

# 高松市自転車等駐車対策総合計画(案)

～快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ～

日本一のチャリンこ便利都市を目指して



高松市

# 目 次

## 第1章 自転車等駐車対策総合計画の策定

1. 自転車等駐車対策総合計画とは	1
2. 総合計画策定の背景	1
3. 総合計画の位置づけ	2
4. 総合計画に掲げる事項	3

## 第2章 高松市における自転車等利用の現状と課題

1. 自転車等駐車対策及び放置自転車等対策の現状	4
（1）第1期総合計画の対象とする区域	4
（2）市街地中心部の自転車等駐車対策	5
（3）中央商店街の自転車等駐車対策	6
（4）鉄道駅周辺の自転車等駐車対策	7
（5）自転車等駐車場の附置義務対策	8
（6）放置自転車等対策	9
2. 自転車等利用の実態	11
（1）市街地中心部における放置自転車等の実態	11
（2）中央商店街の自転車等駐車場周辺における放置自転車等の実態	12
（3）鉄道駅・主要バス停付近における放置自転車等の実態	12
（4）事務所の自転車等駐車場の利用状況	13
（5）集合住宅周辺における放置自転車等の状況	14
3. 自転車等利用者の意向	15
（1）自転車等駐車場利用の実態調査【自転車利用に関するアンケート調査】	15
（2）自転車等利用者意向調査	16
4. 自転車を利用したまちづくりの推進	17
5. 自転車等駐車対策における課題	18
（1）継続して取り組むべき課題	18
（2）新・総合計画で取り組む新たな課題	18

## 第3章 総合計画策定の考え方

1. 総合計画策定のポイント	20
2. 基本方針	21

## 第4章 総合計画に関する基本事項

1. 総合計画の対象とする区域	22
2. 総合計画の目標及び期間	25
(1) 目 標	25
(2) 期 間	25
3. 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要	26
(1) 自転車等駐車場整備の考え方	26
(2) 役割分担	27
(3) 市街地中心部の自転車等駐車場整備	29
(4) 市街地中心部を除く鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備	37
(5) 事務所・集合住宅に対する自転車等駐車場の附置義務	39
4. 法第5条第2項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置	42
(1) 背景	42
(2) 鉄道事業者の講ずる措置	42
(3) 今後の対策	43
5. 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針	44
(1) 整理活動・移送・保管・返還・処分	45
(2) 廃棄自転車のリサイクル	46
(3) 放置自転車等禁止区域の見直し	46
6. 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項	48
(1) 啓発活動の充実	49
(2) 主な関係機関による啓発活動	50
7. 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項	52
(1) 快適な駐車環境を育むサイクル・エコシティの実現	52
(2) 新たな駐車対策（サイクル&バスライド）への取り組み	56



# 第1章

## 自転車等駐車対策総合計画の策定

### 1 自転車等駐車対策総合計画とは

自転車等駐車対策総合計画（以下、総合計画）とは、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下、改正自転車法）に基づき、自転車等の駐車需要の著しい地域などにおいて、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する計画を定めるものである。

高松市では、平成11年3月に第1期総合計画を策定し、自転車等の駐車対策に関する様々な施策を実施してきたが、平成23年度末に13年間の計画期間が終了する。

### 2 総合計画策定の背景

高松市は、平坦な地形と温暖で雨が少ない気候風土などから、自転車を利用できる環境が整っているため、通勤・通学、買い物など、日々の生活において、手軽に自転車が利用されており、人口に占める自転車利用者の割合も多くなっている。

一方、自転車等駐車場の不足や自転車利用者のマナーが依然として改善されず、市街地中心部や鉄道駅周辺では放置自転車等による通行障害や景観の悪化が問題となっており、特に近年は、市街地再開発事業や道路整備の進展などによる新たな駐車需要への対応が求められている。

このため本市では、自転車利用の現状と課題を分析し、自転車をより安全かつ快適に利用できるよう、第1期計画期間中に策定された「高松市総合都市交通計画」や「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」などを踏まえ、「日本一のちゃりんこ便利都市」の実現のため、新しい総合計画を策定するものである。



### 3 総合計画の位置づけ

総合計画は、「改正自転車法」の第7条第1項及び「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」に定める自転車等の駐車対策に関する総合計画であり、上位計画である「第5次高松市総合計画」や「高松市都市計画マスタープラン」などと整合を図り、関連計画との連携を確保しながら、自転車等の駐車対策の総合的かつ計画的な推進を図るものである。

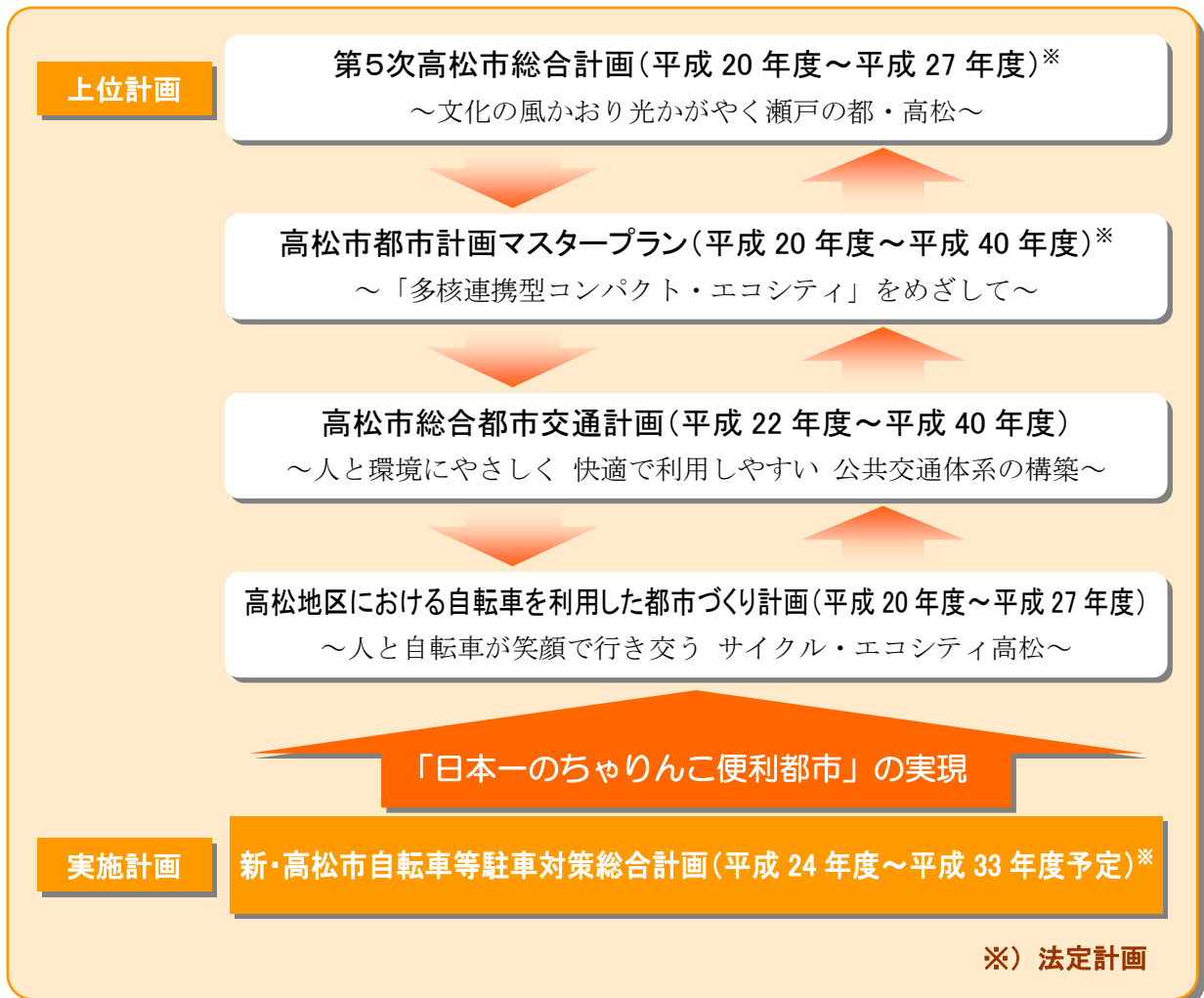


図 1-1 総合計画の位置づけ

## 4 総合計画に掲げる事項

総合計画は、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するための計画として、「改正自転車法」に規定される以下の事項について定めることにより、実施計画として、中期的な自転車等駐車対策の指針となるものである。

- (1) 総合計画の対象とする区域
- (2) 総合計画の目標及び期間
- (3) 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要
- (4) 法※第5条第2項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置
- (5) 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針
- (6) 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項
- (7) 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

※) 法とは「改正自転車法」



# 第2章

## 高松市における自転車等利用の現状と課題

### 1 自転車等駐車対策及び放置自転車等対策の現状

#### (1) 第1期総合計画の対象とする区域

第1期総合計画では、市街地中心部(11ブロック 136ha)および鉄道駅周辺を対象としていた。

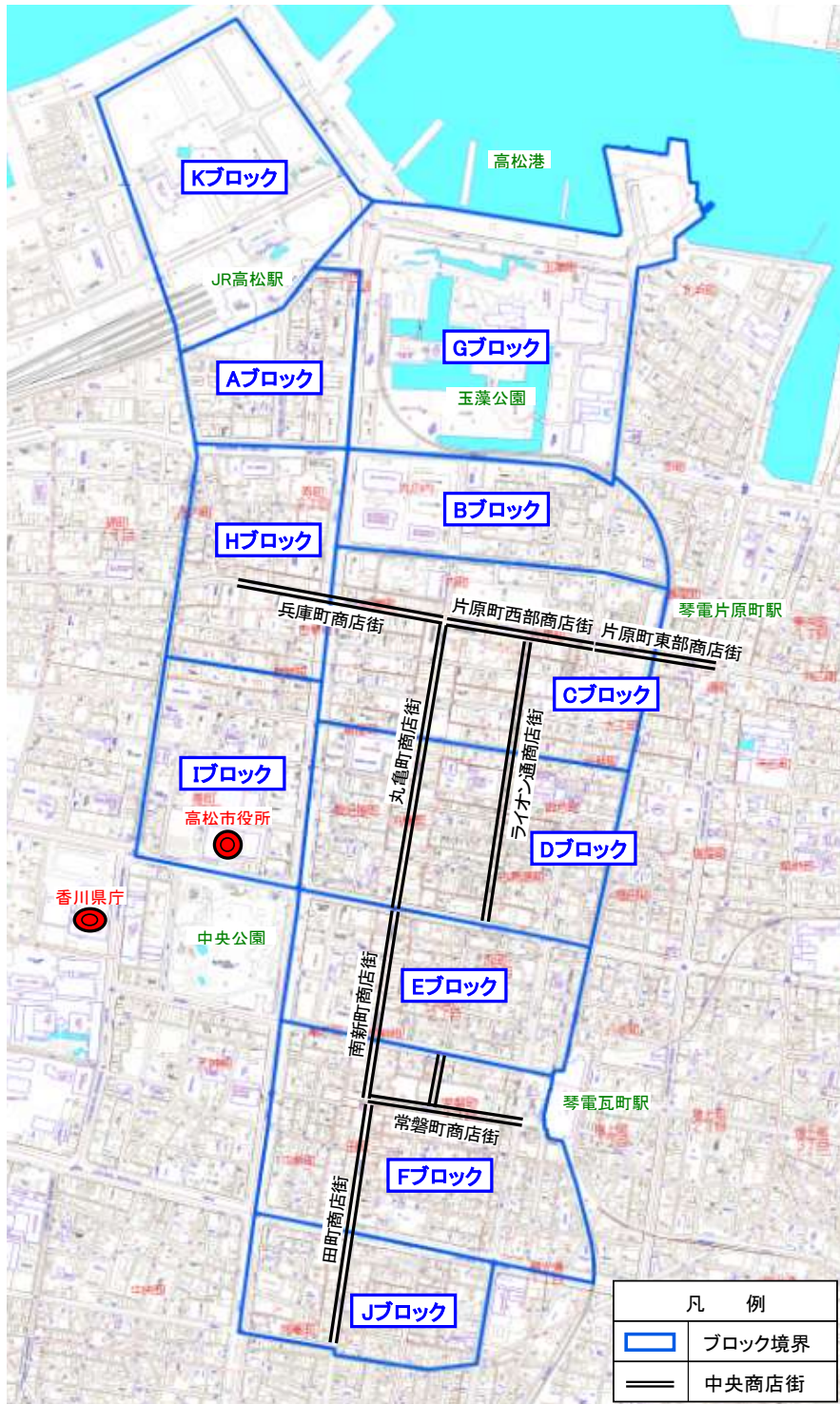


図 2-1 第1期総合計画の対象とする区域(市街地中心部)



## (2) 市街地中心部の自転車等駐車対策

市街地中心部においては、第1期総合計画策定時に約4,000台の整備目標量を設定し、平成22年度末にはKブロックでのサンポート高松整備事業を含め約6,200台の整備が完了しているが、整備目標量を達成していないブロックが7ブロックあり、依然として市街地中心部には約2,000台の放置自転車等が存在している。

- ・ 現在、市街地中心部全体では約2,000台の放置自転車等が存在している。

表 2-1 市街地中心部の自転車等駐車場の整備状況・放置自転車等の状況

No.	分類	計画 (P)	実施 (D)	評価 (C)		
		整備 目標 量	平成 22 年度 末 整備 状況	整備 量の 評価	放置自転車等 の台数	
					計画 時	現在
1	Aブロック	42	160	○	71	59
2	Bブロック	42	187	○	77	10
3	Cブロック	1,113	904	×	1,359	413
4	Dブロック	675	471	×	889	263
5	Eブロック	473	49	×	696	385
6	Fブロック	767	283	×	992	381
7	Gブロック	348	0	×	358	0
8	Hブロック	292	26	×	412	164
9	Iブロック	74	600	○	104	29
10	Jブロック	215	110	×	271	129
11	Kブロック	(サンポート高松整備事業)	3,433	—	—	140
合計		4,041	6,223	—	5,229	1,973

### (3) 中央商店街の自転車等駐車対策

中央商店街では、6箇所の自転車等駐車を供用しており、このうち3箇所が収容能力を超える状況である。

- ・ 南新町商店街駐輪場(No.6)は、平日、休日、時間帯を問わず満車状態である。
- ・ 常磐町商店街駐輪場(No.1)は平日の昼間と休日の買い物利用が多いと推察される。
- ・ 兵庫町第2駐輪場(No.3)は平日・朝9時台で満車状態となっており、現地での調査によると、通勤利用が大半であることが確認された。

表 2-2 中央商店街の自転車等駐車場の利用状況

		1	2	3	4	5	6
駐輪場名		常磐町商店街	田町商店街	兵庫町第2	ライオン通り商店街	ライオン通り商店街第2	南新町商店街
収容能力		68	30	50	66	30	39
平日	9時台	65	26	68	35	15	70
	12時台	70	25	73	41	13	76
	17時台	68	23	54	40	13	71
休日	9時台	75	21	32	35	17	44
	12時台	80	15	34	38	19	51
	17時台	60	13	30	33	16	56

