

第 3 期

高松市自転車等駐車対策総合計画

～快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ～



令和 4 年 4 月

高 松 市

目 次

| | |
|------------------------------|----|
| 第 1 章 自転車等駐車対策総合計画の策定..... | 1 |
| 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 これまでの取組状況..... | 4 |
| 1 自転車等駐車場の整備に関する施策..... | 4 |
| (1) 役割分担の明確化..... | 4 |
| (2) 第 2 期総合計画の対象区域..... | 6 |
| (3) 市街地中心部の自転車等駐車場の整備..... | 7 |
| (4) 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備..... | 11 |
| (5) 附置義務制度の拡充..... | 14 |
| 2 放置自転車等の撤去等の実施施策..... | 15 |
| (1) 放置自転車等の撤去..... | 15 |
| (2) 廃棄自転車のリサイクルの推進..... | 15 |
| (3) 放置自転車等禁止区域の指定..... | 16 |
| 3 正しい駐車方法の啓発に関する施策..... | 17 |
| (1) 啓発活動の充実..... | 17 |
| (2) 主な関係機関による啓発活動..... | 18 |
| 4 その他の必要な施策..... | 19 |
| (1) 今後の研究課題、新たな駐車対策への取組..... | 19 |
| 5 第 2 期計画の総括..... | 22 |
| (1) 第 2 期計画のまとめ..... | 22 |
| (2) 自転車等駐車対策関係費の現状..... | 23 |
| 第 3 章 高松市における現状と課題..... | 24 |
| 1 社会状況の変化..... | 24 |
| (1) 人口・高齢化..... | 24 |
| (2) 鉄道駅周辺人口・利用者数..... | 25 |
| (3) コロナ禍による自転車利用の変化..... | 26 |
| 2 自転車等利用の実態..... | 27 |
| (1) 市営自転車等駐車場の利用状況..... | 27 |
| (2) 市街地中心部における放置自転車等の実態..... | 29 |
| (3) 鉄道駅付近における放置自転車等の実態..... | 31 |
| (4) 事務所の自転車等駐車場の利用状況..... | 32 |
| (5) 集合住宅周辺における放置自転車等の状況..... | 33 |
| (6) レンタサイクルの利用状況..... | 34 |
| 3 自転車を利用したまちづくりの推進..... | 35 |
| 4 自転車等駐車対策における課題..... | 36 |
| 第 4 章 総合計画策定の考え方..... | 37 |
| 1 総合計画策定のポイント..... | 37 |
| 2 課題に対する対策方針..... | 38 |

| | |
|--|----|
| (1) 自転車等駐車場の最適化..... | 38 |
| (2) 放置自転車対策..... | 39 |
| (3) まちづくりの視点..... | 39 |
| 3 基本事項における基本方針及び対策方針との対応..... | 40 |
| 第5章 総合計画に関する基本事項..... | 41 |
| 1 総合計画の対象とする区域..... | 41 |
| 2 総合計画の目標及び期間..... | 44 |
| (1) 目標..... | 44 |
| (2) 期間..... | 44 |
| 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..... | 45 |
| (1) 自転車等駐車場整備の考え方..... | 45 |
| (2) 役割分担..... | 47 |
| (3) 市街地中心部の自転車等駐車場整備..... | 49 |
| (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..... | 54 |
| (5) 特定施設に対する自転車等駐車場整備..... | 55 |
| 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..... | 56 |
| (1) 鉄道事業者の講ずる措置..... | 56 |
| 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..... | 58 |
| (1) 放置自転車対策の実施..... | 58 |
| (2) 廃棄自転車のリサイクル..... | 60 |
| 6 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項..... | 61 |
| (1) 啓発活動の充実..... | 61 |
| 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..... | 64 |
| (1) 自転車等駐車場の機能向上..... | 64 |
| (2) レンタサイクルの活用..... | 67 |
| (3) 多様な自転車の活用..... | 70 |
| (4) パーソナルモビリティとの共存..... | 72 |
| (5) サイクル&バスライドの拡大..... | 74 |

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。

本市では、平成11年3月に第1期総合計画、平成24年4月に第2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、令和3年度末に第2期の計画期間が終了する。

※）自転車等とは…自転車及び原動機付自転車のこと。

2 総合計画策定の背景

本市は、平坦な地形と温暖で雨が少ない気候風土などから、自転車を利用しやすい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が高い都市である。また、観光に訪れた人にレンタサイクルが広く活用されるなど、地域の魅力等を楽しむ手段の一つとなっている。

一方、自転車等駐車場*が一定整備されてきているものの、放置自転車の残存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いる。また、近年は、新たなパーソナルモビリティの出現など、公共交通やレンタサイクルを含む多様な交通モードとの連携強化が求められている。

このため、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、「高松市総合都市交通計画」、第2期計画期間中に策定された「高松市自転車活用推進計画」や「高松市立地適正化計画」などを踏まえ、「快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ」の実現のため、新しい総合計画を策定するものである。



※）自転車等駐車場とは…一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設。駐輪場と同義。

3 総合計画の位置付け

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6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を総合的かつ計画的に推進するものである。

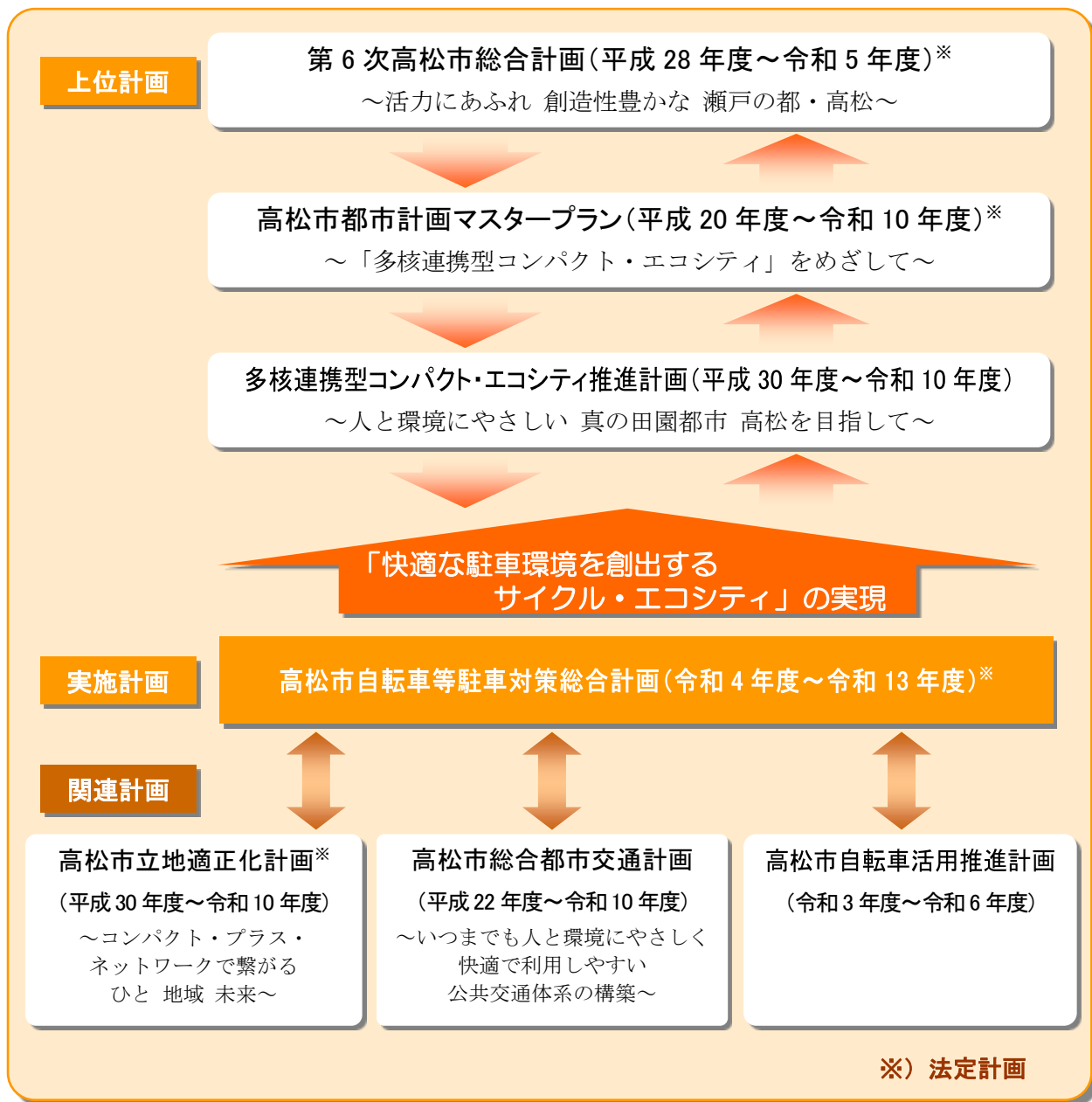


図 1-1 総合計画の位置付け

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 これまでの取組状況

1 自転車等駐車場の整備に関する施策

(1) 役割分担の明確化

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取組を進めた。

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た。また、民間に対して、自転車等駐車場整備の指導や啓発、財政支援等を実施した。

| | 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、鉄道事業者に協力を求めた。 |
| 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した。 |
| ウ | 既存自転車等駐車場の有効活用を促進した。(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た。(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・監督した。 |
| カ | 民間自転車等駐車場への各種支援策を実施した。(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 | 路上自転車等駐車場設置等に当たり、道路管理者は状況把握に努めた。 |
| ク | 自転車等駐車対策において国・県・市で連携を図った。 |

② 商店街振興組合

需要に対応するため、自転車等駐車場の拡大に向け、商店街空き店舗等の活用を検討した。既存の自転車等駐車場を利用者が快適に使用できるよう施設の維持管理に努めた。

③ 事務所

これまで任意で行ってきた自転車等駐車場整備であるが、附置義務対象となったことから、規定に基づき自転車等駐車場を整備するとともに、附置義務以上の台数確保に努めた。

④ 集合住宅

これまで任意で行ってきた自転車等駐車場整備であるが、附置義務対象となったことから、規定に基づき自転車等駐車場を整備するとともに、附置義務以上の台数確保に努めた。

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ついては、自転車等駐車場の土地借地等の協力を努めた。

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及び施設整備・管理の協力体制の維持・向上に努めた。

(2) 第2期総合計画の対象区域

第2期総合計画では、市街地中心部(11ブロック 136ha)及び鉄道駅周辺を対象としていた。

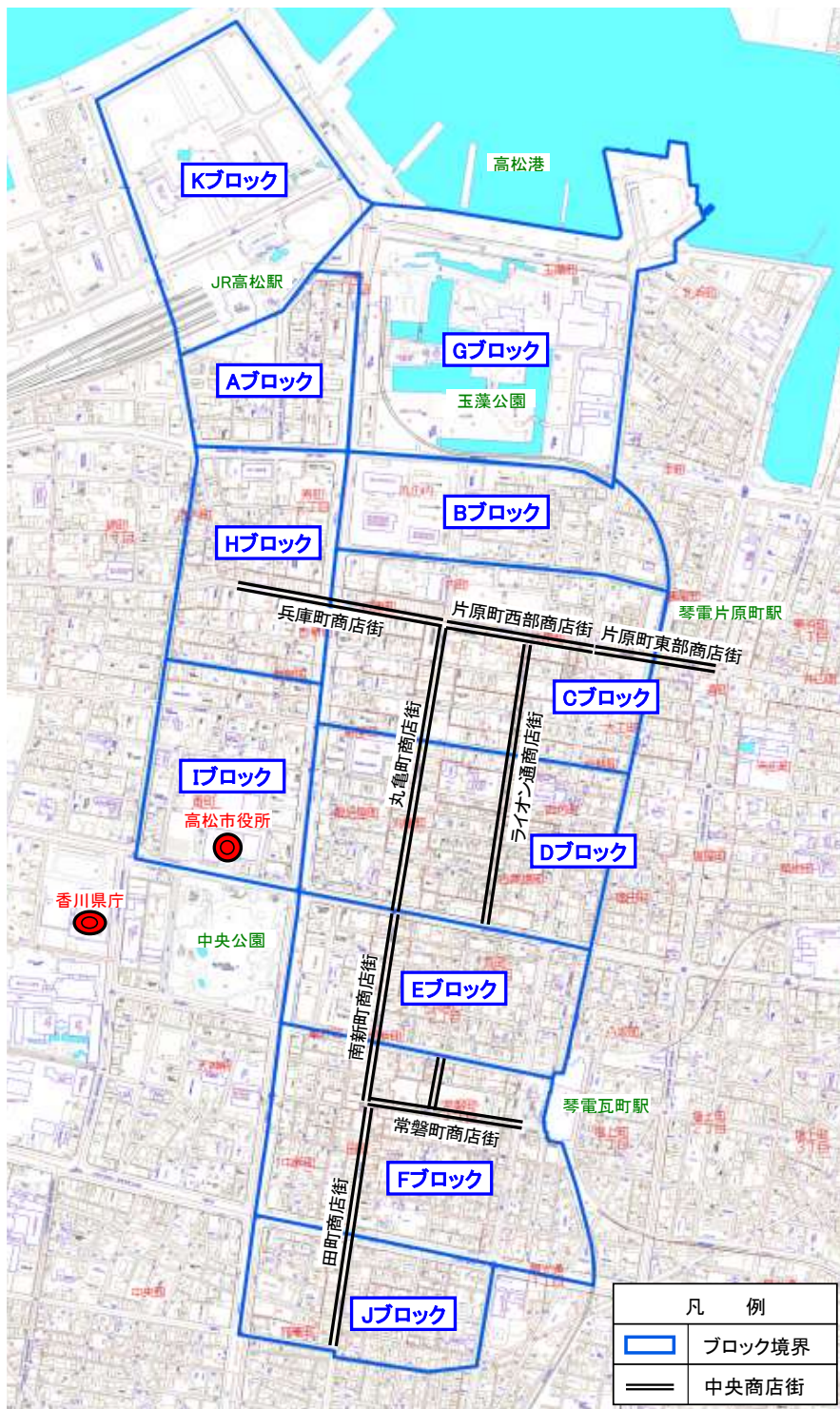


図 2-1 第2期総合計画の対象とする区域（市街地中心部）

(3) 市街地中心部の自転車等駐車場の整備

1) 自転車等駐車場の整備状況・放置自転車等の状況

市街地中心部においては、第2期総合計画策定時に約2,200台の整備目標量を設定し、令和2年度末には約620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多数あり、依然として市街地中心部には約1,900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 ^{※1} (P) | | 実施 (D) | 評価 (C) | |
|-----|-------|---|-----------------------|--|----------------------------|--|
| | | の 台 数 放 置 自 転 車 等 | 整 備 目 標 量 | 令 和 〜 年 度 末 整 備 状 況 | 整 備 量 の 評 価 | の 台 数 (<u>現 在</u> ※2) |
| 1 | Aブロック | 59 | 66 | 58 | × | 53 |
| 2 | Bブロック | 10 | 12 | 0 | × | 32 |
| 3 | Cブロック | 413 | 459 | 218 | × | 396 |
| 4 | Dブロック | 263 | 292 | 0 | × | 404 |
| 5 | Eブロック | 385 | 428 | 135 | × | 382 |
| 6 | Fブロック | 381 | 423 | 210 | × | 274 |
| 7 | Gブロック | 0 | 0 | 0 | ○ | 0 |
| 8 | Hブロック | 164 | 183 | 0 | × | 165 |
| 9 | Iブロック | 29 | 33 | 0 | × | 63 |
| 10 | Jブロック | 129 | 144 | 0 | × | 90 |
| 11 | Kブロック | 140 | 156 | 0 | × | 10 |
| 合計 | | 1,973 | 2,196 | 621 | × | 1,869 |

※1) 第2期総合計画策定時

※2) 令和3年11月調査

- ・ 中央商店街の自転車等駐車場があるC～Eブロックの内、Dブロックでは放置自転車等の台数が大幅に増加している。

表 2-2 市街地中心部の放置自転車等の状況

| ブ ロ ク | H24 整備 目標量 | 放置自転車等の台数 | | | | | | | | |
|-------------|------------------|-----------|-------|-------|-------|---------------|-------|------|-------|--------------|
| | | H23.7 調査時 | | | | R3.10 調査時(現在) | | | | 差分 R3-H23 |
| | | 9時台 | 12時台 | 17時台 | 最大値 | 9時台 | 12時台 | 17時台 | 最大値 | |
| A | 66 | 17 | 49 | 59 | 59 | 41 | 53 | — | 53 | -6 |
| B | 12 | 5 | 10 | 5 | 10 | 6 | 32 | — | 32 | 22 |
| C | 459 | 141 | 413 | 351 | 413 | 270 | 396 | — | 396 | -17 |
| D | 292 | 107 | 229 | 263 | 263 | 286 | 404 | — | 404 | 141 |
| E | 428 | 211 | 362 | 385 | 385 | 308 | 382 | — | 382 | -3 |
| F | 423 | 175 | 381 | 375 | 381 | 134 | 274 | — | 274 | -107 |
| G | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0 | 0 |
| H | 183 | 164 | 154 | 153 | 164 | 132 | 165 | — | 165 | 1 |
| I | 33 | 13 | 29 | 18 | 29 | 43 | 63 | — | 63 | 34 |
| J | 144 | 113 | 129 | 119 | 129 | 57 | 90 | — | 90 | -39 |
| K | 156 | 32 | 67 | 140 | 140 | 8 | 10 | — | 10 | -130 |
| | 2,196 | 978 | 1,823 | 1,868 | 1,973 | 1,285 | 1,869 | — | 1,869 | -104 |

- ・平成23年7月調査時と比較すると、自転車等駐車場周辺やオフィス付近での放置が増え、放置自転車が分散化していることから、駐輪ルール・マナーの意識の希薄が考えられる。

【平成23年7月 17時台 放置自転車:263台】



【令和3年10月 12時台 放置自転車:404台】

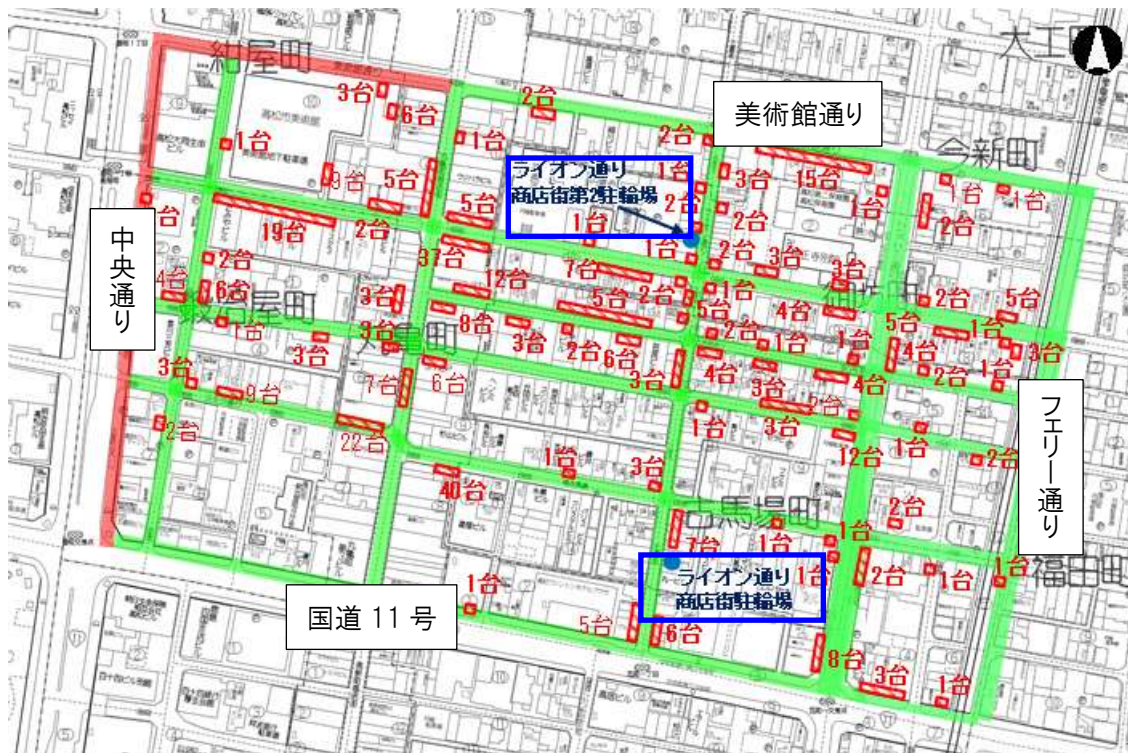


図 2-2 放置自転車等の分布 (Dブロック)

2) 商店街自転車等駐車場の整備の状況

市街地中心部の商店街について、補助金交付事業「高松市自転車等駐車場施設整備等事業補助金交付要綱」による支援により、民間による自転車等駐車場整備を進めてきた。

表 2-3 商店街駐輪場補助金一覧

| 施設名 | 事業主体 | 供用開始 | 面積(m ²) | 収容能力 | 備考 |
|---------------|---------------|----------|---------------------|------|-----|
| 1 常磐町商店街 | 常磐町商店街振興組合 | H11.12.1 | 95.6 | 68 | 更地 |
| 2 田町商店街 | 田町商店街振興組合 | H15.11.1 | 30.8 | 30 | 空店舗 |
| 3 兵庫町商店街第2 | 兵庫町商店街振興組合 | H20.6.1 | 65.5 | 50 | 空店舗 |
| 4 ライオン通り商店街 | ライオン通り商店街振興組合 | H20.6.1 | 94.1 | 66 | 更地 |
| 5 南新町商店街 | 南新町商店街振興組合 | H21.5.1 | 79.7 | 39 | 空店舗 |
| 6 ライオン通り商店街第2 | ライオン通り商店街振興組合 | H22.8.1 | 29.8 | 30 | 更地 |
| 7 兵庫町商店街第3 | 兵庫町商店街振興組合 | H24.12.1 | 80.7 | 50 | 更地 |
| 計 | | | 476.2 | 333 | |

補助金交付事業:「高松市自転車等駐車場施設整備等事業補助金交付要綱」

- ・民間事業者が実施する公共的自転車等駐車場の整備・管理運営事業に資金面で支援するもの
- ・平成22年度の事業仕分けを受け、23年度から補助率85%以内→67%に引き下げ運用



