

# 連携と協働で歩んだ 10年の軌跡

金沢の自転車施策

## 2007—2017





# 連携と協働で歩んだ 10 年の軌跡

金沢の自転車施策 2007-2017



金沢自転車ネットワーク協議会  
会長 高山 純一 氏

金沢都市圏パーソントリップ調査によるとバイクを含めた二輪車の交通手段別分担率は、約 10.2%（2007 年）であり、三大都市圏（2005 年）や地方都市圏の平均約 18.5%に比べて、かなり低い利用率となっている。この傾向は、雪や雨の多い富山・高岡都市圏（1999 年：約 10.1%）や福井都市圏（2005 年：約 8.2%）と同じような傾向にあり、モーターゼーションの進展（自動車利用が圧倒的に多くなった結果）によるものであらうと考えられる。

しかし、このような中でも高校生を中心として、まちなかの通勤・通学時の自転車利用は決して少なくはなく、金沢の狭い道路空間、特に歩道の中を歩行者と自転車とが共存して、利用する現状は、非常に危険な状況となっていた。

その一方で、まちなかの道路整備が遅れていた金沢において、金沢外環状道路（山側幹線）の供用開始（2006 年 4 月）は、まちなかを通過する自動車交通量を減少させ、道路空間に多少ゆとりができる状況となった。このゆとりをうまく活用して、自転車を歩道走行から車道左側端走行に誘導する施策を行ったのが、全国初の試みとなった「自転車走行指導帯」の設置である。これは、朝の通勤・通学時間帯におけるバス専用レーンに、自転車の走行位置を示す路面表示を行ったものであり、これまでの自転車道や自転車専用通行帯とは異なる自転車の走行空間を指定したものである。

この「自転車走行指導帯」の整備方針（指導帯設置のこころ）は、限りある道路空間を利用主体（自動車、バス、バイク、自転車、歩行者等）がお互いに譲り合いながら、安全に通行することを目指すものであり、金沢のように道路が狭く、十分な歩道や路肩が取れない補助幹線道路や細街路において、有効な自転車走行空間になると考えている。ただし、設置した「自転車走行指導帯」が有効に機能するためには、道路を利用するドライバーや自転車利用者、歩行者がお互いの存在を意識し、お互いに譲り合う「こころ」を持って道路を利用するようになることが必要であり、そのためには、自転車走行指導帯設置の計画段階から、地域のステークホルダーが話し合い、計画立案と走行指導帯の設置、街頭指導などを協力して行うことが重要である。

金沢では、金沢自転車ネットワーク協議会が中心となり、対象地域の地域住民（町内会、商店街等）や道路利用者（小中高等学校や P T A 等）が協力して、自転車走行環境の整備に努めてきた。この取り組みを 10 年間続けてきた結果、自転車の交通事故件数も非常に減少し、自転車の走行マナーもずいぶん良くなったのではないかと考えている。金沢でのこの取り組みが、全国に広がり、自転車走行環境の整備につながることを期待したいものである。



# CONTENTS

## 連携と協働で歩んだ 10年の軌跡

金沢の自転車施策 2007-2017

記念座談会	「あらゆる交通手段が安全で便利な街を目指して」	4
Topics	「金沢自転車ネットワーク協議会」について	14
第1章	金沢の自転車施策のあゆみ	15
	1) これまでの経緯	16
	2) これまでの取り組み年表	18
Topics	「第8回金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催	20
第2章	黎明期（2007＞2010）	21
	1) バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備	22
	2) 自転車通行環境整備モデル地区における「自転車専用通行帯」の整備	32
	3) 「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定と 細街路における「自転車走行指導帯」の整備	38
	4) 「金沢自転車ネットワーク協議会」の設立と 「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催	44
Topics	金沢発！「自転車利用環境向上会議」の全国展開	48
第3章	構築期（2011＞2013）	49
	1) 金沢市公共レンタサイクル「まちのり」の導入	50
	2) 警察が主体となった「自転車専用通行帯」の整備	56
	3) 金沢のローカル・ルールを盛り込んだ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」の策定	60
	4) 「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク」の策定	64
Topics	金沢駅西 50 m 道路における自転車通行空間整備の取り組み	68
第4章	推進期（2014＞2017）	69
	1) 通勤・通学者の多い幹線道路における「自転車走行指導帯」の整備	70
	2) 金沢市内における「広域的な自転車ネットワーク候補路線」の選定	78
	3) 自転車利用者や自動車ドライバーを対象とした 自転車のルール・マナー周知の取り組み	82
	4) 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の施行・改正	84
Topics	「人中心」の道路空間への再編（国道 159 号浅野川大橋）	86
第5章	金沢の自転車施策における6つのポイント	87
Topics	国における自転車活用推進の取り組み	90
第6章	金沢の自転車施策の主な効果	91
Topics	金沢の自転車事故 10 年で 65% 減の訳は？	95



Memorial Talk

# 記念 座談会

## あらゆる交通手段が 安全で便利な街を 目指して

### 自転車施策のこれまでとこれからを考える

2018年8月24日に金沢大学で行われた  
金沢自転車ネットワーク協議会  
10周年記念座談会では、  
有識者5名による設立から現在までの経緯や、  
金沢の自転車施策におけるこれからの10年、  
20年について話を聞いた。







## 記念座談会 出席者

〔司会〕

金沢河川国道事務所 調査第二課 課長  
川原 克美 氏  
(金沢自転車ネットワーク協議会 事務局)



金沢大学 教授  
たかやま じゅんいち  
**高山 純一 氏**  
金沢自転車ネットワーク協議会 会長



徳島大学 教授  
やまなか ひでお  
**山中 英生 氏**  
自転車利用環境向上会議全国委員会 副会長

## 金沢自転車ネットワーク協議会の設立と目的

全国初の自転車走行指導帯の整備を  
きっかけに協議会を設立

川原課長●本日の司会を務めさせていただく金沢自転車ネットワーク協議会の事務局の川原です。

2011年2月に「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立されていますが、まずは、協議会設立の目的や経緯について高山先生からお話しいただきたいと思います。

高山教授●国道159号（現国道359号）の浅野川大橋～山の上交差点間では、狭い歩道を小学生や高齢者が歩き、更にその歩道上を自転車も走ってしまっており、非常に危ない状況でした。当時の金沢河川国道事務所の担当の方が、なんとか対策をしたいということで相談を受け、2007年に自転車走行指導帯を全国で初めて整備することになりました。

この道路幅員では、自転車専用通行帯までは難しいが、クルマと自転車が混在する空間であれば整備ができると考え、国土交通省だけでなく、警察庁にも働きかけ、なんとか実現に至りました。当時の担当の皆様には、大変ご尽力をいただいたと感じています。

この整備が上手くいったということもあり、その後、東金沢停車場線を含めた小坂地区が、国土交通省と警察庁により自転車通行空間整備モデル地区に指定され、石川県により自転車専用通行帯が整備されました。また、金沢市でも中央小学校前の一方通行道路で自転車走行指導帯を整備するなど、国・県・市がそれぞれの管理する道路で整備を進めている状況でした。

そこで、金沢全体で統一した基準を設けた上で自転車通行空間の整備を進め、国・県・市や警察が合意形成を図る場となるように、2011年2月に協議会を設立しました。



全国初のバス専用レーンを活用した自転車走行指導帯  
(金沢市東山3丁目)



北陸大学 名誉教授

みくに ちあき  
**三国 千秋 氏**

金沢自転車ネットワーク協議会委員  
自転車利用環境向上会議全国委員会 監事



地球の友・金沢

みくに しげこ  
**三国 成子 氏**

金沢自転車ネットワーク協議会委員  
自転車利用環境向上会議全国委員会 会長



金沢河川国道事務所 事務所長

やまだ てつや  
**山田 哲也 氏**

金沢自転車ネットワーク協議会 事務局

川原課長●次に、協議会の“基本理念”やその“基本理念”を設定した理由について、三国成子委員よりお話ししたいと思います。

三国成子委員●私が自転車施策に関わるようになったのは、1997年にドイツのフライブルクに環境教育の勉強をしに行ったことがきっかけです。日本では、環境教育というゴミ問題や自然環境保全などが中心となっていました。フライブルクでは自転車通行環境が整備され、自転車で走りやすい環境が整備されていたことに驚きました。

担当者の方に、なぜこのような道路整備をしているのかと尋ねたところ、「自転車が環境にいいからといっても、道路が安全でなければ誰も自転車に乗らないため、道路整備を進めている。」と言われ感銘を受けました。

金沢に帰り、まずは『自転車・歩行者安全マップ』を作り始めました。この時に一番苦労したのは、道路管理者が国・県・市に分かれていることでした。そのことを全く知らなかったので、行くところ行くところで門前払いを受けてしまったと記憶しています(笑)。市民にとっては一つの道路なのに、道路管理者が違え

ば対応してくれないという苦劳がありました。

金沢自転車ネットワーク協議会ができて一番よかったと感じるのは、国・県・市や警察が定期的に集まる仕組みができたことだと思います。

協議会の基本理念として大切にしていることは、フライブルクで学んだ、交通は「人を中心」に考えるということです。例えば、自分が自転車やクルマに乗ると、その移動手段を中心に考えてしまいがちですが、誰もがいろいろな交通手段を選択できることが、住民にとって良いことだと思います。協議会名に「自転車」は付いていますが、自転車だけでなく、人を中心とする基本理念の基に、協議会の活動を行っています。



フライブルクの人中心のまちづくり

自転車やクルマなどの移動手段が中心ではなく、交通は「人を中心」に考えることが大切



協議会として組織を一元化することで、  
様々な連携を創出

## 金沢自転車ネットワーク協議会における検討のポイント

川原課長●これまでの金沢自転車ネットワーク協議会での取り組みを表す重要なキーワードとして「①連携」「②勉強会」「③調査」「④ガイドライン」「⑤ネットワーク」「⑥フォローアップ」があると思います。以降は、このキーワードに沿って皆様からお話しいただきたいと思います。

### 1 「連携」「勉強会」について

川原課長●まずは、「①連携」と「②勉強会」についてですが、金沢自転車ネットワーク協議会は道路管理者・警察・学識者が「連携」する組織になっています。また、現場の自転車通行空間整備にあたっては、地元住民や学校も交えた協議会などを設立し、協議が行われています。

この「①連携」や「②勉強会」の重要性や継続的に活動するポイントについて、三国千秋先生からお話しいただきたいと思います。

三国名誉教授●もちろんネットワーク協議会のように、国・県・市や警察の連携も非常に大切ですが、行政内部での連携や市民同士での連携も重要であり、必ずしも上手くいっているわけではないと思います。

このような取り組みを誰が仕掛け、コーディネートし、この取り組みを恒常的に続けていくかも重要です。各道路管理者がそれぞれの組織を作るのではなく、毎年行っている金沢自転車ネットワーク協議会に組織を一元化することで、様々な連携が生まれていると思います。

自分だけではアイデアに詰まることもありますが、協議会を通して出会った方と一緒にアイデアを考え、何か疑問があったら相談すれば良いという人に巡り会えたことも、連携の

成果と感じています。

最後に、カタい連携だけではなく、勉強会や勉強会後の懇親会などのように、和やかな連携も非常に重要と感じています。人を知ること、上手く連携が進むようになると思います。

高山教授●学識者は長い間取り組みを見てきているため、ブレないところがあります。行政のそれぞれの部署が連携していく上では、「芯」のようなものが重要と感じています。

三国成子委員●道の点検簿を作成した際に、住民から行政へどのように伝えてよいかわからないと言われたことがあります。その伝え方をお互いに理解し、その成果として道路環境が改善したことで、行政への信頼が生まれ、その後の街頭指導などの連携につながっていくのだと思います。

いろいろな形で人がつながるためにはコミュニケーションが重要だと思います。初めは反対していた方が、コミュニケーションをとっていく中で、途中から味方になることも出てくると思います。

### 2 「調査」について

川原課長●次に、「③調査」という視点では、



全国から人が集まる協議会主催の勉強会



整備効果を検証し協議会で報告

山中先生は数年来、金沢市の自転車通行空間整備による自転車ルール遵守率の変化などを調査されていると思います。その中で、金沢との関係や自転車通行空間整備による効果についてお話しいただきたいと思います。

**山中教授**●金沢で研究活動を初めたきっかけは、2014年に三国成子さんから、中央小学校前の自転車事故が減っているというデータを見せてもらい、この事故がしっかり減っていることを示したいと相談を受けたことが始まりです。

よそ者も含めて、上手く混ぜていただけるような環境がネットワーク協議会にはあり、高山先生、三国ご夫妻の絶妙なバランスの上で成り立っているのではと感じています。

国・県・市や警察も協力的で、行政担当者が入れ替わる中でも、三国ご夫妻による素晴らしい教育体制ができており、専門家の中では「金沢マジック」とも呼んでいます(笑)。

金沢の自転車通行空間整備による効果としては、整備路線だけでなく、その周辺の路線においても車道左側通行の遵守率が向上している点です。また、自転車通行空間整備により、交差点手前におけるクルマの走行速度が低下するなど、自転車だけでなくクルマに対する効果も出ています。

**川原課長**●自転車通行空間整備を行う際に、交通量調査や道路利用者へのアンケート調査

などを実施していますが、この調査の重要性などについて、山田事務所長からお話いただきたいと思います。

**山田事務所長**●金沢河川国道事務所では、ネットワーク協議会の設立当初から事務局の中心となり、協議会を運営しています。

また、自転車交通量調査や自転車通行経路調査などを実施し、県や市と共有することで、自転車ネットワーク路線の選定などの根拠データとして使用しています。さらに、昨年からは自転車事故発生状況の変化などを調査し、自転車通行空間整備による事故減少効果なども分析しているところです。

関係者の合意や理解を得るためには、しっかりとこのような調査を行い、客観的なデータに基づく説明を行っていくことが重要だと感じています。また、データを示す際には、誰もが理解できるようわかりやすい資料を作成し、広報に活用し、市民に説明していくことも重要と感じています。

### 3 「ガイドライン」について

**川原課長**●次に「④ガイドライン」についてですが、金沢では2013年に「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を策定しています。このガイドラインの重要性やどのような役割を担っているか、高山先生からお話いただければと思います。

**高山教授**●自転車通行空間を整備する場合でも、道路構造や交通量などが道路によってそれぞれ違うため、各道路管理者が勝手な空間を整備してはバラバラなものができてしまいます。道路管理者間で情報共有を図り、統一的な基準のもとで自転車通行空間を整備するために、金沢自転車通行空間整備ガイドラインを策定しました。

また、ガイドラインの中でも重要な点として

## 金沢の景観に配慮したルールを設定し、整備を推進

は、PDCAサイクルを回すことだと感じています。ガイドラインを策定するだけでなく、できるところから整備を進め、街頭指導の実施や利用状況の調査を行い、最終的には事故発生状況を含めた検証を行いながら、適宜ガイドラインの見直しを行っています。

また、金沢のガイドラインは、自転車通行空間の色を「灰桜色」<sup>はいざくらいろ</sup>に決めたことも特徴の一つです。全国的には青色で着色しているところも多くありますが、金沢では、景観審議会の先生方からもご意見をいただき、伝統的な景観に配慮した「灰桜色」に統一することを決めています。

**三国成子委員**●自転車の安全が担保されるのであれば、できるだけコストが掛からない方法で自転車通行空間の整備を進めることも重要ではないかと感じています。このため、金沢の自転車走行指導帯は、白破線と自転車のピクトグラムのみで整備しているところもあり、まずは自転車ネットワークをどんどん拡大していこうということを考えています。

2012年に国土交通省と警察庁により発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においても、金沢の取り組み成果が反映され、安全面での利点が損なわれないのであれば、着色しなくても良い記述が追加され、国のガイドラインの良いエビデンス（根拠）にもなったのではないかと思います。



景観に配慮した路面表示の色の選定（金沢市若松町）

また、2017年に金沢のガイドラインを改定し、夜間の視認性を確保するため、矢羽根の縁に高輝度タイプの白線を入れる基準が追加されています。矢羽根は、クルマが通ると汚れてしまい、視認性が悪くなるため、白線を入れることで夜間の視認性を向上させています。

### 4 「ネットワーク」について

**川原課長**●次に「⑤ネットワーク」についてですが、2014年にまちなかを中心とした「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」、2017年にはまちなかから半径5km程度の範囲内を対象とした「広域的な自転車ネットワーク候補路線（案）」を指定しています。これらの自転車ネットワーク路線を指定する意義についてお話を聞きたいと思っています。

**三国成子委員**●自転車は、国道、県道、市道に関係なく通行しますので、一本の路線だけ自転車通行空間を整備しても、安全で快適に通行することはできません。道路管理者が連携して面的な自転車ネットワークを構築することが重要であり、協議会の中で、各道路管理者がどの路線を整備するかを共有することで、効果的に自転車ネットワークを整備することも可能になると思います。

### 5 「フォローアップ」について

**川原課長**●最後に、6つ目のキーワードとして「⑥フォローアップ」ですが、自転車通行空間整備後のフォローアップの重要性や効果について三国千秋先生からお話聞きたいと思っています。

**三国名誉教授**●フォローアップは、PDCAサイクルの「Check」に該当するものであり、アンケートや交通量調査などにより整備効果や課題を把握する上で重要になります。ただし、



フォローアップ調査には、調査費がかかるため、どのように工面をするのが重要であり、場合によっては協議会で調査をサポートすることも必要と感じています。

また、毎年協議会が主催する勉強会で、道路管理者が自転車通行空間整備に関して説明しますが、説明するためには、調査を行い、分析する必要があります。客観的な評価を自分なりに行き、報告することは非常に大切だと感じています。

他都市の自転車通行空間整備は、クルマの交通量が多いなど、課題が多い道路で整備を進めてしまい、効果が出ないことが多くあるようです。金沢の場合、細街路からスタートし、効果が出たことで市民にも上手く広がっているのではないかと感じています。

さらに、金沢では整備された道路を活かして、自転車ルールを守ってもらうために街頭指導を行うなど、インフラを活用してという姿勢があることも特徴だと思います。

**三国成子委員**●金沢市では、毎月15日を「自転車マナーアップの日」に指定し、継続的に街頭指導を行っていることで、自転車ルールが守られるようになったと感じています。

**三国名誉教授**●学校の中だけでなく、外でも連携して街頭指導を行っていることで効果が出ているのではないかと感じています。

**高山教授**●東金沢停車場線では、交差点に自転車専用信号も付けてもらいました。警察の担当者も寄り添って話していただけることが大変ありがたいと感じています。



自転車専用信号の設置（金沢市小坂町）



郊外部の自転車走行指導帯（金沢市鞍月1丁目）



灰桜色の矢羽根に高輝度タイプの白線を設置（金沢市東山3丁目）



「自転車マナーアップの日」の街頭指導（金沢市久安2丁目）

## 金沢では現場の工夫により トランジション（社会変革）マネジメントを实践

### 全国的な視点を踏まえた金沢の取り組み

川原課長●これまでの話を聞かれ、全国的にみた金沢の取り組みの特徴や全国的に注目されている要因などを山中先生からお話しいただきたいと思います。

山中教授●現在、トランジションマネジメントにより社会変革を起こすプロジェクトに取り組んでいます。これは、端的に言う「未来の当たり前を作る」ということです。

例えば10年前であれば、このような会議の場でネクタイをしない方が違和感がありましたが、現在では、クールビズが当たり前になり、皆さんネクタイをしないのが普通になっています。

金沢では、意図していたかどうかはわかりませんが、トランジションマネジメントを実現するための重要なアプローチである、

「LIGHTER（容易）」「QUICKER（速い）」「CHEAPER（安い）」の考え方を具現化していると思います。

人、自転車、クルマの順序が明確であり、このための道路空間を整備していくことが実際に取り組まれていると思います。また、自転車も左側通行が当たり前になり、しない方がおかしいということが浸透し、当たり前になるということが金沢では起こっているのではないかと感じています。道路交通環境や社会的環境などの偶然が重なったこともあると思いますが、現場で工夫して取り組まれたことが、歩行者や自転車やクルマにとって安全でわかりやすい空間となり、理解が得られているのではないのでしょうか。

### 金沢の自転車施策に関する今後の10年、20年について

川原課長●これまでは10年間の取り組みを振り返っていただきましたが、最後に金沢の自転車施策の今後の10年、20年について、展望や取り組んでいきたいことなどを皆様にお話していただきたいと思います。

山田事務所長●金沢のまちなかにある直轄国道157号や159号などは、ぜひ自転車通行空間整備に向けてさらに努力していきたいと考えています。また、ネットワーク協議会の事務局の中心として活動していますので、国・県・市の繋がりをさらに強くしていきたいと思っています。

当事務所は金沢だけでなく石川県内全体を管轄しているため、金沢市だけでなく、他のDID地区（人口集中地区）がある自治体で

も、金沢を見本にしてネットワークを拡大させていきたいと考えています。

三国名誉教授●ネットワーク協議会の事務局を国土交通省が担っていることは重要だと感じています。

海外へ行くと、行くたびに自転車利用環境が進化していると感じています。先進的な都市から学ぶことは多く、いろいろなアイデアを実現し、金沢で先進的な取り組みができれば良いと感じています。

三国成子委員●大学生になりクルマに乗り始めると、自転車を捨ててしまったという話も聞きます。まったく自転車に乗らなくなると、年配の方は筋力も弱り自転車に乗れなくなっ



しまいます。

クルマに慣れてしまうと、ごみ捨てや近場の買い物でもクルマを使うことが当たり前になってしまいます。自転車を使えるようなインフラ整備はもちろんですが、自転車を使ったライフスタイルなどを知ってもらうことも必要ではないかと感じています。

**山中教授**●これまで通り安全対策の先進都市として、金沢は突っ走ってほしいと思いますし、自転車を活かしきるまちづくりを次のステップで目指してほしいと思います。例えば、市民目線で健康増進に自転車を活用する方策などを検討してはどうかと思います。

世界的に見ると、寒い国の方が自転車は多いため、金沢でも冬期の自転車利用方策を検討してはどうかと思います。

**高山教授**●10年以上先をみると、自動運転のクルマが走り出したときの自転車レーンのあり方なども検討する必要があるのではないのでしょうか。今は、クルマ側から歩行者や自転車を感知するようになっていると思いますが、

自転車側からも感知できるようにすればよいのではないかと思います。クルマの自動運転の仕組みも、区画線を目安に走行することになっていますので、自転車走行指導帯の白線がどの程度影響するのかも考えていくと、ガイドラインを見直すきっかけにもなるかもしれません。

**川原課長**●自転車利用環境をしっかりと作っていくことも行政の仕事だと感じていますので、今後の10年、20年に向けて引き続き検討していきたいと思います。皆様、本日は貴重なお話をいただきありがとうございます。

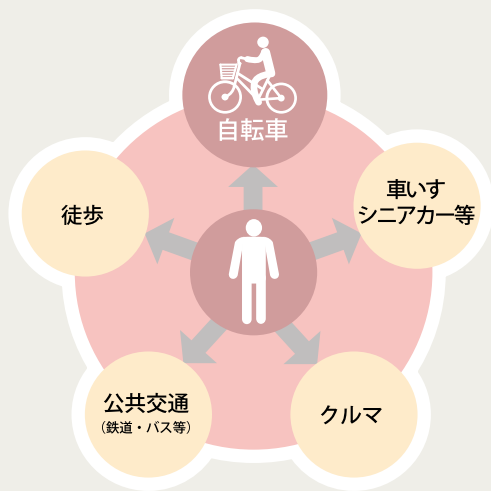


## 「金沢自転車ネットワーク協議会」について

### 「金沢自転車ネットワーク協議会」とは？

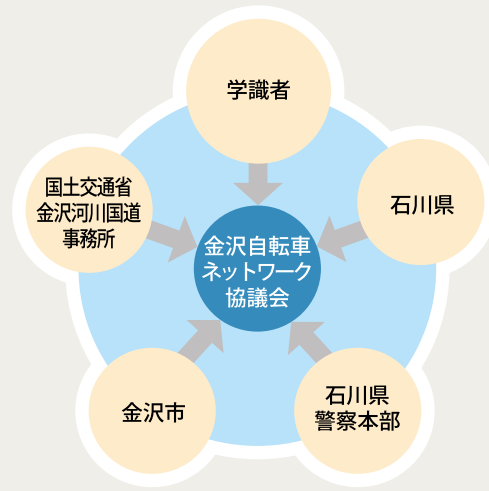
#### 基本理念 人中心の交通体系

- 自転車通行空間整備は、『人中心の交通体系』を支える一つの手段であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を検討。



#### 構成 実務者レベルでの構成

- 学識者、道路管理者（国・県・市）、警察（石川県警察本部・所轄警察署）により構成。
- 面的に連続した自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目指す。



### 道路管理者及び警察の連携体制とそれぞれの主な取り組み事例

#### 国土交通省金沢河川国道事務所



自転車走行指導帯の設置  
(国道 159 号)



協議会の事務局窓口

#### 石川県



自転車走行指導帯の設置  
(国道 359 号)



自転車走行指導帯の設置  
(窪野々市線)

#### 連携

#### 金沢市



自転車走行指導帯の設置  
(せせらぎ通り)



金沢市公共レンタサイクル  
「まちなり」

#### 石川県警察本部



高校生フォーラム



子ども自転車大会



## 第 1 章

# 金沢の自転車施策のあゆみ

1

これまでの経緯

2

これまでの取り組み年表



金沢の自転車施策は、これまで大きな災害や戦災を免れてきた城下町特有の狭い道路空間を活かし、「歩行者・自転車・クルマのそれぞれが、安全に安心して通行できる“人中心”の道路交通環境の創出」を基本理念として進められてきた。この10年のあゆみを「黎明期」・「構築期」・「推進期」の3つの時期にわけて振り返る。



## 黎明期

2007 - 2010

歩行者を守る視点から  
自転車通行空間整備に着手し、  
多様な関係者の連携、合意形成手法を試み確立

バス専用レーンを活用した  
「自転車走行指導帯」の整備

[2006-2007 年度／金沢河川国道事務所]

01

旧国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上間）において、狭い歩道上の歩行者を守るため、自転車が通行すべき「車道の左側端」を車線内に明示した全国初の車道混在型の整備事例。



自転車通行環境整備モデル地区における  
「自転車専用通行帯」の整備

[2008-2009 年度／石川県]

02

一般県道東金沢停車場線（東金沢駅前～小坂間）において、全国98箇所の「自転車通行環境整備モデル地区」の一つとして整備された県内初の自転車専用通行帯。



「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定と  
細街路における「自転車走行指導帯」の整備

[2010 年度～／金沢市]

03

はしる：自転車通行空間整備（自転車ネットワーク計画）、とめる：駐輪環境整備、つかう：自転車利用促進、まもる：ルール・マナー向上の4本柱からなる計画を策定し、整備を推進。



「金沢自転車ネットワーク協議会」の設立と  
「自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催

[2010 年度～／金沢河川国道事務所・石川県・金沢市・石川県警]

04

学識者、道路管理者（国・県・市）、警察（県警、所轄警察署）が連携して意見交換や情報共有を図る「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立。また、協議会主催の「自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」を継続的に開催。



## 構築期

2011 - 2013

「まちなり」の導入や「ガイドライン」及び「ネットワーク」の策定を通じて、自転車利用環境の基盤を構築

### 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の導入

[2011年度/金沢市]

01

金沢駅からの二次交通の充実や中心市街地の回遊性向上・賑わい創出を目的に、複数のサイクルポートのどこでも借りられてどこでも返せるシェアサイクル「まちなり」を導入。



### 警察が主体となった「自転車専用通行帯」の整備

[2012年度/石川県警]

02

石川県警が主体となり、地域住民や学校関係者等を交えたワークショップでの議論を踏まえ、路肩を活用した「自転車専用通行帯」を整備。



### 金沢のローカル・ルールを盛り込んだ「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」の策定

[2013年度/金沢自転車ネットワーク協議会]

03

道路幅員の考え方や路面表示の方法、交差点部の処理方法、側溝の処理等、道路管理者と警察の共通の指針となる金沢版ガイドラインを策定。



### 「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク」の策定

[2013年度/金沢自転車ネットワーク協議会]

04

市計画で位置づけられた自転車ネットワーク路線を基本に、金沢版ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備形態を設定した自転車ネットワーク路線図を作成。



## 推進期

2014 - 2017

まちなかでの実績をもとに、広域的な観点での自転車通行空間整備やルール・マナーの広報・周知等をさらに推進

### 通勤・通学者の多い幹線道路における「自転車走行指導帯」の整備

[2014年度~/石川県]

01

鉄道駅周辺や高校・大学周辺など、自転車での通勤・通学者が多く幅員の狭い幹線道路（倉部金沢線、窪野々市線、金沢井波線）において「自転車走行指導帯」を整備。



### 金沢市内における「広域的な自転車ネットワーク候補路線」の選定

[2016年度/金沢自転車ネットワーク協議会]

02

金沢市中心部から概ね半径5km圏内を対象に、自転車の利用ニーズが高い路線や事故の危険性が高い路線等の条件から路線を抽出し、「広域的な自転車ネットワーク候補路線」を選定。



### 自転車利用者や自動車ドライバーを対象とした自転車のルール・マナー周知の取り組み

[2016年度/金沢自転車ネットワーク協議会]

03

自転車のルールやマナーを広く周知していくための広報活動を展開。



### 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の制定・改正

[2014年度制定・2017年度改正/金沢市]

04

安全で良好な生活環境の確保を目的に、2014年3月に「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定。2017年の条例改正に伴い、自転車損害賠償保険の加入義務化、乗車用ヘルメットの着用努力義務化などを追加。





