

第7回 金沢自転車ネットワーク協議会 議事概要

日時：平成25年7月18日（木）10：00～11：50
場所：金沢河川国道事務所 2F 会議室

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 議 事

- (1) パブリックコメント結果
- (2) 金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）の修正
- (3) 金沢自転車通行空間ネットワーク（案）の検討
- (4) 金沢自転車通行空間ネットワーク（案）に関する意見募集
- (5) その他

4. 閉 会

1. 開会

事務局（大下課長）：

皆様おはようございます。定刻となりましたので、只今より、第7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**大下**でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の協議会の取材について、報道関係の皆様へ事前にご案内しておりますが、部分公開とさせて頂いております。具体的には議事2までとさせていただきますので、予めご了承ください。

それではまず、本日の配布資料について確認をさせていただきます。上から順番に、議事次第、議事次第の中に次のページに出席者名簿、座席図、そして、金沢自転車ネットワーク協議会規約がホッチキス留めになっているものが一つ。それから、資料1ということで、金沢版ガイドライン（素案）に関する意見募集結果についてというもの。資料2としまして、パブリックコメント結果を反映した金沢ガイドラインの修正箇所（対比表）が資料2。資料3としまして、金沢自転車通行空間整備ガイドライン【素案】の修正箇所の一覧表と全文のもの、これが資料3。資料4としまして、金沢自転車走行空間ネットワークの検討について。ということで、皆様のお手元に配布させていただいております。以上、過不足等ありましたら、事務局までお申し付けください。大丈夫でしょうか。

なお、本日の出席者の方々は、お手元の座席図ならびに出席者名簿の通りとなっております。これをもって、委員の紹介にかえさせていただきますことをご了承ください。

2. 挨拶（高山協議会会長）

事務局（大下課長）：

それでは、開会にあたりまして、高山協議会会長より、ご挨拶をお願い致します。

高山協議会会長：

皆様、改めましておはようございます。金沢の自転車ネットワーク協議会といのは、全国的にも前を走っている協議会でないかということ最近認識いたしました。実は、うちの研究室で、全国の98箇所の自転車のモデル事業を行った事務局に対してアンケートをしたのです。まだ全部は返ってきていませんが、50通位は返ってきています。それを見ていると、そのモデル事業の後に、少しずつ他の地域に波及しているところもあるのですが、どちらかというモデル事業だけで終わってしまっていて、あんまりモデル事業になっていないのです。言ってみれば国が一生懸命予算を付けて、モデル事業として、全国で自転車走行空間の整備を進めたんですけど、それはあくまでもモデル事業を契機として、他の地域に波及させるという目的のはずなんですけど、なかなかそうになってなさそうです。学会などで協議すると、なぜ金沢はうまくいっているのか。私も、なぜうまくいっているのかわからないんですけど、まあ、皆様がなんとかしたいという思いがあって、国、県、市、警察、地元のPTAとか自治会とか町内会、そういうところが、それなりに事業を進めている、協議を進めているということが、うまくいっている背景でないかなと思っています。

今回も、金沢版ガイドラインをまとめるに当たって、4月の終わりから5月の始めにかけて、パブリックコメントをしました。ずいぶん多くの方から、たくさんのご意見がでてきたようです。その内容については後で報告していただけるということで、やはり関心度が高いということが金沢の地区でないかと思います。これも、他に比べて道路環境が良くないということが背景にあるのかもしれませんが、非常に道が狭いですし、交通量は依然として多いです、事故もずいぶん減ってきたと言われながら、死亡事故は減りましたが、相変わらず多い。自転車も事故にならなくても、「ひやっと」するということがずいぶんあるところゆことが背景にあるのかなと思っています。今日は、先ほど事務局からご説明がありましたけど、議事は3つ準備しております。2番目までは公開でやりますが、3番目は深い議論したいと、本音で議論したいということもありまして、申し訳ないのですが、報道の方、3番目については非公開で議論させていただきますので。その結果は後で報告させていただきますので。それでは今日、深い議論をしたいということで、どうぞ最後まで、よろしく願いいたします。

事務局（大下課長）：

ありがとうございました。それでは、これ以降の進行は、高山協議会会長にお願いしたいと思っています。よろしく願い致します。

3. 議事

（1）パブリックコメントの結果及び対応について

高山協議会会長：

それでは、次第に基づきまして、まずかっこ1番目の「パブリックコメントの結果及び対応

について」という説明を事務局より、お願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

事務局（谷内上道路計画係長）：

それでは、事務局より「金沢版ガイドライン（素案）に関する意見募集結果について」説明させていただきます。まず、意見募集結果の概要、及び属性について説明させていただきます。

まず始めに結果概要ですが、意見の募集期間としては、平成25年4月22日から5月12日までの3週間、21日間で実施させていただいております。意見を出していただいた、意見提出者につきましては37名でございますが、その他、意見をいただいた方は37名の中で、その他意見を頂いた件数としましては、91件の意見を頂いていることになっております。

属性に関してですが、性別については「男性」が約9割を占めております。また、年代につきましては、「30代」「40代」が約6割を占めているところになっております。居住地ですが、「金沢市内に在住」の方が約半数。金沢市内と周辺の市町村含めて、「県内」に在住の方は約80%を占めております。残りの20%は、「県外」の方のご意見となっております。運転免許については、回答者全てが「所有」しておりました。自転車の利用頻度につきましては、「週に2、3回の利用」の方が、一番多く27%となっております。また、自転車の主な利用目的としましては、「通勤」利用が最も多く、46%となっております。

続きまして、自転車の交通ルールについてのアンケート結果になります。まずは、日頃自転車を利用する際の主な通行位置について聞いております。結果としては、右の図の③にあたる、「車道の左側を通行する」という方が54%と最も多くなっております。また、交差点の右折方法につきましても、右図の①にあるように、「2段階右折」と回答した方が最も多く、83%ほぼ8割という回答となっております。

続きまして、自転車通行空間に明示方法になります。まず一番目からですが、自転車マークと矢印の路面表示について。こちらの方の明示方法につきましては、「良い」「どちらかといえば良い」というご意見が9割を越えております。また、歩行者マークについても9割以上のかたが「良い」または「どちらかといえば良い」という結果となっております。また、3つ目の着色についてですが、こちらに関しては「良い」と「どちらかといえば良い」という回答が最も多くなっており、約8割の方から「良い」という回答をいただいております。

続きまして、自転車走行指導帯についてです。自転車走行指導帯の基本的な考え方については、「良い」または「どちらかといえば良い」の合計は9割を越える回答となっております。

