

## 第2回 金沢自転車ネットワーク協議会 議 事 概 要

日時：平成23年8月3日（水）14：00～16：00

場所：国土交通省金沢河川国道事務所 2階会議室

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
  - (1) 平成23年度の自転車関連施策 ----- (資料-1)
  - (2) 金沢自転車走行空間整備ガイドライン（構成案） ----- (資料-2)
  - (3) 金沢自転車走行環境整備計画（構成案） ----- (資料-3)
  - (4) 今後のスケジュール ----- (資料-4)
4. 閉 会

### 議 事 要 旨

#### 【平成23年度の自転車関連施策について】

◎金沢自転車ネットワーク協議会では、道路管理者だけでなく、県警や各所轄警察署での取り組みも随時紹介してもらいながら、情報を共有化し、整備改善につなげていく必要がある。

#### 【金沢自転車走行空間整備ガイドライン（構成案）について】

◎ガイドライン策定に際しては、自転車利用者の年齢層や、歩行者・自転車・自動車の各種交通量、自転車と自動車の速度差などを考慮しながら、自転車安全利用五則（自転車は車道が原則、歩道は例外）を基本に検討していくべきである。

◎自転車走行空間の明確化にあたっては、着色時のカラー舗装の耐久性向上策や、グレーチングの処理等の路面構造について研究・検討すべきであり、この点についてもガイドラインに盛り込んでもらいたい。

◎自転車走行空間の連続性を確保することや、交通安全の向上を図るうえで、交差点部の処理が極めて重要となる。交差点の形状や大きさによって対策も異なることから、県道東金沢停車場線で行われる自転車横断帯の移設や自転車専用信号の設置などの事例・効果を踏まえつつ、交差点のパターンに応じた対策の方向性を検討する必要がある。

#### 【金沢自転車走行環境整備計画（構成案）について】

◎自転車走行空間の整備内容を検討するためには、道路交通センサス等の網羅的な交通量データに加え、細かいエリアや区間での歩行者・自転車・自動車交通量などのデータが必要となる。

◎金沢自転車ネットワークの検討に際しては、ネットワーク路線の選定や、重点整備路線の抽出方法等について事務局でしっかりと考えてもらいたい。

#### 【今後のスケジュールについて】

◎今年度は、今回を含めて、金沢自転車ネットワーク協議会を5回開催し、自転車走行空間整備ガイドラインや自転車走行環境整備計画（金沢自転車ネットワーク案）の内容について議論を進めていくこととする。また、協議会主催の勉強会を開催し、今年度の成果について報告しあうことで、自転車関連施策のプラットフォーム化を図っていくこととする。

## 委員名簿

分類	所属・氏名	出欠
学識者	金沢大学 教授 高山 純一	出席
	北陸大学 教授 三国 千秋	出席
	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)	出席
警察	石川県警察本部 交通規制課長 三島 真次	出席
	石川県警察本部 交通企画課長 近藤 和秀	出席
	金沢東警察署 交通官 長田 浩樹	出席
	金沢中警察署 交通官 武渕 純夫	出席
	金沢西警察署 交通第一課長 蔵谷 町村	出席
行政 関係	国土交通省金沢河川国道事務所 交通対策課長 村上 和久	出席
	石川県 土木部 道路整備課長 松田 洋一郎	出席
	石川県 土木部 都市計画課長 宮田 正弘	代理出席 (竹俣担当課長)
	石川県 県央土木総合事務所 維持管理課長 竹内 徹	出席
	金沢市 都市政策局 歩ける環境推進課長 水口 哲哉	代理出席 (中田課長補佐)
	金沢市 都市整備局 道路管理課長 今越 寛	代理出席 (高田グループ長)

出席者：14名、欠席者：0名

## ■開会

### ●国土交通省金沢河川国道事務所 調査第二課 木村課長

定刻より早いですが、皆様お集まりいただきましたので、ただいまより、第2回金沢自転車ネットワーク協議会を開催いたします。本日は暑い中、またお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。私は、事務局を担当しております、国土交通省金沢河川国道事務所調査第二課長の木村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

