



## 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

# 1

## 金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の導入

### 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）
料金收受 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）



## ◆「まちなか＝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

- まちなか事務局では、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「まちなか＝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「まちなかクーポン」

#### ▼まちなかクーポン



- ◆ 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、まちなか事務局では2016年6月より「まちなかクーポン」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、まちなか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。

### まちなか自転車を活かした「サイクリングツアー」の開催

- ◆ 「まちなか」の予備の自転車や、まちなか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・浅野川線のサイクリス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。
- ◆ 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。

#### ▼まちなか回遊ツアー



#### ▼金沢サイクリングツアー in 直江谷



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

#### ▼まちなかで見つけた金沢（サイクリングマップ）



- ◆ まちなか事務局では、「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「まちなかで見つけた金沢」を作成・配布。

## 取り組みの概要

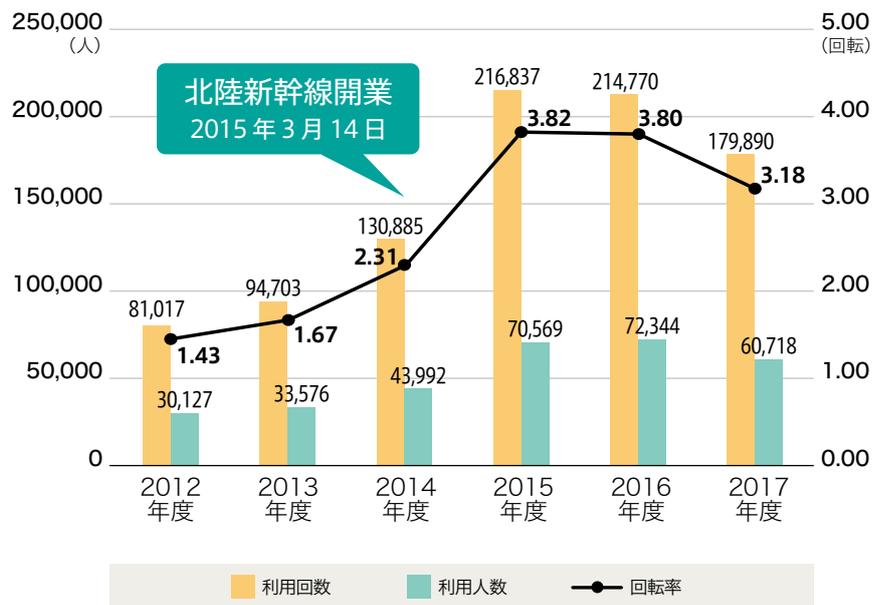
### ◆「まちなり」の利用実績

- 「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



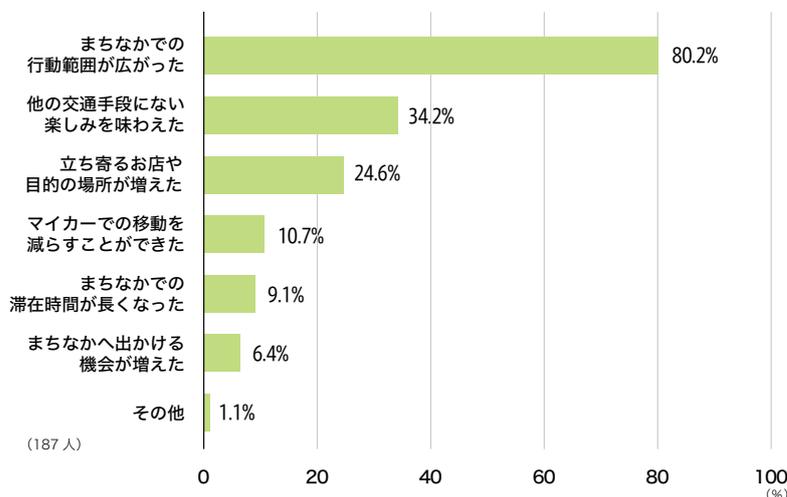
## ◆ 「まちなり」の評価

● 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ける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、車道上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**

平成24年11月30日に右側の区域において、新たに**自転車レーン**が供用開始されました。  
自転車レーンを定歩道通行しましょう。

**自転車レーン（自転車専用通行帯）とは**  
「法令で定められた自転車の通行できる道路から分離された道路の部分を指します。」

- 自転車はクルマと同じ車道の仲間なので、車道の左端を通行し、歩道・自転車道・歩道帯を通行してはいけません。
- 交通信号機のない場合、自転車は歩行者優先通行の扱いになります。