また、自転車走行指導帯の通行経験については、約半数の方が「通行したことがある」という結果です。3つ目ですが、参考となるのですが、通行経験の有無による自転車走行指導帯に対する評価ですが、経験の有る方、無い方に特に違いは見られず、「どちらかといえば良い」または「良い」と答えた方が、ほぼ9割という結果となっております。

ここまでするアンケートのような形で答えていただいているところで、ここからが、その他の意見ということで、自由意見で書いていただいたものです。

その中でまず一つ目ですが、「Q3-A 自転車通行空間の明示方法について」聞いております。

自転車+矢印の路面表示について、道路表示や道路標識だけでなく、自転車の通行位置・方向を示すため、「自転車マーク+矢印」を統一的に使用していきたいと考えますが、どのように思いますか？

という設問に対する自由意見となっております。この設問に対して、全部で15の意見を頂戴しておりまして、代表しまして、1ページ捲って、7ページ、14と15番について紹介いたします。

ここでは、「進行方向の指示に自転車マークは必要ない。」「自転車マークだけではなく、文字で記載する。」「自然に消えるように仕様に。」とのご意見をいただいております。

それらにつきまして、事務局としての回答としては、金沢版ガイドラインにも書いてあるのですが、外国人にも理解できるようなピクトグラム活用に努めるものとしています。ので、ピクトグラムを活用していきます。また、路面表示については、通行ルールが定着した段階で、更新の必要性について検討していくものとしております。

一枚捲っていただきまして8ページ。その他意見の2つめですが、歩行者マークの路面標示についてご意見をいただいております。歩行空間において、歩行者の通行位置を明示するため、下図のような「歩行者マーク」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

という設問に関しまして、全部で12の意見をいただいております。その中で、代表として16番、17番の意見を少し紹介させていただきます。「歩行者の通行場所を示すことはとても良い。」「自転車マークの隣に、明確に線で区切られた上で設置されているのは良い。」という意見をいただいております。こちらとしては、ご賛同いただける意見として扱わせていただいております。一枚捲りまして9ページには、お伝えいたしました歩行者マークについてのご意見を記載しております。

続きまして、10ページ目でございます。3番「着色」についてですが、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」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？という設問に対して、こちらについては、19の意見をいただいております。

その中で、まず、28から30のご意見についてご紹介させていただきます。「着色は無くても良いくらいであり、落ち着いた金沢らしい落ち着いたカラーで良い対策であると思います。」「地域の特性に配慮して色を選択すること。」「着色することでスムーズな通行が出来る。」

などのご意見をいただいております。こちらの意見については賛同の意見として、回答させていただきたいと思っております。

今の28から30については肯定的な意見となっておりますが、31番から36番について、ご紹介させていただきます。

「反射塗料の使用。」「安全性を重視した明るい色彩。」「アスファルトとのコントラストを強くしたり、明度をあげる」など視認性向上の必要性。についての意見があげられております。

こういった意見も回答案として、視認性向上の必要性という事で今後の検討課題としていきたいと思っております。11ページ12ページも着色についてのご意見です。

続きまして、13ページ目になりますが、「Q3-B 自転車走行指導帯の基本的な考え方についてですが、「自転車走行指導帯」の考え方について、全国版ガイドラインでは、「クルマの速度が低くクルマの交通量が少ない道路」において、路面表示や着色などにより自転車の本来通行すべき道左側を明示した上で、クルマと自転車を車道で混在させることとしています。一方、金沢では非戦災都市であり道路が狭く、路肩幅の確保が難しいため、クルマの交通量がある程度多い場合も、これまでの整備実績や自転車通行マナーの周知活動による利用者への浸透状況等を踏ま

え、バレーンの有無等を考慮した上で、上記の自転車マークや着色を明示する「自転車走行指導帯」の備を検討することができることとしています。上記について、どのように思いますか？という、こちらの設問に対して16の意見をいただいております。その中で、55と62のご意見について紹介させていただきます。

まず、55の意見ですが、「車が多く、自転車通行帯が狭いので、自動車側から見ても自転車側から見ても危険ではないか。」というご意見いただいております。これについては、本来であれば自転車専用通行帯を設置する事が望ましいのですが、自動車の速度や交通量、地域の実情に応じた整備ということで、自転車走行指導帯の整備も手法の一つであることを説明しており、こういった手法もあるという主旨で回答をしております。

62番、「路線によっては、一方通行化や自動車通行禁止の時間帯を設定することによって、自転車通行空間を確保。」というご意見をいただいておりますが、こちらに対しては、金沢版ガイドラインにおいて、29ページの3-4-2に、交通需要マネジメントにより、これらについても検討するものとしておりますということで、ガイドラインに記載しているということを書かせていただいております。

ここまでが、設問に対するご意見ということで、15ページの63番から先については、その他ガイドラインについてのご意見ということで、全部で29のご意見をいただいております。そのような中で、一枚捲っていただいて、71から75について一つ紹介させていただきます。ここでは、自転車走行指導帯などのハードの整備も重要ですが、「自転車利用者についてのマナーについての周知。」について、「高校生だけでなく大学生に対する指導や、認知度アップのための広報活動。」についてご意見をいただいております。これらの金沢版ガイドラインでは、金沢自転車ネットワーク協議会では、自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナーの向上に関する事項について、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察と連携協議し、実施主体において対応するものとしております。なお、現在の段階で街頭活動を実施している箇所として、石川県さんとしては、東金沢駅前及び50m道路において、街頭活動。金沢市さんは、全市一斉自転車マナーアップ強化の日運動、自転車ルール・マナー検定、小学校3年生自転車安全教室などの実施。県警におかれましては、4月、5月において金沢市久安地区において、周辺の高校と連携して、プラカード等を用いた街頭活動の実施ということで、こういった活動を通して、長く活動をしていきたいところであります。

その他意見につきましては、18ページに少し補助的なこともあるのですが、金沢版ガイドラインで、少し内容を修正した方が良くはないかというご意見を、81番から86番までいただいております。こちらにつきましては、後ほどガイドラインの修正箇所で詳細を説明させていただきたいと思っております。

金沢版ガイドラインの意見募集結果については、以上となっております。この結果につきましては、国、県、市の各HPで掲載したいと考えております。掲載内容は、このような資料の掲載を予定しております。以上です。

高山協議会会長：

ありがとうございました。只今、パブリックコメントの結果と、それに対する事務局からの回答について説明がありましたが、なにかお気づきの点や、もう少しこのように修正して回答し

てはいかがかというご意見ありませんか。たくさんの意見がありますので、全ての意見をご説明することはできませんでしたが、主要なところについてピックアップして説明いただきました。なにか説明していないところについても結構ですが。いかがでしょうか。