図 2-3 中央商店街自転車等駐車場位置図

(4) 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備

鉄道駅周辺においても第2期総合計画策定以降整備を進めているが、策定時に問題があった鉄道駅及び近年、問題が顕在化している19の鉄道駅について、現在1駅で自転車等の駐車に関する容量不足が生じている。一方、実収容台数上は問題がなくても、現地調査の状況等を踏まえると、整備や環境での配慮が必要な箇所がある。

表 2-4 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の収容台数

| 最寄駅名 | 敷地面積 (㎡) | 延床面積 (㎡) | 収容台数(台) | | | | |
|--------------|-------------|-------------|---------|--------------------|----------------|-----|---|
| | | | 収容能力 | R3 実収容台数 最大値 | 収容能力- 実収容台数 | 評価 | |
| JR | 鬼無 | 415 | 415 | 300 | 167 | 133 | ○ |
| | 昭和町 | 150 | 150 | 140 | 75 | 65 | ○ |
| | 木太町 | 250 | 250 | 180 | 129 | 51 | ○ |
| | 屋島 | 526 | 526 | 360 | 274 | 86 | ○ |
| | 古高松南 | 68 | 68 | 70 | 59 | 11 | ○ |
| | 八栗口 | 118 | 118 | 110 | 38 | 72 | ○ |
| ことடன் 琴平線 | 片原町 | 182 | 182 | 216 | 117 | 99 | ○ |
| | 三条 | 450 | 450 | 390 | 188 | 202 | ○ |
| | 太田 | 656 | 656 | 555 | 407 | 148 | ○ |
| | 仏生山 | 645 | 645 | 697 | 552 | 145 | ○ |
| | 空港通り | 565 | 565 | 250 | 150 | 100 | ○ |
| | 円座 | 306 | 306 | 270 | 202 | 68 | ○ |
| | 岡本 | 183 | 183 | 155 | 99 | 56 | ○ |
| ことடன் 志度線 | 沖松島 | 24 | 24 | 70 | 37 | 33 | ○ |
| | 渦元 | 358 | 358 | 270 | 139 | 131 | ○ |
| ことடன் 長尾線 | 花園 | 100 | 100 | 100 | 90 | 10 | ○ |
| | 林道 | 328 | 328 | 240 | 217 | 23 | ○ |
| | 木太東口 | 141 | 141 | 90 | 109 | -19 | × |
| | 水田 | 249 | 249 | 200 | 164 | 36 | ○ |

○:容量に問題がない状態 ×:容量が不足している状態

表 2-5 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備状況 (第2期計画期間中の整備状況)

| 路線名 | 駅名 | 廃止台数 | 整備台数 | 収容台数 | 備考 |
|--------------|------|------|-------|------|--------------------------------|
| JR 予讃線 | 鬼無 | - | - | 300 | 駐車場区画線工事(令和2年8月) |
| | 端岡 | - | - | 750 | ゲート設置及びキャッシュレス化(令和3年3月) |
| ことடன் 琴平線 | 伏石 | - | 866 | 866 | 一部供用開始(北側自転車等駐車場) (令和2年11月) |
| | 仏生山 | 0 | 197 | 697 | - |
| | 岡本 | 0 | 25 | 155 | - |
| ことடன் 志度線 | 沖松島 | 0 | 40 | 70 | - |
| | 八栗 | 200 | 10 | 160 | - |
| | 八栗新道 | 10 | 20 | 20 | - |
| | 房前 | 0 | 15 | 15 | - |
| ことடன் 長尾線 | 林道 | 0 | 20 | 240 | - |
| | 元山 | 0 | 90 | 135 | - |
| 合計 | | 210 | 1,283 | | |

| | |
|---------|--------------------|
| 名 称 | J R 鬼無駅前自転車等駐車場 |
| 供 用 開 始 | 令和2年8月整備（駐車場カラー舗装） |
| 収 容 台 数 | 300台 |
| 事 業 主 体 | 高松市 |

改修前



改修後



| | |
|---------|------------------------------|
| 名 称 | J R 端岡駅前自転車等駐車場 |
| 供 用 開 始 | 令和3年3月整備（入出庫ゲート設置及びキャッシュレス化） |
| 収 容 台 数 | 750台 |
| 事 業 主 体 | 高松市 |

整備状況



(参考) 表 2-6 第2回総合計画策定時(平成24年)の整備状況

| 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高徳線 | 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 ことடன்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 ことடன்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 湊元 | 212 | 270 | | 問題あり | 249 | ※ | 屋島陸上競技場の改築関連 |
| | 30 ことடன்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 | | 民間駐輪場 10 台あり |
| | 36 塩屋 | 16 | 50 | | | 19 | | |
| | 37 房前 | - | - | | | 0 | | |
| | 38 原 | 8 | 15 | | | 10 | | |
| 5 ことடன்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 | |

(5) 附置義務制度の拡充

「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」に基づき、商業地域及び近隣商業地域内で特定施設(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)を新築又は増築する場合、自転車等駐車場の設置を義務付けている。

前回から、用途区分に「事務所」「共同住宅」を新たに追加した。

表 2-7 高松市における自転車等駐車場の附置義務

| 用途区分 | 新築又は増築の延べ面積 | 自転車等の収容台数の割合 |
|---|-------------|---------------|
| 舞踏場、遊技場、展示場 | 300㎡以上 | 延べ面積15㎡につき1台 |
| 百貨店、マーケット、飲食店、小売店舗、観覧場、劇場、映画館、演芸場、集会場、病院、診療所、各種学校 | 400㎡以上 | 延べ面積20㎡につき1台 |
| 銀行、その他の金融機関、博物館、美術館、図書館、ボーリング場、スケート場、水泳場、スポーツの練習場、体育館 | 500㎡以上 | 延べ面積25㎡につき1台 |
| 事務所 | 2,000㎡以上 | 延べ面積100㎡につき1台 |
| 共同住宅、長屋 | 20戸以上 | 1戸につき1台 |

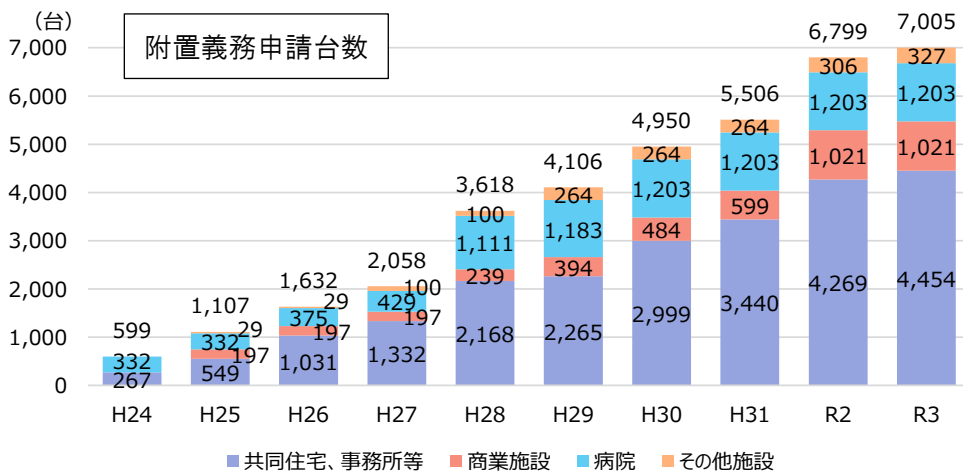
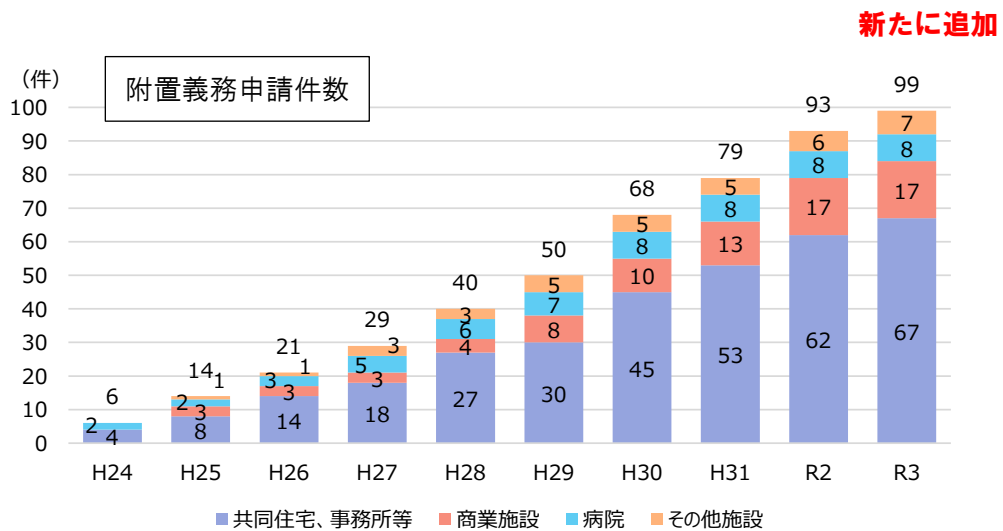


図 2-4 自転車等駐車場の附置義務申請件数と台数の推移 (累積)

2 放置自転車等の撤去等の実施施策

(1) 放置自転車等の撤去

「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7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、1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。

- ・ 令和2年度の放置自転車等撤去数は、約3,000台/年であり、このうち放置自転車等禁止区域では約1,400台/年の放置自転車等が撤去されている。
- ・ 撤去台数は、平成20年より65%減っている。

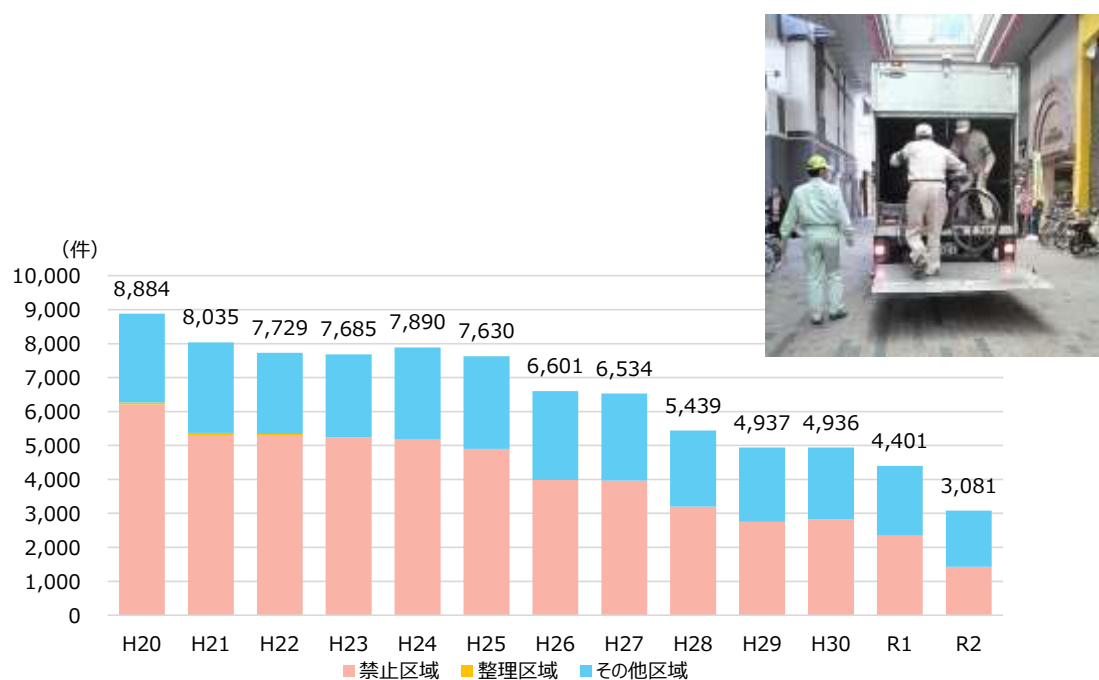


図 2-5 高松市における放置自転車等の撤去台数の推移

(2) 廃棄自転車のリサイクルの推進

返還できなかった自転車は、一般販売、リサイクル自転車、レンタサイクル、その他廃棄分は部品取りして再利用している。

表 2-8 放置自転車等の返還率、再利用の状況

| | | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 |
|-----|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 返還率 | | 54.6% | 50.5% | 54.3% | 53.1% | 48.0% |
| 再利用 | レンタサイクル | 120 | 80 | 120 | 80 | 80 |
| | リサイクル | 8 | 10 | 10 | 6 | 10 |
| | 一般販売 | 128 | 192 | 130 | 144 | 68 |

(3) 放置自転車等禁止区域の指定

平成31年4月に「高松市自転車等の適正な利用に関する条例施行規則」を改定し、禁止区域内での放置自転車等の撤去対象となる時間を、2時間から1時間へと変更した。



図 2-6 放置自転車等禁止区域における放置自転車等の状況

3 正しい駐車方法の啓発に関する施策

自転車等の正しい駐車方法の啓発を推進するため、道路管理者・教育機関・警察・鉄道事業者・商店街振興組合・自転車軽自動車商協同組合及びその他の機関や団体と協力し、各イベントにおいて重点的かつ効果的な啓発活動を実施した。



図 2-7 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した。

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図り、啓発サイン・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た。

3) 自転車等の駐車意識の醸成

交通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や、中央商店街クリーン作戦を年4回実施し、自転車等の駐車方法や駐車意識を醸成させる取組を実施した。

4) 自転車等の利用に関する告知

高松市ホームページや広報、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、各種キャンペーンを実施し、あらゆる機会を通じて、各種啓発活動を行った。

(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、小中学校・高等学校は市教育委員会と連携を図り、自転車駐車に関するルールやマナーの指導(交通安全教室等)を実施した。

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等を対象に、長期休暇前に学校を通じて本市が作成した啓発用チラシを配布した。

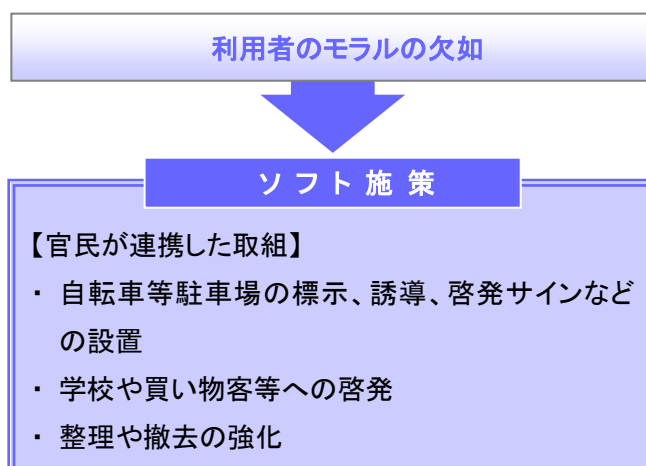


図 2-8 ソフト施策による啓発活動

2) 警察

自転車等の利用に当たっては、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の徹底に努めた。

3) 鉄道事業者

鉄道事業者は、自転車等の駐車に関する本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を積極的に協力するとともに、鉄道事業者自らも、利用者に対し、広報活動を実施した。

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本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、積極的に協力した。また、店舗の従業員が店舗前の乱雑な駐車状況を整えるとともに、中央商店街クリーン作戦にも積極的に参加し、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した。

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本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、積極的に協力した。

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)を果たすと同時に、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)の向上を目指した。

4 その他の必要な施策

(1) 今後の研究課題、新たな駐車対策への取組

1) レンタサイクル

平成13年3月に制定した高松市レンタサイクル条例に基づき、自転車を共有することで自転車の総数を抑制し、放置自転車を減らすとともに、自転車を近距離公共交通機関として市民の利用に供するため、同年5月からレンタサイクル事業を実施している。



図 2-9 高松市レンタサイクル案内図

2) サイクル&バスライド

人口減少・超高齢社会や環境問題などに対応するため、平成22年11月に高松市総合都市交通計画を策定し、公共交通を基軸とした自動車に依存しない交通体系を構築することを目指しており、自転車と路線バスの乗継利便性を向上させるため、平成25年4月に路線バス事業者が行うバス停付近への駐輪場(サイクル&バスライド駐輪場)整備を支援する制度を創設している。現在、この制度を活用し、サイクル&バスライド駐輪場が11箇所供用開始している。

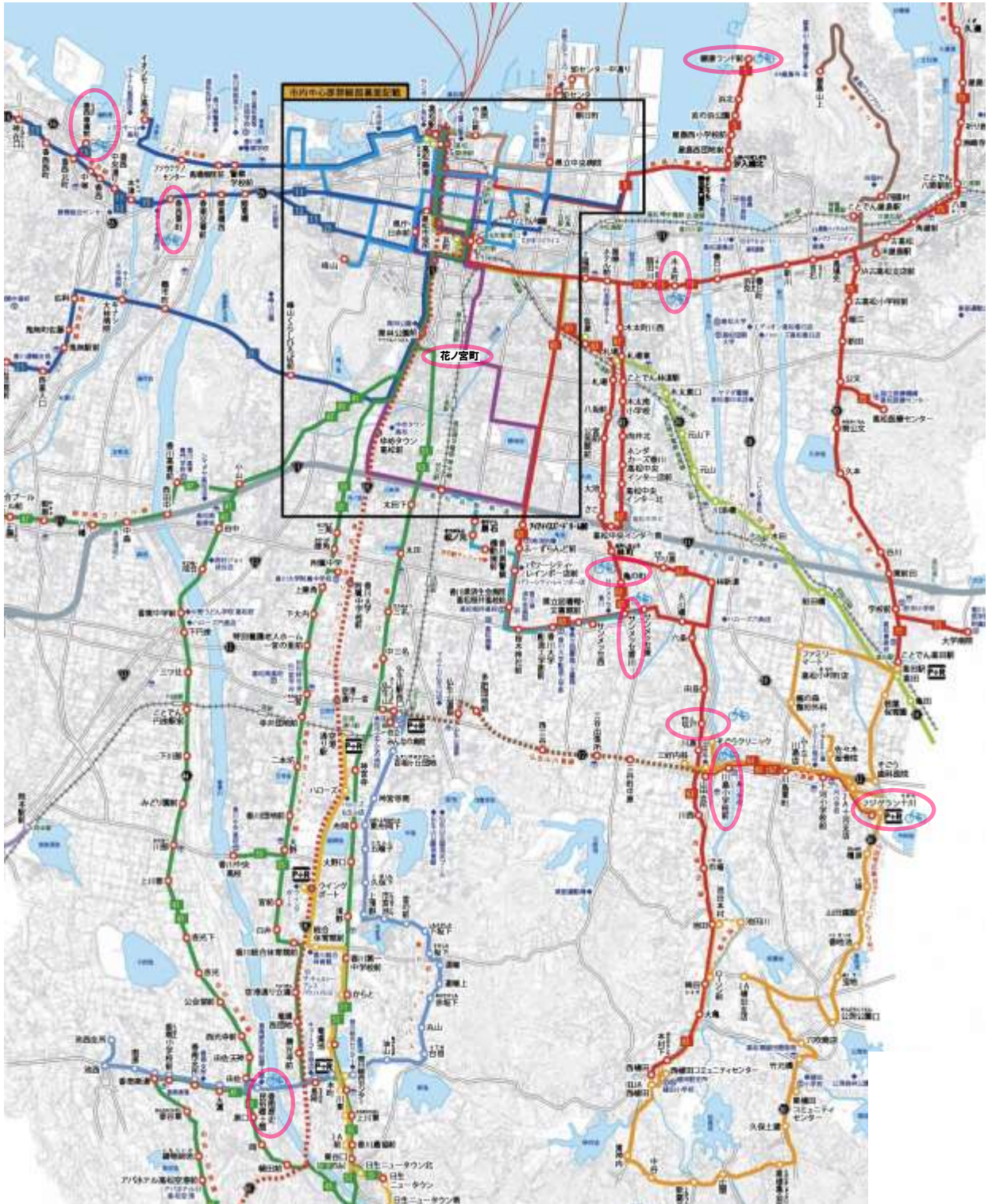


図 2-10 サイクル&バスライド駐輪場位置図

表 2-9 サイクル&バスライド駐輪場の整備概要

| 整備年度 | バス停名 | 所在地 | 収容台数 | 供用開始年次 |
|----------|-----------|-------|-------|---------|
| 平成 25 年度 | サンメッセ香川 | 林町 | 20 台 | H25. 6 |
| 平成 25 年度 | 切戸 | 川島本町 | 8 台 | H25. 6 |
| 平成 25 年度 | フジグラン十川 | 十川東町 | 9 台 | H25. 6 |
| 平成 26 年度 | 木太町 | 木太町 | 14 台 | H26. 11 |
| 平成 26 年度 | 香西東町 | 香西東町 | 15 台 | H26. 10 |
| 平成 27 年度 | 亀の町 | 林町 | 12 台 | H27. 8 |
| 平成 27 年度 | 香西車庫前 | 香西本町 | 15 台 | H27. 8 |
| 平成 27 年度 | 川島小学校前 | 川島東町 | 11 台 | H27. 8 |
| 平成 28 年度 | 花ノ宮町 | 花ノ宮町 | 4 台 | H28. 12 |
| 平成 28 年度 | 香南歴史民俗郷土館 | 香南町由佐 | 4 台 | H28. 12 |
| 平成 29 年度 | 健康ランド前 | 屋島西町 | 7 台 | H30. 3 |
| 合計 | | | 119 台 | |

5 第2期計画の総括

(1) 第2期計画のまとめ

1～4で記載した取組結果のまとめを下表に示す。

表 2-10 第2期計画の骨子

| 基本施策 | 施策項目 | 取組結果 |
|--------------------|------------------------|--|
| 1 自転車等駐車場の整備に関する施策 | (1)役割分担の明確化 | ・行政(市・県警・道路管理者等)、鉄道事業者、商店街振興組合、民間等の役割分担明確化 |
| | (2)市街地中心部の自転車等駐車場の整備 | ・整備目標量の達成に向けた自転車等駐車場の整備・民間整備補助金交付 |
| | (3)鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備 | ・自転車等駐車場の整備と啓発強化箇所での対応強化 |
| | (4)附置義務制度の拡充 | ・事務所・集合住宅を追加 |
| 2 放置自転車等の撤去等の実施施策 | (1)放置自転車等の撤去 | ・放置自転車等の警告、撤去 |
| | (2)廃棄自転車のリサイクルの推進 | ・公用自転車としての利用又は一般販売 |
| | (3)放置自転車等禁止区域の指定 | ・放置自転車等の状況を踏まえた区域の指定(市内8区域指定) |
| 3 正しい駐車方法の啓発に関する施策 | (1)啓発活動の充実 | ・クリーン作戦 ・学校・社会教育・社員教育の実施 |
| 4 その他の必要な施策 | (1)今後の研究課題、新たな駐車対策への取組 | ・レンタサイクル事業 ・サイクル&バスライド駐輪場の活用 |

