

連携と協働で歩んだ 10年の軌跡

金沢の自転車施策

2007—2017



連携と協働で歩んだ10年の軌跡

金沢の自転車施策 2007-2017

はじめに



金沢自転車ネットワーク協議会
会長 高山 純一 氏

金沢都市圏パーソントリップ調査によるとバイクを含めた二輪車の交通手段別分担率は、約 10.2% (2007 年) であり、三大都市圏(2005 年)や地方都市圏の平均約 18.5%に比べて、かなり低い利用率となっている。この傾向は、雪や雨の多い富山・高岡都市圏 (1999 年:約 10.1%) や福井都市圏 (2005 年:約 8.2%) と同じような傾向にあり、モーターゼーションの進展 (自動車利用が圧倒的に多くなった結果) によるものであろうと考えられる。

しかし、このような中でも高校生を中心として、まちなかの通勤・通学時の自転車利用は決して少なくはなく、金沢の狭い道路空間、特に歩道の中を歩行者と自転車が共存して、利用する現状は、非常に危険な状況となっていた。

その一方で、まちなかの道路整備が遅れていた金沢において、金沢外環状道路 (山側幹線) の供用開始 (2006 年 4 月) は、まちなかを通過する自動車交通量を減少させ、道路空間に多少ゆとりができる状況となった。このゆとりをうまく活用して、自転車を歩道走行から車道左側端走行に誘導する施策を行ったのが、全国初の試みとなった「自転車走行指導帯」の設置である。これは、朝の通勤・通学時間帯におけるバス専用レーンに、自転車の走行位置を示す路面表示を行ったものであり、これまでの自転車道や自転車専用通行帯とは異なる自転車の走行空間を指定したものである。

この「自転車走行指導帯」の整備方針 (指導帯設置のこころ) は、限りある道路空間を利用主体 (自動車、バス、バイク、自転車、歩行者等) がお互いに譲り合いながら、安全に通行することを目指すものであり、金沢のように道路が狭く、十分な歩道や路肩が取れない補助幹線道路や細街路において、有効な自転車走行空間になると考えている。ただし、設置した「自転車走行指導帯」が有効に機能するためには、道路を利用するドライバーや自転車利用者、歩行者がお互いの存在を意識し、お互いに譲り合う「こころ」を持って道路を利用するようになることが必要であり、そのためには、自転車走行指導帯設置の計画段階から、地域のステークホルダーが話し合い、計画立案と走行指導帯の設置、街頭指導などを協力して行うことが重要である。

金沢では、金沢自転車ネットワーク協議会が中心となり、対象地域の地域住民 (町内会、商店街等) や道路利用者 (小中高等学校や P T A 等) が協力して、自転車走行環境の整備に努めてきた。この取り組みを 10 年間続けてきた結果、自転車の交通事故件数も非常に減少し、自転車の走行マナーもずいぶん良くなったのではないかと考えている。金沢でのこの取り組みが、全国に広がり、自転車走行環境の整備につながることを期待したいものである。

記念座談会	「あらゆる交通手段が安全で便利な街を目指して」	4
	Topics 「金沢自転車ネットワーク協議会」について	14
第1章	金沢の自転車施策のあゆみ	15
	1) これまでの経緯	16
	2) これまでの取り組み年表	18
	Topics 「第8回金沢自転車ネットワーク形成に向けた勉強会」の開催	20
第2章	黎明期 (2007 > 2010)	21
	1) バス専用レーンを活用した「自転車走行指導帯」の整備	22
	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	32
	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	38
	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	44
	Topics 金沢発! 「自転車利用環境向上会議」の全国展開	48
第3章	構築期 (2011 > 2013)	49
	1) 金沢市公共レンタサイクル「まちのり」の導入	50
	2) 警察が主体となった「自転車専用通行帯」の整備	56
	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	60
	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	64
	Topics 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	68
第4章	推進期 (2014 > 2017)	69
	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	70
	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	78
	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	82
	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	84
	Topics 「人中心」の道路空間への再編 (国道 159 号浅野川大橋)	86
第5章	金沢の自転車施策における6つのポイント	87
	Topics 国における自転車活用推進の取り組み	90
第6章	金沢の自転車施策の主な効果	91
	Topics 金沢の自転車事故 10年で65%減の訳は?	95