林委員（石川県警察本部 交通規制課課長）：

一点だけ追加をお願いしたいと思います。71 から 75 番の部分で、対応状況のところ、最後に県警の部分がありますが、「4～5月について有」と記載されておりますが、それ以外にもありますので、追加をお願いいたします。内容については、同じようなことになるかもしれませんが、「5月、6月、7月で金沢市玉川町地区において、学校等と連携した街頭活動を実施」を入れていただきたい。

事務局（谷内上道路計画係長）：

今頂きました意見を、修正させていただきます。

高山協議会会長：

他どうでしょうか。それぞれのところで具体的に行っている内容がありましたら。

蔵谷委員（金沢東警察署 地域交通官）：

東署では、学校として玉川町で毎月 15 日を指導日としてやっております。15 日が土日ならば、後らせて月曜日に実施しています。

高山協議会会長：

それも追加分ですね。

事務局（谷内上道路計画係長）：

併せて記載させていただきます。

高山協議会会長：

他どうでしょう。

北出委員（金沢河川国道事務所 交通対策課長）：

その他意見の中に、自転車通行帯を整備することによって、速度の速い自転車が細街道に流入することによって、住民はとても恐い思いをしていますとの意見がありました。これは、地元の皆様に十分理解がされていない中で、自転車の通行帯の整備がされたのではないかと思います。回答案にもありますが、PDCAサイクルで見直し改良する、適切な利用調査してフォローアップする、また、利用者、地域住民の意見を丁寧に聞いていくと、これ非常に大事なことだと、今後の自転車ネットワーク整備をする上で大事なかなと思いました。一方で、石川県さんか金沢市さんかどちらが主になるかはわかりませんが、自転車や歩行者への利用実態調査を早急に行い、こういうご意見があることを踏まえて、丁寧にフォローアップする必要があるのではないかと思います。

いました。あと、それに関連しまして、国土交通省としまして、7月10日より社会実験制度の公募をしております。調査について、社会実験の制度もありますので、本格実施する前に期間や時間を限定して行う社会実験制度を活用して、是非、特に金沢市さんになるかもしれませんが、このような制度を積極活動いただくことをご提案していきたいと思っております。以上です。

高山協議会会長：

ありがとうございます。非常に重要なご意見だと思います。やはり、やりっぱなしというのは一番良くないので、実施すれば交通の状況というのは、必ず変わります。だから、変わった状況をきちんと調査をして、良くなっているのか、あるいは悪くなっているのかをいうことを見極めた上で、良くなっているならば良いことですが、悪くなっている状況があるのならば、そこは少し見直すことも必要となりますので、是非これは実施していただきたいと思っております。

蔵谷委員（金沢東警察署 地域交通官）：

先ほどの15日は、「高校の先生と連携して」という言葉を入れておいてください。抜けていました。

高山協議会会長：

詳しい内容については照会させていただきますので、そこで確認いただければと思います。国主導で回答しますので、一言一句確認された方が良いと思います。

林委員（石川県警察本部 交通規制課課長）：

今ほどの国交省さんの話ですが、今、そのような話があって、今でいう玉川町の交通指導帯工事について、やはり同じような意見を県警としても伺っています。指導帯を造ったが、逆に走りやすいために自転車が集ってきて「危ない」との声を伺っておりますので、やはり検証して何らかの対策をしていくことが必要と思ひ、県警の方からもお願いします。

高山協議会会長：

社会実験をするにあたっての、申し込み期限などはあるのですか。

北出委員（金沢河川国道事務所 交通対策課長）：

一応、案件登録で、簡単に、こうゆうことをするというので、来週の末の26日までになっております。時間があまりありませんが、多少の融通は利くと思っております。

高山協議会会長：

タイトルと実施内容、予算をざっくりと書いて、エントリーだけはしといた方が良くもありませんね。削られることを考慮して、少し多めに。。

三国千秋委員：

調査は非常に大事で、それをきっちりとデータ化することが重要である。このような意見は大事だが、一部の人が言っているという場合も考えられるので、それを裏付ける意味でも、

きちっとしたデータをとって、利用者や状況を踏まえてご説明するという事で、精度を高めることにもなると思いますので、私の方からもお願いしたいと思います。

高山協議会会長：

はい。他いかがでしょうか。他のパブコメのご意見に対する回答など。よろしいでしょうか。

はい。では少し意見も出ましたので、追記も含めて、後でもう一度、それぞれの機関でご照会いただいて、私に最終的にお寄せ頂けますでしょうか。それでは、私の方で最終的に確認いたしまして、公表するという事にしたいと思います。どうもありがとうございました。

(2) 金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）の修正について

高山協議会会長：

それでは、2 番目に移りたいと思います。議事の 2 番目として「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）の修正について」事務局よりご説明をお願いします。

事務局（谷内上道路計画係長）：

続きまして、資料 2 及び資料 3 について、資料 3 は金沢版自転車ガイドラインの修正したものを配布しておりますが、修正箇所については、資料 2 で正誤表として記載しておりますので、こちらの方で説明させていただきます。

基本的に修正内容は、自転車ガイドラインでの意見募集の中で頂いたものを中心に修正しております。

まず一つ目ですが、ページ 7 ですが、適用基準・参考文献等について、時点修正があったものについて修正させていただいております。修正前の 8 番「改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン」、11 番の「改訂 路面標示設置の手引き」については、修正後の 6 番「路面標示設置マニュアル」、8 番「増補 改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン」になおさせていただいております。

また、1, 2, 4 の県の「道路構造基準等を定める条例の運用と解説」、及び金沢市の「金沢市におけるみちづくりの技術的基準等に関する条例」また、4 番の「交通規制基準」についても追加で記載した内容にしております。

続きまして 2 ページ目です。こちらは、路肩の活用の考え方ということで、石川県が出しております「道路構造基準等を定める条例の運用と解説」で、「幅広な路肩（自転車通行空間）を設置して、路肩において自転車が通行できる空間を確保することができる」という内容がありますので、追記しております。また、「金沢市におけるみちづくりの技術的基準等に関する条例」でも同様に、「路肩を自転車走行の用に供する必要がある場合においては、条例で規定する路肩の幅員の値に必要な値を加える」という、路肩の活用の考え方について記載してありますので、これらについて追記しております。

続きまして 3 ページ目。こちらは、平成 25 年 3 月 29 日に閣議決定された道路交通法改正案第 17 条の 2 において、「路側帯内の自転車の通行方法として、左側の路側帯を通行する案とさ

れているため、あえて逆走側の自転車の矢印は記載する必要はない」ということで、県警に確認いたしました。向かって左側のパブコメ前の写真ですが、赤い矢印で、上向きと下向きと矢印が入っているのですが、見直し後の逆送する矢印は削除する形となっております。

