

金沢自転車ネットワーク協議会による 自転車安全対策の取組について

熱海 孝寿¹・櫻井 彰¹・水野 力斗¹

¹金沢河川国道事務所 計画課（〒920-8848 石川県金沢市西念4丁目23番5号）

2008年以前、金沢市では自転車事故が多発したため、学識者、国、県、市町村、警察で構成される「金沢自転車ネットワーク協議会」が設立された。本論文では、協議会で力を入れている6つの取り組みによる自転車施策の展開と金沢市における成果について紹介する。

キーワード 自転車事故対策、交通安全と教育、連携と協働

1. 序論

1960年代後半、日本では自動車の急激な増加により交通事故死者数が大幅に増加し、「交通戦争」と言われた。これを受けて1970年に、道路交通法が改正され、自転車施策が導入された。この施策では、道路に特別な交通標識を設置することを条件に、自転車の歩道走行が認められることになった。その結果、日本の自転車利用者は歩道を走ることに慣れ、2003年から2008年にかけて歩道での自転車と歩行者の交通事故が大幅に増加した。2011年10月、警察庁は自転車の歩道から車道への移動を促す緊急発表を行った。2012年11月、国土交通省は警察庁と共同で、安全で利用しやすい自転車走行インフラを整備するための基本方針をまとめたガイドラインを発表した。

本論文の目的は、国レベルの自転車政策の変化を受けて、地方都市がどのように安全な自転車利用の取り組みを進めてきたかについて、特に連携・協力という組織的な活動に焦点を当てて事例紹介を行うことである。

2. 金沢市自転車ネットワーク協議会設立

人口約48万人の金沢市では、2008年以前、自転車事故が多発していた。この問題に対処するため、2011年、自転車と交通の安全を推進することを目的に、金沢自転車ネットワーク協議会（以下、協議会）が設立された。

自転車通空間の整備は、人を中心とした交通体系を支える一つの手段（図-1）であることを前提とし、協議会では、次の6つの取り組みを行っている。（1）関係者の連携・協働、（2）勉強会の開催、（3）調査・データ分析の実施、（4）自転車インフラ整備ガイドラインの策定、（5）自

転車ネットワークの構築、（6）フォローアップ活動の実施である。

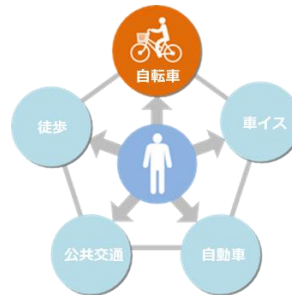


図-1 人中心の交通体系



図-2 自転車走行帯の設置

3. 取り組みの概要

歩行者や自転車、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には、現状・課題の共有をはじめ、具体的な整備内容について関係者の合意形成を行うことが重要である。協議会の主な機能の一つは、様々な利害関係者間の連携と協働を促進することである。協議会は、学識者、道路管理者（国、県、市）、警察（県警本部、所轄警察署）の代表者で構成され、情報の共有化を図っている。こうした活動の結果、図-2に示すように、バス専用レーンに自転車走行帯の整備を促進している。

協議会は、定例会議に加えて、年1回勉強会を開催している。勉強会を開催する目的は、各部門の施策を検証し、情報や経験を共有することである。また、新任の自転車施策担当者が研鑽を積む場にもなっている。

複数の団体の関係者と協力して解決策を見出し、合意

を得るためには、調査から得られる基礎データが役に立つ。交通事故に関する基礎データは、県警察本部が主な情報源となる。特に有用なのは、事故件数と発生場所、事故の種類、当事者の特徴に関するデータである。2018年には、協議会の分科会として「金沢自転車事故対策研究会」が発足し、金沢市内の自転車事故の要因を経年的に分析している。

2013年に協議会は、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」を策定し、2014年には「金沢市中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク路線」を策定した。これらにより、自転車通行空間整備の共通ルールと金沢市における自転車施策のビジョンが確立された。自転車通行空間の整備に向けて前向きな姿勢を醸成するためには、市民や道路管理者にビジョンを周知することが重要である。