(2) 自転車等駐車対策関係費の現状

社会問題化する放置自転車等に対して、警告・撤去等の規制と受け皿である自転車等駐車を整えることにより、第2期総合計画策定時から放置自転車等の撤去台数は右肩下がり減少しており、返還できなかつた自転車は再利用しているが、依然として多額の事業経費がかかっている。

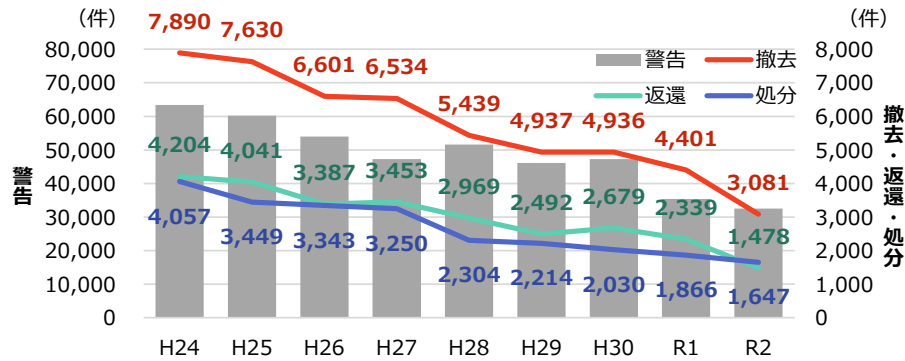
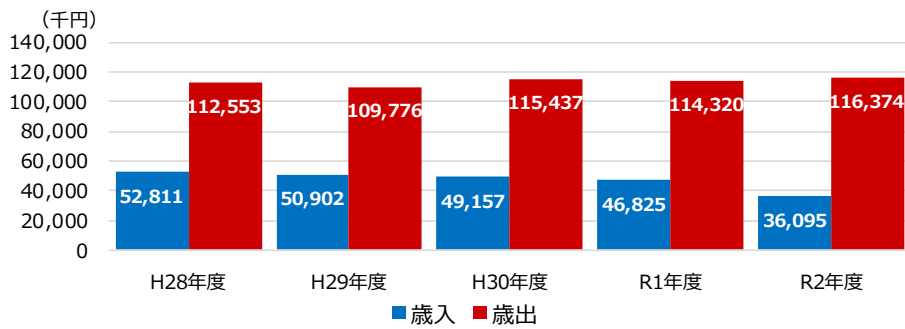


図 2-11 放置自転車等の警告・撤去等の状況



歳入内容

- ・自転車等駐車場駐車料・放置自転車対策費委託金
- ・放置自転車等対策費収入・放置自転車等移送保管料
- ・自転車等売払収入

歳出内容

- ・放置自転車等対策費・自転車等駐車場整備促進事業費
- ・自転車等駐車場整備、管理費・自転車等駐車対策協議会費

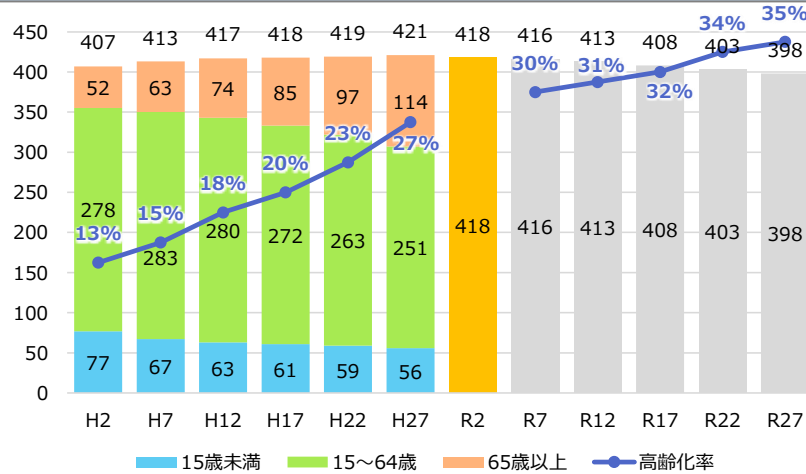
図 2-12 駐車対策関係費の収支

第3章 高松市における現状と課題

1 社会状況の変化

(1) 人口・高齢化

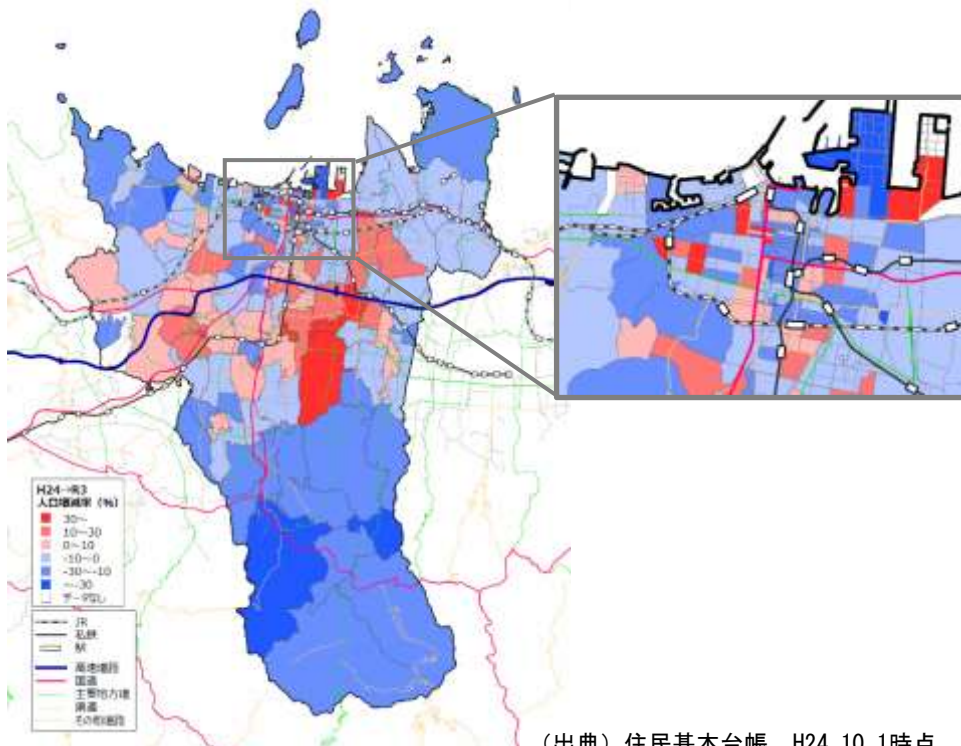
- ・ 高齢化率は急速に進行するものの、本市の人口は緩やかな減少で今後10年間は、ほぼ横ばいで推移する見込みであり、放置自転車・違法駐輪対策は必要である。
- ・ 郊外部の人口は増加しているが、中心部は減少傾向にある。



※高松市は、H17に塩江町、H18に牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町と合併したため、H17以前は以下市町の人口を合算している。
 H2～H12：高松市、塩江町、牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町
 H17：高松市、牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町
 ※R2は年齢階層別データなし

(出典) ～R2：国勢調査 (R2のみ速報値)、R7～R27：たかまつ人口ビジョン令和元年度改訂版の推計値

図 3-1 人口・高齢化率の推移

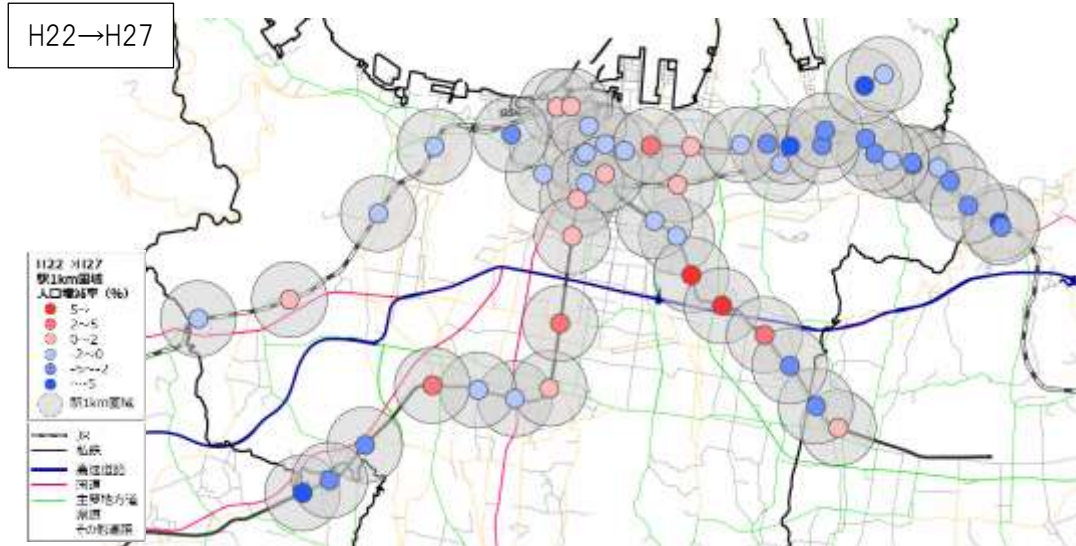


(出典) 住民基本台帳 H24. 10. 1時点、R3. 10. 1時点

図 3-2 人口分布

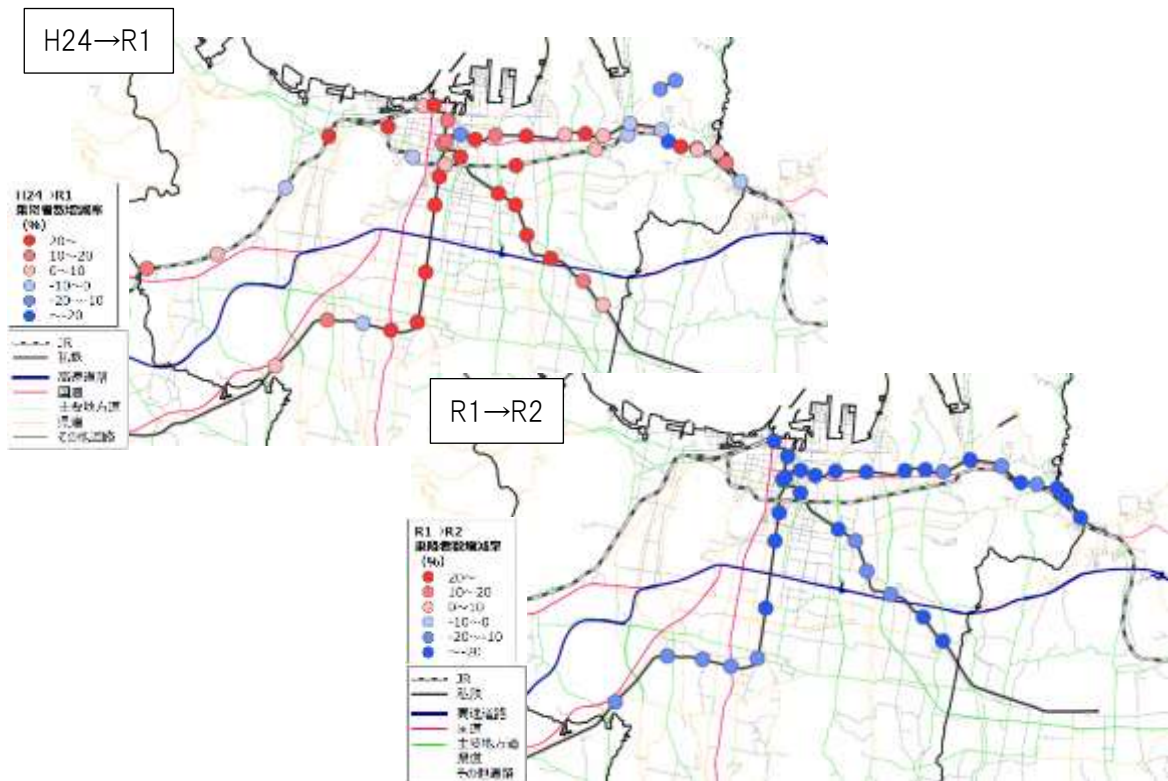
(2) 鉄道駅周辺人口・利用者数

- ・ 鉄道駅周辺人口(駅1km圏内人口)は、ことでん琴平線では栗林公園駅～仏生山駅間、円座駅、長尾線では元山駅～西前田駅間で増加傾向であるが、志度線では多くの駅で減少傾向である。
- ・ 鉄道駅利用者数は、令和元年は平成24年と比較して多くの駅で増加していたが、令和元年から令和2年ではコロナ禍の影響で減少している。



(出典) H22、H27国勢調査

図 3-3 鉄道駅周辺人口増減率

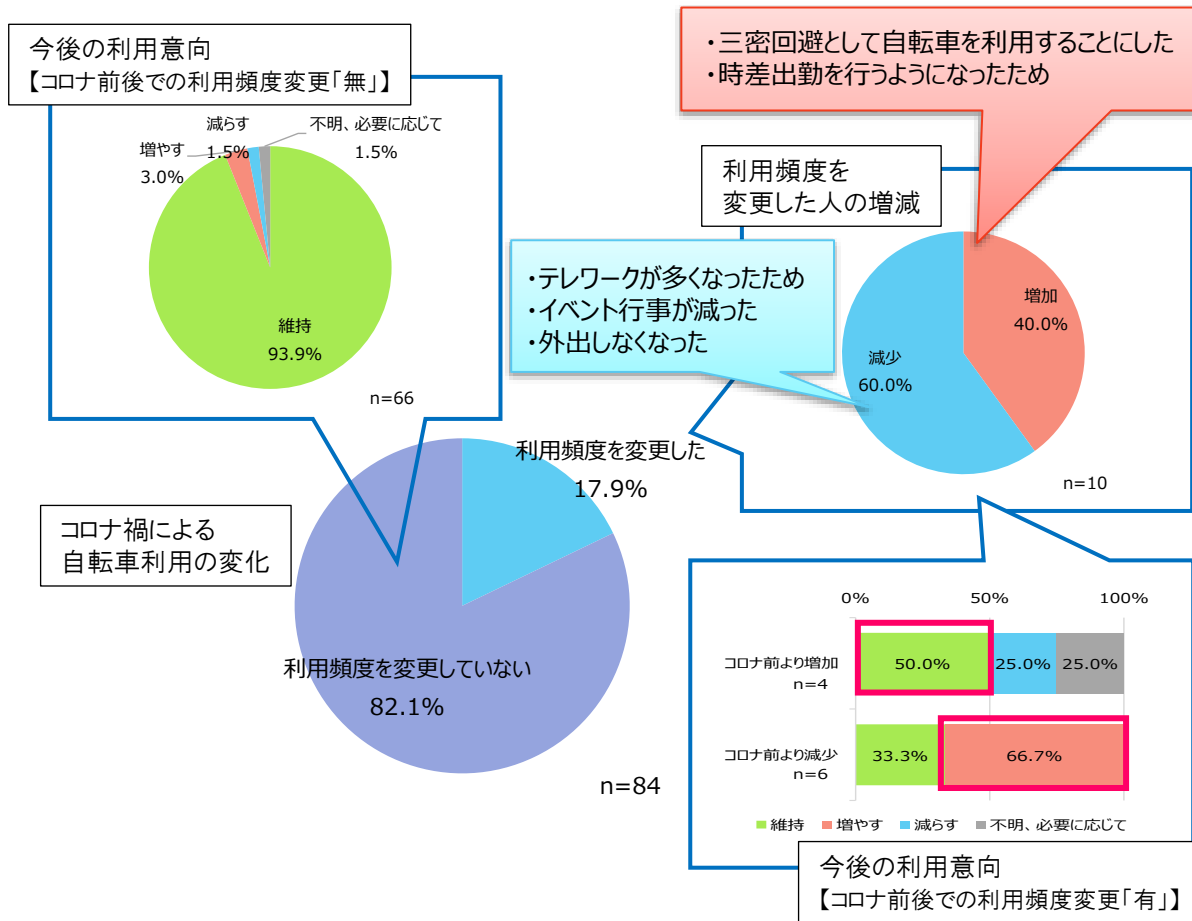


(出典) H24、R1国土数値情報(国土交通省)、R2移動等円滑化取組報告書(高松琴平電気)

図 3-4 鉄道駅利用者数増減率

(3) コロナ禍による自転車利用の変化

- ・ コロナ前と自転車利用頻度が変わらない人は、これからも現状利用を維持するという回答が9割以上を占める。
- ・ コロナ前より利用を増加した人の半数は利用を維持、減少した人の6割以上は、今後の利用を増やしていく意向であり、自転車利用は増加すると考えられる。



(出典) 自転車等駐車場に関するアンケート調査

図 3-5 コロナ禍による自転車利用の変化 (高松市)

(参考) 表 3-1 コロナ禍による自転車利用の変化 (全国)

| 対象 | 調査時期 | 調査名(調査実施者) | 調査結果概要 (コロナによる利用変化) |
|-------------------|------------|--|---|
| 福岡県内居住者 | 2020年11月 | 令和2年度県政モニターアンケート調査(福岡県) | ・増加・新規利用:7.5% ・減少・利用止める:6.7% ・変化なし:85.0% |
| さいたま市居住者(13歳以上) | 2020年9~10月 | 自転車利用に関するアンケート調査(さいたま市) | ・増加:3~14% ・減少:8~22% ・変化なし:70~90% ※目的別集計のため、目的により結果が異なる |
| 全国の自転車利用者 | 2020年9月 | 新型コロナ禍における自転車利用についての調査(au損害保険株式会社) | ・増加:23.9% ・減少:12.4% ・変化なし:63.7% |
| 全国の自転車利用者(20~69歳) | 2020年9月 | コロナ禍における自転車利用の変化に関するアンケート調査(SBIインシュアランスグループ) | ・増加:29.2% ・減少:19.7% ・変化なし:51.1% |
| 京都府内在住者 | 2020年7月 | 自転車利用に関するアンケート(府民モニター制度 京都府) | ・増加:12% ・減少:8% ・変化なし:80% |