続きまして4ページ目。こちらは、「2車線道路を一方通行規制を行うイメージ（対面通行させる場合）において上側に向かって通行する（自動車と同じ向きに通行する）自転車について、道路交通法第17条（左側端通行原則）に抵触する恐れがある」ということで、パブコメ前の真ん中の右側に書いてある図面の、自転車を片側に寄せて、上向き・下向きに通行するということは問題があるということで、こちらについては削除するという形となっております。

続きまして5ページ目ですが、こちらは、一般県道東金沢停車場線の事例写真を記載してあったのですが、記載していた写真が交差点部で歩道にあげるという古い写真でしたので、最新の写真に差し替えを行っております。

続きまして6ページです。普通自転車歩道通行可の規制に関してですが、平成23年10月25日の警察庁交通局長通達により、これまでは、普通自転車歩道通行可は2m以上でしたが、歩道幅員3m以上に変更されておりますので、こちらについて、これに伴う修正を行っております。

また、自転車一方通行の交通規制ですが、県警にも確認させて頂いたのですが、交通規制基準を踏まえると、自転車の一方通行は自転車道のみを対象としておりますので、自歩道は対象としないということで、それらの記載を外しております。よって、下の図ですが、左側4つの右上の図面を削除する形になっています。また、歩道の有効幅員についても、これまでは2m以上と記載していたのですが、3m以上に修正しております。

続きまして7ページ目。こちらにも基本的に交通規制基準の改訂に伴ってですが、3-4については、下の方に、「上表については、平成23年10月25日警察庁交通局長通達により、「普通自転車歩道通行可」の指定は歩道の有効幅員が3m以上の場合に変更されている」とのことで、これについては金沢市さんの「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」の抜粋箇所ですので下の方に記載させていただいておりますが、数値的根拠の二つ目の※の歩道幅員3mでないといけないということになっております。また、下の段ですが、歩道幅員について、2mから3mに変更ということで、幅員が1.25m+0.75mだったのを、2.25m+0.75mの合計で3mとしております。

続きまして8ページ目ですが、こちらにも同様に、これまで歩道幅員は2m以上でしたが、こちらにも3m以上になると言うことで、記載を3m以上と修正させていただいております。また併せて、普通自転車の歩道通行部分を指定する場合につきましては、4m以上有る場合は法定の規制をかけることができるということで、こちらを追記しております。

また、下の段ですが、歩道部における自転車一方通行の標示を自転車道に限ると言うことで、自転車の一方通行の表示を削除させていただいております。

続きまして9ページ目です。こちらにも交通規制基準の変更に伴う修正で、自転車通行可では3m以上と記載させていただいております。

また、下の段については、歩道上で歩道空間と自転車の通行空間を視覚的に分離する場合は、幅10cmの白実線、普通自転車を歩道通行部分に指定する場合は、幅15cmの白実線を設置するということを追記させていただいております。

最後になります10ページ目ですが、こちらにも交通規制基準の変更に伴うもので、2m以上を

3m以上に修正しております。また、普通自転車が通行する部分ということで、4m以上の場合は分離することが出来るということで、併せて修正させていただいております。

ガイドラインの修正箇所については以上でございます。

高山協議会会長：

ありがとうございました。ガイドラインの修正箇所について事務局より説明がありましたが、何かご意見や、あるいはご意見等、あるいは修正案の修正などありましたらお願いいたします。

三国成子委員：

確認なのですが、一方通行標識に本当に規制が無いのかを確認したいのですが。静岡県の事例では、一方通行可のところで標識があったのですが、警察省の方と話した時に、一方通行可を自歩道でも出来るようになったねと話していきまして、徳島大学の山中先生にも確認したところ、「標識があるね。」と話しが出たので。もう一度、確認して欲しいと。

林委員（石川県警察本部 交通規制課課長）：

わかりました。再度確認します。

高山協議会会長：

他いかがでしょうか。

林委員（石川県警察本部 交通規制課課長）：

例えばの話で、10 ページについて、左部分がパブコメ前、右部分が見直し後ということですが、これまでは、2mから 3mの細い歩道が自転車通行というように聞いていたのですが、今後ネットワークを作るときに細い歩道は、ネットワークに入ってくるという考えでよろしいのですよね。見直し案は 3m以上の標示はこうにしますよという説明なんですけど、では、狭いところでの標示はどのようになるのですが。標示はしないということですか。

事務局（荒川専門官）：

金沢版ガイドラインで示しているのは、あくまでも今後整備する際の、つまり新設する時の基準を示しており、既存の自転車通行可能の指定をされている箇所については、各々の交通状況を判断して歩道幅員を決めていくということです。国が、一元的にこうなさいという位置づけにこのガイドラインはなっていないということを前提にご承知いただきたいと。

高山協議会会長：

つまり、今 2mで自転車通行可になっている歩道を、急きょ外すということにはならないのですよね。大学で整備するときに 1.5mの歩道に自転車を通すという話が出て、それは危険だと、2m以上にしないといけないと言って、2mにさせていただいたので。これが 3mになると、高山嘘ついたのではないかとと言われてしまいそうで困っていたのですが。それは 2mであれば一応 OK なんですわね。

林委員（石川県警察本部 交通規制課課長）：

外すということにはなりません。やはり、車道に車やトラックがスピードを出して多く走っているというところ、今の3m基準なら、車道に自転車をおとせという基準ですが、そういう場合は、例外として見直しはしなくてよいですよ。安全性が保たれば、車道におろすということになります。

高山協議会会長：

他、どうでしょうか。今、修正案が示されましたが、一部確認をとってもらった意見もでしたが。

事務局（荒川専門官）：

事務局からの補足を忘れていました。お手元の資料3ですが、資料2で説明させて頂いた内容を全て反映させました金沢版ガイドラインを、今後使っていく全文になります。今、素案ということでパブリックコメントをさせていただいたところなのですが、これを案という形にさせていただいて、今後、関係者、主体者で運用していくという形態を、本日も承認なりをいただければとっていきたいと思います。

三国千秋委員：

案ではなく、正式にはいつ決まるのですが。

事務局（大下課長）：

PDCAサイクルの中で、常に見直ししていきましょうという話を、第6回か7回の協議会の中でさせて頂きまして、案ということは、基本的にずっとついてまわるということを事務局で認識させていただいております。ガイドライン公表時に、HP等にも、PDCAサイクルにより随時見直しを図る意図があるとして（案）の記載は外さないことの説明を記載する。

高山協議会会長：

素がとれます。今、素案となっておりますので。

三国千秋委員：

これは、全国で初めてのことなので、当然他の市町村はHPを見て、疑問に思うかもしれない。一言、PDCAの中で、断っておくべきである。ガイドラインの運用のページ（P139）に、一行記載すれば、説明すれば、県外の人もわかると思う。

