



第5章

金沢の自転車施策における 6つのポイント

● 金沢の自転車施策における6つのポイント

Q1. なぜ「連携」が必要なのか？

A 既存の道路に自転車通行空間整備をするには、継続的な検討体制が必要

●「金沢自転車ネットワーク協議会」設立の目的は、「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に向けて、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察機関が連携を図りつつ、面的な自転車ネットワークの検討・試行・整備を継続的に展開していくこと」であり、関係機関での情報の共有化を図ることにある。

●個々の整備区間においても、あらゆる立場の関係者が参加する検討組織を設置し、現状・課題の共有をはじめ、整備内容に関する関係者の合意形成とそのプロセスが重要。

合意形成の要点

- 交通弱者の視点を忘れずに
- 歩行者・自転車・クルマのそれぞれの環境が良くなる「win-winの関係」を目指す
- 専門家以外の参加者にも分かりやすい客観的データに基づいた資料を準備する
- 自転車利用者や公共交通事業者、学校関係者等の参画を得る

▼地域協議会の概念図



Q2. なぜ定期的に「勉強会」を開催するのか？

A 取り組みを発表することに意義があり、経験に基づいた知識を学ぶことができる

●勉強会の目的は、国・県・市・警察による一年間の取り組みを発表し、その経験を共有することにある。また、全国の自転車施策の動向に関する話題をテーマに基調講演やパネルディスカッションを行うことにより、見識を広めることもできる。行政関係者は、2～3年で異動することが多く、勉強会は新たに自転車施策にかかわる担当者の学びの場でもある。

●この勉強会から、全国規模の「自転車利用環境向上会議」が生まれ、毎年開催されている。

▼「勉強会」の様子



Q3. なぜ「調査」が大切なのか？

A 客観的データが得られることで課題が明らかになり、説得力のある合意形成が行える

●自転車に関して議論する場合、歩行者・自転車・バス・クルマ等それぞれの立場での一方的な思い込みや、固定的・画一的な見方になることがある。道路空間に関しても、思い描く状況が人によって、また時間帯によっても違うため、同じ土台で協議できない場合も多く見られる。

●客観的データが得られることにより、関係者の共通認識を形成し、何から手を付けるべきかが明らかとなり、最初の一步を踏み出しやすくなる。

調査項目の例

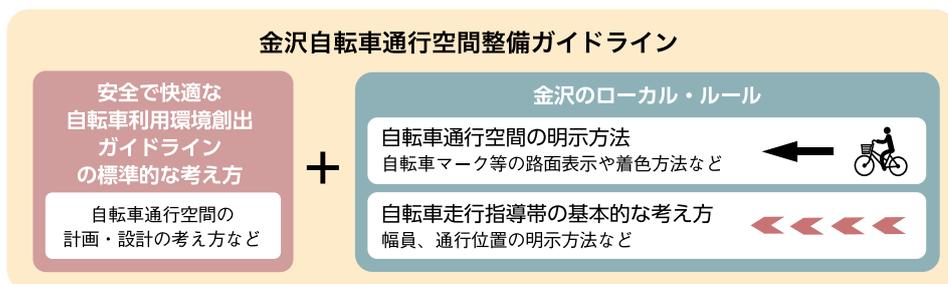
- 歩行者、自転車、バス、クルマの各種交通量
- 自転車の走行位置別・方向別の交通量
- 自転車関連事故の発生箇所と具体的内容（事故類型等）
- 車線や路肩の幅などの詳細な道路幅員構成
- 交差点部の状況（信号や自転車横断帯の有無等）
- 交通規制の状況（速度規制や一方通行規制等）

10年間にわたる自転車利用環境整備を通じて、継続的・効果的な自転車施策の展開に欠かせないキーワードとして、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フォローアップの6つが挙げられる。これらのキーワードについて、重要なポイントを解説する。

