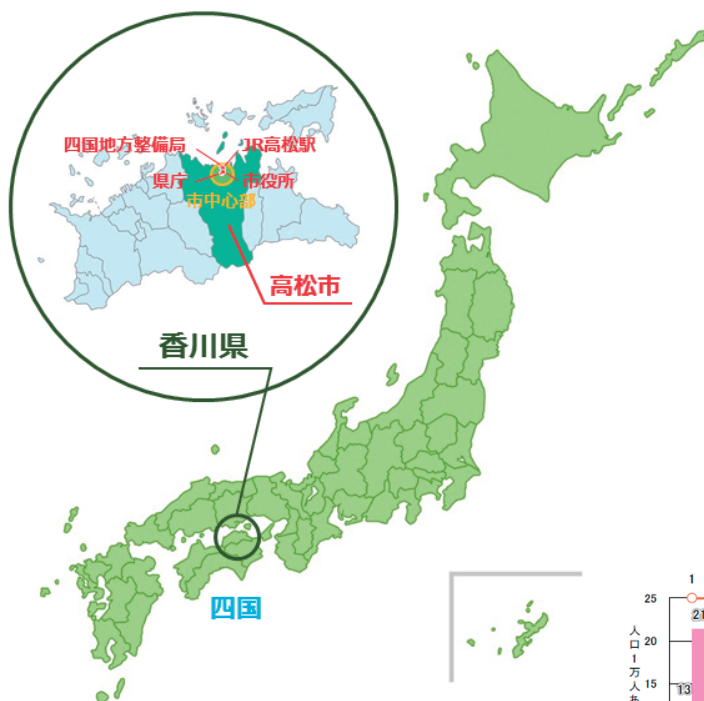


図1 高松市の位置

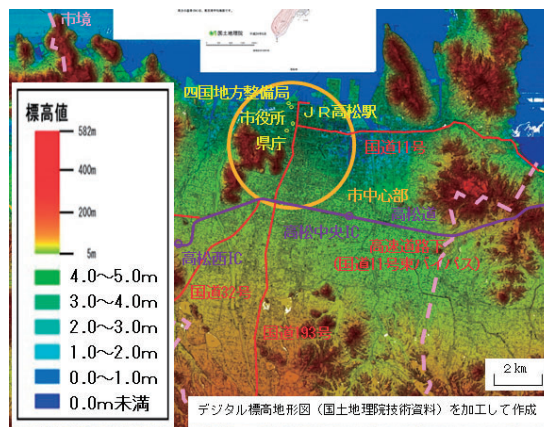


図2 高松市の地形的特徴

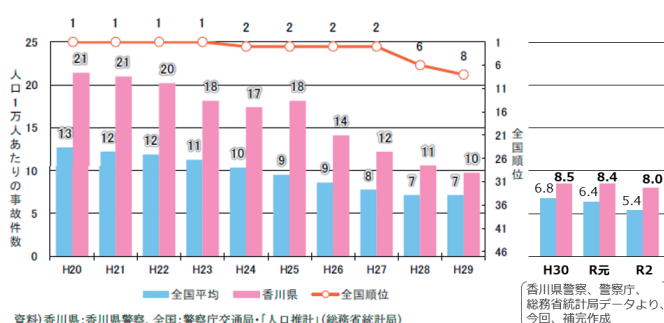


図3 香川県の自転車事故発生件数の動向

## 2 道路分野における自転車利用環境整備の取り組み

本市では、既報（平成 21（2009）年 12 月号）で報告のとおり、平成 21 年 2 月に、市道五番町西宝線の一部において、4 車線の車道を 2 車線化（2 車線＋右折レーン）し、歩道と車道の間に、カラーコーンで区分して双方方向の自転車道を設置する「自転車道社会実験」を、3 週間実施しました。

この社会実験の結果、本路線では、自動車交通への影響はほとんど見られず、歩行者、自転車利用者ともに、安全性が向上したとの評価が高かったことから、自転車道設置の有効性が確認できた一方、自転車利用者からは、①車道と自転車道の明確で安全な分離の必要性が、また、自転車道設置に伴い、②荷さばきスペースやバスベいの確保・設置の仕方、③バス降車後、自転車道を横断する歩行者の安全確保などの課題が明らかとなりました。（図 4、5、表 1）

