



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



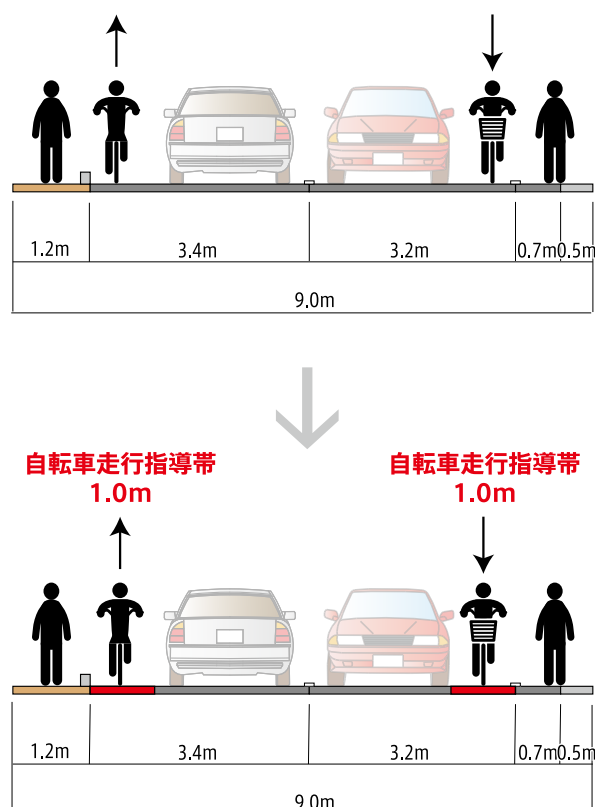
▼関係者合同現場確認の様子



◆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。

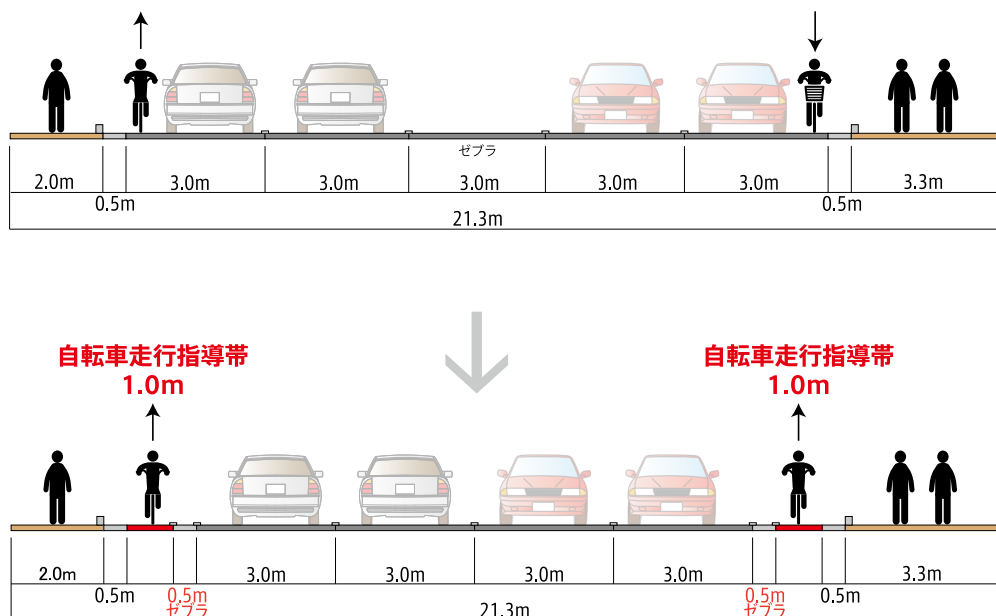
▼片側 1 車線区間における整備前後の断面図



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。



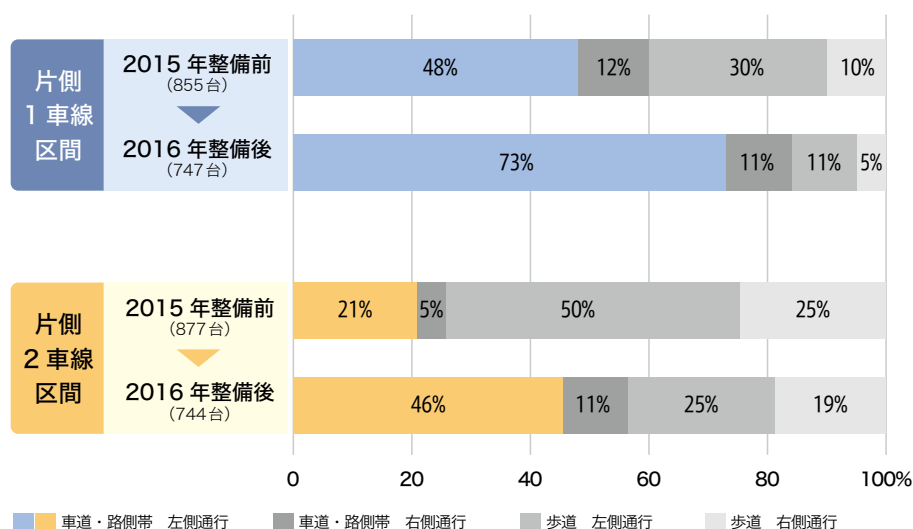
島田 貴幸氏

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