■: 収容能力を超過している時間帯

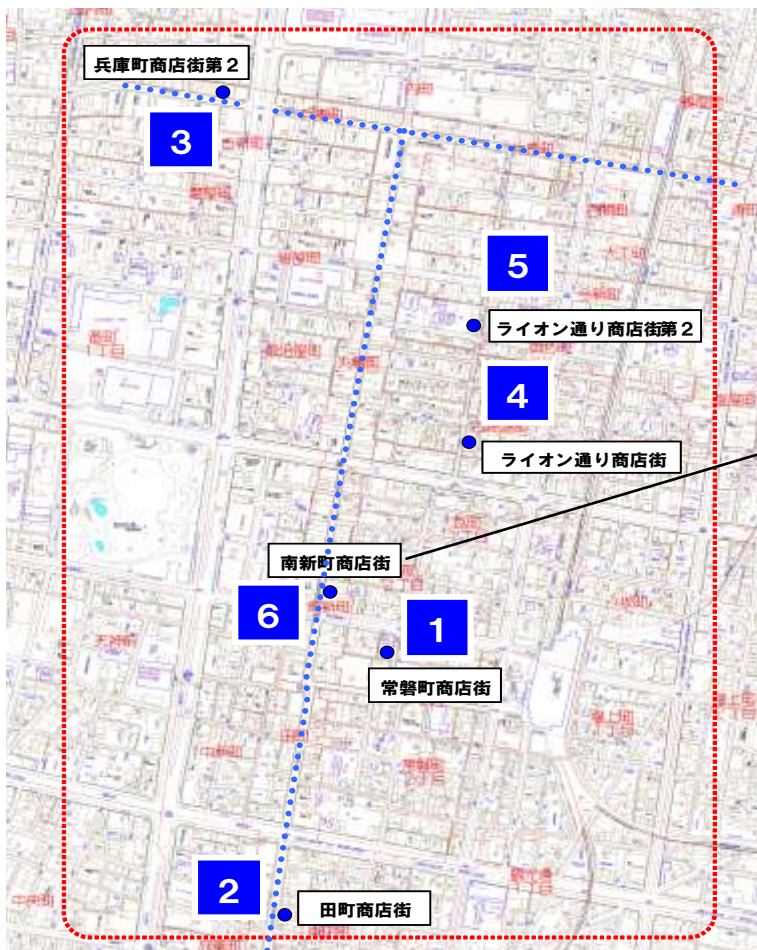


図 2-2 中央商店街駐輪場位置図

#### (4) 鉄道駅周辺の自転車等駐車対策

- ・ 鉄道駅周辺においては、第1期総合計画策定時に設定した整備目標量を達成しているところが大半であるが、現在、14駅で自転車等の駐車に関する問題が生じている。

表 2-3 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備状況

No.	路線名	駅名	計画	実施	評価	容量不足	放置状況
1	JR 予讃線	1 高松	1,700	2,707	○		
		2 香西	155	190	○		
		3 鬼無	231	300	○		▲
		4 端岡	570	750	○		
		5 国分	134	200	○		
2	JR 高德線	6 昭和町	61	140	○		▲
		7 栗林公園北口	69	200	○		
		8 栗林	315	600	○		
		9 木太町	153	180	○		
		10 屋島	313	360	○		△
		11 古高松南	56	70	○	●	△
		12 八栗口	91	110	○		▲
3	琴電 琴平線	13 讃岐牟礼	54	80	○		
		14 高松築港	0	0	—		
		15 片原町	115	216	○		▲
		16 瓦町	934	2,212	○		
		17 栗林公園	60	188	○		
		18 三条	390	390	○		
		19 太田	506	555	○		△
		20 仏生山	463	500	○	●	△
		21 空港通り	97	250	○		
		22 一宮	237	370	○		
4	琴電 志度線	23 円座	223	270	○		△
		24 岡本	111	130	○		▲
		25 今橋	40	90	○		
		26 松島町二丁目	42	50	○		
		27 沖松島	38	30	×	●	△
		28 春日川	36	40	○		
		29 瀧元	259	270	○		▲
		30 琴電屋島	76	100	○		
		31 古高松	93	112	○		
		32 八栗	148	350	○		
		33 六万寺	71	60	×		
		34 大町	28	80	○		
		35 八栗新道	25	10	×		
		36 塩屋	16	50	○		
		37 房前	16	0	×		
		38 原	13	15	○		
5	琴電 長尾線	39 花園	99	100	○		
		40 林道	257	220	×	●	△
		41 木太東口	97	90	×	●	▲
		42 元山	50	45	×		
		43 水田	164	200	○		
		44 西前田	22	40	○		
		45 高田	187	230	○		

●:容量が不足している状態

▲:自転車等駐車場内の通路及び周辺道路に放置している状態

△:自転車等駐車場内の通路に駐車している状態

## (5) 自転車等駐車場の附置義務対策

「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」に基づき、商業地域および近隣商業地域内の特定施設(自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設; 下表用途区分を参照)の新築または増築する場合を対象として、自転車等駐車場の設置を義務づけている。

表 2-4 高松市における自転車等駐車場の附置義務

用途区分	新築または増築の延べ面積	自転車等の収容台数の基準
① 銀行その他の金融機関	500㎡以上	延べ面積25㎡につき1台以上
② 百貨店、マーケット、飲食店および小売店舗	400㎡以上	延べ面積20㎡につき1台以上
③ 観覧場、劇場、映画館、演芸場および集会場	300㎡以上	延べ面積20㎡につき1台以上
④ 舞踏場、遊技場および展示場	300㎡以上	延べ面積15㎡につき1台以上
⑤ 博物館、美術館、図書館、ポーリング場、スケート場、水泳場、スポーツの練習場および体育館	500㎡以上	延べ面積25㎡につき1台以上
⑥ 病院および診療所	300㎡以上	延べ面積20㎡につき1台以上
⑦ 各種学校	300㎡以上	延べ面積20㎡につき1台以上
⑧ 複合用途	400㎡以上	延べ面積20㎡につき1台以上

表 2-5 自転車等駐車場の附置台数と設置台数の推移

年度	件数	附置台数(台)	設置台数(台)	附置台数が100台以上の用途区分と附置台数
平成2年	1	13	13	
3年	7	212	212	
4年	7	419	419	診療所120台、診療所117台
5年	7	1,277	1,277	病院182台、百貨店933台
6年	1	103	103	病院103台
7年	7	489	489	劇場214台
8年	13	996	996	病院210台、百貨店235台、店舗165台、店舗126台
9年	13	1,340	1,776	診療所113台、店舗118台、遊技場220台、百貨店437台
10年	6	664	712	マーケット480台
11年	7	517	525	小売店舗118台、駅事務所・店舗161台
12年	5	212	218	
13年	9	1,801	1,826	複合施設146台、専門学校278台、複合施設1026台
14年	5	259	308	病院114台
15年	3	279	279	病院203台
16年	6	478	480	専修学校160台、観覧場101台、スポーツ練習場137台
17年	0	0	0	
18年	1	385	432	小売店舗385台
19年	0	0	0	
20年	0	0	0	
21年	7	618	620	小売店舗255台、各種学校175台
22年	3	178	178	小売店舗130台
合計	108	10,204	10,863	

## (6) 放置自転車等対策

「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」に基づき、都心地域の6箇所と郊外地域の1箇所を放置自転車等禁止区域に指定している。禁止区域内では、2時間を超えて放置している自転車等に対して、撤去・移送・保管・返還等の規制措置を行っている。

- ・ 平成22年度の放置自転車等撤去数は、7,440台/年であり、このうち放置自転車等禁止区域では5,056台/年の放置自転車等が撤去されている。
- ・ 最大瞬間放置自転車等の数は市街地中心部の放置自転車等禁止区域内で約500台存在している。(平成23年7月の調査)
- ・ 撤去台数は、ピーク時(平成14年)から半減している。
- ・ 中央通り付近の放置自転車等は近年大幅に減少しているが、JR高松駅周辺・サンポート高松地区や琴電瓦町駅周辺は、未だに放置自転車等が多い。

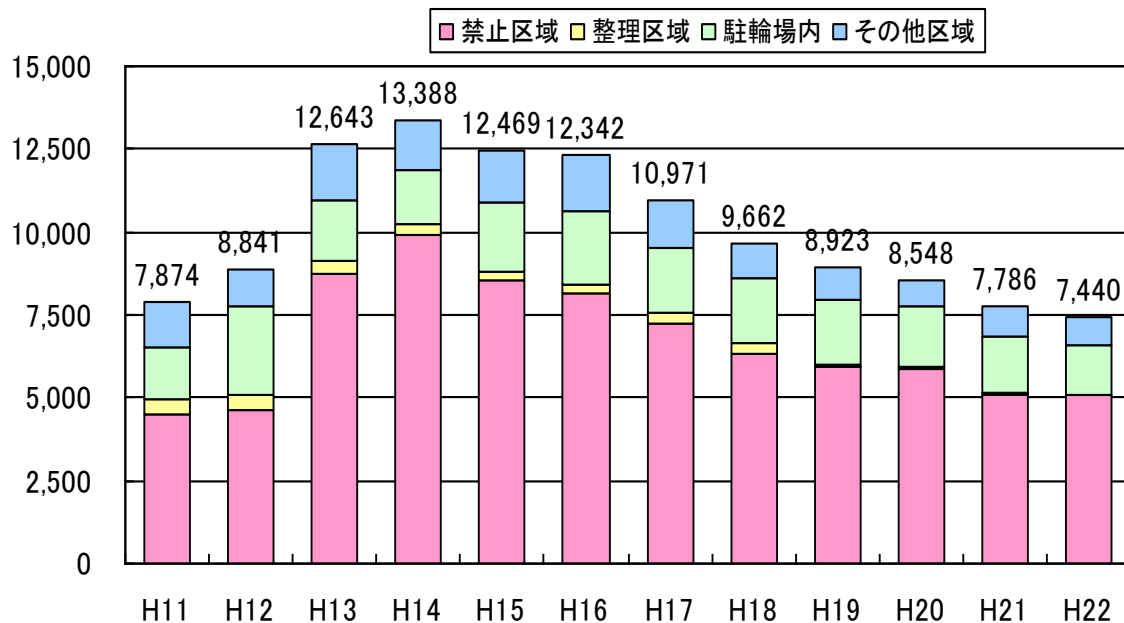


図 2-3 高松市における放置自転車の撤去台数の推移



No.	エリア名	放置自転車台数 (平日1日の最大)
1	JR高松駅周辺・サンポート高松地区 放置自転車等禁止区域	199
2	中央通り・美術館通り 放置自転車等禁止区域	46
3	琴電瓦町駅周辺 放置自転車等禁止区域	228
4	栗林公園駅周辺 放置自転車等禁止区域	2
5	JR栗林駅周辺 放置自転車等禁止区域	6
6	JR端岡駅周辺 放置自転車等禁止区域	3
7	琴電片原町駅周辺 放置自転車等禁止区域	6
合計		490

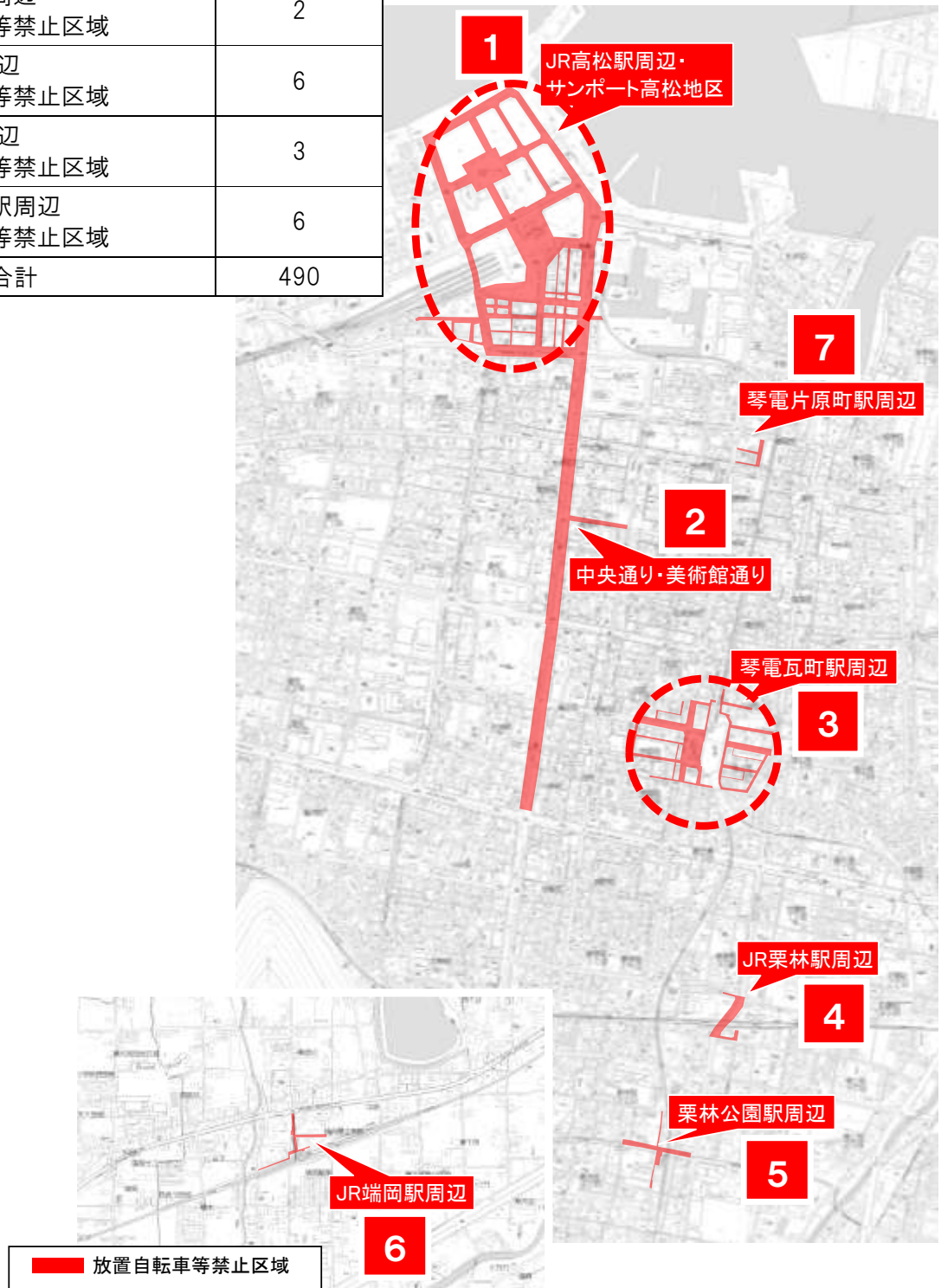


図 2-4 放置自転車等禁止区域における放置自転車等の状況(平成23年7月調査)

## 2 自転車等利用の実態

### (1) 市街地中心部における放置自転車等の実態

- 中央商店街を含むC～Fブロックでは、日常的に放置自転車等が多いが、その形態は、店舗前における短時間駐車と商店街の脇道における長時間駐車の2種類に区分される。



表 2-6 市街地中心部における放置自転車等の状況(平成 23 年 7 月調査)

No.	分類	ブロック内放置自転車数(平日)		
		9時台	12時台	17時台
1	Aブロック	放置自転車等禁止区域を参照		
2	Bブロック	5	10	5
3	Cブロック	130	401	339
4	Dブロック	107	226	254
5	Eブロック	167	312	340
6	Fブロック	90	226	195
7	Gブロック	0	0	0
8	Hブロック	161	153	152
9	Iブロック	13	29	15
10	Jブロック	113	129	119
11	Kブロック	放置自転車等禁止区域を参照		



歩行者空間に自転車が停められているため、歩行者通行の妨げとなっている。



自転車レーンを通行する歩行者と自転車とが錯綜し、危険な状態である。

#### 周辺道路における放置自転車等の状況



商店街周辺では整然と路上に自転車等が放置されている



禁止区域に隣接する道路にも放置自転車等がみられる

図 2-5 商店街における放置自転車等による歩行者への影響(丸亀町)



## (2) 中央商店街の自転車等駐車場周辺における放置自転車等の実態

- 中央商店街に設置されている自転車等駐車場(6箇所)の周辺においては、自転車等の放置は確認されなかった。

## (3) 鉄道駅・主要バス停付近における放置自転車等の実態

- 鉄道駅や主要バス停付近においては、周辺に整備された自転車等駐車場からはみ出して、周辺道路に放置している自転車等が確認された。
- 鉄道駅に近いコンビニエンスストアの敷地内に駐車している自転車等も確認された。

表 2-7 鉄道駅・主要バス停付近における放置自転車等の状況(平成23年7月調査)

No	路線名	駅名	9時台	12時台	17時台
1	JR予讃線	1 高松	0	0	0
		2 香西	0	0	0
		3 鬼無	8	10	10
		4 端岡	0	0	0
		5 国分	0	0	0
2	JR高德線	6 昭和町	15	19	18
		7 栗林公園北口	5	5	5
		8 栗林	8	6	8
		9 木太町	6	1	0
		10 屋島	2	2	1
		11 古高松南	2	3	2
		12 八栗口	28	29	29
3	琴電琴平線	13 讃岐牟礼	0	0	0
		14 片原町	12	31	26
		15 瓦町	0	0	0
		16 栗林公園	0	0	0
		17 三条	3	1	3
		18 太田	0	0	0
		19 仏生山	0	0	0
		20 空港通り	0	0	0
		21 一宮	0	0	0
		22 円座	0	0	0
4	琴電志度線	23 岡本	15	18	18
		24 今橋	2	2	2
		25 松島二丁目	0	0	0
		26 沖松島	7	7	4
		27 春日川	0	0	0
		28 渦元	28	30	26
		29 屋島	0	0	0
		30 古高松	0	0	0
		31 八栗	0	0	0
		32 六万寺	0	0	2
		33 大町	0	0	0
		34 八栗新道	0	0	0
		35 塩屋	0	0	0
		36 原	0	0	0
5	琴電長尾線	37 花園	0	0	3
		38 林道	0	0	0
		39 木太東口	23	28	22
		40 元山	0	0	0
		41 水田	0	0	0
		42 西前田	0	0	0
6	高速バス	43 高田	0	0	0
		44 ゆめタウン前	1	0	0
		45 中央IC	0	0	0