事務局（荒川専門官）：

この本文の方で、一行追加することに合わせて、公開するにあたって、前文にそういった意図を記載するという方向で考えさせてください。

高山協議会会長：

ありがとうございます。他、いかがでしょうか。ご意見、ご質問ないでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、一部確認をさせていただきますが、それ以外については、今修正の案が示されましたが、再修正のご意見も無いようですので、今回最終的にこれを「金沢自転車走行空間整備ガイドライン（案）」にしたいということで、よろしいでしょうか。

（異議なし）

はい。どうもありがとうございます。それではそのようにさせていただいて、金沢自転車ネットワーク協議会としてHP等に記載したいと思います。どうもありがとうございました。

具体的な周知等については、これからまた、お伺いしたいと思いますが、具体的には、市、県、国、県警にも記載するというところでよろしく願いいたします。

それでは、冒頭で事務局よりご説明ありましたとおり、本日の公開につきましては、この議事2までとさせていただきますので、事務局より連絡事項があればお願いします。

事務局（大下課長）：

協議会の公開はここまでとさせていただき、報道関係の皆様にはご退場をお願い致します。取材等の問い合わせについては、本協議会終了後、又は電話等にて対応いたしますので、またよろしく願い致します。

（3）金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）の修正について

高山協議会会長：

それでは、議事の3番目として「金沢自転車通行空間ネットワーク計画（素案）の検討について」、事務局より説明をお願いします。

事務局（荒川専門官）：

それでは、資料4でご説明致します。

金沢版のガイドラインは、金沢市における通行空間のネットワークを構築するためのルールブックとして位置づけ、作成されております。そのルールブックが整ってきたので、次の段階として、具体的なネットワーク計画の検討を進めている、といった経緯です。

金沢市では、平成23年3月に「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画（H23.3）」を策定しました。市計画では、自転車交通量調査、自転車通行経路調査の結果を踏まえ、まちなか区域（中心市街地）において優先的に自転車通行空間を整備していく路線として「まちなか自転車ネットワーク」を設定し、“国・県・市・警察の連携のもと、一体的・連続的な自転車通行空間ネ

ネットワークの構築を図る”としています。

これを受け、「金沢自転車ネットワーク協議会」では、金沢市内の面的に連続した自転車通行空間の整備を通じて、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目的に、道路管理者や交通管理者が統一的な自転車通行空間の整備を図るため、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」（以下、金沢版ガイドライン）をとりまとめた。

今年度は、面的に連続した自転車通行空間の実現に向けて、金沢版ガイドラインにおける整備形態の選定に基づき、上記の「まちなか自転車ネットワーク」をもとに、路線毎の道路交通状況を踏まえた当面の整備形態として「金沢自転車通行空間ネットワーク（案）」の策定を目指しています。

その中で、自転車ネットワーク計画の作成手順についてご説明致します。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（全国のガイドライン）から抜粋している、作成手順の表をご覧ください。図の中ほどの「計画検討手順」について、「計画検討の開始」、「基本方針」、「計画目標の設定」につづく「自転車ネットワーク計画の作成」における、自転車ネットワーク路線の選定については、既に金沢市が策定した「金沢まちなか自転車利用環境向上計画」において基本方針、計画目標の設定のうえで路線が設定されている段階と捉えています。

図2の地図に示されている、赤枠内のピンクの線が、まちなかネットワークです。まちなかネットワークの中で、太線は幹線、細線はいわゆる裏道を示しています。

ネットワーク路線の選定にあたっては、変更版ガイドラインにおいても、地域の上位計画や関連計画を踏まえるものとされており、今回は「金沢市まちなか自転車利用環境向上計画」がその計画に該当します。（2ページへ）

次に、具体的な整備計画の選定についてご説明いたします。

金沢版のガイドラインのなかで、「交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安」（図3）のフローに基づいて説明します。

まず、STEP1「交通状況を踏まえた整備形態の選定」について、金沢市中心市街地では、面的に40 km/h規制がかかっており、図3におけるBまたはC（40 km/h以下または自動車交通量が4,000台/日以下）の区分に該当します。

したがって、幹線道路では自転車専用通行帯、非幹線道路（裏道）では車道混在が設定されることとなります。

これらのSTEP1を反映した路線図が図4です。赤線が自転車専用通行帯（自転車レーン）、青紫の線が車道混在型の整備形態を示しています。（3ページへ）

図4で、ガイドラインに基づいた整備形態を選定しましたが、自転車専用通行帯が選定された各路線は、自動車交通量が多いことに加えて車道の幅員に余裕がなく、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性（STEP2）も低いことから、自転車専用通行帯の整備は困難であると考えられます。そこで、図3のフローで「整備可能な当面の整備形態」（STEP3）を検討した結果、自転車専用通行帯とされる区間は、自転車と自動車を車道で混在させる走行指導帯の整備や路肩の活用が当面の整備形態として選定されることとなります。

当面の整備形態のフローに基づいた自転車ネットワークを図5に示します。図4にて赤線で示した「自転車専用通行帯」は、全て青紫の「車道混在」となります。なお、整備済みの区間は実線で示しています。（4ページへ）

図3のフローにある「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」という但し書きを踏まえ、各路線の交通状況を確認します。

金沢版ガイドラインでは、車道混在の考え方として、金沢市中心部での4車線以上の幹線道路における車道混在の実績(図7の19番に示す東山付近において、自転車走行指導帯の整備実績)があります。これも踏まえ、安全上課題となる、一車線あたりの自動車交通量の目安(6,250台/日)を設けています。これを上回る路線に課題があると考え、図6ではこれに該当する41路線抽出し、これらの詳しい交通状況を提示しています。

整理した観点は、自動車交通量に加え、自転車や歩行者の交通量、歩道や路肩の幅員状況、バスレーンが設定されている区間では、バス運行本数です。「指標」と書いているのは、現行の基準や要領等で示され、目安となるものとし数値化して現しているものです。

以上、抽出した路線に関して、歩行者、自転車の交通量に特に着目して確認すると、全ての路線で非常に多い交通量があり、歩行者と自転車の混在は非常に困難ではないかと考えます。こうした考えのもと、将来計画では道路拡幅等がほぼないなかで、今後も通行空間ネットワークとして位置づけ、整備計画を選定することが非常に困難ではないかと改めて考えています。そうしたなかで、図7にて緑線で示した路線については、自転車ネットワーク路線の設定自体を検討する区間として位置づける必要があるのではないかと検討しています。(5ページへ)

図7にて緑線「自転車ネットワーク路線の設定自体を検討する区間」を位置づけたうえで、当区間の自転車通行空間を補完する路線はないか、ということで、変更する代替路を中心に、追加路線を検討しています。

追加路線については、金沢市が実施した「自転車通行経路調査」に含まれる路線を中心とし、かつ、緑線に並行し、連続的に繋がる路線を目安に選定した新たなネットワークを、図8に黒色波線で示しています。

追加した路線については、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(素案)」の「交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安」(図3)の【STEP1】を適用すると「車道混在」が整備形態として選定されます。

新たな自転車ネットワーク路線の設定により、検討区間における自転車交通量及び歩行者交通量がある程度緩和されることが考えられますが、これまでの自転車ニーズの高さや自転車交通量、歩行者交通量の多さから、すべてを補完することはできないと予想されますので、検討区間においても何らかの自転車通行空間に関する措置が必要ではないかと考えています。

そこで、図9に示すように、「自転車ネットワーク路線の設定自体を検討する区間」については、整備の考え方のフローに従い、「ゆずりあいの意識・啓発を図る区間」を、金沢版ガイドライン独自の考え方を踏まえて位置づけることにしました。具体的には、看板や路面表示により「歩行者>自転車>自動車」というガイドラインに基づいた優先順位や、自転車通行位置の周知を図ることを当面の整備形態とすることを、当事務局案としています。

これを踏まえて検討していく追加路線を含む自転車通行空間ネットワーク形態を、図9にまとめました。こちらのほうを、(計画策定にあたっては、P I等を含めた民意の反映なども考え、)今後ネットワーク計画路線として検討するためのベースとして考えていきたいと思っています。

以上で説明を終わります。

高山協議会会長：

ありがとうございました。ただいま事務局より、路線の追加を含んだ新たな「金沢自転車ネットワーク（素案）」の提示がありましたが、何かご意見や最終成果、追加事項等ご意見を願います。

三国千秋委員：

新しく担当が代わった方もおいでるので、先ほどの完成成果について、自転車に関しては、金沢はけっこう進んでいると言われるが、私も同意です。以前、TBSの取材に立ち会った際、「金沢は自転車で走っていて、すごく走りやすい」と言っていました。

それから去年10月、全国の自治体職員の会議を行いました。その直接的な原因かはわからないが、宮崎、熊本、松山、大分、大阪等各地に影響が出ているようでした。こうして考えてみると、我々が行っているのは金沢だけだが、これからの自転車政策の一例を出しているのかな、と思います。

それで、（特に車の走行台数に関して）「自転車ネットワークの実施が困難」といった意見がありました。そもそもなぜこれを行うのかをもう一度振り返ると、一つは、高校生や歩行者等車に乗らない人・乗れない人の安全を考慮することです。これについては、自動車を動かす人を閉め出したり、反対というわけではないが、やはり自転車レーンを走る人にはあまり光があたってこなかったことと、交通弱者等の歩道上で事故を踏まえてのことです。

もう一つ、私が是非言いたいのは、ヨーロッパでこのように自転車環境整備を行う理由は、環境だということです。車は便利だとはわかっているが、このままいくと町中に車があふれてきて、CO₂の削減につながらないということです。残念ながらどうすべきか、国交省さんに「環境、環境」ということは問題があると思うが、やはり金沢市全体で考えたとき、圧倒的に大きな工場があるわけではないし、交通が、車が排出するCO₂は、全国に比べてもかなり高いです。もちろん車は便利だということは分かるが、幹線道路で30,000台、20,000台というのは手を着けられない。もし代替交通手段が使いやすいとか、便利だと考えると、たとえ幹線道路であっても公共交通機関を利用するとか、たとえ非幹線道路でも、無理にとは言わないが、多少自転車に乗り換えることによって、渋滞や車の交通量が減り、街中の交通がもう少しスムーズになるということです。その考え方をずっと先のほうへ持たなければ、現状の車利用者がこうだから、これは当面変わらないと、考えていくと、本当に手を着けられないというか、「道が狭いから出来ない」ということになるので、やはりずっと遠い先にある目標を我々はきちんと明確にしておく必要があると、個人的な意見だが、申し上げたいのです。

高山協議会会長：

ありがとうございました。他のご意見いかがでしょうか。今三国先生のお話にありましたが、金沢は、第1回のPT調査から第4回のPT調査まで比較すると、自動車交通量の分担率がだいぶ上がっています。最近、第5回はやっていませんが、頭打ちというか、分担率そのものはそんなに変わっていない感があります。

ただ、筑波大学の谷口先生の分析によると、金沢は郊外への住宅移転がずいぶん進み、昔に比べ、一人あたりのCO2排出量が、いい結果ではないが、全国トップレベルの状況だという分析結果のようです。我々は一生懸命バス交通というか、いろいろ言ってはきているのですが、実態はなかなかそうはなっていないというのが、都市ODの調査結果から出ているようです。ですから是非、少なくとも街中が自転車で快適に走行できるような空間整備、あるいは自動車のほうも自転車に対して、前を走っていればびゅっと追い越すのではなく、ゆっくり追い越すよう配慮して頂ければ自転車も安心して走れるのではないかと。何故自転車で逆走するのかを高校生に聞いたところ、「前から車がくるのが分かるから。同じ方向を走っていると後ろから来る車が分からない。これが怖い。」というのが根本にあるようです。確かに逆走していると、前から来る車の状況がわかりますよね。ですから、ぶつかりそうになれば避ければいいですが、後ろから来たらはねられても分からないというのがありますね。特に、金沢のように道路空間が狭ければ、追い越されるときの恐怖感がどうしてもあります。他の方、いかがでしょうか。

小村委員（金沢市 歩ける環境推進課担当課長）：

15番の兼六園下から大手町までは、敢えて外したのですか。

事務局（荒川専門官）：

敢えて外しています。大手町から兼六園下の区間につきましては、今回検討する区間の中で、唯一当面の計画がない区間であり、かつ自歩道、普通自転車通行可の指定がかかっている区間です。その区間に対して地図に添付していますが、ゆずり合いの意識啓発を図ることが難しいと判断し、今回の案からは外しました。

三国成子委員：

このネットワーク計画を考えるにあたって、今も計画を考えているのがすごく硬直しているような気がしますので、もう少し考え方を広げる意味で、私のほうから提案したいと思います。

アメリカのポートランドですが、ここの考え方は、全ての道路に車の交通量が入っていて予告されているんです。それでいて、これは自転車用のマップなのですが、今自転車ネットワークを考えると、どうしてもママチャリの人とか子供等弱者を想定しますが、車並みのスピードで走る人もいて、そういう人に自歩道を走れと言ったら「何を言ってるんだ」ということになります。やはり自歩道は自転車も通れますといえど徐行が原則ですから、走るわけにはいかないと思うので、もう少し道路というものを選択させられるような情報を出す必要があるのではないかと思います。これを例にお話ししたい。それからもう一つ、こういったマップがあります。これは同じようにポートランドなのですが、この元々の地図があらゆる人のための自転車マップであるとするならば、こちらのマップはファミリー向け、要するにママチャリや子供、老人の方向けのマップです。これに基づいて金沢も考えれば、もう少し柔軟にできるのではないかと思います。