## 金沢市内における主な自転車関連施策の歩み

活動主体	項目	黎明期				
		2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	
国土交通省金沢河川国道事務所	バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備 (国道159号 浅野川大橋～山の上間)	3～9月社会実験、10月～本格導入				
	金沢自転車ネットワーク協議会の運営	金沢自転車NW協議会の設立／第①回				
		勉強会／第①回				
	金沢自転車通行空間整備ガイドラインの策定					
	自転車ネットワーク路線の選定	金沢中心市街地の路線				
		郊外部の路線				
	自転車のルール・マナー周知の取り組み					
人中心の道路空間への再編 (国道159号 橋場～浅野川大橋間)		 全国初の自転車走行指導帯				
石川県	自転車通行空間の整備	自転車通行環境整備モデル地区の整備 (東金沢停車場線 東金沢駅～小坂町間)		モデル地区に指定 考える会設立／第①回		
		歩道上で歩行者と分離した自転車通行空間整備 (金沢田鶴浜線 広岡～西念間)		④ ⑤レーン整備⑥ ⑦ ⑧		
		自転車走行指導帯の整備	窪野々市線 窪七丁目～高橋町間		考える会の設立／第①回	
			倉部金沢線 西金沢駅～泉本町間		② ③	
			金沢井波線 もりの里一丁目～金沢大学中央間		社会実験	
金沢市	「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定		計画の策定			
	自転車通行空間の整備		自転車ネットワーク路線を対象に順次整備(2010.9～)			
	金沢市公共レンタサイクル「まちのり」の導入		有人での社会実験			
	「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の制定・改正					
	交通安全教育	自転車教室の開催		神田交通公園において小学校3年生を対象とした自転車教室を開催		
		自転車ルール・マナー検定				
		金沢市自転車マナーアップ強化の日				
金沢市自転車マナーアップの日						
地域サイクルマナー教室		「まちのり」の導入				
警察本部	高校生交通安全フォーラムの開催		高校生による交通安全自主活動組織の活性化を目的とした「高校生交通安全フォーラム」を開催 (2006～)			
	自転車通行空間の整備					
全国の動向	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン					
	自転車関連法		道路交通法改正 (歩道通行要件の明確化)			
	自転車利用環境向上会議					



勉強会

## 「第8回金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催



パネルディスカッションでは10年間の金沢の自転車施策を振り返り意見交換

2018年8月25日（土）、「第8回金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」を開催。

県内外から68名が出席し、基調講演や金沢での取組事例の報告を実施。パネルディスカッションでは、「金沢の自転車施策のこれまでの経験に学ぶ」をテーマに意見交換を実施。過去の自転車施策を担当した国・県・市・

警察のキーパーソンが登壇し、当時の取り組みの概要や苦勞した点、自転車施策にかけた思いなどを発表した。

金沢における10年間の自転車施策の歩みを振り返りながら、「連携・協働」や「住民参加」などの重要性を学び、今後も継続的に自転車利用環境の整備を進めていくことの必要性を参加者・関係者が共有した。



高山純一 会長の挨拶



山野之義 金沢市長の挨拶

### 第8回 金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会

- 開催日：平成30年8月25日（土）13:30～16:30（受付開始：13:00）
- 会場：近江町いちば館（近江町交流プラザ4階） 石川県金沢市青草町88番地
- 主催：金沢自転車ネットワーク協議会
- 事務局：国土交通省 金沢河川国道事務所 調査第二課、石川県 土木部 道路整備課  
金沢市 都市政策局 交通政策部 歩ける環境推進課

#### ■プログラム：

1) 開会	13:30
2) 開会挨拶 ・金沢大学 理工研究域 地球社会基盤学系 教授 高山 純一（金沢自転車ネットワーク協議会会長） ・金沢市長 山野 之義	13:30～13:40
3) 【第一部】基調講演・金沢での取組報告 (1) 基調講演：「金沢市内の自転車走行指導帯の整備効果、そしてこれからの自転車利用環境」(40分) 講師：徳島大学 教授 山中 英生 (2) 金沢での取組報告(10分×3) ・「金沢市における自転車関連事故分析」 発表者：国土交通省 金沢河川国道事務所 調査第二課 中 友太郎 ・「金沢井波線における自転車走行指導帯整備」 発表者：石川県 土木部 道路整備課 専門員 佐野 司行 ・「金沢市自転車条例の概要と取組」 発表者：金沢市 都市政策局 交通政策部 歩ける環境推進課 主査 西 啓介 (3) 質疑応答(10分)	13:40～15:00
4) 休憩(10分)	15:00～15:10
5) 【第二部】パネルディスカッション(75分) ＜テーマ＞「金沢の自転車施策のこれまでの経験に学ぶ」 ・コーディネーター：北陸大学 名誉教授 三國 千秋（金沢自転車ネットワーク協議会委員） ・コメントーター：金沢大学 教授 高山 純一 徳島大学 教授 山中 英生 ・パネリスト：国土交通省 北陸地方整備局 河川部 河川情報管理官 石川 俊之 石川県 中能登土木総合事務所 のと里山海道課 課長 山 道明 金沢市 土木局 道路建設課 街路係長 中山 哲也 石川県警察本部 交通企画課 課長補佐 平野 洋一	15:10～16:25
6) 閉会： 国土交通省金沢河川国道事務所 事務所長 山田 哲也	16:25～16:30

#### 第8回勉強会プログラム



## 第2章

## 黎明期

2007 → 2010

歩行者を守る視点から自転車通行空間整備に着手し、  
多様な関係者の連携、合意形成手法を試み確立

- 1 バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備
- 2 自転車通行環境整備モデル地区における「自転車専用通行帯」の整備
- 3 「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定と  
細街路における「自転車走行指導帯」の整備
- 4 「金沢自転車ネットワーク協議会」の設立と  
「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催



## POINT

- ◆ 全国初！「車道混在」タイプの自転車通行空間の整備
- ◆ 関係者が一堂に会する協議会を設置し、半年間の社会実験を通じて合意形成
- ◆ 「歩行者・自転車・バス・クルマのそれぞれが安全・安心な道路空間の創出」という理念の設定と共有
- ◆ 金沢独自の自転車マークや「灰桜色」の路面着色などによる法定外表示での自転車通行空間の明示と歴史的市街地の景観への配慮
- ◆ 街頭指導等のフォローアップにより、ルール遵守率が向上し、自転車関連事故が減少

## 背景・目的

- 石川県金沢市の中心部に位置する国道159号（現国道359号）浅野川大橋～山の上交差点（L≒1km）は、4車線・両側歩道の都市内幹線道路であり、約18,600台/12hの自動車交通量を有する（2007年5月16日、7-19時）。なお、2006年4月に金沢外環状道路山側幹線（通称：山側環状）が開通し、当該区間の自動車交通量が減少。
- 周辺には、重要伝統的建造物群保存地区に指定されている主計町茶屋街やひがし茶屋街などの金沢を代表する観光地があるほか、小学校や高校が複数あり、朝の通勤・通学時には歩行者・自転車交通量が多い。しかし、対象区間の歩道幅は両側とも概ね0.8～1.5m程度と狭く、自転車通行可には指定されていない。
- 多くの自転車が歩道・車道を無秩序に走行し、小学生等の歩行者や路地から出てくるクルマとの接触事故が発生。このため、地元からは「狭い歩道上を走る自転車を車道におろしてほしい」との声が上がり、対策を検討することとなった。
- 自転車が通行すべき「車道の左側端」を明示することにより、歩行者・自転車・バス・クルマのそれぞれにとって「安全で安心して通行できる道路空間の創出」が課題となった。

## ▼対象区間位置図



## ▼対象区間の現状・課題

**現状** 狭い歩道上では  
自転車と歩行者の接触事故が発生！



歩道上で自転車を怖がる小学生



歩道と車道を無秩序に走る自転車

これが  
必要

歩行者と自転車の分離  
自転車走行位置の明確化

目的

交通ルールを徹底し、みんなが安全で  
安心して通行できる道路空間を目指す



## 取り組みの概要

### ◆「国道159号浅野川大橋～東山～山の上交通安全対策協議会」の設置

- 地域住民やPTA、学校関係者、バス事業者、市民団体、学識者、警察、行政等の多様な関係者からなる「国道159号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会」（事務局：国土交通省金沢河川国道事務所交通対策課）を設立し、自転車走行位置の明確化をはじめとする交通安全対策の具体的内容について検討した。

#### ▼社会実験から本格実施までの流れ

#### 道の点検簿・住民要望 （自転車を歩道から車道へおろしてほしい）

協議会設立（地域住民・学校関係者・PTA・バス事業者・市民団体・学識者・警察・道路管理者等）

#### 2007.1.10 第1回交通安全対策協議会

実験内容検討／効果検証方法検討／広報計画立案／事前アンケート実施／自転車走行実態調査（事前）／バス定時性調査（車道左端テスト走行）

#### 2007.3.5 第2回交通安全対策協議会（社会実験承認）

現場施工（自転車走行指導帯、歩行者・自転車用看板の設置）

#### 2007.3.19 社会実験開始

街頭指導実施（3回）／事後アンケート実施／自転車走行実態調査（対策後1）／バス定時性調査（対策後）

#### 2007.6.4 第3回交通安全対策協議会（実験継続決定）

街頭指導実施（2回）／広報活動の見直し／自転車走行実態調査（対策後2）／交通事故調査／ヒアリング調査実施（対象区間を自転車で通る高校生及びバス運転手）／ヒアリングで抽出された課題への対応（路面表示の追加、東山交差点の左折車対策等）

#### 2007.9.27 第4回交通安全対策協議会（本格導入承認）

#### 2007.10.1 本格実施（24時間・365日、法定外表示）

#### ▼交通安全対策協議会の様子



#### ▼協議会構成メンバー

学識者

地元住民（町会連合会、街頭交通推進隊）

学校関係者（関係する高校・小学校の校長）

PTA、育友会

バス事業者

交通安全協会

市民団体

報道関係者（新聞社）

警察（県警、所轄）

道路管理者（国、県、市）

事務局（国）、コンサルタント

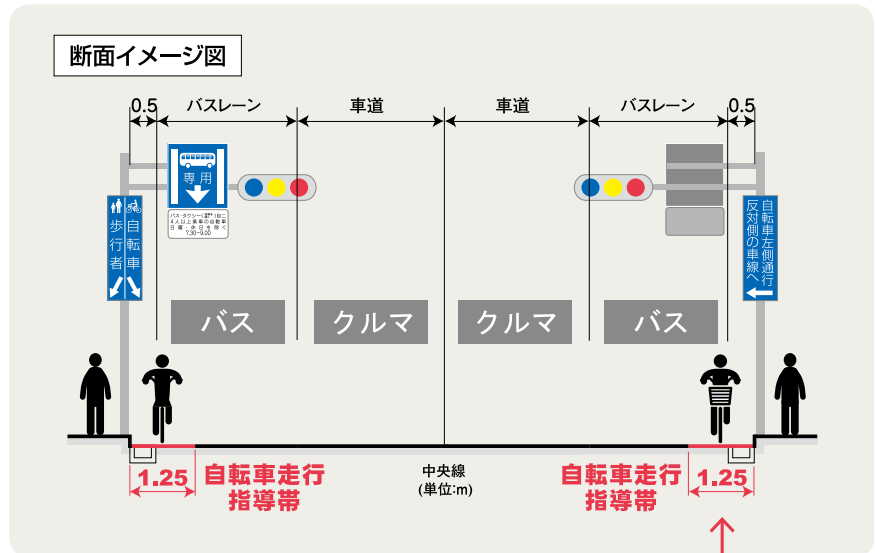
## バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備

## 第 2 章

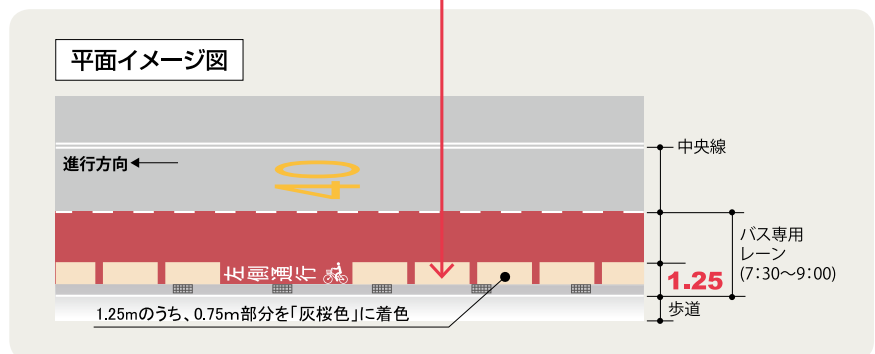
黎明期

## ◆ 法定外表示による「自転車走行指導帯」の整備

- バスレーン左端に幅 1.25 m (側溝 0.5m 含む) の「自転車走行指導帯」を設置し、自転車走行位置の明確化。路面着色の色は、景観の専門家の助言を受けて日本の伝統色である「灰桜色」とし、畳一枚分の大きさの着色帯を 30cm 間隔で配置することで、視認性や走りやすさに配慮した。



ここを左側通行!



## ▼自轉車走行指導帶



## ▼景観の専門家を交えた路面着色方法の現場確認



## ◆ 歩行者・自転車・バス・クルマのそれぞれが共感できる「理念」の設定

- 歩行者や自転車だけの交通安全対策ではなく、「歩行者・自転車・バス・クルマそれぞれにとって安全・安心な道路空間の創出」を課題解決に向けた基本的な「理念」として設定。この理念を関係者と共有することで、異なる立場からの多様な意見を一つの判断基準で捉えることができ、最終的な合意形成に至る重要なポイントとなった。

## ▼横断幕でも「ゆずりあい」を強調



## ▼新聞広告による基本理念の周知(2007年3月11日 北国新聞 朝刊 第33面)

バス専用レーン左端に灰青色で舗装された自転車走行指導帯-2月24日正午開始、金沢市東山の国道159号

安全・安心に走行するために、

- ①自転車は「指導帯」を左側通行
- ②クルマは「バスレーン」を守り「駐停車禁止」
- ③バスは「ゆずりあい」
- ④人は路地や交差点では注意を心がけましょう!

交通ルールやマナーを守ることによって、  
あなた自身が安全に

我が国の交通事故死者数に占める歩行者・自転車乗用中の割合は4割を超え、欧米諸国に比べ高い割合となっています。平成7年・平成17年の10年間で自転車乗用中の事故(警察庁の統計)は、1・3倍に増加し、とりわけ自転車対歩行者の事故は4・6倍に急増しています。また、「歩行者中」自転車乗用中の死者の約6割が自宅から500m以内で発生しており、交通安全対策は地域社会全体で取り組まなければならない課題となっています。

ゆずりあい、思いやりで  
安心・安全な道路空間を

悲惨な交通事故を減らすためには、あなたがルールやマナーを守ることが重要です。金沢市の国道159号(野川大橋・東山・山の上)間は、歩道上で自転車と歩行者の接触事故が絶えなかったことから、国土交通省金沢河川国道事務所などは、3月19日(月)から5月まで、バス専用レーン内に自転車の通行を促す社会実験を行います。

道路交通法では、自転車は車道左端を左側通行することが定められていますが、この区間では前述の右側通行・並進を導くためのルール違反が多く見られ、社会実験ではバスレーン左端に灰青色の自転車走行指導帯を設けることで自転車が走行する場所を明確化し、歩行者と自転車を分離します。

昨年4月の山側環状全線開通以後、この区間は交通量が2割以上減少しました。さらに昨年9月にはバスレーン指導強化区間に追加指定されたこともあり、マイカーの多く

がバス専用レーンを守っており、同レーン内を自転車で行く安全性は以前より向上しています。

自転車は「指導帯」を左側通行のクルマは「バスレーン」を守り「駐停車禁止」は「ゆずりあい」(4)人は「路地や交差点では注意」を心がけることで、人・自転車・バス・クルマのそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間づくりを目指します。

バスレーンを守ろう

バス専用レーンの時間帯(7:30~9:00)は、マイカーの走行はできません(4人乗りを除く)

路上駐車はやめよう

バス専用レーン時間帯は駐停車禁止です。

左折時の巻き込み防止

しっかり減速し、歩行者・自転車の巻き込み防止確認をしましょう。

路地や交差点では注意しましょう

自転車の交通ルール

ゆずりあい

右側車線にクルマが並んでいる場合、自転車を追い越さず、ゆずりあって走りましょう。

自転車の交通ルール

狭い歩道では、「車道左端を左側通行」しましょう。

広い歩道(2m以上)で歩行者は、自転車も歩道通行可(ただし、歩行者優先です)

Q. どうして「左側通行」なの?

A. 出会い頭事故の8割が右側通行で発生しています。

下図のクルマAは右折しようとする場合、クルマBが向かってくる方向だけに注意が必要です。逆に、クルマAは右側通行する自転車Cさんを確認できます。出会い頭で衝突する危険性があります。

見通しの悪い交差点

並進はやめよう

※クルマの通行を妨げるとともに、クルマとの事故の危険性が高くなります。

傘さし運転はやめよう

※傘さし運転は、前が見づらくなり歩行者やクルマと衝突する危険性が高くなります。

ひとの交通ルール



## 1

◆ 交通ルールやマナーの周知・PR

- 情報誌等の各種メディアとの連携による広域的な広報活動等を実施。また、指導帯設置後、協議会主体の街頭指導を実施し、「モデル走行隊」による模範走行などを通じて、自転車通学の高校生等に交通ルールを指導。

▼バス車体後方の広告掲載



▼チラシに整備概要や自転車の走り方を示して周知・啓発

[illegible]

## ◆ 多様な調査による効果検証

- 社会実験の効果検証にあたり、自転車通行実態調査（自転車の通行位置・方向別の交通量調査）、1万人アンケート調査（地域住民・高校生・バス運転手等）、バス定時性調査（自転車とバスの混在による遅れの有無の検証）、自転車関連事故調査（整備前後での事故件数の変化の把握）を実施した。
- 3カ月の社会実験後のアンケート調査で得られた課題や不安の声を踏まえ、社会実験の延長を協議会で決定。その後、対象区間を自転車を通る高校生やバス運転手にヒアリングを行い、危険な交差点における路面表示の追加や街頭指導による周知徹底など、現場での改善を実施した。

## ▼高校生へのヒアリング



## ▼路面表示の追加整備



## ▼社会実験の効果や課題を地域住民・道路利用者等にフィードバック

**「自転車走行指導帯」社会実験の成果**  
国道159号浅野川大橋～東山～山の上 3月19日～6月4日

**みんなが安全・安心に!**

これまでにどんな効果があつたの?

【社会実験の背景】  
国道159号は浅野川大橋～東山～山の上の区間で、自転車とバスの混在による遅れや事故の発生が課題となっていました。また、この区間は、バスと自転車の混在による遅れや事故の発生が課題となっていました。

【社会実験の目的】  
自転車の通行ルールを順守する意識を高め、安全な通行環境を整えること。また、バスと自転車の混在による遅れや事故の発生を減らすこと。

【社会実験の成果】  
1. 自転車のルール順守率が大幅に向上!  
2. 「歩行者」は約7割が安全と回答!  
3. 対象区間の歩行者は安全だと感じる割合が73%。  
4. 自転車走行指導帯の設置により、安全な通行環境が整った。

【課題】  
1. 自転車の通行ルールを順守する意識を高める必要がある。  
2. バスと自転車の混在による遅れや事故の発生を減らす必要がある。

【今後の対応】  
1. 自転車の通行ルールを順守する意識を高めるための取り組みを行う。  
2. バスと自転車の混在による遅れや事故の発生を減らすための取り組みを行う。

**9月まで社会実験延長!**  
自転車はココ『端RUN』け  
「自転車走行指導帯」を走りましょう!

【自転車走行指導帯】  
1. 自転車「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。  
2. バス・クルマ「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。  
3. 歩行者「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。

**「自転車走行指導帯」社会実験 — 9月まで継続! —**  
～より安全で快適な道路空間づくりを目指して～

■アンケートでは好評価を得ている一方、新たな課題が明確に!

▼事後アンケートでは、みんなが安全・安心な道路空間づくりを目指して～

【アンケート結果】  
1. 自転車のルール順守率が大幅に向上!  
2. 「歩行者」は約7割が安全と回答!  
3. 対象区間の歩行者は安全だと感じる割合が73%。  
4. 自転車走行指導帯の設置により、安全な通行環境が整った。

【課題】  
1. 自転車の通行ルールを順守する意識を高める必要がある。  
2. バスと自転車の混在による遅れや事故の発生を減らす必要がある。

【今後の対応】  
1. 自転車の通行ルールを順守する意識を高めるための取り組みを行う。  
2. バスと自転車の混在による遅れや事故の発生を減らすための取り組みを行う。

**9月まで社会実験延長!**  
自転車はココ『端RUN』け  
「自転車走行指導帯」を走りましょう!

【自転車走行指導帯】  
1. 自転車「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。  
2. バス・クルマ「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。  
3. 歩行者「端RUN」を走り、安全な通行環境を整える。

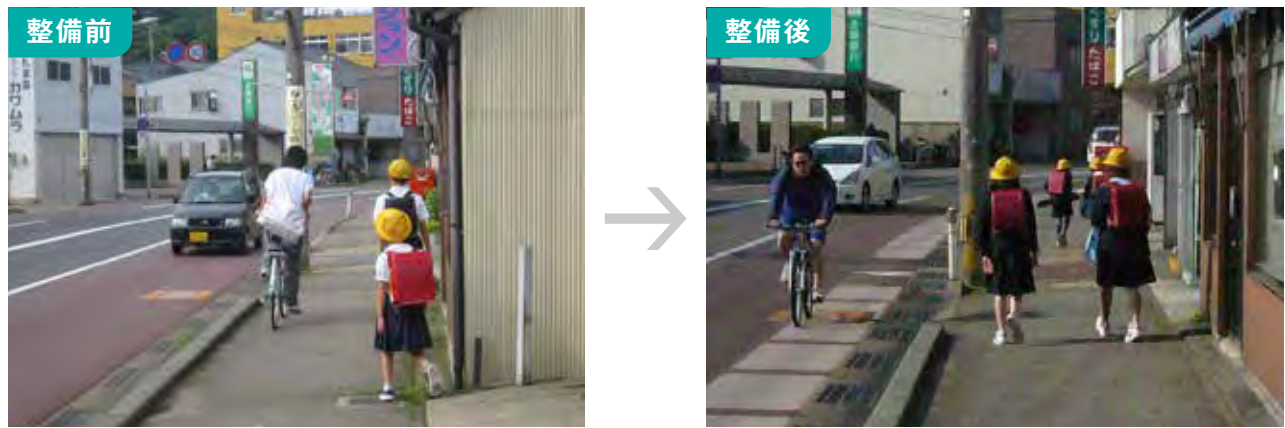


## 取り組みの効果

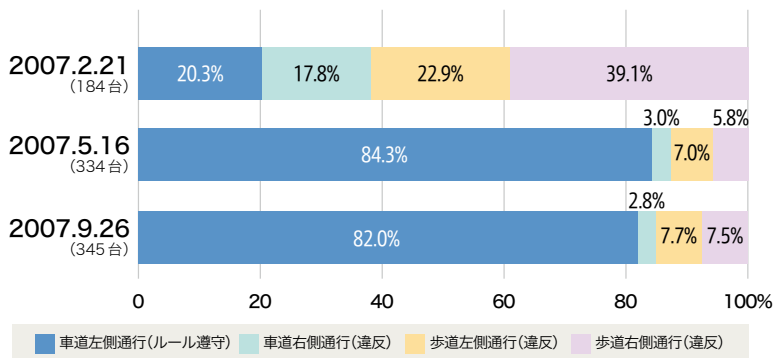
### ◆ 自転車のルール遵守率の向上と自転車交通量の増加

- 自転車走行指導帯の整備により、自転車のルール遵守率（車道左側通行の割合）が約2割から約8割に増加。さらに、自転車交通量が約1.5倍に増加し、自転車走行指導帯の整備による走行環境改善効果が確認された。

#### ▼整備前後の変化



#### ▼整備前後の自転車通行位置の変化（バスレーン時間帯 7:30-9:00）

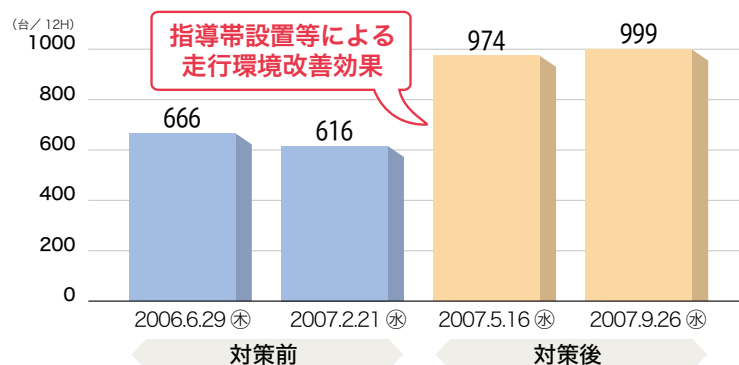


#### ▼整備後の通行状況



#### ▼整備前後の自転車交通量の変化

※東山2丁目～森山1丁目間の12時間自転車交通量で比較

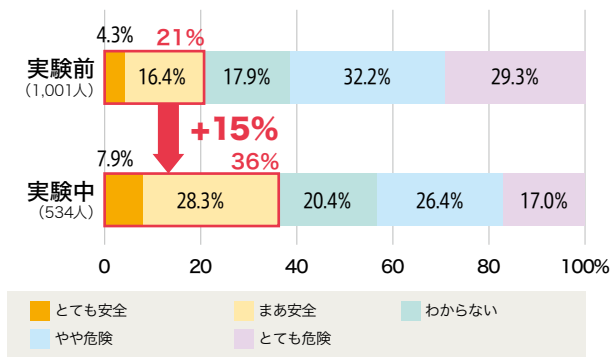


## ◆ 道路利用者の安全性等に対する評価の向上と自転車関連事故の減少

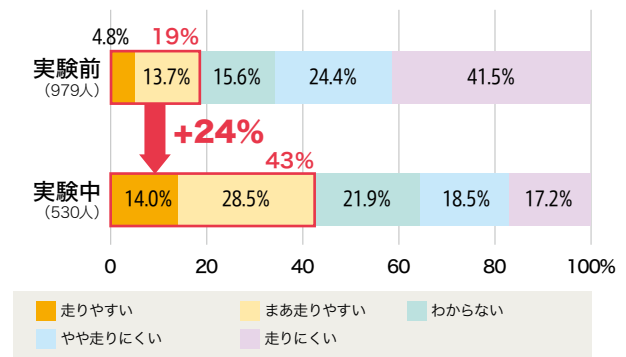
● 整備前後（社会実験前・社会実験中）の地域住民等へのアンケート結果から、自転車の安全性や走行性に対する評価、歩行者の安全性に対する評価が向上。また、地域住民やクルマのドライバーからも対策の効果について高い評価が得られた。

● 自転車関連事故件数については、2006年4～6月の18件に対し、2007年4～6月は9件に半減。中でも違反自転車による事故件数は5件から2件に減少し、交通安全向上効果が定量的に確認された。

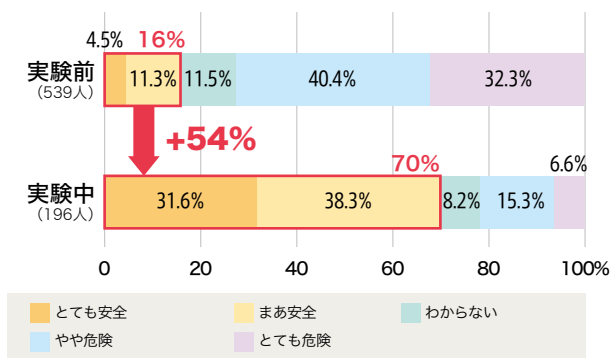
## ▼自転車の安全性に対する評価



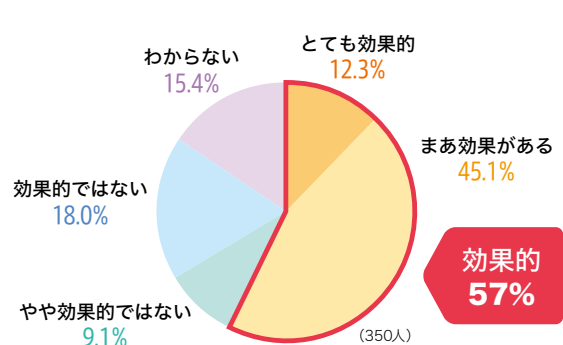
## ▼自転車の走行性に対する評価



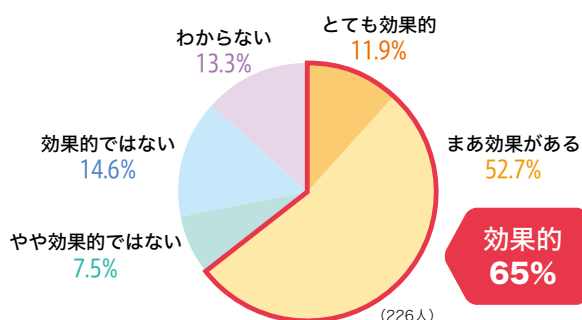
## ▼歩行者の安全性に対する評価



## ▼クルマのドライバーからの評価



## ▼地元住民からの評価



## ▼自転車関連事故件数の変化

	2006 年	2007 年
人身事故	2 件	1 件
物件事故	16 件	8 件
合 計	18 件	9 件
うち 違反自転車の事故件数	5 件	2 件

※各年4月～6月の事故件数を集計(県警本部)