## ■会長挨拶

### ○金沢大学 教授 高山会長

私は、自転車に関する事業に非常に長く携わっています。平成18年の旧国道159号（現359号）における自転車走行指導帯の社会実験に始まり、県道東金沢停車場線における自転車レーンの整備、金沢駅西50m道路の歩道上における歩行者と自転車を分離する社会実験などに関わってきました。金沢市では、平成19年度に新金沢交通戦略を策定し、特にまちなかについては歩行者と公共交通を中心とした交通体系の構築を進めており、自転車も含めて考えていく必要があると思います。また、平成22年度に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」を策定し、まちなかを中心として検討してきましたが、もう少し広いエリアを検討する必要があると思います。金沢都市圏や石川県全域まで拡大できれば良いとは思いますが、地域性があるので、少なくとも金沢と呼ばれるエリアの自転車の走行環境をしっかりと整備できれば良いと思います。本日は、事務局から今後のスケジュールを含め、道路利用の空間構成についての案等を提示していただきますので、忌憚のないご意見をいただきたいと思います。本日は、よろしくお願いいたします。

## ■平成23年度の自転車関連施策

### ●事務局より資料-1を説明

#### ○金沢大学 教授 高山会長

事務局から、国土交通省、石川県、金沢市の平成23年度に実施予定の自転車関連事業について説明していただきました。何かご質問、ご意見はいかがでしょうか。

#### ○北陸大学 教授 三国委員

自転車施策については、自転車関連事故を減らすことが一つの大きな課題だと思います。本日の資料に、県警や各警察で今年度予定している事業について、あるいは道路管理者の実施予定の自転車関連事業と県警や各警察がどのように協力できるか等の提案があっても良かったと思います。警察では、第9次交通安全基本計画が策定され、県警でも今後の目標や計画を立てていると思いますので、私も協力できることがあれば協力していきたいと思います。

#### ○石川県警察本部 交通規制課長 三島委員

交通規制に関しては、事務局から説明がありました国土交通省、石川県、金沢市の自転車関連事業に協力していきたいと思います。

○石川県警察本部 交通企画課長 近藤委員

交通指導に関しては、高校生のマナーが悪いとよく言われますので、自転車ルールを守らない高校生を中心に、イエローカードによる指導を実施しています。高校生だけではなく大人も自転車マナーが良くない状況ですが、平成23年6月末時点の結果では、県内全域で8,393件の指導が行われ、主な違反として、二人乗りが2,569件、無灯火が3,123件、傘差し運転が1,205件となっています。高校生に対する取り組みとして、高校生の交通安全フォーラムを年一回開催しており、県内の全高校が集まり、高校生同士で自転車のマナーについて話し合う等、指導だけではなく、自分達で考えて行動してもらおうという取り組みも実施しています。また、学校や地元住民、各自治体と連携してキャンペーン等を実施しています。

○金沢大学 教授 高山会長

金沢市では、小学3年生を対象に自転車安全教室を実施していますが、交通ルールまたは交通マナーのどちらを中心に教えているのでしょうか。あるいは両方教えているのでしょうか。私の子どもの頃は、実施されていなかったと思うのですが、いつから実施されているのでしょうか。

○金沢市 歩ける環境推進課長補佐 中田委員（代理出席）

小学生の自転車安全教室は、昭和47年から実施しています。

○金沢大学 教授 高山会長

小学生の自転車安全教室は、非常に良いことだと思います。金沢市の取り組みには、モデル校を対象に自転車ルール・マナー検定を実施する予定となっていますが、検定の結果に対して、金沢市内出身者と市外出身者を比較することで、自転車安全教室による効果の差があるのか、ぜひ見てみたいのですが、可能でしょうか。

○金沢市 歩ける環境推進課長補佐 中田委員（代理出席）

検定の問題に関しては、県警の交通企画課と協議し確定いたしました。今年度は、金沢県立工業、金沢市立工業、金沢高校、星稜高校の4校をモデル校として、9月上旬に検定を実施する予定です。検定実施後、結果を返却するとともに解説書とDVDを提示し、DVDを見ながら高校生に解説をしてもらうことを各高校の教員にお願いしています。問題用紙に、各高校とも協議し、金沢市出身者なのか市外出身者なのか判別できる設問を設けることが可能か検討したいと思います。

○金沢大学 教授 高山会長

個人を特定する必要はないので、出身の小学校を答えてもらうのか、どのような設問がよいかわかりませんが、ある程度グループ分けのできる設問を検討していただきたいと思います。

