

## 自転車政策でECO City の最先端 「松山」へ！

### 要約文

大街道をとりまく自転車問題は、禁止区域内の放置自転車問題に加え、禁止区域外の二次的な問題まで引き起こしている。そういった問題に対処するためにはインフラの整備が欠かせないと考え、二番町・三番町の大改革を提案する。さらに高齢者や障害者が利用しやすい大街道、そして自転車マナー改善策を含めた提案をすることで、コンパクトシティかつフィールドミュージアムを推進する松山市がEco Cityの最先端となることを目的とする。

#### 1、はじめに

2008年のデータによると乗用車保有台数は約5760万台に対し自転車の保有台数は約7000万台と、いうまでもなく自転車の保有台数は自動車を上まわる。さらに去年の原油高や世界的に広まるECO志向、そしてメタボ対策の健康のブームが拍車をかけて電動アシスト自転車の出荷台数が原動付きバイクを上まわったというデータも発表された。首都圏では自転車出張修理がビジネスとして誕生するなど今後の自転車の可能性は大いに期待できる。

そのような状況の中で松山市の自転車事情に目を向けると、自転車を利用しやすい気候や立地条件、かつ自転車保有率も全国的に高いといった比較的好条件が整っている松山市は、自転車施策先進都市に挙げられる可能性を十分に持っている。しかもコンパクトシティであり、かつフィールドミュージアム街づくりを推進している松山市は自転車を活かすことで松山市独自のすばらしい可能性すら秘めているといえよう。しかし、大街道の自転車対策から伺えるように松山市にとって自転車は産業を盛り上げる足かせとなっており、上記にあげた好条件を十分に活かしきれていないのが実状のようである。

そこで利用しやすい自転車社会を実現するための原点ともいえる大街道の自転車問題に目を向け、その問題の打開策である小さな提案と松山市の今後を見据えた大きな提案を行う。

#### 2、大街道の実態

社会問題である放置自転車は大街道を利用する市民の一つの意思表示と考えることが出来る。放置自転車を単に利用者のモラルの低下と捉えるのではなく、放置自転車の現状から打開策を見つけるために私たちは大街道の放置自転車の実態を調査しました。

2005年 松山大学 鈴木ゼミナールの自転車カウント調査の方法をもとにして調査を行い2009年7月現在の状況と比較したものが以下の資料1です。資料1は勝山通りから南堀端がある通りまで(横幅)の1番町、2番町、3番町通りの自転車とバイクをカウントした調査です。

資料 1

一番町通りの放置自転車・バイクの数(台)						
	平日の平均			休日の平均		
	9:00	12:00	18:00	9:00	12:00	18:00
2005年	120	172.6	193.2	61.5	129	183.5
2009年	84	141.9	164.2	57	114	189
増減率(%)	-30	-17.8	-15.0	-7.3	-11.6	3

二番町通りの放置自転車・バイクの数						
	平日			休日		
	9:00	12:00	18:00	9:00	12:00	18:00
2005年	154.6	206.4	563.4	179	111	302.5
2009年	90.8	157	291.6	108.5	141.5	204
増減率(%)	-41.2	-23.9	-48.2	-39.4	27.5	-32.6

三番町通りの放置自転車・バイクの数						
	平日			休日		
	9:00	12:00	18:00	9:00	12:00	18:00
2005年	221	260	276.8	132	162	244
2009年	142	157	283.4	103.5	128	254.5
増減率(%)	-35.7	-39.6	2.4	-21.6	-21.0	4.3

(2005年松山大学鈴木ゼミナールが収集した資料と

2009年鈴木ゼミ協力のもと、五友の会が収集した資料との比較)

これらのデータからは2005年に比べて2009年の方が放置自転車の数が全体的に10～50%近く減少しているということが読み取れる。これは2009年4月から強化した松山市の自転車政策が効果をあげていると考えられる。また、休日夕方における増減率が増加している要因としては2009年の調査では夜市が重なったことが増加の要因と考えられ、ほとんどが減少しているといえる。

しかし、資料2のデータを見てみると、もう一つ別の結果が浮き彫りになる。このデータは松山市が指定する自転車等放置禁止区域とその禁止区域から東西一角ずつ広げた区域の全ての自転車・バイクをカウント調査したものである。

資料 2

一番町～二番町通りの禁止区域と一角広げた区域との比較			
	禁止区域内（台）	+ 広げた区域（台）	増加数（倍）
9:00	15.1	186.3	12.3
12:00	51.3	312.1	6.1
18:00	122.4	540.1	4.4
一日平均	63	347.9	5.5