2 自転車等利用の実態

(1) 市営自転車等駐車場の利用状況

- ・ 有料の自転車等駐車場の利用件数・収入ともに年々減少しており、特に令和2年度はコロナ禍の影響で大幅に減少している。

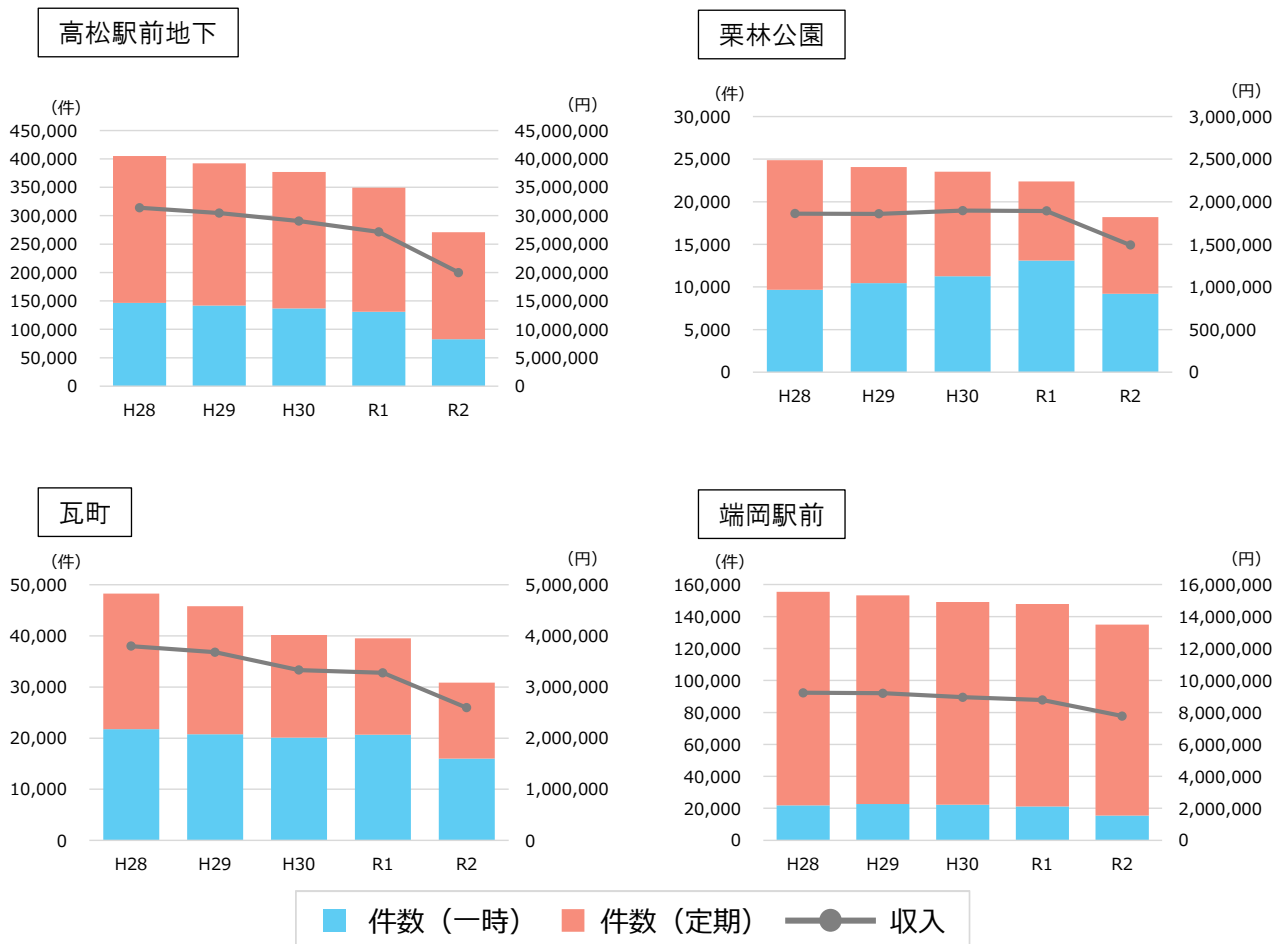
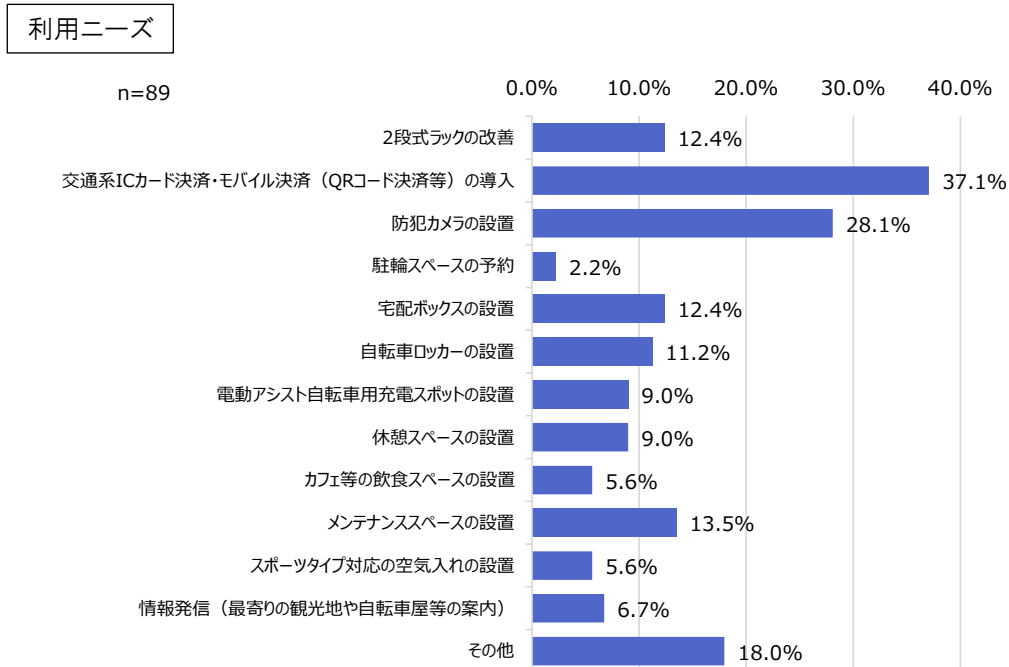
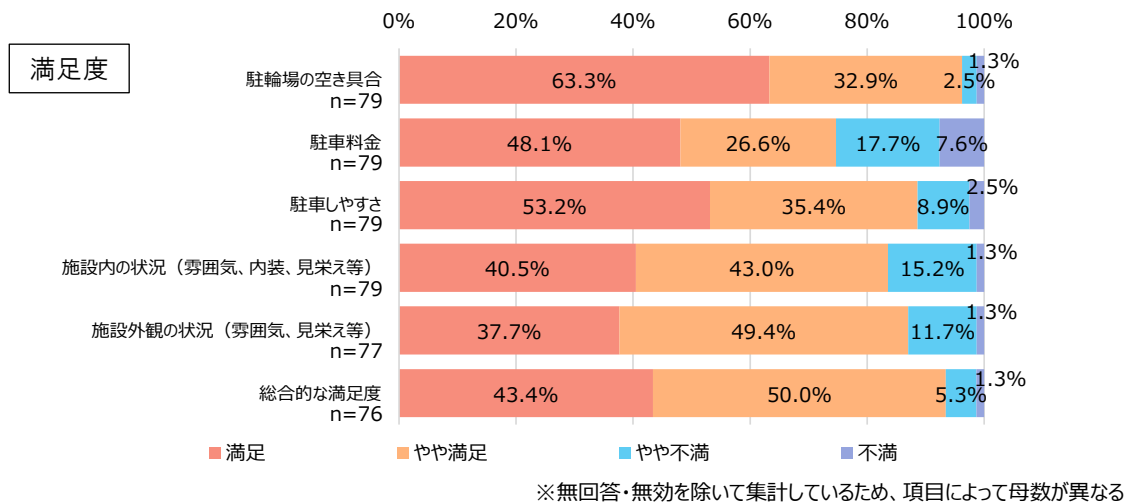


図 3-6 市営自転車等駐車場の利用状況

- ・ 市営自転車等駐車場の満足度は、駐車料金、施設内・外観の状況に対する満足度が低い。
- ・ 市営自転車等駐車場の利用ニーズでは、利便性向上と安心安全が求められている。



(出典) 自転車等駐車場に関するアンケート調査

図 3-7 市営自転車等駐車場の満足度と利用ニーズ

| (参考)市営自転車等駐車場の駐車料金(自転車) | | | | |
|---|------|-----|--------|--------|
| 高松駅前広場地下・ 瓦町地下・ 栗林公園駅前 自転車等駐車場 | 一時駐車 | 1回 | 100円 | |
| | 定期駐車 | 一般 | 1か月 | 2,000円 |
| | | | 3か月 | 5,500円 |
| | | 学生 | 1か月 | 1,800円 |
| | | 3か月 | 5,000円 | |
| 端岡駅前 自転車等駐車場 | 一時駐車 | 1回 | 100円 | |
| | 定期駐車 | 1か月 | 1,500円 | |
| | | 3か月 | 4,500円 | |

(2) 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～Eブロックでは日常的に放置自転車等が多い。



表 3-2 市街地中心部における放置自転車数

| No. | 分類 | ブロック内放置自転車数 (平日) | |
|-----|-------|---------------------|------|
| | | 9時台 | 12時台 |
| 1 | Aブロック | 41 | 53 |
| 2 | Bブロック | 6 | 32 |
| 3 | Cブロック | 270 | 396 |
| 4 | Dブロック | 286 | 404 |
| 5 | Eブロック | 308 | 382 |
| 6 | Fブロック | 134 | 274 |
| 7 | Gブロック | 0 | 0 |
| 8 | Hブロック | 132 | 165 |
| 9 | Iブロック | 43 | 63 |
| 10 | Jブロック | 57 | 90 |
| 11 | Kブロック | 8 | 10 |

(令和3年11月調査)



図 3-8 商店街やその周辺における放置自転車等の状況

- ・平成23年7月調査時と比較すると、放置自転車が分散化し、自転車等駐車場周辺でも放置されており、オフィス付近での放置自転車の増加は、駐輪ルール・マナー意識の希薄化である。

【平成23年7月 17時台 放置自転車:263台】



【令和3年10月 12時台 放置自転車:404台】



図 3-9 放置自転車等の分布 (Dブロック)

(3) 鉄道駅付近における放置自転車等の実態

- ・ 鉄道駅付近においては、周辺に整備された自転車等駐車場から、はみ出して駐輪している自転車等が見られる。
- ・ 平成23年調査時と比較すると、鉄道駅付近の放置自転車等の台数は減少している。

表 3-3 鉄道駅付近における放置自転車等の状況

| 最寄駅名 | | H23.7 調査 | | | | R3.11 調査 | | | R3-H23 |
|-------------|------|----------|-------|-------|-----|----------|-------|-----|--------|
| | | 9 時台 | 12 時台 | 17 時台 | 最大値 | 9 時台 | 12 時台 | 最大値 | |
| JR | 鬼無 | 8 | 10 | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | -10 |
| | 昭和町 | 15 | 19 | 18 | 19 | 15 | 17 | 17 | -2 |
| | 木太町 | 6 | 1 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | -6 |
| | 屋島 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | -6 |
| | 古高松南 | 2 | 3 | 2 | 3 | 6 | 6 | 6 | 3 |
| | 八栗口 | 28 | 29 | 29 | 29 | 1 | 1 | 1 | -28 |
| ことでん 琴平線 | 片原町 | 12 | 31 | 26 | 31 | 2 | 6 | 6 | -25 |
| | 三条 | 3 | 1 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | -3 |
| | 太田 | — | — | — | — | 5 | 5 | 5 | — |
| | 仏生山 | — | — | — | — | 0 | 0 | 0 | — |
| | 空港通り | — | — | — | — | 31 | 33 | 33 | — |
| | 円座 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ことでん 志度線 | 岡本 | 15 | 18 | 18 | 18 | 15 | 16 | 16 | -2 |
| | 沖松島 | 7 | 7 | 4 | 7 | 0 | 0 | 0 | -7 |
| ことでん 長尾線 | 湯元 | 28 | 30 | 26 | 30 | 12 | 10 | 12 | -18 |
| | 花園 | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | -3 |
| | 林道 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 木太東口 | 23 | 28 | 22 | 28 | 8 | 8 | 8 | -20 |
| | 水田 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



(4) 事務所の自転車等駐車場の利用状況

- ・平成24年7月1日条例改正により、新たに「事務所」及び「共同住宅」を附置義務の対象に追加したことにより、平成23年7月調査時に自転車等駐車場が不足していたFブロックなどで整備が進められている。
- ・事務所の附置義務駐車場は平成24年～令和2年度で約780台分増えている。

表 3-4 事務所の附置義務駐車場申請状況（平成24年～令和2年）

| ブロック名 | 申請件数 (件) | 申請台数 (台) |
|-------|-------------|-------------|
| A | 1 | 58 |
| B | 0 | 0 |
| C | 2 | 92 |
| D | 0 | 0 |
| E | 1 | 106 |
| F | 1 | 198 |
| G | 0 | 0 |
| H | 0 | 0 |
| I | 0 | 0 |
| J | 0 | 0 |
| K | 1 | 322 |
| 計 | 6 | 776 |

(参考) 表 3-5 主要事務所の自転車等駐車場の利用状況（平成23年7月調査）

| 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 | 257% |
| | 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

- ・平成24年7月1日条例改正により、新たに「事務所」及び「共同住宅」を附置義務の対象に追加したことにより、放置自転車等の減少に繋がっている。
- ・共同住宅の附置義務駐車場は平成24年度～令和2年度で約1,500台分増えている。

表 3-6 共同住宅の附置義務駐車場申請状況（平成24年～令和2年）

| ブロック名 | 申請件数 (件) | 申請台数 (台) |
|-------|-------------|-------------|
| A | 0 | 0 |
| B | 2 | 95 |
| C | 3 | 185 |
| D | 0 | 0 |
| E | 2 | 94 |
| F | 4 | 499 |
| G | 1 | 107 |
| H | 4 | 270 |
| I | 2 | 219 |
| J | 1 | 30 |
| K | 0 | 0 |
| 計 | 19 | 1,499 |

(6) レンタサイクルの利用状況

- ・ レンタサイクル利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前までは横ばいであったが、コロナ禍の影響で減少している。
- ・ レンタサイクル収支は、コロナ禍の影響で歳入は大幅に減少したものの、歳出は横ばいである。
- ・ 自転車等駐車場利用者の約32%は、レンタサイクルも利用している。
- ・ 自転車等駐車場利用者の内、ポートが増えることでレンタサイクル利用に変更が約15%、併用が約41%となっている。

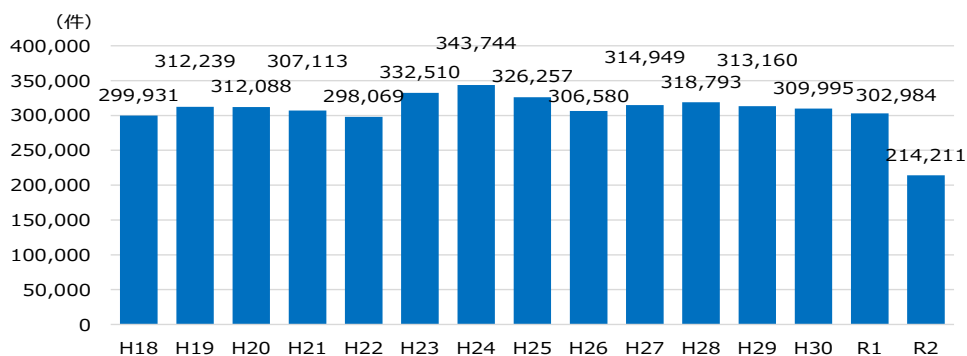


図 3-10 レンタサイクル利用者数

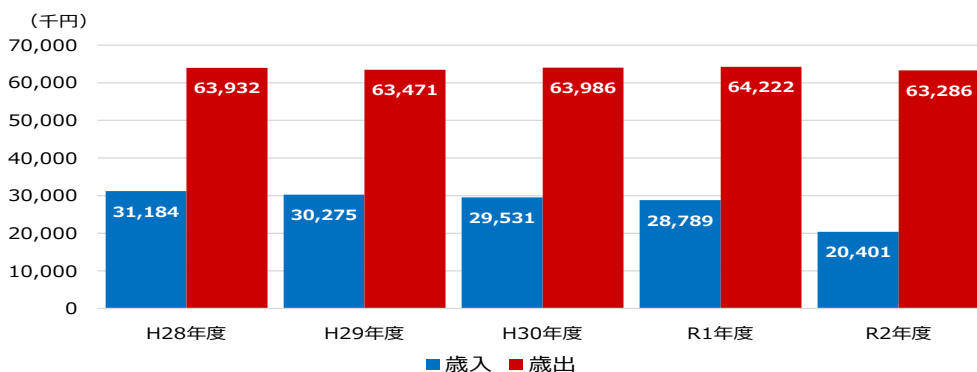
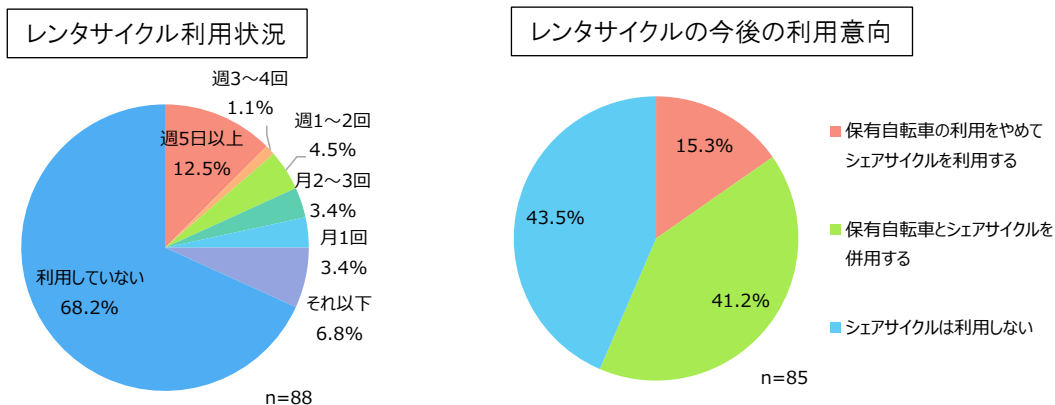


図 3-11 レンタサイクル収支



(出典) 自転車等駐車場に関するアンケート調査

図 3-12 レンタサイクル利用状況と今後の利用意向 (自転車等駐車場利用者)

3 自転車を利用したまちづくりの推進

本市では、市政運営の基本指針である「第6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「高松市総合都市交通計画」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 3-7 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6次高松市総合計画 (平成28年3月策定) | 平成28年度～令和5年度 まで | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道や自転車走行指導帯の整備、路外駐輪場の整備、放置自転車への対応強化（快適な自転車利用のための環境整備） ・自転車利用に関する広報・啓発、レンタサイクルの利便性の向上（自転車利用の更なる促進） |
| 高松市都市計画マスタープラン (平成20年12月策定、 平成29年8月改定) | 平成20年～令和10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"> ・鉄道、バス、自転車、歩行者を有機的な組み合わせた交通体系の構築（都心部における交通体系の再構築） ・パーク&ライド、パーク&バスライド、サイクル&ライド等、自動車あるいは自転車と公共交通機関との適切な組み合わせによる円滑な交通移動性の確保（郊外部における公共交通と自動車交通の連携強化） ・自転車利用に関するマナー意識の向上についての啓発活動（市民意識の啓発） ・自転車専用通行帯、自転車道ネットワークの整備（自転車・歩行者空間の整備） |
| 多核連携型コンパクト・ エコシティ推進計画 (平成25年5月策定、 平成30年4月改定) | 平成30年～令和10年まで (ただし、30年、50年後の 将来を見据えた計画とす る) | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地中心部の自転車等駐車場整備事業、レンタサイクル事業、自転車利用環境整備事業〔五番町西宝線自転車道整備〕（中心市街地の魅力の強化） ・サイクル&バスライド、サイクル&ライドの促進（公共交通の利便性の向上） |
| 高松市立地適正化計画 (平成30年3月策定 令和2年7月改定) | 平成30年～令和10年まで (ただし、30年、50年後の 将来を見据えた計画とす る) | <ul style="list-style-type: none"> ・広域都市機能誘導区域及び一般都市機能誘導区域には、徒歩や自転車で利用できる範囲に立地することが望ましい→日常生活に不可欠な食品スーパーや診療所、銀行等を誘導施設として位置付け（誘導区域における誘導施設の考え方） |
| 高松市総合都市交通計画 (平成22年11月策定) | 平成22年～令和10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"> ・交通安全教育の実施（交通安全教室、交通安全啓発活動） ・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） ・サイクル&ライド駐輪場の整備（主要鉄道駅） ・サイクル&バスライド駐輪場の整備（鉄道軸のない地域） ・道路走行空間の再編（歩行者、自転車の空間確保） ・交通結節拠点の整備（高松駅周辺、瓦町周辺、仏生山駅周辺） ・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） ・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） |
| 高松市自転車活用推進計画 (令和3年3月策定) | 令和3年度～令和6年度 まで | <p>【自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の整備推進 ・違法駐輪、放置自転車等の移送、無許可設置物の撤去指導等による自転車通行空間の確保 ・レンタサイクルと公共交通機関との接続強化、シェアサイクルとの連携 ・駐輪場の整備促進 ・歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した生活道路における通過交通の抑制、無電柱化と併せた自転車通行空間の整備 <p>【健康長寿社会の実現】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルレクリエーションの振興、健康づくりに関する広報啓発の推進 <p>【サイクルツーリズムの推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国、県、周辺市町と連携した広域的な自転車走行環境の整備 ・サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受入れ環境の整備等 <p>【安全で安心な社会の実現】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全に利用するための自転車運転の知識・技術向上の促進 ・自転車の点検整備を実施するための広報啓発等の取組の推進 ・市民の交通安全意識向上に資する広報啓発等の推進 ・交通安全教育の推進 ・災害時における自転車の活用を想定することによる危機管理体制の強化 |
| 高松市中心市街地活性化基本 計画 (令和元年7月策定) | 令和元年～令和7年まで | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進（レンタサイクル事業、自転車等駐車場施設管理運営事業、有料自転車等駐車場管理事業） |

4 自転車等駐車対策における課題

1～3を踏まえて、自転車等駐車対策における課題を下表に整理した。

表 3-8 自転車等駐車対策における課題

| 項目 | 現状 | |
|---------------------|--|---|
| 人口・高齢化 | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は急速に進行するが、人口はほぼ横ばい ・郊外部では人口が増加しているが、中心部は減少傾向 | <p>自転車等駐車場の最適化 ～利用者増加への対応としての 自転車等駐車場の最適化～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地中心部や鉄道駅周辺等での利用者の増加への対応 ・コロナ契機とした自転車利用の恒常的な増加への対応 |
| 鉄道駅周辺人口・利用者数 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅周辺人口は、一部（栗林公園駅～仏生山駅間、円座駅、元山駅～西前田駅間）で増加傾向 ・利用者数は、令和元年は平成24年と比較して多くの駅で増加 | |
| コロナ禍による自転車利用の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前と比較して現状維持あるいは増加が多数 | |
| 市営自転車等駐車場の利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用件数・収入ともに年々減少 ・駐車料金、施設内・外観の状況に対する満足度が低い ・利便性向上と安心安全のニーズあり | <p>放置自転車対策 ～マナー向上及び 既存施設の有効活用～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地中心部や鉄道駅周辺等での駐輪マナーの向上への対応 ・市営自転車等駐車場の有効活用への対応 |
| 市街地中心部における放置自転車等の実態 | <ul style="list-style-type: none"> ・中央商店街周辺では日常的に放置自転車等が多い ・放置自転車が分散化し、自転車等駐車場周辺でも放置が発生 | |
| 鉄道駅付近における放置自転車等の実態 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車等駐車場からはみ出して駐輪 ・鉄道駅付近の放置自転車等の台数は減少 | |
| 事務所の自転車等駐車場の利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・事務所の附置義務駐車場は増加 | |
| 集合住宅周辺における放置自転車等の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・共同住宅の附置義務駐車場は増加 | <p>まちづくりの視点 ～自転車等の総量抑制～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通との連携、パーソナルモビリティとの融合等のまちづくりの視点での総量抑制への対応 ・レンタサイクルの有効活用による総量抑制への対応 |
| レンタサイクルの利用状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は、コロナ禍の影響で減少したものの横ばい ・収支は、コロナ禍の影響で歳入は大幅に減少したものの歳出は横ばい ・自転車等駐車場利用者の約32%がレンタサイクルを利用しており、ポートが増えることでレンタサイクル利用に変更が約15%、併用が約41% | |
| 自転車を利用したまちづくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・多くの計画の中で自転車の活用を記載 ・良好なまちづくりの形成に自転車が寄与 | |

第4章 総合計画策定の考え方

1 総合計画策定のポイント

1～3章の内容を踏まえ、総合計画策定のポイントを下図に示す。

第2期計画では、放置自転車対策として、駐車需要を満たすために自転車等駐車場の新設等の供給量を増やす取組を主体に対策を進めてきており、供給量は一定確保されてきている。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車需要が高まっている中で、本市では、公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すこととしており、公共交通との連携が一層重要となる。

このことから、第3期計画では、既存の自転車等駐車場の有効活用や商店街等の需要が集中する箇所への整備促進等の自転車等駐車場の最適化を図るとともに、公共交通やレンタサイクル、パーソナルモビリティ等の多様なモードとの連携強化を前提とした駐車対策を検討し進めることとする。これらの取組を進めることで、観光振興、健康増進、環境負荷低減等に繋がり、将来の本市が目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に寄与するものと考えられる。