Memorial Talk

記念 座談会

あらゆる交通手段が 安全で便利な街を 目指して

自転車施策のこれまでとこれからを考える

2018年8月24日に金沢大学で行われた
金沢自転車ネットワーク協議会
10周年記念座談会では、
有識者5名による設立から現在までの経緯や、
金沢の自転車施策におけるこれからの10年、
20年について話を聞いた。



記念座談会
出席者

金沢大学 教授
たかやま じゅんいち
高山 純一 氏
金沢自転車ネットワーク協議会 会長



徳島大学 教授
やまなか ひでお
山中 英生 氏
自転車利用環境向上会議全国委員会 副会長

〔司会〕

金沢河川国道事務所 調査第二課 課長
川原 克美 氏
(金沢自転車ネットワーク協議会 事務局)

金沢自転車ネットワーク協議会の設立と目的

き
っ
か
け
に
協
議
会
を
設
立
す
る
全
国
初
の
自
転
車
走
行
指
導
帯
の
整
備
を

川原課長●本日の司会を務めさせていただく金沢自転車ネットワーク協議会の事務局の川原です。

2011年2月に「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立されていますが、まずは、協議会設立の目的や経緯について高山先生からお話しいただきたいと思います。

高山教授●国道159号（現国道359号）の浅野川大橋～山の上交差点間では、狭い歩道を小学生や高齢者が歩き、更にもその歩道上を自転車も走ってしまっており、非常に危ない状況でした。当時の金沢河川国道事務所の担当の方が、なんとか対策をしたいということで相談を受け、2007年に自転車走行指導帯を全国で初めて整備することになりました。

この道路幅員では、自転車専用通行帯までは難しいが、クルマと自転車が混在する空間であれば整備ができると考え、国土交通省だけでなく、警察庁にも働きかけ、なんとか実現に至りました。当時の担当の皆様には、大変ご尽力をいただいたと感じています。

この整備が上手くいったということもあり、その後、東金沢停車場線を含めた小坂地区が、国土交通省と警察庁により自転車通行空間整備モデル地区に指定され、石川県により自転車専用通行帯が整備されました。また、金沢市でも中央小学校前の一方通行道路で自転車走行指導帯を整備するなど、国・県・市がそれぞれの管理する道路で整備を進めている状況でした。

そこで、金沢全体で統一した基準を設けた上で自転車通行空間の整備を進め、国・県・市や警察が合意形成を図る場となるように、2011年2月に協議会を設立しました。



全国初のバス専用レーンを活用した自転車走行指導帯
(金沢市東山3丁目)



北陸大学 名誉教授
みくに ちあき
三国 千秋 氏

金沢自転車ネットワーク協議会委員
自転車利用環境向上会議全国委員会 監事



地球の友・金沢
みくに しげお
三国 成子 氏

金沢自転車ネットワーク協議会委員
自転車利用環境向上会議全国委員会 会長



金沢河川国道事務所 事務所長
やまだ てつや
山田 哲也 氏

金沢自転車ネットワーク協議会 事務局

川原課長●次に、協議会の“基本理念”やその“基本理念”を設定した理由について、三国成子委員よりお話しいただきたいと思います。

三国成子委員●私が自転車施策に関わるようになったのは、1997年にドイツのフライブルクに環境教育の勉強をしに行ったことがきっかけです。日本では、環境教育というゴミ問題や自然環境保全などが中心となっていました。フライブルクでは自転車通行環境が整備され、自転車で走りやすい環境が整備されていたことに驚きました。

担当者の方に、なぜこのような道路整備をしているのかと尋ねたところ、「自転車が環境にいいからといっても、道路が安全でなければ誰も自転車に乗らないため、道路整備を進めている。」と言われ感銘を受けました。

金沢に帰り、まずは『自転車・歩行者安全マップ』を作り始めました。この時に一番苦労したのは、道路管理者が国・県・市に分かれていることでした。そのことを全く知らなかったので、行くところ行くところで門前払いを受けてしまったと記憶しています(笑)。市民にとっては一つの道路なのに、道路管理者が違え