これらについて対応策を検討した後、22 年度に、五番町西宝線の自転車道の整備を開始しました。

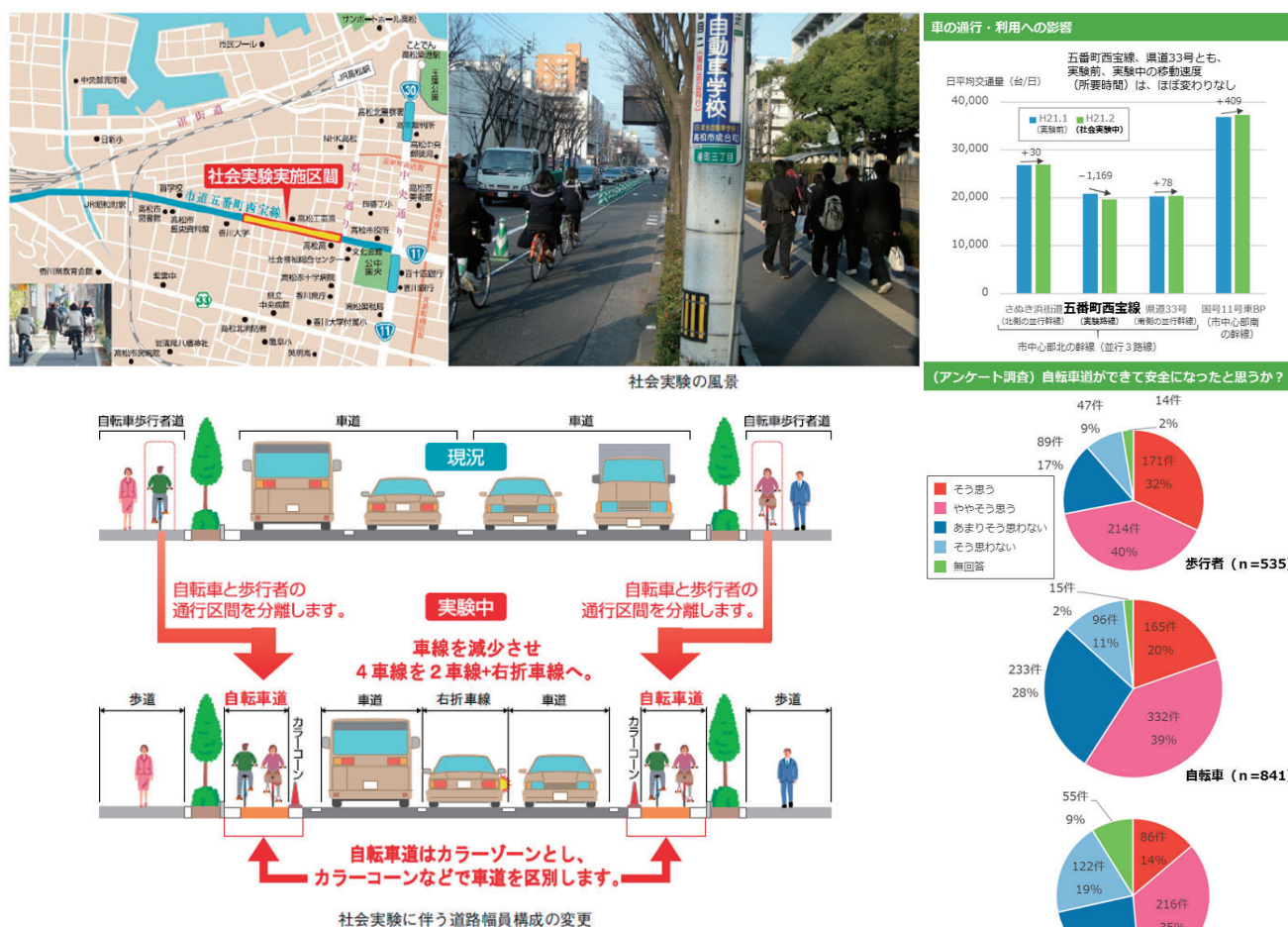


図 4 平成 21 年 2 月実施「自転車社会実験」の様子

図 5 社会実験の結果

表 1 社会実験で把握した課題と対応策

| 課題                       | 具体的内容                                             | 対応策                                                                                                    |
|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①車道と自転車道の明確で安全な分離        | 社会実験では、「仮設カラーコーンで分離された自転車道の走行は怖かった」との意見があった       | 車道と自転車道の間に、縁石、防護柵を設置                                                                                   |
| ②荷さばきスペースやバスベいの確保・設置     | ス 荷さばきスペースの確保、渋滞防止<br>バスベいの確保                     | 空間配分を変更<br>→ 既存境界ブロックを撤去して歩道と自転車道の間の植樹帯を縮小する等して路肩を1,000から1,500に拡幅し、停車帯として利用できるように変更                    |