○石川県警察本部 交通企画課長 近藤委員

小さいときの体験に効果はあると思います。自転車安全教室以外にも、子ども自転車大会を毎年開催しており、そこで訓練した子どもはマナーが良いと思います。金沢市で実施している小学3年生を対象とした自転車安全教室は、警察として非常にありがたい取り組みだと思っています。

○金沢大学 教授 高山会長

自転車安全教室や子ども自転車大会等への参加の有無がわかるような設問をぜひ検討して

いただきたいと思います。

○金沢市 歩ける環境推進課長補佐 中田委員（代理出席）

検定の余白等に、出身小学校等を答える設問を設けることは可能だと思いますので、検討させていただきます。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

中央小学校周辺を通学する高校生は、交差点部を2段階右折せず、右側通行して右折しており、信号無視をしている状況です。現実問題として、広い道路であれば2段階右折の誘導は可能だと思いますが、中央小学校周辺のような狭い道路では、2段階右折を誘導するような溜まり空間の整備等を道路管理者と警察が連携して検討する必要があると思います。バイクポケットのような自転車の溜まり空間を設けることが可能でしょうか。

○石川県警察本部 交通規制課長 三島委員

即答は難しいのですが、現実的に中央小学校付近の道路にはスペースがなく、自転車の溜まり空間を設けることは非常に難しいと思います。交通弱者である歩行者や自転車の安全確保が大事なことはわかりますが、そのためにスペースを確保したとしても外側線程度のスペースしか設けることはできないと思います。個別の場所ごとに検討し、溜まり空間の設置が可能であれば、そのような工夫は必要だと思います。

○北陸大学 教授 三国委員

今まで数々の整備や社会実験によって、自転車の左側通行の遵守率は6割から7割程度守るようになったデータもあります。中央小学校周辺の交差点では、逆走している状況なので、車道の左側通行へ誘導するために、どのような工夫が考えられるかということが一番のポイントだと思います。車道の左側通行に誘導することで、事故にあう危険性も少なくなると思います。

○金沢大学 教授 高山会長

高校生自身はどう思っているのでしょうか。以前高校生に対しアンケートを実施していると思いますが、どのような意見があったのでしょうか。

●事務局

高校生アンケートは、平成20年度に県立工業、遊学館高校、金沢高校、金沢商業高校、泉丘高校、星稜高校の6校を対象に実施しました。結果としては、高校生のうち半分程度は自転車ルールを理解している状況でした。交差点部に関しては詳細な設問は設定していなかったため、2段階右折についてどう思っているか等はわかりませんが、自転車ルールを理解していながらも、ついルール違反をして通行している状況だと思います。自転車の通行空間が面的にネットワーク化され、目に見えるようになれば、高校生もしっかりとルールを守るようになるという結果だったと認識しています。

○北陸大学 教授 三国委員

今年の2月に宇都宮市を視察しました。宇都宮には、金沢の自転車走行指導帯のように路側帯を着色してラインを引いた空間が整備されている区間があります。そこで驚いたことは、月曜日の朝に、その区間を高校生が一列で通行しており、金沢の中央小学校周辺のような狭い交差点でも赤信号でしっかりと停止していたことです。市役所の方と警察から出向している交通安全の担当官にヒアリングをしたところ、その区間では、周辺の商店街の人たちと地

域ぐるみで粘り強く指導を行った結果だという話を伺いました。金沢市では自転車通行空間を整備した箇所では、ある程度の効果は出ていますが、さらに粘り強く指導することで、一列で走行し、赤信号ではしっかり停止するところまで目標とする必要があると思います。希望を持って、粘り強く指導することで、いずれ高校生もわかってくれると思います。

○金沢大学 教授 高山会長

宇都宮の事例では、具体的に誰がどのような手順で取り組み、そこまで高校生のマナーが良くなるのか非常に興味が深いです。ぜひ一度視察する必要があると思います。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

中央小学校の教員や地元住民の人は、高校生が信号無視や右側通行している行動を小学生が見ており、学校で学んでいることと違うことを見ることに対して非常に危惧していました。やはり見本となる大人がいなければ、交通ルールは守られないと思いますので、心して取り組む必要があると思います。

○金沢大学 教授 高山会長

地道に取り組むことは大事だと思います。国土交通省、石川県、金沢市の平成23年度の取り組みについては、今回提示された内容で進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