**自転車レーンのある道路では自転車は** **一方通行・一方通行**

**歩道の自転車通行**  
歩道は通行できません。  
横断線のある「自転車通行可の歩道」では自転車も通行することができます。  
【ただし、（1）歩行者、高齢者（75歳以上）、障害者、乗車禁止の歩道帯がある場合は通行できません。歩行者優先通行の歩道帯は通行できません。歩行者優先通行の歩道帯は通行できません。】

**クルマの横断**  
● 自転車レーンを通る自転車は、クルマの横断線に近づきすぎないよう注意する必要があります。  
● 交差点での右折  
「自転車の横断を歩行者優先通行と見なす」ので、歩行者優先通行の歩道帯は通行できません。

**歩行者、自転車、クルマの場でルールを守ろう！**  
ひとりひとりが交通安全を心がけよう！

## ▼ 有松・久安地区自転車レーンの安全な走り方（ウラ面）

**交差点での二段階右折の方法**

大回り右折方法

1. A方向から来た歩行者の横断を待たせ、①歩行者優先通行の歩道帯を通行する。  
2. 歩行者優先通行の歩道帯を通行し、②歩行者優先通行の歩道帯を通行する。  
3. 歩行者優先通行の歩道帯を通行し、③歩行者優先通行の歩道帯を通行する。

**バスが止まっているとき**

自転車レーンで走っていると、歩道のバスは一時停止して、自転車の横断を待たせ、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。

1. 歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。  
2. 歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。

**前方の大型車に注意**

歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。  
歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。

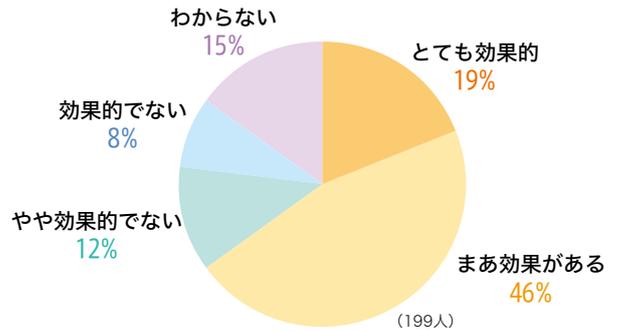
**車線変更は必ず後ろを確認！**

歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。  
歩行者優先通行の歩道帯を通行し、歩行者優先通行の歩道帯を通行する。