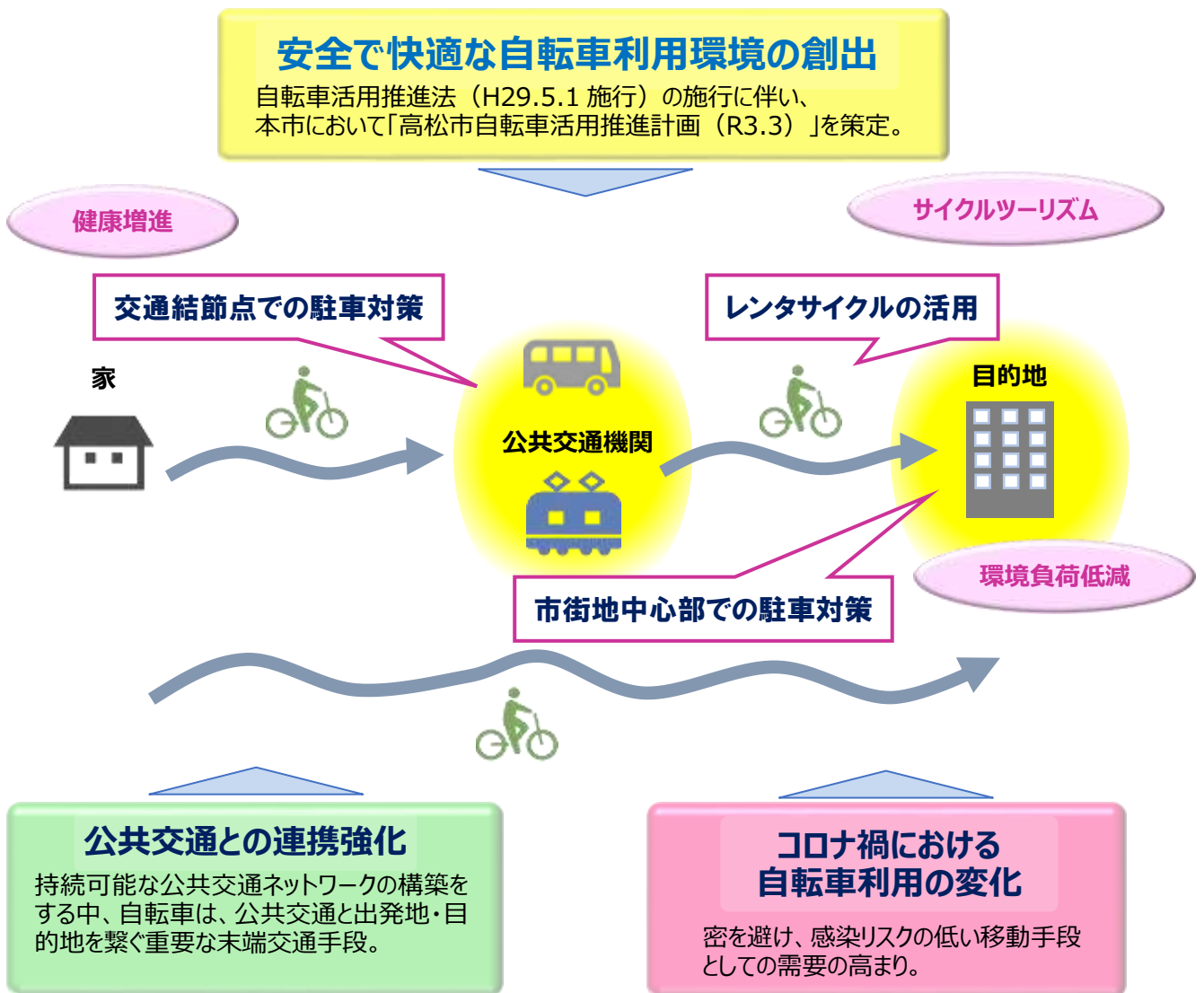


図 4-1 総合計画策定のポイント

2 課題に対する対策方針

課題に対する3つの対策方針を以下に示す。

(1) 自転車等駐車場の最適化

利用者増加への対応としての自転車等駐車場の最適化として、市街地中心部、市営自転車等駐車場、鉄道駅周辺に関する取組を以下に示す。

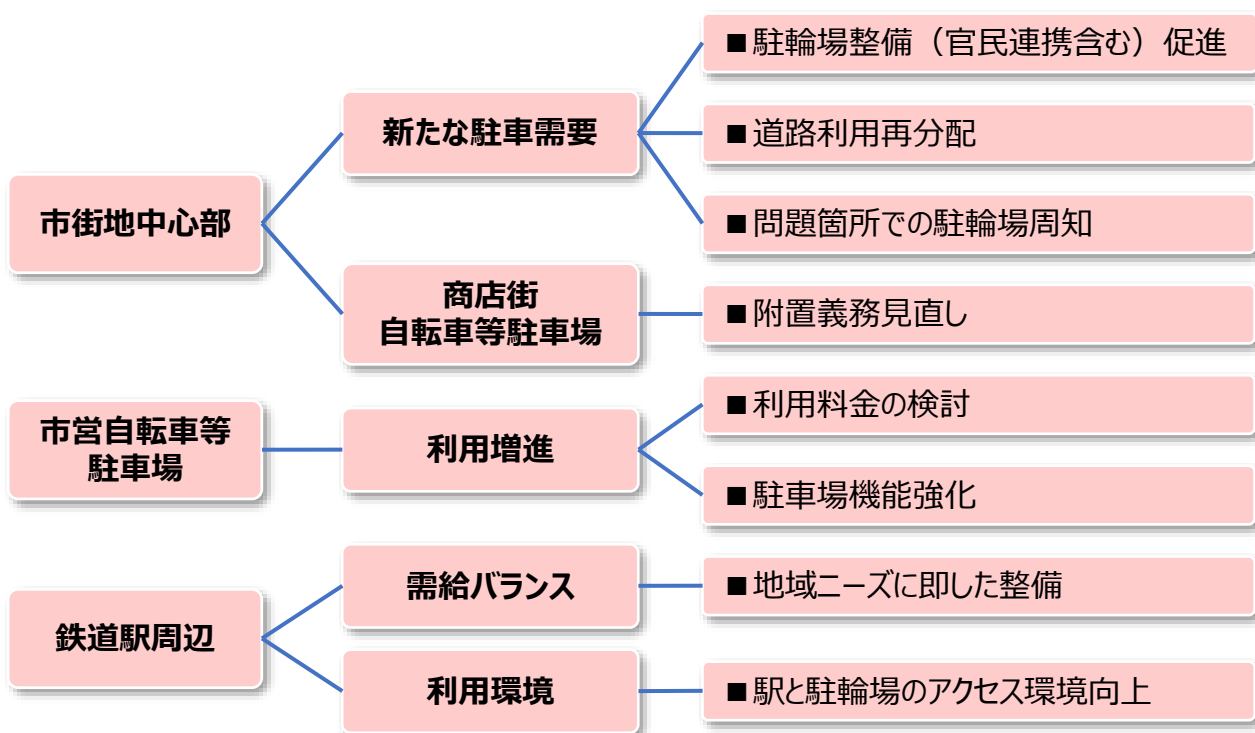


図 4-2 「自転車等駐車場の最適化」の対策方針図

(2) 放置自転車対策

マナー向上及び既存施設の有効活用として、市街地中心部や取組事業、利用者意識に関する取組を以下に示す。

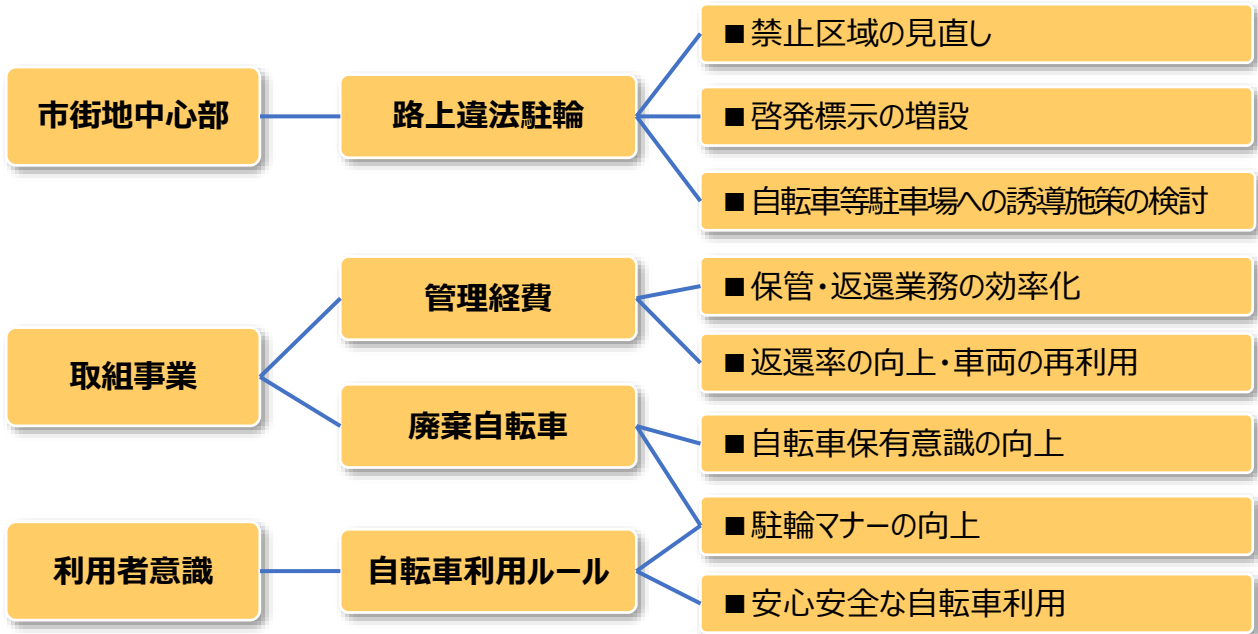


図 4-3 「放置自転車対策」の対策方針図

(3) まちづくりの視点

自転車等の総量抑制として、市街地中心部、レンタサイクル、サイクル&バスライド、ゼロカーボンシティに関する取組を以下に示す。

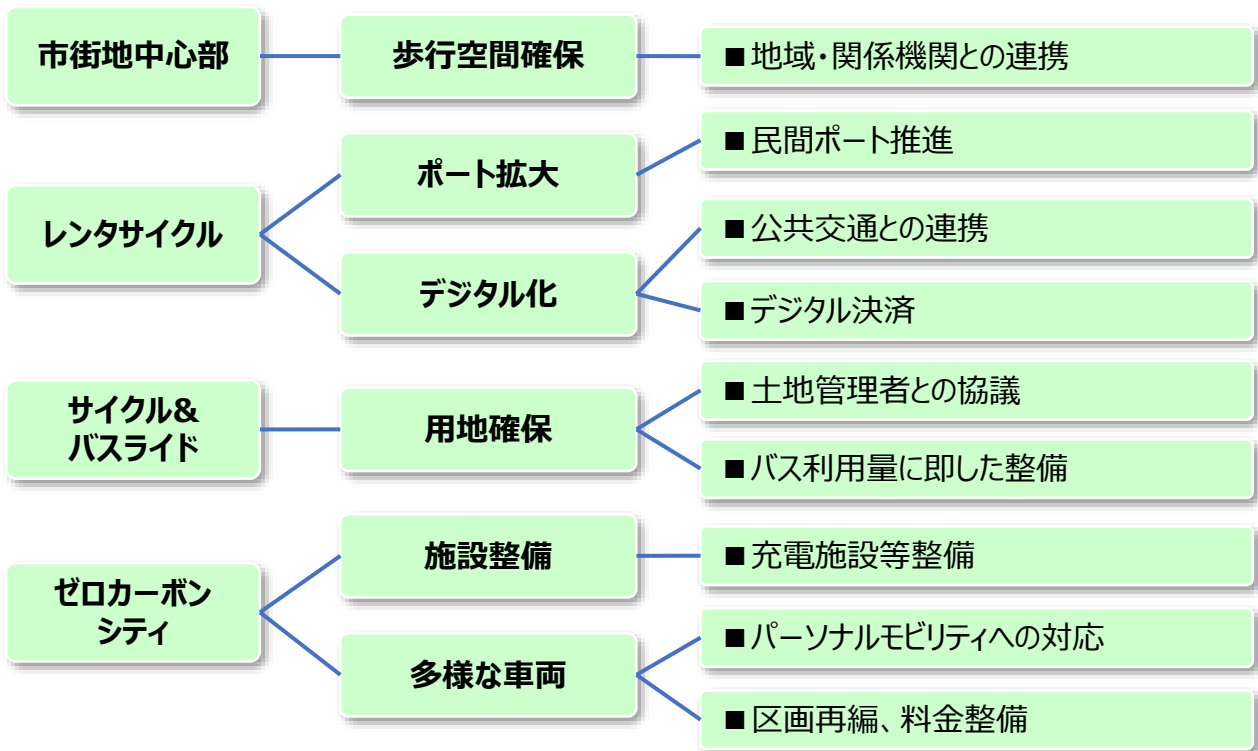


図 4-4 「まちづくりの視点」の対策方針図

3 基本事項における基本方針及び対策方針との対応

総合計画に掲げる基本事項における基本方針及び課題に対する対策方針で記載した取組との対応を下表に整理した。

表 4-1 総合計画の基本方針及び対策方針との対応

| 基本事項 | 項目 | 基本方針 | 取組 |
|-----------------|---|---|---|
| 1. 総合計画の対象とする区域 | ①対象区域 | — | — |
| 2. 総合計画の目標及び期間 | ①目標及び期間 | — | — |
| 3. 自転車等駐車場の整備 | ①考え方 | ・目標達成のための考え方の明示 ⇒目標達成のための自転車等駐車場の最適化、有効活用等のハード対策、誘導施策、啓発活動等のソフト対策の両面において官民連携により促進 | ■地域・関係機関との連携 |
| | ②役割分担 | ・民間・公共による役割分担の明確化 ⇒前計画の役割分担を継続・改善 | ■駐輪場整備（官民連携含む）促進 ■問題箇所での駐輪場周知 |
| | ③市街地中心部 | ・市街地中心部の自転車等駐車場の整備目標量の設定 ⇒現在の自転車放置状況、社会情勢等から、新たな目標量を設定する | ■駐輪場整備（官民連携含む）促進 ■道路利用再配分 ■問題箇所での駐輪場周知 ■附置義務見直し ■利用料金の検討 ■自転車等駐車場への誘導施策の検討 |
| | | ・市街地中心部の自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等の設定 ⇒商店街周辺での路上自転車等駐車場の配置、規模の検討 | |
| | ④市街地中心部を除く鉄道駅周辺 | ・市街地中心部の自転車等駐車場の最適化を図るうえでの取組の推進 ⇒ハード対策、ソフト対策の両面から最適化を図る | ■地域ニーズに即した整備 ■駅と駐輪場のアクセス環境向上 |
| ⑤附置義務駐車場 | ・特定施設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 ⇒状況に応じて、附置義務駐車場の見直し(隔地距離の柔軟化)を検討 | ■附置義務見直し | |
| 4. 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しつつ、駐輪マナー違反について啓発強化により改善を図る | ■駐輪マナーの向上 ■公共交通との連携 |
| 5. 放置自転車等の方針 | ①放置自転車対策の実施 | ・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、処分の実施 ⇒これまでの取組を継続 | ■保管・返還業務の効率化 ■返還率の向上・車両の再利用 |
| | ②廃棄自転車のリサイクル | ・放置自転車等禁止区域の設定 ⇒禁止区域の拡大等の対策実施 | ■禁止区域の見直し |
| 6. 正しい駐車方法の啓発 | ①啓発活動の充実 | ・廃棄自転車の有効活用に関する取組の実施 ⇒これまでの取組を継続 | ■返還率の向上・車両の再利用 |
| | | ・啓発活動に関する事項の明確化・推進 ⇒これまでの取組を改善・継続するとともに、駅付近の自転車等駐車場の環境整備を行うことにより、自転車等駐車場の美観化を図り、利用者意識の醸成に繋げる | ■啓発標示の増設 ■自転車保有意識の向上 ■駐輪マナーの向上 ■安心安全な自転車利用 |
| 7. 利用の調整・その他 | ①自転車等駐車場の機能向上 | ・市営自転車等駐車場の機能向上の推進 ⇒自転車等駐車場の機能向上を図り、利用を促進する | ■駐車場機能強化 ■充電施設等整備 |
| | ②レンタサイクルの活用 | ・レンタサイクル事業の効率的な運用による自転車等の総量抑制 ⇒レンタサイクルの利用を促し、自転車の保有からシェアの割合を高める | ■民間ポート推進 ■公共交通との連携 ■デジタル決済 |
| | ③多様な自転車の活用 | ・多様な自転車の活用を活用したまちづくり ⇒自動車からの転換を促すとともに駐車対策を検討する | ■道路利用再配分 ■区画再編、料金整備 |
| | ④パーソナルモビリティとの共存 | ・自転車と新たなパーソナルモビリティが共存する社会生活 ⇒将来を見据えた、新たなパーソナルモビリティと自転車の駐車対策が必要 | ■パーソナルモビリティへの対応 ■区画再編、料金整備 |
| | ⑤サイクル&バスライドの拡大 | ・サイクル&バスライドの整備推進 ⇒バス路線再編に応じたサイクル&バスライド駐車場の整備推進 | ■土地管理者との協議 ■バス利用量に即した整備 |

第5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 5-1 総合計画の基本方針

| | 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 5-1 |
| 鉄道駅 (46 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 5-2 |
| | ことでん (33 駅) | 高松築港駅、片原町駅、瓦町駅、栗林公園駅、三条駅、伏石駅、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、ことでん屋島駅、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 | |



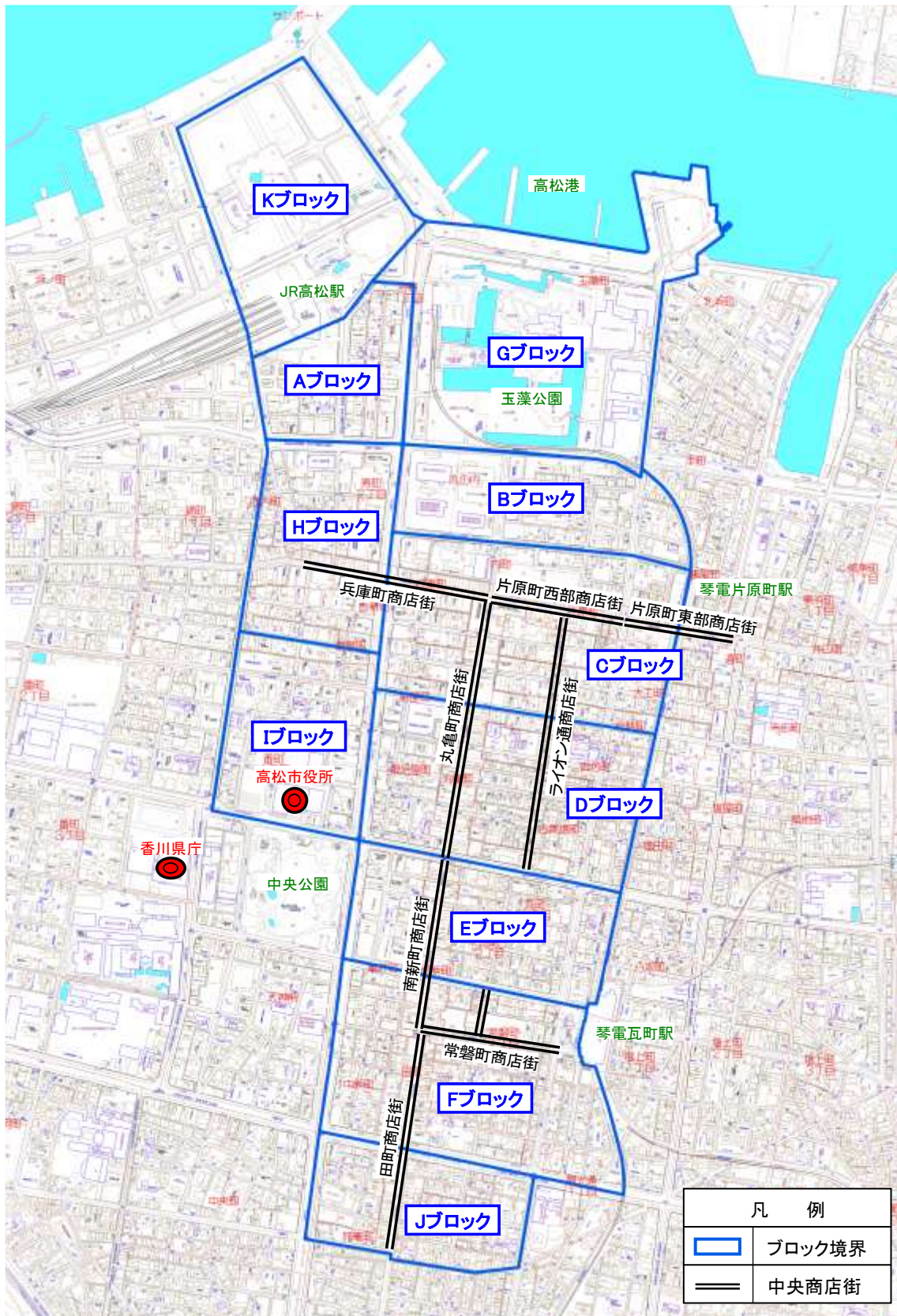


図 5-1 対象区域図（市街地中心部）

2 総合計画の目標及び期間

(1) 目標

本市では、まちづくりの基本となる4つの計画の整理・連携により「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指しており、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付けられている。

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、責任と役割分担のもと連携し、既存ストックを活用しながら、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、**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。