## ■金沢自転車走行空間整備ガイドライン（構成案）

●事務局より資料－2を説明

○金沢大学 教授 高山会長

事務局では、自転車走行空間を整備する際のガイドラインを作成したいとのことです。金沢市のまちなかにおける自転車走行空間については、金沢市まちなか自転車利用環境向上計画で基本的なところはまとめています。これを参考にして、ガイドラインでは、まだ詰めきれていない細かな点に関して詰めていきたいという思いがあります。また、まちなか以外の自転車の通行に問題がありそうな区間に関しても検討したいとの思いがあります。ガイドラインはたたき台の段階なので、今後意見をいただきながら詰めていきたいと思います。本日のたたき台の段階で、何かお気づきの点やご質問、ご意見はいかがでしょうか。

○石川県土木部 都市計画課 担当課長 竹俣委員（代理出席）

車道上や歩道上において自転車走行空間を整備する際に、路肩幅員や歩道幅員等と自動車の速度や歩行者交通量との関係から構造規格を決めることは非常に良いことだと思います。しかし、自転車は幅広い年齢の人が利用していますが、誰をターゲットにして整備することを想定しているのでしょうか。ユニバーサルに、子どもからお年寄りまでをターゲットとするならば、ある程度の幅を持たせ、細かく設定する必要があると考えられます。ただし高校生をターゲットにし、自転車交通量の多い路線を短期的に整備するのであれば、幅は縮めて大まかにしてもいいのではないかと思います。短期的な整備を目指すのか、長期的に高齢者も安全に自転車を利用できる環境を見据えた整備を目指すのか、どちらを考えているのでしょうか。

●事務局

道路を利用する年齢は様々なので、幅広い年齢の人をターゲットとして考えています。

○石川県土木部 道路整備課長 松田委員

まず一つ目に伺いたいこととして、p9の自転車走行空間整備パターンを選定するフローについてですが、歩道がどのような幅員であっても、まずはじめに車道上での整備を検討するという流れは、優先順位的に良いのでしょうか。国道8号のような自動車交通量が多い路線においても、まず車道上の整備を検討するフローが良いのか疑問に思います。また2つ目として、ガイドラインではすべての路線を対象にするのか、ある程度絞ったネットワーク路線を対象としているのでしょうか。3つ目として、灰桜色は良い色だと思いますが、名前が灰から始まるので、もう少し良いネーミングがないのでしょうか。4つ目として、p16の交差点部の処理についてですが、文字だけでイメージができないので、今回は図等を用いていただければ、わかりやすいと思います。

○金沢大学 教授 高山会長

事務局として、整備パターンを選定するフローについては、自転車は原則車道左側通行ということをご前提としており、まず車道上で整備可能かどうかを検討するのだと思います。今のご質問は、そのような考え方で良いのかというご質問だと思います。

●事務局

前提条件にも書かせていただきましたが、基本的に自転車は軽車両であり車道左側通行を想定しているので、まず車道上での整備の検討が基本だと考えています。ただし、自動車の速度が速い路線もあるので、p10のように、自動車の速度や路肩幅員から整備パターンを選定しようと考えています。

○石川県土木部 道路整備課長 松田委員

金沢駅西50m道路では、路肩の幅員が広いので、このフローでは車道上での走行空間の確保が優先となります。しかし、50m道路は歩道が広いので、現在検討している整備方針が妥当だと思います。

○金沢大学 教授 高山会長

フローでは、空間についてだけでなく、歩行者等の交通量との兼ね合いも検討する必要があると思います。金沢駅西50m道路では、歩行者が現状の倍以上だった場合、歩道上での分離は難しいと思います。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

自転車で通行する際、歩道上を通行の方が安全だと思っているので、車道を通行させることに戸惑いがあると思います。しかし、警察庁から自転車安全利用五則が出されたので、自転車は車道を左側通行することを基本としなければ、どっちつかずでは自転車通行空間の整備はできないと思います。危険と感じた場合や、児童、幼児、70歳以上の高齢者が運転する場合には歩道を通行することができるので、車道左側通行を原則として検討していけば良いと思います。