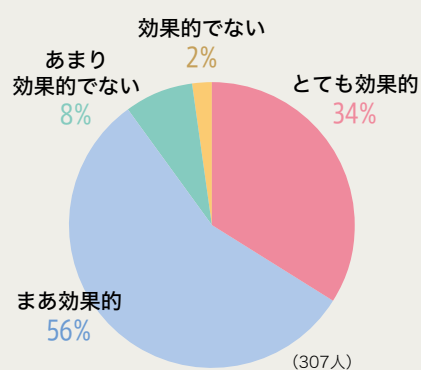
◆ 取り組みの効果

- 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。

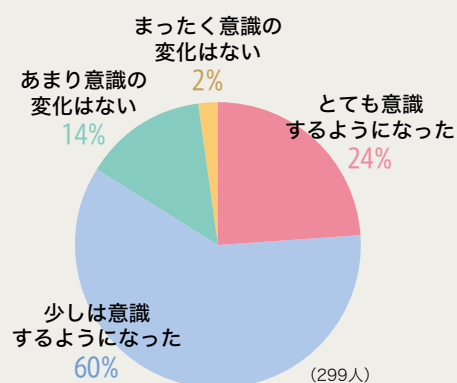
▼整備前後の自転車通行位置の変化



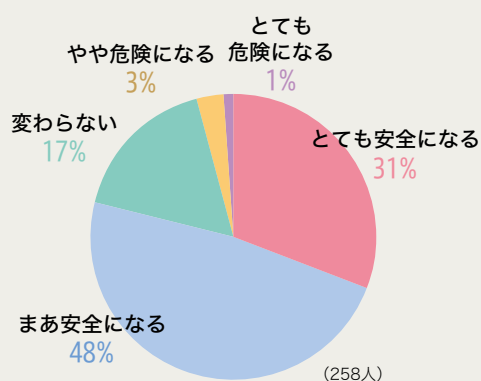
▼自転車走行指導帯の整備効果



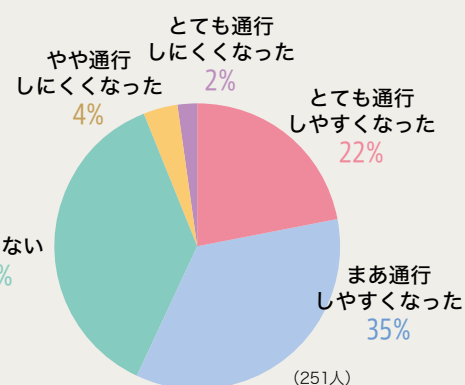
▼自転車ルールに対する意識の変化



▼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



