徳島市の自転車ネットワーク整備状況と自転車利用環境創出ガイドラインについて-

四国建設コンサルタント　正会員　番匠　秀介
同上　非会員　片山　雅弘

１．はじめに

近年，温室効果ガス排出量削減や健康促進を目的とした自転車利用が増加しており，徳島市は 10 万人以上の都市を対象とした国勢調査結果自転車分担率が全国第 4 位と高く，自転車が安全に通行できる自転車道ネットワーク整備が課題となっている．一方，全国的に自転車利用者増加に伴い歩道上における歩行者との事故が増加していることから，自転車の通行方法の見直しが行われており，軽車両である自転車は原則車道を通行として，車道に自転車が安全に通行できる自転車通行空間を整備するために，平成 24 年 11 月に『安全で快適な自転車道利用環境創出ガイドライン』（以下，自転車道ガイドライン）が作成された．

本稿では，現在の徳島市における自転車ネットワーク整備状況と自転車道ガイドラインに合わせた整備を行うための課題について整理および，考察した結果を報告する．

全国順位	都道府県	市町村名	自転車分担率（代表交通手段）
1	27大阪府	門真市	30.9%
2	27大阪府	守口市	30.4%
3	27大阪府	東大阪市	27.2%
4	27大阪府	八尾市	25.6%
	27大阪府	大東市	25.6%
	36徳島県	徳島市	25.6%
5	28兵庫県	尼崎市	25.5%
6	38愛媛県	松山市	24.9%
7	27大阪府	大阪市	24.6%
8	39高知県	高知市	24.5%
9	28兵庫県	伊丹市	24.1%
10	27大阪府	松原市	23.2%
11	21静岡県	静岡市	22.2%
12	37香川県	高松市	21.8%
全国			12.2%

※自転車分担率　＜平成１２年国勢調査＞
（平成１２年１０月１日）（総務省統計局）
※人口１０万人以上の都市を対象＜平成２２年国勢調査＞
（平成２２年１０月１日）（総務省統計局）

２．徳島市自転車利用環境整備計画

徳島市は，自転車が自動車や公共交通機関と並び，都市交通体系を担う交通手段となる事を目標とし，中心市街地へ流入する自動車交通に対し，自転車単独あるいは自転車とバス･鉄道等公共交通機関との連携により，自動車の代替となる交通手段となるよう育成し，その結果，道路交通渋滞の緩和や解消により，CO2 を削減し健康的な地球環境形成をすることを目的とした自転車交通マスタープランを平成 12 年に策定している．

徳島市では，マスタープランに基づき「連続した走行路を構築するための自歩道の分断箇所の整備」「安全性の向上を図るための分離型での自転車帯の確保」が進められている．

３．徳島市の自歩道ネットワーク整備状況

徳島市の中心市街地およびその周辺において，幹線・補助幹線道路の自転車歩行者道のネットワーク整備状況を図-1 に示す．図-1 より，自転車が通行しやすいネットワークについて，徳島市中心部および吉野川北岸からの連続性については確保できているが，南部の一部地域では中心市街地間と自転車ネットワークが不連続となっている箇所が存在している．

特に国道 438 号は徳島中心市街地と徳島市以南とのアクセス道路として，自動車交通量が多く，また，不連続区間沿道には小・中・高校があるため，通学路としても利用されており，歩行者・自転車と自動車が混在している路線であるが，当該区間は道路幅員が狭小かつ，道路際まで家屋があるため，歩道・自転車道等の整備は困難な状況となっている．