○北陸大学 教授 三国委員

以前、新潟市も視察をしました。宇都宮と新潟では、自転車利用計画を策定しています。自転車通行環境整備の98ヶ所のモデル地区では、約6～7割が歩道上での分離をしていますが、新潟では車道上での自転車通行環境を整備しています。全国的には、歩道上での整備が主流ですが、自転車利用の増加や高齢化社会とともに高齢者の自転車利用の増加が考えられ

るので、金沢では、長期的に見て自転車は車道左側通行を原則とした方が、歩行者・自転車両者の安全に繋がると思います。また、自転車にとって安全を担保する一番の手掛かりは、通行位置の明示だと思います。道路は、自動車の交通量や速度、歩行者の交通量によっていくつかの路線に分けられます。ヨーロッパでは、幹線道路と生活道路に加えて、それらの中間にあたる自転車優先道に分けられます。P13 に非幹線的な道路とありますが、いわゆる住宅街等の生活道路であり、第9次交通安全基本計画でも、生活道路上での安全を非常に大事にしています。中央小学校周辺のように自転車交通量が多い場合や自動車も通行する路線では、自転車優先道として位置づける必要があると思います。自動車の制限速度が20 kmや30 kmの場合には、自転車を優先するという考え方もあります。自転車走行指導帯についてですが、指導帯はあくまで例外的な処置だと思います。指導帯が一人歩きして、どんどん整備されることは問題だと思います。旧国道159号では、バスレーンを活用して指導帯を整備しています。指導帯は、自動車と自転車の混合空間なので、原則自動車は指導帯を踏んでも良いこととなります。自転車の通行位置を明示していることが大事なので、交通規則ではなく運用の問題だと思います。路線の状況に応じて、このような路線ではこのような整備が考えられるといった運用の問題として議論していくことが一つの方法だと思います。事故についてですが、交差点では非常に事故が多く、事故を減らすことだけではなく、自転車を安全に横断させることも併せて考える必要があり、交差点部の処理は非常に重要だと思います。自転車専用信号や自転車を自動車より先に横断させること等について、もう一度基本を押さえながら、しっかりと議論していく必要があると思います。一つの例として、県道東金沢停車場線の交差点改良があります。ここでは、自転車レーンの整備後に、交差点の課題が明らかになったので、そのような経験や警察の各種データ等も踏まえて、ガイドラインについて議論する必要があると思います。

○金沢市 歩ける環境推進課長補佐 中田委員（代理出席）

中央小学校周辺では、金沢市まちなか自転車利用環境向上計画に基づいて、玉川図書館横や県道東金沢停車場線に並行する市道のような自転車走行指導帯を整備する予定ですが、このまま整備してもよいでしょうか。

○金沢大学 教授 高山会長

構わないと思います。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

灰桜色についてですが、ペイントの素材について研究していただきたいと思います。旧国道159号では2、3年持ちましたが、県道東金沢停車場線の市道では3ヶ月で色が薄くなりました。新潟では、色の種類は限られますが、5年間持つ素材があるそうです。また、景観系の教授と交通系の教授では、色の考え方が違うと思います。暖色系を基調とした金沢では寒色系の青は似合わないということから灰桜色になったのだと思います。しかし、交通安全面から考えるとコントラストを強くしなければわからなくなると思いますので、色は変えないにしてもコントラストを強くする研究をしても良いと思います。また、自転車歩行者安全マップを作成する際、危険なグレーチング等への指定がありましたので、自転車走行に合ったグレーチングの研究もしていただきたいと思います。

●事務局

県道東金沢停車場線に並行する市道の自転車走行指導帯は、当初から着色しておりません。また、自転車レーンについては、まだ劣化はしておりません。自転車レーンの素材は、旧国道 159 号の自転車走行指導帯で使用された素材を参考にしており、消雪装置の水により汚れる可能性があったので、より強めの色にしました。素材は樹脂系舗装の一種類しかなく、同じ素材を利用しています。色の調整が幅広くできる点が利点です。色が薄くなる事に関しては、自動車の交通量や頻度に影響していることが考えられますので、その点について研究したいと思います。

○金沢大学 教授 高山会長

交差点は、自動車と自動車の事故だけではなく、自動車と歩行者や自転車の事故も多いので、交差点をどのように克服するかが重要だと思います。交差点を克服できれば、現在の死亡事故を半分にできると思いますので、自転車の交差点での事故を減らすような工夫を検討することが非常に大事だと思います。ただし、交差点は大きさによって処理の仕方や自転車の横断のさせ方等が全く違うので、一概に交差点の解決策を規定することはできません。県道東金沢停車場線でうまく行ったから、他の交差点でもうまく行くとは限りません。現場ごとに対応する必要があると思います。

●事務局

金沢駅西 50m 道路の整備では、歩道上で歩行者と自転車の通行部分を分離する区画線について検討していますが、15 cm の白線では規制標示になるので、線自体を引くべきなのか、引く場合には幅を 5 cm や 10cm にしたり、色を白ではなく夜間でも視認性の高いベージュ等の白系の色にすべきなのか意見をいただきたいと思います。

○石川県警察本部 交通規制課長 三島委員

通行位置の明示は欠かせないと思いますので、区画線は必要だと思います。また、P15 の道路標識令の改正についてですが、どのようなところに馴染むのか警察庁に確認したところ、自転車専用道を想定しており、県道東金沢停車場線や金沢駅西 50m 道路等では馴染まないのではないかと意見でした。

●事務局

金沢駅西 50m 道路においては、自転車通行部分に灰桜色を着色し、歩行者通行部分には着色しないので、視覚的には分離できます。詳細なことに関しては、再度相談に伺いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

歩道上に規制標示を設置した場合、自転車と歩行者の事故等が起きたら法的にどうなるのでしょうか。

○石川県警察本部 交通規制課長 三島委員

法的にどうなるのかは状況によりますので即答できませんが、規制する場合には、普通自転車の歩道通行部分の指定となります。その場合には、プランターやボラード等により物理的に分離することが望ましいと思います。

○北陸大学 教授 三国委員

各地区の警察の管轄では、自転車に関連した事故がよく起きる場所や、その他問題がある場所があると思いますので、それらをこの協議会で情報を共有して、その解決策について議論できれば良いと思います。ガイドラインに織り込める良い解決策が出てくる可能性もあります。一つ一つ問題点を克服することで安全性も高まると思います。

○金沢中警察署 交通官 武淵委員

中警察署の管内で、一番頭を悩ませている交差点は鱗町交差点です。交差点の容量が非常に小さく、車道自体も自動車を処理するために3車線としています。また、歩道が2m弱しかなく、自転車に歩道に上げて一列に並ぶよう指導した場合には、100mから150mほどの列ができており、歩行者の地下道へ下りる道もない状況となっています。

○金沢大学 教授 高山会長

やはり現場を見ることが大事だと思います。ガイドラインを作成することに関しては了承していただいたと思います。内容に関しては、本日いくつかご意見をいただきましたので、これから具体的に詰めていかなければならないと思います。ただし、どうしても例外的なところは出てくると思いますので、その路線に関しては現場で対応させていただくことになると思います。また、金沢駅西50m道路に関しては、区画線を設置するかしらないかも含めて、警察と対応を検討していただきたいと思います。自転車走行指導帯の整備方針に関しては、金沢のような狭い裏道が多い地域では、基本的に指導帯を整備し、自動車、自転車、歩行者のそれぞれが通行する空間を区分けすることが安全に繋がると思います。具体的な方針に関しては地元住民と協議していくことが大事だと思います。

## ■金沢自転車走行環境整備計画（構成案）

●事務局より資料－3を説明

○金沢大学 教授 高山会長

事務局から、金沢自転車走行環境整備計画の構成案について基本的な考え方を示していただきました。自転車ネットワークの構成に向けた課題や、具体的にまちなか区域よりも広いエリアで自転車ネットワークをどのように設定するのか、設定した自転車ネットワークのうち、どのように整備をして、またどのように優先順位を付けるのかについて、それらの考え方を議論したいと思います。何かご質問、ご意見はいかがでしょうか。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

この整備計画に基づいて整備を進める際には、予算がなければなかなか進まないと思います。整備計画を作成することは賛成ですが、日々自転車を利用している人がおり、確実に事故が何度も起きている箇所があります。一番急いで欲しいことは、そのような箇所をすぐに整備することは難しいので、クルマ注意等の路面標示を整備していただき、ネットワーク化をする前に、まず今利用している道路を安全にすることが、事故を一つでも減らすことになると思います。

○金沢大学 教授 高山会長

市内の事故対策については、道路管理者や警察で、毎年見直しながら対策を進めていると思います。

○石川県警察本部 交通規制課長 三島委員

毎年、自転車関連の事故とは限りませんが、事故多発交差点を抽出しています。事故が何度も起きている箇所については、地元の意向等を聞いて、必要な箇所に関しては対策をしています。その箇所について、ネットワークを考える際に考慮しても良いと思います。

○国土交通省金沢河川国道事務所 交通対策課長 村上委員

金沢河川国道事務所では、事故ゼロプランを昨年度から作成しています。基本的に車両事故や死亡事故を中心に検討していますが、自転車と歩行者の重大な事故も発生しているので、そのような点も踏まえて、今年度見直しをしています。

○金沢大学 教授 高山会長

まちなかエリアでは、昨年度オーソライズしてネットワーク路線を検討しました。今回は、さらにエリアを拡大し、整備すべきネットワーク路線を検討するためには、より詳細なデータが必要だと思います。道路交通センサスのデータでは、ある程度自転車交通量が多い路線はわかると思いますが、具体的にネットワーク路線を考えることは道路交通センサスだけでは難しいと思います。別途調査することは検討しているのでしょうか。

●事務局

H22 の道路交通センサスで自転車利用の多い地区等のあたりを付けた上で、必要に応じて調査を行っていきたいと考えています。

○地球の友・金沢 三国（成）委員

道路交通センサスだけではネットワーク路線を決めることは難しいと思います。以前、自転車・歩行者安全マップを作成しましたが、裏道での小学生と自転車の接触事故が起きている場所や自転車利用の多い路線や、高校生の通学路等もわかるので、そのような既存資料等を利用することも考えられます。

○北陸大学 教授 三国委員

昨年度、運転免許センターで自動車学校の教官に対する教習で話をしました。自転車の事故を減らす観点から話をしましたが、自動車学校の教官も自転車の事故を減らしたいと考えています。免許を持っている人は交通ルールがわかっているのですが、ドライバーの人も、自転車の事故の多さや、出会い頭事故が多いこと等について知っておく必要があると思います。自動車学校の教官等とも協力して、ドライバーの人に伝えることも重要だと思います。

○金沢大学 教授 高山会長

金沢自転車走行環境整備計画の構成案については、提示された内容を詰めていくことで良いと思いますが、整備するネットワーク路線を決めて、それをどのように優先順位を付けるのかという考え方を詰める必要があると思います。一つの考え方として、できるところから整備するという考え方もありますが、整備しやすい路線をどのように選定するかということを検討する必要があると思います。また、必要なところから整備するという考え方もあり、自転車利用者が多く、危険な箇所がある路線だと思いますが、需要をしっかりと調査しなければなりません。危険な箇所については、警察の事故データからわかると思います。そこをどのようにマッチングさせて、予算を確保して、具体的に進めていくかという計画をどのように作っていくかが最も重要だと思います。具体的にどのようにネットワーク路線を選定するかについては、事務局と相談して原案を提示したいと思います。

## ■今後のスケジュール

### ●事務局より資料－4を説明

#### ○金沢大学 教授 高山会長

一般的に計画案ができた段階で、パブリックコメントを実施します。パブリックコメントは意見を伺うだけではなく、PR効果もありますが、今回は実施しないのでしょうか。

### ●事務局

現段階では、パブリックコメントの実施は予定していません。ガイドラインの作成にあたり、一般の方々にご協力いただき、実際に道路を通行してもらうことは考えています。

#### ○北陸大学 教授 三国委員

本年度も勉強会を開催する予定ですが、金沢駅西 50m 道路の結果や中央小学校周辺の整備結果が出るので、苦労話等も含めて事例を発表して、互いに情報共有や意見交換をしたいと思います。

#### ○金沢大学 教授 高山会長

スケジュールについては、事務局からの提示内容のように進めていただきたいと思います。

## ■閉会

### ●国土交通省金沢河川国道事務所 調査第二課 木村課長

高山会長、委員の皆様、活発なご議論いただき、ありがとうございました。今回いただいた意見を踏まえ、次回協議会ではガイドライン等の素案を提示しまして進めてまいりたいと思います。以上をもちまして、第2回金沢自転車ネットワーク協議会を終了致します。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございました。

－ 以 上 －