こちらがファミリー向けのマップです。こちらが車の交通量を示して色分けしてあるマップです。この範囲は、金沢のまちなか利用環境向上計画よりももう少し広いです。自転車の天国と聞いてポートランドへ行ったが、実際レーンがどれだけ整備されているかというと、青線は自転車レ

ーンが整備されている道路、紫線はモーター付の乗り物が通行できない道路です。それ以外の緑線は車の交通量が 3,000 台以下、40 km制限の道路です。黄色線は車の交通量が 3,000 台～10,000 台、40～56 km制限の道路です。オレンジの線は、自動車交通量が 10,000 台以上、56 km以上と
いうように分けられています。

このように、道路をきちんと調べて分け、この情報を元に自転車がどの道路を通るか、その人の能力に応じて考えて頂く。そうすれば、ネットワークの考え方としてはちゃんとつながるのです。そして、ファミリー向けの道路について注意して頂きたいのは、赤線が「自転車の通行にとって狭い交通量が多い/カーブがきつい/視界がわるい/車線が多い/危険な交差点等」ということで、ファミリー向けにはふさわしくないということで、外しています。それから、オレンジの線の道路も外してあります。もう一つは、どうしてもこういった危険な道路と交差点のところは注意しなければなりませんから、赤丸で囲んであります。そして、こういった、ネットワーク計画の中で、どうしても通らないといけないようなところは、ファミリー向けであっても、敢えて注意を要するような赤色で示し、ネットワークをつなげています。

こういう考え方で行けば、どんな自転車に乗る人にも文句が出ない考え方でできるし、その理由も、地図を見れば説明しやすいと思います。こんな考え方があって、金沢の今の計画を分かる限り車の速度はみんな 40 km以下なので、基準も 3 0 0 0 台以下のところをグリーンで塗ってみました。そしてこれは 12 時間交通量としました。1 2 時間交通量がみんな一番比較しやすかったからです。3,000 台～10,000 台の道路を黄色にしました。そして 10,000 台以上の交通量の道路はオレンジで示しました。色を塗ってない道路は交通量が調べられていないところです。

私の提案としては、例えば 56 番とか、19 番（先ほどの自転車走行指導帯が整備されているところ）は、バスの交通量も含め、車道の幅が 12m で、1 車線あたりが 2.75m です。この基準で自転車走行指導帯が作られていますので、交通量の加味もありますが、自転車走行指導帯ができないでしょうか、というのが第一の提案です。

もう一つの提案は、先ほどの 800m のスケールを考えると、この金沢の間隔は、ネットワーク計画を考えると狭いのではないかと。やはり、東金沢駅前や有松・久安地区の自転車レーンもあるし、駅西 50m 道路においても歩道の区分をしたのに、そことどう繋がるのか、とパブリックコメントの意見が出た場合、どうにも答えようがないので、そこまでつなげるルートもちゃんと調査する必要があるのではないかと思います。3 つめの提案としましては、何故街なかの狭い道を選んだのかと文句が出たとき、800m ごとに自道車交通量 3,000 台以下の道を示したほうが皆さんにとって便利でいいのではないかと思います、このような提案をしました。

三国千秋委員：

やはりもっといろいろな角度から調査をし、これでいい、悪いといった結論を早く出さず、もっと調査する必要があるのではないかと。例えばバスレーンで走行指導帯を設置可能な場所、不可能な場所があるだろうから、整備する、しないは別として調査してみること、それから提案 3 の場合でも、もう少し調査していく姿勢が大事だと思う。

もう一つ、新幹線が開業して全国からいろいろな人が金沢に来ると思うが、金沢の街でレンタサイクルに乗る人がいるかもしれない、金沢の人は非常に交通マナーがいいのではないかとか、金沢は自転車でも走りやすいのではないかとといった風潮が全国的に立てば、いいことではないか

と思うので、今が、もっと安全で走りやすいところを全国に向けて発信するチャンスではないか
とここ5年くらい感じているので、何とか進めたらいいのではないかと。

小村委員（金沢市 歩ける環境推進課担当課長）：

ポータランドの地図では、災害路には線が引いていないですね。ブロックの中にも道路がある
と思いますが、その中には書いていない。何か理由はあるのですか。

三国成子委員：

はい、ポータランドの地図では、自転車レーン設置区間以外は線を引いてありません。その
理由は、まず目的をしっかりとされていて、学校、公園、図書館、プールへ安全に行くことができ
る道だけを、約800m毎に示しており、それ以上の災害路を書き出したら切りがないので、まず
推奨されるルートとして、地図上ではこのように表示していると思います。色は示せないけれど
も、ブロック内には道はあります。

三国千秋委員：

小村氏が言われているのは、災害路を線で示しているのかということではないのか。

三国成子委員：

ないです。

小村委員（金沢市 歩ける環境推進課担当課長）：

金沢が特殊というか、頑張っているという大変ですが、そうすると5km圏内の幹線道路をど
うするか、ということ踏まえたかどうか、ということが先生の提案なのではないか、と思った
が、・・・

三国成子委員：

私は例えば幹線道路だけとは言わないで、とにかく今ネットワークを作ったがネットワーク
になっていないから、皆さん（通る人）が、どうしようもないじゃない、といわれるから、それ
をどうつなげるべきかをもう少し調査するべきではないか、という提案でした。

小村委員（金沢市 歩ける環境推進課担当課長）：

私も災害路に交通量なりと入れると、自転車にとっては天国かも知れないが、歩行者にとっ
てはよくない状況になる可能性があります。

三国成子委員：

その時に、金沢版では走行指導帯を入れないといけないし、地元と協議しなければいけない。
勝手にこちら側で「ここを選びました」と言うのではなく、選ぶにあたっては線を引かないと安
全にならない。

小村委員（金沢市 歩ける環境推進課担当課長）：

線を引く以前に、災害路に交通量を入れること自体が、「ここは人が少ないから通ってね」ということに繋がるのでは。歩行者にとってもそれはいいことなのかも知れないけれど。

三国成子委員：

でもそういった情報が開示されていないと、そこを通れとは言わないが、今道路自体を調べていないから、ネットワーク化するにも、まず調べて、実際の車、自転車、歩行者の交通量を調べて、行政や私たちがわからないまま、闇雲に「どうしよう」と言っているのではなく、まず調べることが基本で、そこから選択していったらどうか、という提案です。