## 担当者の声 | key person's voice

## みんなが共有・共感できる「理念」が重要！

- 関係者が共有・共感できる理念として、「人・自転車・バス・クルマそれぞれにとって安全・安心な道路空間の創出」を設定し、繰り返し訴えた。これが合意形成のポイントであり、かなり協議会でこだわった部分である。
- 多様な関係者全てにとって、100点満点の答えはないことから、みんなで議論しながら答えを創造していくことが大事である。
- 全国初の取り組みであり、交通事故の懸念などの声が多くあった。地元の合意形成はもとより、庁内関係者の合意形成も大変だった。
- 多様な価値観の方々と議論する場合、否定せずに尊重することが基本。しかし、共通の基本理念を否定する意見については、明確に意思を伝え、目指すべきところに議論を戻すことが重要。誰かを悪者にしないことが合意形成にとっては重要である。



Voice 01

## 伊藤 正秀 氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所 事務所長  
(2005-2006 年度)  
現 在：国土交通省 国土技術政策総合研究所  
研究総務官

## Voice 02



## 石川 俊之 氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所  
交通対策課長 (2005-2006 年度)  
現 在：国土交通省 北陸地方整備局 河川部  
河川情報管理官

## 古は自らが創る！ 熱い使命感と徹底した現場主義

- 通学路の危険箇所を改善する「道の点検簿」に取り組んでいた頃、小学生が狭い歩道で自転車と接触し事故にあったという話を聞き、何か対策をしなければと感じていた。交通事故による死者を減らしたい、子どもを守りたいという使命に燃え、少々強引でも進めていかなければと考えていた。
- 当時、金沢外環状道路（山側環状）が開通し、当該区間の交通量が減少。現場には何度も通い、朝のバスレーンが守られている状況を確認した。「これなら自転車を歩道から車道へ
- おろし、バスやクルマと混在できるのではないかと確信が持てた。
- 自転車通行空間の名称を 20 個以上提案した上で、警察とも議論し「自転車走行指導帯」に決定した。社会実験の際には、路面表示の設置方法など、警察から多くの助言を受けた。広報計画を立てて緻密に実施したことも大きなポイント。
- 座右の銘は「古は自らが創る」。自らの手で歴史をつくるんだという気概をもって、前向きに努力することが大事である。

## 「利用者第一」で柔軟に進めることが大事！

- 自転車走行指導帯を整備する前に「道の点検簿」が作成されており、地域住民が参画して課題を解決する意識があったため、地元と真剣に話し合いを進めることができたと感じている。
- 「情報のオープン化」を徹底し、テレビやラジオ、新聞などあらゆるメディアで情報発信し、取材にも快く対応した。
- 事後アンケートで反対意見のあったバス事業者や高校生へのヒアリングを実施。話を聞くと、以前は歩道や
- 車道を無秩序に走っていたが、整備後は整然と車道を走るようになったとバス運転手も実感していた。自転車利用者に対しては、出前講座や月一回の街頭指導を実施し、施策の浸透を図った。
- 利用者のニーズを把握し、出てきた反対意見をすべてクリアするように満足度を向上させたことで、本格実施に至ることができた。利用者のことを第一に考え、柔軟に進めることが大事である。



Voice 03

## 岡田 茂彦 氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所  
交通対策課長 (2007 年度)  
現 在：国土交通省 北陸地方整備局  
利賀ダム工事事務所 副所長

## 【参考】「道の点検簿」の取り組み

- 第8次交通安全基本計画（2006年3月策定）の目標である「2012年までに死者数を5,000人（石川県は2010年までに58人）以下」とするためには、死傷事故率の高い生活道路で交通事故を減らすことが極めて重要となる。このため、市民団体「地球の友・金沢」や小中学校の児童生徒及びPTAと協働制作した「自転車・歩行者安全マップ」の交通事故危険箇所（金沢市内208箇所）をPDCA（Plan-Do-Check-Action）マネジメントサイクルに基づき、順次改善する取り組みを実施（マップ作成は2002年から開始）。

### ▼児童・生徒が地図に危険箇所等を記入



- 改善にあたっては、金沢河川国道事務所が主導的役割を担い、住民参加に加え、石川県警や国・県・市の道路管理者と連携し、改善状況がチェックできる「道の点検簿」を作成。「3年以内に改善」することを目標に取り組みを推進。

### ▼自転車・歩行者安全マップの作成



- 「道の点検簿」はホームページ（<http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/tenkenbo>）で情報公開し、危険箇所毎に「住民の改善提案」「管理者の3年以内改善案」「改善状況写真」「改善率」を見ることができるよう工夫。

- 住民参加による具体的な交通安全対策の取り組みが、バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備や、道路管理者及び警察の連携による「金沢自転車ネットワーク協議会」等の自転車施策の礎となっている。

### ▼「道の点検簿」ホームページ



### ▼「道の点検簿」による改善状況の例

【No.7】に対する子供・保護者の意見

- ・ 総勢のところがよくて怖い
- ・ ぶつかりそうになる
- ・ 軽、車が多い

計4名

意見をもとに 住民の提案	・ 防護柵の設置。
3年以内 対策可能案	・ 市：ガードレールの設置。
改善状況	・ 改善済

○ガードレールの設置  
改善前（平成14年11月）

改善後（平成17年7月）

平成14年11月

平成17年7月

## POINT

- ◆ 県内初！道路空間の再配分による「自転車専用通行帯」の整備
- ◆ 関係者が一堂に会する「考える会」を設置し、計画～整備～フォローアップを実施
- ◆ 自転車専用信号の設置や交差点改良による自転車交通の円滑化
- ◆ 自転車利用者のルール遵守率の向上や歩行者の安全性の向上などの効果を発揮
- ◆ 高校生の通行実態を考慮した並行市道での「自転車走行指導帯」の整備

## 背景・目的

- 国土交通省及び警察庁では、2008 年 1 月に、全国 98 箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」として選定し、歩行者や自動車と分離された自転車通行空間を先導的に整備していく方針が示された。
- 石川県内では、「金沢市小坂地区」が同モデル地区に指定され、地域住民をはじめとする多様な関係者との連携のもと、2008～2009 年度にかけて、一般県道東金沢停車場線（東金沢駅前～国道 359 号小坂町交差点間、延長約 600 m）において「自転車レーン」（自転車専用通行帯）を整備した。
- 当該路線は、JR 東金沢駅のエントランス道路であり、周辺には小中学校や高校、大学、商業施設等の各種施設が立地していることから、歩行者・自転車の通行量は多い。
- 中でも、高校生の自転車利用者が多く、車道逆走や並進、歩道上での歩行者（小学生や高齢者）との交錯などの状況がみられた。また、路地との交差部における自転車と自動車の出会い頭事故をはじめとする自転車関連事故が発生しており、自転車通行環境整備による歩行者・自転車・自動車の分離と、自転車利用者のルール遵守意識の向上が求められた。

### ▼対象区間位置図



### ▼整備前の状況





## 取り組みの概要

### ◆「県道東金沢停車場線 自転車通行環境を考える会」の設置

● 自転車通行環境整備の検討にあたっては、“交通安全のPI（パブリック・インボルブメント）”という認識のもと、地域住民・学校関係者・学識者・バス事業者・警察・道路管理者等からなる「県道東金沢停車場線 自転車通行環境を考える会」（以下、考える会）を設置。

● 2008 年度に実施した地元住民や高校生へのアンケート結果及び交通量調査結果等を踏まえ、自転車レーンの具体的な整備内容（道路空間の再配分の方法、着色や路面表示の方法、交差点部の処理方法等）やルール・マナーの周知方法等について協議・決定した。

#### ▼計画から実施までの流れ

##### 第1回 考える会（2008.11.20、県立武道館）

● 全国的な動向、現状・課題（交通量等）、対策の方向性…など

##### 第2回 考える会（2009.2.9、県立武道館）

● アンケート結果を受けた対策案の絞り込み…など

##### 第3回 考える会（2009.3.26、県立武道館）

● 自転車レーン整備方針、ネットワーク、ソフト対策…など

##### 第4回 考える会（2009.9.29、県立武道館）

● 整備方針の一部変更（東金沢駅～駅口交差点間）…など

##### 第5回 考える会（2009.12.18、鳴和台市民体育館）

● レーン着色方法、ソフト対策（広報計画等）、工事進捗…など

#### 自転車レーン供用開始（2010.3.30～）

##### 第6回 考える会（2010.6.2、県立武道館）

● これまでの検討経緯について  
● 自転車レーン整備後の効果と課題について（交通量調査結果）  
● 事後アンケート調査について

##### 第7回 考える会（2010.10.9、県立武道館）

● 事後アンケート結果について  
● 事後評価結果を踏まえた対策案

##### 第8回 考える会（2011.2.9、県立武道館）

● 前回考える会で了承された対策案の具体的方針及び対策時期の明示  
● 関係団体による今後の取り組みについて

整備計画の検討・詳細設計

現場施工・事前PR

街頭指導（4～10月、月1回）

#### ▼考える会の様子



#### ▼考える会構成メンバー

学識者

地元住民（町会連合会、街頭交通推進隊）

学校関係者（関係する高校や小中学校の校長）

PTA、育友会

バス事業者

交通安全協会

市民団体

警察（県警、所轄）

道路管理者（国、県、市）

事務局（県、県警、コンサルタント）



## ◆ 道路交通特性に応じた道路空間の再配分による「自転車専用通行帯」の整備

● 考える会における議論の焦点は、道路空間の再配分の具体的な方法や内容であった。考える会では、事務局で検討した次の3案を提示し、地域住民・高校生へのアンケート調査結果や交通量調査結果等を踏まえて地元主体の議論を展開した結果、案2に決定した。

**案1** 車線幅の縮小により  $W=1.25\text{m}$  の自転車レーンを設置する案

**案2** 車線幅と中央分離帯の縮小により  $W=2.25\text{m}$  の自転車レーンを設置する案

**案3** 4車線を2車線にして自転車道を整備する案

● 東金沢駅～東金沢駅口交差点間においては、自動車交通量が3,500台/12h程度と少なく、片側1車線でも円滑な交通流を確保可能であることから、4車線の車道を2車線とし、片側1車線分を自転車レーンに転換した。

● 車道左側通行の遵守が必要となる「自転車レーン」と、対面通行可能な「自転車道」の両案を提示して議論を重ねた結果、自転車レーンが選択された理由は次のとおりであった。

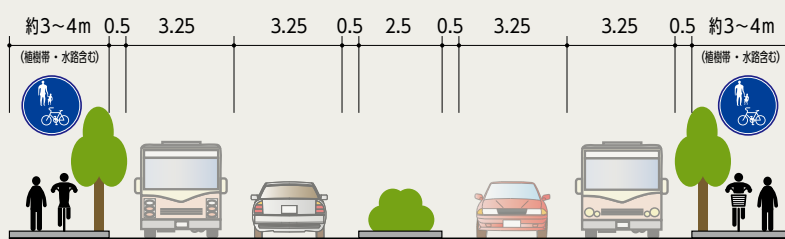
① 小坂地区には、自転車が本来走行すべき車道左端を明示した「自転車走行指導帯」が設置されており、考える会委員より「区間によってルールが変わるとわかりにくい。ルールは統一すべき。」との意見が出されたこと。

② 東金沢停車場線において対面通行可能な自転車道を整備するためには、全線にわたって車道を4車線から2車線に縮小する必要があるが、これに関して地元住民から反対があったこと。

③ 考える会での議論やアンケートの回答の一部に、幅員2mの自転車道での対面通行は危険であり、朝の高校生の自転車交通量をカバーできないとの認識があったこと。

④ 考える会において、「自転車は軽車両であり、車道が原則、歩道は例外」、「自転車は車道左側通行」という基本的なルールを定着させていくことが重要との認識で一致したこと。

▼県道東金沢停車場線の一般部断面図（自転車レーン整備前）



▼A区間：4車線の車道を2車線にして自転車レーンを設置



▼B区間：中央分離帯を縮小し4車線を確保しつつ自転車レーンを設置



## ◆ 路面表示方法の工夫

- 県内初の自転車専用通行帯であることから、今後のモデルケースとするため、自転車レーンの着色方法については、学識者（金沢市景観審議会委員）のアドバイスを受けながら、先行事例である国道 359 号浅野川大橋～山の上間の自転車走行指導帯の考え方を踏襲。着色は金沢の景観に配慮した「灰桜色系」とし、東金沢駅の壁面の色など周囲との調和を図った。また、自転車マークや文字表示も統一し、先行事例との連続性に配慮した。

▼破線状の着色帯



- 利用者が心地良く走行できるよう、全面着色ではなく、破線状に着色することで快適性を演出。着色帯の形状は黄金比（1:1.6）を考慮し、幅 1.75m に対し奥行き 2.8m の長方形を 1m 間隔で配置。さらに、車道との境界部に白線（実線）を設置し、視覚的分離を強化した。なお、側溝部分は、自転車専用通行帯の幅に含むものの、側溝の蓋（グレーチング）などがあり積極的に走行を促すべき部分ではないことから、着色しないこととした。

▼自転車マーク・文字の路面表示



## ◆ 交差点部の対応

- 当初、信号処理を伴う大きな交差点においては、左折車による巻き込み事故防止、自転車利用者の安全確保、自転車横断帯との連続性確保等の観点から、交差点手前で歩道滞留部に誘導することとした。しかし、整備後に実施した地域住民・高校生へのアンケートの結果、交差点部で歩行者と自転車が錯綜して危険との意見がみられたことから、警察と連携し、交差点改良により「自転車横断帯の移設」と「自転車専用信号の設置」を実施した。

▼整備当初の交差点部



- 路地との交差部においては、路地から出てくる自動車に自転車の通行位置を示すための路面表示を設置することで注意喚起を行うこととした。

▼自転車専用信号



▼改良後の交差点部



## ◆ 並行する市道を含む自転車ネットワークの整備

- 県道での自転車専用通行帯の整備をきっかけに、金沢市が並行路線等において自転車走行指導帯を整備し、高校生の通学ルートを考慮した自転車ネットワークを形成。県と市の連携により地域内の面的な自転車通行空間整備が図られている。

▼県道の整備にあわせて、並行する市道でも自転車走行指導帯を整備



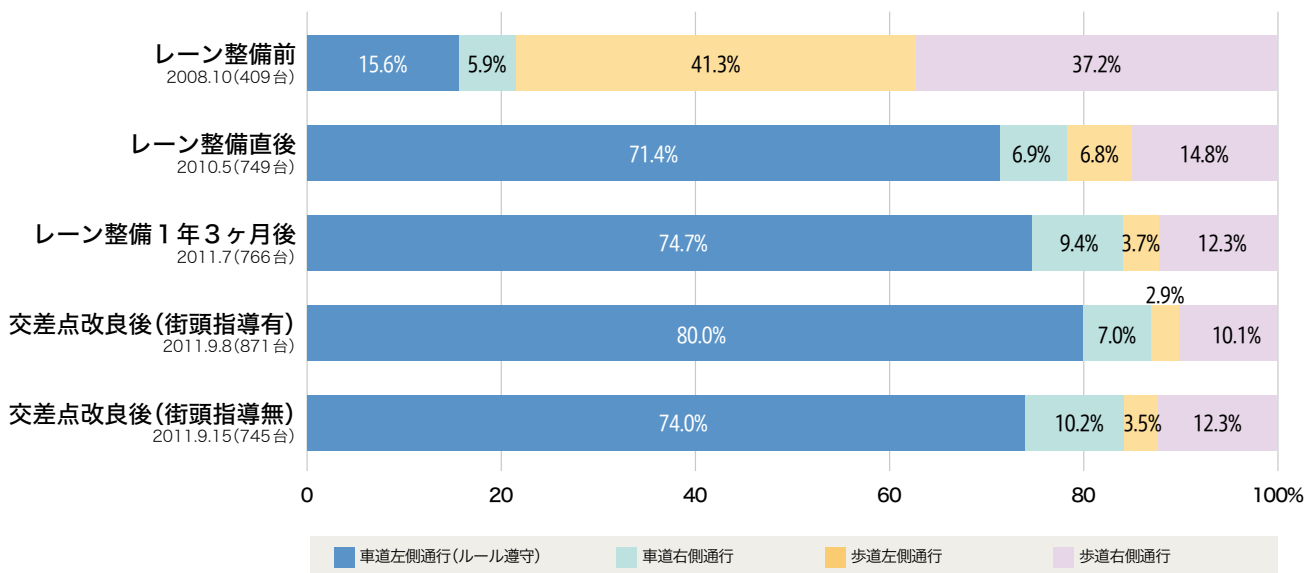
## ▼ 取り組みの効果

- 自転車のルール遵守率の向上、歩行者や自転車の安全性及び通行のしやすさに対する評価の向上などの効果がみられた。

▼整備前後の変化

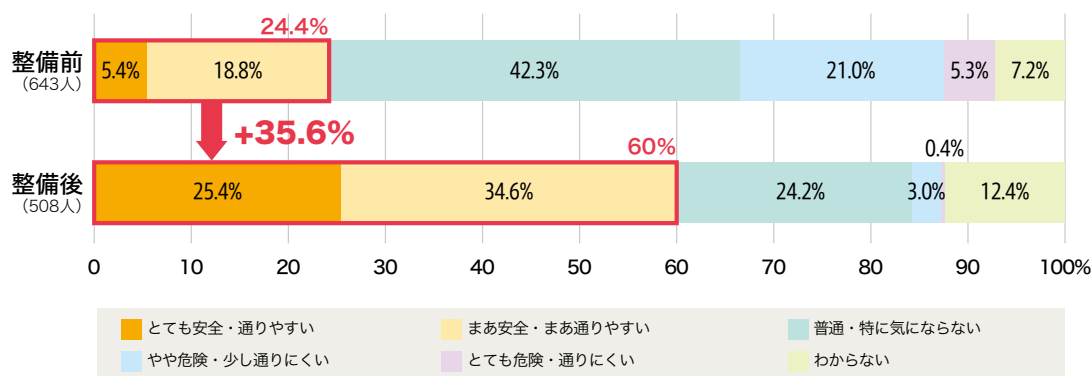


▼自転車のルール遵守率の変化（平日 7～19 時）

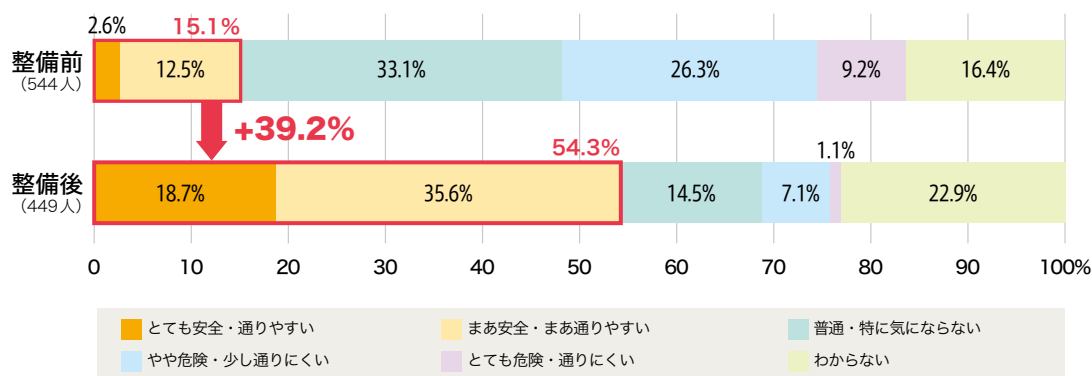




## ▼安全性や通行のしやすさに対する評価（歩行者）



## ▼安全性や通行のしやすさに対する評価（自転車）



## 担当者の声 | key person's voice

## 「ルール・マナーの継続的な周知」が重要！

- 「金沢市小坂地区」を自転車通行環境整備モデル地区に指定し、県内初となる「自転車専用通行帯」の整備に取り組んだ。
- 学識経験者や地域住民等からなる「自転車通行環境を考える会」を設置し、県道東金沢停車場線のハード整備に加え、何よりも利用者のルール、マナーの周知が大事であるという考え方を基本に検討を重ねた。
- 当時の基準では、自転車専用通行帯は青色系のベルト状の通行帯を標準にしていたが、関係機関と協議・調整し、金沢の街並み景観

- との調和から「灰桜色」を採用。
- ソフト対策としては、県警や地元高校の教職員、生徒による街頭指導や、新入生に対する交通安全教室の開催など、ルールの周知やマナーの向上に取り組んだ。
- 時間の経過とともに利用者の意識は薄れてくるものである。身近に利用する自転車だからこそ、自転車の通行環境が更に向上するよう、今後とも、朝の通学時間帯における街頭指導、学校でのマナー向上の取り組みなどを継続してほしい。



山岸 勇氏

当 時：石川県 土木部 道路整備課長  
(2009-2010 年度)  
現 在：石川県建設業協会 専務理事

## POINT

- ◆ 「はしる、とめる、つかう、まもる」の4本柱からなる“トータルプラン”の策定
- ◆ 中心市街地の自転車ネットワークと「自転車走行指導帯」の整備方針の明示
- ◆ ルール・マナーの向上に関する具体策の提示と着実な実践
- ◆ 自転車ネットワーク計画に基づく細街路での自転車走行指導帯の整備
- ◆ 地域住民等との連携による街頭指導などのフォローアップの実施

## 背景・目的

- 当時、環境負荷の少ない交通手段として、また健康志向の高まりやライフスタイルの変化などを背景に自転車の利用ニーズが高まる一方、自転車対歩行者あるいは自転車相互の事故が全国的に増加傾向にあり、金沢市内でも毎年約600件の自転車関連事故が発生。
- 金沢市では、市内でも特に自転車利用ニーズが高く、解決すべき問題の多い中心市街地（まちなか：約860ha）を対象に、自転車通行空間の安全性向上（はしる）、便利で使いやすい駐輪環境の創出（とめる）、公共交通としての自転車利用促進（つかう）、自転車利用者のルール遵守・マナーアップ（まもる）を図るため、自転車利用環境向上に向けた方針や具体的施策を整理し、2011年3月に「まちなか自転車利用環境向上計画」を策定。
- 自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、金沢のまちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整え、「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」の実現を目指している。
- 計画期間は、2010年度～2019年度までの10年間。2014年度の北陸新幹線開業などのターニングポイントを見据えつつ、計画の段階的な実現を図ることとし、計画の中間期にあたる2015年度に中間見直しを実施している。

### ▼金沢市まちなか自転車利用環境向上計画の構成

#### まちなかにおける自転車利用環境の現状・課題

#### まちなか自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

##### はしる

自転車通行環境整備に向けた方針・具体的な施策について提示

##### とめる

駐輪環境の向上に向けた方針・具体的な施策について提示

##### つかう

自転車の利用促進に向けた方針・具体的な施策について提示

##### まもる

自転車利用のルール遵守やマナー向上に向けた方針・具体的な施策を提示

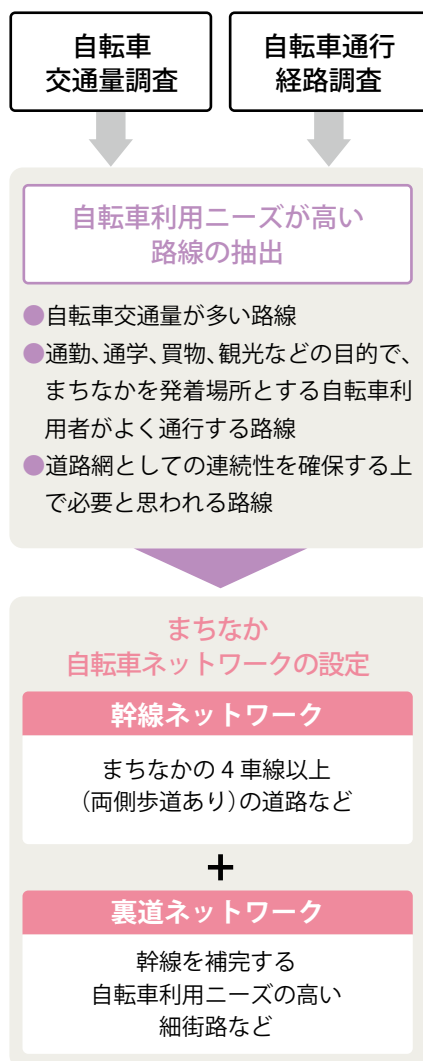
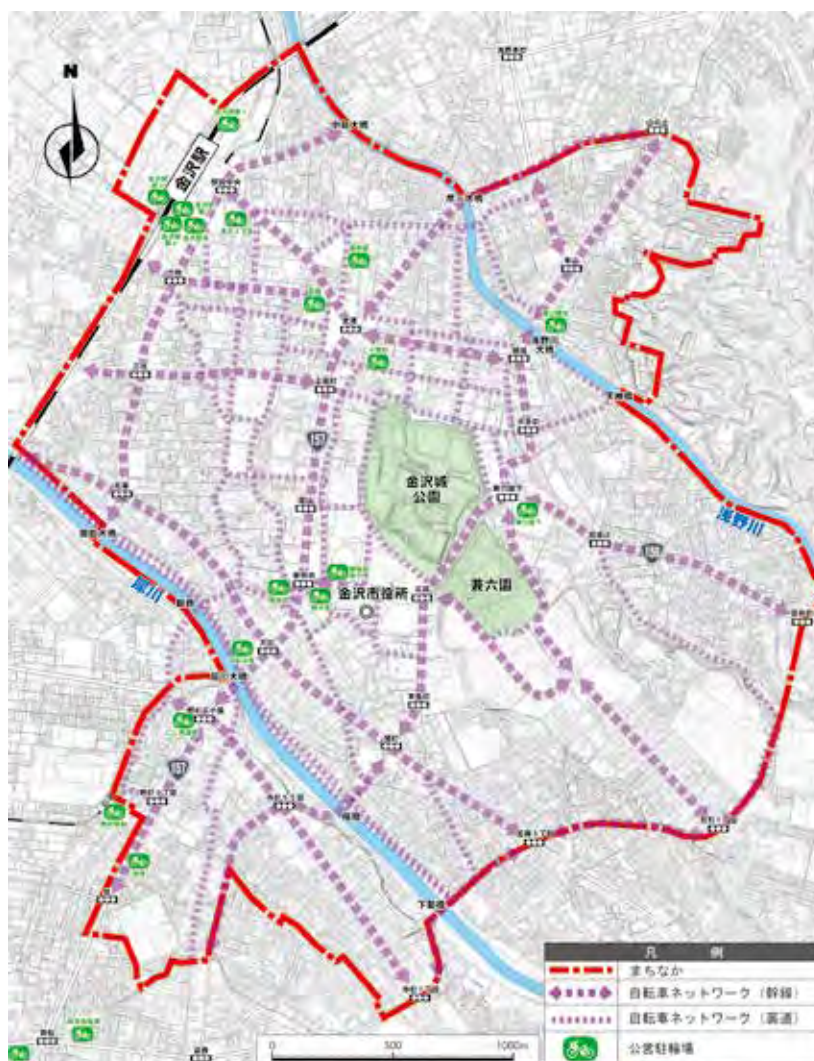
#### 計画の実現に向けて

## 取り組みの概要

### ◆「まちなか自転車ネットワーク」の立案

- まちなかの自転車交通量や自転車通行経路等の調査データをもとに、自転車利用ニーズの高い路線を抽出し、幹線道路と城下町の風情が残る細街路を組み合わせた「まちなか自転車ネットワーク」を立案。
- さらに、自転車走行指導帯整備の基本的な考え方として、歩行者・自転車・クルマの幅員の考え方や通行空間を整備する際の優先順位（歩行者＞自転車＞クルマの優先順位で通行空間を確保すること）を明示。
- あわせて、国土交通省金沢河川国道事務所が整備した「自転車走行指導帯」や石川県が整備した「自転車専用通行帯（自転車レーン）」の整備実績を踏まえ、車道上での自転車通行空間の確保を基本とした整備検討フローを提示。
- 自転車ネットワーク計画の立案にあたっては、金沢市と国土交通省金沢河川国道事務所が連携し、まちなかの複数箇所における交通量調査を国が協力・支援。

#### ▼まちなか自転車ネットワーク





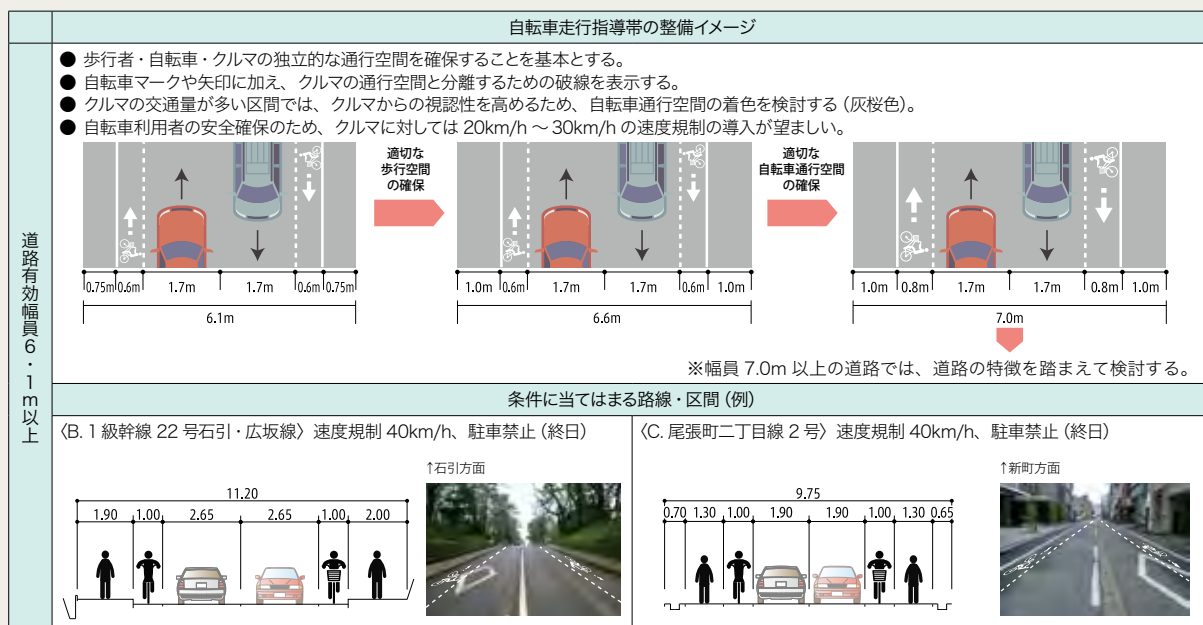
## ◆「自転車走行指導帯の整備パターン」の設定

- 金沢市では、「まちなか自転車ネットワーク」の形成に向けて、道路幅員や交通規制に応じた「自転車走行指導帯の整備パターン」を計画に盛り込み、2010年度より継続的に自転車走行指導帯の整備等を推進。

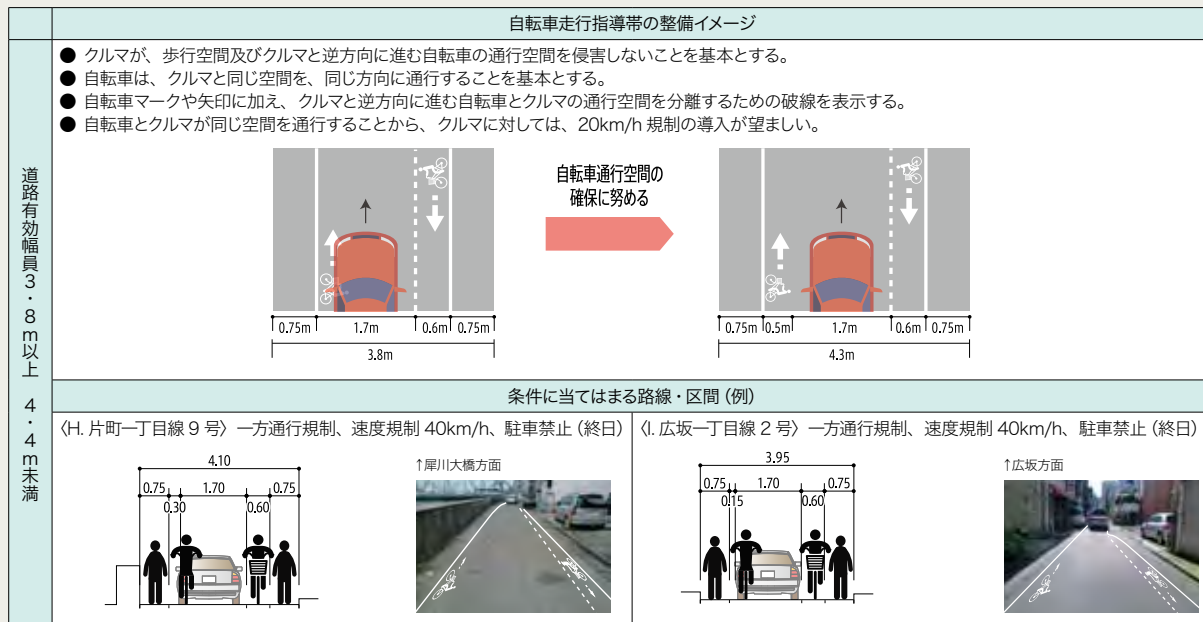
- 非幹線道路での最低幅員の考え方として、歩行者 0.75 m（歩行者の最小幅）、自転車 0.6 m（普通自転車のハンドル幅）、自動車 1.7 m（小型自動車の幅）と規定。これらの幅員を確保できる区間では、自転車走行指導帯の破線を表示し、確保できない区間では破線を表示せず自転車マークと矢印のみを表示することとしている。

## ▼自転車走行指導帯の整備パターンの例

## ■道路有効幅員 6.1m 以上で対面通行の場合



## ■道路有効幅員 3.8m 以上 4.4m 未満で一方通行の場合



## ◆ 細街路における「自転車走行指導帯」の整備

- 計画で定めた方針に基づき、2011 年度には「協働のまちづくりチャレンジ事業」の一環として、市民団体「地球の友・金沢」や地域住民、学校関係者、警察、金沢市（道路管理者）等の協働のもと、自転車利用ニーズが非常に

高い金沢市立中央小学校周辺～せせらぎ通り～香林坊間における交通安全の向上を目的に、市道約 2km 区間において自転車走行指導帯を整備。整備後には地域住民や警察等が連携して街頭指導を実施。

▼中央小学校前の指導帯



▼住民参加による検討会



▼警察・道路管理者の現場確認



▼追越禁止の法定外表示



▼地域住民等による街頭指導



▼バイクポケットでの信号待ち



▼関係する高校に配布した自転車の走り方マニュアル



▼地域住民、警察、金沢市等による連携



▼左側通行の徹底による交通の整序化





## ◆ 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の位置づけ

- 金沢市では、2014年度の北陸新幹線開業後における金沢駅からの二次交通の充実、市民の利便性向上、まちなかの賑わい創出、マイカー利用から自転車への転換による環境負荷低減などを目的に、公共レンタサイクルシステムの導入を「金沢魅力発信行動計画」（2008年12月）に位置づけ、本格実施の可能性を模索。

▼社会実験中のサイクルポートの様子



- 2010年8月21日～10月20日(61日間)に実施した「公共レンタサイクル社会実験」（自転車100台、有人サイクルポート10箇所）の結果を踏まえ、計画の「つかう」の中で公共レンタサイクルシステムの方針を示し、2012年3月24日より本格実施となった（詳細はP50～55参照）。

▼社会実験で使用した車両（100台）



## ◆ 自転車利用者のルール遵守・マナー向上を見据えた具体策の立案

- 金沢市では、ルールやマナー周知のためのDVDやチラシの作成・配布、小学3年生を対象とした自転車教室の実施、児童や生徒を対象とした自転車ルール・マナー検定の実施、全市一斉自転車マナーアップ強化の日運動（街

頭指導等）などの施策を計画に位置づけ、2011年度より実施。2014年4月1日には「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」を施行（詳細はP84～85参照）。

▼街頭指導



▼小学3年生自転車教室



▼ルール・マナーチラシ



▼サイクルフェスタ



▼ルール・マナー検定





## ◆「まちなか自転車利用環境向上計画策定委員会」の設置

- 計画策定にあたっては、学識者・市民代表・関係団体・交通事業者・学校関係者・警察・道路管理者（金沢河川国道事務所・石川県・金沢市）等からなる「計画策定委員会」を設置し、2010 年度に 3 回開催。さらに、4 本柱の各々に「専門部会」を設け、施策の具体化と合意形成を図った。

## ▼計画策定委員会の様子



## 担当者の声 | key person's voice

## 具現化に向けた「詳細な計画づくり」が重要！

- まちなかは歩行者優先・公共交通優先として、歩けるまちづくりを強力に推進する中で、自転車計画を策定。
- 「はしる（自転車通行空間整備）」「とめる（駐輪環境整備）」「つかう（自転車利用促進）」「まもる（ルール・マナー向上）」について具現化するため、できるだけ詳細に検討した。詳細な計画とすることで、具現化の事業は継続されると考えていた。理念だけでは続けられないと感じていた。
- 自転車ネットワーク路線の設定には、国道、県道、市道が混在する中、各道路管理者の整備計画との整合性の観点からも、調整に時間を要した。
- 金沢河川国道事務所の協力が大きく、国が同じ方向を向いていたことが大きな後押しになった。
- 自転車通行空間整備は、計画策定後から毎年着実に整備延長を伸ばし、自転車の安全な走行に寄与していると感じており、道路整備担当に感謝している。



Voice 01

## 古谷 健氏

当 時：金沢市都市政策局歩ける環境推進課  
担当課長補佐（2007-2010 年度）  
現 在：金沢市金沢営業戦略室長（東京事務所）

## Voice 02



## 中山 哲也氏

当 時：金沢市都市政策局歩ける環境推進課 主査  
（2009-2012 年度）  
現 在：金沢市土木局道路建設課 街路係長

## 「地道な取り組みの継続」が地域を安全にする！

- 計画に基づき、まちなかの細街路での自転車走行指導帯の整備に向けて、地域住民と高校生が、現状の確認やお互い困っている点など意見を出し合い、課題を共有し、協力して安全で快適な交通環境づくりを目指した意見交換会を開催。
- 指導帯の整備にあわせて、地域住民はもちろん、高校の先生・生徒、警察など様々な関係者によるルール遵守・マナー啓発の街頭指導を幾度となく実施。
- 指導帯の整備や街頭指導の結果、歩道通行や並走する自転車通学の高

校生が激減し、その地域にある小学校の通学児童も歩道を安全に通行できるようになった。

- 顔が見える事が良い方向につながり、高校生、地域住民お互いの元気な挨拶が飛び交うようになり、快適な交通環境の形成に寄与。地区内を走行する自動車の通行速度も低下。
- 指導帯の設置に反対していたある町会長も街頭指導に毎回参加。その後、「(笑いながら) もっとどんどん自転車の線引けや！」と励ましのお声をいただいた。地道な取り組みの継続が大事である。

# 「金沢自転車ネットワーク協議会」の設立と 「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催

## POINT

- ◆ 国・県・市・警察が連携して「金沢自転車ネットワーク協議会」を設立
- ◆ 自転車施策に関する情報共有を図り、統一的な自転車ネットワークの整備を推進
- ◆ 「自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」を継続的に開催することで、2～3年で異動となる行政職員の自転車施策に対する学習や関係者との交流の機会を創出

## 「金沢自転車ネットワーク協議会」について

- 「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の策定にあわせて、金沢河川国道事務所では、金沢市内の自転車ネットワークの構築と関係者間の自転車関連施策の情報共有を図るため、2011年2月23日に「金沢自転車ネットワーク協議会」を設置。
- この協議会は、学識者（高山純一：金沢大学教授、三国千秋：北陸大学教授（当時）、三国成子氏：地球の友・金沢）をはじめ、金沢河川国道事務所・石川県・金沢市の各道路管理者と、石川県警察本部、各所轄警察署が一堂に会する組織であり、現場を熟知する課長級のメンバーで構成。
- 金沢自転車ネットワーク協議会の設立を機に、自転車走行指導帯や自転車専用通行帯といった線的な整備から、「まちなか自転車ネットワーク」に基づく具体的な整備方針や整備形態といった“面的な整備”に向けた議論がスタートした。

## ▼金沢自転車ネットワーク協議会名簿（第1回当時）

分類	所属・氏名
学識者	金沢大学 教授 高山 純一
	北陸大学 教授 三国 千秋
	地球の友・金沢 三国 成子 (内閣府 第9次中央交通安全対策会議専門委員)
警察	石川県警察本部 交通規制課長
	石川県警察本部 交通企画課長
	金沢東警察署 交通官
	金沢中警察署 交通官
	金沢西警察署 交通第一課長
行政関係	国土交通省金沢河川国道事務所 交通対策課長
	石川県 土木部 道路整備課長
	石川県 土木部 都市計画課長
	石川県 県央土木総合事務所 維持管理課長
	金沢市 都市政策局 歩ける環境推進課長
	金沢市 都市整備局 道路管理課長
事務局	国土交通省金沢河川国道事務所 調査第二課
	石川県 土木部 道路整備課
	金沢市 都市政策局 歩ける環境推進課

## ▼第1回協議会の様子



## ▼海外の事例紹介（三国教授）



## ▼金沢自転車ネットワーク協議会の活動経過

年度	金沢市内における主な取り組み (★は金沢自転車ネットワーク協議会の取り組み)	全国における主な取り組み
2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道 159 号 (現国道 359 号) で「自転車走行指導帯」を整備 (国)</li> <li>● 県道東金沢停車場線を含む小坂地区を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定 (石川県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を設立 (2007.5)、「これからの自転車配慮型道路における 道路空間の再構築に向けて」をとりまとめ (2007.7)</li> <li>● 全国 98 箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定 (2008.1)</li> </ul>
2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道東金沢停車場線における自転車通行空間整備について検討・立案 (石川県)</li> </ul>	
2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道東金沢停車場線で「自転車専用通行帯 (自転車レーン)」を整備 (石川県)</li> </ul>	
2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要地方道金沢田鶴浜線で「歩道上の通行空間分離」の実験 (石川県)</li> <li>★ 「金沢自転車ネットワーク協議会」を設立 (2011.2)</li> <li>● 「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定 (2011.3) (金沢市)</li> </ul>	
2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要地方道金沢田鶴浜線で「歩道上の通行空間分離」を整備 (石川県)</li> <li>● 市計画に基づき、まちなかで「自転車走行指導帯」を整備 (金沢市)</li> <li>★ 「金沢自転車走行空間整備ガイドライン」の策定に向けた調査・検討 (構成案及び素案の提示)</li> </ul>	
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市計画に基づき、まちなかで「自転車走行指導帯」を整備 (金沢市)</li> <li>● 有松・久安地区で「自転車専用通行帯」を整備 (県警、金沢市)</li> <li>★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」の策定に向けた調査・検討 (国のガイドラインを踏まえた見直し案の提示)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 -」をとりまとめ (2012.4)</li> <li>● 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定 (2012.11)</li> </ul>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン (案)」を策定 (2013.8)</li> <li>★ 「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク (案)」を策定 (2014.2)</li> </ul>	
2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 「広域的な自転車ネットワーク検討路線」を策定 (2015.2)</li> <li>★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン (案)」改定版を策定 (2015.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を設立 (2014.12)</li> </ul>
2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道窪野々市線で「自転車走行指導帯」を整備 (2015.4) (石川県)</li> <li>★ 「広域的な自転車ネットワーク候補路線」の選定に向けた調査の実施・検討</li> <li>★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン (案) 改定版」の検討</li> <li>● 「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画 (中間見直し)」を策定 (2016.3) (金沢市)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』をとりまとめ (2016.3)</li> </ul>
2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浅野川大橋周辺で「自転車走行指導帯」を整備 (2016.4) (国)</li> <li>● 県道倉部金沢線で「自転車走行指導帯」を整備 (2016.4) (石川県)</li> <li>★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン (案)」改定版を策定 (2017.3)</li> <li>★ 「広域的な自転車ネットワーク候補路線 (案)」の選定 (2017.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (改定版)」を策定 (2016.7)</li> </ul>
2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 「広域的な自転車ネットワーク候補路線 (案)」の改正 (2017.8)</li> <li>● 「石川県自転車関連事故分析報告書」を作成 (2018.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「自転車活用推進法」を施行 (2017.5)</li> </ul>
2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>★ 「連携と協働で歩んだ 10 年の軌跡～金沢の自転車施策 2007-2017～」の作成 (2019.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「自転車活用推進計画」を策定 (2018.6)</li> </ul>



## ▼「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」について

●金沢自転車ネットワーク協議会では、他都市で取り組まれている自転車関連施策について学ぶとともに、金沢市内で取り組まれている自転車関連施策についての情報共有を図るため、「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」を継続的に開催。

▼勉強会の様子



▼勉強会（ラウンドテーブル）の様子



▼第1回勉強会



▼第2回勉強会



▼第3回勉強会（屋井教授）



▼自転車利用環境向上会議



▼第4回勉強会



▼金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会の概要

年度	日時	場所	内容
2009	【第1回】 2010年 3月27日(日) 13:30～18:00	金沢市庁舎 南分室内 1階研究室	1) 取組事例の紹介 2) 基調講演「全国での取組紹介」（講師：国土交通省 国土技術政策総合研究所 本田肇 主任研究官） 3) 意見交換
2010	【第2回】 2011年 2月26日(土) 13:30～18:00	ITビジネス プラザ武蔵 6階交流室	1) 各地の取組事例等の紹介 2) 基調講演「自転車施策に関する最近の話題等」（講師：国土交通省 国土技術政策総合研究所 大脇鉄也 主任研究官） 3) 意見交換
2011	【第3回】 2012年 2月26日(日) 13:30～17:00	アートシアター いしかわ (ラプロ7階)	1) 自転車利用環境整備に関する金沢の取り組み 2) 基調講演「自転車利用環境整備に関するこれからの取組」（講師：東京工業大学 屋井鉄雄 教授） 3) 意見交換
2012	2012年 10月11日(木) ～12日(金)  「自転車利用環境 向上会議 2012in 金沢」として全国 会議を開催	金沢市文化ホール	1) 基調講演「自転車を使いこなす都市へー課題と展望ー」（講師：徳島大学 山中英生 教授） 2) 講演「安全・快適な自転車利用環境の創出に向けて」／「自転車利用環境整備にかかる最近の話題」 3) シンポジウム『みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー』の意義と今後 4) 公開フォーラム「自転車走行空間整備と市民協働」 5) 分科会発表：①自転車のルール遵守／②コミュニティサイクルの導入
2013	【第4回】 2014年 2月22日(日) 14:00～17:00	石川県勤労者福祉 文化会館 (フレンドパーク石川) 2階ホール	1) 基調講演「自転車利用環境整備の取組の状況」（講師：国土交通省道路局 鹿野正人 交通安全政策分析官） 2) 自転車利用環境向上への取り組み（全国事例／金沢の取組）

2015	【第5回】 2015 年 7月25日(土) 13:30～16:30	ITビジネス プラザ武蔵 6階交流室	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 基調講演「保護者の意識からみた発達段階に応じた自転車利用とその安全教育について」(講師：大阪市立大学 吉田長裕 准教授)</li> <li>2) 講演「安全で快適な自転車利用環境創出に向けて」(講師：国土交通省道路局 酒井洋一 道路交通安全対策室長)</li> <li>3) 事例報告『「京都・新自転車計画」～みんなにやさしいサイクルPLAN～』について(発表者：京都市建設局自転車政策推進室 朝山勝人 総合計画推進課長)</li> </ol>
2016	【第6回】 2016 年 9月17日(土) 13:30～16:30	ITビジネス プラザ武蔵 6階交流室	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 基調講演「自転車利用環境向上の展開と利用促進に向けて」(講師：徳島大学 山中英生 教授)</li> <li>2) 事例報告「金沢での取組報告」</li> <li>3) ラウンドテーブル「安全で楽しい自転車まちづくり」</li> </ol>
2017	【第7回】 2017 年 9月16日(土) 13:30～16:30	近江町いちば館 (近江町交流プラザ4階)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 基調講演「カラダもココロも、まちも元気にする自転車！」(講師：サイクルライフナビゲーター 絹代氏)</li> <li>2) 事例報告「金沢での取組報告」</li> <li>3) ラウンドテーブル</li> </ol>
2018	【第8回】 2018 年 8月25日(土) 13:30～16:30	近江町いちば館 (近江町交流プラザ4階)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 基調講演「金沢市内の自転車走行指導帯の整備効果、そしてこれからの自転車利用環境」(講師：徳島大学 山中英生 教授)</li> <li>2) 事例報告「金沢での取組報告」</li> <li>3) パネルディスカッション「金沢の自転車施策のこれまでの経験に学ぶ」</li> </ol>

▼第5回勉強会



▼第6回勉強会



▼第7回勉強会(絹代氏)



▼第8回勉強会



## 担当者の声 | key person's voice

### 関係機関の連携で「土台」をつくることが重要！

- 着任当時、狭い道路空間に自転車のスペースを確保する手法(自転車走行指導帯)がある程度確立していた。
- 一路線だけでは、自転車は活用しにくいと、ネットワーク化しなければと考えていた時に、金沢市が「まちなか自転車利用環境向上計画」の中で自転車ネットワーク計画を作成する説明に来られた。
- 自転車ネットワークを構築するためには、市単独での計画作成よりも、国・県・市の各道路管理者が事務局

メンバーとなり、持続可能な組織をつくり、連携することが重要と考えた。

➤ 金沢の場合、自転車に造詣の深い学識者の先生方がおられ、警察も協力的で良い環境にあった。道路管理者と関係機関が連携し、しっかりした土台となる組織づくりが重要かつ不可欠である。



吉田 英治 氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所  
調査第二課 課長 (2009-2010 年度)  
現 在：国土交通省 北陸地方整備局 道路部  
地域道路調整官

## 金沢発！「自転車利用環境向上会議」の全国展開



自転車利用環境向上会議 2012

2012年10月11～12日、「金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の対象を全国に拡大し、金沢市が主体となって「自転車利用環境向上会議 2012 in 金沢」を開催。自治体関係者を中心に167名が参加し、自転車利用環境

の整備に向けて、基調講演やシンポジウム、分科会等が行われた。

この会議を皮切りに、宮崎市→宇都宮市→京都市→静岡市→松山市→堺市と毎年開催され、自転車施策に関わる人々の交流の機会となっている。

## ▼自転車利用環境向上会議 2012 プログラム

会議プログラム	
<b>10月11日(木)</b>	
13:00	開会 金沢市長あいさつ
13:10	基調講演 『自転車まちづくりと利用環境整備』 徳島大学 山中英生 教授
13:40	講演 「安全・快適な自転車利用環境の創出に向けて」 国土交通省道路局環境安全課 鹿野正人 交通安全政策分析官 「自転車利用環境整備にかかる最近の話題」 警察庁交通局交通規制課 福山邦之 課長補佐
(休憩)	
14:30	シンポジウム 『みんながやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—』の意義と今後』 コーディネーター: 金沢大学 高山純一 教授 パネリスト: 東京工業大学 屋井鉄雄 教授 茨城大学 金 利昭 教授 地球の友・金沢 三國成子 氏
(休憩)	
16:30	公共レンタサイクル「まのり」体験会
(休憩)	
18:30	公開フォーラム「自転車走行空間整備と市民協働」 ※事前申込不要 司会及MC: 北陸大学 二田千秋 教授 コメンテーター: NPO法人自転車活用推進研究会 小林成基 理事長 パネリスト: 金沢まちづくり市民研究機構 島崎淳一氏、河村浩一氏 中央小学校周辺地域住民 小藤勉氏、橋本子氏 近学館高校 嶋田 司 教諭 石川県警察本部交通規制課 三島真次 課長 石川県港海課 二木美和 技師 金沢市歩ける環境推進課 中山哲也 主査
20:00	情報交流会
<b>10月12日(金)</b>	
10:00	分科会
① 自転車のルール遵守 座長: 岩手県立大学 元田良幸 教授 発表: 石川県警察本部交通企画課 近藤和希 首席参事官兼交通企画課長 復興市交通安全会議 山崎由美子 交通指導員 金沢市歩ける環境推進課 東 正彰 主任主事	
② コミュニティサイクルの導入 座長: ㈱日本海コンサルタント 坪 正浩 専務 発表: ㈱イーコン (札幌「ポロクル」運営) ㈱NTTドコモ (横浜「ペイパイク」運営) エムシーワークス ㈱ (富山「アヴィレ」運営) ㈱アーネスト ㈱ (京都「ナポレオン」運営) ㈱日本海コンサルタント (金沢「まのり」運営)	
11:30	全体まとめ 各分科会座長からの報告 学園経験者からのコメント
(休憩)	
13:00	現地視察 国道359号(東山～山の上間) 自転車走行指導帯 東金沢駅前停車場(小坂～東金沢駅前) 自転車レーン 中央小学校付近 自転車走行指導帯
15:30	解散

## ▼会議や現地視察の様子

自転車利用環境向上会議  
全国委員会

開催都市との連携による自転車利用環境向上会議の開催を通じ、全国の都市や地域の自転車利用環境向上に関する施策の研究、知識の普及啓発、その他の自転車の活用推進に寄与することを目的に設立。

●開催状況等の詳細はこちら

<https://jcc-nec.org>







## 第3章

## 構築期

2011 → 2013

「まちなり」の導入や「ガイドライン」及び「ネットワーク」の策定を通じて、自転車利用環境の基盤を構築

- 1 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の導入
- 2 警察が主体となった「自転車専用通行帯」の整備
- 3 金沢のローカル・ルールを盛り込んだ「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」の策定
- 4 「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク」の策定

## POINT

- ◆ 複数のサイクルポートのどこでも貸出・返却可能なシェアサイクル・システムの導入
- ◆ 北陸新幹線開業後の金沢駅からの二次交通を担う「公共交通」としての位置づけ
- ◆ 事業主体を金沢市、運営主体を民間事業者とする「公設民営」の事業スキーム
- ◆ クレジットカードさえあれば、どのポートからでも利用できる簡単なシステム
- ◆ 「まちなり=街の利」をコンセプトとする“自転車まちづくり”の取り組み

## 背景・目的

- 金沢市では、北陸新幹線開業後における金沢駅からの二次交通の充実、市民の利便性向上、まちなかの回遊性向上や賑わい創出、マイカー利用から自転車利用への転換による環境負荷低減などを目的に、公共レンタサイクルシステム（シェアサイクル）の導入を「金沢魅力発信行動計画」（2008年12月）に位置づけ。
- 2010年8～10月に自転車100台・ポート10箇所の有人対応による社会実験を実施し、その結果を踏まえ「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」（2011年3月）に本格実施の方向性を明記。それを受けて、2011年8月にプロポーザルでシステム構築及び運営を行う事業者を選定。2012年3月24日より事業がスタートした。



## ▼「まちなり」の概要（2018年度末時点）

運営時間	貸 出：7:30-22:30（15時間） 返 却：24時間可 ※まちなり事務局での貸出・返却は9～18時
対象者	身長140cm以上
自転車	155台（新車20インチ）
駐輪機器	279台 ※導入当初は203台
路上端末機	23台（事務局を含む）※導入当初は18台 日本語・英語・中国語・韓国語の多言語対応
ポート数	22箇所（事務局含む）※導入当初は18箇所
料金体系	①基本料金：200円/日、1,000円/月、9,000円/年 ②追加料金：1回30分を超過すると30分毎に200円
管理方法	無人・集中管理（事務局は有人対応）
料金収受 個人認証	①クレジットカードの場合 ●パスワード（1日利用のみ） ●手持ちICカード ●まちなりICカード ②現金の場合 ●レンタルICカード まちなり事務局やホテル等の提携窓口で提供 （施設利用者限定）

## ▼まちなり出発式（テープカット）



## ▼まちなりサイクルポート（長町）





## ▼まちのりサイクルポートマップ



## サイクルポート整備履歴

- 2012年03月24日：18箇所のサイクルポートで事業スタート
- 2012年10月17日：「19番 金沢駅Bポート」オープン
- 2014年03月15日：「9番 香林坊せせらぎポート」オープン（片町ポート移設）
- 2015年09月18日：「20番 片町ポート」オープン（片町きらら再開発に伴い新設）
- 2016年07月13日：「21番 金沢駅Cポート」オープン（金沢駅Bポート移設に伴い新設）
- 2016年07月18日：「22番 寺町ポート」オープン



## 取り組みの概要

### ◆「公設民営」の事業スキームの確立



- 「まちのり」を新たな公共交通サービスとして導入・運営するため、事業主体と運営主体の協定に基づく「公設民営」のスキームを全国に先駆けて確立。
- 実施主体は金沢市であり、導入費用の全額と運営費用の一部を負担するとともに、市の所有財産である自転車・駐輪機器・路上端末機を運営主体に無償貸与。
- 運営主体は株式会社日本海コンサルタントであり、JR金沢駅東口の再開発ビル内に「まちのり事務局」を開設し、管理運営業務全般に対応。
- 事業期間は、機器類の耐用年数等を考慮したプロポーザル提案に基づき、2012年度～2019年度の8年間に設定。

#### ●公設民営の事業スキーム



#### ●「まちのり」の運営事業費の内訳



### ◆簡単に登録・利用できるシステムの構築

- 「まちのり」の特徴は、“クレジットカードがあればどのポートからでもすぐに使える”という手軽さ。利用者が登録手続きを簡単にできるよう、氏名やメールアドレス等の入力を省き、タッチパネル操作を極力簡素化することで、利用者側の手間が少なくなるよう工夫。

#### ▼タッチパネル画面



#### ▼タッチパネル操作を行う利用者（兼六園ポート）



## ◆「まちなり＝街の利」をコンセプトとした“自転車まちづくり”の取り組み

- まちなり事務局では、シェアサイクルの管理・運営だけではなく、人と人・人と街をつなぐコミュニケーションツールとして「まちなり＝街の利」を育むことをコンセプトに、自転車を活用した様々な取り組みを展開。

### サイクルポート周辺地域との連携による「まちなりクーポン」

#### ▼まちなりクーポン



- ◆ 中心市街地に複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を有するというシェアサイクルの利点を活かし、まちなり事務局では2016年6月より「まちなりクーポン」を開始。各ポートの端末機またはソーシャルネット

ワーキングサービス「LINE」からクーポンを発券し、協力店舗に持参すると特典が得られる仕組みであり、まちなりの利用促進と周辺店舗への送客支援を図ることで、まちなかの回遊性の向上や賑わい創出に努めている。

### まちなり自転車を活かした「サイクリングツアー」の開催

- ◆ 「まちなり」の予備の自転車や、まちなり事務局が付帯事業としてレンタルしている電動アシスト自転車などを活用し、まちなかの名所・旧跡や隠れた名建築などを専門家と一緒に巡るツアーや、北陸鉄道石川線・浅野川線のサイクルトレインを活用して白山市鶴来や内灘町を巡るツアー、北前船の寄港地として栄えた金沢市大野町における陶芸・ガラス工房を巡るツアーなど、これまでに多彩なサイクリングツアーを開催。

#### ▼まちなか回遊ツアー



#### ▼金沢サイクリングツアー in 直江谷



- ◆ 市民団体「地球の友・金沢」と連携し、電動アシスト自転車を活用して中山間地域を巡る「金沢サイクリングツアー in 直江谷」を開催することで、まちなかだけではなく金沢の魅力を発掘・発信。

### 学生目線でのまちなかサイクリングマップ「まちなりで見つけた金沢」の作成・配布

#### ▼まちなりで見つけた金沢（サイクリングマップ）



- ◆ まちなり事務局では、「地球の友・金沢」や「金沢星稜大学」と連携し、2017年度「協働のまちづくりチャレンジ事業」の採択を受け、学生目線のまちなかサイクリングマップ「まちなりで見つけた金沢」を制作・配布。

## 取り組みの概要

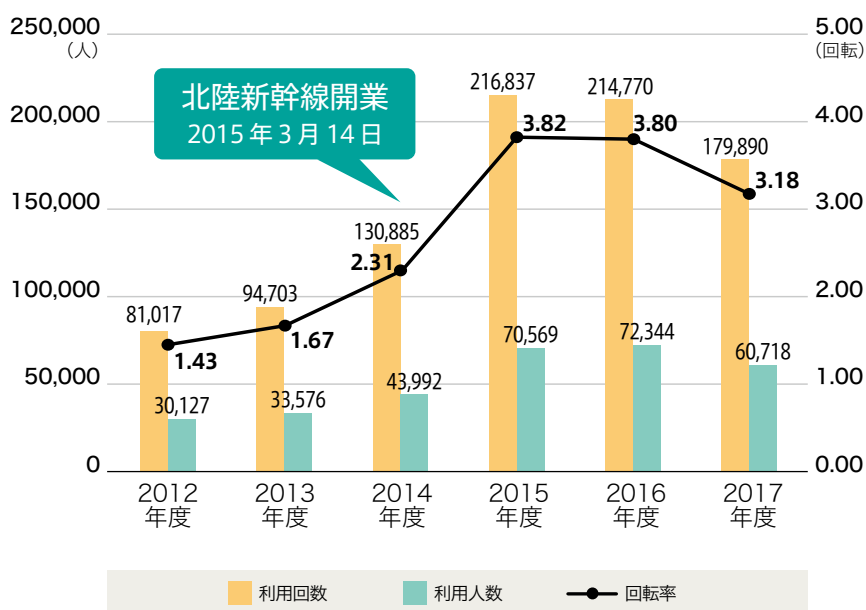
### ◆「まちなり」の利用実績

- 「まちなり」の利用回数・利用人数は着実に増加し、2014年度には「金沢市中心市街地活性化基本計画」に掲げられた目標値である「年間10万回以上」を達成。
- 北陸新幹線金沢開業直後の2015年度には約21.7万回となり、前年度比で約1.7倍、初年度に比べると約2.7倍に増加。その後、新幹線開業効果も落ち着き、2016年度は約21.5万回、2017年度は冬期の大雪の影響等もあり約18万回とやや減少傾向で推移。なお、2018年8月に累計利用回数100万回を突破した。
- 自転車1台1日あたりの利用回数（回転率）は、2015・2016年度には3.8回／台・日を記録。2015年度で最多となった8月は6.3回／台・日、過去最高は13.7回／台・日（2014年5月4日）と国内屈指の利用率を誇る。

#### ▼多くの観光客や市民がまちなりを利用



#### ▼まちなりの利用回数・利用人数・回転率の推移



#### ▼多言語対応で多くの外国人観光客も利用





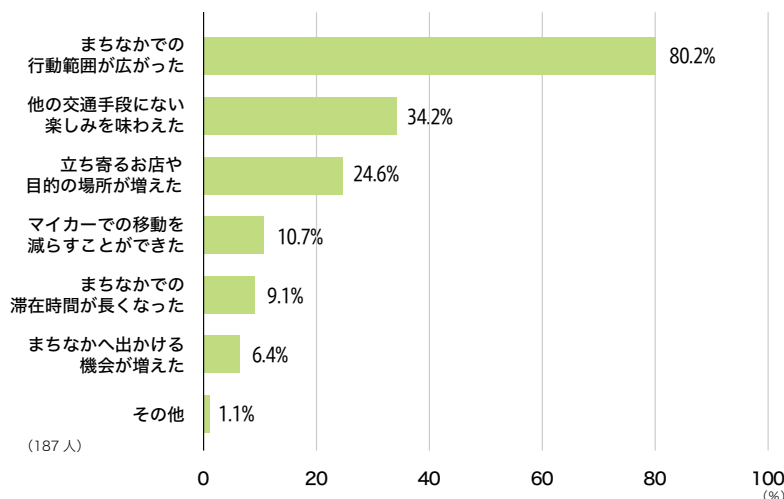
## ◆ 「まちなり」の評価

- 2018年8月13～15日の夏休み・お盆期間中に金沢市とまちなり事務局が実施した利用者アンケート調査結果（十間町、東山、兼六園、広坂の4ポートにおけるインタビュー形式、回答者数191人）から、利用者の満足度は、「とても満足」58.9%、「まあ満足」40.6%であり、99.5%の利用者が「満足」。

- 「まちなり」と併用した市内の移動手段は、「徒歩」60%、「自家用車・レンタカー」30%、「バス」25%となっており、徒歩やバスなどの移動手段を補完する役割を担っているほか、自家用車やレンタカーとの併用による“パーク＆まちなりライド”の利用もみられる。

- 「まちなり」による効果については、「まちなり」での行動範囲が広がった」80%、「他の交通手段にはない楽しみを味わうことができた」34%、「立ち寄りのお店や目的の場所が増えた」25%となっており、回遊性の向上だけでなく、自転車でのまち巡りによる新たな魅力の創出や、立ち寄り先の増加に伴う体験・消費活動の喚起に貢献。

▼まちなりの効果に関するアンケート調査結果（2018年8月実施）



▼多くの観光客が移動手段としてまちなりを利用



## 担当者の声 | key person's voice

## グローバルスタンダードな「まちなり」に！

- 2010年度の社会実験で利用されたのが自信につながった。それまでは金沢で成り立つのかという思いがあった。社会実験で利用してみて使い勝手が良く「これはいける」と感じた。
- サイクルポートの設置箇所を決めるのが一番大変だった。金沢の中心部では幹線道路が狭く置く場所がないことから、細街路をメインに配置していこうと思い、使える場所がないか聞いて回った。観光利用がメインターゲットとはいえ、市民も

- たくさん利用しており、バス停なども考慮して配置した。
- 他都市のサービスを体験した際、事前登録が必要などその場で使えないシステムは使い勝手が良く無いと感じ、その場ですぐに使えるシステムにしようと思った。
- 導入時にはいろんな問題や懸念があったが、「とにかくやってみよう」という思いで実現できた。
- 今後も、誰もが利用しやすいグローバルスタンダードな「まちなり」を目指してほしい。



小村 正隆氏

当 時：金沢市都市政策局歩ける環境推進課  
担当課長（2010-2013年度）  
現 在：金沢市議会事務局 議事調査課 課長

## POINT

- ◆ 警察・市民団体・金沢市の協働のもと、住民参加により自転車通行空間のあり方を検討
- ◆ 既存の路肩の活用や交差点部の車線構成の変更による「自転車専用通行帯」の整備
- ◆ 地域住民や学校等と連携した継続的な街頭指導による自転車のルールやマナーの周知

## 背景・目的

- 市道有松・四十万線（上有松交差点～三馬三丁目交差点間、L≒1.5km）の周辺地域には、金沢工業大学や国際高等専門学校、金沢錦丘高校など多くの学校があり、郊外部からまちなかへのアクセス道路にもなっていることから、自転車交通量が多い路線である。
- 路肩にゆとりはあるが、自転車の歩道通行が常態化しており、車道における自転車通行空間の整備と、それに合わせたルール・マナーの周知が課題であった。また、2013年には、歩道から車道に出た自転車が車道を通行する自転車と衝突する重大事故が発生しており、交通安全対策の強化が求められた。
- このような状況の中、石川県警では、市民団体「地球の友・金沢」や金沢市（道路管理者）と連携し、地域住民の参加・協働により、自転車通行空間整備を通じた交通安全対策を検討・実施することとした（2012年度「協働のまちづくりチャレンジ事業」の採択を受けて実施）。

▼対象区間位置図



▼歩道通行が常態化した整備前の様子



## 取り組みの概要

### ◆「有松・久安地区自転車歩行者交通安全対策協議会」の設置

- 石川県警では、当該区間の自転車通行環境の向上を図るため、道路管理者である金沢市や市民団体「地球の友・金沢」との連携・協働のもと、地域住民や学校関係者、PTA、自転車通勤者等からなる「有松・久安地区自転車歩行者交通安全対策協議会」を設置。計4回の議論を重ね、自転車通行空間の整備内容や整備後の対応について合意形成を図った。

#### ▼交通安全対策協議会の様子



#### ▼協議会の開催概要

	日時	参加者人数と概要
第1回	2012年 7月31日(火) 19:00～20:30	(参加者 38 名) 協議会の設置と取り決めの承認 現状報告(パワーポイント) ●ワークショップ「自転車交通安全をめぐる現状」
第2回	2012年 8月28日(火) 19:00～20:30	(参加者 39 名) 他地区での事例紹介「中央小学校地区での交通安全対策」について説明(パワーポイントを使って自転車レーンのイメージを説明) ●ワークショップ「自転車の交通安全」
第3回	2012年 11月19日(月) 19:00～20:30	(参加者 34 名) 交通安全対策の二つの柱を決定。 ① 自転車レーン整備(ハード対策) ② 街頭指導(ソフト対策)
第4回	2013年 2月15日(月) 19:00～20:30	(参加者 24 名) 最終検討会ではこれまでの経過報告、アンケート結果の報告がなされ、今回の交通安全対策は効果があり、来年度も街頭指導を継続実施することを決定。

### ◆道路空間の再配分による「自転車専用通行帯」の整備

- 自転車通行空間の確保にあたっては、ゆとりある路肩の活用を図るとともに、交差点部では車線幅員構成の見直しと区画線の引き直し、第一走行車線の交通規制の変更(三馬三丁目交差点において、南側から当該区間に流入する方向の直進・左折車線を「左折専用」に変更)を行うなど、道路空間の再配分により「自転車専用通行帯」を整備した(2012年11月30日供用開始)。

#### ▼自転車専用通行帯整備後の様子





## ◆ 街頭指導による自転車のルールやマナーの周知

- 自転車専用通行帯の整備後、協議会メンバーが主体となって街頭指導を実施し、自転車のルールやマナーを周知・啓発。

## ▼ 街頭指導の様子



## ◆ 自転車の安全な走り方マニュアルの作成・配布

- 地球の友・金沢では、自転車専用通行帯の整備にあわせて、「有松・久安地区自転車レーンの安全な走り方」を作成。近隣の小中学校5校の保護者向けに3,030部配布、高校7校の各教室に440部掲示、各町会で1,510部回覧し、自転車のルール・マナーを周知した。

## ▼ 有松・久安地区自転車レーンの安全な走り方（オモテ面）

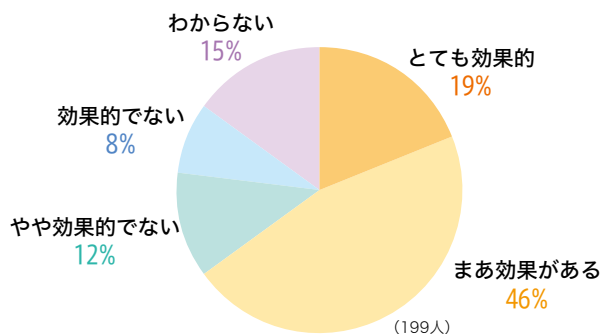


## ▼ 有松・久安地区自転車レーンの安全な走り方（ウラ面）



## ◆ 取り組みの効果

- 自転車専用通行帯整備後に実施した自転車利用者（中高生）へのアンケート結果から、回答者（199 人）の 65%が今回の交通安全対策を歩行者・自転車・クルマにとって「効果的」と評価。
- 自転車専用通行帯整備後（供用後 3 週間）に国土交通省国土技術政策総合研究所が実施したアンケート結果から、自転車利用者の約 60%（49 人）が不安はあるものの慎重に運転することで安全になると回答。また、クルマのドライバーのうち 54%（102 人）が安全になる、および不安はあるものの慎重に運転することで安全になると回答。

▼ 中高生へのアンケート結果  
（交通安全対策の効果について）

## 担当者の声 | key person's voice

## 「住民ファースト」で職務にあたるのが重要！

- 対象区間で自転車通行空間を整備するためには、車線を絞る必要があり、クルマの渋滞や事故の発生が危惧されたが、目的は自転車の安全のためであり、問題があればその都度修正していくと考え、一度動いてみようということで整備が実現。
- 整備当初は文句を言う人もいたが、丁寧に焦らず説明し、整備を進めていくことができた。金沢市「協働のまちづくりチャレンジ事業」に採択され、アンケート調査や会議費などの予算を確保できたことも助けになった。調査を実施し、データに基づいた説明ができることで会議の信

- 頼性も上がった。
- これまで小さな子どもや自転車での悲惨な事故を多くみてきた。その中で、自分にできることは何かを考え、周りの仲間にも恵まれ、自転車施策を上手く進めることができた。その成果として、2013 年には石川県警察本部として警察庁長官賞をいただくことができた。
- 誰のための規制や指導なのかを考え、住民ファーストで職務にあたるのが重要と感じている。自転車施策に限らず、全身全霊を傾け、自分が先例となるように取り組むことが重要である。



Voice 01

## 三島 真次 氏

当 時：石川県警本部 交通規制課 課長  
(2011-2012 年度)

現 在：一般社団法人 石川県指定自動車教習所協会  
専務理事

## Voice 02



## 木村 隆 氏

当 時：石川県警本部 交通規制課 課長補佐  
(2010-2012 年度)

現 在：一般社団法人石川県交通安全協会 講師

## 「それぞれが共存できる安全対策」が必要！

- 数ある道路の中でどこを整備するかを選定では、自転車通行実態、事故発生状況、整備に要する規模の内容等の調査に思ったより時間を要した。
- 基本的には道路の拡張等、大規模な改造になると、莫大な予算措置と期間の長期化が必要となることから、道路改造が安価で短期間の施工を前提に調査・決定した。
- はじめの頃の協議では、人、自転車利用者、自動車利用者がそれぞれの立場や都合からの好き勝手な意見ばかりだったが、それぞれが共存できる安全対策の必要性を説明し、なんとか理解され、賛同を得られること

となった。これは地球の友・金沢や自転車ボランティア団体の援助のおかげと感謝している。

- 石川県警察が官民一体となった金沢自転車ネットワーク協議会のもと積極的な自転車安全対策を推進していると警察庁に報告したところ、その功労が認められ、警察庁長官表彰を受けた。一端に携わった一員として嬉しかった。

- これからも金沢自転車ネットワーク協議会を絶やすことなく存続し、自転車通行空間の整備が網の目のように広がり利用者の利便と安全向上につながっていくことを期待したい。

## POINT

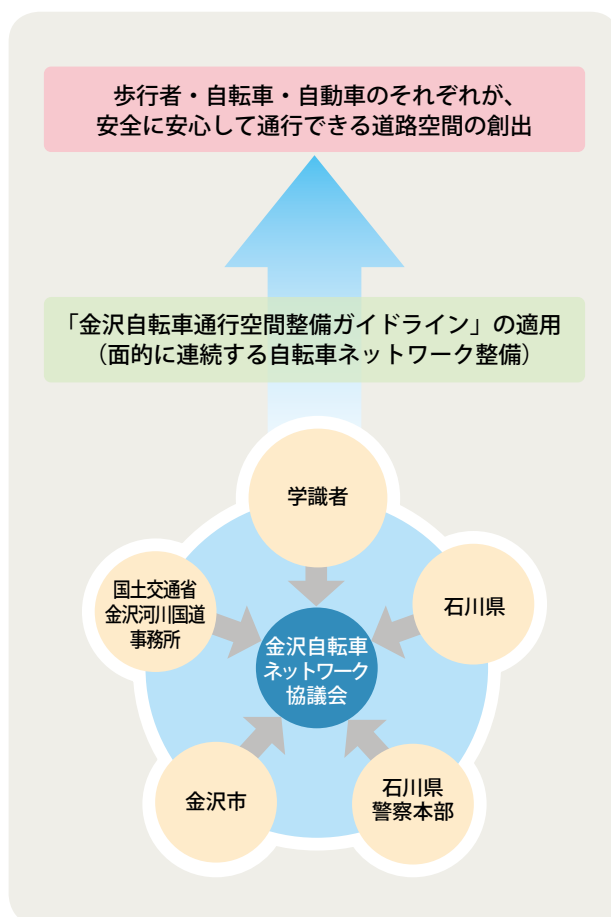
- ◆ 自転車通行空間整備に関する統一基準としてのガイドラインを全国に先駆けて立案
- ◆ 自転車通行空間整備は「人中心の交通体系」を支える一つの手段であることを明記
- ◆ 国が策定したガイドラインを踏まえつつ、金沢独自のルールを明示（路面表示方法等）
- ◆ 金沢特有の道路交通事情を踏まえた自転車通行空間の整備形態選定フローの設定

## 背景・目的

- 2011年2月、自転車通行空間（自転車ネットワーク）の整備や自転車関連施策のプラットフォーム化を目的として、学識者・国土交通省金沢河川国道事務所・石川県・金沢市・石川県警察本部及び所轄警察署から構成される「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立。
- 第1回協議会において、「道路幅員の考え方や路面表示の方法、交差点部の処理方法、側溝の処理等の細かい部分について検討し、統一的な整備を図るべき」との意見が出されたことを契機に、道路管理者と警察の共通の指針となる「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」（金沢版G L）の策定を目指すこととなった。
- 2011年度より、全国に先駆けて金沢版G Lの検討をスタート。一方、国土交通省と警察庁は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、2011年11月より有識者からなる検討委員会を開始。同委員会では、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」ことを前提に検討が行われ、2012年4月に「みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 -」をとりまとめた。
- 同提言を受け、国土交通省道路局と警察庁交通局は、道路管理者や警察が自転車ネットワーク計画の策定やその整備、通行ルールの徹底等を進めるための標準的な考え方を示す指針として、2012年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（全国版G L）を策定。また、2016年7月には、暫定形態の積極的な活用や路面表示仕様の標準化、自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外すること等を示した改定版の全国版ガイドラインを策定。

- このような流れの中、金沢自転車ネットワーク協議会では、2011年度に金沢版G Lの草案を作成し、2012年度に全国版G Lを踏まえて見直しを行い、2013年8月に金沢版G L（案）を策定。その後、全国版G Lの改定等のタイミングで見直しを行い、変化に応じた改定を行っている。

### ▼金沢版G L策定目的の概念図





## 取り組みの概要

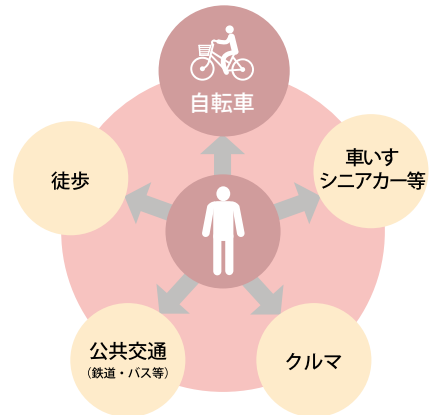
### ◆ 自転車通行空間整備の「基本理念」の明示

- 金沢版 G L の策定にあたり、下記の基本理念を明示。

#### <金沢版 G L の基本理念>

「自転車通行空間整備は『人中心の交通体系』を支える一つの手段」であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を示すものとする。

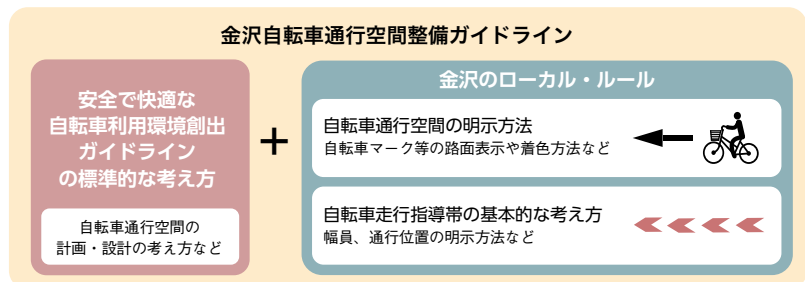
#### ▼金沢版 G L の基本理念概念図



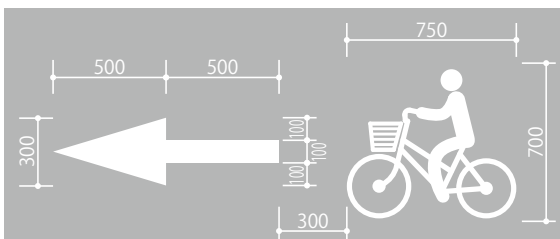
### ◆ 金沢のローカル・ルールの設定

- 金沢版 G L は、金沢市内で道路管理者（国土交通省金沢河川国道事務所・石川県・金沢市）や交通管理者（石川県警察本部及び所轄警察署）が統一的な自転車通行空間の整備を図るための指針として策定。全国版 G L の標準的な考え方に加え、金沢の道路交通特性やこれまで取り組まれてきた各種の自転車施策を踏まえたローカル・ルールについて規定。

#### ▼金沢版 G L の構成

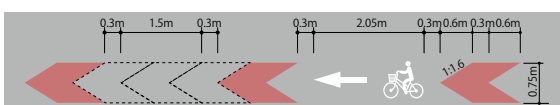


#### ▼自転車マークと矢印の規定

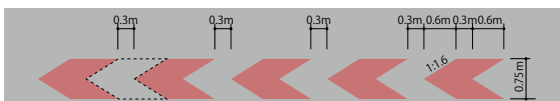


#### ▼矢羽根表示の規定

[単路部に矢羽根を設置する場合]



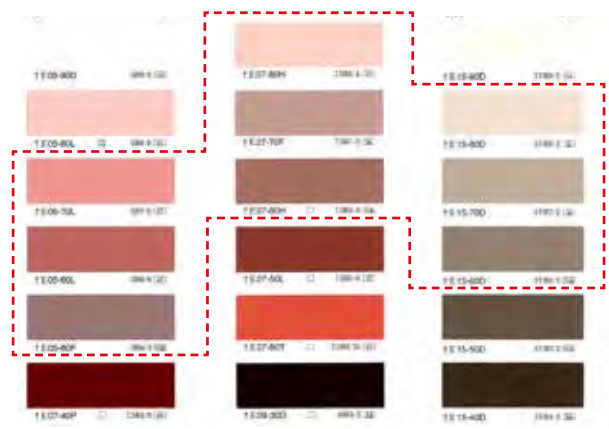
[交差点部に矢羽根を設置する場合]



#### ▼路面着色する場合の色彩の規定

- 自転車通行空間を着色する場合は、金沢市景観計画を踏まえ、日本の伝統色である「灰桜色・茶色系（7.5R6/4）」を基本とするものとする。
- 明度・彩度については、対象区間の周辺景観や、消雪水に含まれる鉄分による影響、昼間や夜間の視認性等を考慮して以下の範囲で選定することが望ましい。また、視認性を高めるために、舗装面と着色面のコントラストにも配慮することが望ましい。

[色相] 5R、7.5R、5YR 程度 [明度] 6～8 程度 [彩度] 2～4 程度



※ 出典：2009 年 E 版塗料用標準色（社団法人 日本塗料工業会）より作成

## 取り組みの概要

### ◆ 自転車通行空間の整備形態選定フローの設定

- 全国版ガイドラインの考え方を踏まえつつ、城下町特有の狭い街路網を有する金沢特有の道路交通事情を勘案し、自転車通行空間の整備形態の選定フロー（交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方と分離に関する目安）を設定。
- 自転車道を整備する余地がない道路においては、道路空間の再配分により確保できる可能性のある自転車専用通行帯や、車道混在（自転車走行指導帯）を選択できるように配慮。

#### ▼ 自転車通行空間の整備形態選定フロー

歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）、道路状況（道路横断面構成）、沿道状況（乗り入れ、土地利用状況等）に配慮しつつ、下図より基本的な自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。

下図は、自転車通行空間を整備する上での基本的な整備形態を示すものであり、適用にあたっては、具体的な整備内容や交通規制等を検討・決定するためにPIを行うものとする。PIについては、道路管理者や交通管理者による協議・調整に加え、地元住民等を交えた意見交換、地元説明会、ワークショップなどを実施することが考えられる。

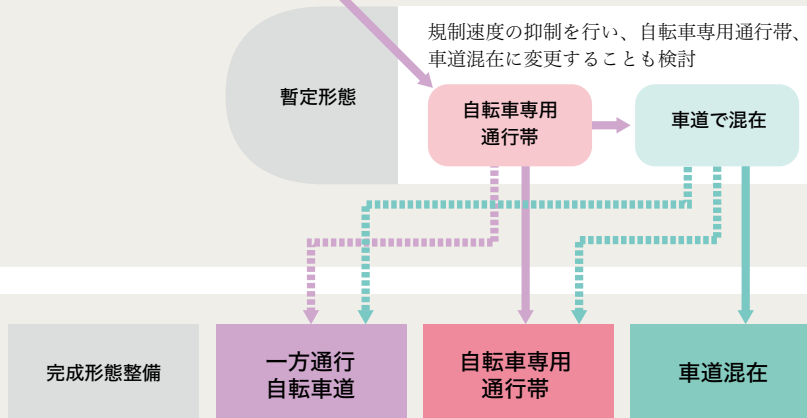
#### 交通状況を踏まえた整備形態の選定

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C 以外の道路	C 自動車の速度が低く 自動車交通量が 少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が 50km/h 超	A,C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、 かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下
整備形態	完成形態は 一方通行自転車道	完成形態は 自転車専用通行帯	完成形態は 車道混在 自転車走行指導帯の整備、 路肩の活用など

#### 完成形態での整備が当面困難な場合は 暫定形態での整備を検討\*

\* 暫定形態の検討と合わせて代替路の選定についても検討

#### ネットワークの概成段階で 完成形態の整備を検討



※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、交通状況や過去の整備実績等を踏まえて検討することができる

## ▼金沢版 G L における自転車通行空間の整備形態一覧

	構造的な分離		視覚的な分離	自転車と自動車を車道で混在		
	自転車道（一方通行）	自転車道（双方通行）	自転車専用通行帯	路肩の活用	自転車走行指導帯	
道路構造イメージ	WB ≥ 2.0m 	WB ≥ 2.0m 	WB ≥ 1.5m (やむを得ない場合 1.0m 以上) 	WB ≥ 1.0m (やむを得ない場合 0.75m 以上) 	幹線的な道路 WB ≥ 1.0m (やむを得ない場合 0.75m 以上) 	非幹線的な道路 WB ≥ 0.75m (みちがけ形成に必要な場合 0.6m 以上) 
整備平面イメージ						
概要	● 緑石又は欄干その他これに類する工物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。		● 公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。	● 車道外側線から歩道までの間を、路面表示等により明示する。	● 自動車の交通量及び速度が一定以下、又はバス専用レーンが導入された路線等の車道の左側端を、路面表示等により明示する。	● 歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端を、路面表示等により明示する。
法的位置づけ	自転車道 (第2条第1項第2号)		車道 (第2条第1項第4号)	路肩 (第2条第1項第12号)	車道 (第2条第1項第4号)	車道 (第2条第1項第4号)
交通規則	● 自転車道であることを示す道路標識(規制標識「自転車専用」(325の2))を設置。 ● 自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。(道交法第63条第3項)		● 自転車専用通行帯(自転車レーン)であることを示す道路標識(規制標識「専用通行帯」(327の4))及び道路標識(「専用通行帯」(109の6))を設置。 ● 道路標識等により通行の区分が指定されているときは、指定された車両通行帯を通行しなければならない。(道路交通法第20条第2項)	● 歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。(道交法第17条第1項) ● 道路(歩道等と車道の区別のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)	● 歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。(道交法第17条第1項) ● 道路(歩道等と車道の区別のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)	
通行方法	一方通行 (自動車と同方向)	双方通行	一方通行 (自動車と同方向)	一方通行 (自動車と同方向)	一方通行 (自動車と同方向)	一方通行 (自動車と同方向)
備考	※ 自転車道については、双方通行が基本となるが、自転車の「左側通行」を統一するため、自動車と同方向の一方通行規制を検討することが望ましい。		※ 路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策と併せた検討が必要。	※ 歩道と車道とが区分されている道路に限って実施する。	※ 自転車通行空間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、着色等により明示することが望ましい。	

## 担当者の声 | key person's voice

## 「金沢独自の基準」を国のガイドラインに反映！

- ▶ 在任以前、20年ぶりに行われた「道路構造令の解説と運用」の改正に携わった経験もあり、金沢では自転車の基準（ガイドライン）を作る良い時期だと感じていた。基準がないと、バラバラの自転車マーク等の路面表示で整備が進んでしまう。
- ▶ 国としても自転車の基準を検討する動きがあったが、先行して金沢の基準を作り、国の参考としてもらえば良いのではと考えていた。
- ▶ 三国成子さんが国の検討委員会に入られていたこともあり、国のガイドラインにも金沢の自転車走行指導帯が「車道混在」という形で掲載

- された。
- ▶ 金沢は人のつながりが強く、他都市ではなかなか同じことができていない。道路管理者、学識者、警察、コーディネーター、コンサルタントの存在と連携が重要。三国さんのようなコーディネーターがいなかったことが他都市では大きな課題。
- ▶ 金沢の自転車施策が上手くいっているのは、最初の取り組みが上手くいき、ガイドラインに基づき整備が進められ、事故減少などの効果にもつながっているように、成功のループに入り、いろいろな人が協力してくれるループに入ったからだと思う。



森本 励氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所 事務所長  
(2010-2011 年度)

現 在：阪神高速道路株式会社 計画部長



## POINT

- ◆ 市計画で示された「まちなか自転車ネットワーク」をもとに、金沢自転車ネットワーク協議会（国・県・市・警察・学識者）が整備形態を具体化し、整備路線の方向性を共有
- ◆ クルマやバスの交通量が多く自転車通行空間整備が困難な路線を「通行環境改善検討区間」とし、自転車通行空間の機能を補完（代替）する並行路線をネットワークに設定
- ◆ 金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）をもとに、「金沢まちなか自転車利用マップ」を作成

## ▼ 背景・目的

- 金沢自転車ネットワーク協議会では、金沢自転車通行空間整備ガイドライン（金沢版 GL）策定後、その考え方をもとに、「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」で位置づけられた「まちなか自転車ネットワーク」の各路線の整備形態を選定し、金沢自転車ネットワーク協議会での議論やパブリックコメントの結果を踏まえ、2014年2月に「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」を策定・公表した。

▼エリア区分図



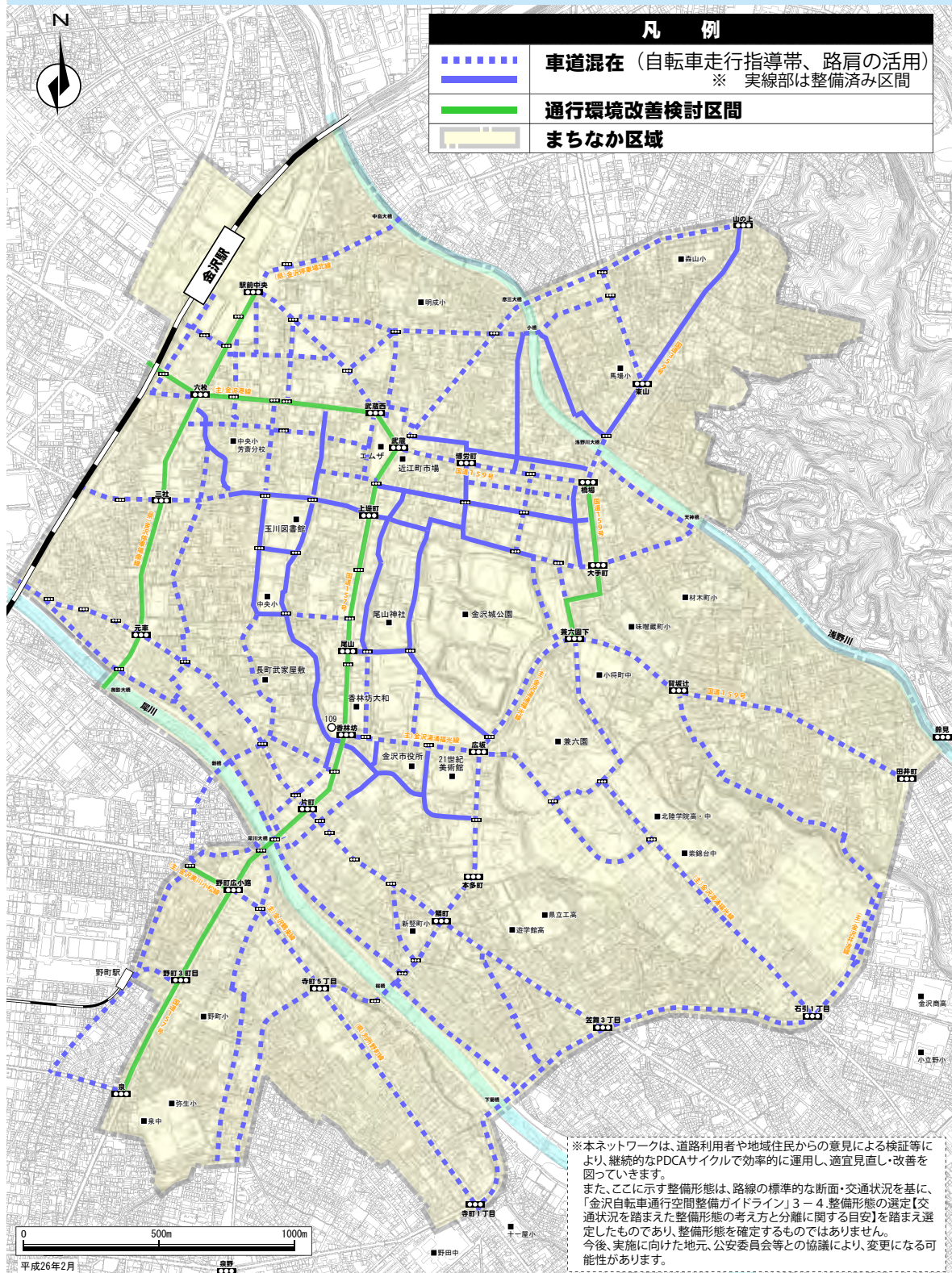
## ▼ 取り組みの概要

## ◆ 「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」の設定

- 「まちなか自転車ネットワーク」の各路線について、金沢版 GL に基づき整備形態を選定すると、金沢の狭い街路網の特性上、ほぼすべての路線が「車道混在（自転車走行指導帯）」となる。
- 歩行者・自転車・クルマのすべての交通量が多い幹線道路については、路線毎の道路交通特性や自転車関連事故発生状況等を考慮して改善策を検討する「通行環境改善検討区間」に位置づけ。
- 「通行環境改善検討区間」においては、自転車通行空間としての機能を補完（代替）する路線として並行路線等の追加を検討。また、当該区間においても、歩行者の通行状況等を勘案しながら、歩道上での押し歩きや自歩道上での「ゆずりあい」（徐行の徹底）を推奨するなど、各路線の実情に応じた方策を検討。

## ▼金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）

## 金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）

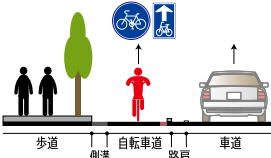

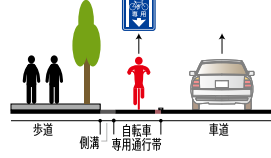

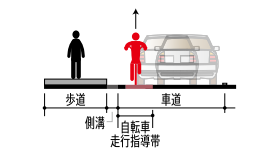

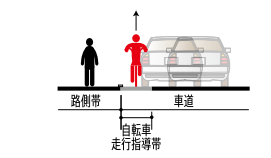

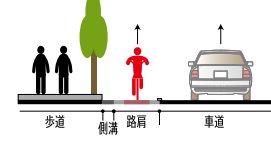








## 【参考】 自転車通行空間の整備形態

- 自転車通行空間の主な整備形態は、「①自転車道」「②自転車専用通行帯」「③車道混在」がある。

- 「④通行環境改善検討区間」については、路線毎の道路交通特性や自転車関連事故発生状況などを考慮し、具体の対応を検討していく区間とする。

	整備イメージ	整備事例	概要
① 自転車道		▼南平台日吉台線（高槻市） 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の速度が50km/hを超える道路において検討する。</li> <li>● 縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。</li> </ul>
② 自転車専用通行帯		▼一般県道東金沢停車場線（金沢市） 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の速度が50km/h以下道路かつ自動車交通量が4,000台/日を超える道路において検討する。</li> <li>● 公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。</li> </ul>
③ 車道混在	(幹線的な道路) 	▼国道359号（金沢市） 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。</li> <li>● 自動車の交通量及び速度が一定以下等の路線については、車道の左側端を、路面表示等により明示する。</li> </ul>
	(非幹線的な道路) 	▼中央小学校地区市道（金沢市） 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。</li> <li>● 歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端を、路面表示等により明示する。</li> </ul>
	路肩の活用 	▼1級幹線8号泉・泉本町線（金沢市） 	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。</li> <li>● 車道外側線から歩道までの間を、路面表示等により明示する。</li> </ul>
通行環境改善検討区間	<p>● 道幅が狭く、歩行者、自転車、自動車のすべての交通量が多い幹線道路では、自転車通行空間の整備形態の選定が困難であることから、当面は「通行環境改善検討区間」として、今後、路線毎の道路交通特性や自転車関連事故発生状況などを考慮し、具体の対応を検討していく区間と位置づける。</p> <p><b>通行環境改善の例（看板・路面表示等）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩道上（車道寄り）の徐行徹底等、「ゆずりあい」の意識啓発</li> <li>● 歩行者が多い場合の押し歩きの促進</li> <li>● 交差点部における安全通行の意識啓発</li> <li>● バス専用レーンの活用 など</li> </ul> <div> <div>▼歩道上の徐行徹底事例（本町通、大阪市） </div> <div>▼交差点部の安全通行の意識啓発事例（国道159号、金沢市） </div> <div>▼「ゆずりあい」の意識啓発事例（金沢中警察署前市道、金沢市） </div> </div>		

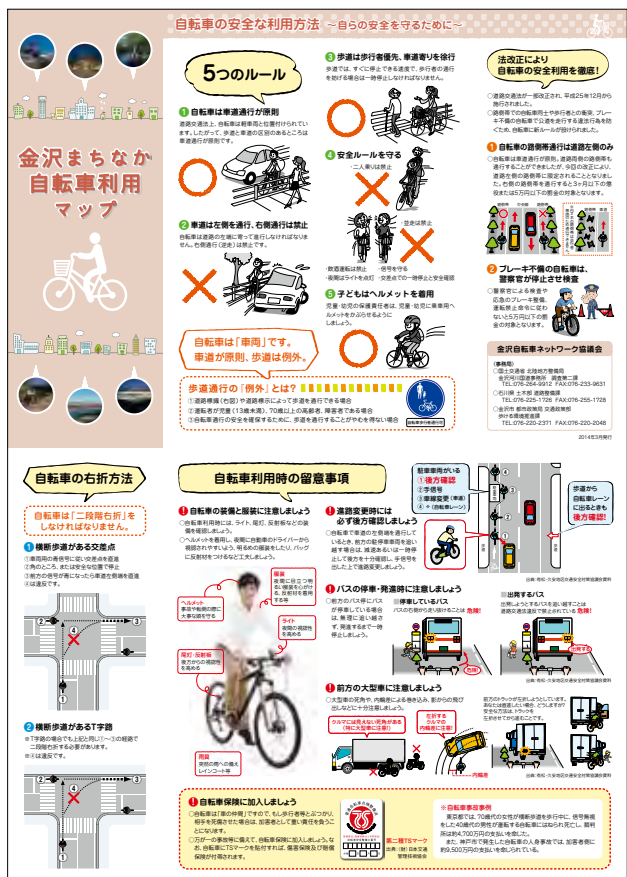


## ◆「金沢まちなか自転車利用マップ」の作成

- 金沢自転車ネットワーク協議会では、金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）をもとに、「金沢まちなか自転車利用マップ」を作成。マップ上には、

整備ネットワーク路線を表示するだけではなく、自転車走行指導帯整備済み区間や、自動車交通量が多く注意を要する区間、自転車で通行できる歩道などの情報を掲載。

## ▼金沢まちなか自転車利用マップ（2014年4月1日現在）



## 担当者の声 | key person's voice

## 「人のつながり」が自転車ネットワーク形成の鍵！

- 自転車通行空間整備は、どこをつくるかというネットワークが重要であり、この自転車ネットワーク計画が、金沢市では早い段階で作られていた。自転車ネットワークをつくるためには、国・県・市・警察などの関係者の人的な関係が構築できていることが重要である。
- 自転車は、走りやすい道路を選んで走っているため、自転車がよく走っているところをつないでいくことが自転車ネットワーク路線を決め

- る参考となる。
- 自転車通行区間の幅員をどのように設定するのにも重要であり、金沢市内で自転車の実走調査を行い、クルマの速度と路肩幅員が関係していることがわかった。
- 金沢ではこれまで30km以上の自転車通行空間整備を進めてきたが、これからはネットワークを「つなげていく」ことが大切。金沢の10年の歩みなどを発信し、他の自治体の参考となるようにしてほしい。



森本 励氏

当 時：国土交通省 金沢河川国道事務所 事務所長  
(2010-2011年度)  
現 在：阪神高速道路株式会社 計画部長

## 金沢駅西 50 m道路における自転車通行空間整備の取り組み

石川県では、主要地方道金沢田鶴浜線（金沢駅西 50 m 道路、広岡～西念間、L≒2km）において、広幅員の自転車歩行者道（自歩道）を視覚的に分離することで自転車通行空間を整備。

地域住民、沿線の学校関係者、学識経験者、警察、道路管理者からなる「県道金沢田鶴浜線（金沢駅西 50 m道路）自転車通行環境を考える会」を設置し、整備計画の立案、社会実験の実施と効果検証、舗装の検討、整備後のフォローアップ（交通量調査・アンケート調査・街頭指導）を実施。



整備区間位置図



## 担当者の声 | key person's voice

### 「自転車は軽車両」という認識の定着が必要！

- 金沢駅西 50 m道路は 5.5 m の広幅員自歩道であり、通勤・通学時には高校生が自転車で一挙に金沢駅から学校に向かい、逆にサラリーマンが金沢駅へ向かって自転車を猛スピードで自在に走らせ、脇道から頭を出す車との衝突、交差点内での車との接触事故、自転車と歩行者が無秩序に混在する危険があった。
- 当時の交通実態は、片側の道路上で歩行者 500 人、自転車 1,000 台。このうち通勤・通学の 7～9 時に 4 割が集中。自転車の自歩道通行が 9 割を占めていた。
- 社会実験の結果、自転車 3 m、歩行者 2.5 m の幅員構成が好評であり、道路管理者サイドとしては驚いたが、結果として自歩道上での交通秩序の確保が図られた。
- 「自転車は軽車両」という認識がない自転車利用者に、走行ルールを学習してもらい、どうしても・どこが事故の危険が高くなるのかを理解してもらい必要がある。



細沼 宏之 氏

当 時：石川県県央土木総合事務所都市施設課 課長  
(2010 年度)

現 在：石川県土木部 水道企業課 課長



## 第4章

## 推進期

2014 → 2017

まちなかでの実績をもとに、広域的な観点での自転車通行空間整備や  
ルール・マナーの広報・周知等をさらに推進

- 1 通勤・通学者の多い幹線道路における「自転車走行指導帯」の整備
- 2 金沢市内における「広域的な自転車ネットワーク候補路線」の選定
- 3 自転車利用者や自動車ドライバーを対象とした  
自転車のルール・マナー周知の取り組み
- 4 「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の施行・改正



## POINT

- ◆ 片側一車線の限られた道路空間における自転車走行指導帯の整備
- ◆ 考える会の設置による合意形成と関係者合同現場確認による危険箇所の把握
- ◆ 自転車通行空間に沿ってゼブラ帯を整備し、自転車とクルマの離隔を確保
- ◆ 路側帯の電柱やカーブミラー等を移設し、歩行者と自転車の通行空間を確保
- ◆ 関係者が連携した街頭指導等のフォローアップの実施

## A 県道倉部金沢線

### 背景・目的

#### ▼狭い歩道や路側帯での自転車通行状況



● 対象区間である県道倉部金沢線の西金沢駅前～泉本町交差点(L≒1.1km)は、JR 西金沢駅や北陸鉄道石川線新西金沢駅などの鉄道駅と接続する路線である。周辺に2つの高校が立地することから、通勤・通学などによる自転車交通が約850台/12h(2015年5月14日、7-19時)であり、クルマの交通量も約8,100台/12h(2015年5月14日、7-19時)となっている。

● また、小学校の通学路に指定されている区間があるものの、伏見川以西の歩道は幅1.2m程度と狭く、小学生と自転車が歩道や路側帯で錯綜するなど、危険な状況が発生していた。

● 一方で、沿道には住宅や商店が建ち並ぶため、道路拡幅による自転車通行空間の確保は困難であることから、現在の道路幅員を前提とした上で、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」に基づく自転車走行指導帯整備を検討した。

#### ▼対象区間位置図



## 取り組みの概要

### ◆「県道倉部金沢線の自転車通行環境を考える会」の設置

- 自転車通行空間整備の検討に際しては、学識者・地元住民・学校関係者・交通事業者・警察・道路管理者から構成する「県道倉部金沢線の自転車通行環境を考える会」を設置し、地域の交通事情に関する現状と課題や整備方針を議論することで、関係者間の合意形成を図った。さらに、地元住民や警察と合同で現場確認を行うことで、ポイント毎のより具体的な課題を把握した。

▼考える会の様子



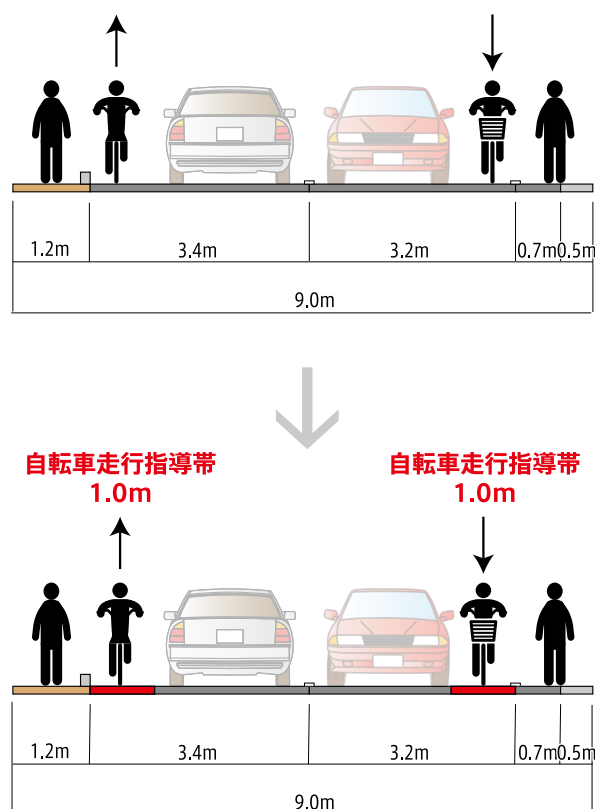
▼関係者合同現場確認の様子



### ◆道路断面に応じた自転車通行空間の検討

- 金沢自転車通行空間整備ガイドラインに基づき、既存の道路空間を活用した幅 1.0m の自転車走行指導帯を整備した。片側 2 車線の区間においては、車道中央部にある幅 3.0m のゼブラ帯を車道側端に配分することで、幅 1.0m の路肩を活用した自転車走行指導帯とともに、幅 0.5m のゼブラ帯を整備した。これにより、自転車とクルマの離隔を確保し、自転車通行の更なる安全性と快適性の向上を図った。

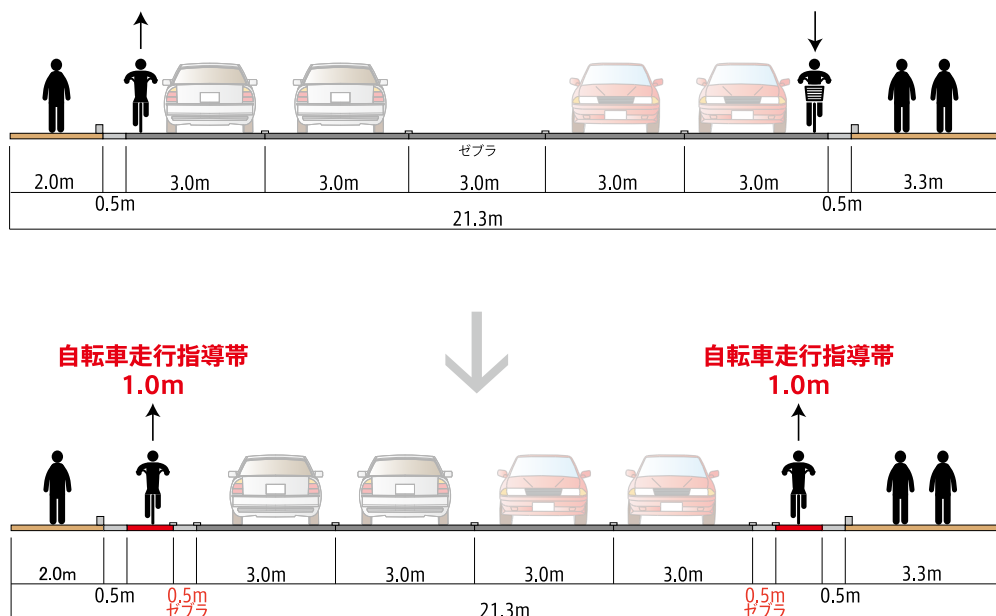
▼片側 1 車線区間における整備前後の断面図



1

通勤・通学者の多い幹線道路における  
「自転車走行指導帯」の整備

▼片側2車線区間における整備前後の断面図



▼片側1車線区間における整備前後の様子



▼片側2車線区間における整備前後の様子





## ◆ 自転車通行空間の整備にあわせた安全対策の実施

- 考える会や関係者合同現場確認において、危険性が高いと指摘されたポイントについては、個別に対応策を検討した。具体的な対策としては、自転車動線を考慮し、自転車の車道右側通行を誘発する位置に設置されていた横断歩道位置の見直しを行った。これにより、車道左側通行が増加し、クルマと自転車の出会い頭事故の危険が抑制されている。

- 狭い路側帯に設置された電柱やカーブミラー、道路標識については、自転車走行指導帯の整備にあわせて、民地や道路端部へ移設した。これにより、限られた道路空間の中で歩行者と自転車の通行空間の拡充を図った。

## ▼横断歩道の移設による車道左側通行の促進



## ▼電柱の移設による歩行者と自転車の通行空間の確保



## ▼カーブミラーの移設による歩行者と自転車の通行空間の確保



## ◆ 街頭指導や学校への自転車ルール周知活動

- 自転車走行指導帯の整備に合わせて、周辺町会や学校へのチラシ配布、ポスター掲示とともに、地元、学校、道路管理者、警察等の関係機関が街頭指導を実施。

## ▼ 高校での自転車ルールチラシの掲示



## ▼ 街頭指導の様子



## ▼ 町会や学校への配布チラシ



## 担当者の声 | key person's voice

## 「地域ぐるみの連携・協働」が最も重要！

- 当時の連合町会長さんから、考える会のみんなで現場を点検する提案があった。現場点検では利用者の動線に合わせた横断歩道の移設や路側帯にある電柱の移設等の検討について意見が出された。
- 地域ぐるみでの連携・協働が最も重要であると思う。地元の方々には現場の点検、電柱移設先の地権者への説明、考える会への参画、街頭指導など、多岐にわたって協力していただき感謝している。
- 警察の担当者の方にも大いに協力していただいた。安全対策について建設的な議論をしていただき、とてもやりやすかった。
- 県内では矢羽根の路面表示はペイント式が主流であったが、倉部金沢線では、耐久性に配慮して、溶融式で試験的に施工を行い、現在では溶融式が主流となっている。
- 街頭指導等を通して、地域の方々が連携し、地元の安全は地元で守るといった気運がさらに高まっていくと良いと思う。



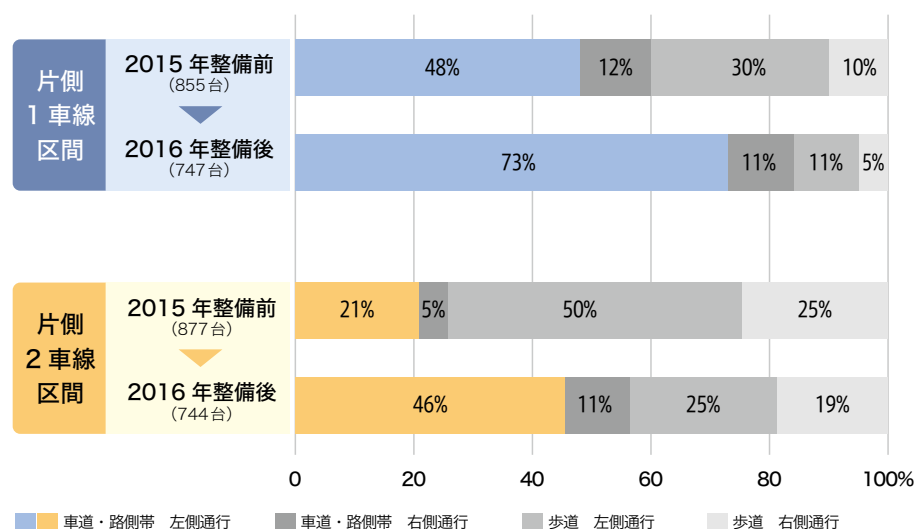
島田 貴幸氏

当 時：石川県県土総合事務所  
維持管理課 係長（2014-2016 年度）  
現 在：石川県土木部監理課  
技術管理室 課長補佐

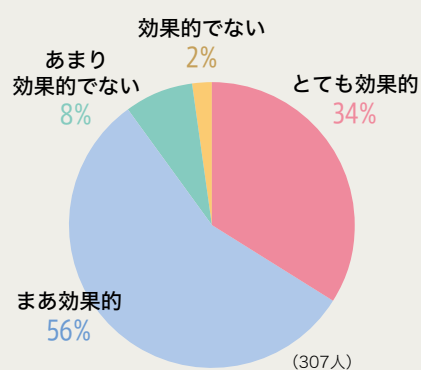
## ◆ 取り組みの効果

- 整備前後で自転車の車道左側通行が増加。一方で、片側 2 車線区間では、歩道通行の割合が依然として多い状況。
- 自転車走行指導帯整備が効果的との評価が多く、また、自転車ルールに対する意識も向上。
- 自転車とクルマの離隔を確保するゼブラ帯整備により、安全性が向上。
- 自転車走行指導帯の整備により、歩行者の通行のしやすさも改善。

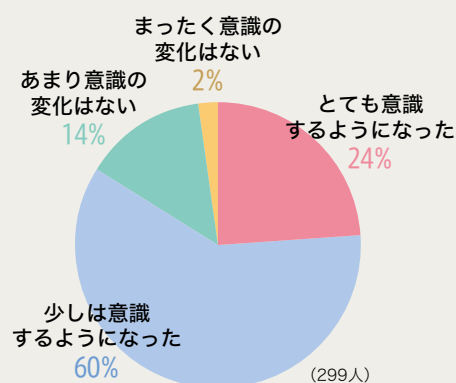
▼整備前後の自転車通行位置の変化



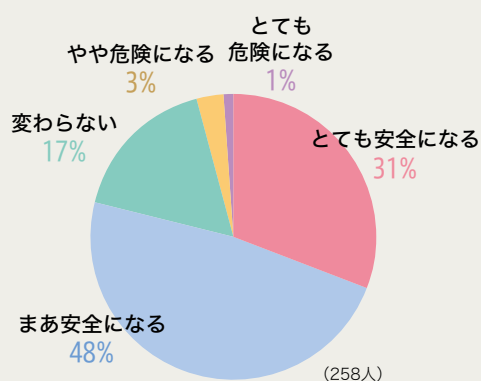
▼自転車走行指導帯の整備効果



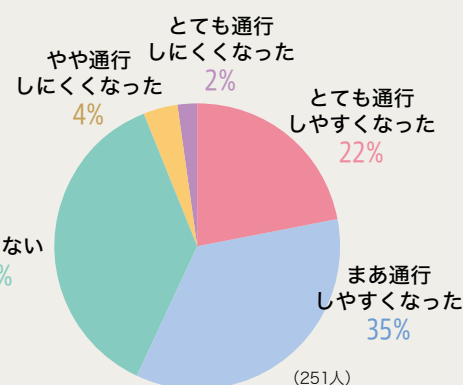
▼自転車ルールに対する意識の変化



▼ゼブラ帯整備による安全性の変化



▼歩行者の通行のしやすさの変化





## B 県道窪野々市線

## 背景・目的

- 対象区間は、周辺に複数の中学校や高校、大学が立地し、歩行者交通量が約660人/12h(2015年、7-19h)、自転車交通量が約1,350台/12h(2015年、7-19h)と歩行者自転車交通量が多い路線。両側に歩道は整備されているものの、全区間において片側1車線の道路であり、沿道には住宅や商店が建ち並ぶため、道路拡幅による自転車通行空間の確保は困難。

## ▼対象区間位置図



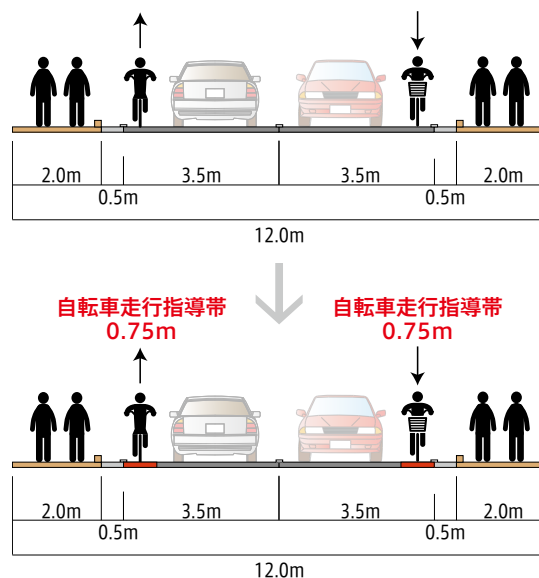
## ▼狭い歩道を通行する自転車



## 整備概要

- 既存の道路空間を活用した幅0.75mの自転車走行指導帯を整備。
- 自転車走行指導帯の整備により、自転車の車道左側通行を促進。

## ▼整備前後の断面図



## 整備前



## 整備後



## 街頭指導や学校への自転車ルール周知活動

- 整備後に、沿道町会や学校へ自転車ルールに関するチラシを配布。
- 地元住民、学校関係者、警察、道路管理者の連携による街頭指導を実施。

## C 県道金沢井波線

### 背景・目的

- 対象区間は、大学へ向かう学生や職員が多く通行する区間であり、自転車交通量が 2,500 台 /12h (2013 年、7-19h) と金沢市内でも自転車交通量が多い区間の一つ。緩やかな坂道が続く路線であり、下校時にはスピードの速い自転車が歩道を通行するため、歩行者が危険を感じている。

#### ▼歩道を通行する自転車



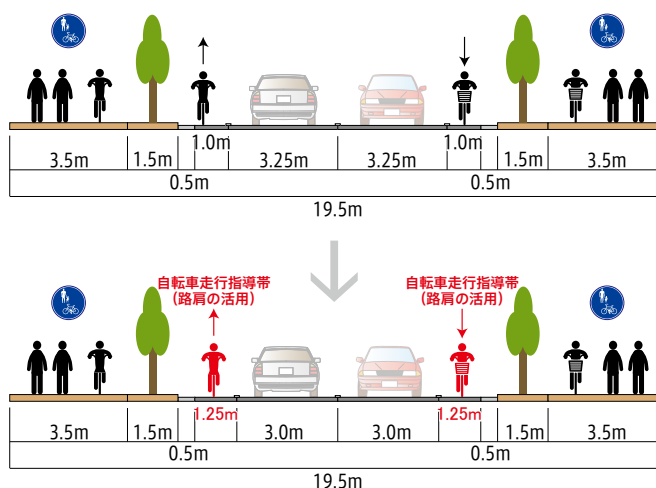
#### ▼対象区間位置図



### 整備概要

- 車線を 3.25m → 3.0m に縮小することで、路肩を 1.25m に拡幅し、自転車走行指導帯として活用。
- 交差点は付加車線の影響で路肩が 0.5m に縮小されていたため、植樹帯を一部撤去することで、交差点部でも連続的に自転車走行指導帯を整備。
- 角間新町三差路の Y 字交差点では、二段階右折の滞留部を整備し、交差点での安全な通行を促進。

#### ▼整備前後の断面図



#### ▼自転車走行指導帯を通行する自転車



#### ▼二段階右折の滞留部



## POINT

- ◆ 金沢市中心部から概ね半径 5km 内での「広域的な自転車ネットワーク候補路線」を選定
- ◆ 自転車交通量・自転車通行経路や事故発生件数などにより候補路線を選定
- ◆ 候補路線の整備優先度を定め、連続的な自転車通行空間整備を推進

## 背景・目的

- 金沢自転車ネットワーク協議会では、2014 年 2 月に「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」を策定し、自転車利用が多いまちなかエリアにおいて、重点的な整備が進められてきた。その際、まちなかエリア以外（郊外部）の自転車ネットワーク路線については、

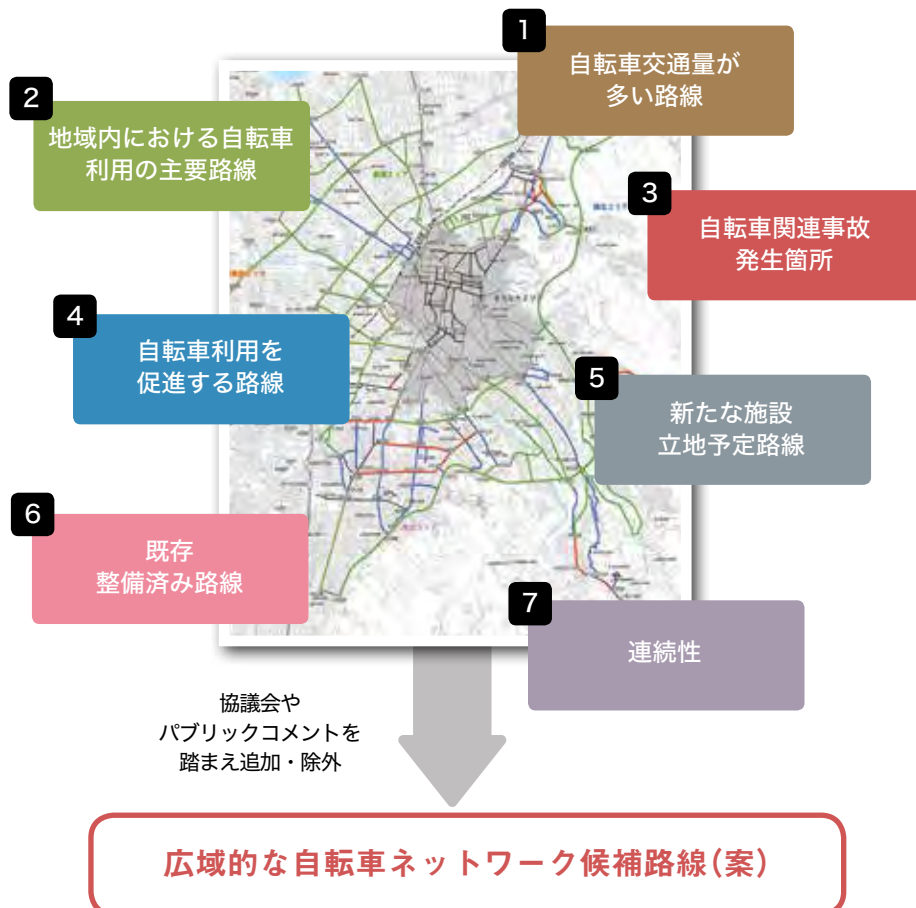
今後の検討課題とされていたが、郊外部でも高校周辺やまちなかをつなぐ路線は自転車利用が多く、より広域的な自転車ネットワーク形成を図るための路線を検討することとなった。

## 取り組みの概要

## ◆ 金沢版ネットワーク路線選定基準の検討

- 広域的な自転車ネットワーク路線選定の考え方については、全国版ガイドラインで示されている。ただし、定性的な基準であるため、金沢においては、全国版ガイドラインの考え方を基本としつつ、独自の定量的な指標を検討し、路線を選定した。
- 自転車利用ニーズが高い路線や自転車の危険性が高い路線を広域的な自転車ネットワーク路線とするために、基礎調査として、自転車交通量調査や自転車通行経路調査、自転車関連事故調査を実施した。

## ▼ 広域的な自転車ネットワーク候補路線選定の考え方





## ◆ 調査の実施

- 自転車交通量調査については、道路交通センサスや各道路管理者が実施した交通量調査の結果を集約し、自転車交通量が多い路線を把握した。
- 自転車は幹線道路だけでなく非幹線道路も多く通行するため、コスト面から調査地点が限られる交通量調査では、自転車通行実態を把握することは困難である。このため、自転車通行経路をアンケート調査とスマートフォンの GPS 測位データにより把握した。スマートフォンでの調査は、国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究室が開発したスマートフォンアプリ「Bicycle Planner」を活用した。これらの調査結果を合計し、金沢市内で自転車が多く通行する経路を把握した。
- 自転車関連事故の発生箇所については、警察からデータ提供を受け、自転車関連事故を GIS により集計し、路線別の自転車関連事故の 1 km あたりの発生頻度を算出した。その上で、市内において自転車関連事故が多く発生している基準を年 2 件 /km 以上と定め、路線抽出の指標とした。

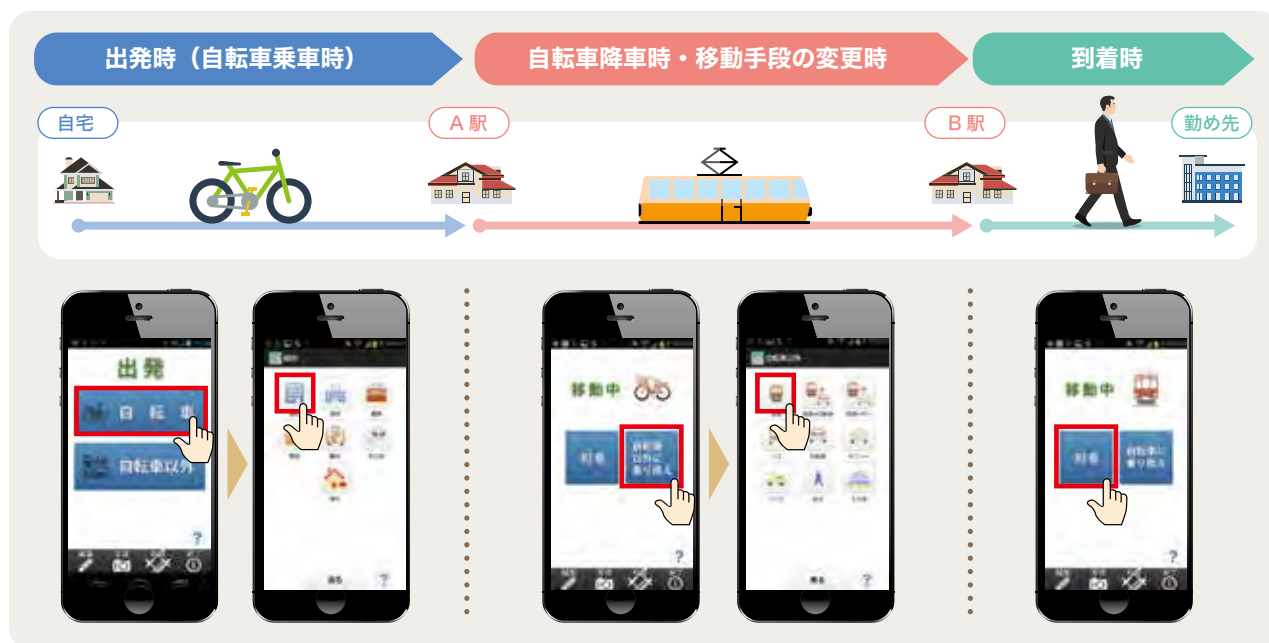
## ▼交通量調査



## ▼自転車通行経路調査（街頭調査）



## ▼「Bicycle Planner」の操作方法



## ▼広域的な自転車ネットワーク候補路線選定の考え方

	広域的な自転車ネットワーク候補路線選定の考え方	具体的な基準
1	自転車交通量が多い路線	◇2010年道路交通センサスやその他交通量調査結果を基に自転車交通量500台/日以上路線を抽出
2	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	◇2013年・2014年の自転車通行経路調査結果を基に自転車が延べ20台以上通行した路線を抽出
3	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間の確保が必要な路線	◇2009～2013年の自転車関連事故データを基に年2件/km以上の事故が発生している路線を抽出
4	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	◇2013年の高校に対する自転車通行経路調査結果を基に学校周辺(半径500m)で自転車が延べ10台以上通行した路線を抽出
5	沿道で新たに施設立地が予定されている路線	◇現状では想定なし
6	既に自転車通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車走行指導帯等)が整備されている路線	◇郊外部において自転車通行空間が整備されている路線を抽出
7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	◇中心市街地と郊外部の整備済み路線を繋ぐ路線を抽出

## ◆「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」の選定

●上記の考えに基づき、ネットワークとしての連続性の確保や金沢自転車ネットワーク協議会、パブリックコメントでの意見を踏まえ、2017年8月に「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」を選定した。総延長約140km(2017年8月時点)となる。

●自転車ネットワーク形成の実効性を高めるため、整備を検討する路線の優先度として「短期」「中期」「長期」の3段階に区分した。なお、本路線については、今後の自転車利用状況の変化や協議会での議論を踏まえ、柔軟に見直すこととしている。

## 担当者の声 | key person's voice

## 「皆さんが納得できる手順」での検討が必要！

- 自転車ネットワーク路線の検討では、皆さんが納得できるような手順で、ネットワークをつくるのが一番重要である。
- ネットワークを選定する指標についても、重なる順番がわかりやすく、重ねた結果が皆さんの直観に合うような路線となる必要がある。
- 道路整備は人の生活や経済に直結するもの。個人の判断ではなく、協議会での議論やパブリックコメン

トでの意見などを踏まえて、最終的にネットワーク化することが望ましい。

- 金沢市内の自転車走行指導帯整備については、地元からも前向きな意見が聞こえてきているため、徐々に自転車通行空間整備に対する理解が深まっているのではないかと

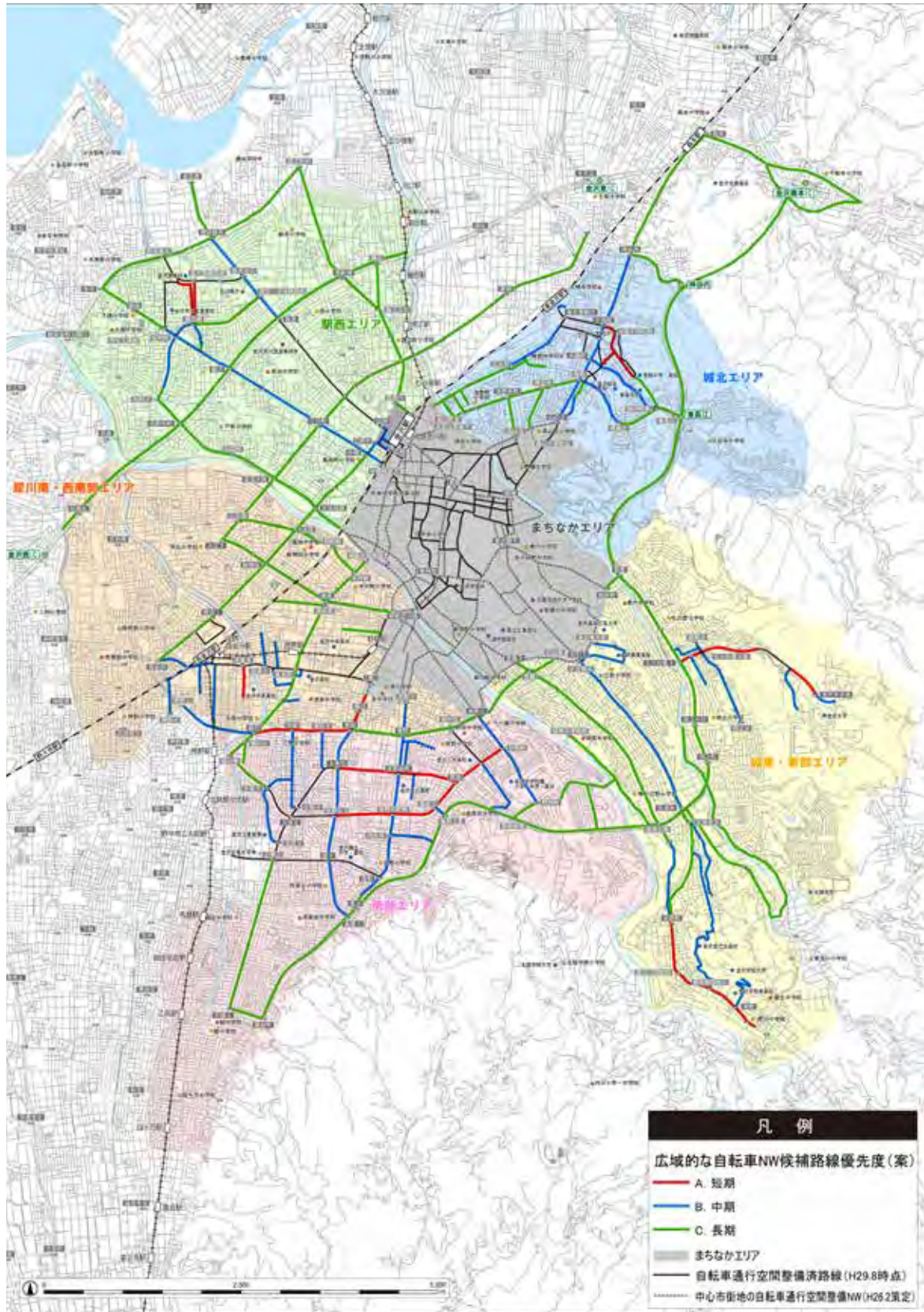


餘久保 陽 氏

当 時：国土交通省金沢河川国道事務所  
調査第二課 課長 (2016-2017年度)  
現 在：国土交通省北陸地方整備局  
道路管理課 課長補佐



## ▼広域的な自転車ネットワーク候補路線（案）





# 3

## 自転車利用者や自動車ドライバーを対象とした 自転車のルール・マナー周知の取り組み

### POINT

- ◆ 幅広い自転車利用者に対する自転車ルール・マナーの周知
- ◆ 金沢市内の自転車通行空間整備のプラットフォームとして金沢自転車ネットワーク協議会のホームページを作成
- ◆ 自動車ドライバーに対する自転車ルール・マナーの周知やゆずりあいを啓発

### 背景・目的

- 良好な自転車通行環境を実現するためには、道路利用者がルール・マナーを遵守することや各路線における道路交通状況を認識することが必要である。このため、金沢自転車ネットワーク協議会では、自転車で安全に通行できるルートや安全な利用方法などを随時情報発信している。

### 取り組みの概要

#### ◆ 金沢自転車ネットワーク協議会ホームページ

- 金沢自転車ネットワーク協議会の活動を関係者だけでなく、広く周知・PRするために協議会ホームページを作成。このホームページでは、過去の協議会開催状況、金沢市内での自転車通行空間整備状況、整備・活動による効果、自転車ルール周知活動などの取り組みを発信し、金沢市内の自転車利用環境整備に関するプラットフォームとして活用。
- 金沢版G Lや自転車ネットワーク計画図のほか、「金沢まちなか自転車利用マップ」や自転車ルール・マナー周知チラシ等もダウンロードできる。



#### ▼ 金沢自転車ネットワーク協議会ホームページ



## ◆ 自転車利用者や自動車ドライバーへのルール・マナー周知チラシ

- ターゲットを絞った効果的な自転車ルールの広報活動を実施するために、自転車ルールに関するチラシ及びポスターを作成。ターゲットは、自転車を利用する機会が多く、自転車関連事故の発生件数が他の年齢層と比べて高い「高校生」を対象とし、石川県教育委員会の協力を得て、

石川県内における全日制高校（52 校）の 2017 年度新入学生にチラシを配布した（11,000 枚）。さらに、クルマのドライバーに対して自転車ルールを周知するためにチラシ・ポスターを作成し、自動車運転免許センター等で配布・掲示した（チラシ 500 部、ポスター 20 部）。

## ▼自転車利用者や自動車ドライバーへのルール・マナー周知チラシ



## POINT

- ◆ 2014年4月に「自転車の安全な利用の促進に向けた条例」を施行
- ◆ 2018年4月に自転車損害賠償保険の加入義務化などを追加した改正条例を施行

## 背景・目的

- 金沢市では、2011年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、自転車通行空間・駐輪場の整備や自転車の利用促進、自転車のルールを学び、守るための取り組みなどを実施。
- さらに、自転車ルールの教育を充実させるとともに、地域等とともに街頭指導などを実施し、自転車の事故防止を図るために、「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定。

## 取り組みの概要

## ◆「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の制定

- 条例では、市、市民、自転車利用者、学校、保育所、事業者、自動車等運転者の役割を規定。自転車利用者に対しては、道路交通法等の遵守と歩行者の側方通過時における歩行者の安全確保、反射材の装着等を規定し、自動車等運転者に対しては、自転車の側方通過時における自転車との安全な間隔の保持又は徐行について規定。
- その他、学校、保育所、高齢者等への教育の実施や、自転車通行空間が整備された地域における自転車通行方法等の学習機会の提供、関係者が連携した街頭指導の実施等を規定。

## ◆「金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例」の改正

- 条例制定後、市内の交通事故発生件数は減少しているものの、2016年に自転車関連事故件数及び自転車対歩行者の事故件数が増加に転じたこと、全国的に自転車関連事故による高額賠償事例の発生が相次いでいること、北陸新幹線金沢開業に伴い来街者が増加していることを踏まえ条例を改正。
- 主な改正事項としては、自転車の利用者等に対し自転車損害賠償保険等の加入を義務化するとともに、中学生以下の子及び70歳以上の高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用を努力義務化。金沢市自転車条例サイトを作成し、条例の改正の背景やポイント、保険加入チェックシートなどを公開。

## ▼金沢市自転車条例サイト





## ▼金沢市自転車条例チラシ

**金沢市における自転車の安全な利用の促進に関する条例**を改正しました。  
(平成 30 年 4 月 1 日施行)

**条例改正のポイント**

**自転車は「車両」であることを明記**  
自転車は車両です。通行者の安全確保を図るとともに、歩道の占有を防止し、また、ヘルメット着用、自転車損害賠償保険加入、点検整備などを促します。

**自転車損害賠償保険の加入義務化**  
①自転車の利用者  
②保護者(未成年者に対して)  
③事業者(従業員に車両を貸与する自転車利用者に対して)  
④自転車貸付事業者

**乗車用ヘルメットの着用努力義務化**  
①保護者(小学生以下の子に対して)  
②高齢者(70歳以上の方に対して)  
転倒した際に身を守るために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

**その他**  
●自転車通行空間の整備促進 ●歩道利用(歩道利用、歩道)  
●自転車損害賠償保険の加入の促進、情報提供 ●乗車用ヘルメットの情報提供(自転車小売業者)

**自転車損害賠償保険の種類(例)**

保険の種類(例)	加入義務化の対象	加入の促進
①自転車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合など、相手の生命又は身体を傷害する賠償(自転車損害賠償保険)	加入義務化	加入の促進
②自動車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合など、相手の生命又は身体を傷害する賠償(自動車損害賠償保険)	加入義務化	加入の促進
③自転車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合など、相手の生命又は身体を傷害する賠償(自転車損害賠償保険)	加入義務化	加入の促進
④自転車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合など、相手の生命又は身体を傷害する賠償(自転車損害賠償保険)	加入義務化	加入の促進

※条例で定めるのは、①～④のいずれかです。⑤～⑦は任意です。また、⑧～⑩は任意です。

※条例で定めるのは、①～④のいずれかです。⑤～⑦は任意です。また、⑧～⑩は任意です。

金沢市 自転車条例 検索 スマホの方はこちら →

金 沢 市

**まずは、保険に加入しているか確認しましょう！**

**高額賠償事例 9,521万円** (平成25年神戸市産)

男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中に歩行中の女性と正面衝突。被害者は意識不明に。

**保険加入チェックシート**

自転車利用中の事故により、他人にけがをさせた場合など、相手の生命又は身体を傷害する賠償(自転車損害賠償保険)に加入していますか。

自動車保険、火災保険、傷害保険のいずれかに加入していますか。

生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入していますか。

自転車損害賠償保険に相当する補償が基本補償又は特約としてついていますか。

※保険料の支払は、他人にけがをさせた場合、自動車損害賠償責任(自動車損害賠償責任)の範囲内です。また、⑧～⑩は任意です。

①～④のいずれかに加入している場合は、自転車損害賠償保険に加入しています。

⑤～⑦のいずれかに加入している場合は、自動車損害賠償責任(自動車損害賠償責任)の範囲内です。

⑧～⑩のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

⑪～⑫のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

⑬～⑭のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

⑮～⑯のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

⑰～⑱のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

⑲～⑳のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉑～㉒のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉓～㉔のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉕～㉖のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉗～㉘のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉙～㉚のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉛～㉜のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉝～㉞のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㉟～㊱のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊲～㊳のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊴～㊵のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊶～㊷のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊸～㊹のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊺～㊻のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊼～㊽のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

㊾～㊿のいずれかに加入している場合は、生活、介護、医療、障害(障害で加入する保険や学校のPTA保険等)のいずれかに加入しています。

**自転車安全利用促進事業連携企業・団体**

自転車損害賠償保険に加入する場合は、下記の金沢市と事業連携協定を締結した各保険会社及び共済組合へお問い合わせください。

保険会社	加入料	加入料	加入料
① 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
② 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
③ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
④ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑤ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑥ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑦ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑧ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑨ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑩ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑪ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑫ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑬ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑭ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑮ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑯ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑰ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑱ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑲ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
⑳ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉑ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉒ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉓ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉔ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉕ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉖ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉗ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉘ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉙ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉚ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉛ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉜ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉝ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉞ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㉟ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊱ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊲ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊳ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊴ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊵ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊶ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊷ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊸ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊹ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊺ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊻ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊼ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊽ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊾ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)
㊿ 日本生命保険相互会社	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)	10,000円(10歳以上)

## 担当者の声 | key person's voice

## 「きめ細やかな周知」が必要！

- ▶ 条例改定時の自転車損害賠償保険の加入義務化に関しては、よりきめ細やかな周知が必要であることから、関係団体の会合等で機会あるごとに説明した。
- ▶ 条例の制定により自転車ルール・マナー教育の機会の増加や自転車通行空間整備の推進、自転車関連事故の減少といった効果がみられた。
- ▶ 今後は自転車事故をさらに減少させるよう、継続的・段階的な自転車交通安全教育の実施や街頭指導の実施が必要と感じている。



松村 将充 氏

当 時：金沢市都市政策局歩ける環境推進課 主査  
(2013-2017 年度)  
現 在：金沢市企業局建設課 主査

## 「人中心」の道路空間への再編（国道 159 号浅野川大橋）

2015 年 3 月の北陸新幹線金沢開業後、金沢市内の観光客が急増し、ひがし茶屋街に近い浅野川大橋（国道 159 号）では、狭い歩道に人が溢れ、歩道上での歩行者と自転車の錯綜や車道に下りる歩行者と自動車の接触の危険性が生じる状況であった。

金沢河川国道事務所では、歩行者の安全を確保するため、車道の車線幅を 3.25m → 3.0m、3.0m → 2.75m

に縮小することで、歩道を 0.5m 拡幅した。さらに、歩道を通行していた自転車の車道左側通行を促進するために、幅 1.0m の自転車走行指導帯（矢羽根表示）を設置した。

歩行者や自転車に配慮した「人中心」の道路空間への再編（歩道拡幅＋自転車走行指導帯の整備）により、歩行者の安全性、自転車の走行性・快適性が向上している。

整備前



▼整備前後の断面図



整備後



## 担当者の声 | key person's voice

### 自転車通行空間整備には「共感」が大切！

- もともと狭隘な空間で安全性、快適性を高めるためには、秩序ある交通運用を目指す必要があり、特に自転車に関しては車道の左側通行を徹底することが求められる。
- 利用者に対するルールの啓発とともに、周辺の交通動向を勘案し、自然と右側逆走や歩道走行が減少するような環境作りを考えていくことも必要である。
- 金沢で自転車ネットワークが拡大してきた要因として、ドライバーを含めた多くの市民から「ここなら自転車の通行を積極的に認めてもいい」という共感が得られるような路線・区間が選定されてきたことが大きい。
- 今後もこの「共感」を大切にしたい。そのためには、線を引くだけでなく、道路構造の改良も含めて考えていくべき。



富山 英範 氏

当 時：国土交通省金沢河川国道事務所 事務所長  
(2016-2017 年度)  
現 在：京都府建設交通部 技監



## 第5章

# 金沢の自転車施策における 6つのポイント



## ● 金沢の自転車施策における6つのポイント

### Q1. なぜ「連携」が必要なのか？

#### A 既存の道路に自転車通行空間整備をするには、継続的な検討体制が必要

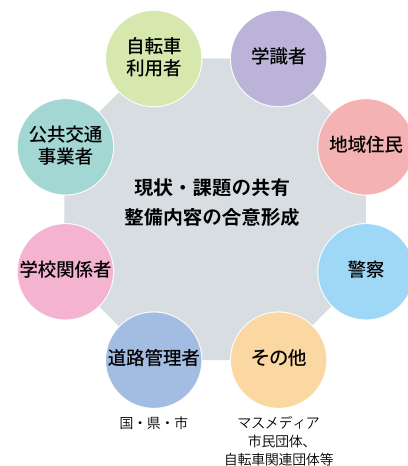
●「金沢自転車ネットワーク協議会」設立の目的は、「歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくこと」であり、関係機関での情報の共有化を図ることにある。

●個々の整備区間においても、あらゆる立場の関係者が参加する検討組織を設置し、現状・課題の共有をはじめ、整備内容に関する関係者の合意形成とそのプロセスが重要。

#### 合意形成の要点

- 交通弱者の視点を忘れずに
- 歩行者・自転車・クルマのそれぞれの環境が良くなる「win-winの関係」を目指す
- 専門家以外の参加者にも分かりやすい客観的データに基づいた資料を準備する
- 自転車利用者や公共交通事業者、学校関係者等の参画を得る

#### ▼地域協議会の概念図



### Q2. なぜ定期的に「勉強会」を開催するのか？

#### A 取り組みを発表することに意義があり、経験に基づいた知識を学ぶことができる

●勉強会の目的は、国・県・市・警察による一年間の取り組みを発表し、その経験を共有することにある。また、全国の自転車施策の動向に関する話題をテーマに基調講演やパネルディスカッションを行うことにより、見識を広めることもできる。行政関係者は、2～3年で異動することが多く、勉強会は新たに自転車施策にかかわる担当者の学びの場でもある。

●この勉強会から、全国規模の「自転車利用環境向上会議」が生まれ、毎年開催されている。

#### ▼「勉強会」の様子



### Q3. なぜ「調査」が大切なのか？

#### A 客観的データが得られることで課題が明らかになり、説得力のある合意形成が行える

●自転車に関して議論する場合、歩行者・自転車・バス・クルマ等それぞれの立場での一方的な思い込みや、固定的・画一的な見方になることがある。道路空間に関しても、思い描く状況が人によって、また時間帯によっても違うため、同じ土台で協議できない場合も多く見られる。

●客観的データが得られることにより、関係者の共通認識を形成し、何から手を付けるべきかが明らかとなり、最初の一步を踏み出しやすくなる。

#### 調査項目の例

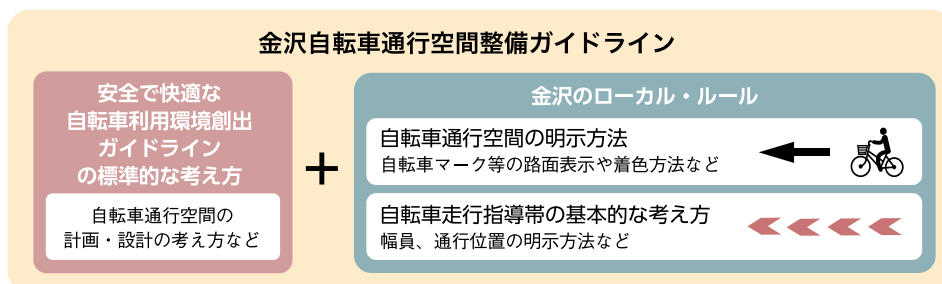
- 歩行者、自転車、バス、クルマの各種交通量
- 自転車の走行位置別・方向別の交通量
- 自転車関連事故の発生箇所と具体的内容（事故類型等）
- 車線や路肩の幅などの詳細な道路幅員構成
- 交差点部の状況（信号や自転車横断帯の有無等）
- 交通規制の状況（速度規制や一方通行規制等）

10年間にわたる自転車利用環境整備を通じて、継続的・効果的な自転車施策の展開に欠かせないキーワードとして、①連携、②勉強会、③調査、④ガイドライン、⑤ネットワーク、⑥フォローアップの6つが挙げられる。これらのキーワードについて、重要なポイントを解説する。