二番町～三番町通りの禁止区域と一角広げた区域との比較			
	禁止区域内（台）	+ 広げた区域（台）	増加数（倍）
9:00	81.3	312.6	3.8
12:00	154.1	471.7	3.1
18:00	356.9	925.7	2.6
一日平均	197.7	570.6	2.9

三番町～千舟町通りの禁止区域と一角広げた区域との比較			
	禁止区域内（台）	+ 広げた区域（台）	増加数（倍）
9:00	94	183.3	2.0
12:00	131.4	242.9	1.8
18:00	178.4	375.4	2.1
一日平均	134.6	267.2	2.0

1 番町～千舟町通りの合計したデータ			
	禁止区域内（台）	+ 広げた区域（台）	増加数（倍）
9:00	190.4	682.2	3.6
12:00	336.8	1026.7	3.0
18:00	657.7	1841.2	2.8
一日平均	395.3	1185.7	3.0

このデータからは以下のことを読み取ることが出来る。

- ・ 全体的に見ると禁止区域内の約三倍近くの自転車・バイクが禁止区域外に存在している
- ・ 一日の平均を見てみると、大街道の禁止区域に395.3台の放置自転車が常に存

在する状況であり、夕方の多いときでは657.7台もの放置されていることが分かる。

- ・ 禁止区域に加えて東西に一角ずつ広げた全体区域の一日平均自転車台数は1185.7台であり、夕方の多いときには1841.2台にも達し大街道の自転車保有台数を上回っていることが分かる。

そして実際に調査を進めていく中でさまざまな人に出会い、現場を見ることで気がついたことをまとめてみた。

- ・ 大街道の西に当たる全日空とファミリーマートの間にある通り（自転車走行帯がある）は放置自転車が非常に多く、歩行者と自転車を分離するどころか、歩行・走行を妨害する事態を招いている。（資料3）
- ・ 禁止区域外の歩道で点字ブロックが機能していない通りが数多く存在した（資料4）
- ・ 大街道アーケードの駐輪禁止は自転車で買物に訪れる足の弱い高齢者にとって買物の障害となっている。
- ・ 放置自転車は存在するものの駐輪場の利用スペースはかなり余っており、駐輪場が有料であることも自転車を放置する大きな要因となっている
- ・ アーケードにそった南北に伸びる裏通りは放置自転車が多い上にタクシーの出入りが盛んなため危険な通りになっている。

#### 資料3

#### 資料4

（データ量を抑えるために、今回は載せておりません）

大街道の実態をまとめてみると、大街道の自転車問題は禁止区域の自転車・バイク数は減少傾向にある。だがそれによって禁止区域外の問題を大きくしていることが考えられる。その理由としてあげられることは、禁止区域の放置自転車政策強化が影響したことと、駐輪場を有料にし利用者が減少したことである。それによって禁止区域外の放置自転車が増加し、自転車走行帯や障害者のための点字ブロックが機能しないといった二次的被害を引き起こすことになった。こういった社会問題は、自転車利用者側のマナー意識の問題もちろんあるが、利用しやすいインフラが整っていない中で取り締まりを強化したことが大きな原因である。それらを踏まえ松山のEcoCityを実現するための三つの具体的な提案を行っていく。

### 3、具体的な三つの提案

## A 二番町・三番町を一車線にして大型無料駐輪場とサイクルロードの建設

これは現在二車線である二番町、三番町通りを一車線に減少させ、そこで生まれたスペースを使って駐輪場とサイクルロードを建設するという提案である（イメージ a、イメージ b）。まず、改善すべき問題は禁止区域内の放置自転車であり、その受け皿となる駐輪場スペースを造り出すことが先決である。通りの一区間で 100 台の駐輪スペースを確保した場合、東は八坂通り、西は中央郵便局の通りまでを確保することで 1600 台もの駐輪場スペースが実現し、これと現在の市営駐輪場の保有台数を合わせれば放置自転車がなくなる計算になる。これによって現在起きている自転車走行帯や点字ブロックが機能しないといった問題はほぼ解消されることになる。

二車線を一車線にする方法での駐輪場建設は、駐輪場を地下に建設するよりも建設費用を大幅に抑えることができる。また、二番町・三番町通りはタクシーの交通量が多いため、その一時停車スペースをある程度確保することで通りとしての機能を維持できるだろう。

そして単に駐輪場を造るだけでなく、サイクルロードを整備することは松山市の新たな観光の可能性にもつながる。コンパクトシティである松山市は坂の上の雲の地域資源が集約しているため、今後はそれらを活かし、各商店街に道の駅のような機能を合わせていくことで、観光客の回遊性を高めた地域活性化につなげることもできる。そうした流れを第一に作る場所としても大街道はふさわしい。