#### (4) 事務所の自転車等駐車場の利用状況

市街地中心部における主な事務所のうち、自転車等駐車場が設置されている19の事務所を対象に収容能力と利用状況を調査した。

- ・ 自転車等駐車場を設置している事務所では、一部の駐車場を除いて収容能力の7割～9割程度の駐車台数であり、スペース内に整然と駐車している状況である。
- ・ 一方、自転車等駐車場のない事務所では、周辺道路への放置や商店街来客用駐輪場へ駐車している状況が確認された。

表 2-8 主要事務所の自転車等駐車場の利用状況

ブロック名	No.	従業員規模 (人)	延床面積 (㎡)	収容能力 (台)	利用台数(台)			最大 利用率
					平日			
					9時台	12時台	17時台	
A	1	-	7,168	100	48	44	50	50%
B	2	80	8,239	-	38	60	43	-
C	3	180	4,830	-	47	43	37	-
D	4	200	6,127	65	64	65	62	100%
	5	300	8,936	100	99	94	90	99%
E	6	155	8,660	70	49	47	41	70%
	7	250	6,804	120	112	113	99	94%
	8	400	11,466	100	95	82	60	95%
F	9	-	2,410	100	44	35	34	44%
	10	100	3,090	28	72	70	60	-
	11	250	5,987	120	88	86	69	73%
H	12	350	8,413	100	71	70	63	71%
	13	180	4,367	-	78	82	75	-
	14	-	6,198	-	111	111	92	-
I	15	350	12,097	250	161	165	150	66%
	16	100	7,134	80	58	64	58	80%
	17	-	12,322	120	105	97	94	88%
J	18	150	7,852	160	74	76	43	48%
K	19	850	29,847	-	231	235	171	-

#### (5) 集合住宅周辺における放置自転車等の状況

- ・ 自転車等駐車場のない又は少ない集合住宅付近では、恒常的に自転車等が放置され、通行の支障となっている箇所が確認された。

##### <集合住宅付近の放置自転車等の状況>

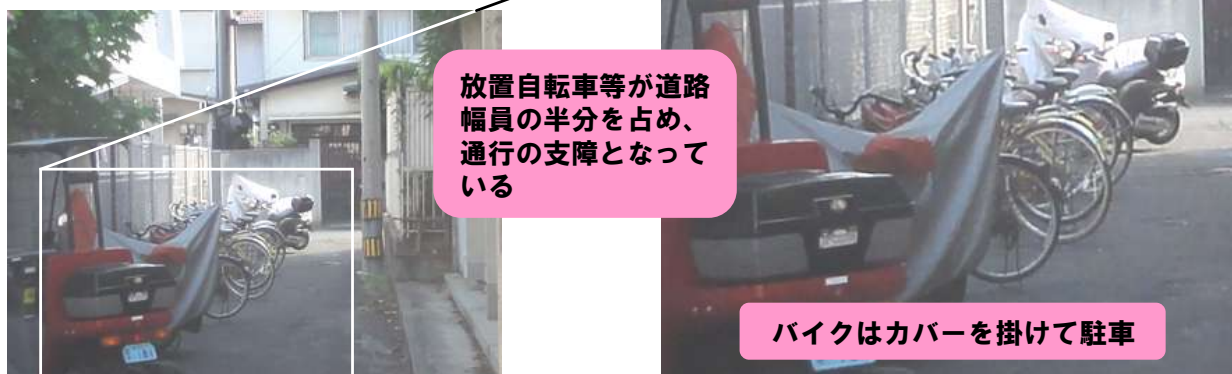


図 2-6 集合住宅周辺における放置自転車等の状況

### 3 自転車等利用者の意向

#### (1) 自転車等駐車場利用の実態調査【自転車利用に関するアンケート調査】

自転車等利用者の放置自転車等や自転車等駐車場の利用等に関する問題意識やニーズ等を把握するため、「自転車等駐車場利用の実態調査【自転車利用に関するアンケート調査】」を実施した。

(調査日：平成23年7月14日～8月5日、有効回収票：726票)

#### 1) 市街地中心部の自転車等駐車環境について

鉄道駅や市街地の放置自転車等に対して、回答者の8割以上が問題と感じており、放置自転車等が発生する主な理由として、利用者のモラルの低さや自転車等駐車場の不足を指摘している。

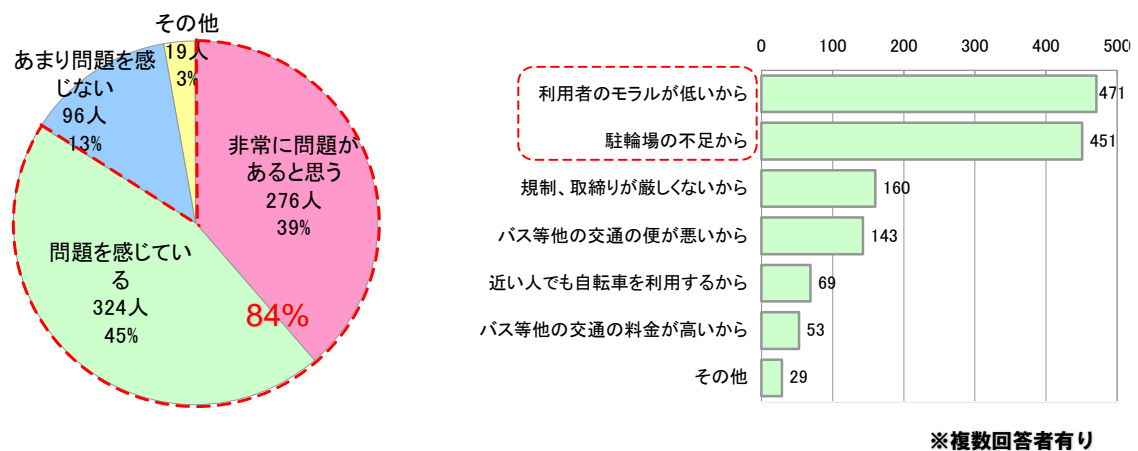
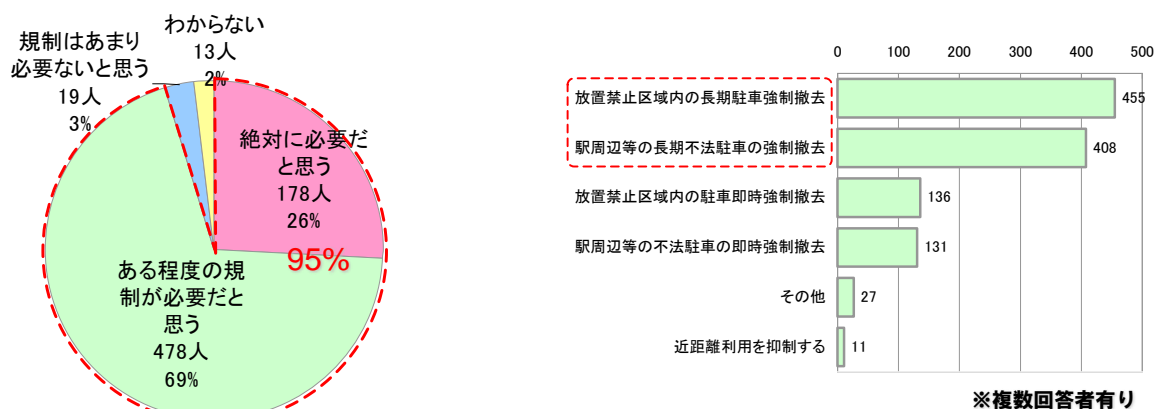


図 2-7 市街地中心部の放置自転車等についての意見

#### 2) 駐車規制・マナー等の必要性

自転車等に対する規制は、回答者の9割以上が必要と考えており、好ましい規制内容として、即時撤去よりも長期の放置自転車等の撤去を求める意見が多かった。



◇ 放置自転車等の規制の必要性

◇ 自転車等に対する好ましい規制内容

図 2-8 規制・マナー等の必要性

## (2) 自転車等利用者意向調査

環境に優しい公共交通機関を利用したまちづくりを進めるための基礎資料を収集するため、高松市の郊外地域の住民を対象に「自転車等利用者意向調査」を実施した。

(調査日:平成23年7月14日～8月5日、有効回収票:525票)

### 1) 最寄りのバス停に自転車等駐車場ができた場合の利用意識

自宅から最寄りのバス停に自転車等駐車場ができたと仮定した場合、自転車を使ってバス停まで移動しようと思う意見と思わない意見は、ほぼ同数となった。

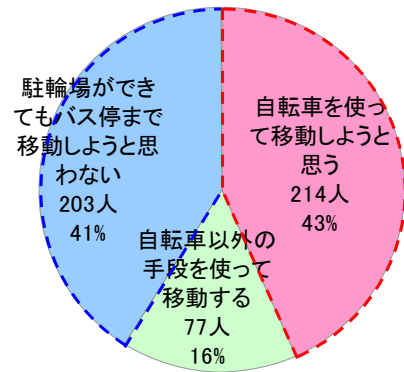


図 2-9 自転車等駐車場の利用意識

### 2) 最寄りのバス停に自転車等駐車場ができた場合の利用回数

自転車等駐車場の整備により、バスの利用回数が増加するという意見は全体の1/4であった。また、バスの利用回数が増加すると回答した方が多かったバス停はサンメッセ香川と川島で、いずれも高松市内の郊外部では利用者数が多いバス停である。

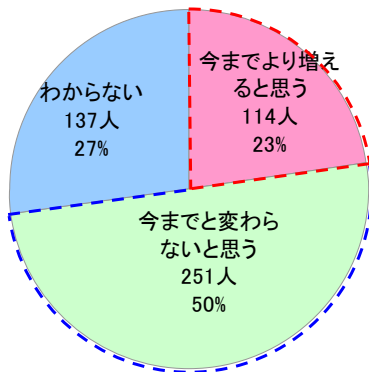


図 2-10 自転車等駐車場の利用回数

表 2-9 郊外バス停の利用者数(人/月)

順位	バス停	乗車人数
1	下笠居支所前	1,138
2	川島	587
3	根香口	455
4	切戸	452
5	サンメッセ香川	432
6	神在口	418
7	川久保	414
8	香川団地前	366
9	十川フジグラン	339
10	大野	323

## 4 自転車を利用したまちづくりの推進

高松市では、市政運営の基本指針である「第5次高松市総合計画」を上位計画とし、「高松市都市計画マスタープラン」や「高松市総合都市計画」と整合を図りながら、都市交通に関する計画の中で自転車を利用したまちづくりを推進している。

表 2-10 自転車を利用したまちづくり施策

計画名称	計画期間	自転車を利用したまちづくり施策
第5次高松市総合計画 (平成20年2月策定)	平成20年4月 ～平成28年3月まで	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行空間の確保、レンタサイクル事業、サイクリングルートの設定(快適な自転車利用の環境整備)</li> <li>・自転車利用者のマナー向上(自転車利用の環境づくり)</li> </ul>
高松市中心市街地活性化基本計画 (平成19年5月策定)	平成19年5月 ～平成24年3月まで (高松市総合計画や高松市都市計画マスタープラン、高松広域都市計画区域マスタープランと整合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタサイクルポートの設置(自転車の総数抑制、放置自転車の減少、自転車等駐車場の有効活用)</li> <li>・無料自転車等駐車場の設置(商店街への来街促進)</li> <li>・有料自転車等駐車場の設置(自転車利用者の利便、道路交通の円滑化)</li> </ul>
高松広域都市計画区域マスタープラン (平成20年1月公示)	平成40年目標 (概ね20年後の整備を目指す)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約的市街地の整備(拠点中心施設から徒歩・自転車で移動可能)</li> <li>・拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実(自転車専用レーン)</li> <li>・市街地における自転車を利用しやすい交通環境の整備(安全性・快適性)</li> </ul>
高松地区における自転車を利用した都市づくり計画 (平成20年11月策定)	平成20年度～平成27年度 (高松市総合計画や高松市自転車等駐車対策基本計画等と整合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・快適な自転車利用のための環境整備(安全で快適な空間確保、放置自転車等と駐車環境の整備)</li> <li>・自転車利用ルールの遵守、マナーの向上</li> <li>・自転車利用の更なる促進(商店街での自転車利用改善による魅力向上、自転車利用の更なる促進)</li> </ul>
高松市都市計画マスタープラン (平成20年12月策定)	平成20年～平成40年まで (高松市総合計画や高松広域都市計画区域マスタープランを考慮)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部における交通体系の再構築(鉄道、バス、自転車、歩行者を有機的な組み合わせ)</li> <li>・郊外部における公共交通と自動車交通の連携強化(自転車と公共交通機関との適切な組み合わせ)</li> <li>・市民意識の啓発(自転車利用のマナー向上に対する啓発)</li> <li>・自転車・歩行者空間の整備(専用通行帯、自転車道ネットワークの整備)</li> </ul>
高松市環境配慮型都市交通計画 (平成22年1月策定)	平成21年度～平成40年度 (高松市総合計画や高松市都市計画マスタープランを考慮)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路空間の再配分(自転車、公共交通優先の道路空間への再配分:都心地域内の主要幹線道路)</li> <li>・サイクル&amp;ライド駐輪場の整備(主要鉄道駅)</li> <li>・サイクル&amp;バスライド駐輪場の整備(鉄道軸のない地域)</li> <li>・公共交通と連携した自転車の利用促進</li> <li>・自転車ネットワークの整備(都心地域及び周辺部、市道五番町西宝線)</li> <li>・レンタサイクルポート・路上駐輪施設の増設(都心地域及び周辺部)</li> </ul>
高松市交通戦略計画 (平成22年7月策定)	平成22年～平成40年まで (高松市都市計画マスタープランや環境配慮型都市交通計画を考慮)	<p>&lt;持続可能な公共交通体系の構築(新交通システム)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高松駅周辺整備(自転車等駐車場、レンタサイクルポートの確保)</li> <li>・瓦町駅周辺整備(自転車等駐車場、レンタサイクルポートの確保)</li> <li>・仏生山駅周辺整備(サイクル&amp;ライド機能(自転車等駐車場)の確保、自転車道の確保)</li> </ul>
高松市総合都市交通計画 (平成22年11月策定)	平成22年～平成40年まで (高松市総合計画や高松市都市計画マスタープランを考慮)  ※平成23年度はバス運行の社会実験を実施(バス&レールライド;林町～太田駅間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教育の実施(交通安全教室、交通安全啓発活動)</li> <li>・モビリティマネジメントの実践(公共交通や自転車への転換促進)</li> <li>・サイクル&amp;ライド駐輪場の整備(主要鉄道駅)</li> <li>・サイクル&amp;バスライド駐輪場の整備(鉄道軸のない地域)</li> <li>・道路走行空間の再編(歩行者、自転車の空間確保)</li> <li>・交通結節拠点の整備(高松駅周辺、瓦町周辺、仏生山駅周辺)</li> <li>・レンタサイクルポート・自転車等駐車場の増強(中心市街地)</li> <li>・自転車ネットワークの整備と連携利用促進(自転車道整備、自転車走行空間の明示、サイクルトレインなど連携施策の導入検討)</li> </ul>
高松市地球温暖化対策実行計画 (平成23年2月策定)	平成22年度～平成32年度 (高松市総合計画や高松市環境基本計画と整合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進(「交通・エコシティかまつ推進プロジェクト」→通勤時や近距離移動における自転車利用の奨励)</li> <li>・自転車利用環境の整備(自転車等駐車場整備の推進、自転車走行空間の確保、レンタサイクルの充実)</li> </ul>

## 5 自転車等駐車対策における課題

### (1) 継続して取り組むべき課題

第1期総合計画の評価により、駐車対策の達成状況、依然として多い放置自転車等の状況、および放置自転車等の規制に対する市民意識等を踏まえ、市街地中心部や鉄道駅周辺での自転車等駐車場整備や放置自転車等への対応、啓発活動によるマナーの向上等に対して、継続的に取り組む必要がある。

### (2) 新・総合計画で取り組む新たな課題

#### ① 通勤利用・集合住宅周辺の放置自転車等への対策

中央商店街の一部の自転車等駐車場で通勤による利用が確認されたほか、市街地中心部の集合住宅付近で放置自転車等が確認されたことを踏まえ、これらの駐車需要への対策が必要である。

#### ② 商店街や周辺道路における駐輪対策

中央商店街の自転車等駐車場の満車状況や放置自転車等禁止区域の境界付近での放置自転車等の存在、さらに市街地再開発事業による駐輪需要の増加を勘案すると、放置自転車等への対策や自転車等駐車場の容量不足への対応、新たな駐車需要への対応が必要である。