なお，現況の自歩道の多くは，自転車道ガイドラインに準拠した構造となっていない．

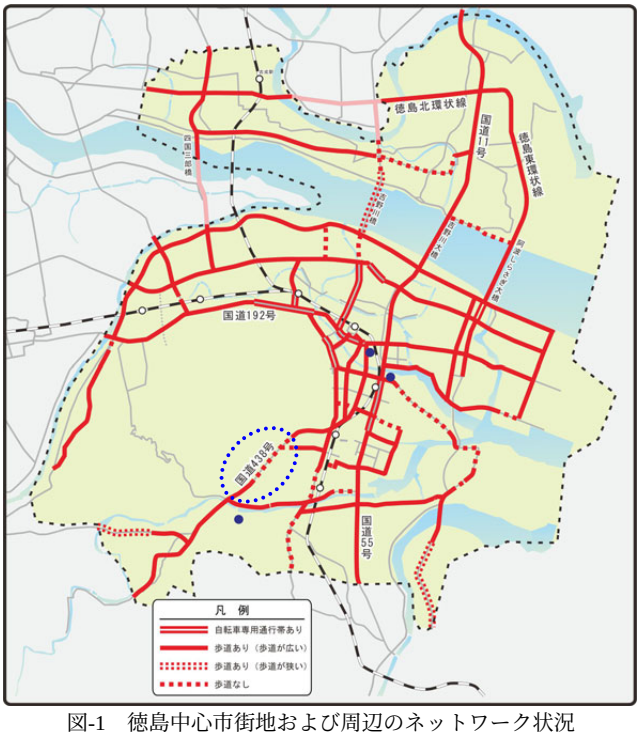

図-1　徳島中心市街地および周辺のネットワーク状況

４．徳島市街地における自転車道ガイドラインに合わせた整備を行うための課題

現在の自転車ネットワークは，自転車道ガイドラインに準拠した構造で整備された箇所はごく僅かで，ほとんどが自転車と歩行者混在型であり，整備するにあたっては以下の課題がある．

（１）幅員の確保

中心市街地部周辺は，人家が連担している等の制約により道路幅員が狭い地区があり，自転車通行空間を確保するためには，幅員の再配分以外に，用地買収や電線類地中化も視野に入れた計画が必要となる．

（２）整備計画

自転車通行空間の整備は，幹線・補助幹線道路の整備による自動車交通の分散化や街路の車道狭幅員化，自転車ネットワーク代替路線の整備など，歩道や自転車道の整備を最重要視した都市計画の見直しも必要であると考える．

５．近年の整備状況

（１）徳島市中前川町

徳島市中前川町の歩道がない 2 車線道路の路肩部を，車道の幅員を狭めることにより，広げた路肩をカラー表示し，視覚的に分離された自転車の通行も可能とした通行帯を確保している．（図-2）

本区間は自転車道ガイドラインに準拠した整備ではないが，既設の車道幅員を活用するため，容易な施工で効果が望める整備形態であると考えられる．

図-2　徳島市中前川町　整備前(左)と整備後(右)

（２）徳島市南矢三町～北矢三町（ＪＲ高徳線高架沿い）

ＪＲ高徳線高架沿いの徳島市南矢三町～北矢三町の歩道部内に，カラー表示により自転車通行帯を確保し，歩行者と自転車の分離を図っている．しかしながら，「自転車は車道を通行する」とする自転車道ガイドラインに準拠するためには，歩道を狭め，電柱を移設して車道側に自転車通行帯を設ける必要がある．（図-3）

図-3　徳島市南矢三町～北矢三町　整備前(左)と整備中(右)

（３）徳島市北田宮～南田宮（ＪＲ高徳線高架沿い）

一方，北田宮～南田宮の歩道が無い路線については，車道を狭める事により路肩を広げ，路肩内で歩行者と自転車の通行帯を設けており，自転車道ガイドラインにある「歩道がない道路における対策」に該当する整備形式となっている．（図-4，写真撮影時は施工中であり，完成時はカラー標示およびピクトグラムによる路面標示が設置される．）

図-4　徳島市北田宮～南田宮　整備前(左)と整備中(右)

６．おわりに

本稿では，徳島中心市街地およびその周辺の自転車ネットワーク整備状況について述べたが，自転車道ガイドラインが作成されたのが平成 24 年 11 月であるため，現時点では自転車道ガイドラインに準拠した整備計画および整備はほとんど実施されていない．

今後は，道路周辺の用地や交通量，高齢化社会となり高齢者やシニアカー（歩行者分類）の増加等による交通需要の変化等を踏まえ，道路構造令，自転車道ガイドラインおよび道路交通法を考慮した自転車ネットワーク整備を行う必要がある．