## Q4. なぜ「ガイドライン」をつくることになったのか？

### A 自転車通行空間整備に関する共通ルールを設けることで、統一的な整備を実現

- 自転車通行空間整備にあたり、国道・県道・市道の統一基準となる「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を2013年8月に策定。



## Q5. 「ネットワーク」を示すことにどんな意味があるのか？

### A 市民や道路管理者が将来像を共有することにより、整備が促進される

- 金沢自転車ネットワーク協議会では、金沢市中心部から半径5km圏内の市街地を対象とした「広域的な自転車ネットワーク候補路線」を選定している。これらの路線は「自転車通行空間整備の必要性を検討する路線」であり、適宜見直すものとしているが、自転車ネットワークの青写真が示されることにより、整備促進に前向きな姿勢が生まれる。

#### ▼広域的な自転車ネットワーク候補路線



## Q6. なぜ「フォローアップ」が大切なのか？

### A ハード整備の効果を高めるためには、協働で進めるソフト対策(街頭指導など)が重要

- 自転車通行空間は整備して終わりではなく、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間となるよう改善していくことが求められる。
- 金沢自転車ネットワーク協議会では、整備前後の事故件数を分析するなど、常に改善策を提示できる態勢で臨んでいる。また、各道路管理者も、整備後の交通量調査やアンケート調査を実施し、整備効果の検証に努めている。
- 金沢市では、「自転車マナーアップの日」を設定し、国・県・警察、地域住民、学校等と連携し、協働で定期的に整備済み区間での街頭指導を実施している。
- 自転車の車道左側通行の増加や事故件数の減少などの整備効果が示されることにより、協働で取り組む関係者のモチベーションが高まる。

#### ▼交通安全の取り組み



#### ▼街頭指導の様子



## 国における自転車活用推進の取り組み

「QOL」（Quality of Life＝生活の質）の向上に寄与するモビリティとして、世界の様々な国で自転車の利活用が推進されている。

我が国では、2017年5月に「自転車活用推進法」を施行、2018年6月に「自転車活用推進計画」を策定し、国や地方自治体、企業、民間団体などが連携した自転車の活用を推進している。

同計画では、自転車通行空間・駐輪場・シェアサイクル施設等の整備、交通安全教育の実施、災害時の有効活用、サイクルツーリズムの推進など、多方面での自転車の活用方針が示されており、自転車活用推進本部では「GOOD CYCLE JAPAN」として施策を推進している。

### ▼自転車活用推進計画の目標と検討が必要な施策

国の目標	施策No	検討が必要な施策
<b>【目標1】</b> <b>道路・まちづくり</b> 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成	1	自転車通行空間の計画的な整備推進
	2	路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進
	3	シェアサイクルの普及促進
	4	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
	5	自転車のIoT化の促進
	6	まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施
<b>【目標2】</b> <b>スポーツ・健康</b> サイクルスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現	7	国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
	8	サイクルスポーツ振興の推進
	9	自転車を活用した健康づくりの推進
	10	自転車通勤等の促進
<b>【目標3】</b> <b>観光</b> サイクルツーリズムの推進による 観光立国の実現	11	国際的なサイクリング大会等の誘致等
	12	世界に誇るサイクリングの環境創出
<b>【目標4】</b> <b>交通安全</b> 自転車事故のない安全で 安心な社会の実現	13	安全性の高い自転車普及の促進
	14	自転車の点検整備の促進
	15	自転車の安全利用の促進
	16	学校における交通安全教育の推進
	17	自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）
	18	災害時における自転車活用の推進

### ▼GOOD CYCLE JAPAN が掲げる4分野の整備



サイクル都市環境



サイクル健康



サイクル観光



サイクル安全

出典：自転車活用推進本部ホームページ





## 第 6 章

# 金沢の自転車施策の主な効果

## ● 自転車通行空間の整備状況

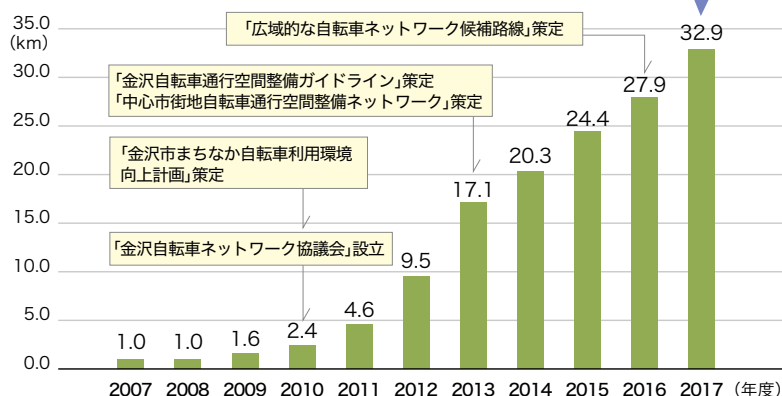
### 第6章

### 金沢の自転車施策の主な効果

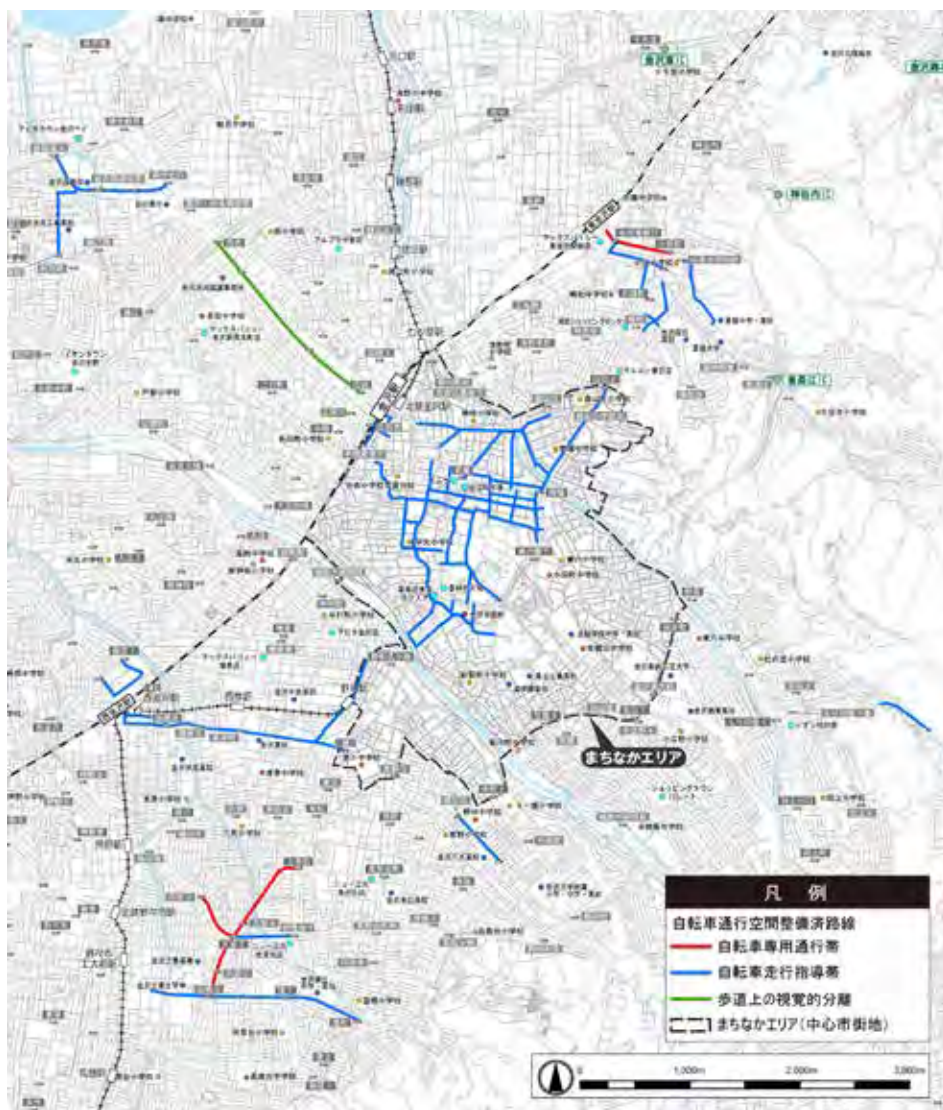
- 金沢市内における自転車通行空間の整備区間は、2012年4月から2018年3月までの6年間で、約4.6km→約32.9kmに延長している。
- 金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワークに基づき、「まちなかエリア」を中心に整備を進めながら、高校や大学などがある自転車利用が多い区域において重点的に整備を推進している。

#### ▼金沢市内における自転車通行空間整備区間の延長

#### 自転車通行空間が32.9km まで延長



#### ▼自転車通行空間の整備状況（2018年4月時点）

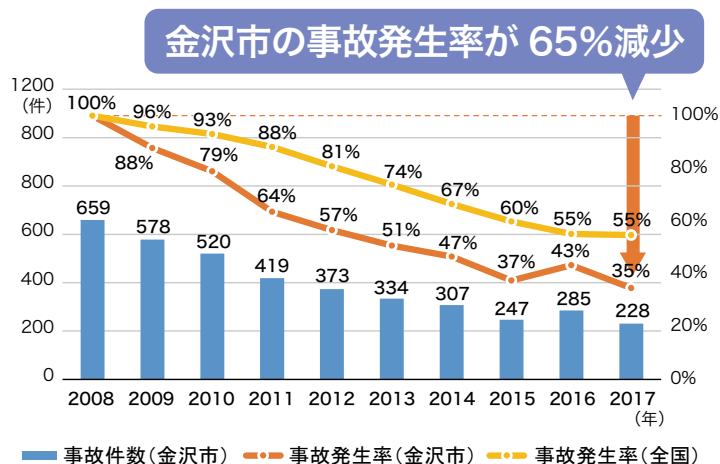


## ● 自転車関連事故の減少

●金沢市内における自転車関連事故は、2008年の659件に対し、2017年には228件と65%減少。国全体の発生率に比べても金沢市内の方が大幅に減少している。

●整備に伴う自転車の車道左側通行の遵守率向上、交通安全意識の向上が要因と考えられる。

▼金沢市内における自転車関連事故の推移

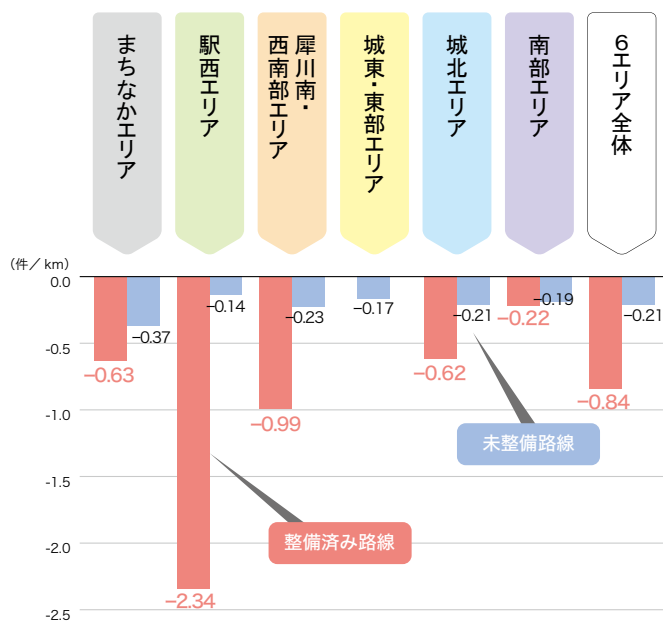


## ● 整備済み路線と未整備路線の単位距離(km)あたりの事故件数の変化

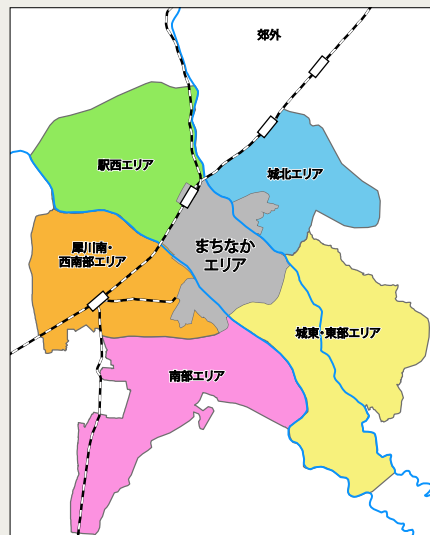
「整備済み路線」における自転車関連事故件数の減少幅が未整備区間に比べて大きい

自転車通行空間整備済み路線では、「駅西エリア」において2.34件/kmと大幅に減少し、まちなかエリアでは0.63件/km、6エリア全体でも0.84件/km減少しており、いずれのエリアも未整備区間と比較して事故の減少幅が大きい。

▼単位距離(km)あたりの自転車関連事故件数の変化



▼エリア区分図



※金沢市都市計画マスタープランで示される「まちなかエリア」「駅西エリア」「城北エリア」「城東・東部エリア」「南部エリア」「犀川南・西南部エリア」の6エリアを対象として集計。

※「城東・東部エリア」は、グラフ作成時点で整備済み路線がないことから、未整備路線の数値のみ表示している。

データ提供：石川県警察本部  
データ期間：2008年4月～2018年3月  
集計・分析：金沢自転車ネットワーク協議会



## ● 道路利用者の交通安全意識の向上

### 第6章

### 金沢の自転車施策の主な効果

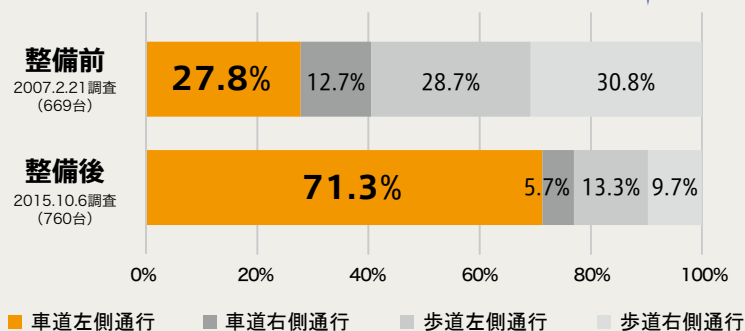
- 2015 年度に実施した交通量調査結果<sup>※1</sup>によると、ルールどおり「車道左側通行」をする自転車の割合が 27.8% から 71.3% に向上し、車道逆走や歩道通行が大幅に減少している。
- 自転車通行空間整備後に実施したアンケート調査結果<sup>※2</sup>によると、自転車走行指導帯の整備は歩行者や自転車の通行環境改善に「効果的」との評価が 8 割以上を占めており、クルマのドライバーの評価も高くなっている。
- 自転車通行空間整備（ハード）と、それにあわせた街頭指導等のフォローアップ（ソフト施策）が歩行者・自転車・クルマのそれぞれの通行環境の改善と交通安全意識の向上につながっている。

※1 国道 359 号（浅野川大橋～山の上間）における自転車走行指導帯整備後の 12 時間交通量調査結果（実施主体：金沢自転車ネットワーク協議会、実施時期：2015 年度、実施時間：7～19 時）

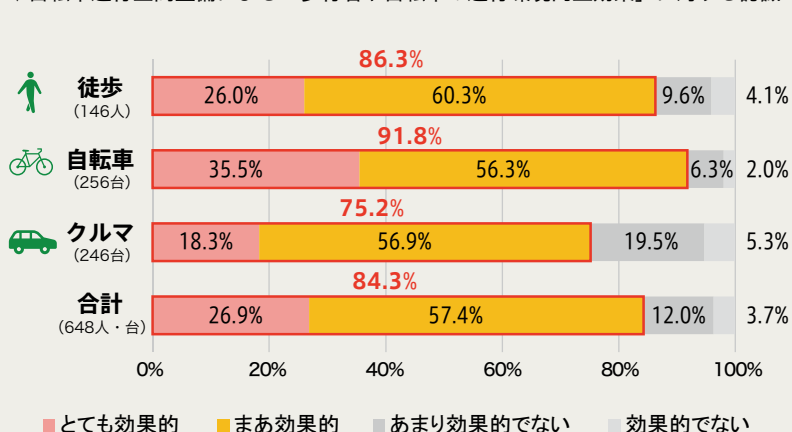
※2 一般県道倉部金沢線及び一般県道窪野々市線における自転車走行指導帯整備後のアンケート調査結果合計値（実施主体：石川県、実施期間：2015～2016 年度）

### 自転車の車道左側通行が増加 ドライバーも効果的と評価

▼自転車走行指導帯による「自転車の車道左側通行」の変化

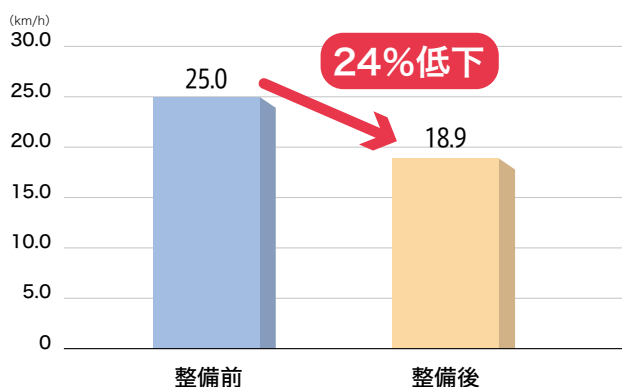


▼自転車通行空間整備による「歩行者や自転車の通行環境向上効果」に対する認識



### 自転車走行指導帯の整備によるクルマの速度低減効果

▼クルマの速度低減効果（中央小学校前）



【出典】山中英生・濱口啓輔・三国成子・小島拓郎 交差点での自転車挙動からみた細街路における自転車走行指導帯の整備効果（交通工学研究発表会、2017.8.9）

▼中央小学校前の自転車走行指導帯



### 「整備済み路線」における クルマの交差点進入速度が低下

中央小学校前の整備済み路線では、クルマの交差点進入速度が整備前 25km/h → 整備後 18.9km/h に低下。他の整備済み路線でも速度低減効果を確認（観測台数 50 台／路線）。

金沢の自転車施策の経緯や、10 年間の継続的な取り組みによる自転車関連事故の減少効果が毎日新聞の記事として取り上げられ、全国各地に広く発信されている。

金沢市立中央小学校前の道端で、自転車道行海海州を利用して通学する高校生たち。徒歩の小学生も歩道で安全に通える。三國さん撮影

金沢市内で自転車の左側通行を推進するよう、道路標識や啓発運動を始めたところ、自転車関連事故が10年間で65%も減少した。車道の左端に、専用レーンを設けるのではなく自転車が進める場所を表示する車道置花型の「自転車進路指導標」を全国で初めて導入、年を遡って取締所などを増やしたことが功を奏したとみられる。昨年の自転車利用無事故の旅行を受け、各地で自転車の運行場場の整備が進む中、注目を集めている。

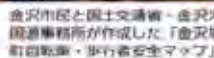
【大島秀利、大塚剛】

きかけは現元の福岡市役所から「地球の友・金炭」の三冊の子供たちが市内の高校10校の生徒や市民計約1500人を対象として、07年に実施した自転車通学の調査より、県下町の会館には自転車を免れ、狭い路地にもよく自転車に乗る者が安全に多い。自転車乗車、危険な場所には或、安全並に歩行者が安全に通りすぎるか、歩行者も、危険な交差点には、歩行者は赤丸と一色で場所を示し、危険な通道を調べる。福岡市役所では、「金炭自走車マップ」を作ると、通学路の多くの場所を赤丸の「危険」の印がついた、二国定とは「安全な場所を3000個以上」の責任」と結構、3000個以上の印刷し、協力した高校生に配布し、一部を販売した。

このマップに注目したのが国交省の常任河川国事担当者。図作りを通じて小川高校生から意見を聞ける上、図体的に意見を聞ければよいかのアイデアが得られた。その結果、国交省の常任河川国事担当者や事業計画に関係する方々の意見を反映させるといふ目的をたどりつつあった両方式に自然にたどり着いた。

同事務所は国交省の人らと一緒に、小中学校の国語の先生から協力を得て04年、今年は一歩前進し、町田新車・歩行誘導安全マップ<sup>1)</sup>となつた。この地区の地図を作った。歩道橋と決して安全でないことが分かった。

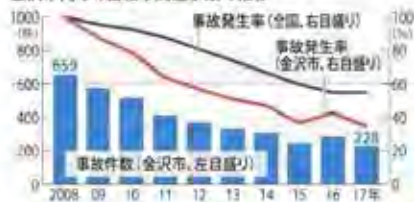
三國さんによると、特に関道より阿部さん(町田)の歩道で歩道橋が自動車に接触し、軽傷を負った。手を出した瞬間にあつたらしくなつたことが調査で分かった。町田



●統一基準で整備拡大  
調査結果などに基づき、警察庁・環境省、国土交通省や各都道府県とも関係し、国庫事務所と国土省には道路法を交え、国土研究所と国土省には道路法を協議。国庫一歩は自動車専用レーンを設ける余裕がない、バス専用レーン内自車が多数走るとバスをバリエーションとして示すこととし、70年に効力のない「自動車専用レーン」が生まれた。

者、石川町や市、福留も幾分ある。今迄に自動車車庫のワケが結構な所が決定した。高野のワン・タナは、情実を共有し、交通網の地味を生かしながら多行着、自動車自庫車の3者がウイン・ウインの関係になることを目標とす。13年には、叫、叫の道路理事者と、警務課の「市民自動車道」として、警察力ドライバーでた。各道路は適用する走行距離のマイク、色、幅など、統一基準を盛り込ん、これで道路に運用されるまで、ネットワーク化することになる。

金沢市内での自転車関連事故の推移



●推進法 安全前提に  
乗客の足踏を助まえ、開閉ドアを自動的に切り込むのが水戸市にあるR水戸駅。かつて自転車で乗り換える市内の駅に比べ、通行人が多いため、道路を中心に整備してきた。10月1日には市道の計1・5kmの区間で歩道に在型の歩行指示器ができた。整備に際して英米大企業、金利財団（市システム）が歩道の助走を確保し、一部の場所では車道に接して歩道を設ける。一方で歩道の1に余裕があれば、あるいは自車の進入を抑えて、車道で歩行を許した。こうして自転車を歩行者と同等の扱いで歩行者と同等の歩行を許すという割り、歩行者の安全を確保した。

「誤解」がある。自転車乗車事故は毎年二万八千件に上る。たのび、百年に二、三回と三分の一に減つた。警察交通面課の警察官松崎隆は「住居が自転車乗車に不慣れして二、三回と三分の一に減つてゐる」と説明する。だが、金沢市は基礎功地でない。北陸地方割割の繁華街を想定するだけに、寺岡次郎は「車と人、自転車とつづつてゐる」と誤解。対策は、自転車乗車は、住居の意見を尊重し、道徳を説くたゞと主張する。

同、山口県警防部は、交通ルールなどの増設を、これに能はざるなどのソフト面を重視。これは金沢市の半信不疑との態度。安南町を巡つてきたが、今後は郊外で

る自動車用油を含め、約  
後に金、食料、水口とも価格暴落に突きあぐり、  
近頃急激な進行方法の指導に力をそ  
れてきたことも特徴だ。

自動車用潤滑油を受けた国  
吉川雅正氏は、20年度までのの  
標として、「自動車運行空席の社  
的な促進を掲げた。また車  
分譲と自動車道のネットワーク  
化を進める自治体には、原則5  
の交付金が与えられる制度も設けま

三國一は現状を「推進法はた  
機・健康、観光など幅広い分野  
自転車安全利用促進を目指すもの  
べい」に安全な利用環境がなければ  
表現は難しいところ」と言っ  
ている。



## おわりに

### 連携と協力で「できることを、できる人が」



金沢自転車ネットワーク協議会  
**三国 千秋 氏**

自転車交通に関わるようになったのは、2000年にスイス「環境と交通」(NGO)代表のマティアス・ツィンマーマン氏を金沢に招いて講演会をした時からで、それから18年になる。だが、その都度必要なことに取り組んできただけなので、それほど時間が経ったとは思われない。

金沢での自転車関連事故は2005年までは700件台であったが、2008年には659件に減少し、さらにこの10年で250件以下と65%も減少したことは率直に言って嬉しい。これも国・県・市・警察と市民との協働の成果であるとすれば、互いの「連携と協力」が何よりも大切だと思う。同じく、仕事の継続というか、次の担当者や人々への継承も重要なことである。

仲間と一緒に自転車に関わるようになって、ようやく地域の課題に「向き合う」ことの大切さが分かるようになってきた。「できることを、できる人が」をモットーに、これからも続けていきたいと思う。

### 始まりは「市民目線」と「まちを愛する心」



金沢自転車ネットワーク協議会  
**三国 成子 氏**

自転車利用者は、小、中、高校生を含む子供が多い。使っている人の声を道路行政や交通政策に生かしたいとの思いでスタートした。初めはなかなか難しいことの連続、「なんで地域の有力者に頼まないんだ!？」とも言われた。普通は、議員とかそれなりの地位のある方に頼むのが常識であったようだが、それでは子供の声は届かないとの思いから動き始めた。まずは考えられることから動いてみることに、そこから学ぶことは多くある。

自転車から学んだことは「問題に向き合うこと」の大切さ。「自転車・歩行者安全マップ」や自転車の関わる事故調査から、道路インフラの不備だけでなく、リスクを伴う運転の仕方、同じ形態の事故が起きる場所では複数の問題があることなど、調べてみなければわからないことが見えてきた。

「金沢自転車ネットワーク協議会」でも、住民参加の話し合いや街頭指導でも、「単に言葉で言うだけでなく」、行動する人から知識を生かす知恵が生まれて大きな動きになった。これからも一つ一つ小さなことの積み重ねが大切である。



## 10年誌の発行に寄せて

国土交通省 北陸地方整備局  
金沢河川国道事務所  
事務所長 山田 哲也 氏



自転車は、多くの人にとって非常に身近な存在であり、日常生活や観光、スポーツなどで利用されるほか、環境に優しく、健康維持にも有効だとして、近年、世界的にもニーズが高まっている交通手段である。また、2018年に自転車活用推進計画が策定されるなど、自転車を取り巻く環境は大きく変化してきており、各地の自治体においては、地域の実情に合った取り組みが求められている。

いまの金沢の自転車施策の始まりは、2002年までさかのぼる。市民団体「地球の友・金沢」では、市内の高校生など1,500人を対象に自転車の通行経路に関する調査を行い、どこが安全でどこが危険なのかを示した「自転車・歩行者安全マップ」を作成した。歩行者や自転車利用者が危険に感じている箇所は多く、安全な通行環境の整備が急務であることが明らかになった。当事務所はこの取り組みに注目し、協力することによって、具体的にどこを改善すべきなのかを把握し、当時広まりつつあった住民参加の手法を活かした事業計画を行うことにより、自転車施策を進めていく契機となった。

金沢市内は、大きな災害や戦災を免れており、城下町特有の狭い道路空間を有するため、道路を拡幅し、新たに自転車通行空間を整備できる箇所が限られていることが課題であった。そのような中、2006年に国道159号金沢外環状道路（山側幹線）が全線開通し、平行する旧国道159号を含め市中心部の自

動車交通量が減少した。これが旧国道159号での日本初のバスレーンを活用した自転車走行指導帯整備の追い風になった。

旧国道159号の整備をきっかけに、石川県や金沢市でも自転車通行環境改善への取り組みが始まり、市中心部の面的な整備が必要だという機運が高まってきたことで、学識経験者、国・県・市の各道路管理者、警察が一体となった「金沢自転車ネットワーク協議会」を設立することとなった。

各道路管理者が単独で自転車通行空間を整備しているのは、ネットワークも路面表示もバラバラになってしまうおそれがあったが、協議会で統一的なネットワーク路線やガイドラインを作成し、共有していることがこの組織の強みとなり、効果的な整備を行うことができた。

本誌において、これまでの取り組みを振り返ったが、これで金沢の自転車施策は完成ではない。また、これまでご尽力いただいた学識経験者や行政職員、警察、民間企業、沿道の皆様の熱意と努力を忘れてはいけない。取り組みの詳細な経緯やその効果、当時の担当者のエピソードなどを10年誌としてまとめ、後の世代に残すことは意義深いと考え、本誌を編纂するに至った。

今後も国、県、市、警察の連携を絶やさず、安全で安心な道路交通環境の整備および包括的な自転車施策の推進に努めてまいりたい。

## 謝 辞

---

本誌は、金沢の自転車施策の本格始動から10年が経過したことを機に、これまでの主な取り組みやその効果、当時の担当者の声、そして数々の経験を踏まえた自転車施策推進にあたってのポイントをまとめたものです。

本誌を作成・編集するにあたり、多くの関係者及び関係機関の皆様より、貴重な資料やデータをご提供いただくとともに、大変有益なご助言をいただきました。

本誌の作成・編集にご協力いただいた皆様、そして、金沢の自転車施策に携わるすべての皆様に感謝の意を表します。

金沢の自転車施策のさらなる発展と、より良い道路交通環境の実現に向けて、連携と協働の輪を広げてまいりましょう。

## 連携と協働で歩んだ10年の軌跡 金沢の自転車施策 2007-2017

---

発 刊     2019年3月  
発 行     金沢自転車ネットワーク協議会  
編 集     国土交通省 金沢河川国道事務所  
〒920-8648 金沢市西念4丁目23番5号  
電話 (076) 264-8800 (代表)





# 連携と協働で歩んだ 10年の軌跡

金沢の自転車施策

## 2007—2017

金沢自転車ネットワーク協議会事務局  
[www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/](http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/douro/bicycle.co/)



国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所 調査第二課  
TEL : 076-264-9912 FAX : 076-233-9631

石川県 土木部 道路整備課  
TEL : 076-225-1726 FAX : 076-225-1728

金沢市 都市政策局 交通政策部 歩ける環境推進課  
TEL : 076-220-2371 FAX : 076-220-2048