#### ③ サイクル&バスライドの推進

上位計画や関連計画を踏まえ、公共交通の利用促進を図る観点から郊外部のバス停における自転車等駐車場の整備を検討する必要がある。



## ＜自転車等駐車場の現状＞

・市街地中心部:対象区域全体で約2,000台の放置自転車等が存在。

・鉄道駅周辺:全45駅のうち14駅で駐車問題あり。

・昨年度は放置自転車禁止区域内で年間5,000台以上の放置自転車等を撤去。  
・放置自転車等禁止区域に約500台の放置自転車等が存在。

アンケート調査の結果

・8割以上が駅や市街地の放置自転車等を問題と感じている。  
・9割以上が放置自転車等に対する規制は必要と考えている。

・商店街駐輪場を通勤目的で利用する様子が確認された。  
・自転車等駐車場のない集合住宅周辺では恒常的に放置自転車等が存在。

・6箇所の商店街駐輪場うち3箇所で容量オーバーの状態。  
・南新町商店街駐輪場では平日、休日、時間帯を問わず満車状態。

・禁止区域外では、商店街や周辺道路で放置自転車等が多い。  
・瓦町駅周辺の禁止区域の境界付近で放置自転車等が存在。

・丸亀町商店街G街区が来春オープン予定であり、周辺で放置自転車等の増加が予測される。

・バス停付近に路上駐車が存在。  
・バス事業者から要望あり。

### ＜継続して取り組むべき課題＞

- ・市街地中心部の自転車等駐車場整備。
  - ・容量不足である鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備。
  - ・撤去や移送などによる放置自転車等への対応。
  - ・啓発活動によるマナーの向上。
- など

### ＜新たな課題①＞

- ・通勤利用の放置自転車等への対策が必要。
- ・集合住宅周辺の放置自転車等への対策が必要。

### ＜新たな課題②＞

- ・商店街や周辺道路の放置自転車等への対策が必要。
- ・商店街駐輪場の容量不足の対応が必要。
- ・再開発による新たな自転車等駐車需要への対応が必要。

### ＜新たな課題③＞

- ・サイクル&バスライドの推進。  
(自転車等駐車場整備による公共交通利用の促進)

図 2-11 自転車等駐車対策における課題

### 1 総合計画策定のポイント

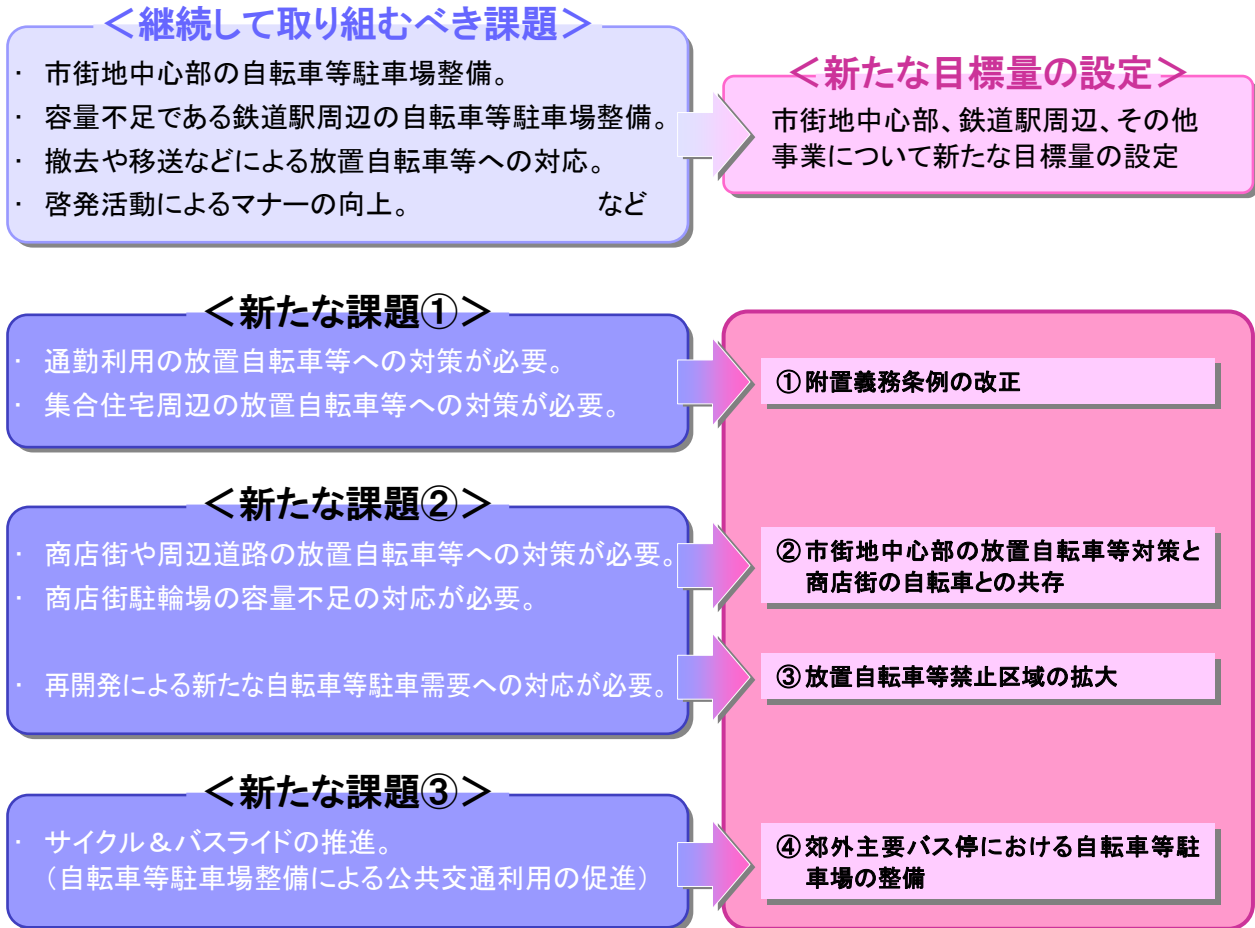


図 3-1 駐車対策の策定のポイント

## 2 基本方針

表 3-1 駐車対策の基本方針

基本事項	項目	基本方針(案)
1. 自転車等駐車場の整備	①役割分担	・ 民間・公共による役割分担の明確化 ⇒現計画での役割分担を維持・改善・継続
	②市街地中心部の自転車等駐車場の整備	・ 市街地中心部における自転車等駐車場の整備目標量の設定、整備の推進 ⇒現在の自転車放置状況などから、新たな整備目標量の設定及び施設整備(適地の検討を含む)
		新たな課題への対応 ⇒事務所、集合住宅への附置義務の拡大【ポイント①】 新たな課題への対応 ⇒まちなか駐輪場の増設【ポイント②】
③鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備	・ 鉄道駅周辺における自転車等駐車場の整備目標量の設定、整備の推進 ⇒現在の自転車放置状況などから、新たな整備目標量の設定及び施設整備(適地の検討を含む)	
2. 鉄道事業者の講ずる措置	鉄道事業者の協力義務の明確化	・ 鉄道事業者との協力体制の明確化 ⇒関連法※に則り継続して協力体制を維持
3. 放置自転車等の方針	①整理活動・移送・保管・返還・処分	・ 自転車の適正利用に向け、放置自転車等の整理活動、移送、保管、返還、処分を実施 ⇒これまでの取組を継続 新たな課題への対応 ⇒G街区周辺の放置自転車等禁止区域の指定【ポイント③】
	②廃棄自転車のリサイクル	・ 廃棄自転車の団体への貸与、市の施策(レンタサイクルなど)への有効利用 ⇒これまでの取組を継続
4. 正しい駐車方法の啓発	①啓発活動の充実	・ 自転車の利用について ⇒これまでの取組を改善・継続・推進 新たな課題への対応 ⇒自転車等駐車場の適正利用の周知【ポイント②】
	②主な関係機関による啓発活動	・ 教育機関、警察、鉄道事業者による啓発活動 ⇒これまでの取組を改善・継続・推進
5. その他	①交通需要管理(TDM)	・ 効率的な都市機能の強化のための取り組み ⇒長期的な取組として継続(上位計画と連携した取組)
	②将来に向けての研究課題	・ レンタサイクル事業の効率的な運営による放置自転車等対策の推進 ・ 雨天時の自転車利用に関する自転車等駐車場の利便性向上 ・ リサイクル可能な不用自転車の受け入れの検討 ⇒これまでの取組を改善・継続 新たな課題への対応 ⇒サイクル&バスライドへの取り組み【ポイント④】

※)関連法とは「改正自転車法」

# 第4章

## 総合計画に関する基本事項

### 1 総合計画の対象とする区域

総合計画の対象とする区域は、高松市の市街地中心部、市内の全ての鉄道駅周辺とする。

表 4-1 総合計画の対象とする区域

	対象とする区域		対応する図
市街地中心部	主要事業所や商業施設等が集積立地(136ha)		図 4-1
鉄道駅(45 駅)	JR (13 駅)	高松駅、香西駅、鬼無駅、端岡駅、国分駅、昭和町駅、栗林公園北口駅、栗林駅、木太町駅、屋島駅、古高松南駅、八栗口駅、讃岐牟礼駅	図 4-2
	琴電 (32 駅)	高松築港駅、片原町駅、瓦町駅、栗林公園駅、三条駅、太田駅、仏生山駅、空港通り駅、一宮駅、円座駅、岡本駅、花園駅、林道駅、木太東口駅、元山駅、水田駅、西前田駅、高田駅、今橋駅、松島二丁目駅、沖松島駅、春日川駅、渦元駅、琴電屋島駅、古高松駅、八栗駅、六万寺駅、大町駅、八栗新道駅、塩屋駅、房前駅、原駅	

琴電円座駅前駐輪場



中央商店街



琴電渦元駅前駐輪場





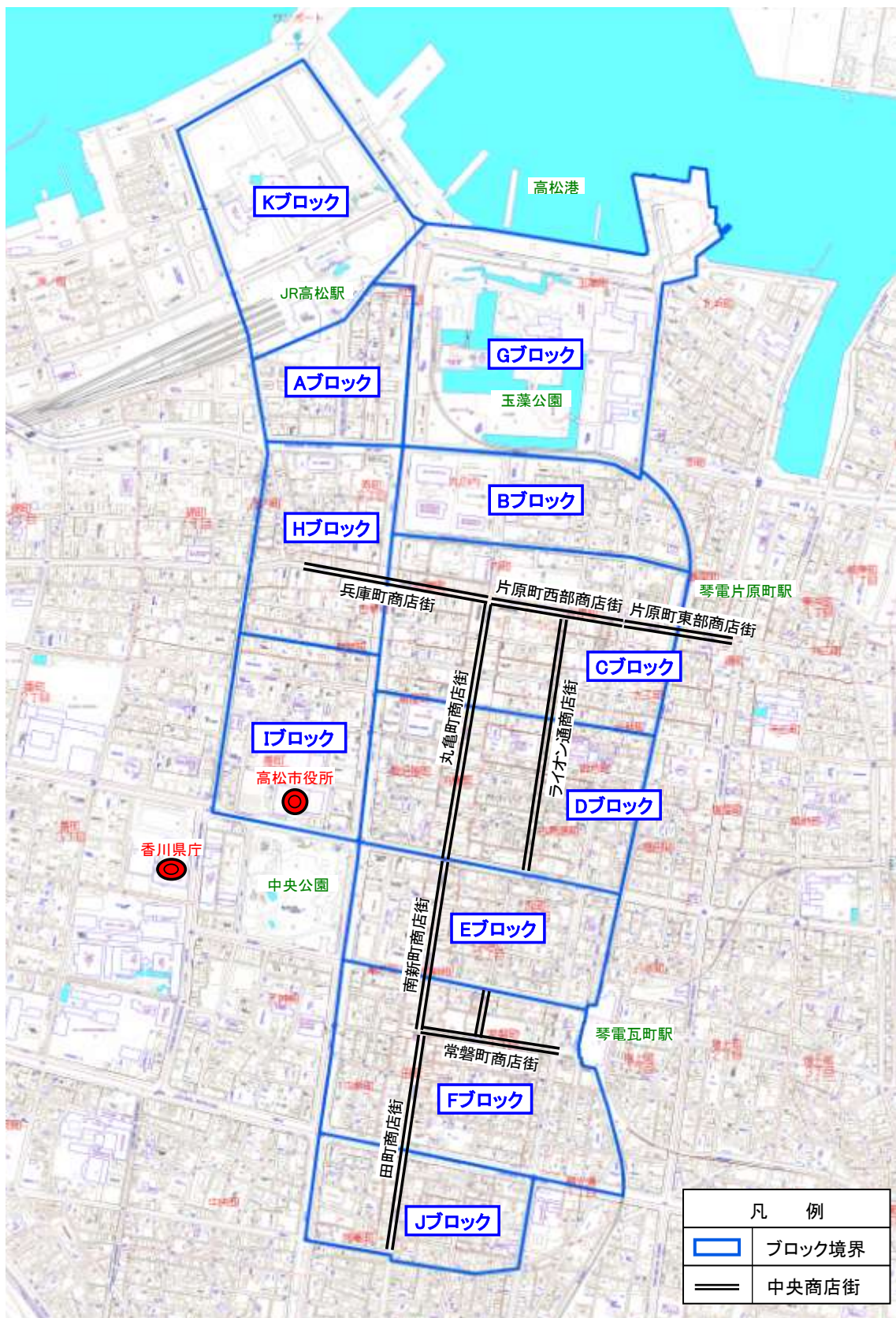


図 4-1 対象区域図(市街地中心部)

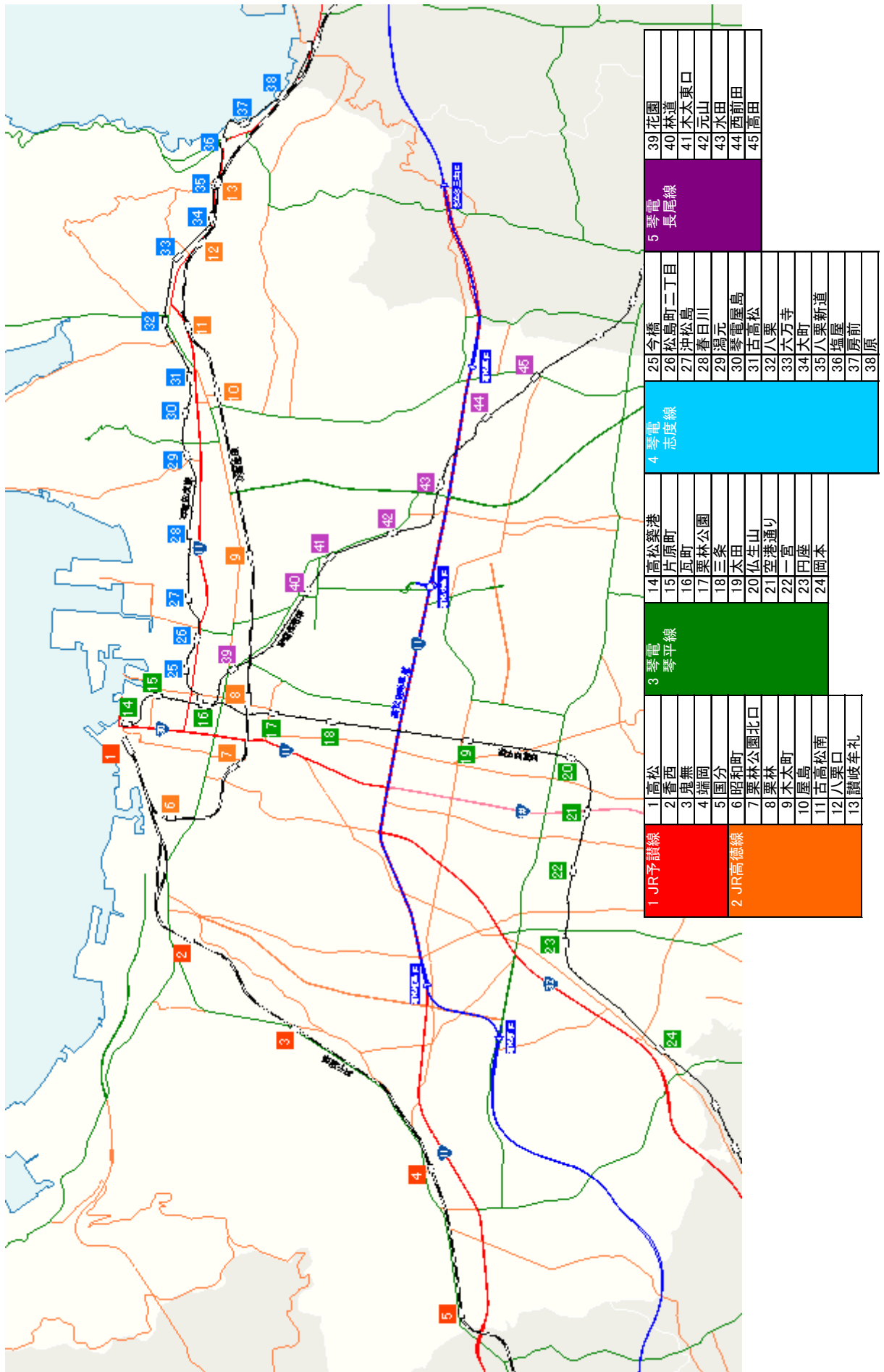


図 4-2 対象区域図(鉄道駅)