（イメージ a 工事前）

（イメージ b 工事後）

（データ量を抑えるため、今回は載せておりません）

## B 大街道アーケードの駐輪に高齢者・障害者優遇制度を導入

高齢者・障害者優遇制度とは、アーケードの屋根を支える柱と柱のデッドスペースを活かした簡易駐輪場（資料 5）を自由に利用できる制度のことである。足の悪い高齢者や障害者にとっては駐輪場が遠いことが大きな負担となっており、この制度を導入することでこの問題を解消することができる。これはまさに調査をしていて実感したことであり、老年人口比率が 24.5%（2007 年 3 月）を超えた愛媛県では今後この制度の必要性がさらに増すであろう。

しかし、この制度の問題点としては優遇車両と一般車両が区別できないということがある。だがステッカーを使う方法で解決できるだろう。さらにそこに坂の上の雲を活かしたステッカーなど使用すれば松山らしさも加わるだろう。これらを公民館など近くの公共施設で配布する制度を導入すれば一般に広まりやすいと考えられる。

資料5（データ量を抑えるため、カットしております）

### C 自転車マナーの指導・啓発事業に「坂の上の雲、自転車ツアー」

大街道の駐輪スペースをいくら増やしても利用者の自転車マナーが改善されないと放置自転車問題は改善されない。そこで、自転車マナー改善策として「坂の上の雲、自転車ツアー」を親子向けに企画することを提案する。

市民の自転車利用マナー向上に向けては、小さいころからの教育が必要になってくるが、実際には指導する大人にもマナー改善が必要になってくるだろう。よってツアーの内容は、まず親子で自転車指導員から自転車利用の基本講習を受けてもらう。その上で指導員の案内のもと親子が坂の上の地域資源を巡っていくツアーである。これは自転車の知識や駐輪場の場所を再認識すると同時に、親子で思い出ができることや、松山の地域を再発見する意味でも多くの効果が望める。

### 4、まとめ

大街道の自転車問題は、単に自転車利用者のマナーが悪いという理由だけで放置自転車が絶えないのではなく、利用しやすいようなインフラが整備されていないことも問題を引き起こす要因となっている。松山市は自転車の Eco Cityとして大きな可能性を秘めている街であり、今回提案した「二番町・三番町を一車線にした大型駐無料駐輪場とサイクルロードの建設」「大街道アーケードの駐輪に高齢者・障害者優遇制度を導入」「自転車マナーの指導・啓発事業『坂の上の雲、自転車ツアー』」の三つの政策が松山市繁栄の第一歩としてなることを期待したい。到来しつつある Eco 志向や高齢化社会に対応できる一番の街として胸を張れる松山市にしたい。

### 5、参考

「2005年の自転車カウント調査資料」 2005年度 鈴木ゼミナール卒業論文

「08年自動車保有台数」

自動車検査登録情報協会 <http://www.airia.or.jp/number/index.html>

「08年自転車保有台数」

自転車産業振興協会

[http://www.jbpi.or.jp/?sub\\_id=4&category\\_id=236&dir\\_no=TOP\\_ROOT:160:236](http://www.jbpi.or.jp/?sub_id=4&category_id=236&dir_no=TOP_ROOT:160:236)

「電動アシスト自転車の出荷台数が原動付きバイクを上まわる」

朝日新聞社 5月21日 産業経済欄 記事

<http://www.asahi.com/business/update/0521/TKY200905200384.html>

「老年人口比率」

(財)国土地理協会 住民基本台帳人口要覧

「資料2」

松山大学地域活性化サークル「五友の会」が収集した資料

「イメージa イメージb」

国土交通省 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会の資料

[http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle\\_environ/4s.html](http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle_environ/4s.html)

「資料5」

三喜株式会社の駐輪ラックを参照

<http://www.sanki-kk.com/product/bicycle/pro-others.html>

「資料1」について

7月11日(土曜)から7月17日(金曜)にかけての期間

9:00～ 12:00～ 18:00～ の三回自転車カウント調査を行いました。調査箇所は勝山通りから南堀端がある通りまで(横幅)の1番町、2番町、3番町通りです。詳しくは以下の資料1の調査カウント用紙をご覧ください。

「資料2」について

7月11日(土曜)から7月17日(金曜)にかけての期間

9:00～ 12:00～ 18:00～ の三回自転車カウント調査を行いました。調査箇所は松山市が指定する大街道の自転車等放置禁止区域とその禁止区域から東西一角ずつ広げた区域です。詳しくは資料2の調査カウント用紙をご覧ください。

(資料に関してもデータ量が多いためにカットしております。)