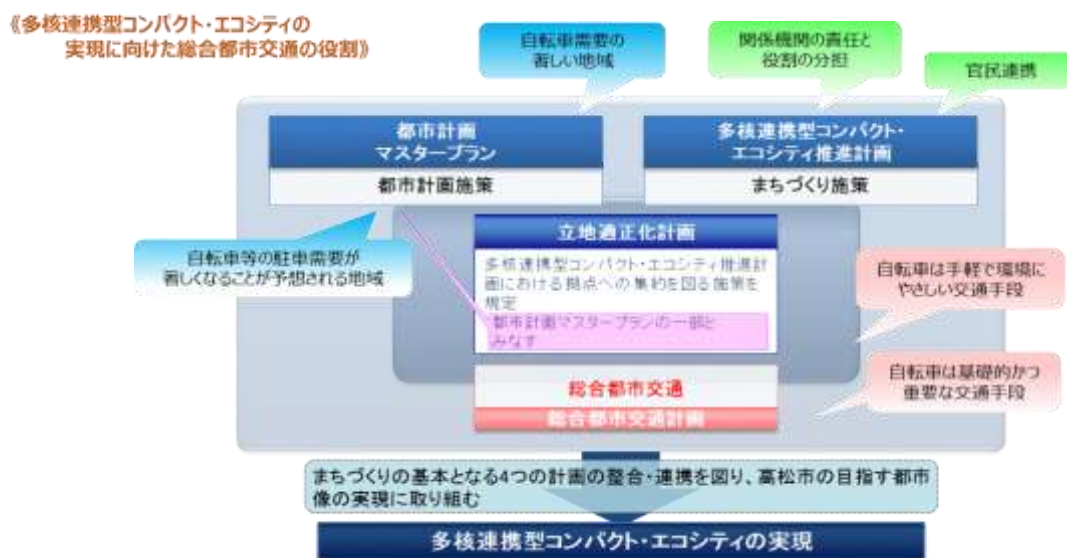


図 5-3 総合都市交通の役割

(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、計画期間は令和4年度から13年度までの10年間とし、令和8年度を中間年次として、計画の見直しを行うものとする。

表 5-2 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 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 |
|----------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 上位計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第6次高松市総合計画（基本構想） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高松市都市計画マスタープラン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高松市立地適正化計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高松市総合都市交通計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高松市自転車活用推進計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高松市自転車等駐車対策総合計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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2期総合計画においては、商業地域及び近隣商業地域内の金融機関や百貨店、小規模店舗等だけでなく、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し、自転車等駐車場の整備を進めてきた。
- ・ 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等のソフト対策も進め、自転車等利用の適正化を推進してきた。
- ・ 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、責任と役割を分担して、自転車等駐車場の整備を促進してきた。
- ・ 鉄道事業者等、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てきた。

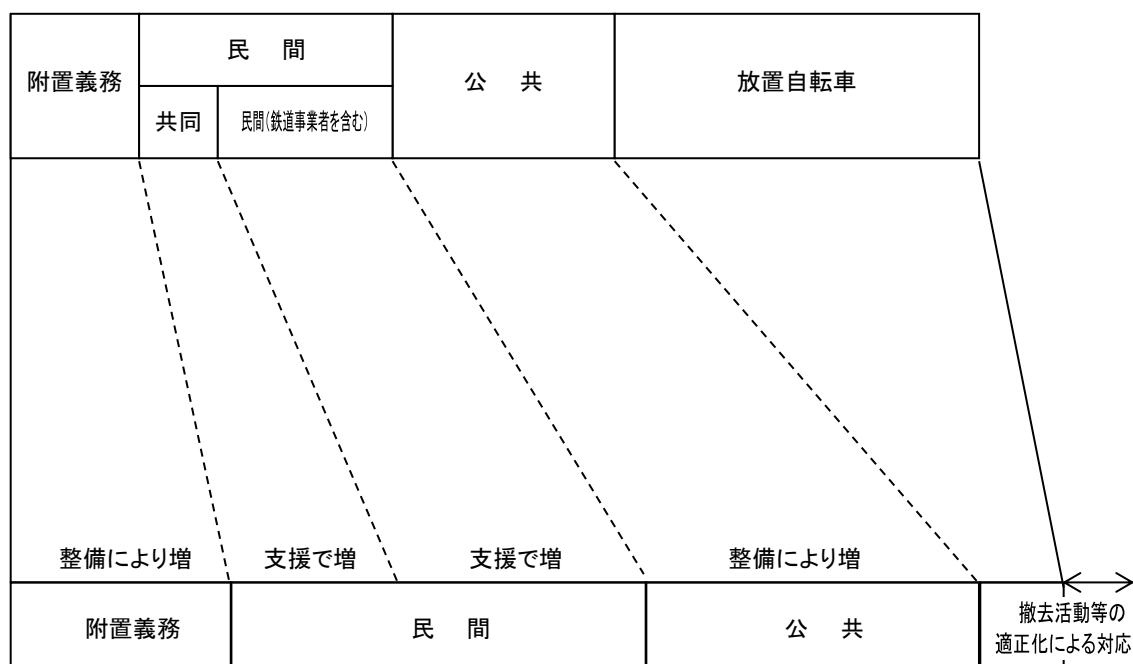


図 5-4 自転車等駐車場の整備による効果（第2期総合計画）

2) 今後の取組

今後の自転車等駐車場の整備に当たっては、総合計画の対象とする区域において、社会変化に応じた自転車等の駐車需要に対応するため、市街地中心部及び鉄道駅周辺の整備目標量を設定するなど、官民の役割分担のもと、連携を図りながら整備を進め、自転車等駐車場の最適化を図る。

- ・ 官民連携による地域に則した方法での自転車等駐車場の整備・見直し等による受け皿の最適化を図る。
- ・ 自転車等駐車場附置義務により、特定施設における収容台数の積極的な確保を行う。
- ・ 啓発活動によるマナー向上及び誘導施策等により、既存の自転車等駐車場を有効活用する。
- ・ 公共交通との連携やレンタサイクルの活用により、自転車等の総量を抑制する中で、実態に即した自転車等駐車場の整備に努める。

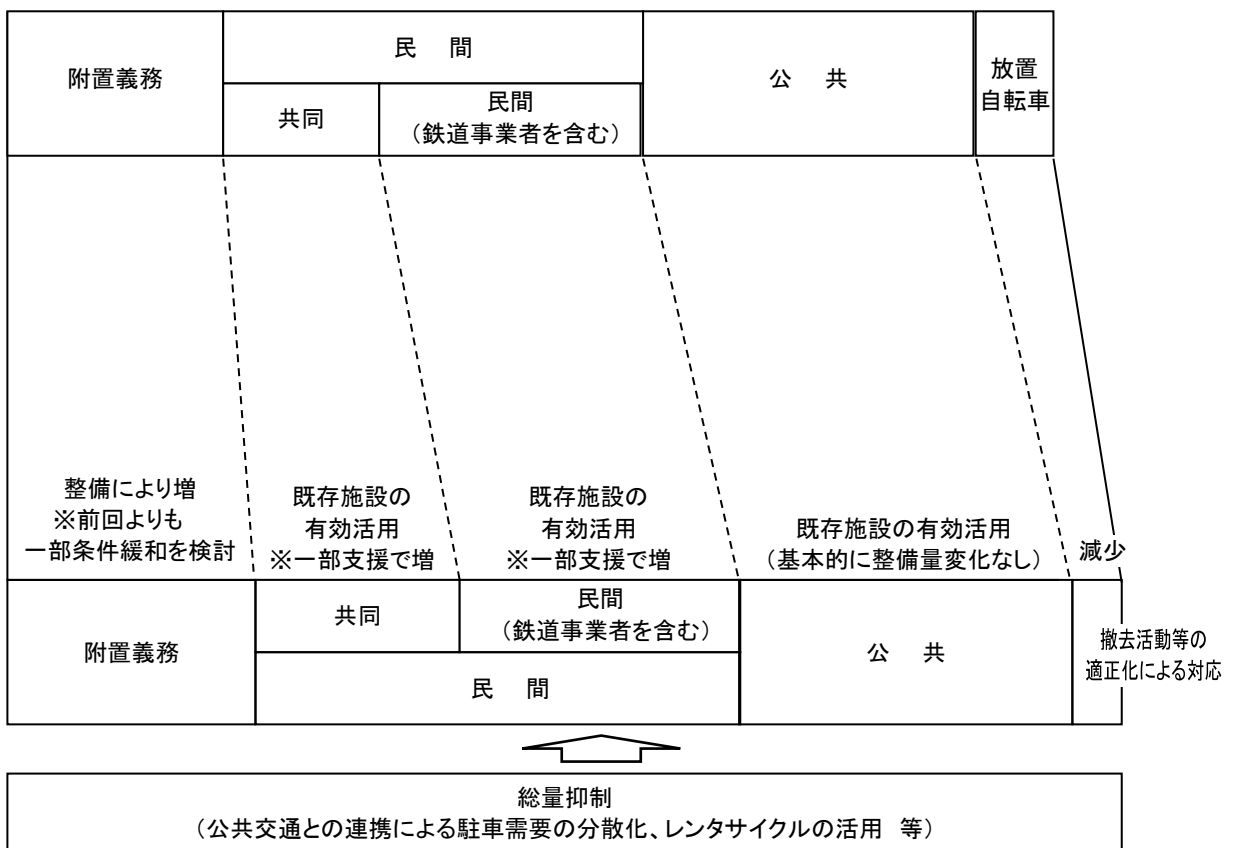


図 5-5 自転車等駐車場の整備による効果 (第3期総合計画)

(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、鉄道事業者に協力を求める。 |
| 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 | 既存自転車等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 | 道路管理者による路上自転車等駐車場設置等の検討 |
| ク | 自転車等駐車対策における国・県・市の連携 |

② 商店街振興組合

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については、放置自転車が分散化しているかつ自転車等駐車場の周辺でも放置しているなど、駐輪マナーの問題が顕在化している。したがって、自転車利用者を既存の自転車等駐車場へ誘導する等のソフト対策への協力、及び空き店舗等を活用した共同自転車等駐車場や、路上自転車等駐車場の整備等への協力による駐車対策を推進する。

③ 事務所

事務所の新築や増築に対して、自転車等駐車場の附置義務の遂行とともに、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

集合住宅の新築や増築に対して、自転車等駐車場の附置義務の遂行とともに、附置義務以上の自転車等駐車場の確保に努める。

⑤ 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、及び施設整備・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の設定

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。

新規整備目標台数

○ブロック内整備目標量

$$= \text{ブロック内最大放置台数} \times 1.05$$

注 釈

- ・ 目標量は令和3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※を乗じて算定する。

※) 第3期高松市中心市街地活性化基本計画(R1)の目標値を参考に算出

$$(97,721 \div 92,639 = 1.05)$$

97,721(人/日) : 商店街歩行者交通量目標値(R6)

92,639(人/日) : 商店街歩行者交通量実績値(H29)

表 5-3 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 ※1 (P) | | 実施 (D) | 評価 (C) | | 新規計画 (P) |
|-----|-------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|----------------|--|--|
| | | の 放置 自転車 等 の 台数 | 整備 目標 量 | 令和 ～ 年度 末 整備 状況 | 整備 量の 評価 | の 放置 自転車 等 の 台数 (現在 ※2) | (整備 目標 量 × 1.05) の 台数 等 |
| 1 | Aブロック | 59 | 66 | 58 | × | 53 | 56 |
| 2 | Bブロック | 10 | 12 | 0 | × | 32 | 34 |
| 3 | Cブロック | 413 | 459 | 218 | × | 396 | 416 |
| 4 | Dブロック | 263 | 292 | 0 | × | 404 | 424 |
| 5 | Eブロック | 385 | 428 | 135 | × | 382 | 401 |
| 6 | Fブロック | 381 | 423 | 210 | × | 274 | 288 |
| 7 | Gブロック | 0 | 0 | 0 | ○ | 0 | 0 |
| 8 | Hブロック | 164 | 183 | 0 | × | 165 | 173 |
| 9 | Iブロック | 29 | 33 | 0 | × | 63 | 66 |
| 10 | Jブロック | 129 | 144 | 0 | × | 90 | 95 |
| 11 | Kブロック | 140 | 156 | 0 | × | 10 | 11 |
| 合計 | | 1,973 | 2,196 | 621 | × | 1,869 | 1,964 |

※1) 第2期総合計画策定時

※2) 令和3年11月調査

2) 自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等の設定

| | |
|-------|---|
| Aブロック | 整備目標量 56台 |
| 現状分析 | <p>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。</p> <p>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放置自転車等が発生している。</p> |
| 整備方針 | <p>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、状況に応じて小規模な駐車スペースの確保が必要である。</p> |
| Bブロック | 整備目標量 34台 |
| 現状分析 | <p>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。</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、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車スペースの確保が必要である。</p> <p>また、レンタサイクル片原町ポートが近接していることから、レンタサイクルの活用による自転車の総量コントロールも併せて検討する。</p> |
| Cブロック | 整備目標量 416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、東部にことでん片原町駅、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>ことでん片原町駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定され、自転車等駐車場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。</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小規模分散化した駐車需要に対応するため、小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> <p>ことでん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と公共自転車等駐車場の整備を検討する必要がある。</p> <p>ブロック内のその他地区については、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車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |
| Dブロック | 整備目標量 424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、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>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、商店街周辺の細街路でも放置自転車等が多数発生している。</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小規模分散化した駐車需要に対応するため、小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> <p>ブロック内のその他地区については、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車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |

| | |
|-------|--|
| Eブロック | 整備目標量 401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、東部にことでん瓦町駅勢圏、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>ことでん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、商店街周辺の細街路でも放置自転車等が多数発生している。</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の整備や小規模分散化した駐車需要に対応するため、小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> <p>ブロック内のその他地区については、附置義務による自転車等駐車が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |
| Fブロック | 整備目標量 288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、東部にことでん瓦町駅勢圏、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>ことでん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に、市営自転車等駐車場は利用促進を図るため機能強化等の整備を検討する。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の整備や小規模分散化した駐車需要に対応するため、小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> <p>ことでん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の有効活用を図る。</p> <p>ブロック内のその他地区については、附置義務による自転車等駐車が整備されるまでの間、状況に応じて小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |
| Gブロック | 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、道路管理者の協力による暫定的な駐車スペースの設置を検討する。</p> |

| | |
|-------|--|
| Hブロック | 整備目標量 173台 |
| 現状分析 | <p>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。</p> <p>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。</p> |
| 整備方針 | <p>放置が多い地区について、短時間利用者への対応として、駐輪規制(禁止区域指定)と小規模な自転車等駐車場の確保を検討するとともに、現在の自転車等駐車場の有効活用を図るため、自転車等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。</p> <p>ブロック内のその他地区については、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車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |
| Iブロック | 整備目標量 66台 |
| 現状分析 | <p>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いるが、市役所周辺や街区内の細街路で放置自転車等が発生している。</p> |
| 整備方針 | <p>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や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。</p> |
| Jブロック | 整備目標量 95台 |
| 現状分析 | <p>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。</p> <p>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。</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小規模分散化した駐車需要に対応するため、小規模な駐車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> <p>ブロック内のその他地区については、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車スペースの確保(路上を含む)が必要である。</p> |
| Kブロック | 整備目標量 11台 |
| 現状分析 | <p>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。</p> <p>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おり、放置自転車等は全体的に少ないブロックである。</p> |
| 整備方針 | <p>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。</p> <p>当該ブロックは、今後、新香川県立体育館、徳島文理大学香川キャンパス移転、高松駅ビル(仮称)等の大規模開発が予定されていることから、これら関係機関と連携した自転車等駐車場の整備や駐車対策が必要である。</p> |

3) 自転車等駐車場の最適化を図るうえでの取組の推進

第2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、駐輪マナーの向上などを中心としたソフト施策を展開する。

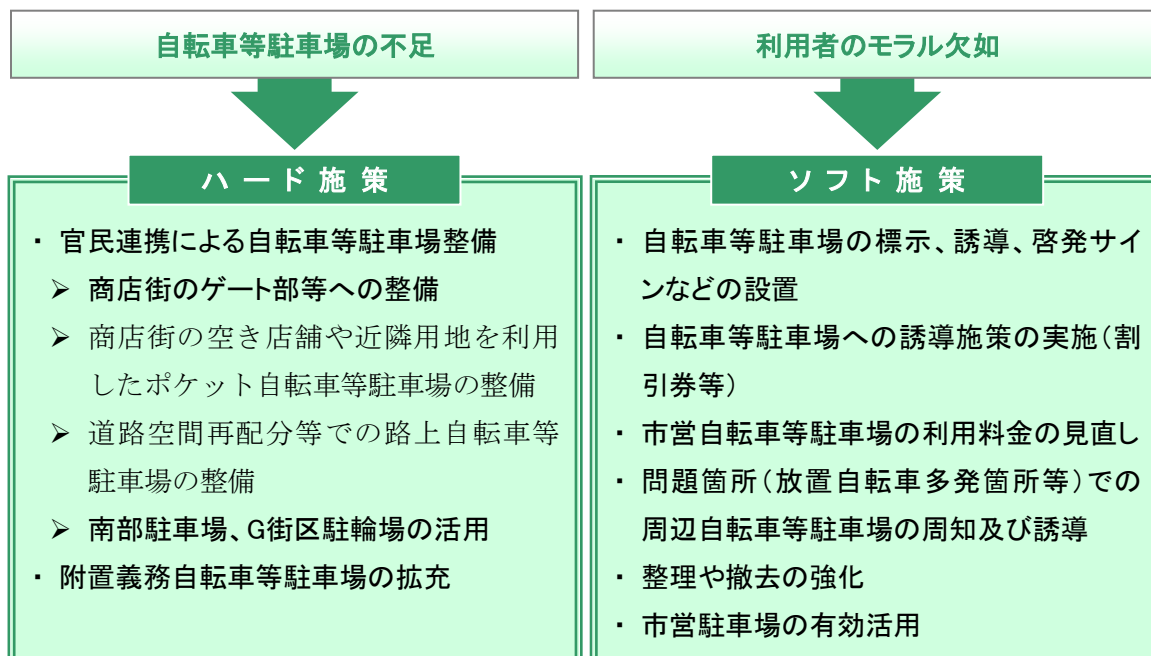


図 5-6 市街地中心部における取組施策



(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の設定、整備の推進

- ・ 基本的に駐車場容量は不足していないが、鉄道駅周辺人口増加及び利用者、歩行者の安全性向上が必要な駅は「自転車等駐車場整備」により駐車場容量を増やし、駐輪マナー向上が必要な駅は「環境整備」により施設内環境の改善を図り、整理整頓を促す。
- ・ 上記取組を進めるため、「自転車等駐車場整備」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とともに、「環境整備」箇所については、駐車場内のカラー舗装等の整備と合わせて、鉄道事業者、利用者、ボランティア活動団体等の協力による駐輪マナー向上の啓発活動の実施によるモラルある整然とした利用を目指す。

表 5-4 鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備目標量

| 最寄駅名 | 収容能力 (a) | H23 | | R3 | 不足 台数 (b)-(a) | 特筆すべき事項 | 整備の 必要性 ※有りの場合 は整備内容 |
|---------|-------------|----------------|----------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| | | 駐車 需要 台数 | 将来 需要 台数 | 駐車 需要 台数 (b) | | | |
| JR 予讃線 | 鬼無 | 300 | 204 | 239 | 167 | | 低い |
| JR 高徳線 | 昭和町 | 140 | 91 | 107 | 75 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| | 木太町 | 180 | 139 | 163 | 129 | | 低い |
| | 屋島 | 360 | 269 | 315 | 274 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| | 古高松南 | 70 | 75 | 88 | 59 | | 低い |
| | 八栗口 | 110 | 74 | 87 | 38 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| ことでん琴平線 | 片原町 | 216 | 164 | 192 | 117 | | 低い |
| | 三条 | 390 | 233 | 273 | 188 | | 低い |
| | 太田 | 555 | 472 | 553 | 407 | | 低い |
| | 仏生山 | 697 | 504 | 590 | 552 | | 低い |
| | 空港通り | 250 | 175 | 205 | 150 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| | 円座 | 270 | 219 | 257 | 202 | ・鉄道駅周辺人口増加 ・利用者、歩行者の安全性向上が必要 | 自転車等 駐車場整備 |
| | 岡本 | 155 | 130 | 153 | 99 | | 低い |
| ことでん志度線 | 沖松島 | 70 | 48 | 57 | 37 | | 低い |
| | 瀧元 | 270 | 212 | 249 | 139 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| ことでん長尾線 | 花園 | 100 | 100 | 117 | 90 | ・鉄道駅周辺人口増加 ・利用者、歩行者の安全性向上が必要 | 自転車等 駐車場整備 |
| | 林道 | 240 | 228 | 267 | 217 | ・施設内環境改善により整理整頓を促し、駐輪マナー向上が必要 | 環境整備 |
| | 木太東口 | 90 | 106 | 125 | 109 | 19 ・鉄道駅周辺人口増加 ・利用者、歩行者の安全性向上が必要 | 自転車等 駐車場整備 |
| | 水田 | 200 | 186 | 218 | 164 | ・鉄道駅周辺人口増加 ・利用者、歩行者の安全性向上が必要 | 自転車等 駐車場整備 |

(5) 特定施設に対する自転車等駐車場整備

- ・ これまでは、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きたため、『事務所』及び『集合住宅』を自転車等駐車場の附置義務の対象に追加し、整備を進めてきた。
- ・ 整備は順調に進み、一定放置自転車等の対策に繋がっている。

今後

- ・ レンタサイクルの活用による保有からシェアへの転換等の将来のまちづくりに応じて、隔地要件の柔軟化など、附置義務の条件緩和を検討する。

表 5-5 高松市における自転車等駐車場の附置義務

| 用途区分 | 新築又は増築の延べ面積 | 自転車等の収容台数の割合 |
|---|-------------|---------------|
| 舞踏場、遊技場、展示場 | 300㎡以上 | 延べ面積15㎡につき1台 |
| 百貨店、マーケット、飲食店、小売店舗、観覧場、劇場、映画館、演芸場、集会場、病院、診療所、各種学校 | 400㎡以上 | 延べ面積20㎡につき1台 |
| 銀行、その他の金融機関、博物館、美術館、図書館、ボーリング場、スケート場、水泳場、スポーツの練習場、体育館 | 500㎡以上 | 延べ面積25㎡につき1台 |
| 事務所 | 2,000㎡以上 | 延べ面積100㎡につき1台 |
| 共同住宅、長屋 | 20戸以上 | 1戸につき1台 |

第2期計画中に追加

【 ～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 | 新築又は増築の延べ面積 | 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 | 130㎡ごとに1台 (2,600㎡以下の場合は20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 | 新築又は増築の延べ面積 | 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 |