## 2 総合計画の目標及び期間

### (1) 目標

高松市では、総合都市交通、まちづくり施策、都市計画施策の3つの柱の連携より多核連携型コンパクト・エコシティの実現を目指している。

この総合都市交通施策の中で、自転車は、公共交通機関を補完する手軽で環境に優しい重要な交通手段と位置づけられている。

本計画は、自転車利用における重要な課題である自転車等駐車対策について、行政と、鉄道事業者や商店街などの民間事業者が、責任と役割分担を明確にし、自転車等駐車場の計画的な整備を推進するとともに、利用者マナーの向上を図り、**日本一のちゃりんこ便利都市**を目指して、**快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ**を実現するものである。

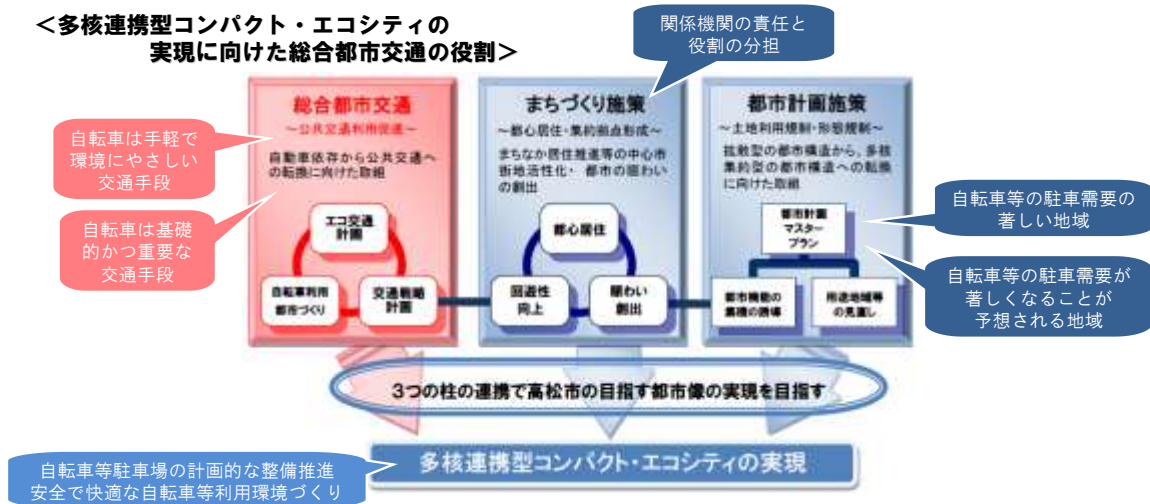


図 4-3 総合都市交通の役割

### (2) 期間

本計画は、上位計画を踏まえた中期的な施策・事業を盛り込んだ実施計画であることから、計画期間は平成24年度から平成33年度までの10年間とし、平成28年度を中間年次として、必要に応じ計画の見直しを行うものとする。

表 4-2 上位・関連計画と本計画における計画期間の関係

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40		
第5次高松市総合計画（基本構想）		H20年度～H27年度																						
高松市都市計画マスタープラン											中間年										目標年			
高松地区における自転車を利用した都市づくり計画		H20年度～H27年度																						
高松市総合都市交通計画				H22年～H40年						短期的施策						中長期的施策								
新・高松市自転車等駐車対策総合計画	H11年度～H23年度			【H24年度～H33年度】※10年間																				



### 3

## 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等 その整備に関する事業の概要

### (1) 自転車等駐車場整備の考え方

#### 1) これまでの取組

- ・ 第1期総合計画においては、商業地域及び近隣商業地域内で自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の新築または増築に対して、自転車等駐車場の設置を義務付けていた。
- ・ 行政は附置義務の対象外となる施設の駐車需要を主な対象として、自転車等駐車場の適切な位置、適切な規模での配置を進めてきた。
- ・ 行政による自転車等駐車場の整備指導や財政支援等により、公共と民間が役割を分担し、一体となって自転車等駐車場の整備を促進してきた。
- ・ 自転車等駐車場の整備拡充と併せて、自転車等の正しい駐車方法に関する啓発活動の充実や放置自転車等禁止区域の指定等により、自転車等利用の適正化を推進してきた。

#### 2) 今後の取組

今後の自転車等駐車場の整備にあたっては、総合計画の対象とする区域において、様々な自転車等の駐車需要に対応するため、目的毎、及び施設毎に目標を定め、官民の役割分担の下、効果的に整備を進める。

- ・ 市街地中心部に立地する事務所や集合住宅への自転車等駐車場の附置義務を拡大する。
- ・ 区域内における自転車等駐車場の整備目標量を設定し、目標を達成するために行政と民間が、引き続き、責任と役割を分担する。
- ・ 関係機関の協力により自転車等駐車場の整備促進に努める。

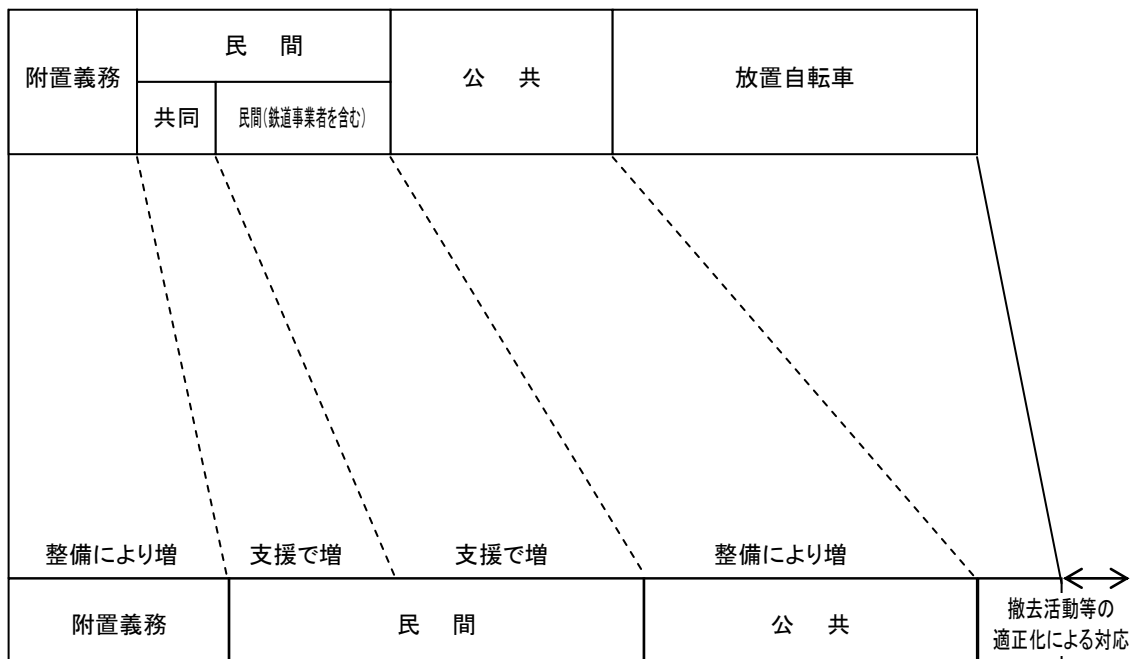


図 4-4 自転車等駐車場の将来の施策による効果

## (2) 役割分担

自転車等駐車場の整備における行政と民間の役割分担は、それぞれ以下のとおりとする。

### ① 行政

総合計画に基づき、自転車等駐車場整備に関する調整を行うとともに、自らの責務で自転車等駐車場の整備に努める。また、民間に対して自転車等駐車場整備の指導や啓発、財政支援等を行う。

	行政の役割
ア	用地確保に努める。なお、郊外駅の自転車等駐車場用地については、鉄道事業者とへの協力を求める。
イ	用地提供の情報から形態、場所等を確認し、自転車等駐車場の設置管理主体等を関係機関で協議し決定する。
ウ	既存駐車場の有効活用を促進する。(平面式から立体式等)
エ	公共による自転車等駐車場の整備に努める。(恒久的、暫定的整備の方針に基づく)
オ	附置義務により設置された自転車等駐車場を検査・監督する。
カ	民間による自転車等駐車場への各種支援策を行う。(商店街振興組合等民間事業所や民営駐輪場への支援等)
キ	道路管理者等による路上駐輪場設置等の検討
ク	自転車等駐車対策における国・県・市の連携

### ② 商店街組合

中央商店街への自転車等駐車需要は、買い物客、商店街従業員、各商店の業務用自転車だけでなく、朝夕の通勤者による駐車も含まれている。このため商店街のアーケード内やその周辺における放置自転車問題は、それぞれの需要が密接に係わっており、できるだけ目的別・駐車需要別に対策を講じる。その実現により、安全で便利に通行できる商店街を目指し、空き店舗等を活用した共同自転車等駐車場の整備や、商店街従業員用自転車等駐車場の整備等を推進する。

### ③ 事務所

事務所の自転車等駐車場整備については、商業系用途地域内の特定施設(銀行や百貨店など)に対する附置義務と異なり、事業主が業務用建物床面積に応じて任意に行ってきた。しかし、商店街の共同自転車等駐車場において通勤利用と思われる駐車需要が多いことが確認されたことを踏まえ、発生原因者責任の観点から、事務所の新築や増築に対して自転車等駐車場の附置を義務づけるとともに、附置義務以上の自転車等駐車場の確保に努める。

#### ④ 集合住宅

集合住宅の自転車等駐車場整備については、商業系用途地域内の特定施設に対する附置義務と異なり、事業主が世帯数等に応じて任意に行ってきた。しかし、都心回帰に伴う近年のマンション建設等の動向や、市街地中心部の細街路に見られる放置自転車等の状況の悪化を受け、集合住宅の新築や増築に対して自転車等駐車場の附置を義務づけるとともに、附置義務以上の自転車等駐車場の確保に努める。

#### ⑤ 土地所有者

市街地中心部や鉄道駅周辺における土地所有者に対しては、土地の有効活用や用途変更の容易さ等の観点から、土地の借地を含む施設整備や民営自転車等駐車場の経営促進をPRするとともに、民間事業者と行政の協働による支援策を検討する。

#### ⑥ 鉄道事業者

鉄道事業者については、「改正自転車法」の第5条第2項において、自転車等の駐車対策の総合的推進に対する鉄道事業者の講ずる措置が示されている。このことから、鉄道駅周辺における自転車等駐車場の計画、整備及び管理、自転車等駐車場として利用可能な土地の提供および施設整備・管理の協力体制を引き続き維持・向上していく。

### (3) 市街地中心部の自転車等駐車場整備

#### 1) 自転車等駐車場の整備目標量

「自転車等駐車場付近には、放置自転車等は存在しない」という調査結果から、今後は各ブロック内において、必要な場所へ必要な台数を整備していくことが重要である。また、場所別・時間帯別の放置特性や既存の自転車等駐車場の利用状況などから、現在、市街地中心部では放置自転車等相当台数が不足していると考えられる。

今後の自転車等駐車場の整備目標量は、将来需要を踏まえて、以下のとおり算定する。

#### 新規整備台数

○ブロック内整備目標量

$$= \text{ブロック内最大放置台数} \times 1.11$$

○商店街整備目標量

$$= (\text{商店街最大放置台数} - \text{商店街開店前放置台数}) \times 1.11$$

○公共等整備目標量

$$= \text{ブロック内整備目標量} - \text{商店街整備目標量}$$

○各商店街整備目標量

$$= \text{各商店街来客放置台数} \times 1.11$$

#### 注 釈

- ・ 目標量は平成23年時点の最大放置自転車等台数に商店街歩行者交通量の伸び率<sup>\*</sup>を乗じて算定する。

※) 中心市街地活性化基本計画の目標値を参考に算出

$$(150,000 \div 135,114 = 1.11)$$

150,000(人/日) : 商店街歩行者交通量目標値

135,114(人/日) : 平成23年5月実績値

- ・ 市街地再開発事業等により整備される施設に必要な台数は、施設内に確保されるものとして、新たな整備目標量に算入しない。

表 4-3 市街地中心部の自転車等駐車場整備目標量

【 現 況 】

No.	分類	H22 年度末 整備状況	ブロック内 最大 放置台数	商店街 最大 放置台数	商店街 開店前 放置台数	商店街 不足量	公共等 (商店街以外) 不足量
1	Aブロック	160	59	-	-	-	59
2	Bブロック	187	10	-	-	-	10
3	Cブロック	904	413	275	81	194	219
4	Dブロック	471	263	41	11	30	233
5	Eブロック	49	385	82	22	60	325
6	Fブロック	283	381	165	88	77	304
7	Gブロック	0	0	-	-	-	0
8	Hブロック	26	164	99	99	0	164
9	Iブロック	600	29	-	-	-	29
10	Jブロック	110	129	85	73	12	117
11	Kブロック	3,433	140	-	-	-	140
合 計		6,223	1,973	747	374	373	1,600

1.11 倍\*

【 整 備 目 標 】

No.	分類	H22 年度末 整備状況	ブロック内 整備目標量	商店街 整備目標量	公共等 (商店街以外) 整備目標量
1	Aブロック	160	66		66
2	Bブロック	187	12		12
3	Cブロック	904	459	216	243
4	Dブロック	471	292	34	258
5	Eブロック	49	428	67	361
6	Fブロック	283	423	86	337
7	Gブロック	0	0		0
8	Hブロック	26	183	0	183
9	Iブロック	600	33		33
10	Jブロック	110	144	14	130
11	Kブロック	3,433	156		156
合 計		6,223	2,196	417	1,779

※) 中心市街地活性化基本計画より算出した商店街歩行者交通量の伸び率

表 4-4 各商店街の自転車等駐車場整備目標量

【 現 況 】

No.	分類	商店街最大 放置台数	商店街開店前 放置台数	商店街来客 放置台数
1	片原町東部	27	10	17
2	片原町西部	40	5	35
3	兵庫町	263	158	105
4	ライオン通り	17	13	4
5	丸亀町※	68	5	63
6	南新町	111	28	83
7	常磐町	58	46	12
8	田 町	163	109	54
合 計		747	374	373

1.11倍※1

【 整 備 目 標 】

No.	分類	各商店街 整備目標量
1	片原町東部	19
2	片原町西部	39
3	兵庫町	117
4	ライオン通り	5
5	丸亀町※2	70
6	南新町	93
7	常磐町	14
8	田 町	60
合 計		417

※1) 中心市街地活性化基本計画より算出した商店街歩行者交通量の伸び率

※2) 丸亀町G街区の整備台数(680台)は、G街区施設の需要量(来客用)として見込んでいるため、丸亀町の目標量には参入していない

## 2) 自転車等駐車場の整備における新たな取組

第1期総合計画からの継続的な取組に加え、新たな課題への取組として、不足する自転車等駐車場の解消に向けた施設整備を中心としたハード施策と、既存施設の効率的な活用などを中心としたソフト施策を展開する。