## ◆ 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。

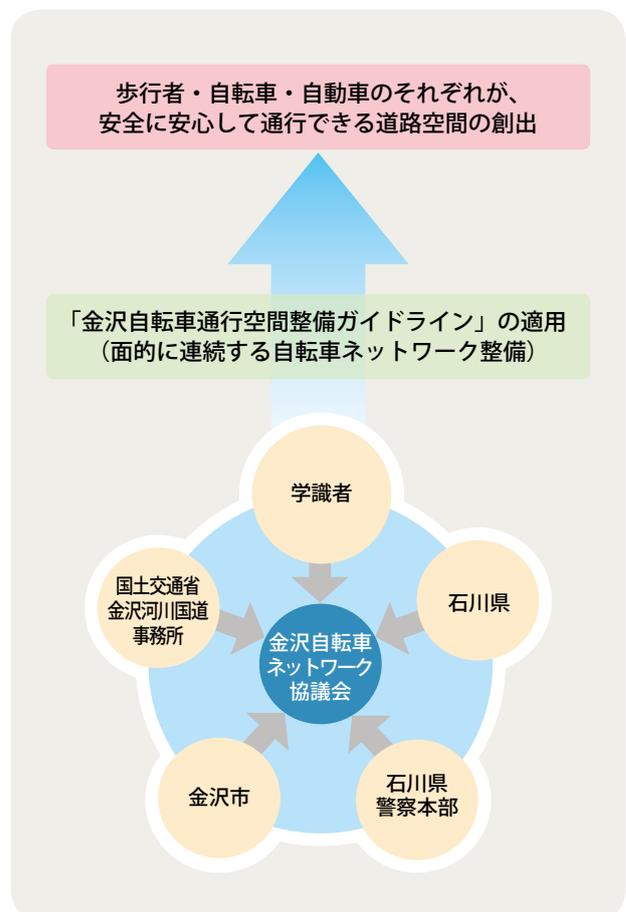
## POINT

- ◆ 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

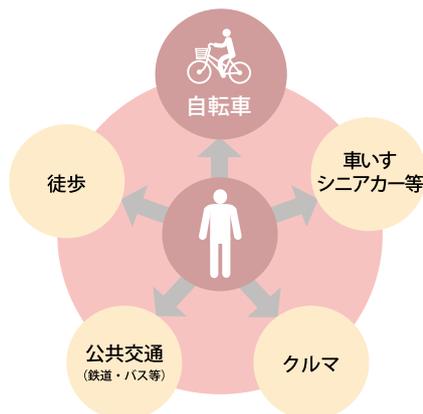
### ◆ 自転車通行空間整備の「基本理念」の明示

● 金沢版GLの策定にあたり、下記の基本理念を明示。

▼金沢版GLの基本理念概念図

**<金沢版GLの基本理念>**

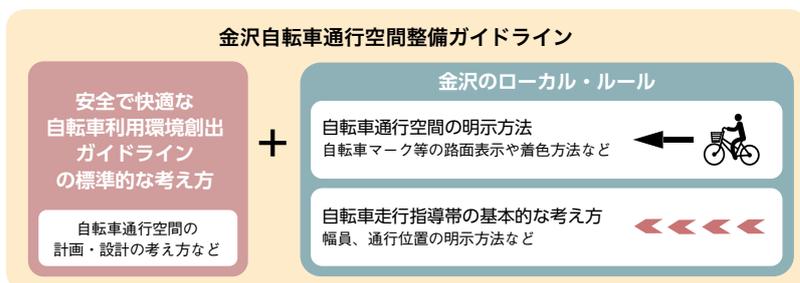
「自転車通行空間整備は『人中心の交通体系』を支える一つ的手段」であることを前提とし、人があらゆる交通手段を安全・快適に利用できるよう、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を示すものとする。



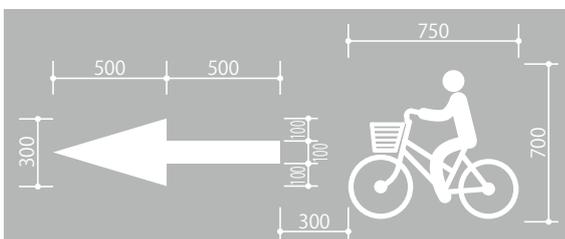
### ◆ 金沢のローカル・ルールの設定

● 金沢版GL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GL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GLの構成