ば対応してくれないという苦労がありました。

金沢自転車ネットワーク協議会ができて一番よかったと感じるのは、国・県・市や警察が定期的集まる仕組みができたことだと思います。

協議会の基本理念として大切にしていることは、フライブルクで学んだ、交通は「人を中心」に考えるということです。例えば、自分が自転車やクルマに乗ると、その移動手段を中心に考えてしまいがちですが、誰もがいろいろな交通手段を選択できることが、住民にとって良いことだと思います。協議会名に「自転車」は付いていますが、自転車だけでなく、人を中心とする基本理念の基に、協議会の活動を行っています。



フライブルクの人中心のまちづくり

自転車やクルマなどの移動手段が中心ではなく、交通は「人を中心」に考えることが大切

協議会として組織を一元化することで、
様々な連携を創出

金沢自転車ネットワーク協議会における検討のポイント

川原課長●これまでの金沢自転車ネットワーク協議会での取り組みを表す重要なキーワードとして「①連携」「②勉強会」「③調査」「④ガイドライン」「⑤ネットワーク」「⑥フォローアップ」があると思います。以降は、このキーワードに沿って皆様からお話しいただきたいと思います。

1 「連携」「勉強会」について

川原課長●まずは、「①連携」と「②勉強会」についてですが、金沢自転車ネットワーク協議会は道路管理者・警察・学識者が「連携」する組織になっています。また、現場の自転車通行空間整備にあたっては、地元住民や学校も交えた協議会などを設立し、協議が行われています。

この「①連携」や「②勉強会」の重要性や継続的に活動するポイントについて、三国千秋先生からお話しいただきたいと思います。

三国名誉教授●もちろんネットワーク協議会のように、国・県・市や警察の連携も非常に大切ですが、行政内部での連携や市民同士での連携も重要であり、必ずしも上手くいっているわけではないと思います。

このような取り組みを誰が仕掛け、コーディネートし、この取り組みを恒常的に続けていくかも重要です。各道路管理者がそれぞれの組織を作るのではなく、毎年行っている金沢自転車ネットワーク協議会に組織を一元化することで、様々な連携が生まれていると思います。

自分だけではアイデアに詰まることもありますが、協議会を通して出会った方と一緒にアイデアを考え、何か疑問があったら相談すれば良いという人に巡り会えたことも、連携の

成果と感じています。

最後に、カタい連携だけではなく、勉強会や勉強会後の懇親会などのように、和やかな連携も非常に重要と感じています。人を知ること、上手く連携が進むようになると思います。

高山教授●学識者は長い間取り組みを見てきているため、ブレないところがあります。行政のそれぞれの部署が連携していく上では、「芯」のようなものが重要と感じています。

三国成子委員●道の点検簿を作成した際に、住民から行政へどのように伝えてよいかわからないと言われたことがあります。その伝え方をお互いに理解し、その成果として道路環境が改善したことで、行政への信頼が生まれ、その後の街頭指導などの連携につながっていくのだと思います。

いろいろな形で人がつながるためにはコミュニケーションが重要だと思います。初めは反対していた方が、コミュニケーションをとっていく中で、途中から味方になることも出てくると思います。

2 「調査」について

川原課長●次に、「③調査」という視点では、



全国から人が集まる協議会主催の勉強会



整備効果を検証し協議会で報告

山中先生は数年来、金沢市の自転車通行空間整備による自転車ルール遵守率の変化などを調査されていると思います。その中で、金沢との関係や自転車通行空間整備による効果についてお話しいただきたいと思います。

山中教授●金沢で研究活動を初めたきっかけは、2014年に三国成子さんから、中央小学校前の自転車事故が減っているというデータを見せてもらい、この事故がしっかり減っていることを示したいと相談を受けたことが始まりです。

よそ者も含めて、上手く混ぜていただけるような環境がネットワーク協議会にはあり、高山先生、三国ご夫妻の絶妙なバランスの上で成り立っているのではと感じています。

国・県・市や警察も協力的で、行政担当者が入り替わる中でも、三国ご夫妻による素晴らしい教育体制ができており、専門家の中では「金沢マジック」とも呼んでいます(笑)。

金沢の自転車通行空間整備による効果としては、整備路線だけでなく、その周辺の路線においても車道左側通行の遵守率が向上している点です。また、自転車通行空間整備により、交差点手前におけるクルマの走行速度が低下するなど、自転車だけでなくクルマに対する効果も出ています。