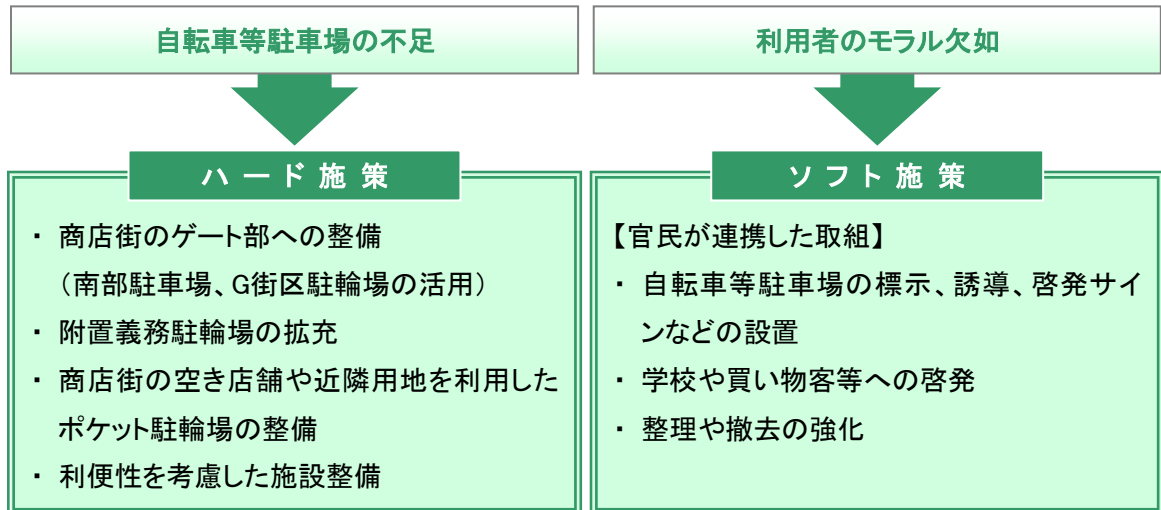


図 4-5 市街地中心部における取組施策





● 既設箇所 (G街区は平成23年度末)  
 ● 候補箇所

図 4-6 商店街入口付近の自転車等駐車場

### 3) 主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等の整備方針

Aブロック	整備目標量 66台 (公共等整備目標量 66台)
現状分析	当該ブロックは、JR高松駅の駅勢圏と東部の中央通り沿いにオフィス街を有するブロックである。 JR高松駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定され、各施設の自転車等駐車場の整備が進んでいるが、街区内の細街路や飲食店前では午後から夕方に向けて放置自転車等が発生している。
整備方針	JR高松駅の駅勢圏にあることから、駅前広場地下自転車等駐車場の活用等により放置自転車等の受け入れは可能であるが、ブロック内での建物の建て替え予定は現時点で見込まれないことから、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。
Bブロック	整備目標量 12台 (公共等整備目標量 12台)
現状分析	当該ブロックは、公共機関や民間事業所が多く、各施設の自転車等駐車場の設置が進んでいるブロックである。そのため、放置自転車等は一部の施設付近で発生している程度で、全体的には少ないブロックである。
整備方針	ブロック内での建物の建て替え予定は現時点で見込まれないことから、附置義務による自転車等駐車場の整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。
Cブロック	整備目標量 459台 (公共等整備目標量 243台、商店街整備目標量 216台)
現状分析	当該ブロックは、西部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、東部に琴電片原町駅、中央部に商店街や店舗を有しており、最も放置自転車等の多いブロックである。 琴電片原町周辺は自転車等放置禁止区域に指定され、自転車等駐車場の整備されているが、集客の多い商店街沿いの施設前は終日にわたって放置自転車等が発生している他、商店街周辺の細街路でも放置自転車等が発生している。
整備方針	商店街については、現在の自転車等駐車場の有効活用を図るため、駐車場への誘導案内等を行うことを前提とするが、不足量を補うため空き店舗を活用した共同自転車等駐車場の整備が必要である。 片原町駅周辺については、鉄道事業者の協力により現在の自転車等駐車場の有効活用を図るとともに、公共的な自転車等駐車場の整備が必要である。 ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場の整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。
Dブロック	整備目標量 292台 (公共等整備目標量 258台、商店街整備目標量 34台)
現状分析	当該ブロックは、西部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、中央部に商店街や店舗を有しており、放置自転車等の多いブロックである。 特に、集客の多い商店街沿いの施設前は終日にわたって放置自転車等が発生している他、国道11号沿いや商店街周辺の細街路でも放置自転車等が発生している。
整備方針	商店街については、当面の間は自転車等駐車場への誘導案内等を行うこととするが、G街区の完成後は自転車等駐車場の有効活用を前提とする。また、国道11号沿いの放置自転車等については、道路管理者の協力によりG街区の自転車等駐車場への受け入れを前提とする。 ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場の整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。

Eブロック	整備目標量 428台 (公共等整備目標量 361台、商店街整備目標量 67台)
現状分析	<p>当該ブロックは、西部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、東部に琴電瓦町駅勢圏、中央部に商店街や店舗を有しており、放置自転車等の多いブロックである。</p> <p>琴電瓦町駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定され、自転車等駐車が整備されているが、集客の多い商店街沿いの施設前は終日にわたって放置自転車等が発生している。また、国道11号沿い、菊池寛通りや商店街周辺の細街路でも放置自転車等が発生している。</p>
整備方針	<p>商店街については、当面の間は自転車等駐車場への誘導案内等を行うこととするが、G街区の完成後は自転車等駐車場の有効活用も視野に入れる。また、国道11号沿いの放置自転車等については、道路管理者の協力によりG街区の自転車等駐車場への受け入れが可能となるよう、誘導案内等を行うこととする。</p> <p>ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。</p>
Fブロック	整備目標量 423台 (公共等整備目標量 337台、商店街整備目標量 86台)
現状分析	<p>当該ブロックは、西部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、東部に琴電瓦町駅勢圏、中央部に商店街や店舗を有しており、放置自転車等の多いブロックである。</p> <p>琴電瓦町駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定され、自転車等駐車が整備されているが、集客の多い商店街沿いの施設前は終日にわたって放置自転車等が発生している。また、菊池寛通りや商店街周辺の細街路でも放置自転車等が発生している。</p>
整備方針	<p>商店街については、現在の自転車等駐車場の有効活用を図るため、駐車場への誘導案内等を行うことを前提とするが、不足量を補うため空き店舗を活用した共同自転車等駐車場の整備や、店舗による駐輪スペースの確保が必要である。</p> <p>瓦町駅周辺については、鉄道事業者の協力により現在の自転車等駐車場の有効活用を促進する。</p> <p>ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。</p>
Gブロック	整備目標量 0台 (公共等整備目標量 0台)
現状分析	<p>当該ブロックは、玉藻公園を取り囲む形で集客力の大きい公共施設等が多く、各施設の自転車等駐車場の設置が進んでいるブロックである。</p> <p>調査日においては、放置自転車等は確認されなかったが、イベント開催日には棧橋寄りの水城通り等において放置自転車等が発生する可能性がある。</p>
整備方針	<p>ブロック内での建物の建て替え予定は現時点で見込まれないことから、イベント開催による自転車等駐車需要に対処するため、状況に応じて道路管理者の協力による暫定的な駐輪スペースの設置について検討する。</p>



Hブロック	整備目標量 183台 (公共等整備目標量 183台、商店街整備目標量 0台)
現状分析	当該ブロックは、東部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、中央部に商店街を有しているが、全体的にはオフィスと住宅・店舗が混在するブロックである。 集客の多いコンビニエンスストア周辺は終日にわたって放置自転車等が発生している他、商店街内や商店街周辺の細街路でも放置自転車等が発生している。
整備方針	商店街については、現在の自転車等駐車場の有効活用を図るため、駐車場への誘導案内と通勤利用の駐車規制をあわせた対応を図る必要がある。 ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。
Iブロック	整備目標量 33台 (公共等整備目標量 33台)
現状分析	当該ブロックは、東部の中央通り周辺に比較的大規模なオフィス街、南部に公共施設を有しているが、全体的にはオフィスと住宅が混在するブロックである。各施設の自転車等駐車場の設置が進んでおり、放置自転車等は全体的に少ないブロックである。しかし、県庁前通りの一部施設付近では放置自転車等が見られる。
整備方針	事務所や集合住宅に対する附置義務により、自転車等駐車場が整備されることを前提とする。
Jブロック	整備目標量 144台 (公共等整備目標量 130台、商店街整備目標量 14台)
現状分析	当該ブロックは、西部の中央通り周辺にオフィス街、中央部に商店街を有しており、その他は住宅等が立地するブロックである。 集客の多い商店街沿いの施設前には終日にわたって放置自転車等が発生している他、一部の店舗前でも放置自転車等が発生している。
整備方針	商店街については、現在の自転車等駐車場の有効活用を図るため、駐車場への誘導案内等を行うことを前提とするが、不足量を補うため空き店舗を活用した共同自転車等駐車場の整備や、店舗による駐輪スペースの確保が必要である。 ブロック内の其他地区については、附置義務による自転車等駐車場が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐輪スペースの確保が必要である。
Kブロック	整備目標量 156台 (公共等整備目標量 156台)
現状分析	当該ブロックは、JR高松駅の駅勢圏に隣接して、サンポート高松整備事業により形成された都市拠点のブロックである。 JR高松駅周辺・サンポート高松地区は自転車等放置禁止区域に指定され、各施設の自転車等駐車場の整備が進んでいるが、集客の多い店舗前では終日にわたって放置自転車等が発生している。また、サンポート高松地区の多目的広場に向かう道路沿いでも放置自転車等が発生している。
整備方針	JR高松駅の駅勢圏に隣接することから、駅前広場地下自転車等駐車場の活用等により放置自転車等の受け入れは可能であることから、これらの駐車場や店舗併設の自転車等駐車場への案内誘導等を前提とする。

#### (4) 市街地中心部を除く鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備

##### 1) 自転車等駐車場の整備目標量

市街地中心部を除く鉄道駅周辺の自転車等駐車場については、以下の条件を踏まえて整備目標量を算定する。

$$\text{整備目標量} = \text{将来需要台数(平成33年)} - \text{収容台数(平成23年)}$$

「交通結節点として、整備計画のある駅」および「将来、駅周辺の環境変化により駐車需要が大きく変動する可能性がある駅」については、他事業の計画内容を踏まえた駐車需要を算定する。

##### 注 釈

- ・ 将来需要台数は平成23年時点の集中台数に公共交通の利用者数の伸び率\*を乗じて算定する。

※)高松市総合都市交通計画(表5.2総合都市交通計画における目標値の設定)を参考に算出(65,910 ÷ 56,285 = 1.17)

65,910(人/日) : 平成33年目標値

56,285(人/日) : 平成22年末現在値



表 4-5 鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備目標量

路線名	駅名		H23駐車 需要台数 (a)	収容能力 (b)	現状の問題点		将来需要台数 (A)	要整備台数 (A)-(b)	備考
					不足台数	駐車場配置 利用方法			
1 JR 予讃線	1	高松	1,924	2,707			2252		
	2	香西	154	190			181		
	3	鬼無	204	300		問題あり	239		
	4	端岡	461	750			540	※	交通結節機能の強化
	5	国分	139	200			163		
2 JR 高德線	6	昭和町	91	140		問題あり	107		
	7	栗林公園北口	146	200			171		
	8	栗林	277	600			325		
	9	木太町	139	180			163		
	10	屋島	269	360		問題あり	315		
	11	古高松南	75	70	5	問題あり	88	18	
	12	八栗口	74	110		問題あり	87		
	13	讃岐牟礼	41	80			48		
3 琴電 琴平線	14	高松築港					0		
	15	片原町	164	216		問題あり	192		
	16	瓦町	899	2,212			1052		
	17	栗林公園	53	188			63		
	18	三条	233	390			273	※	木太鬼無線整備関連
	19	太田	472	555		問題あり	553		
	20	仏生山	504	500	4	問題あり	590	※(200)	仏生山駅前広場整備関連
	21	空港通り	175	250			205		
	22	一宮	226	370			265		
	23	円座	219	270		問題あり	257		
	24	岡本	130	130		問題あり	153	23	
4 琴電 志度線	25	今橋	49	90			58		
	26	松島町二丁目	35	50			41		
	27	沖松島	48	30	18	問題あり	57	27	
	28	春日川	22	40			26		
	29	渦元	212	270		問題あり	249	※	屋島陸上競技場の改築関連
	30	琴電屋島	58	100			68	※	高松海岸線整備関連
	31	古高松	78	112			92		
	32	八栗	144	350			169		
	33	六万寺	50	60			59		
	34	大町	10	80			12		
	35	八栗新道	0	10			0		
	36	塩屋	16	50			19		
	37	房前					0		
	38	原	8	15			10		
5 琴電 長尾線	39	花園	100	100			117	17	
	40	林道	228	220	8	問題あり	267	47	
	41	木太東口	106	90	16	問題あり	125	35	
	42	元山	53	45	8		63	18	
	43	水田	186	200			218	18	駅前整備(高架下利用)関連
	44	西前田	16	40			19		
	45	高田	179	230			210		
合 計			8,667	13,150	59	14	10,161	403	

自転車等駐車場の整備 → **9駅で403台**の整備が必要。

啓発強化対策 → **14駅**で対策が必要。

■ 啓発強化(ソフト対策)

■ 自転車等駐車場増設(ハード対策)

※ 別途関連計画あり

- ・ 啓発強化箇所は、利用方法に問題があるため鉄道事業者や利用者、ボランティア活動団体等に協力を求め、モラルある整然とした利用を目指す。
- ・ 駐車場容量が不足している箇所については、鉄道事業者や周辺の土地所有者の協力を得て駐車スペースを確保する。
- ・ 仏生山駅以外の関連計画箇所は目標量に含んでいない。今後、計画が具体化する中で個別に検討する。

### (5) 事務所・集合住宅に対する自転車等駐車場の附置義務

- ・ 事務所や集合住宅の自転車等駐車場不足が放置自転車等の原因や適正な駐車場利用の障害となっている。
- ・ 本市では、「事務所」、「集合住宅」は自転車等駐車場の附置義務の対象となっていない。

#### 官民の役割分担

- ・ 『事務所』および『集合住宅』を自転車等駐車場の附置義務の対象に追加

#### 【 高松市の附置義務条例改正(案) 】

用途区分	新築または増築の延べ面積	自転車等の収容台数の基準
① 金融機関等	500㎡以上	25㎡につき1台以上
② 百貨店小売店舗	400㎡以上	20㎡につき1台以上
③ 観覧場・映画館等	300㎡以上	20㎡につき1台以上
④ 舞踏場・展示場等	300㎡以上	15㎡につき1台以上
⑤ 博物館・美術館等	500㎡以上	25㎡につき1台以上
⑥ 病院・診療所等	300㎡以上	20㎡につき1台以上
⑦ 各種学校	300㎡以上	20㎡につき1台以上
⑧ 複合用途	400㎡以上	20㎡につき1台以上
⑨ 事務所	2,000㎡以上	100㎡につき1台以上
⑩ 集合住宅	20戸以上	1戸ごとに1台以上

#### 【 ～他都市の事例～ 】

##### 【 事務所を対象とした駐輪場の附置義務条例を定めた都市 】

都市名	新築または増築の延べ面積	自転車等駐車場の規模
仙台市	2,000㎡を超えるもの	100㎡ごとに1台
静岡市	2,000㎡を超えるもの	100㎡ごとに1台
松山市	1,400㎡を超えるもの	70㎡ごとに1台
福岡市	1,400㎡を超えるもの	70㎡ごとに1台
大分市	2,000㎡を超えるもの	100㎡ごとに1台

##### 【 集合住宅を対象とした駐輪場の附置義務条例を定めた都市 】

都市名	新築または増築の延べ面積	自転車等駐車場の規模
松山市	20戸を超えるもの	1戸ごとに1台

### ○事務所基準の算定根拠

市街地中心部における主な事務所の規模と駐車需要の関係から自転車等駐車場の設置基準を算定した。

- ・ 市街地中心部で調査対象とした規模の大きい事務所について、自転車等駐車場の最大利用台数を駐車需要とする。
- ・ 各事務所の延床面積と駐車需要との関係から、統計的に延床面積107㎡に1台の駐車需要があることが推計される。(→100㎡に1台を基準とする)
- ・ 施設規模については、標準条例および他都市の多くが「設置基準(自転車1台あたりの駐車需要が生じる施設面積)×20台」に相当する面積、すなわち駐車需要が20台以上と算定される場合に義務付けることを規定していることから、本市においてもこれに準じるものとする。