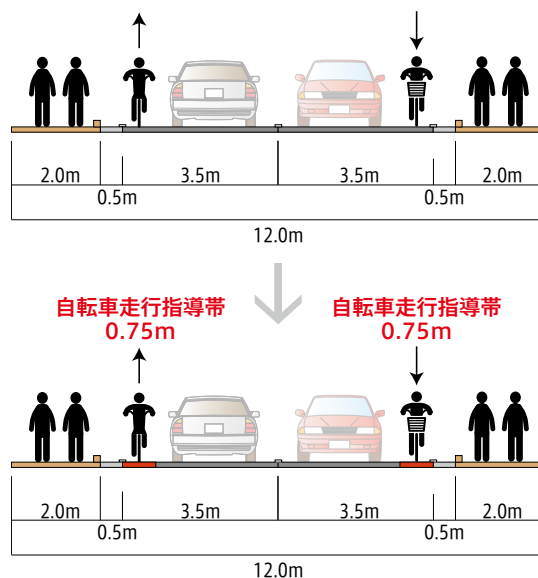
▼狭い歩道を通行する自転車



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



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



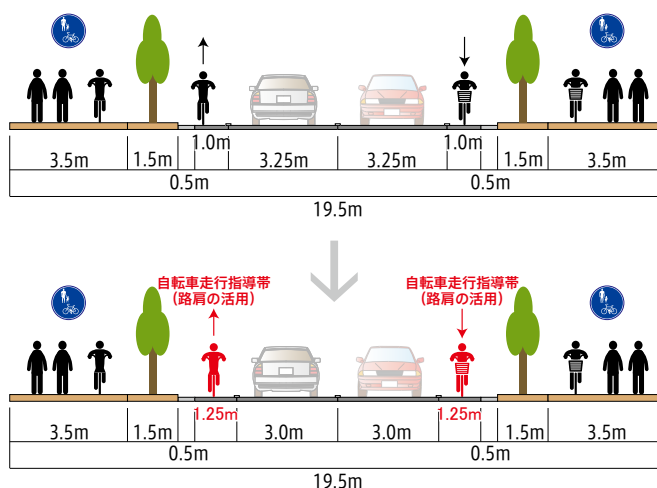
▼対象区間位置図



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、

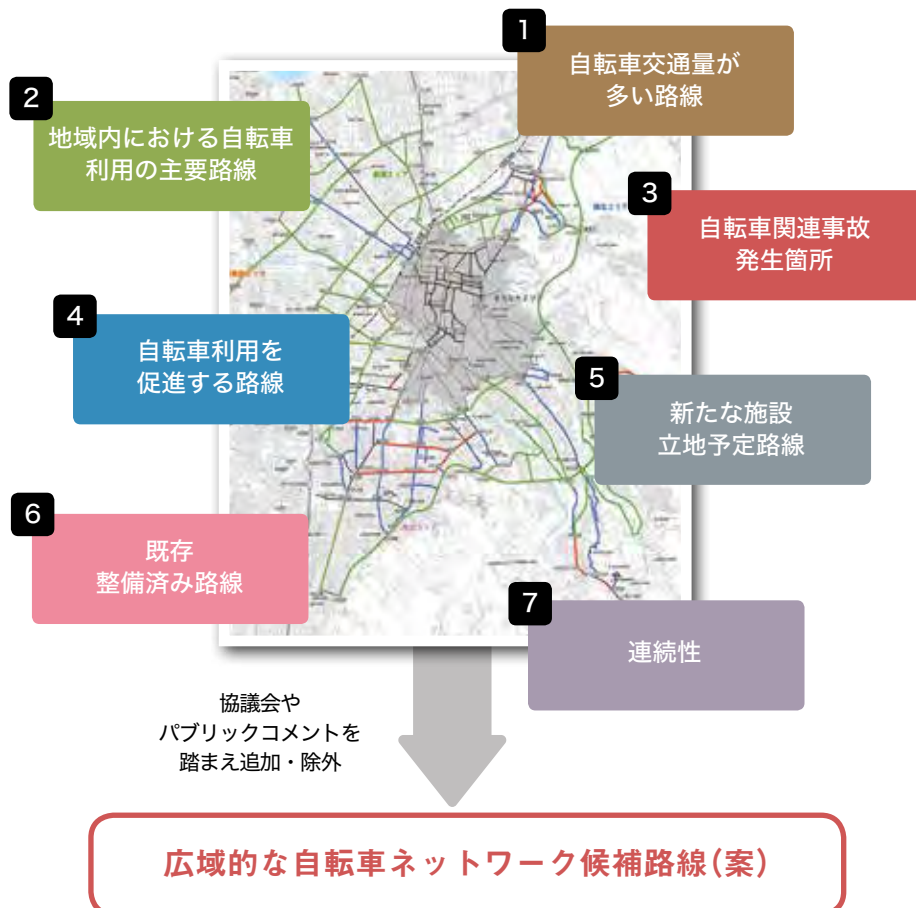
今後の検討課題とされていたが、郊外部でも高校周辺やまちなかをつなぐ路線は自転車利用が多く、より広域的な自転車ネットワーク形成を図るための路線を検討することとなった。

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。

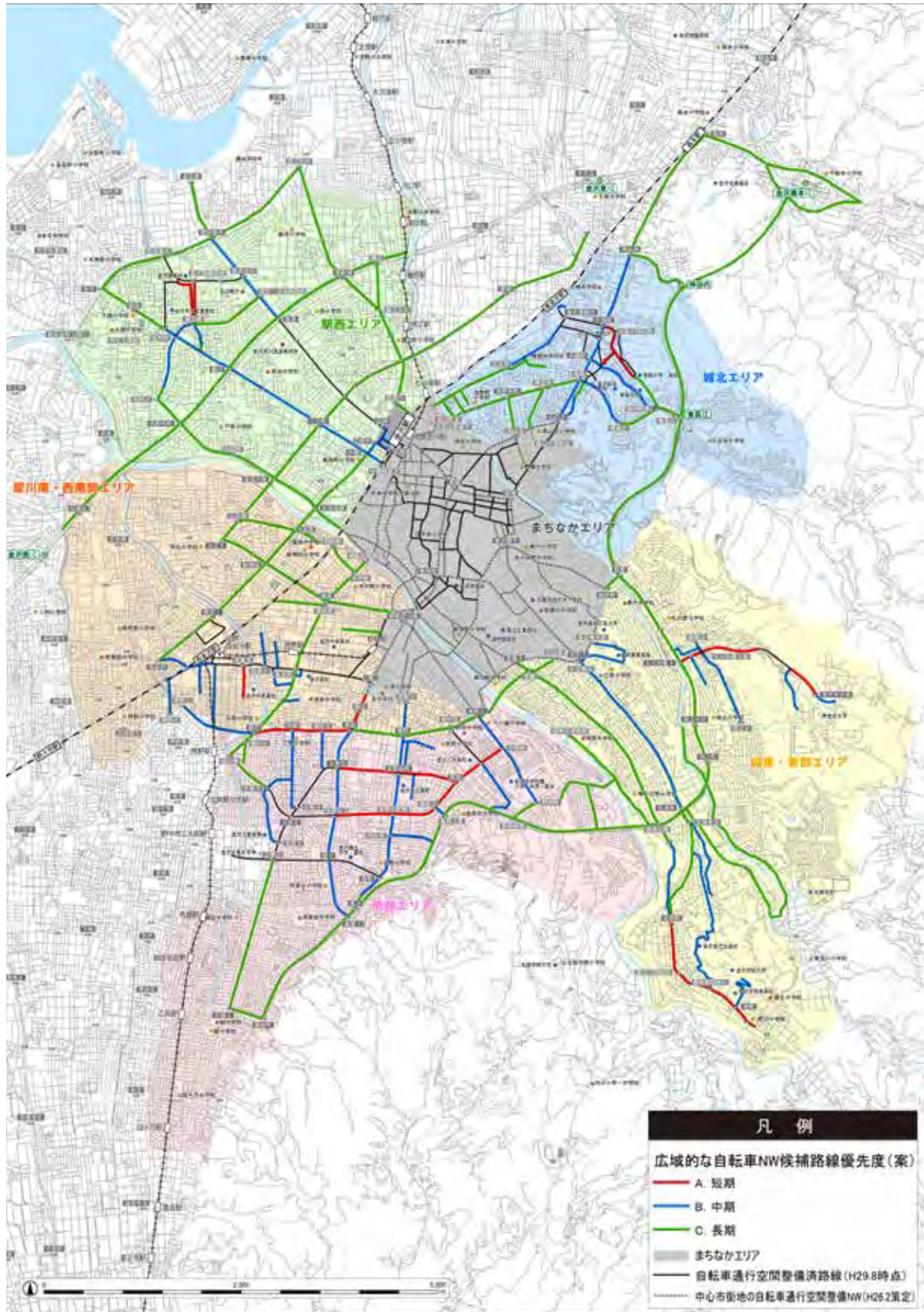
- 金沢市内の自転車走行指導帯整備については、地元からも前向きな意見が聞こえてきているため、徐々に自転車通行空間整備に対する理解が深まっているのではないかと



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）



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、歩道の歩行者と衝突しないよう、また、ヘルメット着用、自転車損害賠償保険加入、点検整備などを怠りません。

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)
転倒した際に怪我を防ぐために、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(加入対象者は乗車者)	保険内容	加入の目安
①自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
②自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
③自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
④自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑤自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑥自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑦自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑧自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑨自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安
⑩自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)	自転車損害賠償保険	加入の目安

乗車者という保険とは、**「相手の生命又は身体に被害を補償できるもの」**をいいます。
※保険に加入している場合がありますので、乗車者のチェックシートで加入状況をご確認ください。

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年神戸地裁)
男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中に歩行者の女性と正面衝突。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、他人にけがをさせてしまった場合など、相手の生命又は身体に被害を補償できる保険(自転車損害賠償保険)に加入していますか。

※自転車損害賠償保険(加入対象者は乗車者)に加入している場合は、加入の旨を記載してください。

はい **いいえ**

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。

はい **いいえ**

生活、各種団体保険(職域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。

はい **いいえ**

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。

※自動車保険に、他人に被害を補償する(自動車損害賠償責任)特約がついていない場合は、加入の旨を記載してください。

はい **いいえ**

自転車損害賠償保険に加入しています。

お手持の保険証券を確認の上、ご記入の保険会社にご確認ください。

自転車損害賠償保険への加入が必要です。

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関する相談は、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願いいたします。

保険会社	営業所	営業時間	連絡先
① 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
② 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
③ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
④ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑤ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑥ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑦ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑧ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑨ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111
⑩ 日本生命保険	〒950-0001 金沢市	9:00~17:00	076-221-1111

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