川原課長●自転車通行空間整備を行う際に、交通量調査や道路利用者へのアンケート調査

などを実施していますが、この調査の重要性などについて、山田事務所長からお話いただきたいと思います。

山田事務所長●金沢河川国道事務所では、ネットワーク協議会の設立当初から事務局の中心となり、協議会を運営しています。

また、自転車交通量調査や自転車通行経路調査などを実施し、県や市と共有することで、自転車ネットワーク路線の選定などの根拠データとして使用しています。さらに、昨年からは自転車事故発生状況の変化などを調査し、自転車通行空間整備による事故減少効果なども分析しているところです。

関係者の合意や理解を得るためには、しっかりとこのような調査を行い、客観的なデータに基づく説明を行っていくことが重要だと感じています。また、データを示す際には、誰もが理解できるようなわかりやすい資料を作成し、広報に活用し、市民に説明していくことも重要と感じています。

3 「ガイドライン」について

川原課長●次に「④ガイドライン」についてですが、金沢では2013年に「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を策定しています。このガイドラインの重要性やどのような役割を担っているか、高山先生からお話いただければと思います。

高山教授●自転車通行空間を整備する場合でも、道路構造や交通量などが道路によってそれぞれ違うため、各道路管理者が勝手な空間を整備してはバラバラなものが出てしまいます。道路管理者間で情報共有を図り、統一的な基準のもとで自転車通行空間を整備するために、金沢自転車通行空間整備ガイドラインを策定しました。

また、ガイドラインの中でも重要な点として

整備を推進 金沢の景観に配慮した ルールを設定し、

は、PDCAサイクルを回すことだと感じています。ガイドラインを策定するだけでなく、できることから整備を進め、街頭指導の実施や利用状況の調査を行い、最終的には事故発生状況を含めた検証を行いながら、適宜ガイドラインの見直しを行っています。

また、金沢のガイドラインは、自転車通行空間の色を「灰桜色」^{はいざくらいろ}に決めたことも特徴の一つです。全国的には青色で着色しているところも多くありますが、金沢では、景観審議会の先生方からもご意見をいただき、伝統的な景観に配慮した「灰桜色」に統一することを決めています。

三国成子委員●自転車の安全が担保されるのであれば、できるだけコストが掛からない方法で自転車通行空間の整備を進めることも重要ではないかと感じています。このため、金沢の自転車走行指導帯は、白破線と自転車のピクトグラムのみで整備しているところもあり、まずは自転車ネットワークをどんどん拡大していこうということを考えています。

2012年に国土交通省と警察庁により発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においても、金沢の取り組み成果が反映され、安全面での利点が損なわれないのであれば、着色しなくても良い記述が追加され、国のガイドラインの良いエビデンス（根拠）にもなったのではないかと思います。



景観に配慮した路面表示の色の選定（金沢市若松町）

また、2017年に金沢のガイドラインを改定し、夜間の視認性を確保するため、矢羽根の縁に高輝度タイプの白線を入れる基準が追加されています。矢羽根は、クルマが通ると汚れてしまい、視認性が悪くなるため、白線を入れることで夜間の視認性を向上させています。

4 「ネットワーク」について

川原課長●次に「⑤ネットワーク」についてですが、2014年にまちなかを中心とした「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）」、2017年にはまちなかから半径5km程度の範囲内を対象とした「広域的な自転車ネットワーク候補路線（案）」を指定しています。これらの自転車ネットワーク路線を指定する意義についてお話を聞きたいと思います。

三国成子委員●自転車は、国道、県道、市道に関係なく通行しますので、一本の路線だけ自転車通行空間を整備しても、安全で快適に通行することはできません。道路管理者が連携して面的な自転車ネットワークを構築することが重要であり、協議会の中で、各道路管理者がどの路線を整備するかを共有することで、効果的に自転車ネットワークを整備することも可能になると思います。

5 「フォローアップ」について

川原課長●最後に、6つ目のキーワードとして「⑥フォローアップ」ですが、自転車通行空間整備後のフォローアップの重要性や効果について三国千秋先生からお話を聞きたいと思います。