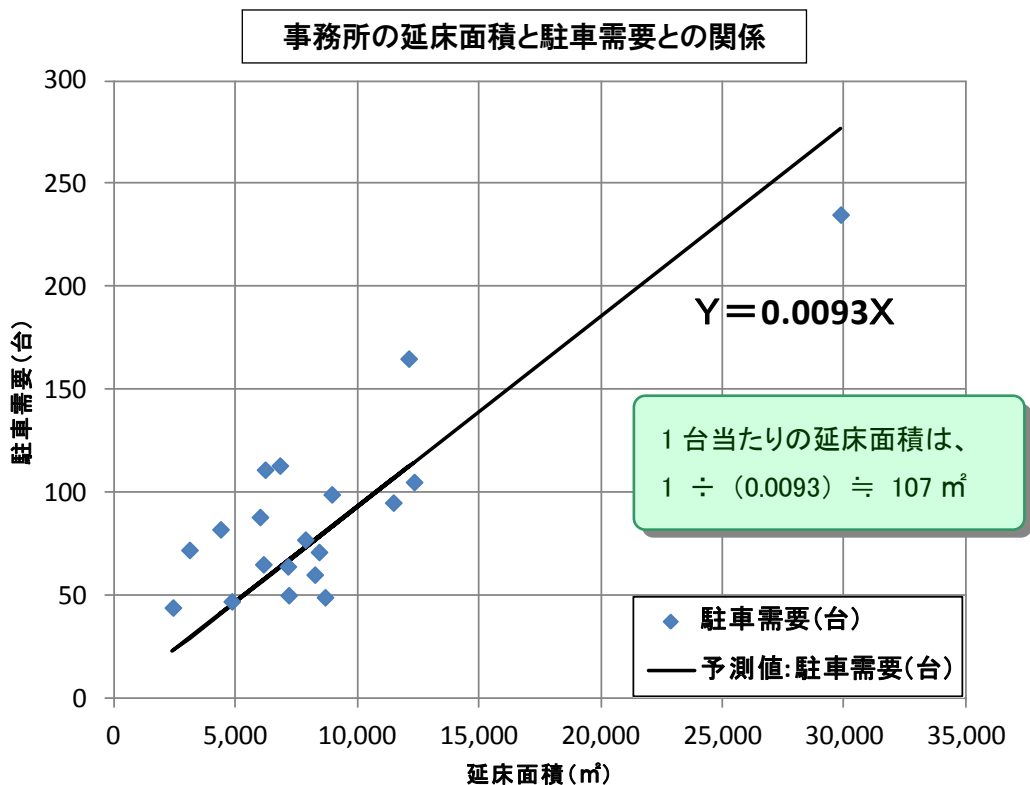


図 4-7 事務所の延床面積と駐車需要との関係

## ○集合住宅基準の算定根拠

中心市街地における1世帯あたりの人員と自転車保有率の関係から集合住宅の基準を算定した。

- ・「高松市中心市街地活性化基本計画(平成19年5月、高松市)」によると、中心市街地の1世帯あたり人員は1.9人/世帯(平成17年値)で、住民の多くが単身または夫婦のみ世帯と推察されている。
- ・「平成17年国勢調査(総務省統計局)」によると、高松市で共同住宅に住んでいる一般世帯の1世帯あたり延べ面積は51.5㎡と示されている。
- ・「自転車統計要覧(平成21年9月、財団法人自転車産業振興協会)」によると、香川県の人口あたりの自転車保有台数は59.5台/百人(= 606千台 ÷ 1,019千人、平成20年値)と示されている。
- ・この値を参考にすると、市街地中心部の1世帯あたり自転車保有台数は1.13台/世帯と算出されることから、各世帯に対して概ね1台程度の駐輪需要が必要になると試算できる。
- ・市街地中心部の集合住宅で自転車等駐車場の設置を検討する際、建物規模の基準を1,000㎡とした場合、住戸の総数は概ね20世帯(= 1,000 ÷ 51.5 = 19.4)規模と試算できる。

## 4 法第5条第2項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置

### (1) 背景

本市域には、JR2路線で13駅、琴電3路線で32駅、計45駅の鉄道駅があり、各駅の利用者に対する公共自転車等駐車場は、主に用地面で鉄道事業者の協力を得ながら、高松市が主体となって整備を進めている。(P24 図4-2参照)

「改正自転車法」の第5条第2項において、自転車等駐車場の整備が円滑に行われるよう、鉄道事業者の協力義務が明文化されており、鉄道事業者と行政の協力体制により、円滑な取組が実施されてきた。

#### 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(抜粋)

##### 第5条第2項(自転車等の駐車対策の総合的推進)

「鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。」

### (2) 鉄道事業者の講ずる措置

「改正自転車法」の規定により、鉄道事業者の講ずる措置は以下のとおりとする。

	鉄道事業者の講ずる措置
ア	鉄道事業者は、各駅の自転車等駐車場の計画、整備及び管理について、高松市及び道路管理者と協議を行う。
イ	鉄道事業者に対し、高松市及び道路管理者が自転車等駐車場の整備に関し協力を要請した場合、自転車等駐車場として利用可能な土地等(駅周辺用地・高架下など)の提供(譲渡・貸付)に務める。
ウ	鉄道駅を新設もしくは鉄道駅施設、駅周辺の改良等を行うときは、計画段階において必要な自転車等駐車場の整備についても十分考慮する。

### (3) 今後の対策

- ・ 自転車等駐車場の整備 → **9駅で約400台**の整備が必要。
- ・ 啓発強化対策 → **14駅**で対策が必要



- ・ 駐車場容量が不足している箇所については、鉄道事業者や周辺の土地所有者の協力を得て駐車スペースを確保する。
- ・ 啓発強化箇所は、駐車需要は満たしているが、利用方法に問題があるため鉄道事業者や利用者、ボランティア活動団体等に協力を求め、モラルある整然とした利用を目指す。
- ・ 駅周辺整備など関連事業が計画されている箇所は、その具体化する中で個別に検討する。



## 5 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針

本市は、「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」および「同施行規則」に基づき、放置自転車等禁止区域及びその他の区域(禁止区域以外の公共の場所)において、自転車等の整理活動、撤去、移送、保管、返還及び処分を行っている。

平成22年度の撤去台数は、7,440台/年でピーク時に比べ半減している。(P9 図2-3参照)

本取組は、放置自転車等対策として、最も厳しい措置であるが、最も効果がある方策であることから、今後も、同条例や同施行規則に基づき現行施策を継続的に展開することで、自転車等の適正な利用を一層推進するものである。また、放置自転車等禁止区域の指定範囲外における放置自転車等や高松丸亀町商店街G街区市街地再開発事業により予想される大量の駐車需要を勘案し、放置自転車等禁止区域の見直しを図るものとする。

### (放置自転車等禁止区域)

JR高松駅周辺・サンポート高松地区・中央通り・美術館通り、琴電片原町駅周辺、  
琴電瓦町駅周辺、琴電栗林公園駅周辺、JR栗林駅周辺、JR端岡駅周辺、**G街区周辺**

## (1) 整理活動・移送・保管・返還・処分

### ① 整理活動

放置自転車等禁止区域やその他の区域については、高松市が委託した団体、また鉄道駅周辺等については、地元周辺コミュニティ協議会や自転車整理ボランティア活動の充実を図り、引き続き定期的に自転車等の整理活動及び公共自転車等駐車場の清掃活動を行う。

### ② 撤去・移送

放置自転車等に警告札を貼り付け、放置自転車等禁止区域内は2時間以上、その他の区域内や路上については7日以上経過した自転車等を対象に撤去・移送する。

移送した自転車等の保管に当たっては、理由、移送年月日、放置場所、移送自転車等の台数、保管及び返還を行う場所、保管期間、および市長が必要と認める事項について告知する。

また、盗難および問い合わせ等に適切に対応するため、県警等に連携できる体制を構築する。

### ③ 保管

移送した放置自転車等については、高松市が保有する保管所に60日間保管する。

また、保管した自転車の防犯登録番号や原動機付自転車のプレート番号を所轄団体(警察署・自治体)に照合し、所有者の確認ができた自転車等については速やかに引き取るように通知(=返還通知書の送付)する。

### ④ 返還

返還する放置自転車等については、所有者であることを確認し、同移送保管費(自転車1台につき1,500円、原動機付自転車1台につき2,500円)を徴収した後返還する。

今後、返還時の移送・保管費について、他都市の状況を踏まえ、見直しを検討する。

### ⑤ 処分

保管した放置自転車等の引き取り通知をした後、保管期間が過ぎても所有者による引き取りがない場合、所有権を放棄したものと判断して処分を告知し、原則として破砕処分する。

## (2) 廃棄自転車のリサイクル

「高松市放置自転車リサイクル要綱」に基づき、保管期間が過ぎた放置自転車のうち、再利用が可能なものについては、所有者による所有権が放棄されて市に所有権が帰属したものとし、限りある資源の有効活用のため、市内の外国人留学生等を受け入れている団体等にリサイクル自転車として貸与するほか、公用車としても利用する。

また、「高松市帰属自転車売却要綱」に基づき、保管期間が過ぎた放置自転車を自転車商組合が設立した高松市自転車リサイクル推進協会へ売却し、市自らが、リユース、リデュース、リサイクルの3Rを実践し、循環型社会の推進を図ると共に、市民のリサイクル意識の高揚を図るため、同協会に加盟している自転車店が点検・整備を行った上で、各店舗で一般販売する。

なお、平成23年度は東日本大震災の支援として69台の自転車を提供した。(平成23年11月時点)

## (3) 放置自転車等禁止区域の見直し

市街地中心部においては、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる特定施設付近での路上駐車や放置自転車等禁止区域の指定範囲外での放置自転車等が目立つほか、来春オープン予定の高松丸亀町商店街G街区市街地再開発事業により、自転車等の駐車需要の増加が予想される。

こうしたことから、公共の空間における良好な都市環境の保持や通行の安全確保、さらに都市景観の向上の観点から、放置自転車等禁止区域の見直しを図るものである。

- ・ 市街地中心部では特定の店舗前や周辺道路への自転車等の駐車が目立つ。
- ・ G街区の再開発による自転車等駐車需要の増加が予想される。



- ・ G街区周辺(国道11号の中央通り～フェリー通りの間)を新たに放置自転車等禁止区域に指定。
- ・ その他、再開発事業など、状況の変化に応じて、区域の見直しを検討する。

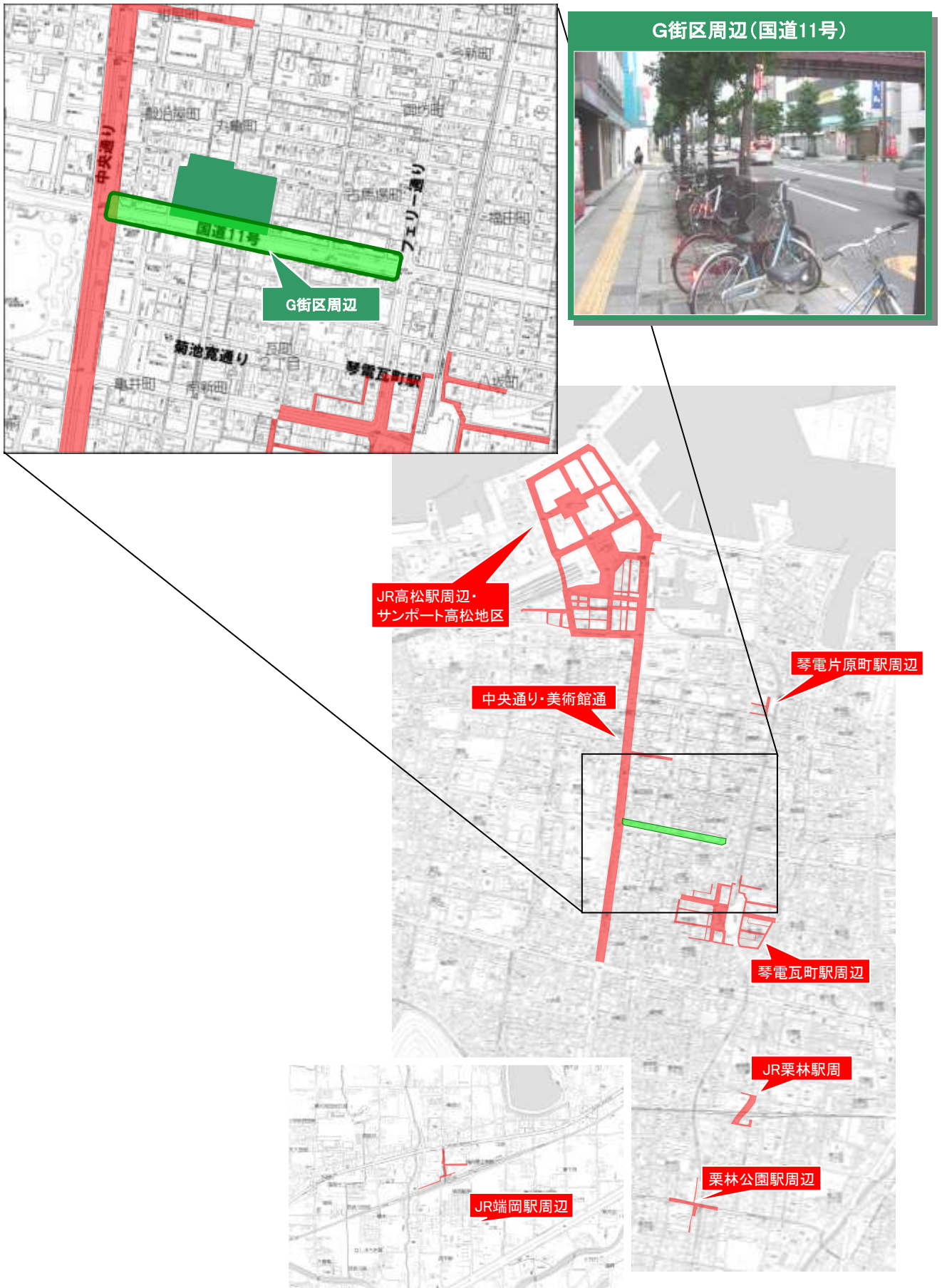


図 4-8 放置自転車等禁止区域の見直し方針(案)

## 6 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項

自転車等の正しい駐車方法の啓発を充実させ、道路管理者・教育機関・警察・鉄道事業者・商店街振興組合・自転車商協同組合及びその他の機関や団体の協力の下、活動期間を定めて重点的・効果的な啓発活動を行う。

また、関係機関・団体は市と連携した啓発活動を行うとともに、それぞれの立場においても主体的な活動を推進していく。



図 4-9 フラワーフェスティバル&交通安全フェア



## (1) 啓発活動の充実

### 1) 事務所や集合住宅に対する自転車等駐車スペースの確保

市街地中心部の事務所や集合住宅に対して、附置義務等により自転車等駐車場が設置されていない、あるいは十分な収容能力が見込まれない場合、敷地内に駐車可能なスペースを確保するよう啓発する。

### 2) 自転車等駐車場の適正利用の周知

市街地中心部や主な鉄道駅周辺において、交通指導員やボランティア活動員、商店街振興組合等により自転車等駐車場の案内や適正な駐車場利用を呼び掛けるとともに、道路管理者や鉄道事業者など関係機関と連携をとって啓発サインの設置、駐車場誘導板の設置、路上駐車禁止の標示等の拡充に努める。

### 3) 自転車等の駐車意識の醸成

アンケート調査結果では、郊外地域の住民の約半数は買い物目的で自転車等を利用し、自転車等による移動の自由度や目的地への利便性に魅力を感じている。一方、市街地中心部では、放置自転車等の発生に対して利用者のモラルの低さを指摘する意見が多く、放置自転車等に対する規制が必要と考える意見が9割以上であった。

京都府や広島県等では、地域に密着した防犯活動や防犯意識の醸成を狙いとして「割れ窓理論」を応用した落書きや張り紙の撤去等を行う運動を推進している。本市においても、放置自転車等禁止区域内への長時間駐車や特定の店舗前での乱雑な駐車状況は、最初の軽微な状況がきっかけとなって悪化している可能性が考えられる。

そのため、定められたルールやマナーを認識し定着させる観点から、自転車等駐車場の適正利用の周知に努めるとともに、商店街では店舗前での自転車等の短時間駐車に対して、店舗の従業員が乱雑な駐車状況を整える等、歩行者の通行の妨げとならない行動を周りに示すことで、自転車等の駐車方法や駐車意識を醸成させる取組を検討していく。

### 4) 自転車等の利用に関する告知と効果の把握

高松市のホームページや広報、くらしのガイド、チラシやポスター等の媒体や標識の活用、交通指導員等による告知、各種キャンペーンの実施など、あらゆる機会を通じて引き続き行うとともに、各種啓発活動の効果把握のため、市民モニターやアンケートの実施について検討する。



## (2) 主な関係機関による啓発活動

### 1) 教育機関

身近な交通手段として、児童や生徒が自転車を利用する機会が多いことから、教育機関は市の教育委員会等と連携を図り、自転車駐車に関するルールやマナーの指導(交通安全教室や自転車安全運転講習)を実施する。

また、自転車等の放置問題に関心を持たせるため、自転車での行動範囲が広がる中学生や高校生を対象に、教本の作成を検討するとともに、自転車等の路上駐車が社会に与える影響等について学習する機会を設け、関係機関と協働で交通安全教育を推進する。