三国千秋委員：

国交省提示の交通量データは何年のものか。

事務局（荒川専門官）：

平成 22 年センサスをベースにしています。交通センサスは全区間測っていないので、例えば昨年末に直接測ったデータも盛り込み補足しています。そんなに古くはないです。

三国先生にお聞きしたいのですが、例えばポートランドの地図標記からすると、**Difficult Connection**（赤線：危険な位置づけの路線）を金沢のネットワークに置き換えると、今検討しなければいけない幹線道路が全て赤線に該当すると思うのですが、それがとてもネットワークには見えなくなり、いかがなものかと感じます。

三国成子委員：

ポートランドの場合はこうなりますが、金沢で考えると、おそらく幹線道路には自歩道をつくることになるので、示し方としては、自転車も通っていい歩道がありますので、「ここではスピードを抑えて徐行して下さい」という表示にすれば、敢えて赤線にしなくていいのではないかと思います。赤線にすると、通っていけないように見えてしまうし、子供（11 歳以下）は自歩道を通ると考えた場合は、表示を赤にはせず、自転車がスピードを出さないよう通って下さいという示し方にすれば問題がないのではないかと思います。

高山協議会会長：

少なくとも 2 通りのネットワークを考るという提案ですね。スピードを出して走るためのネットワークと、ファミリー向けの、ゆっくり安全に走れるネットワーク、2 段構えでいくというご提案でよろしいか。

三国成子委員：

そうです。そして学校等の周りにはそういったネットワークを見つけておかないといけないのではないのでしょうか。

高山協議会会長：

おそらく、小村委員の指摘にあったように、ネットワークの規模がだいぶ違うので、マップを見るとけっこう密に見えるが、これを金沢中心部に置き換えると、ほとんど幹線道路くらいの

スペースになってしまうので、その辺は考えないといけないのではと思います。今、金沢の街中で考えているネットワーク規模と、ポートランドの規模ではずいぶん違います。一つの街区の幅は500m（幹線1km毎、補助幹線500m毎）を基本として整備されています。金沢の場合も、157号と昭和通、157と今町寺町線（359→159→お堀通のことか）の間隔が約800mであり、金沢のネットワークは幹線3本程度で収まってしまいう距離感なので、ちょっとスケールが違う気がする。そして、金沢の場合はどうしても災害路まで含めた形の自転車ネットワークを考えていかないと、利用者にとっては非常に不便になります。ただ、今言われたような、2種類で考えるというのも面白いアイデアだと思います。

北出委員（金沢河川国道事務所 交通対策課長）：

国道を管理する者として一つお願いがあります。ラプロ片町前において、歩行者交通量が7,000人を超えているということで、歩行者が多い歩道の最小有効幅員は、一般的に3.5mと言われている中で、歩道には歩行者が溢れかえっている状況です。かつ、自転車が1,500台入るといことになるので、そこを積極的に自転車ネットワークとして整備することが、果たして本当にいいことなのか、と我々は感じている。事務局の案では、当面の整備形態として「ゆずりあいの意識啓発」と整理されていますが、自転車走行空間ネットワークに入れるのかも含め、三国先生からご提案があったように、複数で補完しあうようなネットワークの考え方や、歩行者と自転車の棲み分けも含め、議論いただけるとありがたい。

三国千秋委員：

2000年にスイスから来た方が片町を走った際、「この町では危なくて自転車に乗れない」と言っていた。その主要因は香林坊前のバス停にたくさんの方がいて、おまけに花壇があって危ないという意識を皆持っているから乗らないということでした。

ではどうやって安全にするか、ということで始まった議論だった。

線を引いて、ここは自転車レーンだというのは理想的な形であって、まずは安全にするために現場でどんな工夫ができるかということのある区間について調べてみるのも有効ではないか。レーンを引くのは最終形態であって、まだまだマナーの問題など、対策ができるのではないかと思う。

高山協議会会長：

今日結論が出る、ということではありませんが、資料4ページで、主要幹線道路の自動車交通量は非常に多く（20,000～30,000台）、バスも、多い箇所では200～300台通っています。山の上のように、バスレーンがあるが本数が少ないという状況ではない中で、どうやって整備するか、といった自己矛盾のような状況です。歩道が広ければ、歩道上に線を引くという案もあるが、歩道から車道へという世の中の流れの中で、あえて歩道上に整備することもどうなのか、という気持ちもあり、判断は非常に難しく、正解がない問題です。かといって、せつかくネットワークをつくらうという機運であるので、作らないわけにはいかない、ではどうやって作っていくか、という姿勢で、みなさんの知恵を出して頂くしかないと考えます。今後も継続的にご議論いただき、事務局も汗と知恵を出して頂き、なんとか計画案づくりを進めて頂きたいなと思います。

三国成子委員：

提案ですが、先ほどの社会実験の話聞いて、有松・久安地区も調査範囲に入れて頂ければ、代替路も作れるかもしれないし、もう少し交通量調査をしっかりと、選択範囲を広げられるようにするなど、ネットワークを作るための調査という社会実験として行って頂きたい。

高山協議会会長：

もともと、金沢市が作った向上計画でまちなかのネットワークを研究したのですが、もう少し広域的なネットワーク案を作らなければいけない、という意見が以前からありますので、今回こういった意味も含め、ネットワークの範囲を広げるという検討を是非お願いできれば、と思います。その中で、どうネットワークを引くか、という調査を是非して頂ければと思います。

今日ご議論いただいたパブリックコメントについては追記することになっています。内容についてはメール等でご確認いただき、最終的には私も確認して公表したいと思います。

それから、ガイドラインについても、素案の「素」を取って「案」として提示する。なぜ「案」がついているのかの説明も付け加えて頂き、これについても最終確認を私にお任せ頂いたと認識していますので、まとまり次第公表したい。

最後の自転車ネットワーク計画については、今後も含めて少し広いネットワークを作ること視野にいれ、社会実験の申請の準備を早急にお願ひし、調査を始めて頂きたいと思っています。

以上です。次回の協議会の日程調整も含めて事務局へお返しします。

事務局（大下課長）：

高山会長、委員の皆様、活発なご議論をいただき、ありがとうございました。

本日ご了承いただきましたパブコメ結果及び金沢版ガイドライン（案）については（追加修正意見にも対応し）、事務局で適切に公表してまいります。ネットワーク計画については、本日御議論頂きました意見を踏まえ、事務局で継続して検討・調整、それから調査も含めて実施してまいります。次回協議会開催については、その状況をみて日程調整等を事前にさせていただきたく宜しくお願いいたします。

4. 閉会

事務局（大下課長）：

以上をもちまして、第7回金沢自転車ネットワーク協議会を終了致します。ありがとうございました。