三国名誉教授●フォローアップは、PDCAサイクルの「Check」に該当するものであり、アンケートや交通量調査などにより整備効果や課題を把握する上で重要になります。ただし、

各種調査や街頭指導などの フォローアップを協議会がサポート

フォローアップ調査には、調査費がかかるため、どのように工面をするのが重要であり、場合によっては協議会で調査をサポートすることも必要と感じています。

また、毎年協議会が主催する勉強会で、道路管理者が自転車通行空間整備に関して説明しますが、説明するためには、調査を行い、分析する必要があります。客観的な評価を自分なりに行き、報告することは非常に大切だと感じています。

他都市の自転車通行空間整備は、クルマの交通量が多いなど、課題が多い道路で整備を進めてしまい、効果が出ないことが多くあるようです。金沢の場合、細街路からスタートし、効果が出たことで市民にも上手く広がっているのではないかと感じています。

さらに、金沢では整備された道路を活かして、自転車ルールを守ってもらうために街頭指導を行うなど、インフラを活用してという姿勢があることも特徴だと思います。

三国成子委員●金沢市では、毎月15日を「自転車マナーアップの日」に指定し、継続的に街頭指導を行っていることで、自転車ルールが守られるようになったと感じています。

三国名誉教授●学校の中だけでなく、外でも連携して街頭指導を行っていることで効果が出ているのではないかと感じています。

高山教授●東金沢停車場線では、交差点に自転車専用信号も付けてもらいました。警察の担当者も寄り添って話していただけることが大変ありがたいと感じています。



自転車専用信号の設置（金沢市小坂町）



郊外部の自転車走行指導帯（金沢市鞍月1丁目）



灰桜色の矢羽根に高輝度タイプの白線を設置（金沢市東山3丁目）



「自転車マナーアップの日」の街頭指導（金沢市久安2丁目）

金沢では現場の工夫により
トランジション（社会変革）マネジメントを実践

全国的な視点を踏まえた金沢の取り組み

川原課長●これまでの話を聞かれ、全国的にみた金沢の取り組みの特徴や全国的に注目されている要因などを山中先生からお話しいただきたいと思います。

山中教授●現在、トランジションマネジメントにより社会変革を起こすプロジェクトに取り組んでいます。これは、端的に言うところ「未来の当たり前を作る」ということです。

例えば10年前であれば、このような会議の場でネクタイをしない方が違和感がありましたが、現在では、クールビズが当たり前になり、皆さんネクタイをしないのが普通になっています。

金沢では、意図していたかどうかはわかりませんが、トランジションマネジメントを実現するための重要なアプローチである、

「LIGHTER（容易）」「QUICKER（速い）」「CHEAPER（安い）」の考え方を具現化していると思います。

人、自転車、クルマの順序が明確であり、このための道路空間を整備していくことが実際に取り組まれていると思います。また、自転車も左側通行が当たり前になり、しない方がおかしいということが浸透し、当たり前になるということが金沢では起こっているのではないかと感じています。道路交通環境や社会的環境などの偶然が重なったこともあると思いますが、現場で工夫して取り組まれたことが、歩行者や自転車やクルマにとって安全でわかりやすい空間となり、理解が得られているのではないのでしょうか。

金沢の自転車施策に関する今後の10年、20年について

川原課長●これまでは10年間の取り組みを振り返っていただきましたが、最後に金沢の自転車施策の今後の10年、20年について、展望や取り組んでいきたいことなどを皆様にお話していただきたいと思います。

山田事務所長●金沢のまちなかにある直轄国道157号や159号などは、ぜひ自転車通行空間整備に向けてさらに努力していきたいと考えています。また、ネットワーク協議会の事務局の中心として活動していますので、国・県・市の繋がりをさらに強くしていきたいと思っています。

当事務所は金沢だけでなく石川県内全体を管轄しているため、金沢市だけでなく、他のDID地区（人口集中地区）がある自治体で

も、金沢を見本にしてネットワークを拡大させていきたいと考えています。

三国名誉教授●ネットワーク協議会の事務局を国土交通省が担っていることは重要だと感じています。

海外へ行くと、行くたびに自転車利用環境が進化していると感じています。先進的な都市から学ぶことは多く、いろいろなアイデアを実現し、金沢で先進的な取り組みができれば良いと感じています。