Q4. なぜ「ガイドライン」をつくることになったのか？

A 自転車通行空間整備に関する共通ルールを設けることで、統一的な整備を実現

- 自転車通行空間整備にあたり、国道・県道・市道の統一基準となる「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を2013年8月に策定。



Q5. 「ネットワーク」を示すことに どんな意味があるのか？

A 市民や道路管理者が将来像を 共有することにより、整備が促進される

- 金沢自転車ネットワーク協議会では、金沢市中心部から半径5km圏内の市街地を対象とした「広域的な自転車ネットワーク候補路線」を選定している。これらの路線は「自転車通行空間整備の必要性を検討する路線」であり、適宜見直すものとしているが、自転車ネットワークの青写真が示されることにより、整備促進に前向きな姿勢が生まれる。

▼広域的な自転車ネットワーク候補路線



Q6. なぜ「フォローアップ」が 大切なのか？

A ハード整備の効果を高めるためには、 協働で進めるソフト対策(街頭指導など)が重要

- 自転車通行空間は整備して終わりではなく、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となるよう改善していくことが求められる。
- 金沢自転車ネットワーク協議会では、整備前後の事故件数を分析するなど、常に改善策を提示できる態勢で臨んでいる。また、各道路管理者も、整備後の交通量調査やアンケート調査を実施し、整備効果の検証に努めている。
- 金沢市では、「自転車マナーアップの日」を設定し、国・県・警察、地域住民、学校等と連携し、協働で定期的に整備済み区間での街頭指導を実施している。
- 自転車の車道左側通行の増加や事故件数の減少などの整備効果が示されることにより、協働で取り組む関係者のモチベーションが高まる。

▼交通安全の取り組み



▼街頭指導の様子



国における自転車活用推進の取り組み

「QOL」（Quality of Life =生活の質）の向上に寄与するモビリティとして、世界の様々な国で自転車の利活用が推進されている。

我が国では、2017年5月に「自転車活用推進法」を施行、2018年6月に「自転車活用推進計画」を策定し、国や地方自治体、企業、民間団体などが連携した自転車の活用を推進している。

同計画では、自転車通行空間・駐輪場・シェアサイクル施設等の整備、交通安全教育の実施、災害時の有効活用、サイクルツーリズムの推進など、多方面での自転車の活用方針が示されており、自転車活用推進本部では「GOOD CYCLE JAPAN」として施策を推進している。

▼自転車活用推進計画の目標と検討が必要な施策

国の目標	施策No	検討が必要な施策
【目標1】 道路・まちづくり 自転車交通の役割拡大による 良好な都市環境の形成	1	自転車通行空間の計画的な整備推進
	2	路外駐輪場等の整備及び違法駐車取締りの推進
	3	シェアサイクルの普及促進
	4	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
	5	自転車のIoT化の促進
	6	まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施
【目標2】 スポーツ・健康 サイクルスポーツの振興等による 活力ある健康長寿社会の実現	7	国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
	8	サイクルスポーツ振興の推進
	9	自転車を活用した健康づくりの推進
	10	自転車通勤等の促進
【目標3】 観光 サイクルツーリズムの推進による 観光立国の実現	11	国際的なサイクリング大会等の誘致等
	12	世界に誇るサイクリングの環境創出
【目標4】 交通安全 自転車事故のない安全で 安心な社会の実現	13	安全性の高い自転車普及の促進
	14	自転車の点検整備の促進
	15	自転車の安全利用の促進
	16	学校における交通安全教育の推進
	17	自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）
	18	災害時における自転車活用の推進

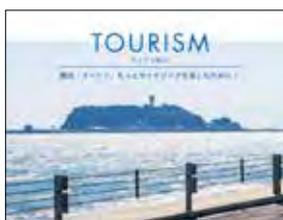
▼GOOD CYCLE JAPANが掲げる4分野の整備



サイクル都市環境



サイクル健康



サイクル観光



サイクル安全

出典：自転車活用推進本部ホームページ