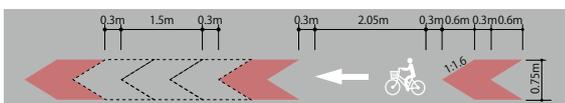


#### ▼自転車マークと矢印の規定

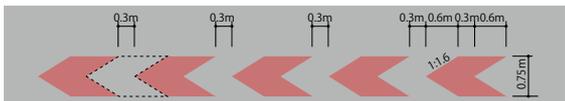


#### ▼矢羽根表示の規定

[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



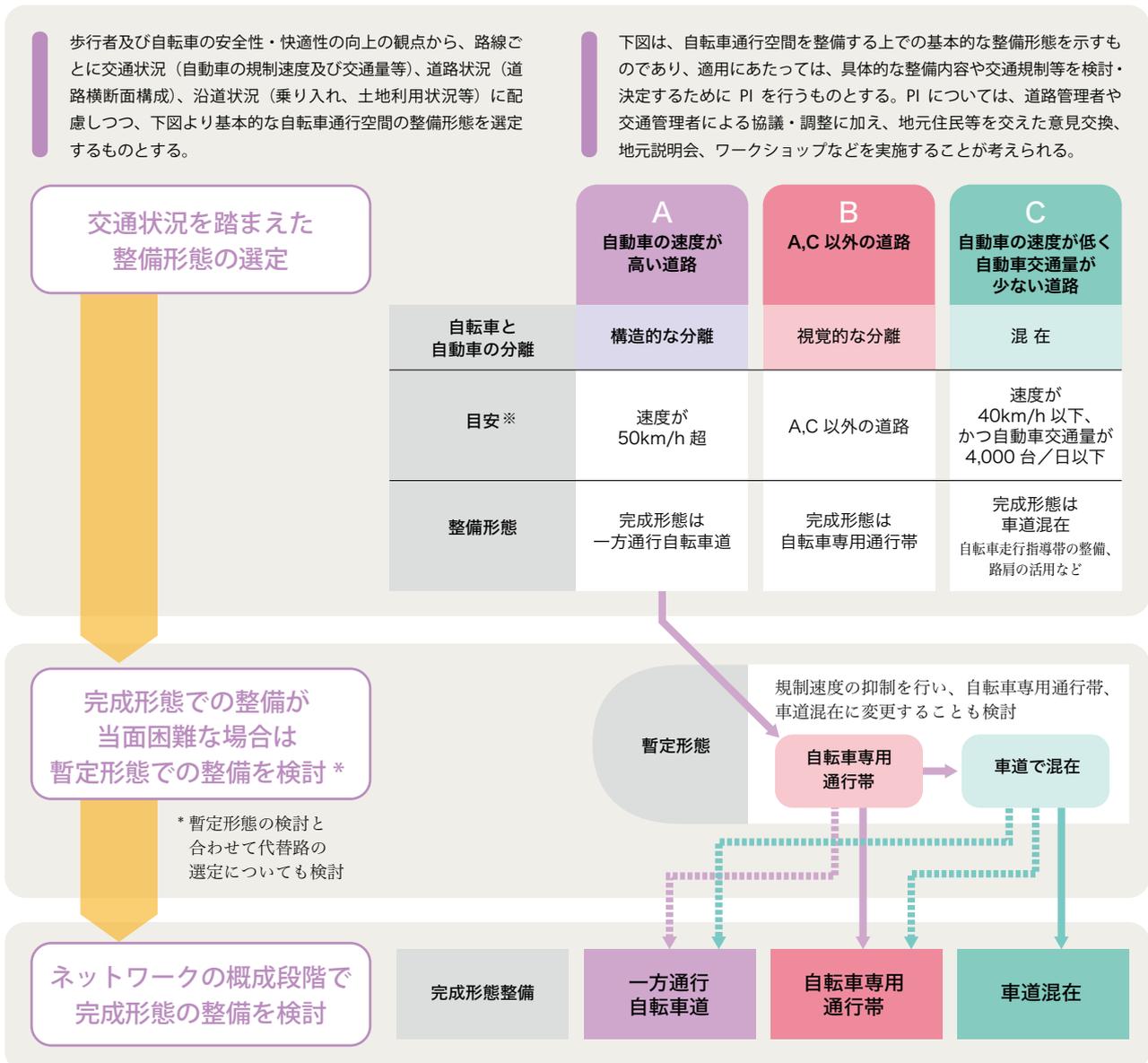
※ 出典：2009年E版塗料用標準色（社団法人 日本塗料工業会）より作成

## 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



※ 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GL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	自転車と自動車とを車道で混在			
	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 (やむを得ない場合 0.6m以上)	
整備平面イメージ							
概要	● 緑石又は柵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。	● 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。(道交法第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。(道交法第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。	※ 交差点部の自動車のすれ違いを考慮し、交差点付近に破線を引かない等の配慮が必要。	