協議会によるフォローアップ活動では、自転車通行区間等のハード整備の影響評価や自転車ルールの周知活動等のソフト対策を実施している。2021年には、図-3に示す「自転車交通安全のための街頭指導マニュアル」を作成し、自転車利用者の交通安全教育を促すためのノウハウを継承している。また、図-4は、未就学児を対象とした「デンマーク式自転車教室¹⁾」の様子を示している。この教室の目的は、楽しく魅力的な活動を通して自転車教育を促進することである。近年、金沢市では自転車に乗れず、交通ルールやマナーを学ぶ機会のない子どもが増えている。また、保護者が子どもに自転車の乗り方を教える場所を確保するのが難しいため、このような自転車教室は金沢の子どもたちや保護者の間で関心を集めている。自転車事故の要因は、交通ルールの認識不足が原因となる場合が多く、教育活動が重要であることは、市民の間でも広く認識されている。

4. 自転車事故に対する活動の影響

図-5に示すように2008年から2022年までの15年間で、金沢市の自転車事故件数は659件から159件へと75%減少した。この減少率は全国平均を20ポイント上回っている。

自転車事故の多くは、交差点進入時の出会い頭の事故であり、協議会の取り組みとともに自転車走行帯が導入したことで、自転車の左側通行の遵守が向上し事故が減少したと考えられる²⁾。

5. 結論

本論文では、地域の自転車施策を推進する上で協議会が中心的な役割を果たしていることを示した。また、協議会の取り組みにより、自転車関連事故が顕著に減少していることも明らかになった。このような成果を維持するために、自転車走行帯などのインフラの整備や安全教育など、様々な関係者との連携・協力を通じて、自転車の安全な利用を周知し続ける必要がある。

参考文献

- 1) 自転車活用推進研究会：20 CYKELLEGE，
<https://www.cyclists.jp/archive/pdf/20CykellegeJap.pdf>
- 2) 山中英生ほか：交差点での自転車挙動からみた細街路における自転車走行指導帯の整備効果，交通工学論文集，第4巻，第3号（特集号A），pp.A34-A39，2018.4



図-3 自転車街頭指導マニュアル



図-4 デンマーク式
自転車教室

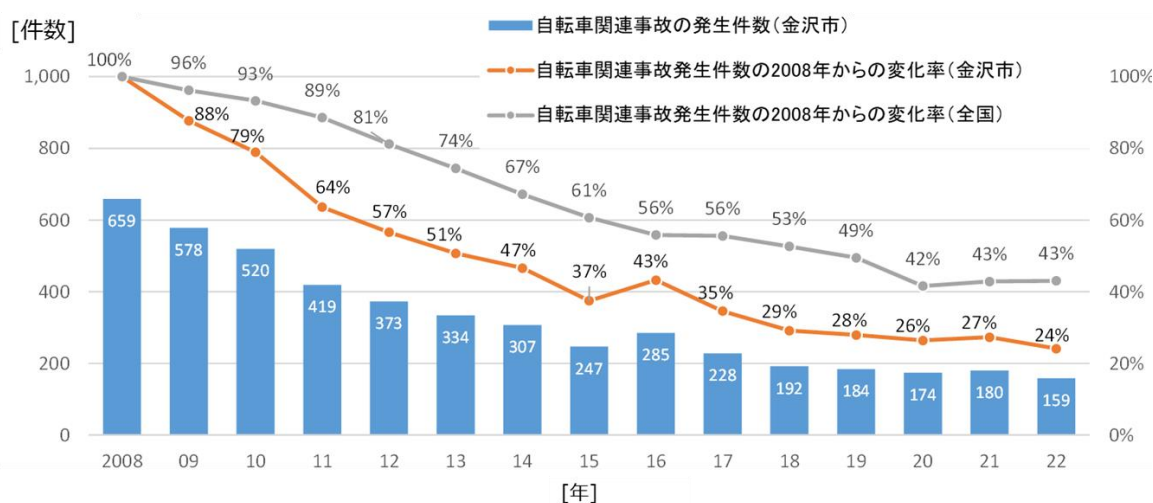


図-5 自転車関連事故発生件数の経年変化