三国成子委員●大学生になりクルマに乗り始めると、自転車を捨ててしまったという話も聞きます。まったく自転車に乗らなくなると、年配の方は筋力も弱り自転車に乗れなくなって

金沢を見本として 石川県内に自転車ネットワークを拡大

しまいます。

クルマに慣れてしまうと、ごみ捨てや近場の買い物でもクルマを使うことが当たり前になってしまいます。自転車を使えるようなインフラ整備はもちろんですが、自転車を使ったライフスタイルなどを知ってもらうことも必要ではないかと感じています。

山中教授●これまで通り安全対策の先進都市として、金沢は突っ走ってほしいと思いますし、自転車を活かすまちづくりを次のステップで目指してほしいと思います。例えば、市民目線で健康増進に自転車を活用する方策などを検討してはどうかと思います。

世界的に見ると、寒い国の方が自転車は多いため、金沢でも冬期の自転車利用方策を検討してはどうかと思います。

高山教授●10年以上先をみると、自動運転のクルマが走り出したときの自転車レーンのあり方なども検討する必要があるのではないのでしょうか。今は、クルマ側から歩行者や自転車を感知するようになっていると思いますが、

自転車側からも感知できるようにすればよいのではないかと思います。クルマの自動運転の仕組みも、区画線を目安に走行することになっていますので、自転車走行指導帯の白線がどの程度影響するのかも考えていくと、ガイドラインを見直すきっかけにもなるかもしれません。

川原課長●自転車利用環境をしっかりと作っていくことも行政の仕事だと感じていますので、今後の10年、20年に向けて引き続き検討していきたいと思います。皆様、本日は貴重なお話をいただきありがとうございます。



「金沢自転車ネットワーク協議会」について

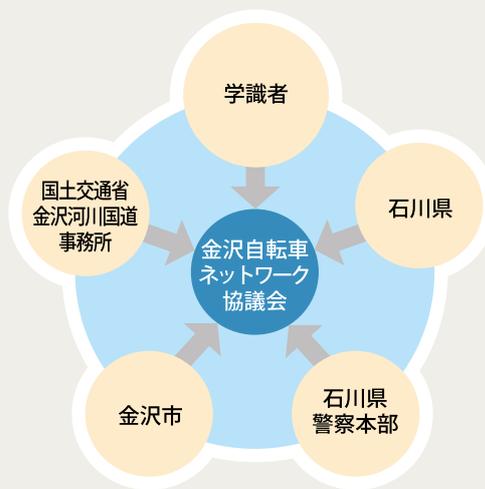
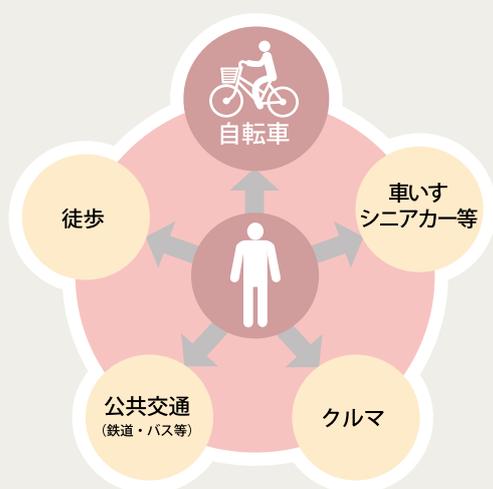
「金沢自転車ネットワーク協議会」とは？

基本理念 人中心の交通体系

- 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に、自転車通行空間整備の視点から、道路空間のあり方を検討。

構成 実務者レベルでの構成

- 学識者、道路管理者（国・県・市）、警察（石川県警察本部・所轄警察署）により構成。
- 面的に連続した自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目指す。



道路管理者及び警察の連携体制とそれぞれの主な取り組み事例

国土交通省金沢河川国道事務所



自転車走行指導帯の設置
(国道 159 号)



協議会の事務局窓口

石川県



自転車走行指導帯の設置
(国道 359 号)



自転車走行指導帯の設置
(窪野々市線)

連携

金沢市



自転車走行指導帯の設置
(せせらぎ通り)



金沢市公共レンタサイクル
「まちなり」

石川県警察本部



高校生フォーラム



子ども自転車大会