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

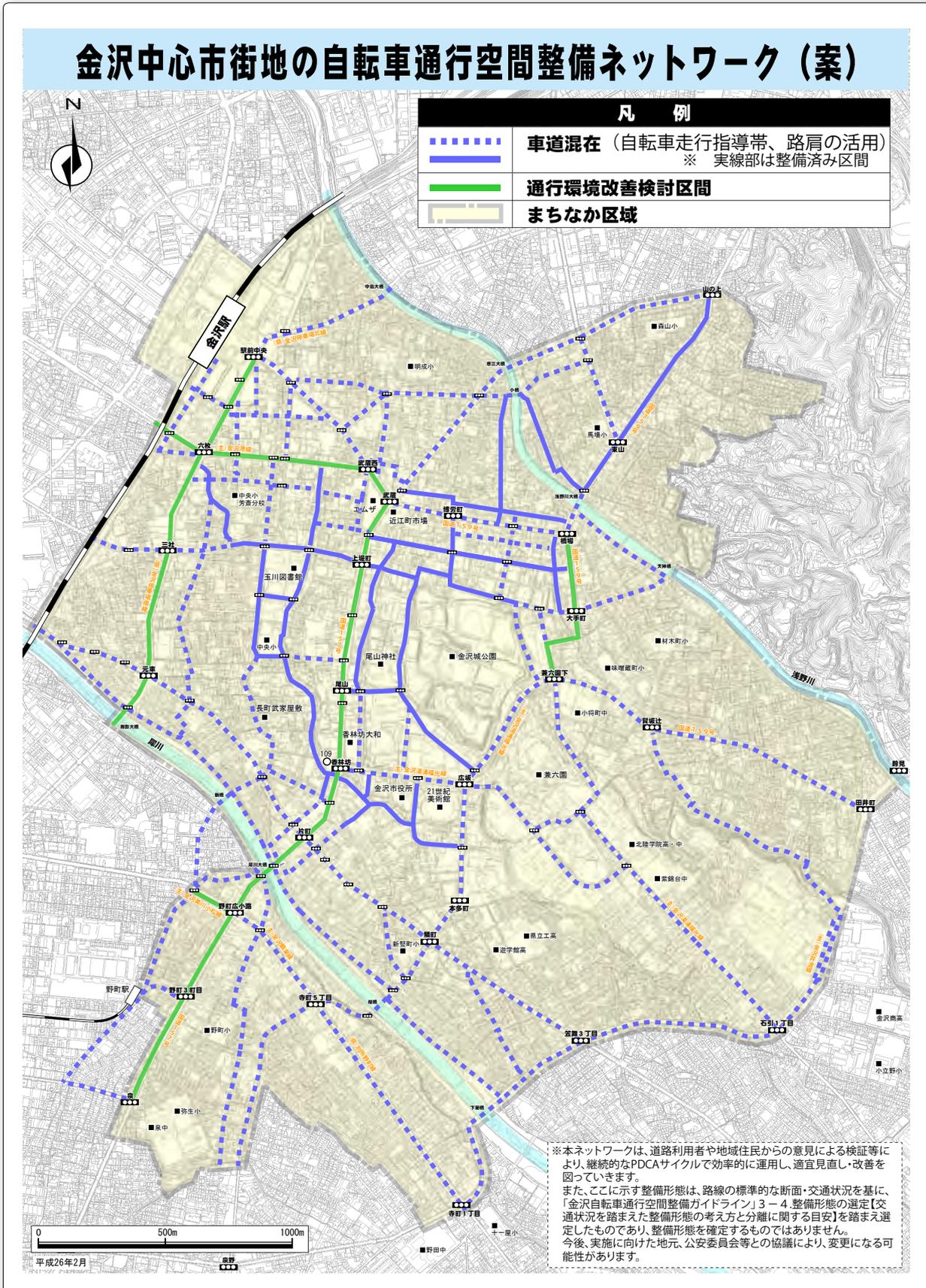


## 取り組みの概要

### ◆ 「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）



## 【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。

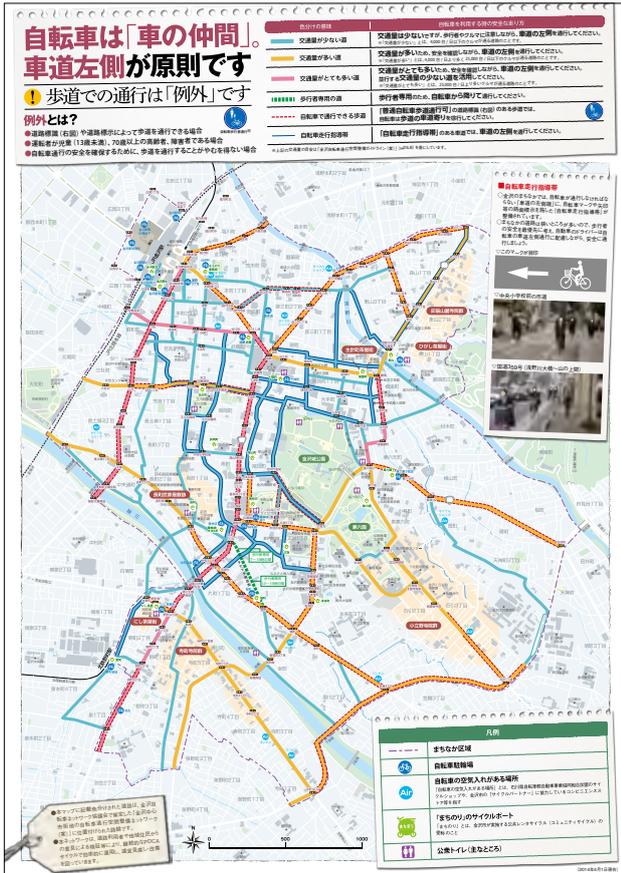
	整備イメージ	整備事例	概要
① 自転車道		▼南平台日吉台線(高槻市) 	● 自動車の速度が50km/hを超える道路において検討する。 ● 縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。
② 自転車専用通行帯		▼一般県道東金沢停車場線(金沢市) 	● 自動車の速度が50km/h以下道路かつ自動車交通量が4,000台/日を超える道路において検討する。 ● 公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。
③ 車道混在	(幹線的な道路) 	▼国道359号(金沢市) 	● 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。 ● 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。
	(非幹線的な道路) 	▼中央小学校地区市道(金沢市) 	● 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。 ● 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。
	路肩の活用 	▼1級幹線8号泉・泉本町線(金沢市) 	● 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。 ● 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。
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> <p>▼歩道上の徐行徹底事例(本町通、大阪市) </p> <p>▼交差点部の安全通行の意識啓発事例(国道159号、金沢市) </p> <p>▼「ゆずりあい」の意識啓発事例(金沢中警察署前市道、金沢市) </p>		

## ◆「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、どうしたら・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