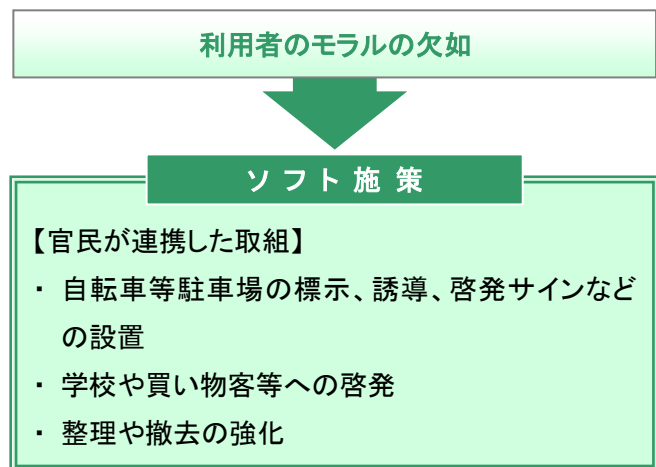


図 4-10 ソフト施策による啓発活動

### 2) 警察

自転車等の利用にあたっては、道路交通法上守らなければならないルール(普通自転車の歩道通行可、普通自転車通行指定部分の道路標示など)があり、これらのルールを知って実践することが安全な自転車等の利用につながる。そのため、警察は定期的な交通安全運動等の機会を通じて、適正なルールの遵守・励行を図るための指導を徹底する。また、教育機関と連携を図って自転車利用に関するルールやマナーの啓発活動を推進する。

### 3) 鉄道事業者

鉄道事業者は、自転車等の駐車に関する市の啓発活動に関して、駅構内等の掲示スペースの提供や啓発活動実施のアナウンス等により、積極的に協力する。また、利用者に対し、独自でも広報活動を行うものとする。

### 4) 商店街振興組合

商店街振興組合は、自転車等の駐車に関する市の啓発活動に関して、従業員や商店所有の自転車をステッカー等により明示して、路上に放置しないように周知徹底するほか、啓発活動実施のアナウンス等により、積極的に協力する。また、店舗の従業員が店舗前の乱雑な駐車状況を整える等、商店街での歩行者と自転車との共存を意識した活動を推進する。

また、自転車等駐車場に買物カートを設置するなど、利用者ニーズを踏まえた効果的な取組を検討する。

#### 5) 自転車軽自動車商協同組合・各小売商

自転車軽自動車商協同組合や各小売商は、自転車等の駐車に関する市の啓発活動に関して、自転車購入者に対して防犯登録と併せて利用者の氏名や連絡先等を表示するよう協力を求める等により、積極的に協力する。

また、ルールやマナーの啓発活動をさらに効果的に推進するため、啓発用パンフレットを作成し、自転車購入時に配布する。

#### 6) その他民間事業者

社員教育の一環として交通ルールの遵守や、自転車利用マナー等の周知徹底を行い、企業の社会的責任(CSR)を果たすとともに、対外的なイメージアップによる自社の発展や、事業継続(BCP)の向上を目指す。

## 7 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

高松市が目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」を実現するため、都市交通計画等では、自転車を手軽で環境に優しい基礎的かつ重要な交通手段と位置づけ、自転車の有用性を活かした様々な施策を提示している。

そのため、関連計画に基づき、自転車等の駐車に関する施設整備や自転車等の利用促進にかかる仕組みを計画的に実践することが重要である。

### (1) 快適な駐車環境を育むサイクル・エコシティの実現

本市の総合都市交通計画等では、自動車からの転換を促す公共交通体系の構築や都心・まちなかでの回遊性を高める公共交通体系の構築の観点から、交通需要管理施策としてサイクル&バスライド駐輪場の整備や中心市街地での自転車等駐車場の増強等が提示されている。今後は各計画のアクションプランに基づき、各種施策に関する社会実験や施策の実施により「快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ」の実現を目指す。

#### 1) 交通需要管理(TDM)

都市の交通環境や将来の計画および地形や気候を含む地域の特性などを多角的に分析した上で、徒歩・自転車等・自動車・バス・電車等の交通需要を施策として配分することにより、効率的に都市機能の強化を目指すものである。

高松市総合都市交通計画では、「人と環境にやさしく、快適で利用しやすい公共交通体系の構築」を目指し、具体的な取り組むべき施策を掲げている。これらの施策のうち、本計画における自転車等駐車対策と関連する項目は、総合都市交通計画における交通需要管理施策の一環として位置づけられるものである。

表 4-6 総合都市交通計画の施策と本計画の関連

高松市総合都市交通計画における施策体系		本計画の該当項目	
施策の方針	具体的施策	基本的な取組	将来に向けての研究課題
1) バリアフリーな交通環境の整備	1 公共交通のバリアフリー		
2) 交通不便地域への対応	2 交通弱者の移動手段確保 (コミュニティバスの再編を含む)		
3) 安全な交通環境の形成	3 交通安全教育の実施	●	
4) 市民・企業への環境行動啓発	4 モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動	○	
5) 公共交通への転換促進	5 パーク&ライド駐車場の整備		
	6 パーク&バスライド駐車場の整備		
	7 サイクル&ライド駐輪場の整備	●	
	8 サイクル&バスライド駐輪場の整備		●
6) 道路走行環境の向上	9 道路走行空間の再編と計画道路の整備	○	
7) 自動車利用の抑制・規制	10 駐車場の料金対策		
	11 都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制	○	
8) 公共交通の利便性向上	12 鉄道新駅の設置		
	13 新交通システム(LRT等)の導入		
	14 交通結節拠点の整備	●	
	15 パスレーンの整備		
	16 バス利用のサービス向上		
	17 IruCaカードの利用の拡大		
	18 利便性の高い情報の提供		
	19 鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化	●	
	20 バス路線の再編		
	21 航路・空路の活性化		
9) 中心市街地での回遊性の向上	22 都心地域内の循環バスの導入	○	
	23 レンタサイクルポート、自転車等駐車場の増強	●	
	24 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	○	

●: 直接関連する施策 / ○: 間接的に関連する施策

## 2) 将来に向けての研究課題

### ア:自転車等駐車場の利用の調整

- ・ 自転車等駐車場をレンタサイクルポート(以下「ポート」という)や自転車等保管所などを併設した複合施設とすることにより、限られた空間の有効利用とサービスの向上を目指す。

### イ:レンタサイクル事業

- ・ 本事業は、自転車を近距離公共交通機関の1つとして位置づけ、市街地中心部の主要な鉄道駅など多くの利用者が見込まれる施設にポートを設置しネットワーク化することにより、1台の自転車を複数の利用者が相互利用し、自転車の総量を抑制し、自転車等駐車場の有効活用および市街地中心部における放置自転車を減らすための方策として平成13年5月から事業を開始した。
- ・ 利用者にはワンコイン(100円)で24時間利用できる手軽さが受け、通勤通学者はもとより観光客にも多数利用されている。
- ・ ポートの管理については、有料自転車駐車場等の管理業務と密接不可分なため、指定管理者に委託し効率的な管理を図っている。
- ・ また、平成23年度には、自転車に設置したICタグと利用カード(磁気およびICカード(IruCaカード))を使用する新システムの導入により、受付を介さずに利用でき、各レンタサイクルの一元管理を実現させ、利便性の向上と利用促進による収入増を図るとともに、管理業務の簡素化と一部無人化により経費の削減を目指している。
- ・ ポートの見直し等による、レンタサイクル事業の効率的な運営により、放置自転車対策の推進を図る。

#### 【参考】

- ・ レンタサイクル台数 … 1,250台
- ・ レンタサイクルポート … 7箇所

(平成23年度時点)

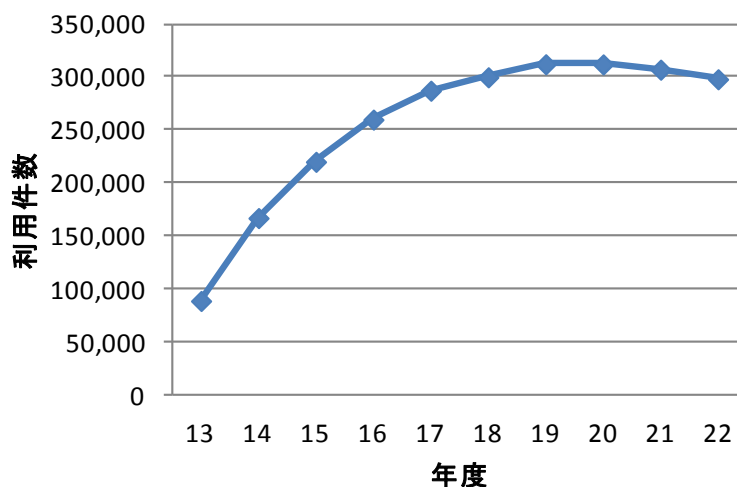


図 4-11 レンタサイクル利用件数の推移

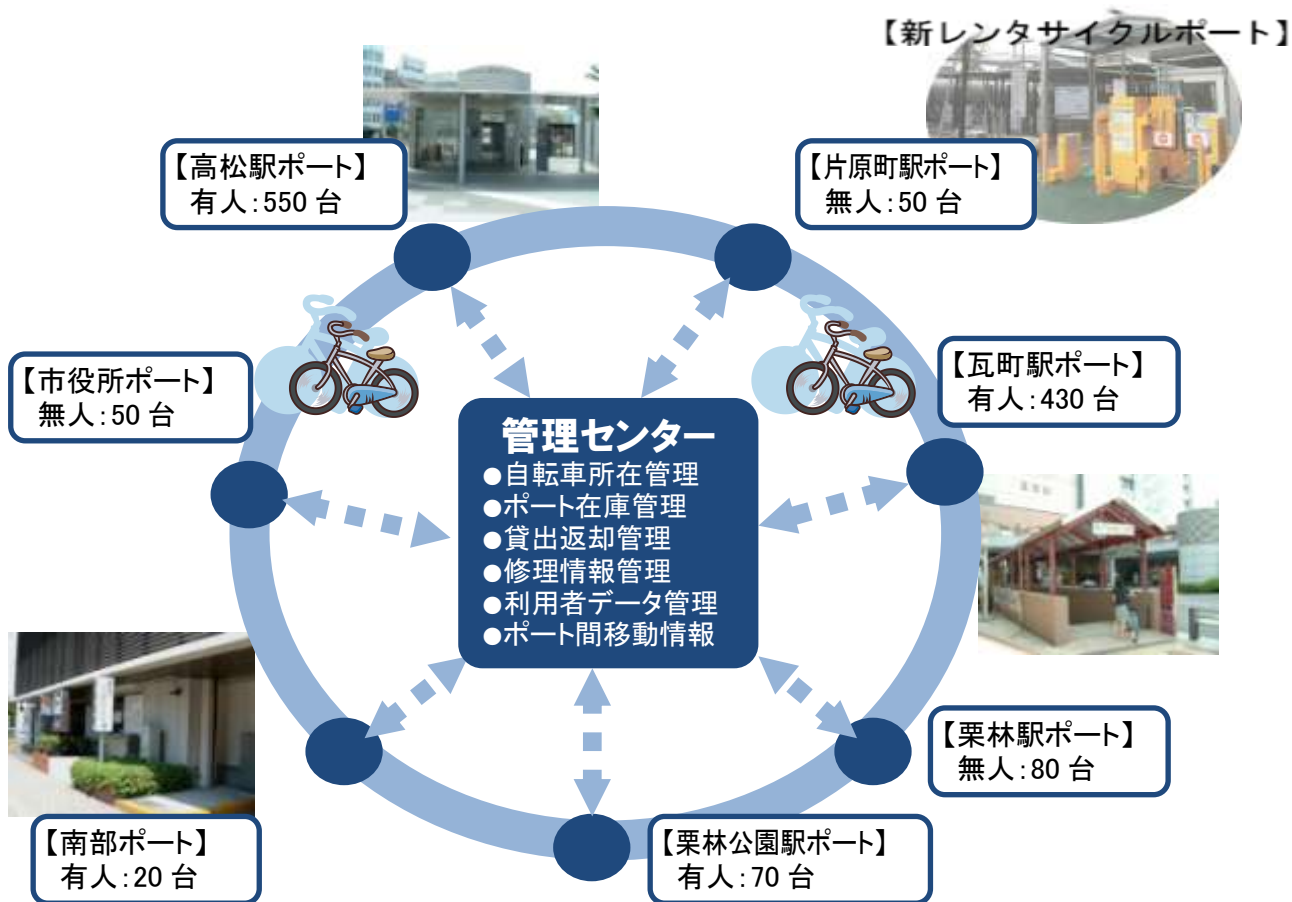


図 4-12 高松市レンタサイクル事業イメージ図

**ウ:雨天時の自転車利用に関する自転車等駐車場の利便性向上**

本市では、「日本一のちやりんこ便利都市」を目指すためにも、雨天時の自転車の利便性向上に向けた研究を行っていく。

(主な研究内容)

- ・ 雨天時の自転車の安全運転の指導・啓発
- ・ 県警による傘差し運転の禁止等の規制・取締強化
- ・ 既存の公共的施設・自転車等駐車場や自転車ネットワーク網などを踏まえた自転車マップの作成
- ・ 自転車や雨具等のハード的開発
- ・ 雨天時における自転車等駐車場の利便性向上 など

**エ:サイクル&ライドの活用**

- ・ 公共交通の利用促進による中心部での交通渋滞の緩和だけでなく、駐車スペースを有効利用することで、自転車等の駐車対策にも有効である。

**オ:市内循環バス**

- ・ 都市における近距離交通手段の選択肢が増えることで、近距離交通の分散化が図られ、自転車等の駐車対策にも有効である。

**カ:リサイクル可能な不用自転車の受入の検討**

- ・ 転勤または卒業等により、不用となった自転車について、放置自転車の削減およびゴミの減量化、資源の有効利用の観点から、利用可能な自転車の受け入れを検討する。



## (2) 新たな駐車対策（サイクル&バスライド）への取り組み

公共交通を機軸とした、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、市街地中心部から5km圏外の郊外地域において、鉄道駅などから遠くバス路線が唯一の公共交通である地区を対象に、主要バス停留所周辺の商業施設などを活用したサイクル&バスライド駐輪場を整備し、バスへの乗換えを誘導して他の交通手段からバスへの利用転換を促進するものである。

### 1) 候補箇所の選定

郊外地域を対象に実施したアンケート調査によると、最寄りのバス停付近に自転車等駐車ができた場合にバスを利用しようと思う意見は利用しようと思わない意見とほぼ同数であった。この結果を踏まえ、サイクル&バスライド駐輪場の候補箇所については、「高松市総合都市交通計画」におけるサイクル&バスライド駐輪場の整備検討エリアのうち、以下の条件のいずれかを満たすものとする。



図 4-13 バス停選定の視点





# 自転車等駐車施策の推進に向けた体系

## 目標

## 基本施策

## 施策項目

## 具体的な取組

## 実施主体

快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ





## 資料 平成23年度 高松市自転車等駐車対策協議会

### 1. 協議会の開催状況

	日 時	議 事
第1回	平成23年 7月12日(火)	(1)高松市自転車等駐車対策総合計画(平成11年3月策定)の取組み状況について (2)新・高松市自転車等駐車対策総合計画の策定方針について (3)高松地区における自転車駐車の現況と課題について
第2回	平成23年 9月28日(水)	(1)自転車駐車の現況と課題について (2)駐車対策の基本方針について (3)新・高松市自転車等駐車対策総合計画の策定内容について
第3回	平成23年 11月1日(火)	(1)新・高松市自転車等駐車対策総合計画(案)について (2)今後のスケジュールについて

2. 平成23年度 高松市自転車等駐車対策協議会 委員名簿

	氏 名	役 職 等	備 考
学識経験者	伊 藤 裕 康	香川大学 教育学部 教授	
	柴 田 潤 子	香川大学 連合法務研究科 教授	
市 民 代 表	岡 田 久美子	高松市交通安全母の会連絡協議会 理事	
	古 山 和 典	高松中央商店街振興組合連合会 専務理事	
	岩 部 弘	高松市連合自治会連絡協議会 地域部会 副部会長	
	井 上 末 子	財団法人高松市身体障害者協会 女性部長	
	森 澤 健 次	香川県自転車・軽自動車商協同組合 木田支部 副支部長	
	堤 留美子	公 募 枠	
	中 村 明 子	公 募 枠	
鉄道事業者の社員	寺 川 隆 裕	四国旅客鉄道株式会社 業務課長	
	加 地 修	高松琴平電気鉄道株式会社 運輸サービス部 リーダー	
香川県警察本部 の職員	天 野 行 哲	香川県警察本部 交通規制課長	
道路を管理する 行政機関の職員	生 田 利 浩	国土交通省 香川河川国道事務所 副所長	
	尼 子 進	香川県 道路課長	

(敬称略、順不同)





## 高松市自転車等駐車対策総合計画(案)

～快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ～

平成23年11月

編集・発行 高松市都市整備部まちなか再生課

〒760-8571

香川県高松市番町一丁目8番15号 本庁舎9階

TEL 087-839-2445 FAX 087-839-2443

Eメール [machisai@city.takamatsu.lg.jp](mailto:machisai@city.takamatsu.lg.jp)