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) 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、こいでん3路線で33駅、計46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、本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)に努める。 |
| ウ | 鉄道駅を新設若しくは鉄道駅施設、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

- ・ 自転車等駐車場整備 → **4駅**の整備が必要。
- ・ 環境整備(啓発強化対策等) → **6駅**で対策が必要

- ・ 駐車場容量等が不足している駅については、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。
- ・ 環境整備(啓発強化対策等)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。



図 5-7 鉄道駅周辺の自転車等駐車場の駐輪の様子（左：昭和町、右：木太東口）

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

(1) 放置自転車対策の実施

本市は、「高松市自転車等の適正な利用に関する条例」及び「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。

令和2年度の撤去台数は、3,081台/年で平成24年に比べ6割削減している。(P15 図2-5参照)

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の状況を踏まえ、禁止区域の見直しを検討する。

(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、ことடன்片原町駅周辺、ことடன்瓦町駅周辺、ことடன்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・撤去・移送・保管・返還・処分の実施

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1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、及び市長が必要と認める事項について告知する。

また、盗難及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) 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今後も発生する可能性がある。

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必要に応じて検討する。

- ・ 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。



- ・ 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(Hブロック等)。

(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本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、本市自らが、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104台の自転車を提供した。(平成23年12月時点)

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・自転車軽自動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・団体は本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 5-8 中央商店街クリーン作戦

(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、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図り、啓発サイン・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

市街地中心部では、多くの放置自転車等の発生、鉄道駅の自転車等駐車でマナーの悪い駐車が発生しており、利用者のモラル・マナーに対する意識の低下が問題となっている。

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。

また、自転車等駐車場の環境を整えることにより、駐車ルールを視覚的にわかりやすくし、利用者に整理整頓の意識醸成を促進する。

4) 自転車等の利用に関する告知

高松市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。

5) 主な関係機関による啓発活動

■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、小中学校・高等学校は、市教育委員会と連携を図り、自転車駐車に関するルールやマナーの指導(交通安全教室等)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、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。

■警察

自転車等の利用に当たっては、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。

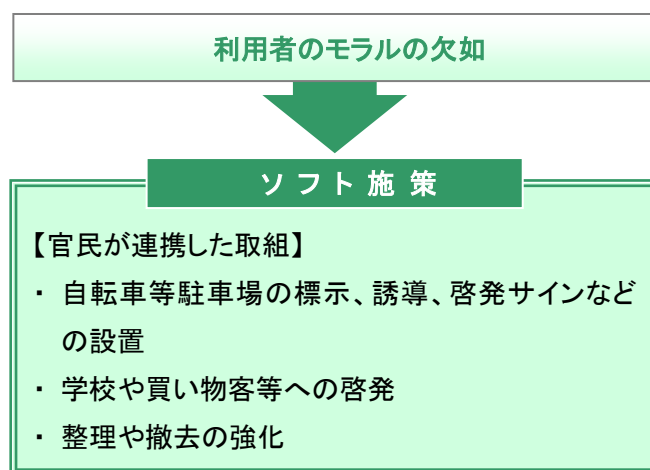


図 5-9 ソフト施策による啓発活動

■鉄道事業者

鉄道事業者は、自転車等の駐車に関する本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。鉄道事業者自らも、利用者に対し、広報活動を行うものとする。

■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本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。

■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本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、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。

■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

本市が目指す「多核連携型コンパクト・エコシティ」を実現するために、本計画では「快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティの実現」を目標に位置づけており、その達成のためには、前頁までの駐車場整備による供給量の増加や放置自転車対策等だけでなく、以下の取組と連携して実践することが重要と考える。

- ▶ 自転車等駐車場の機能向上
- ▶ レンタサイクルの活用
- ▶ 多様な自転車の活用
- ▶ パーソナルモビリティとの共存
- ▶ サイクル&バスライドの拡大

(1) 自転車等駐車場の機能向上

自転車等駐車場の利用者・収入は減少しており、また、満足度が低い内容もあることから、機能向上を図り、利用率の向上をもって、持続可能な自転車等駐車場の運営を実施することが重要と考える。

1) 機能向上の必要性

- ・ 有料の自転車等駐車場の利用件数・収入ともに年々減少しており、特に令和2年はコロナ禍の影響で大幅に減少している。

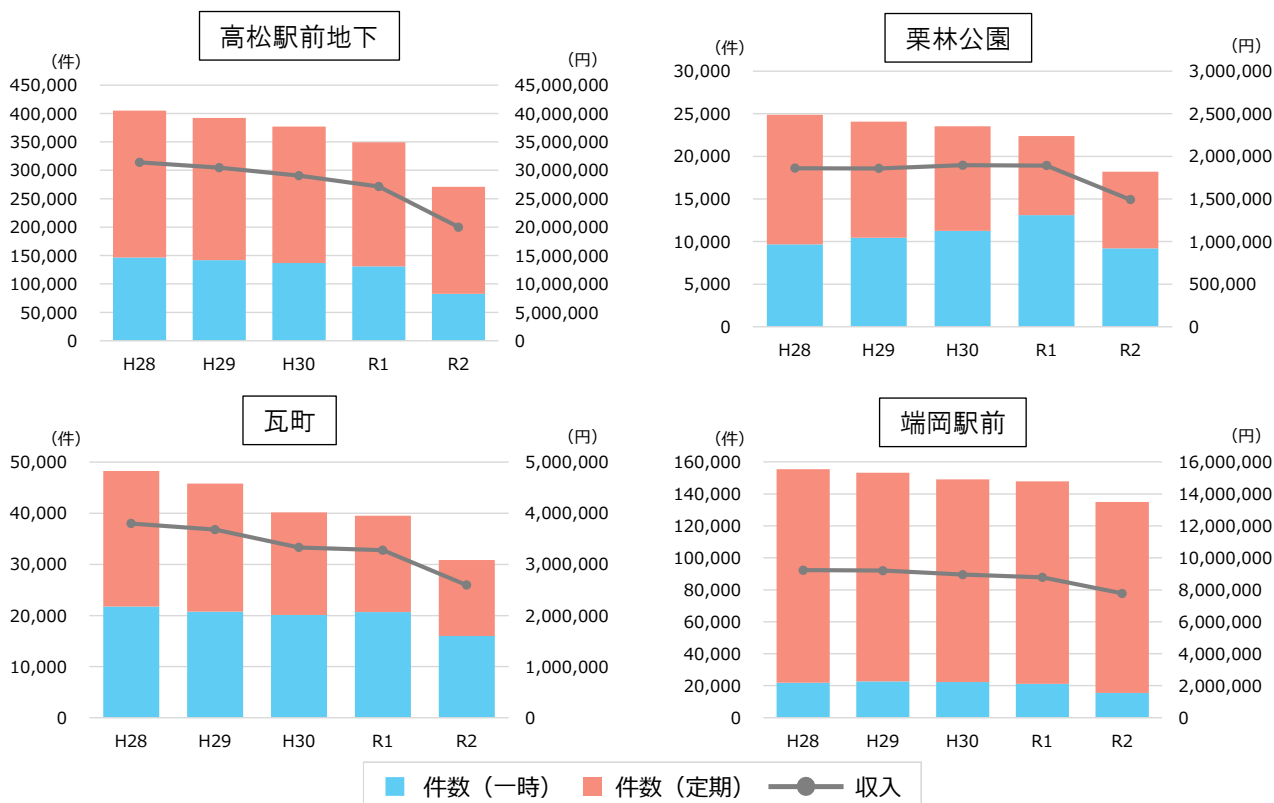
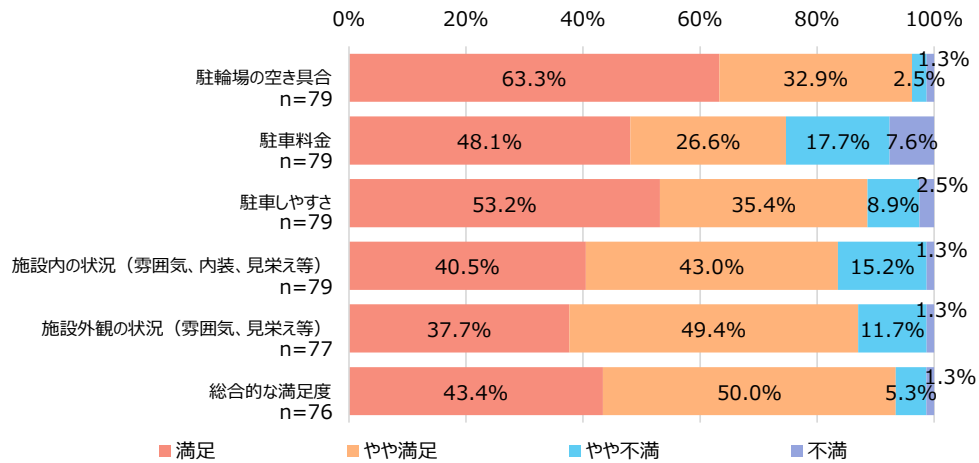


図 5-10 市営自転車等駐車場の利用状況

・市営自転車等駐車場の満足度は、駐車料金、施設内・外観の状況に対する満足度が低い。



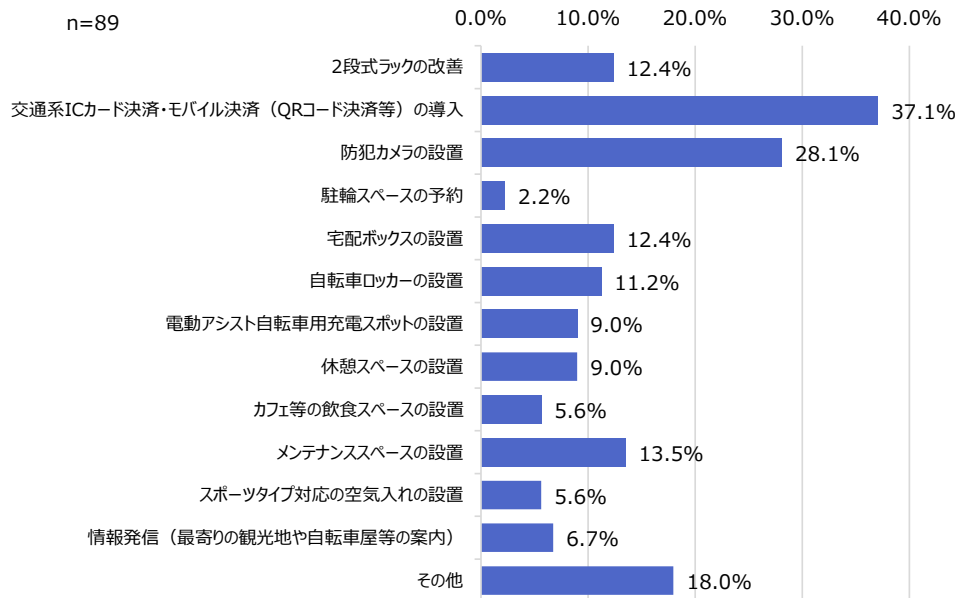
※無回答・無効を除いて集計しているため、項目によって母数が異なる

(出典) 自転車等駐車場に関するアンケート調査

図 5-11 市営自転車等駐車場の満足度

2) 機能向上のメニュー

・市営自転車等駐車場の利用ニーズでは、利便性向上と安心安全が特に求められている。



(出典) 自転車等駐車場に関するアンケート調査

図 5-12 市営自転車等駐車場の利用ニーズ

3) 機能向上による効果

- アンケート調査による選択意向の分析結果から、求める機能・サービスの導入による機能向上を図ることで、自転車等駐車場の利用率が17.9%向上する結果となった。
- 市営自転車等駐車場の利用率・収入の減少及び満足度の低下を踏まえると、機能向上によるこれらの改善を図ることで、利用率を向上させ、課題解決を図ることが必要である。

算出方法

- アンケート調査において、下図で示すように、2つの自転車等駐車場についての移動時間、求める機能・サービスの有無の条件が下図の通りになる場合に、どちらの自転車等駐車場を利用するかを選択意向から、モデルを構築する(二項ロジットモデル)。
- 上記モデルの求める機能・サービスの有無のパラメータより、条件が同じ場合の求める機能・サービスの無しに対する有りの選択確率の増加量を算出。

求める機能・サービスが自転車等駐車場①②ともに無い場合

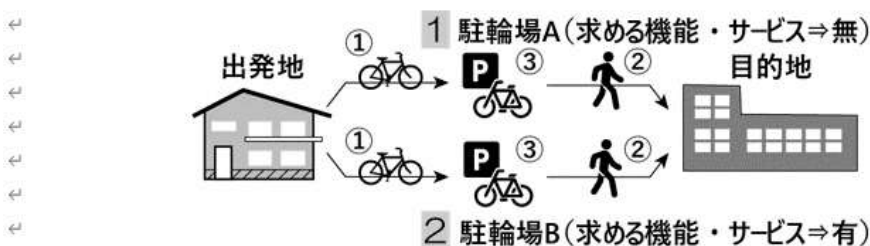
自転車等駐車場①、②の選択確率はともに50%(どちらも同じ条件のため)

求める機能・サービスが自転車等駐車場②のみに有る場合

自転車等駐車場②の選択確率67.9%

機能向上による効果=17.9% (67.9%−50%)

【Q6-3】 自転車・徒歩移動時間と駐輪場に求める機能・サービスの有無の関係による駐輪場選択意向



※求める機能・サービス有とはQ5-1で選択した求める機能・サービスが駐輪場に導入されている状態

| | 駐輪場A利用 | | | 駐輪場B利用 | | | 回答欄 | |
|---|------------|-----------|-----------------|------------|-----------|-----------------|--------------------|---|
| | ① 自転車時間 | ② 徒歩時間 | ③ 求める機能・サービス | ① 自転車時間 | ② 徒歩時間 | ③ 求める機能・サービス | ※すべての場合についてお答えください | |
| 1 | 15分 | 5分 | 無 | 15分 | 5分 | 有 | 1 | 2 |
| 2 | 15分 | 5分 | | 15分 | 10分 | | 1 | 2 |
| 3 | 15分 | 5分 | | 20分 | 10分 | | 1 | 2 |
| 4 | 10分 | 10分 | | 10分 | 5分 | | 1 | 2 |
| 5 | 10分 | 10分 | | 20分 | 10分 | | 1 | 2 |
| 6 | 20分 | 10分 | | 15分 | 15分 | | 1 | 2 |
| 7 | 20分 | 10分 | | 25分 | 5分 | | 1 | 2 |

(2) レンタサイクルの活用

多種多様な目的の移動がある中で、近年ラストワンマイルの移動手段としてシェアサイクルの利用者が全国的に急増しており、本市でも自転車の所有からシェアでの利用の割合を高めることで、過度な駐車需要をコントロールし、自転車駐車場の整備の適正化を図ることが重要と考える。

1) 新たな取組の概要

- ・ レンタサイクルをハローサイクリング(全国展開している民間システム)のアプリに統一することにより、利用情報・利用データを集約することで、利用者の利便性向上を図る。
- ・ ハローサイクリングのアプリにより、デジタル決済が可能となり、シームレスな利用及び運営側の経費削減を図る。
- ・ 本システムを他の交通モードと連携させることで、他の交通モードとのシームレスな乗り換えによるMaaS※の構築を目指す。

※MaaS: Mobility as a serviceの略で「ICT(情報通信技術)を活用して公共交通などの移動をシームレスにつなぐ」という概念

| 既存システム | | 新システム (HELLO CYCLING) | |
|--------|---|-----------------------|--|
| ①登録 | 利用申込書 ●紙質手書きによる利用登録 | | スマートフォン登録 ●モバイル申請※アプリ又はWEBサイトで登録 ●110で全国利用可能 ●多言語対応 (英語・中国語) |
| ②利用 | 利用書+IruCa ●紙質カード、紙カード又はIruCa券類 | 置き換え | アプリケーション ●アプリケーション上で予約から決済までが可能 HELLO CARD ●専用カードを使用する予約なしにレンタルが可能 ●定期券、1日券等 自由に設定することができます ICカード ●若手持ちのIruCaやスイカなど全国の交通系ICカードを登録して決済と紐づけて鍵として使用することが可能 ●ICカードを登録すれば予約なしにレンタルが可能 |
| ③決済 | 現金+IruCa ●精算機にて決済 | | キャッシュレス ●登録した決済方法にてモバイル決済 ●多種多様な決済方法から選択が可能 |
| ④管理 | 専用サーバ管理 ●専用ゲートを開くことで利用データを取得し専用サーバへ送信 | | クラウド管理 ●自転車1台毎をGPSにて管理 ●自転車の駅周辺駅から駅舎内までをリアルタイムで管理 |

図 5-13 レンタサイクルの新システムの概要



図 5-14 レンタサイクルの新システムの今後の展開

2) 民間ポート推進

- ・ レンタサイクルの利便性向上のためにはポート数の拡大が必要である。
- ・ 公共用地へのポート設置と合わせて、民間ポートへの設置の推進を図り、利用者の利便性向上を図る。
- ・ 特に、利用者が多い施設(商業施設、大規模事業所等)へのポート設置を推進する。

表 5-6 民間ポートの募集例

| 自治体 | 民間 運営事業者 | サイクルポート要件 |
|------------|--|--|
| 兵庫県 尼崎市 | OpenStreet 株式会社 (HELLO CYCLING) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 尼崎市内に存する民間施設(小売店、飲食店、ホテル、病院、駐車場等) ・ 広さ: 幅 3m 程度×奥行 2m 程度(自転車ラック 4 台分)以上 ・ 配置: 道路から直接乗り入れ可能で、24 時間開放されていること |
| 大阪府 堺市 | OpenStreet 株式会社 (HELLO CYCLING) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 堺市内全域の民間施設(小売店、飲食店、ホテル、病院、駐車場等) ・ 広さ: 奥行 1,900(ミリメートル)×幅 2,400(ミリメートル)以上 ・ 土地代等は支払不可だが、設置にかかる費用は無料 |
| 東京都 江東区 | 株式会社ドコ モ・バイクシエ ア | <ul style="list-style-type: none"> ・ 広さ: 長さ 7m×奥行き 2m 以上(自転車ラック 10 台分程度) ・ 配置: 道路から直接乗り入れ可能で、スペースに余裕があり、24 時間開放されていること ・ 自転車を停めるラックを置くだけで、基礎工事や電源の引き込み工事は不要 |
| 東京都 港区 | 株式会社ドコ モ・バイクシエ ア | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の設置台数が 10 台以上であること ・ 歩行者の導線を妨げないこと ・ 全てのラックで自転車の出し入れが可能な配置であること ・ 24 時間利用可能であること ・ 自転車を停めるラックを置くだけで、基礎工事や電源の引き込み工事は不要 |



(出典) OpenStreet株式会社 (HELLO CYCLING)

図 5-15 利用者が多い施設へのサイクルポート設置例
(左: イオンモール幕張新都心、右: フレスポしんかな)

3) 公共交通との連携

- ・ 公共交通の利用時の課題として、鉄道駅やバス停までの移動手段がないことが挙げられる(ラストワンマイル問題)。
- ・ 上記の課題を解決する移動手段として自転車の活用は有効であり、交通結節拠点等での自転車等駐車を充実させることで、公共交通と自転車の連携強化を図る。



図 5-16 高松市における今後の交通結節拠点

(3) 多様な自転車の活用

今までは移動の足として利用していた自転車について、近年、多種多様な目的でも活用できる点で注目されるようになってきており、交通手段としての自転車から、物流、防災、健康・福祉等の様々なジャンルでの活用が進められてきている。本市でも、これらの目的に応じた多様な自転車の推進を図るとともに、多様な自転車が止められる自転車等駐車場の整備や通行環境の確保等、多様な自転車に関わる環境整備を図ることが重要と考える。

1) カーゴバイク

- ・ 大量の荷物を運べない自転車の欠点を克服した「カーゴバイク」の開発に多くのメーカーが参入しており、日常利用(買い物)、物流、防災、福祉等での活用が進められており、その利用目的に応じて、カーゴバイクが止められる自転車等駐車場の整備や安全・安心に走行できる走行空間確保等の環境整備が必要である。

表 5-7 カーゴバイクの種類 (例)

| ジャンル | 利用目的(例) | 商品名 企業・大学名 | 機能 | 画像 |
|------------|-------------------|------------------------------------|--|--|
| 日常利用 物流 | 日常での大きな荷物 運搬時等 | noslisu(ノスリス) カワサキモーター ス株式会社 | ・三輪 ・電動アシスト or EV (EV は要普通 免許) |  |
| 物流 | 宅配便の集配業務 等 | SYNCHRO CARGO 豊田 TRIKE 株式会社 | ・リヤカータイプ ・電動アシスト |  |
| 防災 | 災害時の物資の運 搬等 | 静岡文化芸術大 学 | ・二輪 ・電動アシスト ・後輪の発電機 +フレームの蓄 電池で蓄電可 |  (出典) 「災害時に活用できる自転車の開発」 (静岡文化芸術大学) |

2) タンデム自転車

- ・全国的に公道走行が可能になってきている「タンデム自転車」※についても、視覚障害者等の外出促進や健康向上等の健康・福祉の面で活用が期待されていることから、カーゴバイクと同様に環境整備が必要である。

※タンデム自転車:タンデムとは英語で「座席が前後に二つ並んだ」という意味の形容詞で、2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダルが縦列に設けられた自転車。香川県内でも、令和3年3月から公道走行が解禁された。



(出典) 左：愛媛自転車新文化推進協会、右：NPO法人 タンデム自転車NONちゃん倶楽部

図 5-17 サイクルイベント2020 in 競輪場の様子



(出典) 高梁市HP

図 5-18 タンデム自転車の活用に向けた取り組み

(左：タンデム自転車でのプチクライム大会、右：タンデム自転車講習会)

(4) パーソナルモビリティとの共存

従来からのパーソナルモビリティとして自転車が普及してきたが、近年、電動キックボードや電動車椅子、電動立ち乗り二輪車等の新たなパーソナルモビリティの利用が見られるようになってきており、普及が一気に進むと考える。本市では、これらの新たなパーソナルモビリティの普及に対して、自転車と混在することによる事故等を防ぎ、これらが共存できる環境整備(駐車場整備、走行環境整備等)、駐車対策に取り組むことが重要と考える。