| ③バス降車後、自転車道を横断する歩行者の安全確保 | 十分な幅のバスベイ・乗降スペースの確保<br>待合場及びバスを降りて歩道に至るまでの移動の安全確保 | バスベイ付近は自歩道とし、バスベイを2,500幅で確保<br>自転車に乗降スペース・待合場に入らないように、バスベイ付近をカラー着色したり、待合場両端にポールコーンを設置するなどし、自転車を誘導、注意喚起 |



### 3 【事例報告】五番町西宝線の自転車道の整備

本市には、現在、自転車利用の多い、市中心部に、国道、県道、市道合わせて、約 22.5km の自転車通行空間が整備されています。

このうち、自転車道は、五番町西宝線に整備されています。

本路線の自転車道（L=2.1km）の整備は、結果として、2 期に分けて整備が行われました。

初めに取り組んだ区間は、平成 22～23 年度にかけて整備した、「県庁前通り」から「サンクリスタル高松」までの L=1.0km の区間です。（図 6）

4 車線道路を 2 車線に減線し、新規に自転車道を設置した当区間では、供用開始後、車線数が減ったことから、12 時間自動車交通量（東西方向合計）は、15,887 から 13,958 台に減少した一方、自転車交通量は、3,007 台から 3,409 台に増加し、歩行者交通量も、912 人から 1,283 人に増加しました。（図 7）

また、整備後の自転車の通行方法の遵守率（自転車道通行率）は、9 割を超える高い水準で維持されています。

この区間には、2 つの高等学校、大学、盲学校、図書館・資料館等の複合文化施設（サンクリスタル高松）等が位置し、また、小学校、中学校の主要な通学ルートでもあり、整備後に行ったアンケート調査では、歩行者の約 7 割、自転車利用者の約 8 割、自動車運転手の約 6 割の方から、自転車道ができて安全になったと回答がありました。（図 8）



図 6 五番町西宝線の自転車道整備位置

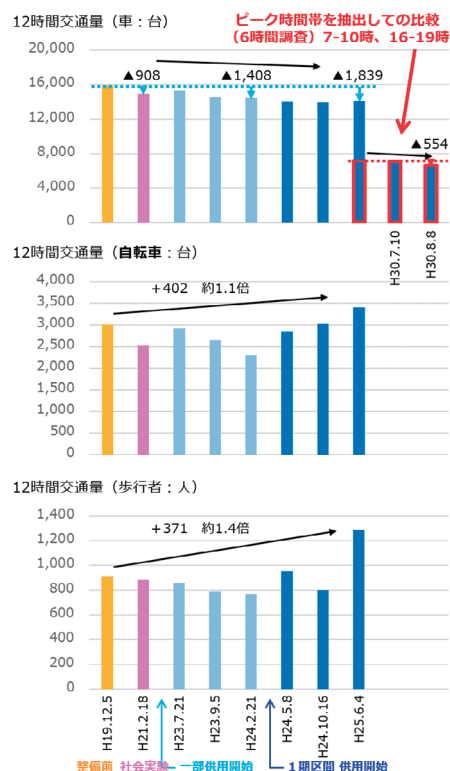


図 7 1 期区間の整備前後の交通量変化

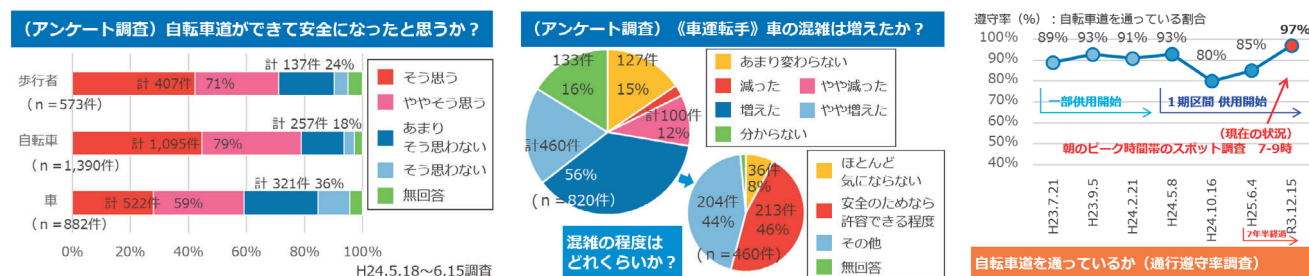


図 8 1 期区間整備後の利用者評価（アンケート調査結果）と自転車道の通行遵守状況

一方、自動車運転手からは、安全のために許容はできるが、約半数の方から、混雑が増えたと感じるとの回答があり、本来であれば、続けて次の区間に着手するところでしたが、同時期に、市の西側に位置する有料道路が無料化されたこともあり、同道路を利用して、本路線及び並行路線に流入する自動車交通量が増加したために、自動車交通量が十分に分散できていない可能性も否定できないことから、次期区間の整備は、道路環境が落ち着いた後に着手するという判断を行いました。

具体的には、本路線の交通量に影響を与える、市中心部の渋滞緩和を目的とした、市域西側と市中心部の南側を結ぶ都市計画道路が、数年後に開通する予定でしたので、それまで本路線の自転車道整備を待つこととしました。

1期区間の自転車道が、安全に、また、全体として好評に利用される中、30年度に都市計画道路が開通し、本路線でも自動車交通量の減少が確認されたことから、自転車道整備の再開を決定し、同年度末に、2期区間の施工に着手しました。

2期区間は、令和元年度初めに一部区間の供用を開始しており、東から順に西に向かって供用区間を延ばしながら、現在、県道33号との合流点に至る、最終区間の整備を進めているところです。

本稿執筆中の1月現在、最終区間の施工も大詰めを迎えており、3月から4月の桜の咲く頃には、五番町西宝線の自転車道が全区間に渡り、供用される見通しです。(写真1)



写真1 五番町西宝線 自転車道

## 4 自転車通行空間（自転車ネットワーク）の整備状況と今後の予定

本市に整備されている自転車通行空間は、事例報告した自転車道のほか、車道混在（矢羽根型路面表示）、利用空間を視覚分離等した自転車歩行者道の3種類となっています。

現在までの整備により、市民にもよく認知され、市中心部の自転車の移動経路として、一定の利用状況が確立しています。(図9)

今後は、文字通り、これらの自転車通行空間が、利用者が目的地に至るまでの「ネットワーク」化された経路として機能するよう、「連続性の確保」に主眼を置き、利用の多い経路を中心に、各道路管理者や警察、地域・地先住民等とも調整を図りながら、途切れのない、自転車ネットワークの「骨格網の概成」を目指し、引き続き、計画的に整備を進めていくこととしております。



## 高松市自転車ネットワーク計画（R3.3改定版）の令和3年3月末現在の整備状況

自転車利用密度が高い、高松市中心部において、国・県・県警・市が連携し、自転車、歩行者、自動車、それぞれ安全・快適に通行できるよう、自転車道などの自転車通行空間の整備を進めています。



図9 自転車通行空間の整備状況（R3.3末時点）

## 5 高松市自転車活用推進計画

本市では、これまでも、自転車通行空間の整備を含め、様々な分野で、自転車を活用した、また、活用するための施策を展開していましたが、それら施策を総合的に取りまとめた計画として、令和3年3月に、本市版の市町村自転車活用推進計画である、「高松市自転車活用推進計画」を策定、公表しました。（図10、11）

この中で、「自転車通行空間の整備」は、本市が目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」のまちづくりにおいて、拠点内での、徒歩や自転車等のスローな交通を中心とした、コミュニティを育むまちづくりを推進する施策として、また、「ゼロカーボンシティたかまつ」の実現に向けて、公共交通機関の利用との組合せも含め、自動車依存の程度を低減させ、交通分野の低炭素化や道路交通の円滑化等につながる施策として、道路利用者の「安全・安心の確保」に資する主要施策であるとともに、「良好な都市環境の形成」の分野においても、これに資する主要施策の一つとして、位置付けております。

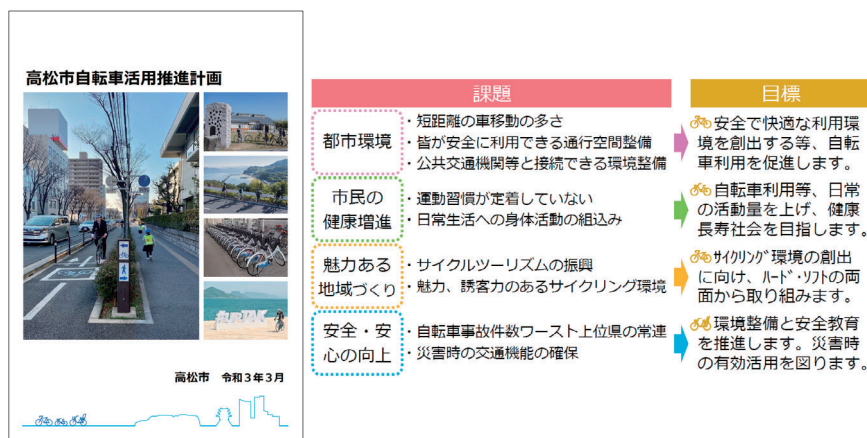


図10 高松市自転車活用推進計画・課題と目標



図11 高松市自転車利用環境整備事業ホームページ（QRコード）



## 6 おわりに

本市の自転車活用における分野では、自転車通行空間の整備・展開のほか、特徴的なものとして、市中心部の主要駅等を中心とした7か所のレンタサイクルポートにおいて、1,200台を超えるレンタサイクルの貸出事業（シェアサイクル）の運営があり、これらの自転車は、日常の通勤通学等の近距離交通手段としての利用のほか、駅や宿泊先を拠点とした、史跡高松城跡の「玉藻公園」や、特別名勝「栗林公園」等、市内中心部に位置する各観光地へと向かう、市内観光の足として、また、市内に数多く存在する、うどん店巡り等にも利用されています。（図12）

また、市域全体では、海岸線を通る「四国一周サイクリングルート」や、そこから分岐する「香川県サイクリングルート」として、史跡天然記念物「屋島」を一周する海側のオプションルートや、市内を周遊し、また山側に向かっては、高松の奥座敷とも呼ばれる「塩江温泉」へと至る地域ルート、また、それらに接続する山側ルート等、地形的にも、また、景観・風土の面でも、多様で多彩なサイクリングルートが設定されており、レジャーや健康増進として、サイクルスポーツを楽しむ方々の姿を、よく目にするようになってきています。（図13）

本稿では、今回、市中心部において「自転車ネットワーク」として整備を進めております、自転車通行空間の整備について報告させていただきましたが、本市は、平地が広がる中心部の、ごく身近な所に、穏やかで水面煌めく海や、緑優しい山々があり、また、人の営みとしてにぎわいのある都市部があり、郊外に行けばのどかな田園風景も広がっているなど、自転車を利用し、楽しむことに適した都市であります。

本市にお越しの際には、是非、自転車も御利用いただき、皆様お一人お一人のペースで、本市の様々なシーンを楽しんでいただければ幸いです。

今後とも、道路管理者としまして、全ての道路利用者が、安全で快適に利用できる空間の整備に、鋭意、取り組んでまいりたいと存じます。



※ 丸印：レンタサイクルポート（7か所）



図12 高松市レンタサイクル

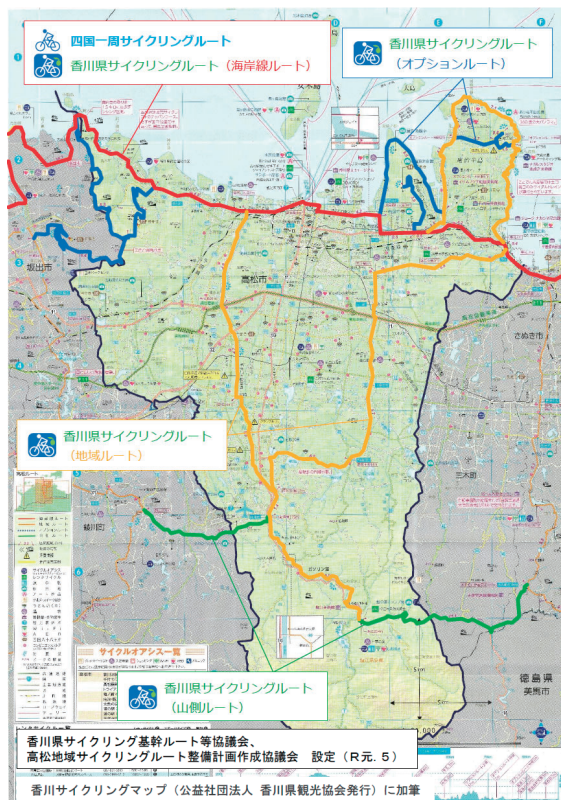


図13 市域のサイクリングルート