



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

1

バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備

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！



歩道上で自転車を柵がる小学生



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）

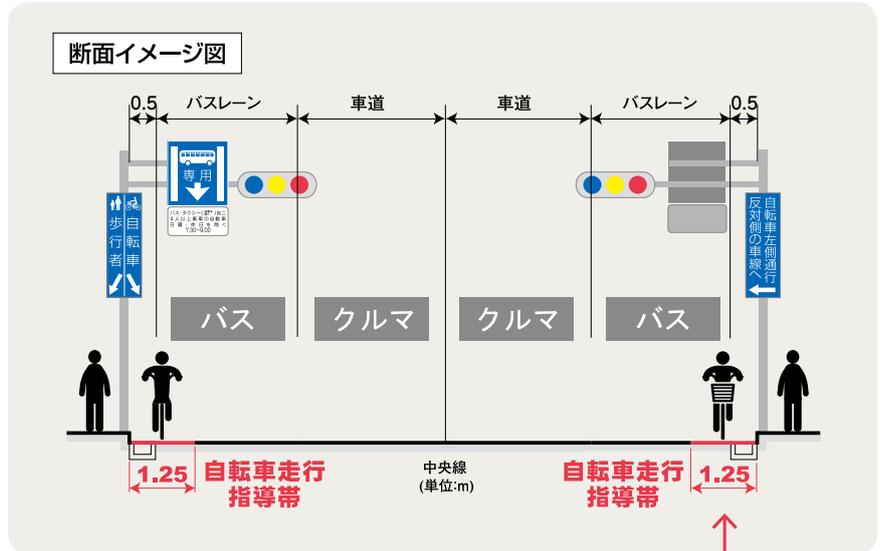
事務局（国）、コンサルタント

1

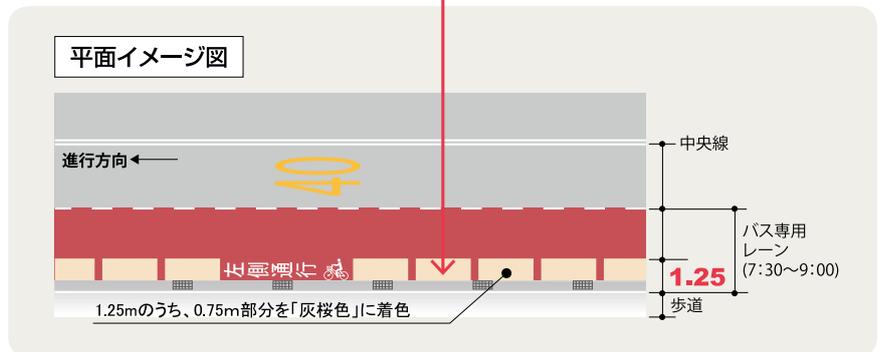
バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備

◆ 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!



▼ 自転車走行指導帯



▼ 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 北國新聞 朝刊 第33面)

バス専用レーン左端に灰褐色で舗装された自転車走行指導帯-2R24G正午撮影、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!

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

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も、あなた自身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)の上の間は、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、この区間では逆送(右側通行)・並進(並んで走る)などのルール違反が多く見られ、社会実験ではバスレーン左側に、灰褐色の自転車走行指導帯を設けることで、自転車が行き止まりの場所を明確化し、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

バスは「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、1.5m以上ある歩道は、「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。
右側のクルマは右折しようとする場合、クルマが向かって右側通行の自転車と衝突する危険性があります。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。

交通ルールやマナーを守ること あなた自身が安全に

1 バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備

◆ 交通ルールやマナーの周知・PR

- 社会実験の実施に際しては、広報計画に基づき、交通ルール及びマナーの周知・PRを徹底。具体的には、約1万人を対象とした事前アンケートの実施、チラシ2万部の配布、高校での出前講座の実施、新聞・テレビ・ラジオ・

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。

▼街頭指導の様子



▼モデル走行隊による模範走行の様子



▼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

3月19日(月)▶5月まで 社会実験実施!

自転車はココ『端RUN』け

「自転車走行指導帯」を走りましょう!

「バスレーン」は、いつも通りの走るように走り、お互いにゆずりあって、安全に走行しましょう!

自転車の走るところがわかりやすくなるよ!

4.25m

「バスレーン左端」を左側通行しましょう!

バスレーン左端: 4.25m

自転車走行指導帯: 4.25m

バスレーン: 4.25m

バスレーン右端: 4.25m

7:30~9:00 (バス専用レーンの時間帯)

浅野川大橋 東山 山の上

対象区間

現状 狭い歩道上では自転車と歩行者の接触事故が発生!

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

お互いにルールを守ることでみんなが安全・安心に♪

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」を守る
③バスは「ゆずりあい」を心がけましょう!

歩行者vs自転車の事故が増加!

●平成7~17年の間に、自転車関連の事故は全体で約1.3倍に増加
●そのうち、対自転車の事故は約1.2倍、対歩行者の事故は約4.6倍に増加

自転車関連事故	H7: 136,831件 → H17: 183,653件	約1.3倍
うち対自転車	122,470件 → 152,287件	約1.2倍
うち対歩行者	563件 → 2,576件	約4.6倍

※対歩行者の事故数は、警察に届け出たものだけであり、実際はもっと多くの事故が発生していると考えられます。
(資料: 警察庁ホームページ)

「自転車走行指導帯」のメリット

●自転車は「自転車走行指導帯」を左側通行することで、これまで以上に安全性が向上します

今までは...	これからは...
●小学生や高齢者などの歩行者が安心して歩道を歩かずに	●安心して歩道を歩くことができるようになる
●歩道と車道を無秩序に走行 ●自転車の走行位置が不明確 ●クルマの出発位置の誤りや歩道上での歩行者との事故リスクが上がる	●自転車の走行位置が明確になり、自転車同士もスムーズに走りやすくなる ●みんなが安全・安心に歩道や歩道上での歩行者との事故リスクが下がる
●自転車はどこを走るかわからず徘徊 ●「自転車専用車道」という意識があまりない	●自転車の歩道道や歩道を定位置で走りやすくなる ●自転車が歩道を歩かずに歩行者との衝突がなくなり、交通安全性が向上する

ルールやマナーを守ることで、あなた自身が安全に!

狭い歩道では、「車道左端を左側通行」しましょう。

Q. どうして「左側通行」なの? A. 出迎い歩道横断の歩行者が容易に発生しています!

下段のクルマは左側通行とすると歩道、クルマの出迎い位置が不明確になります。クルマは左側通行する自転車と衝突する危険があります。出迎い横断する危険があります。

広い歩道(2m以上)では、自転車も歩道通行可(ただし、歩行者優先です)

並進はやめよう

※クルマの通行を妨げるとして、クルマとの事故の危険性が大きくあります。

無灯火はやめよう

※夜間は、ライトを点灯し、自分の位置を周囲に知らせる必要があり、安全性が向上します。

傘さし運転はやめよう

※傘さし運転は、雨が降ると自転車や歩行者の視界が狭くなります。

携帯電話はやめよう

※携帯電話で話やメールをしながらの運転は、注意力が不足し、大事故につながる可能性があります。

こんな時はどうすれば?

●交差点をわたる場合	●前方に自転車がいる場合
●路上駐車がある場合	●バスが停車している場合

社会実験の結果をもとに、より安全な交通環境づくりを考えていきます。
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: 国土交通省国土院国土情報部交通安全課
〒100-6648 東京都千代田区千代田2-2-1 電話: 03(5224)4000

<http://www.hrm.mlit.go.jp/kanaazawa/r159nzenkyo/>

◆ 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、対象区間を自転車で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

みんなが安全・安心に!

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

効果1 自転車のルール順守率が大幅に向上!

自転車の交通ルール順守率調査の結果、84.3%のルール順守率を達成しました。

効果2 「歩行者」は約7割が安全と回答!

Q. 対象区間の歩道は歩行者からみて安全だと思いますか?
安全だと回答した歩行者が73%です。

社会実験の「継続」を求める意見が過半数!

アンケートの結果、社会実験の継続を希望する意見が過半数となりました。

社会実験によって課題が明確に

調査の結果、いくつかの課題が明らかになりました。

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!

■交通ルールやマナーを守ろう!
①自転車「指導帯」を一律で左側通行。「優先」を守る
②バス・クルママ「思いやり」「ゆずりあい」の気持ちで走行
③歩行者・自転車と交差点では注意して通行

「自転車走行指導帯」社会実験 ー9月まで継続!ー
～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!

歩道の安全性に対する評価が向上!
事前「安全」16% → 事後「安全」70%

交通安全意識が向上!
「安全」21% → 「安全」36%

歩行者に対する評価が向上!
事前「満足度低い」19% → 事後「満足度低い」42%

課題1 日中や夕方ルール順守率向上
課題2 自転車の信号無視の防止
課題3 交差点付近での安全性の向上
課題4 バス停車時の走行方法の徹底

社会実験の結果をもとに、より安全な道路空間づくりを考えたいです。

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
http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/159anzenkyo/

1

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

取り組みの効果

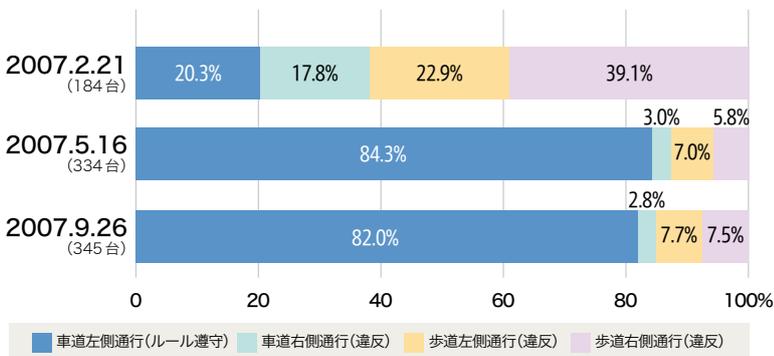
◆ 自転車のルール遵守率の向上と自転車交通量の増加

- 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）

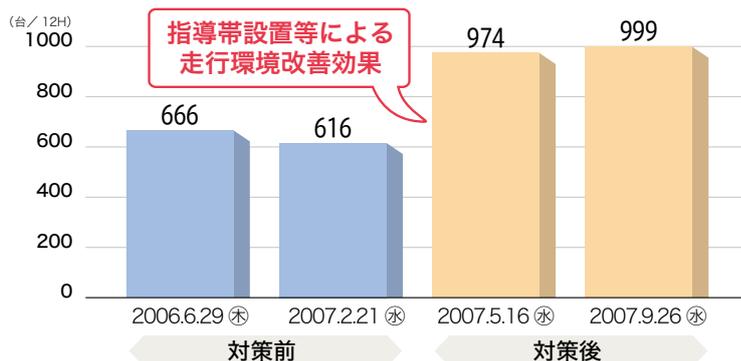


▼整備後の通行状況



▼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

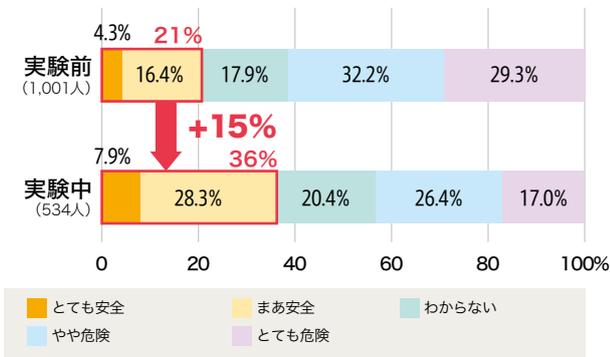


◆ 道路利用者の安全性等に対する評価の向上と自転車関連事故の減少

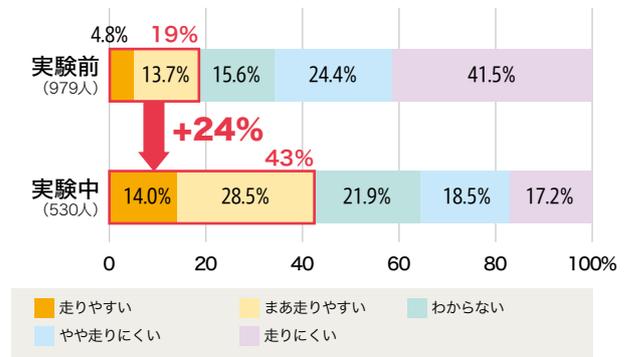
● 整備前後（社会実験前・社会実験中）の地域住民等へのアンケート結果から、自転車の安全性や走行性に対する評価、歩行者の安全性に対する評価が向上。また、地域住民やクルマのドライバーからも対策の効果について高い評価が得られた。

● 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。

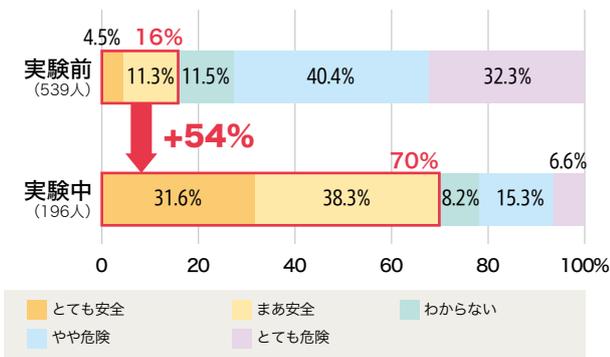
▼自転車の安全性に対する評価



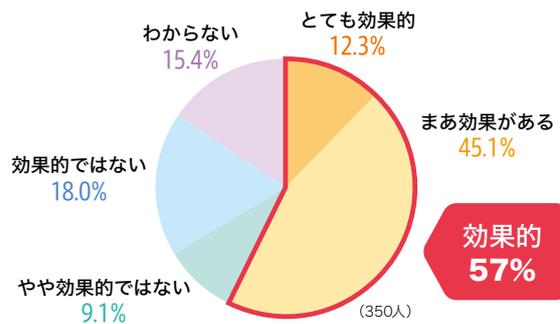
▼自転車の走行性に対する評価



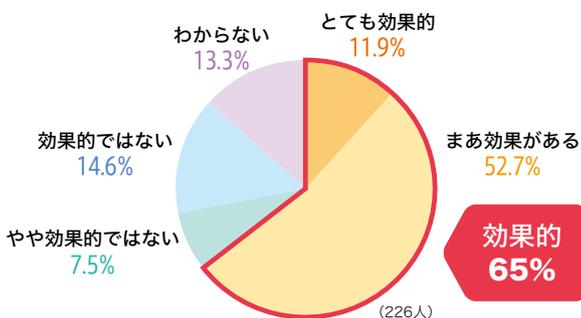
▼歩行者の安全性に対する評価



▼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感に燃え、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。現場には何度も通り、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らなく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

- ・ 総勢のところが高く怖い
- ・ ぶつかりそうになる
- ・ 車が多い

計4名

意見をもとえた 住民の提案	・ 防護帯の設置。
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)

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600m）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、路地との交差点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。
- 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。

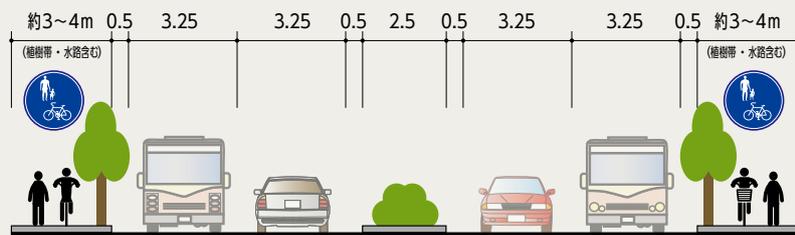
案1 車線幅の縮小によりW=1.25mの自転車レーンを設置する案

案2 車線幅と中央分離帯の縮小によりW=2.25m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

- 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



- 路地との交差点においては、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



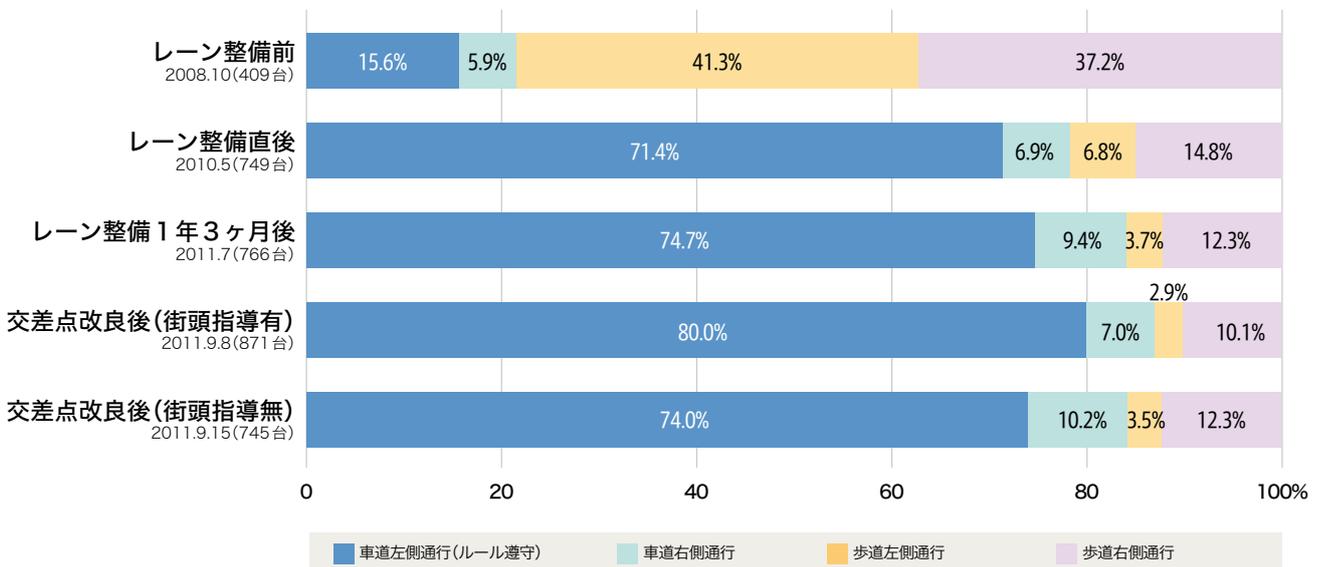
▽ 取り組みの効果

- 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。

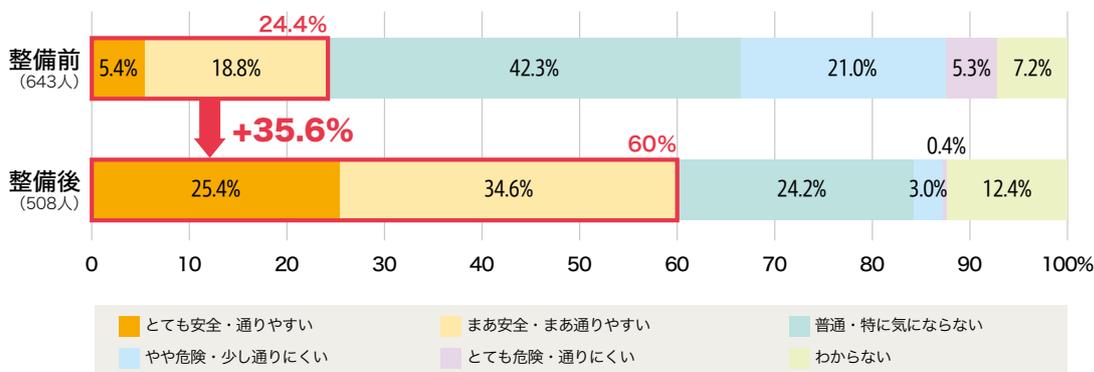
▼整備前後の変化



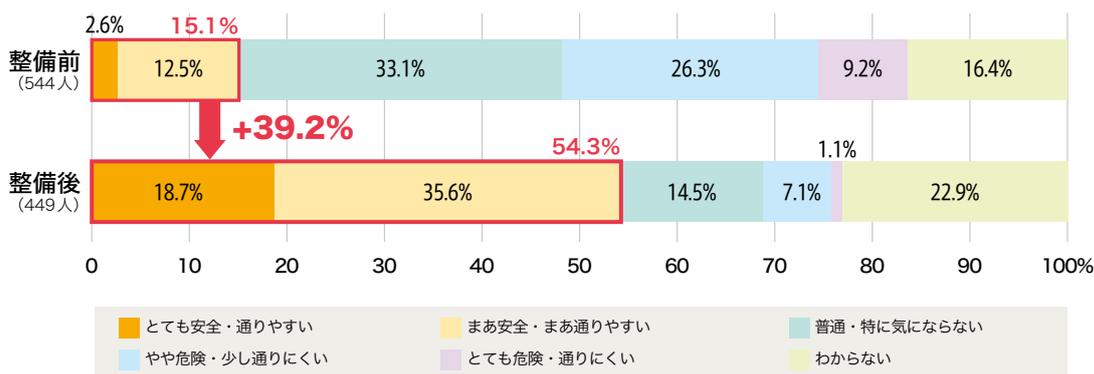
▼自転車のルール遵守率の変化（平日7～19時）



▼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するとされていたが、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

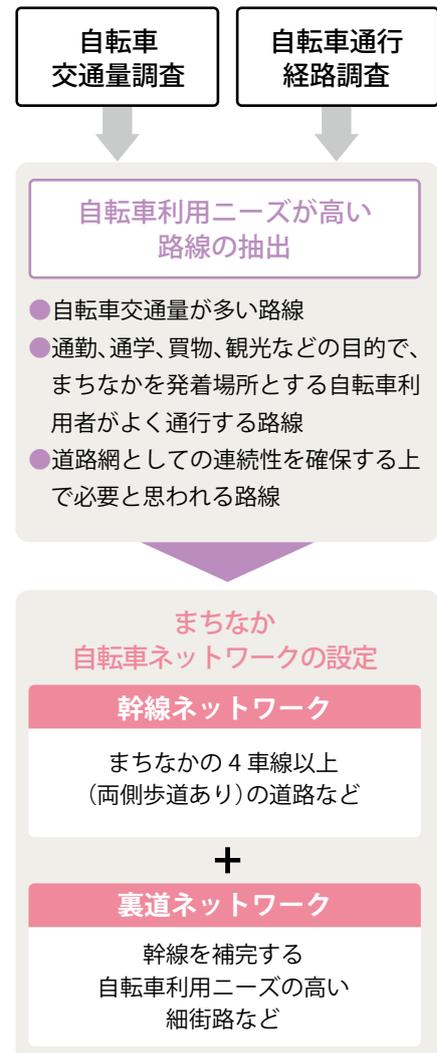
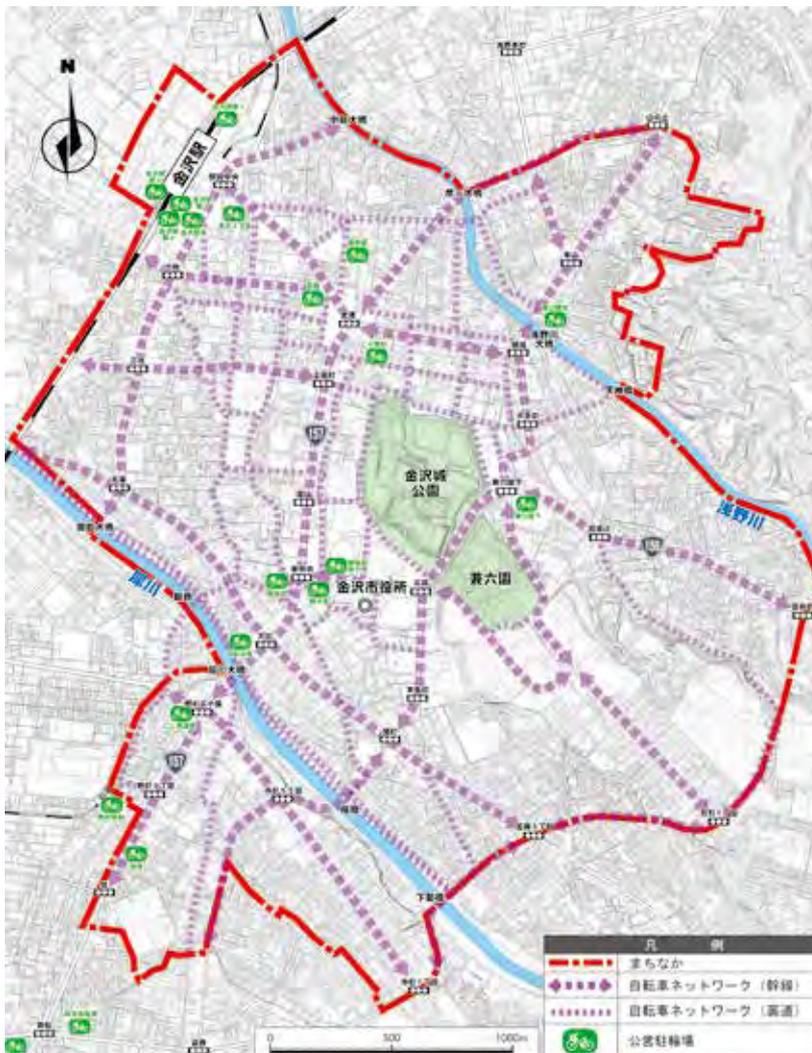
計画の実現に向けて

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0.75m（歩行者の最小幅）、自転車0.6m（普通自転車のハンドル幅）、自動車1.7m（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

自転車走行指導帯の整備イメージ

- 歩行者・自転車・クルマの独立した通行空間を確保することを基本とする。
- 自転車マークや矢印に加え、クルマの通行空間と分離するための破線を表示する。
- クルマの交通量が多い区間では、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間の着色を検討する（灰桜色）。
- 自転車利用者の安全確保のため、クルマに対しては20km/h～30km/hの速度規制の導入が望ましい。

※幅員 7.0m 以上の道路では、道路の特徴を踏まえて検討する。

条件に当てはまる路線・区間 (例)

(B. 1 級幹線 22 号石引・広坂線) 速度規制 40km/h、駐車禁止 (終日)

↑石引方面

(C. 尾張町二丁目線 2 号) 速度規制 40km/h、駐車禁止 (終日)

↑新町方面

■ 道路有効幅員 3.8m 以上 4.4m 未満で一方通行の場合

自転車走行指導帯の整備イメージ

- クルマが、歩行空間及びクルマと逆方向に進む自転車の通行空間を侵害しないことを基本とする。
- 自転車は、クルマと同じ空間を、同じ方向に通行することを基本とする。
- 自転車マークや矢印に加え、クルマと逆方向に進む自転車とクルマの通行空間を分離するための破線を表示する。
- 自転車とクルマが同じ空間を通行することから、クルマに対しては、20km/h 規制の導入が望ましい。

条件に当てはまる路線・区間 (例)

(H. 片町一丁目線 9 号) 一方通行規制、速度規制 40km/h、駐車禁止 (終日)

↑岸川大橋方面

(I. 広坂一丁目線 2 号) 一方通行規制、速度規制 40km/h、駐車禁止 (終日)

↑広坂方面

◆ 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



▼追越禁止の法定外表示



▼住民参加による検討会



▼地域住民等による街頭指導



▼警察・道路管理者の現場確認



▼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。
- 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）。

▼社会実験中のサイクルポートの様子



▼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。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
事務局	金沢市 都市整備局 道路管理課長
	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"> ● 国道159号(現国道359号)で「自転車走行指導帯」を整備(国) ● 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) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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) ● 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)
2008	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	
2009	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	
2010	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要地方道金沢鶴浜線で「歩道上の通行空間分離」の実験(石川県) ★ 「金沢自転車ネットワーク協議会」を設立(2011.2) ● 「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) 	
2011	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要地方道金沢鶴浜線で「歩道上の通行空間分離」を整備(石川県) ● 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) ★ 「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) 	
2012	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) ● 有松・久安地区で「自転車専用通行帯」を整備(県警、金沢市) ★ 「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) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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) ● 「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)
2013	<ul style="list-style-type: none"> ★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)」を策定(2013.8) ★ 「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) 	
2014	<ul style="list-style-type: none"> ★ 「広域的な自転車ネットワーク検討路線」を策定(2015.2) ★ 「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) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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)
2015	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道窪野々市線で「自転車走行指導帯」を整備(2015.4)(石川県) ★ 「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 ★ 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)改定版」の検討 ● 「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) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「『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)
2016	<ul style="list-style-type: none"> ● 浅野川大橋周辺で「自転車走行指導帯」を整備(2016.4)(国) ● 県道倉部金沢線で「自転車走行指導帯」を整備(2016.4)(石川県) ★ 「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) ★ 「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」の選定(2017.3) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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)
2017	<ul style="list-style-type: none"> ★ 「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」の改正(2017.8) ● 「石川県自転車関連交通事故分析報告書」を作成(2018.3) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自転車活用推進法」を施行(2017.5)
2018	<ul style="list-style-type: none"> ★ 「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) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自転車活用推進計画」を策定(2018.6)

「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"> 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) 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) 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)
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"> 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) 2) 事例報告「金沢での取組報告」 3) ラウンドテーブル「安全で楽しい自転車まちづくり」
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"> 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) 2) 事例報告「金沢での取組報告」 3) ラウンドテーブル
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"> 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) 2) 事例報告「金沢での取組報告」 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」

▼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」をつくるのが重要!

- ▶ 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	
10月11日(木)	
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 「みんなが安全に自転車利用環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた発言—」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「まちのり」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」 ※事前申し込み不要 司会及MC: インタビュー: 北陸大学 三田千秋 教授 コーディネーター: 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、榎寿子氏 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 石川県港湾課 石川麻港 課長 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	情報交換会
10月12日(金)	
10:00	分科会 ① 自転車のルール遵守 産長: 岩手県立大学 元田良孝 教授 発表: 石川県警察本部交通安全課 近藤和博 首席参事官兼交通安全課課長 福井市交通安全会議 山崎浩典 交通安全委員 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 産長: ㈱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」運営) ㈱NTTドコモ (横浜「ペイパイク」運営) エムシードットコム (富山「アヴィレ」運営) ㈱アーネエムズ (京都「ナポレオン」運営) ㈱日本海コンサルタント (金沢「まちのり」運営)
11:30	全体まとめ 各分科会産長からの報告 学識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 東金沢駅停車場線(小坂～東金沢駅前間) 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>