1) パーソナルモビリティの種類

- ・ 新たなパーソナルモビリティとして、電動キックボード、電動車椅子、電動立ち乗り二輪車等があるが、自転車とは規格や速度等が異なっていることから、混在させる場合においては、各モビリティの特性に留意したうえで、共存できる環境・ルール整備が必要となる。

表 5-8 パーソナルモビリティの種類 (例)

| 種類 | 特徴 | 商品名 企業名 | 機能 | 画像 |
|-----------|--|------------------------------|---|---|
| 電動キックボード | <ul style="list-style-type: none"> ・電動式モーターを原動力とするキックボード ・省エネ・省スペース ・一定エリアに限り自転車道走行可能[※] ・ヘルメット任意[※] | LUUP 株式会社 Luup | <ul style="list-style-type: none"> ・時速 15km ・定格出力 350W |  |
| 電動車椅子 | <ul style="list-style-type: none"> ・電動式モーターを原動力とする車椅子 ・介護保険適用可 ・歩道走行 | WHILL WHILL 株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> ・時速 6km (後方 2km) ・走行距離 18km ・充電時間 5 時間 ・最大荷重 115kg |  |
| 電動立ち乗り二輪車 | <ul style="list-style-type: none"> ・電動式モーターを原動力とする二輪車 ・車道走行、ヘルメット要 (原動機付自転車扱い) | X-SCOOTER LOM glafit 株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> ・時速 25km 以上、25km、10kmの3モードから選択 ・走行距離 40km ・充電時間 5 時間 ・最大荷重 100kg |  |
| 電動立ち乗り三輪車 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行領域 EV ・公道走行不可、私有地のみ走行可 | C+walk T トヨタ自動車株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> ・時速 6km ・走行距離 14km ・充電時間 2.5 時間 ・最大荷重 100kg |  |

※新事業特例制度において特例措置を受けた事業者に限る

2) 共存のための取組

- ・ パーソナルモビリティの共存については、警察庁が「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」を設置して、検討を進めているところである。
- ・ ポート共有等、一部では自転車とパーソナルモビリティの共存がみられるようになってきている。

新たな交通ルール(車両区分)

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分ける

① 歩道通行車(6~10km/h以下)

- ・ 電動車椅子相当の大きさ(長さ120cm×幅70cm×高さ120cm(注))
- ・ 歩道・路側帯を通行(歩行者扱い)
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない

(注) 安全性を向上させるためのセンサー等の扱いについては、今後検討





6~10km/h以下

② 小型低速車 (15~20km/h以下)

- ・ 普通自転車相当の大きさ(長さ190cm×幅60cm)
- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要







15~20km/h以下

③ 既存の原動機付自転車等 (15~20km/h超)

- ・ 車道のみ通行
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持







15~20km/h超

(出典) 多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会報告書概要 (警察庁)

図 5-19 電動モビリティの車両区分と新たな交通ルール



(出典) 株式会社Luup HP

図 5-20 自転車とパーソナルモビリティのポート共有

(5) サイクル&バスライドの拡大

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。

サイクル&バスライドの整備により、公共交通空白地の解消、バスサービスの向上等が図られ、バス利用者数の増加、ひいては持続可能なバスサービスの提供に繋がるため、サイクル&バスライドの拡大を図ることが重要と考える。

1) サイクル&バスライドのメリット

- ・ 整備により、一般的なバス停圏300mが自転車での移動時間短縮により、圏域の拡大が図られ、公共交通空白地の解消に繋がる。
- ・ バス停数を多くすれば、公共交通空白地を減らすことに繋がるが、停車回数が多くなるため、目的地までの速達性が低下し、トレードオフとなる。サイクル&バスライドを整備することにより、バス停数の削減が可能となり速達性向上によるバスサービスの向上にも期待できる。

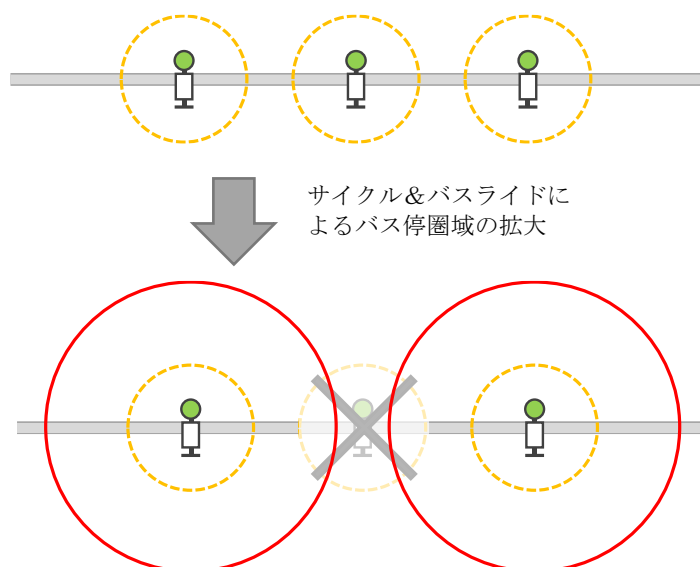


図 5-21 サイクル&バスライドのメリット

2) バス利用量に即した整備

- ・本市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ取組を進めている。
- ・バス路線の再編に関しては、「高松市地域公共交通利便増進実施計画(旧、高松市地域公共交通再編実施計画)」を作成し、交通事業者等、関係機関と協議を進めながら、下図で示す再編(案)となるように再編を進めている。
- ・このことから、再編によりバス利用量、バス停圏等が変化するため、これらの変化に即した整備を目指す。

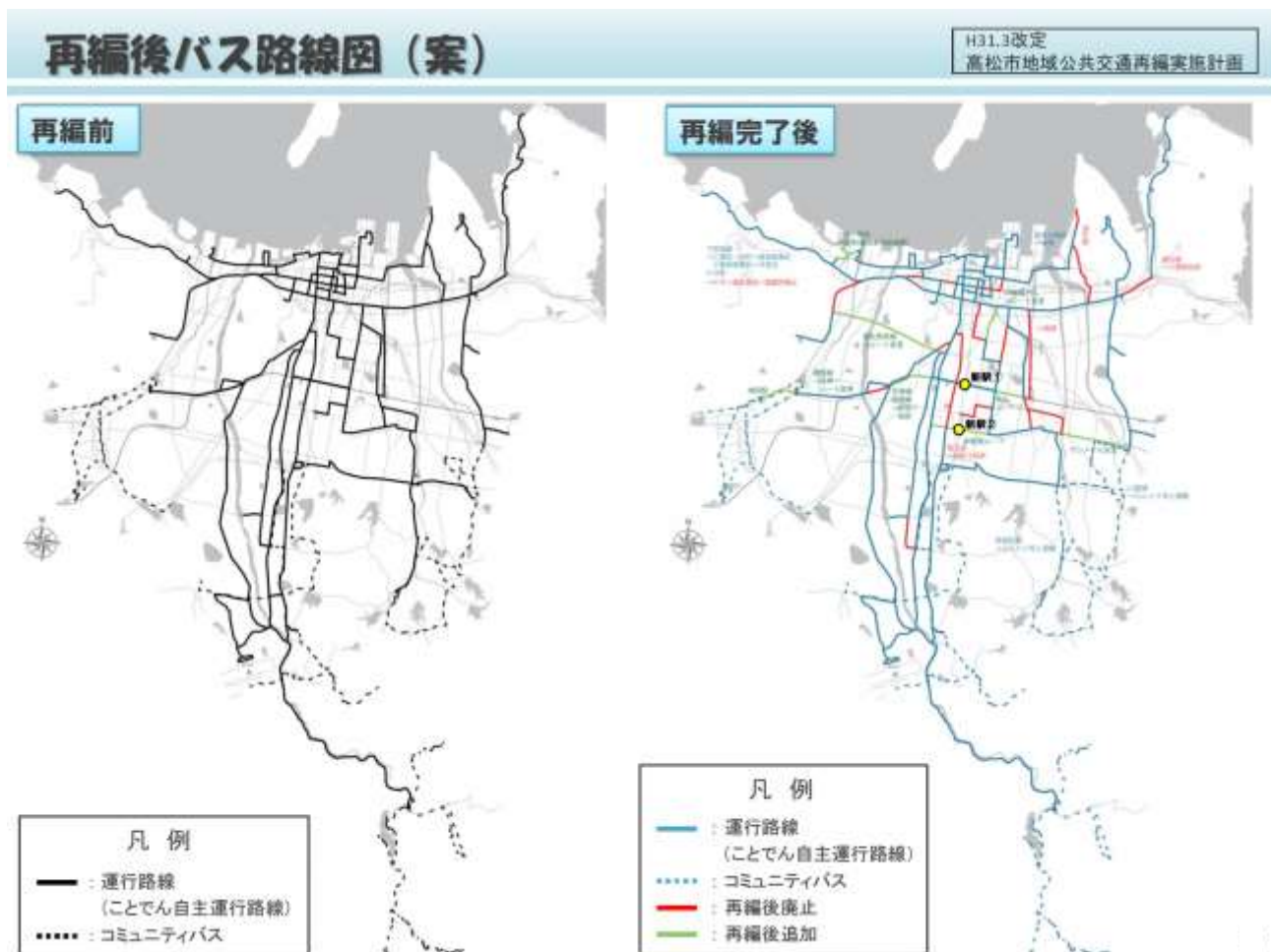


図 5-22 高松市の再編後のバス路線図 (案)

3) 整備用地の確保

- ・ 整備用地の確保については、交通事業者の余剰地の活用とともに、道路上や周辺の空き空間等の有効活用を検討し、整備を進める。
- ・ バス待ち時間等を有効に活用できる郊外店舗(商業施設等)に併設するバス停は整備により多くの利用が期待できるため、郊外店舗の土地管理者(事業者)等との用地確保に向けた協力を要請する。

表 5-9 用地整備事例

| 自治体 | 内容 |
|--------|--|
| 大分県大分市 | <p>大分市とイオン九州株式会社、生活協同組合コープおおいたが協力連携、バス停近くの店舗等のスペースを利活用した専用駐輪場を設置し、サイクル&バスライドの利用者ニーズを調査するための実証実験を実施</p>    |
| 宮城県富谷市 | <p>富谷市とみやぎ生協明石台店が協力連携、公共交通の利用促進を目的として実施</p>   |

自転車等駐車施策の推進に向けた体系



<参考資料>

資料1. 関係法令等 参-1

資料2. 用語の解説 参-12

資料1. 関係法令等

○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

(昭和五十五年十一月二十五日)

(法律第八十七号)

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 自転車 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。）をいう。
- 三 自転車等駐車場 一定の区画を限つて設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- 四 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。
- 五 道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、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全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴

い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

- 2 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。
- 3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。
- 4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。
- 5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。
- 6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

- 2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。
- 3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却する

ことができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。

- 4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。
- 5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。
- 6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

（総合計画）

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域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総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。

2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 総合計画の対象とする区域

二 総合計画の目標及び期間

三 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

四 第五条第二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（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置

五 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

六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項

七 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

3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。

5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従つて必要な措置を講じなければならない。

(自転車等駐車対策協議会)

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。

3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。

4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

(自転車等駐車場の構造及び設備の基準)

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

(都市計画等における配慮)

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

(交通安全活動の推進)

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

(平五法九七・旧第八条線下)

(自転車等の利用者の責務)

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

(自転車の安全性の確保)

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

（自転車製造業者等の責務）

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

（国の助成措置等）

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者が必要と認めるものに対し、資金のあつせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

附 則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（昭和五六年政令第一四九号で昭和五六年五月二〇日から施行）

附 則 （平成五年一二月二二日法律第九七号）

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（平成六年政令第一四八号で平成六年六月二〇日から施行）

2 改正後の第十二条第三項の規定は、この法律の施行の日以後に新たに利用する自転車について適用

し、この法律の施行の日前から利用している自転車については、なお従前の例による。

- 3 国家公安委員会規則で定める種類の自転車及び都道府県公安委員会の指定する市町村の区域以外の地域において利用する自転車に係る防犯登録については、改正後の第十二条第三項の規定にかかわらず、改正前の第九条第三項の規定の例による。

(目的)

第1条 この条例は、市民生活における自転車及び原動機付自転車（以下「自転車等」という。）の安全で、かつ、秩序ある利用について必要な事項を定めることにより、良好な都市環境の保持及び向上を図り、快適で安全なまちづくりを目指すことを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 公共の場所等 道路、緑地帯、公園、駅その他公共の用に供する場所をいう。
- (2) 自転車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (3) 原動機付自転車 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条第3項に規定する原動機付自転車をいう。
- (4) 放置 公共の場所等において、自転車等の利用者が当該自転車等から離れて、交通に著しい支障を生じさせ、直ちに移動させることができない状態をいう。
- (5) 自転車等駐車場 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（昭和55年法律第87号。以下「法」という。）第2条第3号に規定する自転車等駐車場をいう。

(市長の責務)

第3条 市長は、第1条の目的を達成するため、自転車等の安全な利用の促進に必要な施策を実施しなければならない。

(自転車等の利用者の責務)

第4条 自転車等の利用者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

- (1) 自転車等の利用について、歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車等の安全な利用に努めること。
- (2) 公共の場所等において、自転車等をみだりに放置して良好な都市環境を悪化させないこと。
- (3) 自転車等の盗難防止のために施錠する等必要な措置を講ずること。
- (4) 本市の実施する施策に積極的に協力すること。

(自転車等の小売を業とする者の責務)

第5条 自転車等の小売を業とする者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

- (1) 自転車の防犯登録を勧奨すること。
- (2) 自転車等の取扱方法、定期的な点検の必要性等自転車等の安全利用のための情報を提供すること。
- (3) 本市の実施する施策に積極的に協力すること。

(鉄道事業者の責務)

第6条 鉄道事業者は、本市の実施する施策に積極的に協力しなければならない。

(総合計画)

第6条の2 市長は、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要が著しくなることが予想される地域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、法第7条第1項の規定に基づき、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めるものとする。

2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

(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、移送等及び移送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

3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 市長は、総合計画を定めるときは、あらかじめ、第15条に規定する高松市自転車等駐車対策協議会の意見を聴かななければならない。

5 市長は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

(自転車等駐車場の整備区域等)

第7条 法第5条第4項の規定により条例で定める区域は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する商業地域及び近隣商業地域とする。

(特定施設の新築又は増築の場合の自転車等駐車場の設置)

第8条 前条に規定する区域内において、別表の（ア）欄に掲げる用途に供する施設（以下「特定施設」という。）であって同表の（イ）欄に掲げる規模であるものを新築し、又は増築しようとする者は、当該特定施設若しくはその敷地内又はその敷地内からおおむね50メートル以内の場所に、同表の（ウ）欄に掲げる割合により算定した台数以上の規模である自転車等駐車場を設置しなければならない。

(複合用途施設に係る自転車等駐車場の規模)

第9条 別表の（ア）欄の2以上の用途に供する特定施設（以下「複合用途施設」という。）の新築又は増築については、当該用途ごとに同表の（ウ）欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の

規模の合計が20台以上となる場合に、その合計した自転車等駐車場の規模を同欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模とみなして、前条の規定を適用する。

(大規模施設に係る自転車等駐車場の規模)

第9条の2 特定施設（共同住宅又は長屋の用途に供するものを除く。）の新築又は増築に係る部分の延べ面積（以下この項において「新築等の面積」という。）が5,000平方メートルを超える場合における自転車等駐車場の規模については、第8条の規定にかかわらず、当該新築等の面積が5,000平方メートルまでの部分について別表の（ウ）欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模に、当該新築等の面積が5,000平方メートルを超える部分について同欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模に2分の1を乗じて得た規模を加えた規模をもって、同欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模とする。

2 複合用途施設の新築又は増築に係る部分の延べ面積（共同住宅又は長屋の用途に供する部分に係るものを除く。以下この項において「新築等の面積」という。）が5,000平方メートルを超える場合における自転車等駐車場の規模については、前条の規定にかかわらず、当該新築等の面積が5,000平方メートルまでの部分における各用途の面積が5,000平方メートルに占める割合と当該新築等の面積が5,000平方メートルを超える部分における当該割合とを等しくし、5,000平方メートルに当該割合を乗じて得た面積について当該用途ごとに別表の（ウ）欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模の合計に、当該新築等の面積から5,000平方メートルを減じて得た面積に当該割合を乗じて得た面積について当該用途ごとに同欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模に2分の1を乗じて得た規模を加えた規模をもって、同欄に掲げる割合により算定した自転車等駐車場の規模とする。

(放置自転車等の整理区域及び禁止区域)

第10条 市長は、関係機関との協議により、公共の場所等における放置自転車等の整理区域及び禁止区域を定めることができる。

2 関係機関は、公共の場所等において、自転車等が放置されないよう相互に協力しなければならない。

(放置自転車等の移送、保管の措置)

第11条 市長は、前条第1項に規定する整理区域内において、相当な期間放置自転車等がある場合は、当該自転車等を移送し、保管することができる。

2 市長は、前条第1項に規定する禁止区域内において、相当な時間放置自転車等がある場合は、当該自転車等を移送し、保管することができる。

3 市長は、整理区域及び禁止区域以外の公共の場所等において、自転車等が相当な期間にわたって放置され、市民の生活環境が著しく阻害されていると認めるときは、当該自転車等を移送し、保管することができる。

4 市長は、前3項の規定により放置自転車等を移送し、保管したときは、それに要した費用を当該自

転車等の利用者等から徴収することができる。

(保管した自転車等の措置)

第12条 市長は、前条第1項から第3項までの規定により移送し、保管した自転車等については、規則で定める事項について告示しなければならない。

2 市長は、保管した自転車等のうち所有者の確認ができる自転車等については、当該所有者に対し、速やかに引き取るよう通知しなければならない。

3 市長は、前項の規定による通知をした後においても、なお利用者等による引取りがない自転車等については、一定期間経過後処分することができる。

4 市長は、前項の規定により当該自転車等を処分する場合は、その旨を告示しなければならない。

(立入検査等)

第13条 市長は、第8条から第9条の2までに規定する自転車等駐車場の設置に必要な限度において、施設若しくは自転車等駐車場の所有者若しくは管理者から報告を求め、又は職員をして施設若しくは自転車等駐車場に立入検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、提示しなければならない。

(措置命令)

第14条 市長は、第8条から第9条の2までの規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、自転車等駐車場の設置、原状回復その他当該違反を是正するために必要な措置を命ずることができる。

(協議会の設置)

第15条 法第8条の規定に基づき、高松市自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置く。

2 協議会は、委員15人以内で組織する。

3 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

(委任)

第16条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、昭和57年10月1日から施行する。

附 則（平成元年3月29日条例第40号）

この条例は、平成元年7月1日から施行する。

附 則（平成5年3月25日条例第24号）抄

(施行期日)

1 この条例は、平成5年7月1日から施行する。

附 則（平成6年9月28日条例第48号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成10年3月26日条例第21号）

この条例は、平成10年4月1日から施行する。

附 則（平成24年3月27日条例第48号）

1 この条例は、平成24年7月1日から施行する。

2 改正後の第8条から第9条の2まで及び別表の規定は、平成24年7月1日以後に特定施設（改正後の第8条に規定する特定施設をいう。以下同じ。）の新築又は増築に着手する者について適用し、同日前に特定施設の新築又は増築に着手した者については、なお従前の例による。

別表（第8条―第9条の2関係）

| (ア) | (イ) | (ウ) |
|---|-------------------|--------------------|
| 用途 | 新築又は増築の規模 | 自転車等の収容台数の割合 |
| 舞踏場、遊技場又は展示場 | 延べ面積300平方メートル以上 | 延べ面積15平方メートルにつき1台 |
| 百貨店、マーケット、飲食店、小売店舗、観覧場、劇場、映画館、演芸場、集会場、病院、診療所又は各種学校 | 延べ面積400平方メートル以上 | 延べ面積20平方メートルにつき1台 |
| 銀行その他の金融機関、博物館、美術館、図書館、ボーリング場、スケート場、水泳場、スポーツの練習場又は体育館 | 延べ面積500平方メートル以上 | 延べ面積25平方メートルにつき1台 |
| 事務所 | 延べ面積2,000平方メートル以上 | 延べ面積100平方メートルにつき1台 |
| 共同住宅又は長屋 | 20戸以上 | 1戸につき1台 |

備考 (ウ) 欄に掲げる割合により算定した自転車等の収容台数に1台に満たない端数があるときは、これを切り捨てるものとする。

資料2. 用語の解説

英数字

- BCP
Business Continuity Plan 事業継続計画のこと。
- CSR
Corporate Social Responsibility 企業の社会的責任のこと。

あ

- 駅勢圏
駅による影響がみられる範囲。

か

- 交通結節拠点
鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、鉄道、バスの乗換えが行われる駅前広場など、交通導線が集中している地点。

さ

- サイクル&バスライド
バス停周辺に設置した駐輪場に自転車を駐輪し(サイクル)、そこからバスに乗り換え(バスライド)、通勤等を行う交通施策上の手法。
- サイクル&ライド
駅周辺に設置した駐輪場に自転車を駐輪し(サイクル)、そこから電車に乗り換え(ライド)、通勤等を行う交通施策上の手法。
- サイクルトレイン
自転車を鉄道車両内に持ち込むことができるサービスのこと。
- 自転車等
自転車及び原動機付自転車。
- 自転車等駐車場
一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設。駐輪場と同義。

た

- 多核連携型コンパクト・エコシティ
都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、そして人と環境にやさしい公共交通を機軸とした環境共生都市「多核連携・集約型環境配慮都市」。

は

- ポケット駐輪場
空きスペースなどを活用した小規模分散型の駐輪場。

ま

- モビリティマネジメント
公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態へと変えていく一連の取組を意味するものであり、利用者の自発的な行動の変化を促していくコミュニケーションを中心とした交通政策。

わ

- 割れ窓理論
米国J・ケリング博士が考案した、1枚の割れ窓が町の荒廃につながることを指摘した環境犯罪学の理論。

高松市自転車等駐車対策総合計画

～快適な駐車環境を創出するサイクル・エコシティ～

令和4年4月

編集・発行 高松市都市整備局交通政策課

〒760-8571

香川県高松市番町一丁目8番15号 本庁舎9階

TEL 087-839-2138 FAX 087-839-2491

Eメール kotsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp