金沢市まちなか
自転車利用環境向上計画

金　　沢　　市

目　　次

１．計画策定の趣旨---------- 1
１－１．計画策定の背景・目的 ----------1
１－２．計画の区域・期間 ----------2
（１）計画の区域 ----------2
（２）計画の期間 ----------2
１－３．本計画の位置づけと構成 ----------3
（１）計画の位置付け ----------3
（２）計画の構成 ----------3
１－４．自転車を取り巻く環境 ----------4
（１）地球環境問題・交通まちづくりの視点 ----------4
（２）ライフスタイルの視点 ----------5
（３）交通安全の視点 ----------5

２．まちなかにおける自転車利用環境の現状・課題---------- 7
２－１．上位・関連計画における位置づけ ----------7
２－２．自転車利用状況 ---------- 10
（１）金沢市（まちなか）の主な特徴 ----------10
（２）自転車分担率 ----------11
（３）自転車交通量 ----------13
（４）自転車関連事故発生状況 ----------17
（５）駐輪場利用状況 ----------19
（６）放置自転車の状況 ----------21
（７）既存レンタサイクルの概要 ----------23
２－３．自転車利用者の意識と通行経路 ---------- 24
（１）調査の概要 ----------24
（２）アンケート調査結果 ----------27
（３）自転車通行経路調査結果 ----------34
（４）調査結果からみた自転車利用環境整備の課題 ----------41
２－４．自転車通行環境整備の事例 ---------- 42
（１）自転車走行指導帯の設置 ----------42
（２）道路空間の再配分による自転車レーンの設置 ----------43
２－５．自転車利用のルール・マナー周知の取り組み ---------- 44

２－６．自転車利用の現状・課題の整理 45
（１）自転車通行空間の現状・課題【はしる】 45
（２）駐輪環境の現状・課題【とめる】 45
（３）自転車の利用促進に向けた現状・課題【つかう】 46
（４）自転車利用ルール・マナーに関する現状・課題【まもる】 46

３．まちなか自転車利用環境向上の方針・具体的な施策 47
（１）基本コンセプト 47
（２）自転車利用環境向上により期待される効果 47
（３）まちなか自転車利用環境向上の 4 本柱 48
３－１．はしる　…　自転車通行空間整備 49
（１）基本方針 49
（２）幹線道路での対応 49
（３）裏道（細街路）での対応 50
（４）まちなか自転車ネットワークの設定 54
（５）まちなか自転車ネットワークの整備方針 56
（６）まちなか自転車ネットワーク整備検討フロー 57
（７）自転車走行指導帯整備の基本的な考え方 61
（８）自転車走行指導帯整備パターン 63
（９）交差点部・特殊部の処理方法 71
(10) まちなか自転車ネットワーク整備順位 75
(11) 路面標示や標識による自転車通行空間の明示 76
３－２．とめる　…　駐輪環境整備 78
（１）基本方針 78
（２）既存駐輪場の利用促進 78
（３）新たな駐輪場の整備 79
（４）エリアごとの駐輪施設の設置検討 82
（５）駐輪場の附置義務化の検討 86
３－３．つかう　…　自転車利用促進 87
（１）基本方針 87
（２）公共レンタサイクルシステムの導入の方向性 87
（３）公共レンタサイクルシステム社会実験の目的と概要 88
（４）公共レンタサイクルシステム社会実験の結果 98
（５）公共レンタサイクルシステムの本格実施に向けて 108
（６）自転車利用促進のための情報発信・連携に向けて 112

３－４．まもる　…　ルール・マナー向上 ---------- 116
（１）基本方針 ----------116
（２）自転車利用のルール・マナーの周知・徹底 ----------116
（３）活動方針 ----------116
（４）取り組み内容 ----------117

４．計画の実現に向けて---------- 121
４－１．計画の進捗管理 ---------- 121
４－２．計画の推進体制 ---------- 121

1．計画策定の趣旨

1－1．計画策定の背景・目的

近年、自転車は、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、その利用ニーズが高まっている。

一方、自転車は道路交通法上の「軽車両」であり、「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、ルールやマナーに対する意識が低いことなどから、歩道通行などの無秩序な利用が常態化しており、近年では自転車対歩行者、あるいは自転車相互の事故が全国的に増加傾向にある。金沢市内では事故件数は減少傾向にあるものの、毎年約 600 件の自転車関連事故が報告されている。

このような状況を受け、国土交通省ならびに警察庁では、平成 20 年 1 月、全国 98 箇所をモデル地区に指定し、今後の模範となる自転車走行空間の整備の推進に力を入れている。また、個人利用の新たな公共交通として、複数の場所で自転車の貸し借りができる「公共レンタサイクルシステム」が世界的な脚光を浴びており、国内の多くの都市でその導入可能性を探るための社会実験等が実施されている。

第 9 次交通安全基本計画（中間案）によると、自転車利用環境の総合的整備として、クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、乗用車から自転車への転換を促進することとしており、このため、交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るなど、自転車走行空間ネットワーク整備の推進や、公共レンタサイクルなどの自転車利用促進策やルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進するとしている。また、自転車等の駐車対策として、路外・路上の自転車駐車場の整備推進や自転車駐車場附置義務条例の制定、放置自転車等の整理・撤去等の推進を図ることとしている。

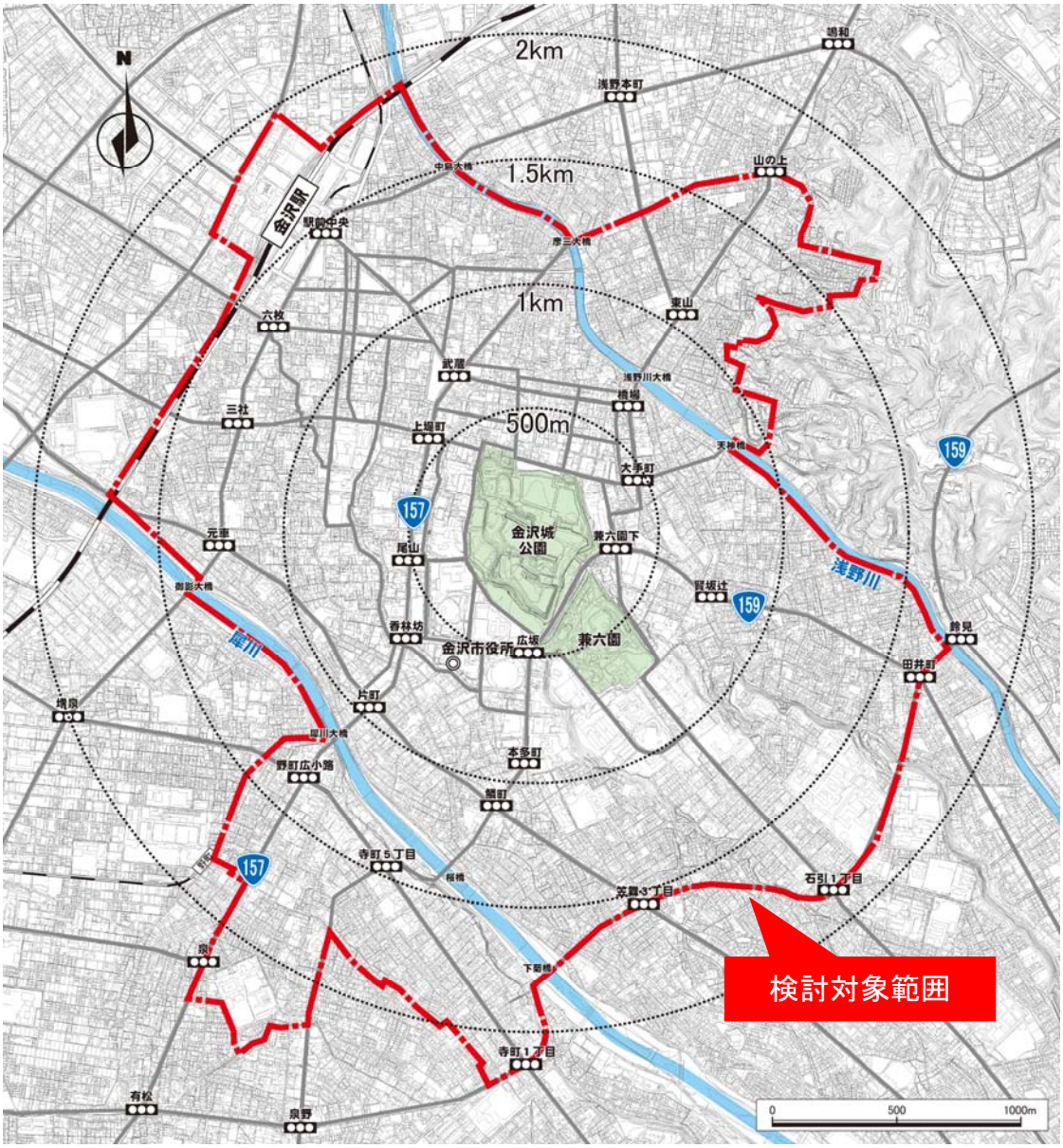
以上のことから、本計画では、市内でも特に自転車利用ニーズが高く、解決すべき問題の多い中心市街地（まちなか）を対象に、①自転車通行空間の安全性向上（はしる）、②便利で使いやすい駐輪環境の創出（とめる）、③公共交通としての自転車利用促進（つかう）、④自転車利用者へのルール遵守・マナーアップ（まもる）、を図るため、自転車利用環境向上に向けた方針やそれらに基づく具体的施策などを整理する。これにより、自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、金沢のまちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整え、「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」の実現を目指す。

1－2．計画の区域・期間

（1）計画の区域

●本計画の検討対象範囲は、「金沢市中心市街地活性化基本計画」（平成 19 年 5 月）で定義された「中心市街地（まちなか）」（約 860ha）とする。

【本計画の検討対象範囲】



（2）計画の期間

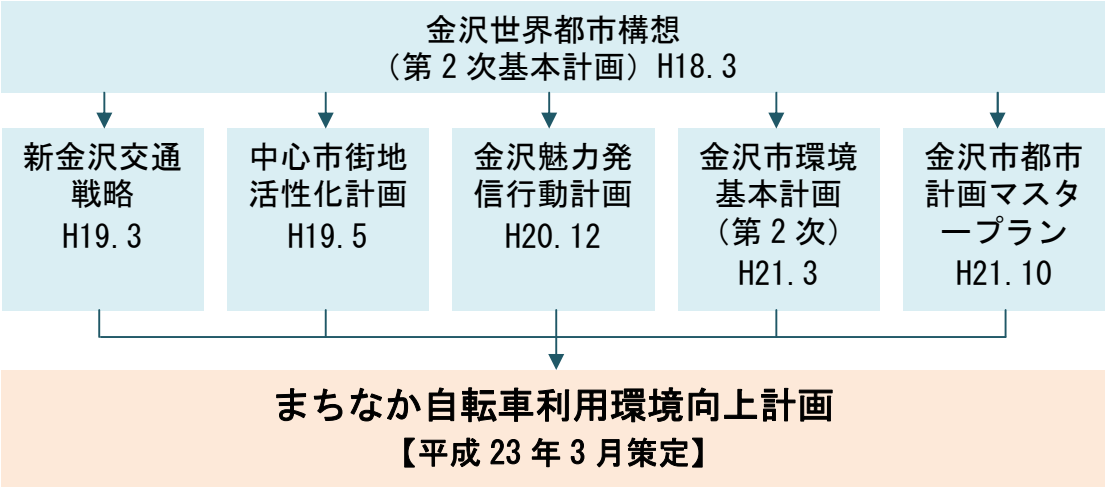
●本計画の期間は、平成 22 年度～平成 31 年度の 10 ヵ年とする。

●平成 26 年の北陸新幹線開業などのターニングポイントを見据えつつ、計画の段階的な実現を目指す。

１－３．本計画の位置づけと構成

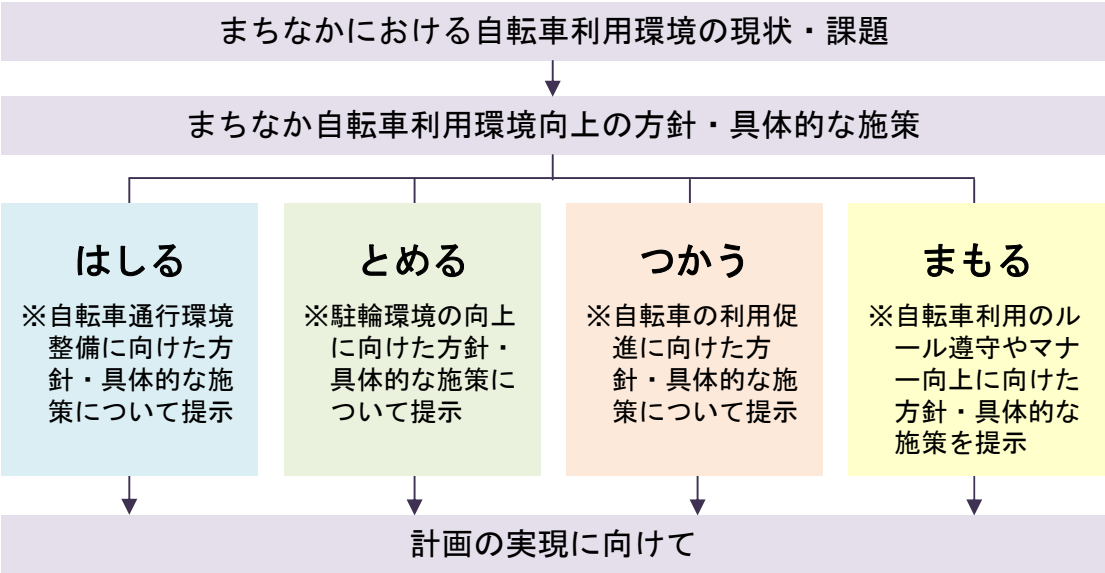
（１）計画の位置付け

●本計画は、金沢世界都市構想（第 2 次基本計画）を最上位計画とし、新金沢交通戦略や中心市街地活性化基本計画、金沢魅力発信行動計画などに基づく「自転車利用環境改善のためのトータルプラン」の位置付けを有する。



（２）計画の構成

●本計画は、まちなかにおける自転車利用環境の現状･課題について整理した上で、「はしる」「とめる」「つかう」「まもる」の 4 本柱の方針・具体的な施策を掲げている。



1－4．自転車を取り巻く環境

◆近年、自転車は、健康的で環境に優しい交通手段として見直されている。
◆一方、自転車関連事故が多発しており、特に自転車相互や自転車対歩行者の事故が増加している。

地球環境問題	ライフスタイル（健康・経済）	交通安全（事故対策）

↓

今、「自転車」が見直されている

（1）地球環境問題・交通まちづくりの視点

●過度なマイカー依存からの脱却、低炭素社会づくりなどへの対応に向けて、歩行者や自転車、公共交通主体の交通まちづくりが注目されている。

【今日的な自転車利用環境整備の必要性】

1980 年代前半：　旧西ドイツの酸性雨による環境汚染問題
1991 年：　オランダで温暖化による海面上昇の危惧
　⇒「自転車基本計画」を策定
1992 年：　「気候変動枠組条約」採択
1997 年：　「地球温暖化防止京都会議」で CO_2 削減目標決定
　⇒我が国の目標は 2008～2012 年までに 1990 年比 6%減
1998 年：　「地球温暖化対策推進大綱」が政府決定
　⇒自転車利用環境整備を温暖化対策に位置づけ
2005 年：　「京都議定書」発効
　⇒「京都議定書目標達成計画」の中で自転車利用促進を明記
2010 年：　「低炭素都市づくりガイドライン」を策定
　⇒自転車利用環境の整備を自動車交通需要の調整（交通需要マネジメント）策に位置付け

↓

CO_2 を排出しない環境に優しい「自転車」に着目

↓

歩行者・自転車・公共交通主体の交通まちづくりの展開
（クルマ以外の交通手段への転換、公共レンタサイクルの導入など）

（２）ライフスタイルの視点

●健康的で、費用がかからず、環境にもやさしい自転車の価値が見直されており、日常生活の足としての活用から、休日のサイクリングなど、利用目的の多様化が進んでいる。

【自転車ライフの広まり】

◎ロハス（LOHAS：Lifestyles Of Health And Sustainability ）
・・・健康と環境を志向するライフスタイル（スローライフ、エコなど）
◎ガソリンの高騰（クルマから自転車や公共交通に転換する人が増加）
◎景気の悪化（エコロジーでエコノミーな自転車利用者の増加）

↓

自転車での通勤、通学、休日のレジャーなど、自転車利用目的の多様化

↓

自転車に乗ること自体の価値が見直されている

（３）交通安全の視点

●国土交通省と警察庁は、全国的な自転車利用環境の整備や、自転車の安全利用の促進等に取り組んでいる。

【自転車に関わる交通政策の動向】

1970 年：道路交通法改正（普通自転車の歩道通行を容認）
※モータリゼーションの進展への対応、標識設置区間のみ歩道通行可
⇒自転車関連事故の増加（特に、歩行者と自転車の事故が増加）

↓

2006 年：自転車の安全利用の促進に関する提言（警察庁）
2007 年：これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて
－歩行者と自転車の安心と安全を守るために－
（新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省））
2008 年：道路交通法改正（歩道通行要件の明確化など）
自転車通行環境整備モデル地区の指定（全国 98 箇所）

↓

自転車の交通秩序回復に向けた通行環境整備の推進
（国交省と警察庁による取り組み）

【参考：自転車関連事故の状況】

①全交通事故に占める自転車関連事故の割合

・平成 11 年と 21 年を比べると、金沢市では自転車関連事故は減っているものの、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増えている。

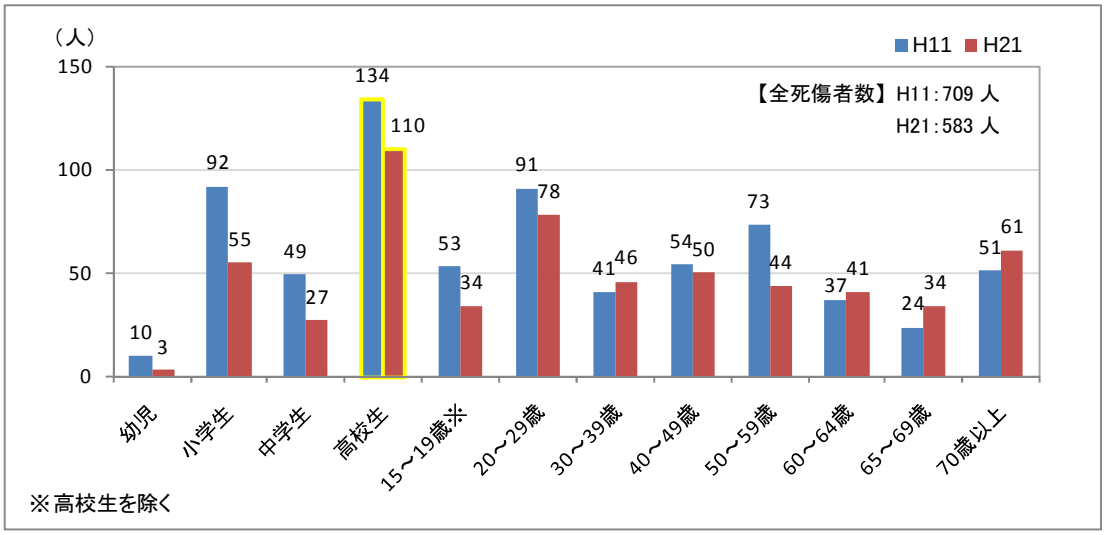
	A. 自転車関連事故件数		B. 全交通事故件数		A / B	
	金沢市	全国	金沢市	全国	金沢市	全国
H11	709	154,510	5,186	850,363	13.7%	18.2%
H21	583	156,373	3,711	736,688	15.7%	21.2%
H21/ H11	82.2%	101.2%	71.6%	86.6%	114.9%	116.8%

出典：金沢市の交通事故、警察庁交通局統計データより作成

②金沢市における自転車関連事故の死傷者数

・平成 21 年の自転車事故による死傷者数は平成 11 年より 126 人少ないが、60 歳代以上の死傷者数が増えている。

・自転車関連事故による死傷者数は高校生が多い（平成 21 年は平成 11 年と比べて減ってはいるものの依然として多い）。



出典：金沢市の交通事故より作成

③全国における相手当事者別自転車関連事故の件数

・平成 11 年と 21 年を比べると、全体で 1 割程度増加しており、特に「自転車相互」が約 4.4 倍、「対 歩行者」が約 3.7 倍と大幅に増加している。

	対 自動車	対 二輪車	対 歩行者	自転車相互	自転車単独	その他	合計
H11	138,211	11,494	801	889	1,615	1,500	154,510
H21	130,721	9,972	2,934	3,909	4,327	4,510	156,373
H21/H11	94.6%	86.8%	366.3%	439.7%	267.9%	300.7%	101.2%

出典：警察庁交通局統計データより作成

2．まちなかにおける自転車利用環境の現状・課題

2－1．上位・関連計画における位置づけ

◆新金沢交通戦略をはじめ、金沢市中心市街地活性化基本計画、金沢魅力発信行動計画、金沢市環境基本計画（第二次）、まちなか歩行回廊整備事業計画に関する提言書等において、自転車の走行環境の改善や利用マナーの向上等が掲げられている。

①世界都市構想　第二次基本計画（平成 18 年 3 月、金沢市）

- 「交通体系の充実」の一つの柱に「歩行者・自転車等の環境整備」を位置付けており、その主要事業として「自転車交通の推進」を提示している。
- 「交通安全の推進」の自転車関連事業として「子どもに対する交通安全教育の推進」が挙げられており、「金沢市内の小学 3 年生を対象に自転車の乗り方を通した交通安全教育を実施します」と記述されている。

②新金沢交通戦略（平成 19 年 3 月、金沢市）

- まちなかゾーンにおける「自転車走行環境の改善・走行ルールの徹底」が掲げられている。
- 今後の取り組みとして「①歩行者と共存する走行環境の改善」「②自転車走行ルールの徹底」「③自転車駐輪マナーの周知徹底」が挙げられている。

【まちなかの交通戦略】

出典：新金沢交通戦略

③金沢市中心市街地活性化基本計画（平成 19 年 5 月、金沢市）

●中心市街地活性化の数値目標の一つとして、「主要商業地の休日の歩行者・自転車通行量（金沢駅、横安江、武蔵、近江町、香林坊、片町、竪町）」を掲げ、平成 23 年には 80,000 人（H17 比 9.1%増）の確保を目指している。

●具体的事業のうち、自転車関連事業として以下のものが挙げられている。

【自転車利用推進事業】

・まちなかを自転車で安心して通行できる推奨ルートの設定、観光用駐輪場の整備を行い、市民や来街者の自転車利用を促進。

・過度のマイカー利用を抑制することにより、まちなかの交通渋滞を緩和させ、まちなかにおける賑わいの創出や、交流人口の拡大を図る。

④金沢魅力発信行動計画（平成 20 年 12 月改訂、金沢市）

●金沢駅からの「二次交通（都市内交通）の充実」における一つの柱として「自転車利用環境の向上」を掲げており、主要施策として以下の 3 項目を提示している。

１）金沢駅からまちなかへ安心して通行できるルートや、（新）公共レンタサイクルシステムの導入検討など自転車利用環境の整備

２）観光用駐輪場の整備（レンタサイクル等の増加に対応）

３）自転車利用マップの作成

⑤金沢市環境基本計画（第二次）（平成 21 年 3 月、金沢市）

●「歩行者や自転車に配慮した交通環境の整備」が挙げられており、「藩政期の狭く曲がりくねった街路を受け継ぐまちなかでの自転車利用においては、車両である自転車の歩行者に対する配慮も重要」と記述されている。

●市の取り組みとして「自転車の走りやすい道路環境の整備」「駐輪スペースの新たな配置」、市民や事業者の取り組みとして「通勤・通学時や近いところへ出かけるときはできるだけ自転車を利用」「お客様に自転車や徒歩で来てもらうよう呼びかける」などが掲げられている。

⑥都市計画マスタープラン（平成 21 年 10 月、金沢市）

●「交通施設等整備の方針」として、自転車に関する以下の事項を推進している。

１）まちなかゾーンにおける歩行環境と自転車走行環境の整備

２）まちなかの安全性と回遊性を高め、金沢の魅力を効果的に結び付ける「まちなか歩行回廊」の整備

３）安全な自転車走行空間の創出と体系的なネットワーク構築

４）サイクル＆ライドの推進や駐輪施設の整備、放置自転車の防止など

５）歩行経路や自転車走行経路の計画・整備における、交通拠点や主要施設との効率的な連結への配慮やバリアフリー化

⑦まちなか歩行回廊整備事業計画に関する提言書

（平成 19 年 11 月、まちなか歩行回廊整備事業懇話会）

●整備事業計画の中では、「歩行者に配慮した自転車利用安全対策推進事業」を位置づけ、以下の施策を提示している。

1）歩道付幹線道路における（歩車道のいずれかへの）自転車走行帯の設置検討

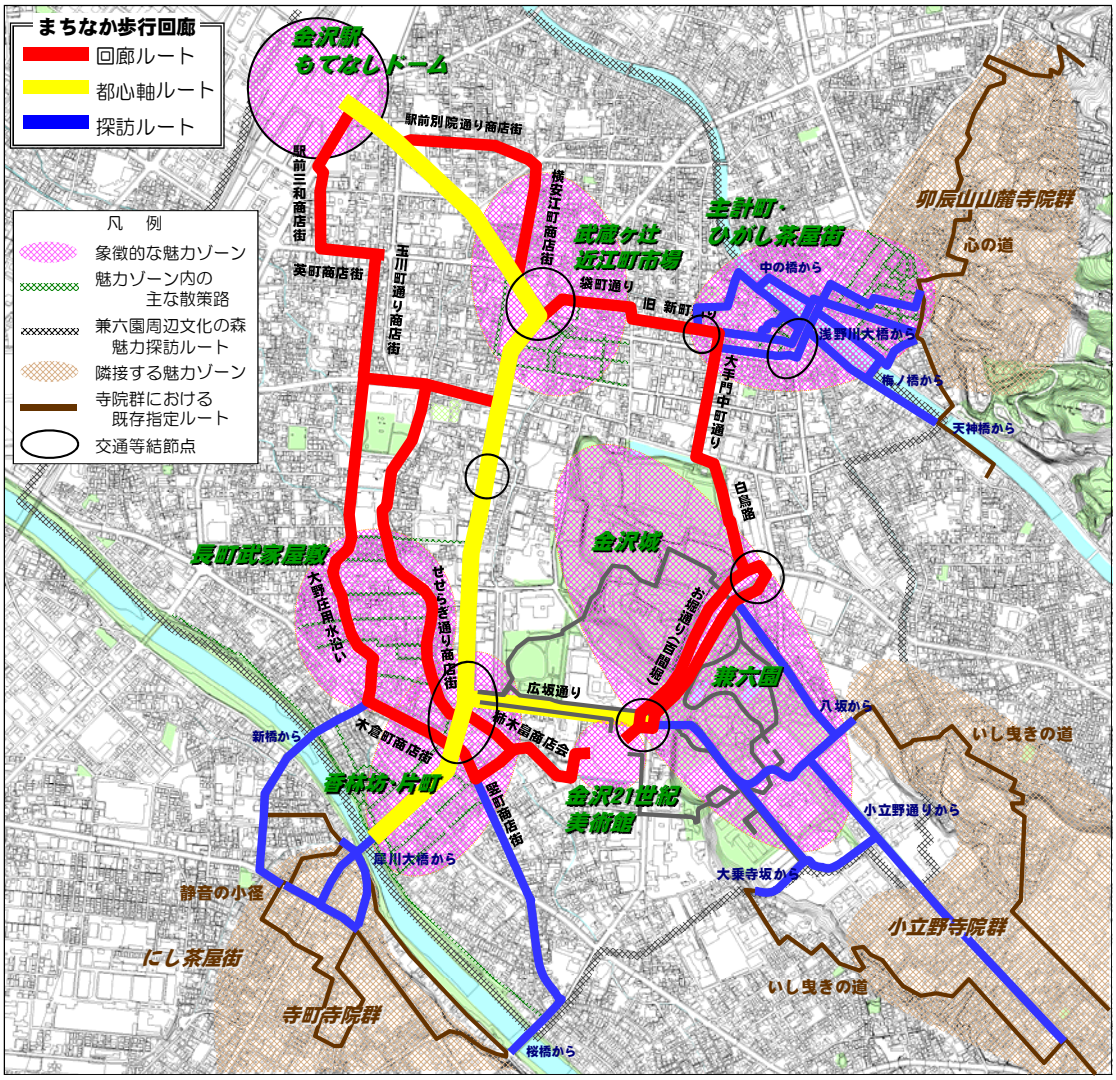
2）不明瞭な自転車歩行者道標識の改善

3）自転車走行規制区域の検討

4）路上駐輪の禁止、公共施設等の駐輪スペースの確保

5）自転車利用者のマナー向上策の検討

【まちなか歩行回廊ルート図】



出典：まちなか歩行回廊整備事業計画に関する提言書

２－２．自転車利用状況

◆自転車分担率は減少傾向にあり、通勤・通学時の自転車分担率（H12 国勢調査）は全国県庁所在都市平均に比べてやや低い。
◆自転車交通量は、全体的に休日よりも平日の方が多い。また、まちなかでは、幹線道路やそれに並行する裏道で多くなっている。
◆自転車関連事故は、出会い頭事故が多く、特に幹線道路で多発している。
◆まちなかの主な市営駐輪場の平成 20 年度平均稼働率は 75%であり、100%を超える駐輪場がある一方、稼働率の低い駐輪場も存在。
◆放置自転車は、自転車放置禁止区域内では金沢駅周辺で多く、禁止区域以外では、武蔵・近江町市場周辺での放置が目立つ。
◆既存レンタサイクル（JR、北鉄）は、主に観光客を対象としており、休日の利用者が多く、自転車が不足する状況にある。

（１）金沢市（まちなか）の主な特徴

◎日本海側気候　⇒　冬に降水量（雨・雪）が多い

◎2 本の河川と 3 つの台地・丘陵地からなる地勢　⇒　坂道が多い

◎藩政期からの都市構造・道路網　⇒　道路空間が狭い

◎金沢城公園を中心に半径約 2km 圏内に収まる　⇒　コンパクトなまとまり

◎公共交通網（バス路線網）が充実　⇒　歩行者と公共交通優先のまちづくり

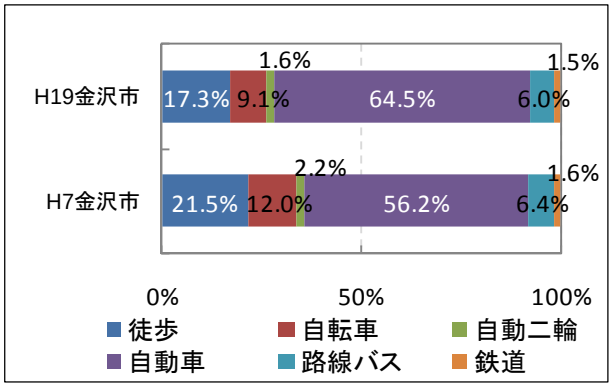
◎まちなかでは自転車交通量が多く事故も多い　⇒　対策を要するエリア

これらの特徴を踏まえた自転車利用環境整備の方向性を検討

（２）自転車分担率

①経年変化

【金沢市における自転車分担率】

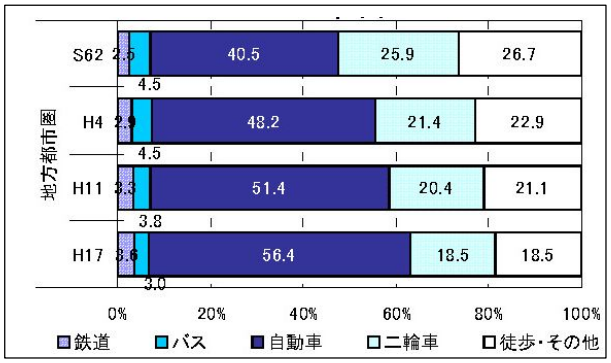


出典：パーソントリップ調査結果より作成

●パーソントリップ調査結果（H19）における金沢市の自転車分担率（全目的）は 9%であり、前回調査時（H7）の 12%に比べて 3 ポイント低下している。

⇒徒歩、自動二輪、路線バスも低下しており、その分自動車の割合が増えている。

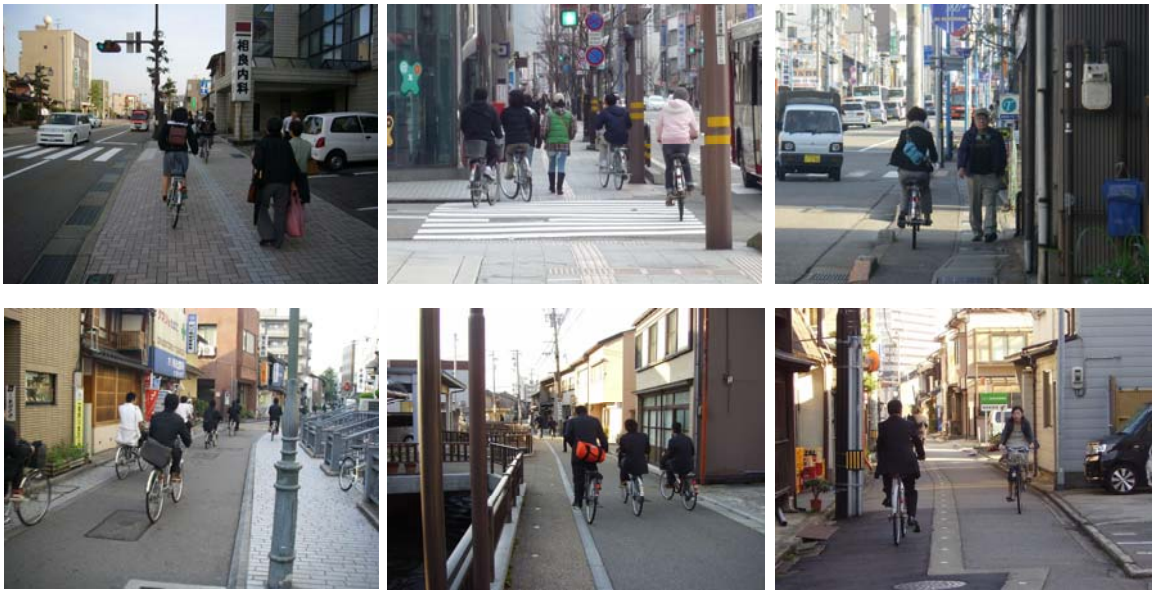
（参考）地方都市圏の代表交通手段分担率



出典：H17 全国都市交通特性調査結果（国土交通省）

※全国的に徒歩や二輪車が減って自動車の割合が増加している。

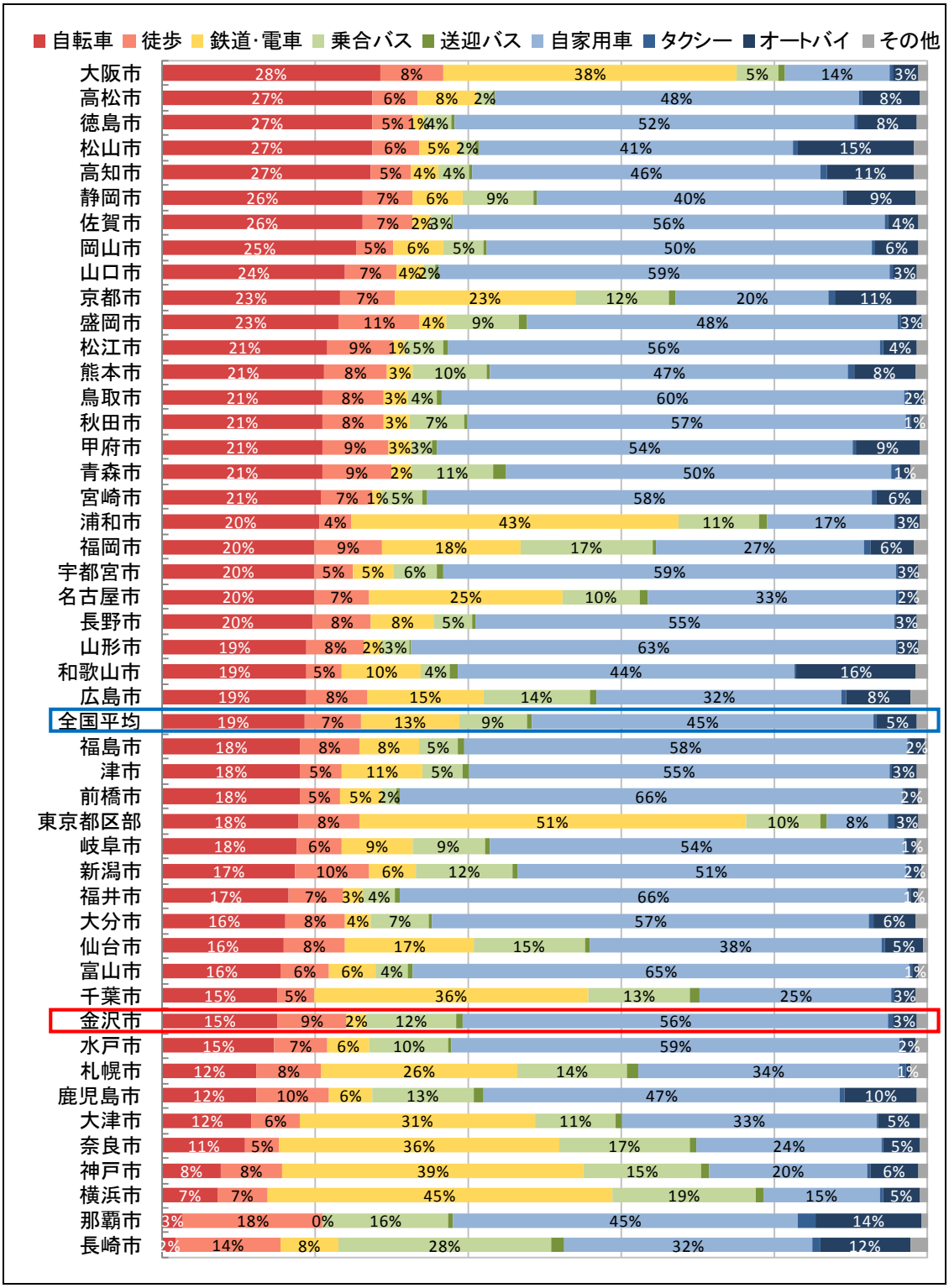
【まちなかにおける自転車利用状況】



②他都市との比較

●全国の県庁所在都市における通勤・通学時の交通手段分担率（H12 国勢調査）を比較すると、金沢市の自転車分担率は 15%であり、全国県庁所在都市平均（19%）に比べてやや低い。

【通勤・通学時の交通分担率】

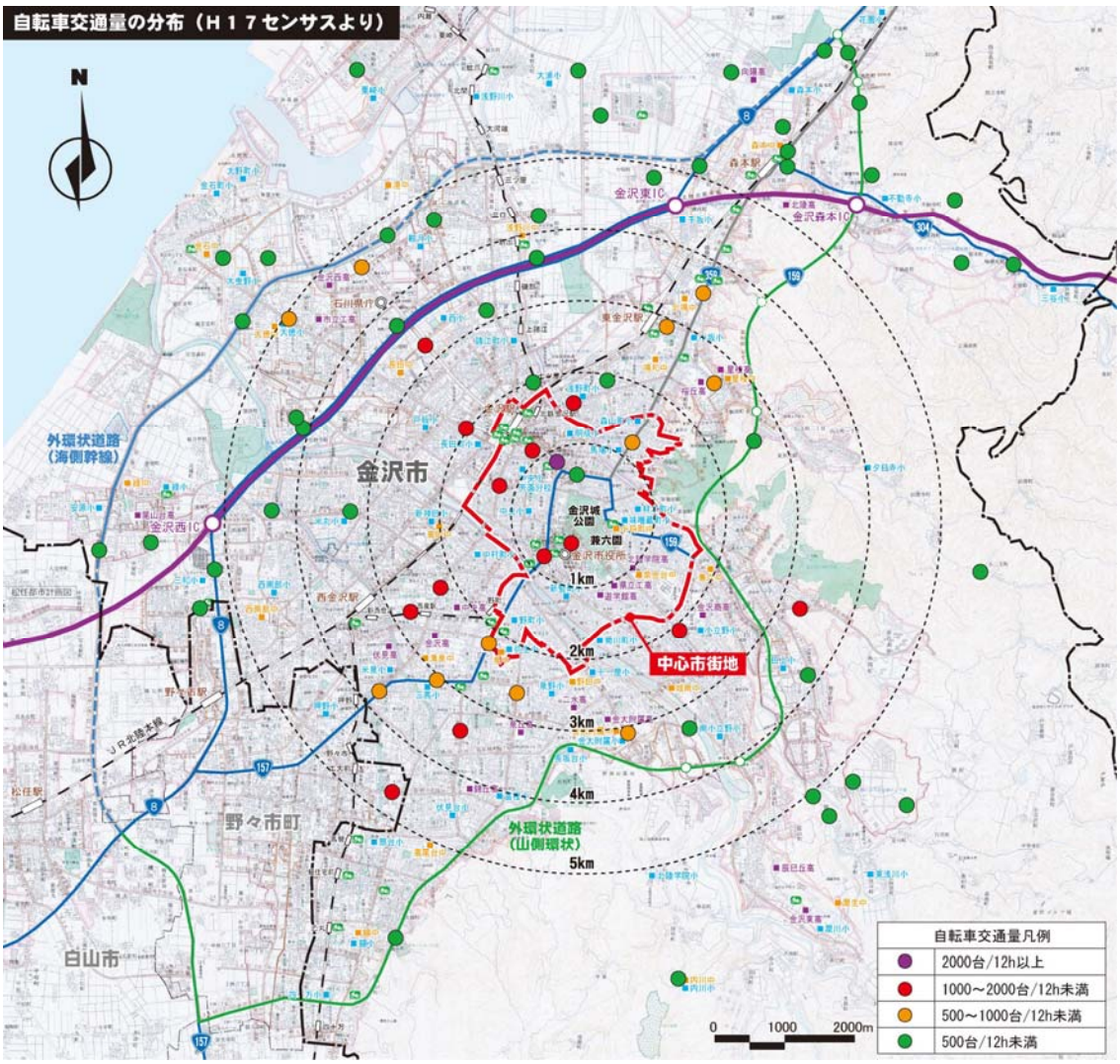


（３）自転車交通量

①平日の自転車交通量

●平日は、自転車交通量が 1,000 台/12h を超える箇所が多く、特にまちなかでは自転車交通量が多い。

【自転車交通量の分布（平日）】

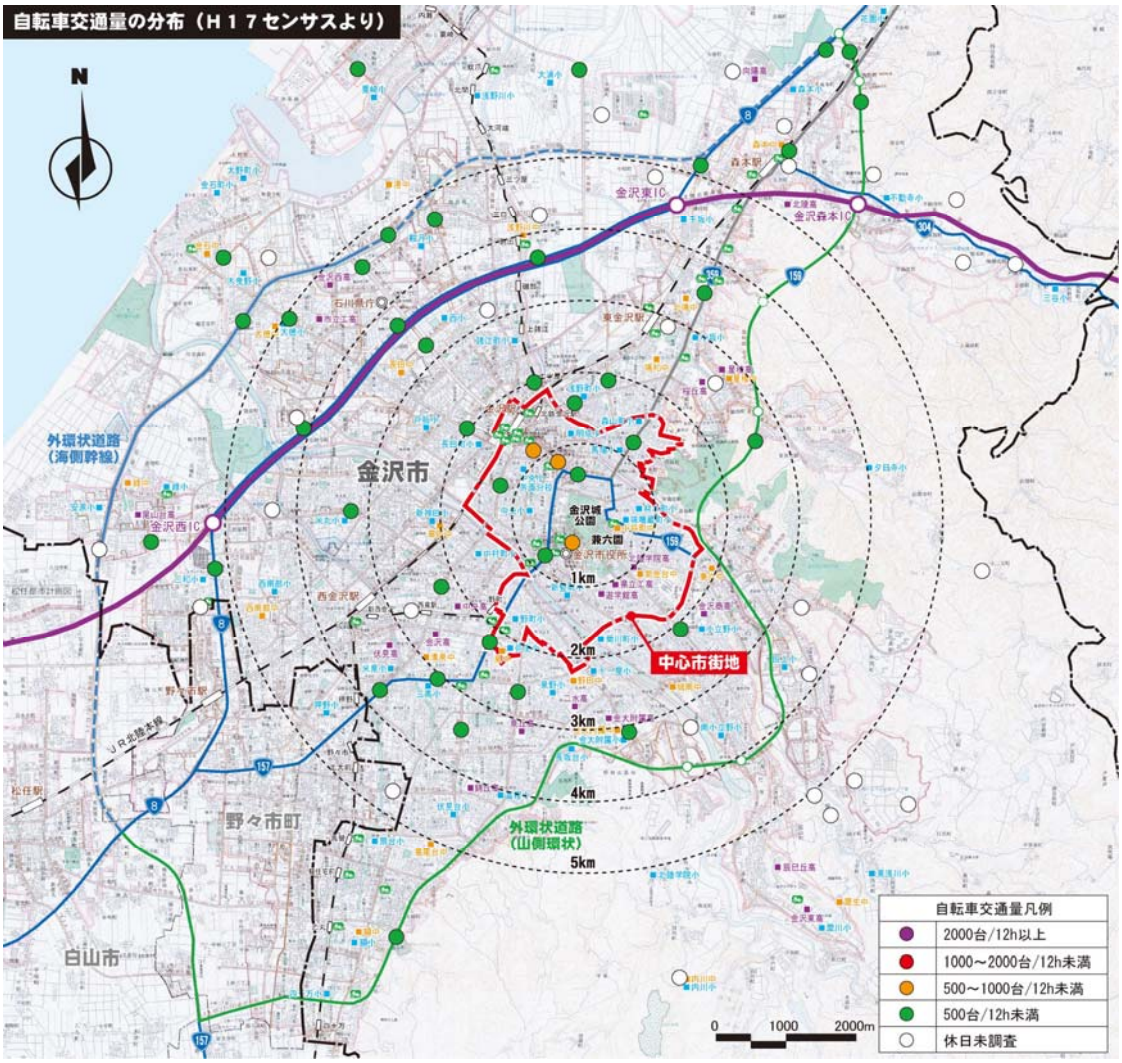


出典：H17 センサス（国道、主要地方道、県道における断面交通量）より作成

②休日の自転車交通量

●休日の自転車交通量は、ほとんどの箇所で 500 台/12h 未満となっている一方、まちなかでは 500 台/12h を超える箇所が存在している。

【自転車交通量の分布（休日）】



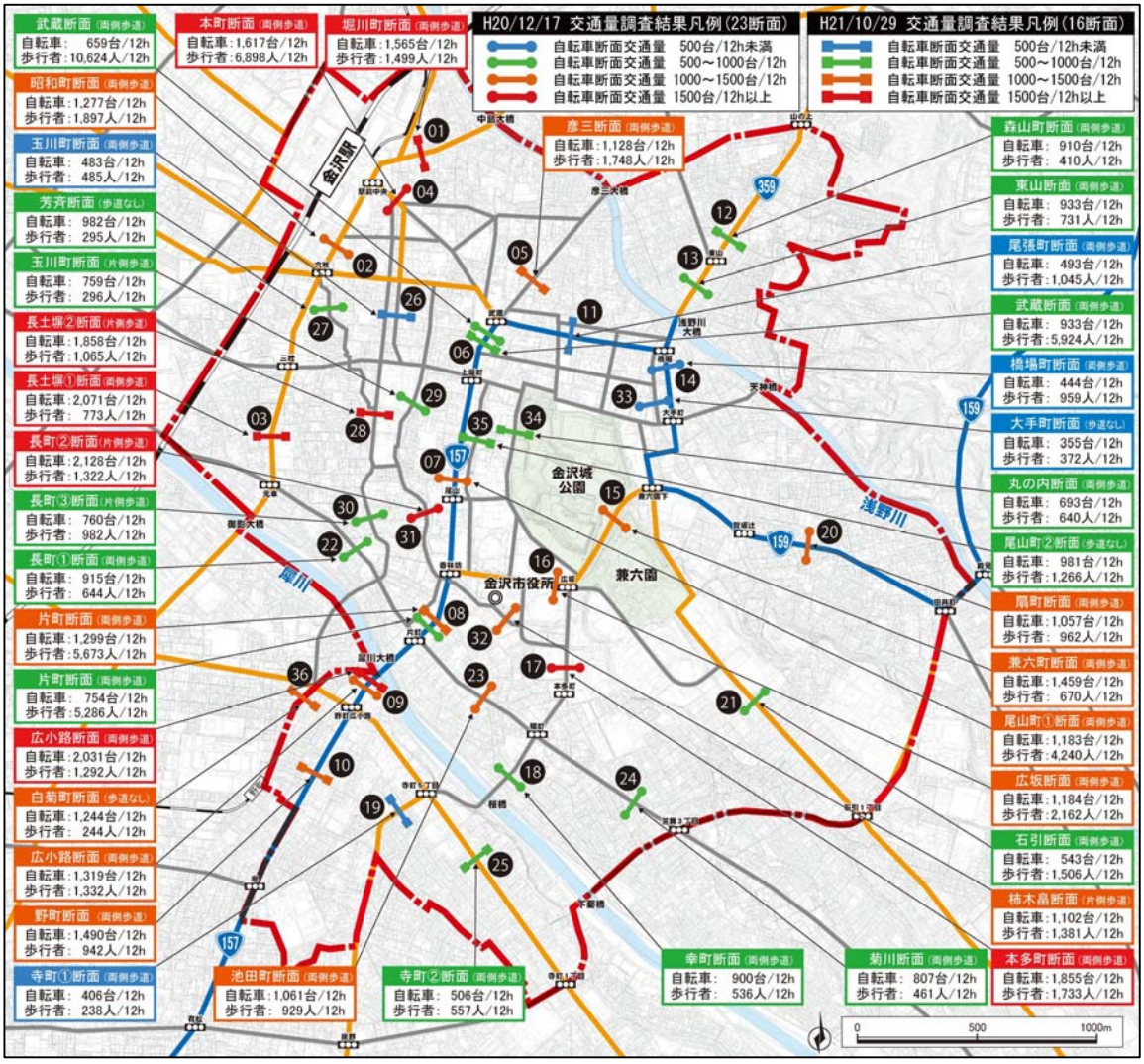
出典：H17 センサス（国道、主要地方道、県道における断面交通量）より作成

③まちなかの自転車交通量

- 幹線道路やそれに並行する裏道の自転車交通量が多い。
- 幹線道路では、概ね 500 台/12h 以上の自転車交通量があり、特に、都心軸（駅前中央～武蔵～野町広小路方面）をはじめ、中島大橋～御影大橋間、香林坊～兼六園下間、広坂～本多町間などでは概ね 1,000 台/12h 以上となっている。
- 裏道について、国道 157 号に並行する区間では、せせらぎ通りで 2,000 台/12h を越えているほか、白菊町断面で 1,000 台/12h 以上、丸の内や尾山町②断面で 500～1,000 台/12h の自転車が通行している。

【歩行者・自転車交通量調査概要・結果】

- H20～21 にかけてまちなかの 36 断面の歩行者・自転車交通量を計測。
- 調査実施主体：国土交通省金沢河川国道事務所
- 調査日：H20.12.17（水）及びH21.10.29（木）、7-19 時（12 時間）



出典：国土交通省国土交通省金沢河川国道事務所資料

④自転車通行位置（両側歩道の場合）

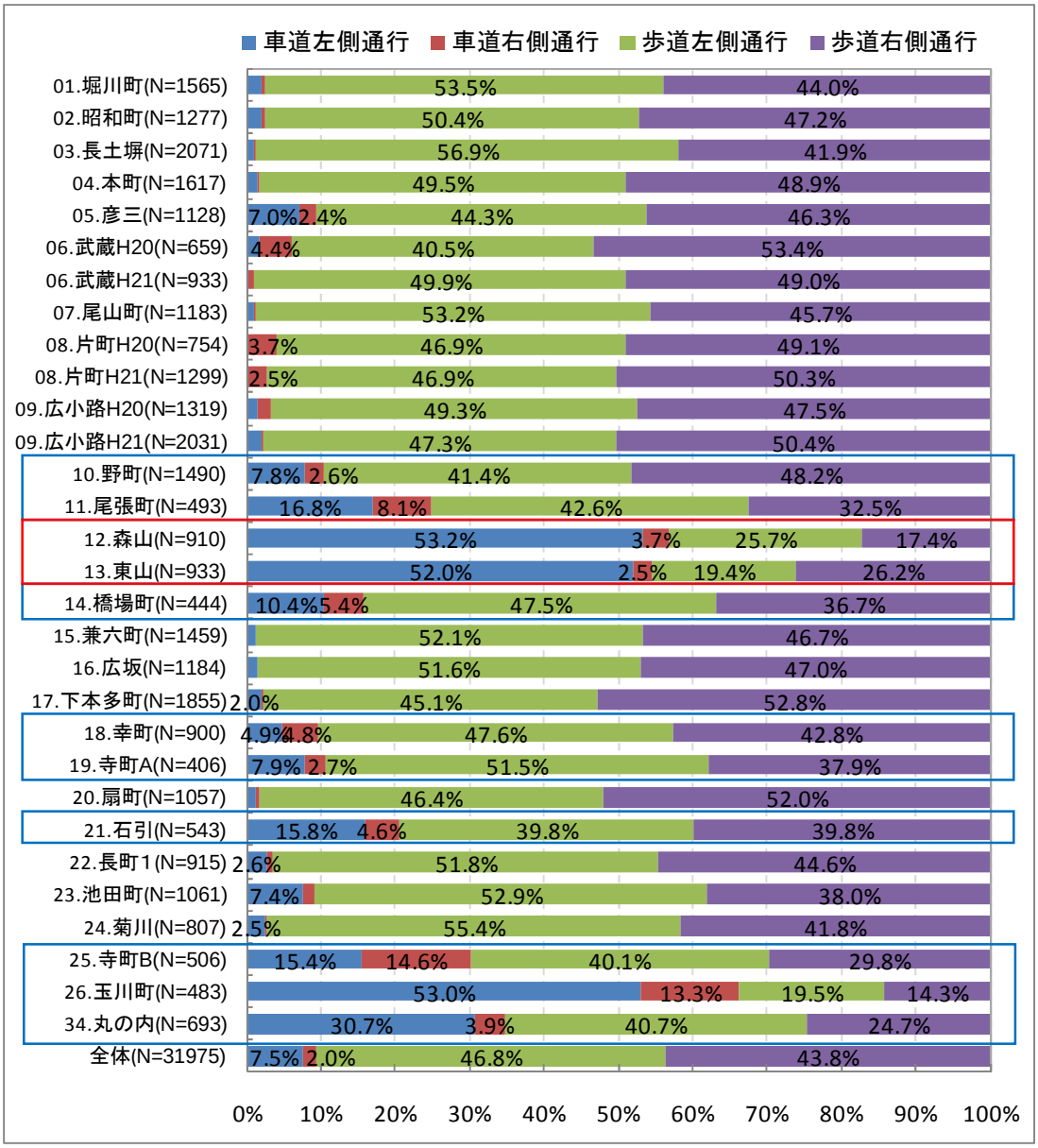
●9 割以上が「自転車通行可」の指定の有無に関わらず歩道を通行している。

●自転車走行指導帯を設置している「12.森山」「13.東山」（国道 359 号）では、ルール通り車道左側通行をしている自転車が過半数を占める。

⇒自転車走行指導帯はルール通り車道左側通行を促す効果があると考えられる。

●歩道の狭い（自転車通行可に指定されていない）「10.野町」「11.尾張町」「14.橋場町」「18.幸町」「19.寺町 A」「21.石引」「25.寺町 B」「34.丸の内」では、他の断面に比べて車道通行の割合が高いものの、大半の自転車は狭い歩道上を通行している。一方、「26.玉川町」では、ルール通り車道左側通行をしている自転車が 53%を占める。

【両側歩道の道路断面における自転車通行位置】



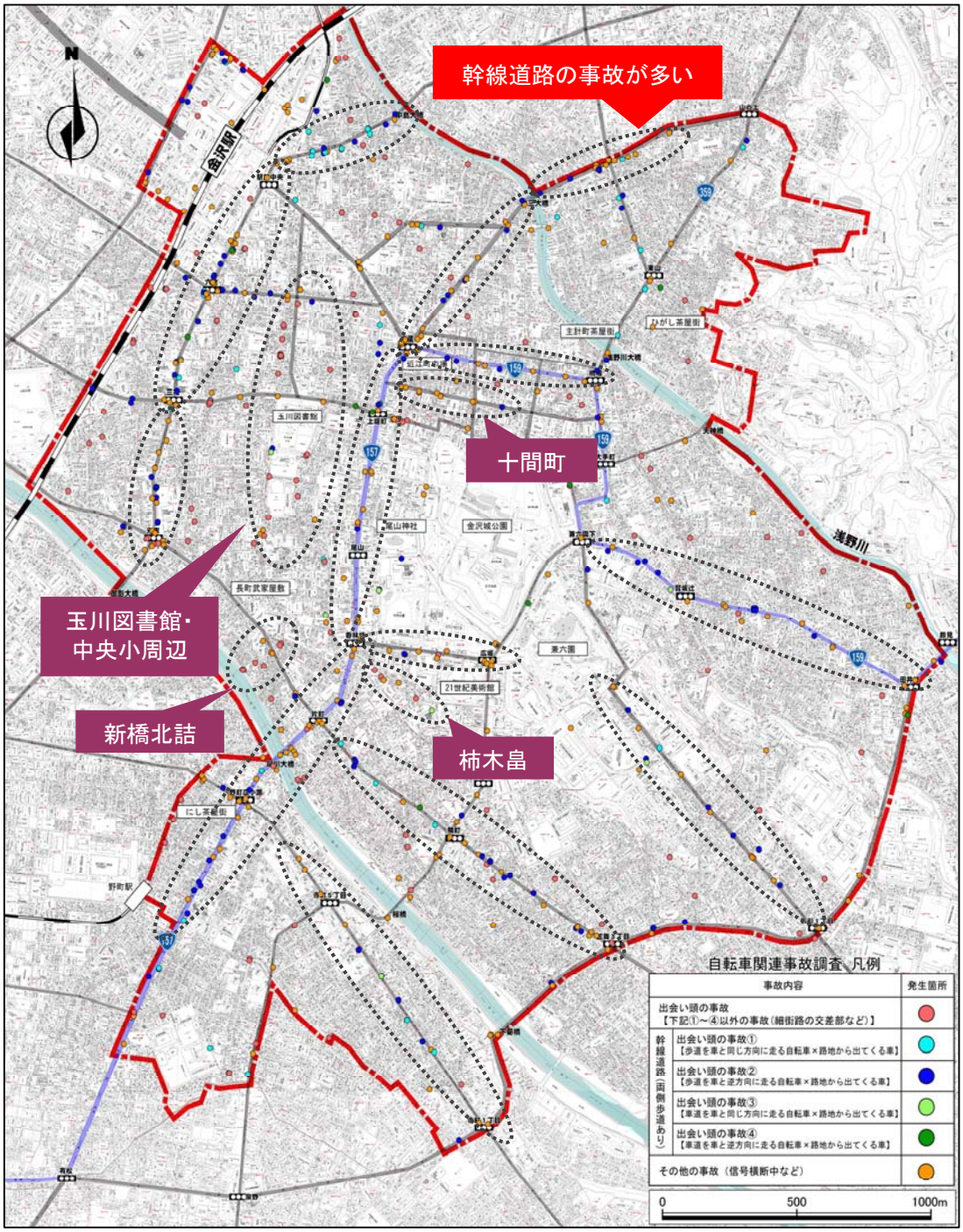
資料：金沢市中心部における自転車利用状況調査結果（速報）（国土交通省国土交通省金沢河川国道事務所、H20）

（４）自転車関連事故発生状況

●幹線道路での事故が目立つほか、自転車利用者の多い裏道でも出会い頭事故等が発生している。

⇒毎年のように事故が発生している箇所もあることから、今後、自転車ネットワークの形成にあわせて交通安全対策も検討する必要がある。

【自転車関連事故発生箇所（H16～20 合計）】



出典：国土交通省国土交通省金沢河川国道事務所資料

●まちなかでは、年間 100 件以上、過去 5 年間で計 620 件の自転車関連事故が発生している（警察に届けられるものは 2 割程度であり、氷山の一角と考えられる）。

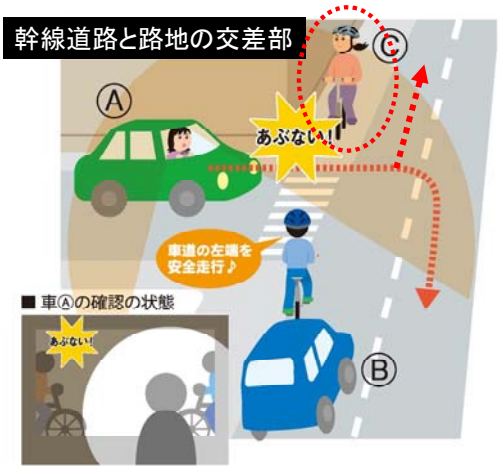
●中でも、幹線道路の歩道を車と逆方向に走る自転車と路地から出てくる車の出会い頭事故が多い。

●まちなかの幹線道路における出会い頭事故のうち、「歩道を車と逆方向に通行する自転車」対「路地から出てくる車」の事故が約 7 割（134 件／199 件）（H16-20）を占めており、歩道を車と同じ方向に通行する場合の 3 倍以上となっている。

【自転車関連事故発生件数】

事故内容		自転車関連事故件数						
		H20	H19	H18	H17	H16	合 計	
幹線道路（両側歩道あり）	出会い頭の事故①【歩道を車と同じ方向に走る自転車×路地から出てくる車】	9	8	6	7	11	**41**	6.6%
	出会い頭の事故②【歩道を車と逆方向に走る自転車×路地から出てくる車】	22	33	24	26	29	**134**	21.6%
	出会い頭の事故③【車道を車と同じ方向に走る自転車×路地から出てくる車】	6	1	0	1	1	**9**	1.5%
	出会い頭の事故④【車道を車と逆方向に走る自転車×路地から出てくる車】	8	2	0	1	4	**15**	2.4%
	小　　計	45	44	30	35	45	**199**	32.1%
出会い頭の事故【上記①～④以外の出会い頭事故（細街路の交差部など）】		21	30	20	40	24	**135**	21.8%
その他の事故（信号横断中など）		55	52	47	62	70	**286**	46.1%
合　　計		**121**	**126**	**97**	**137**	**139**	**620**	100.0%

出典：金沢中警察署・金沢東警察署資料より国土交通省国土交通省金沢河川国道事務所作成



※「歩道を車と逆方向に通行する自転車」は路地から出てくる車から確認されにくく、出会い頭事故になる危険性が高い。

出典：自転車走行指導帯チラシ
（国土交通省金沢河川国道事務所）

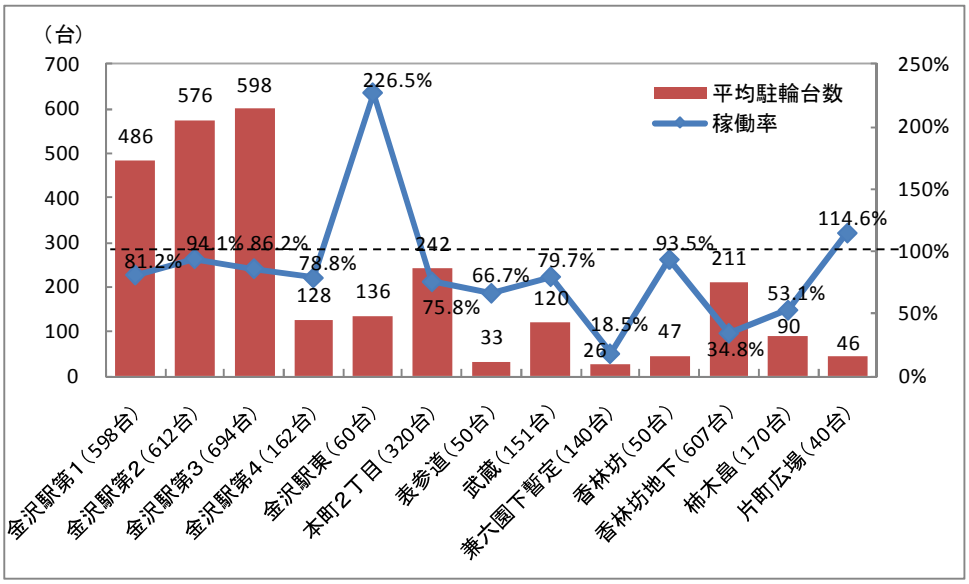
（５）駐輪場利用状況

●まちなかの主な市営駐輪場（13 箇所）の利用状況をみると、H20 年度平均で 2,740 台の駐輪台数があり、収用可能台数（3,654 台）に対する割合（稼働率）は 75%である。

●H20 年度は、「金沢駅東」や「片町広場」で駐輪場の稼働率 100%を超えている（収容可能台数以上の駐輪需要がある）。

【H20 年度平均利用台数と稼働率】

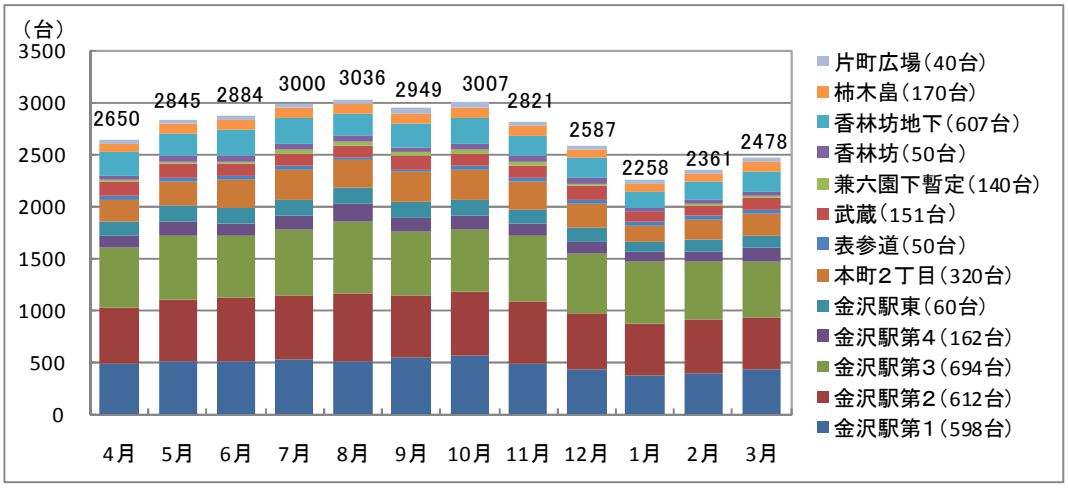
市営駐輪場全体	収容可能台数	平均利用台数	余剰台数	稼働率
	3654台	2740台	914台	75.0%



出典：金沢市資料

●月ごとの変動をみると、12 月～3 月の冬期は降雨や降雪の影響で、利用台数が減少している。

【駐輪場別・月別利用台数（H20 年度）】



出典：金沢市資料

【主な駐輪場位置図（13 箇所）】

出典：金沢市資料

（６）放置自転車の状況

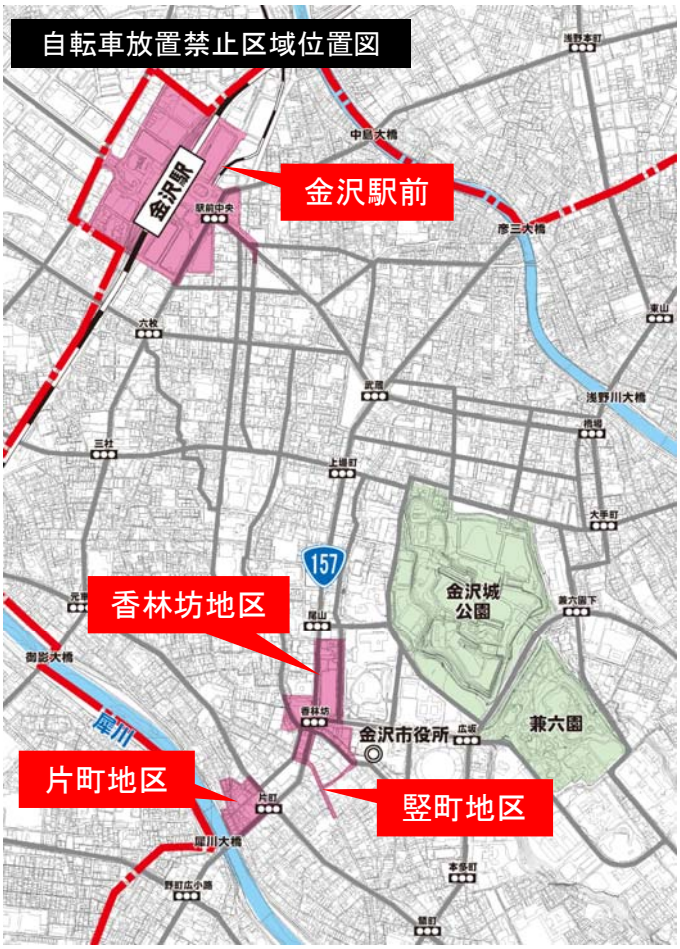
●自転車放置禁止区域内の放置自転車撤去台数は 481 台（H20 年度）であり、うち 309 台（64%）が金沢駅周辺で撤去されている。

●禁止区域以外にも、武蔵・近江町市場周辺での放置が目立つ。

【自転車放置禁止区域での撤去台数（H20 年度）】

	年度合計	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
金沢駅前	309	17	15	42	48	35	27	21	19	22	16	19	28
香林坊地区	38	2	1	2	5	4	4	6	4	1	0	1	8
片町地区	24	3	1	1	0	2	5	1	2	4	1	1	3
竪町地区	110	6	3	9	11	9	9	9	12	9	5	9	19
禁止区域合計	481	28	20	54	64	50	45	37	37	36	22	30	58

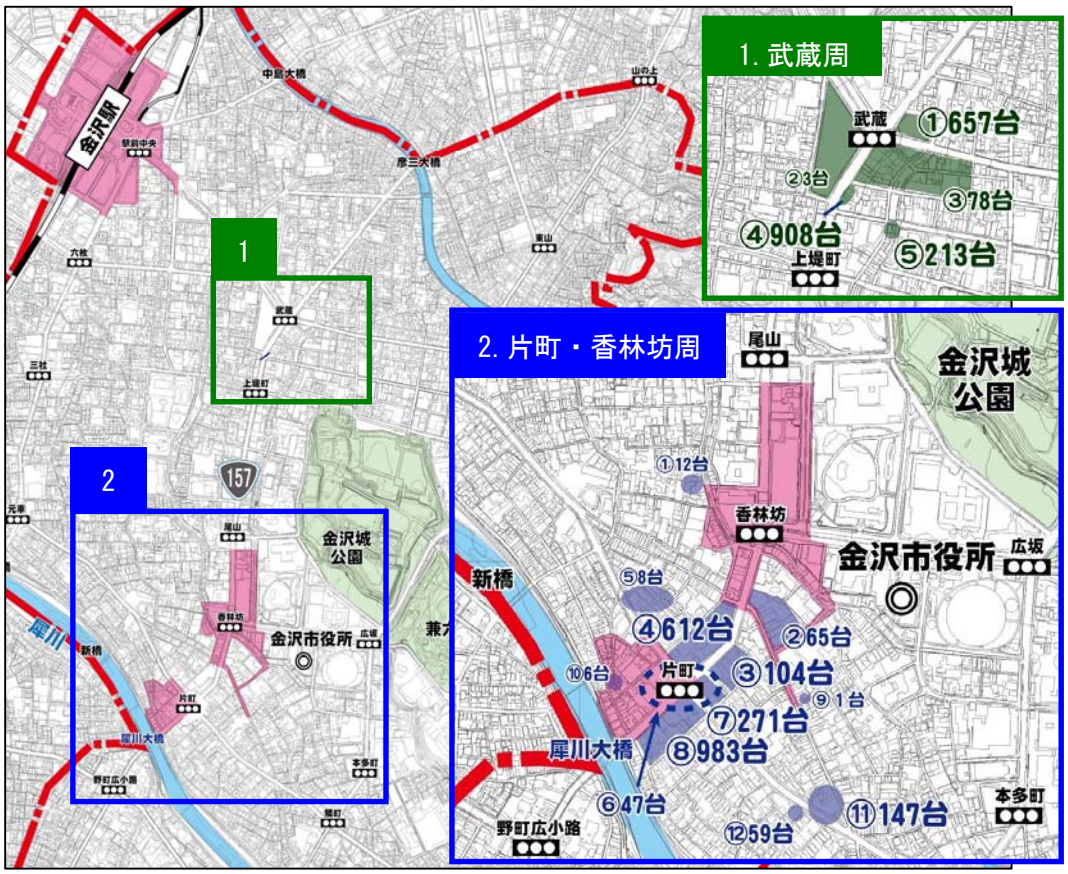
（台）



△放置自転車の状況
上：香林坊にぎわい広場
中：旧ダイエー裏（袋町付近）
下：国道 157 号（片町香林坊間）

●武蔵周辺や片町・香林坊周辺では、約 3 ヵ月間でそれぞれ約 2,000 台の放置自転車が報告されている。

【自転車の放置箇所と台数】



〈1. 武蔵周辺〉

No.	場所	放置自転車（台）
①	旧ダイエー（西側、東側）	657
②	武蔵名鉄エムザ付近	3
③	近江町入口	78
④	タイガー武蔵店	908
⑤	今村証券付近	213
－	不明	4
計		1,863

調査期間：平成 21 年 4 月 20 日～7 月 4

〈2. 片町・香林坊周辺〉

No.	場所	放置自転車（台）
①	香林坊にぎわい広場	12
②	片町ファミリーマート周辺	65
③	アパホテル金沢中央周辺	104
④	ラブロ周辺	612
⑤	新天地周辺	8
⑥	片町交差点周辺	47
⑦	ミスタードーナツ片町店周辺	271
⑧	金劇パシオン周辺	983
⑨	大工町光学堂付近	1
⑩	小橋菅原神社付近	6
⑪	竪町広場	147
⑫	アパホテル片町	59
－	不明	6
計		2,321

出典：自転車等放置防止指導業務資料より作成

（7）既存レンタサイクルの概要

●金沢市内には「JR 金沢駅レンタサイクル」と「北鉄レンタサイクル」がある。

●いずれも、主に観光客を対象としたものであり、休日は利用者が多く、自転車が不足する状況にある（各社へのヒアリングより）。

【既存レンタサイクルの概要】

	台数	料金	時間帯	備考
①JR 金沢駅 レンタサイクル	60	1H：200 円 1 日：1,200 円	8～20 時 30 分	
②北鉄レンタサイクル	20	1H（初乗り）：200 円 1H延長毎：140 円 1 日：900 円 1 泊 2 日：1,700 円	4～9 月： 8～19 時 10～3 月： 8～17 時	

（平成 23 年 3 月現在）

▽JR 金沢駅レンタサイクル（高架下）

▽北鉄レンタサイクル（駅西口）

写真：北陸鉄道株式会社 HP

２－３．自転車利用者の意識と通行経路

※本節では、国土交通省金沢河川国道事務所が平成 20～21 年度に実施した自転車利用者への意識調査及び自転車通行経路調査の結果から、まちなかにおける自転車利用環境の現状・課題を整理する。

◆多くの自転車利用者が「車道左側通行」の原則を知っているが、自転車通行可の標識の有無に関わらず「歩道通行」が日常化している。
◆まちなかでは毎年 100 件以上の自転車関連事故が発生しており、特に歩道をクルマと逆方向に通行する自転車の事故が目立つ。
◆市民の過半数がほぼ毎日自転車を利用しており、その目的としては通勤・通学や買い物が多い。
◆通行経路としては、幹線道路の利用ニーズが高いことに加え、裏道を通行する自転車利用者も非常に多い。
◆ルール通りに通行できるよう通行空間を整備することや、小中学生や高校生をはじめとする自転車利用者への正しいルールの教育・周知が求められる。

（１）調査の概要

①調査目的

・まちなかにおける自転車利用状況や自転車に関するルールの認知状況、まちなかに望まれる自転車対策等について、多様な自転車利用者の意識を把握し、自転車通行環境改善に向けた施策検討の基礎資料とすることを目的とする。また、自転車利用者の日頃の通行経路を把握し、自転車走行空間ネットワークの構築や重点対策区間の抽出の基礎資料とする。

②調査対象・方法等

・一般市民（駐輪場利用者）、観光客（レンタサイクル利用者）、高校生（通学利用者）、事業所及び行政職員（通勤利用者）を対象に、日頃の自転車利用状況やルールに対する認識について調査票形式のアンケートを実施した。

・また、まちなかにおける通行経路について地図記入形式の調査を実施した。

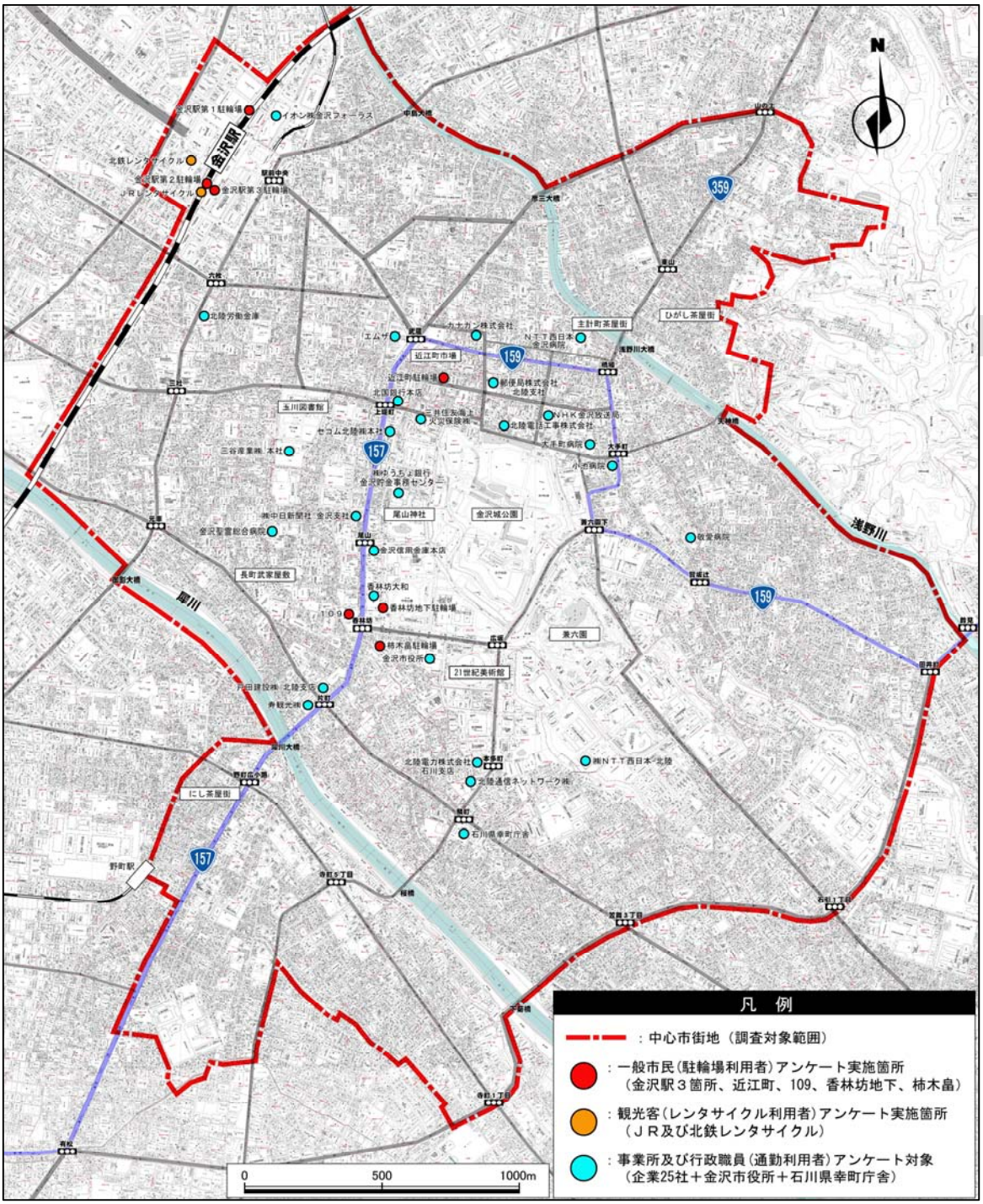
【調査の対象・方法・配布回収結果】

	対象	調査方法	調査日時	調査票回収数	図面回収数
①一般市民	○まちなかの駐輪場利用者（金沢駅、近江町、109、柿木畠、香林坊地下）	○インタビュー方式 →駐輪場利用者に調査員が声をかけ、アンケートへの協力を依頼。その場で回答。	○平成21年10月25日（日）及び10月30日（金）の10～17時	618部	502部
②観光客	○JR及び北鉄のレンタサイクル利用者	○インタビュー方式 →レンタサイクル利用者に調査員が声をかけ、アンケートへの協力を依頼。その場で回答。	○平成21年10月24日（土）、10月25日（日）、11月15日（日）の10～17時	92部	49部
③高校生	○金沢高校、星稜高校、泉丘高校、金沢商業高校の自転車通学している生徒（まちなかに比較的近い高校を抽出）	○学校での配布回収 →各高校の教職員に協力を依頼し、ホームルーム等の時間に調査を実施。	○平成21年10月26日（月）～11月13日（金）	661部（83%）	497部
④事業所及び行政職員	○まちなかに立地する企業25社及び金沢市役所・石川県幸町庁舎の通勤利用者	○各事業所及び庁舎での配布回収 →各企業等に必要部数を確認して調査票を郵送。直接訪問回収。 →市役所は歩ける環境推進課で対応。	○平成21年10月28日（水）～11月13日（金）	518部（64%）	515部
合　計				1,889部	1,563部

③調査対象範囲

・調査対象範囲は、金沢市中心市街地活性化基本計画で位置づけられた「中心市街地（まちなか）」（約 860ha）とする。

【調査対象範囲】



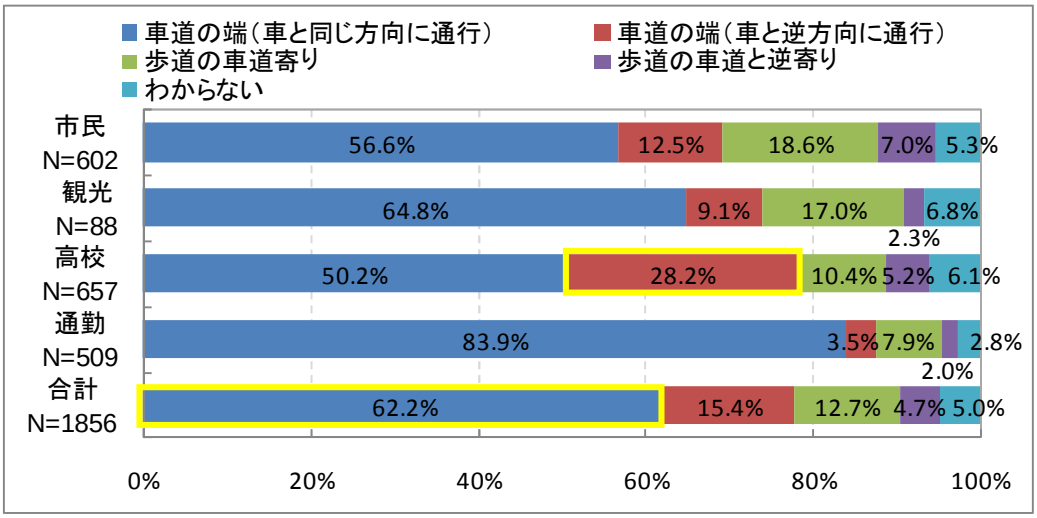
（２）アンケート調査結果

①道交法上の自転車通行位置の認知度

●正解である「車道の端（車と同じ方向に通行）」への回答者は全体で 62%となっている。

●通勤利用者の正解率が 84%と他の属性に比べて高い。

●高校生の約 3 割が「車道の端（車と逆方向に通行）」と回答している。

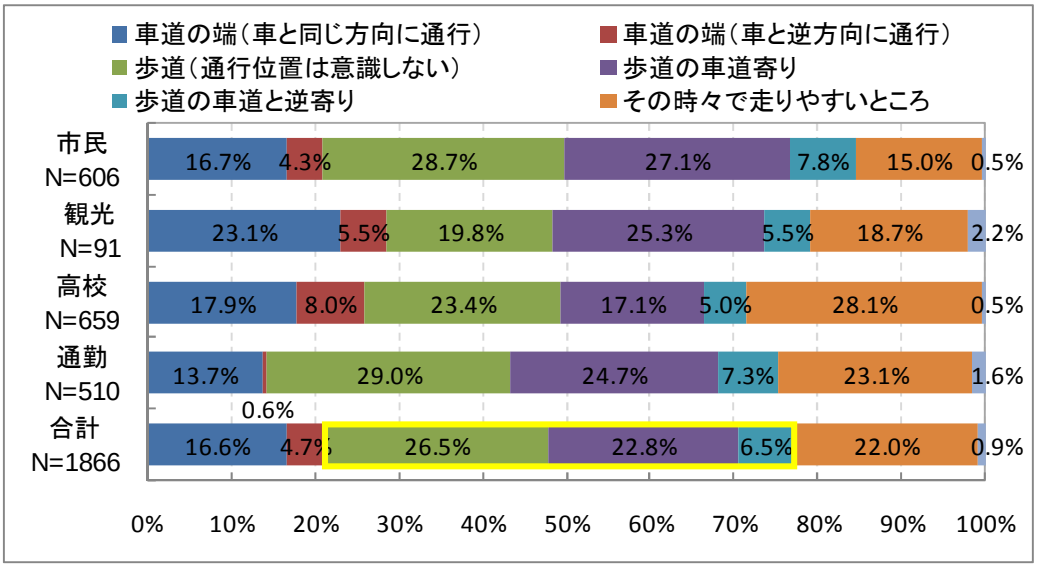


②歩道のある道路の自転車通行位置

●全体では、「歩道（通行位置は意識しない）」が 27%と最も多い。

●いずれも歩道通行が大半を占めており、全体では 56%を占める。

⇒「車道左側通行」の原則を知りつつも、実態としては「歩道通行」が大半。

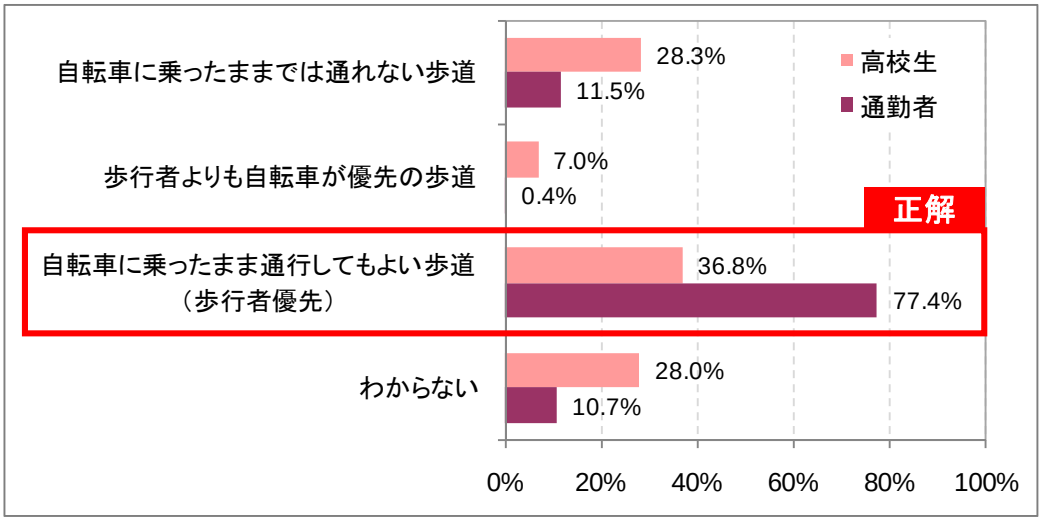


【参考】自転車通行可の標識の認知度（高校生・通勤利用者）

※高校生の正解率は 37%と低い一方、通勤利用者の正解率は 77%と比較的高い。

⇒自転車通行可の標識の意味を正しく認知していない人が多数存在。

（自転車歩道通行可の区間を利用者にわかりやすく示す必要あり。）

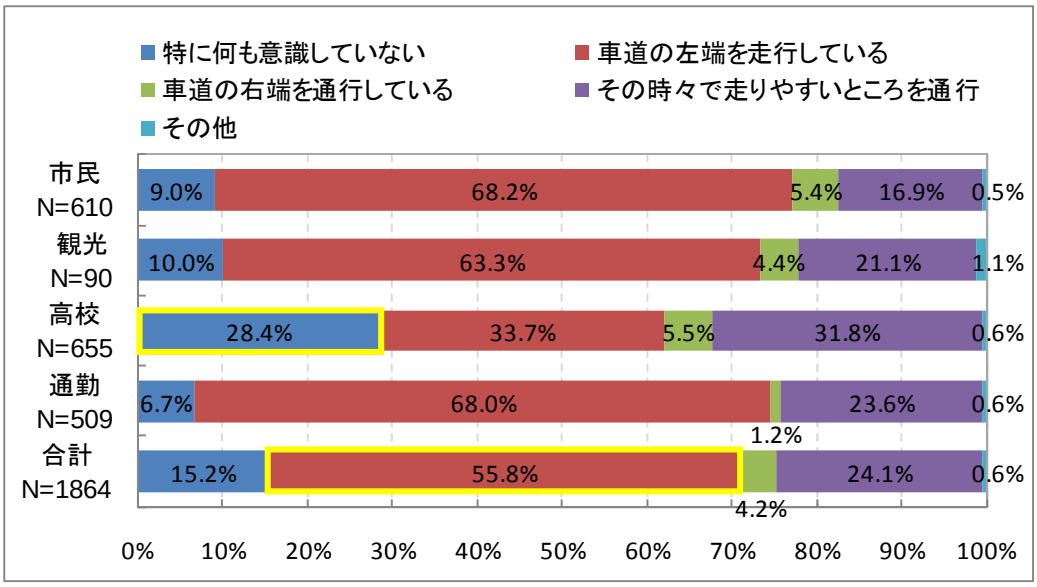


③歩道のない道路の自転車通行位置

●全体では、「車道の左端を走行している」が 56%と最も多い。

●高校生の約 3 割は「特に何も意識していない」と回答しており、他の属性より回答率が高い。

⇒生活道路では、「車道左側通行」の原則を守ろうとしている自転車利用者が多い。

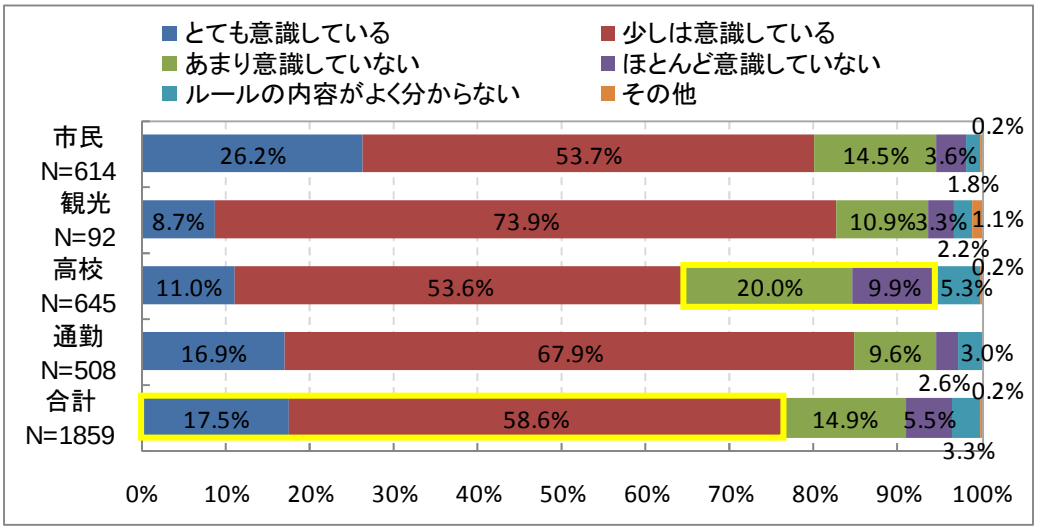


④自転車のルール遵守意識

●全体では、「とても意識している」18%、「少しは意識している」59%であり、約8割の回答者が自転車のルールを意識している。

●一方、高校生の約3割はあまり意識しておらず、「ルールがわからない」との回答もある。

⇒自転車のルールを守ろうとする意識はいずれの属性においても高い一方、あまり意識していない利用者も多数存在。

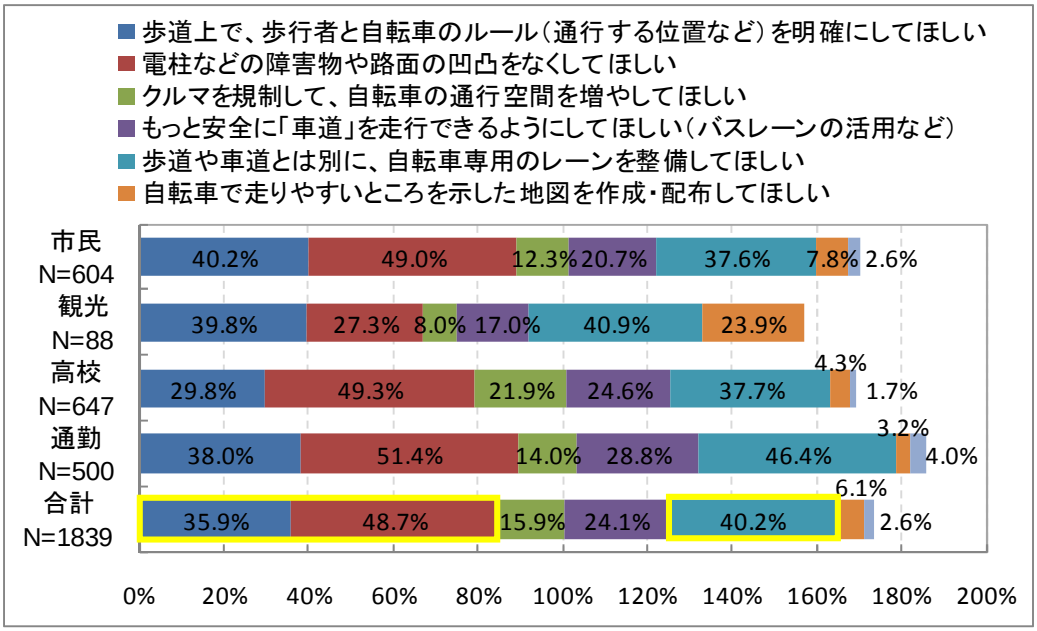


⑤まちなかを自転車で走りやすくするための対策

●全体では、「電柱などの障害物や路面の凸凹をなくしてほしい」が49%と最も多く、次いで「自転車専用レーンの整備」40%、「歩道上での分離」36%と多い。

●一方、「車道を走行できるように」との回答も24%あり。

⇒専用レーンの整備や歩道上での分離を望む回答が比較的多い。

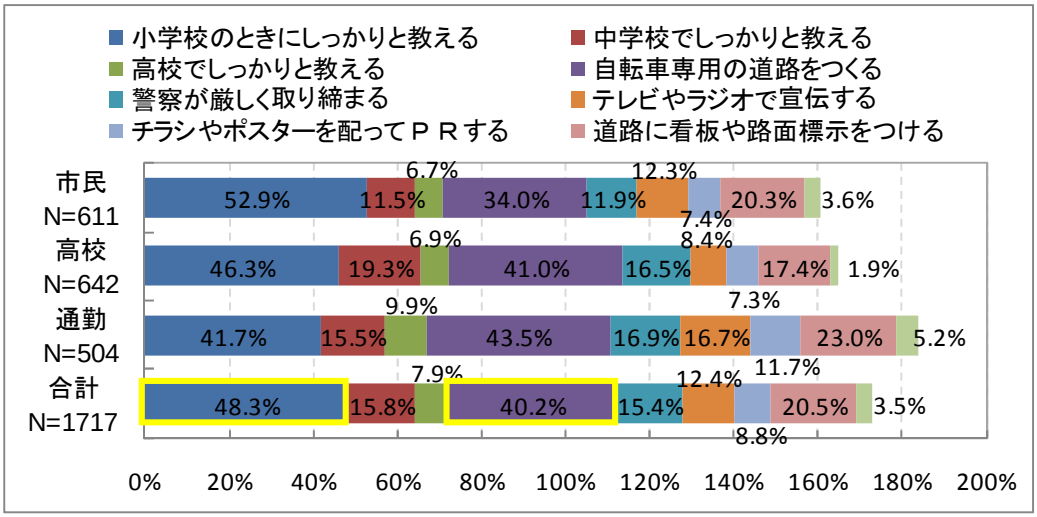


※複数回答（2つまで○）

⑥自転車利用のルールやマナーを守ってもらうための取り組み

●全体（観光客除く）では、「小学校のときにしっかりと教える」45%と最も多く、次いで「自転車専用レーンをつくる」37%、「道路に看板や路面標示をつける」19%となっている。一方、中学・高校で教育することを望む回答は比較的少ない。

⇒小学校での教育内容の充実や走行空間整備などの対応が求められている。



※複数回答（2 つまで○）

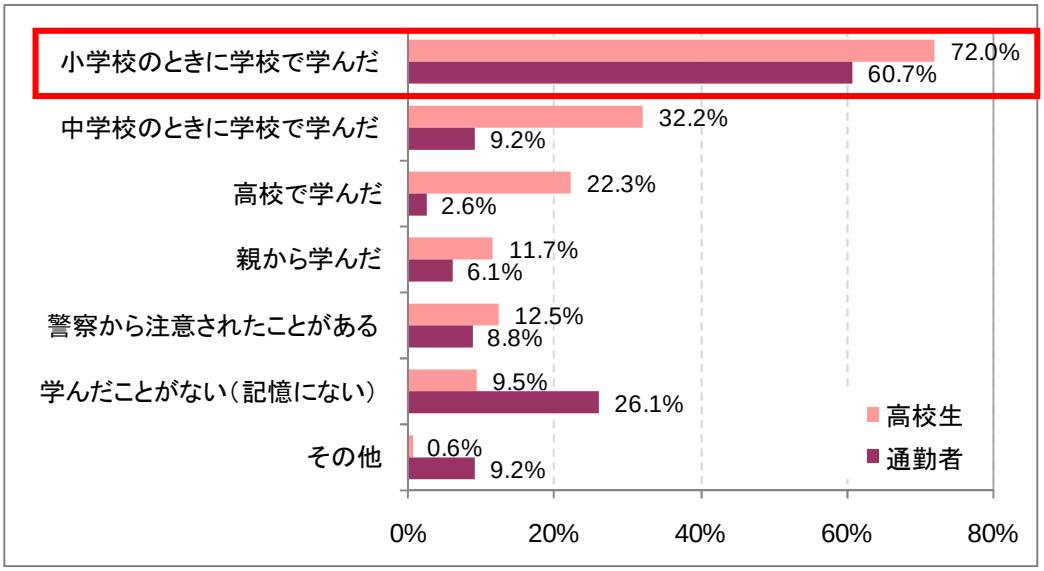
【参考】自転車利用のルール・マナーの学習歴

※高校生の 72%、通勤者の 61%が「小学校のときに学校で学んだ」と回答。

※中学、高校と学年が上がるにつれて学習割合が低下。

※通勤者の約 3 割は「学んだことがない（記憶にない）」と回答。

⇒自転車利用頻度が高まる中学・高校での教育、さらには大人の自転車利用者への教育が必要。



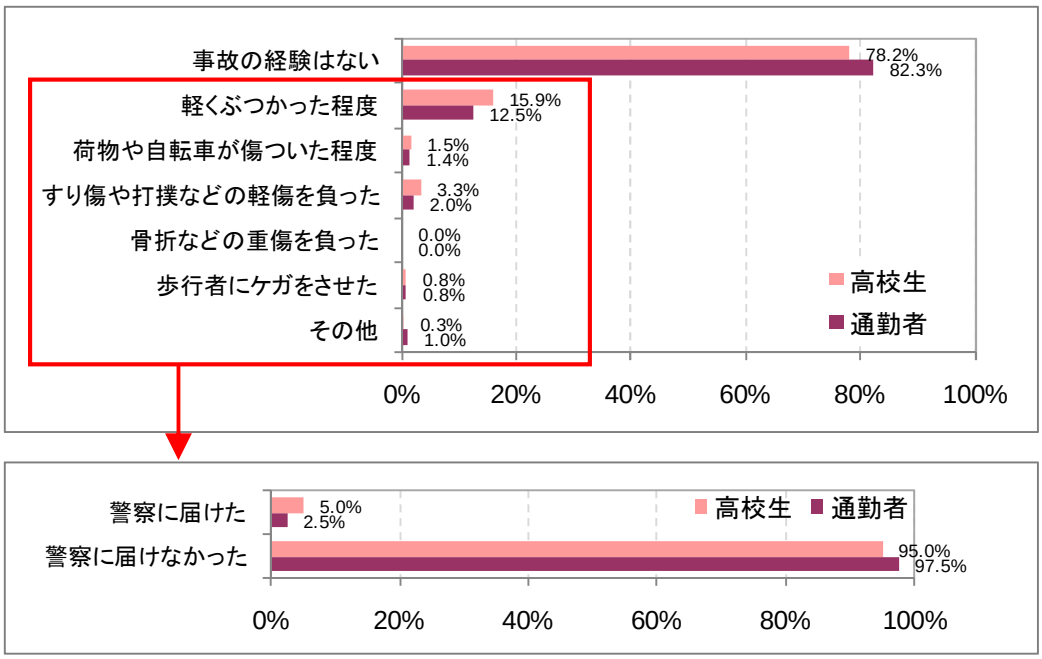
※複数回答（あてはまるものすべてに○）

⑦自転車利用時における歩行者との事故経験の有無

●通勤・通学利用者の約 2 割が「歩行者との事故」を経験している。

●歩行者との事故について、警察に届けている割合は極めて低い。

⇒被害が大きい事故のみ届けられる傾向にあり、自転車と歩行者の事故は顕在化しにくいものと考えられる。

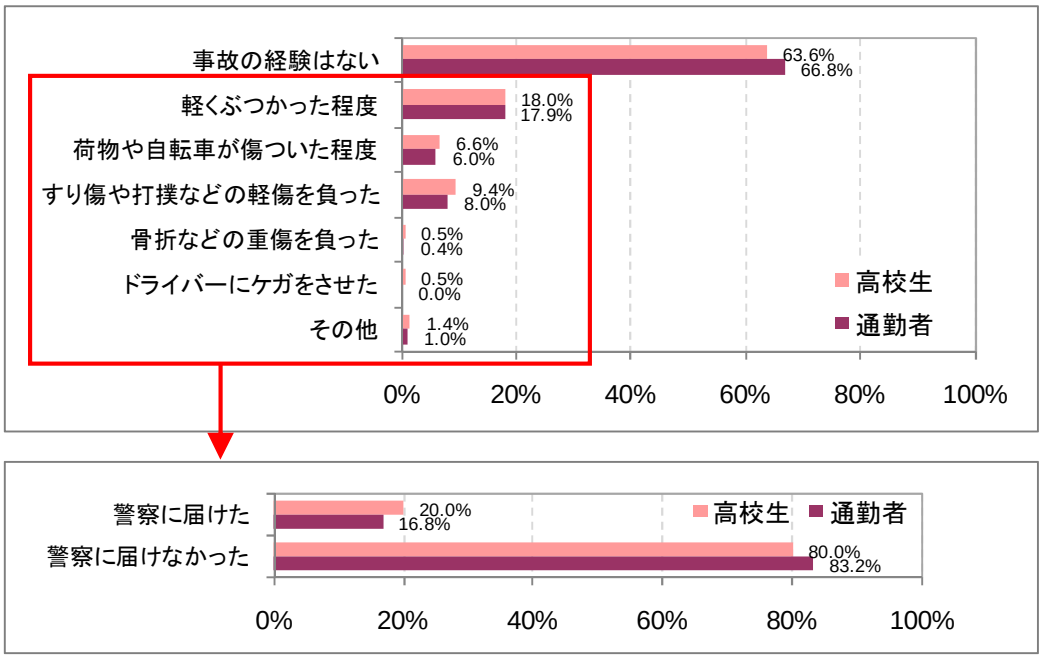


⑧自転車利用時におけるクルマとの事故経験の有無

●通勤・通学利用者の 3 割以上が「クルマとの事故」を経験している。

●クルマとの事故について、警察に届けている割合は 2 割程度である。

⇒歩行者との事故に比べて経験者が多く、警察に届ける割合も高い。

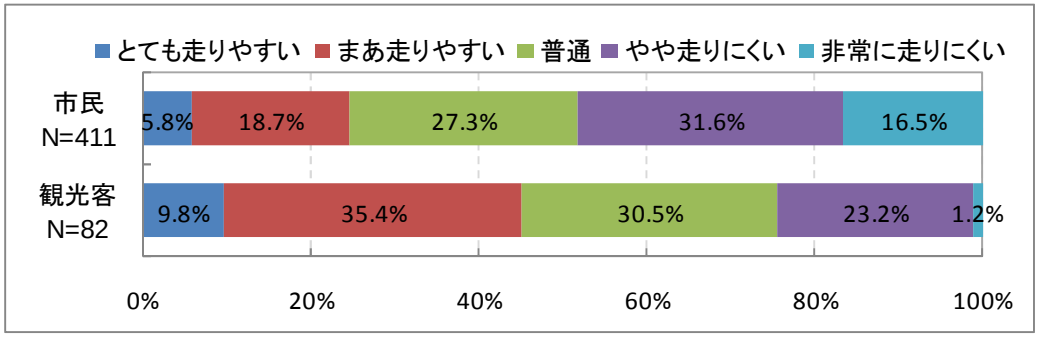


⑨まちなかにおける自転車の走りやすさ（市民・観光客）

●市民・観光客ともに「普通」との回答が約 3 割を占める。

●市民は「走りにくい」との回答が 48%であるのに対し、観光客は 45%が「走りやすい」と回答している。

⇒毎日のように利用する市民の評価は厳しい一方、休日の昼間の利用が主体であるレンタサイクル利用者の評価は比較的高い。

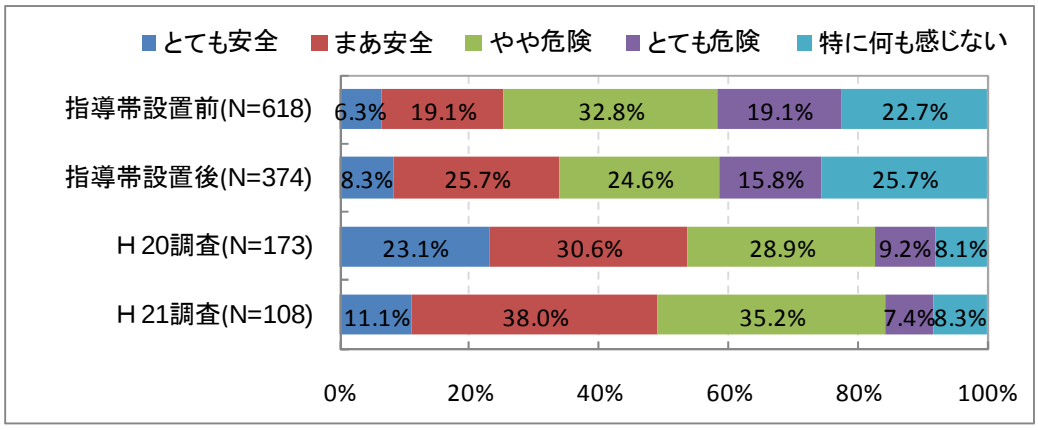


⑩自転車走行指導帯の安全性に対する評価（高校生）

●自転車走行指導帯（詳細は P42 参照）の安全性評価について、H21 調査では「とても安全」11%、「まあ安全」38%であり、指導帯を通行する高校生の 49%が安全と評価している。

●H19 指導帯設置前に比べて安全性評価が向上しており、H20 調査（県立工業高校及び遊学館高校の 2 校）では＋29 ポイント（25%→54%）、H21 調査（金沢高校、星稜高校、泉丘高校、金沢商業高校の 4 校）では＋24 ポイント（25%→49%）となっている。

⇒自転車走行指導帯は、自転車利用者の安全性向上に寄与しているものと考えられる（ただし、通勤利用者では 64%が危険に感じており、車道上での自転車・バス・クルマの混合について一層の周知を図る必要がある）。



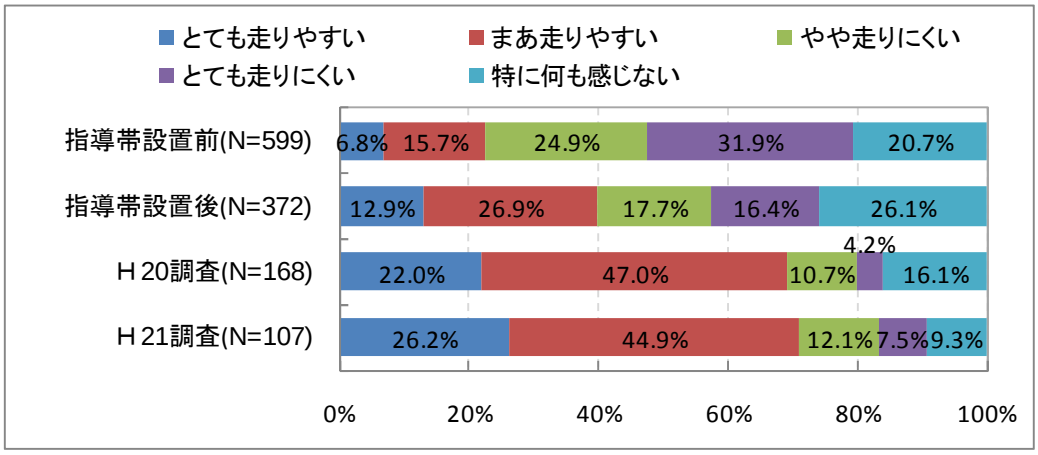
※指導帯設置前後は星稜高校、桜丘高校を対象に実施。

⑪自転車走行指導帯の走行性に対する評価（高校生）

●自転車走行指導帯（詳細は P42 参照）の走行性評価について、H21 調査では「とても走りやすい」26%、「まあ走りやすい」47%であり、指導帯を通行する高校生の 64%が走りやすいと評価している。

●H19 指導帯設置前に比べて走行性評価が向上しており、H20 調査（県立工業高校及び遊学館高校の 2 校）では＋46 ポイント（23%→69%）、H21 調査（金沢高校、星稜高校、泉丘高校、金沢商業高校の 4 校）では＋48 ポイント（23%→71%）となっている。

⇒自転車走行指導帯は、自転車利用者の走行性向上に寄与しているものと考えられる（あわせて、通勤利用者の 61%が走りやすいと評価）。

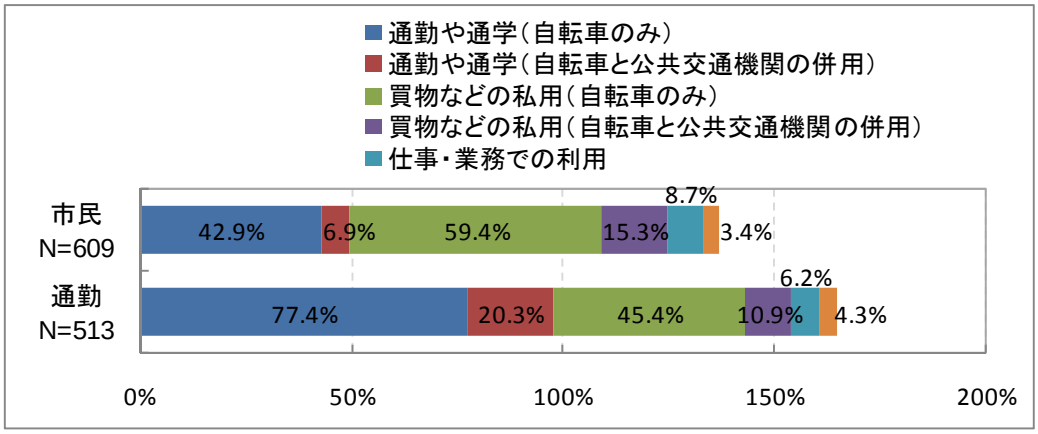


※指導帯設置前後は星稜高校、桜丘高校を対象に実施。

⑫自転車の利用目的（市民・通勤利用者）

●自転車で目的地までアクセスしている利用者が多い一方、市民（買物などの私事利用者）、通勤利用者の約 2 割は、自転車と公共交通機関を併用している。

⇒自転車は、通勤や私事等の移動時における公共交通の端末交通手段としても利用されている。



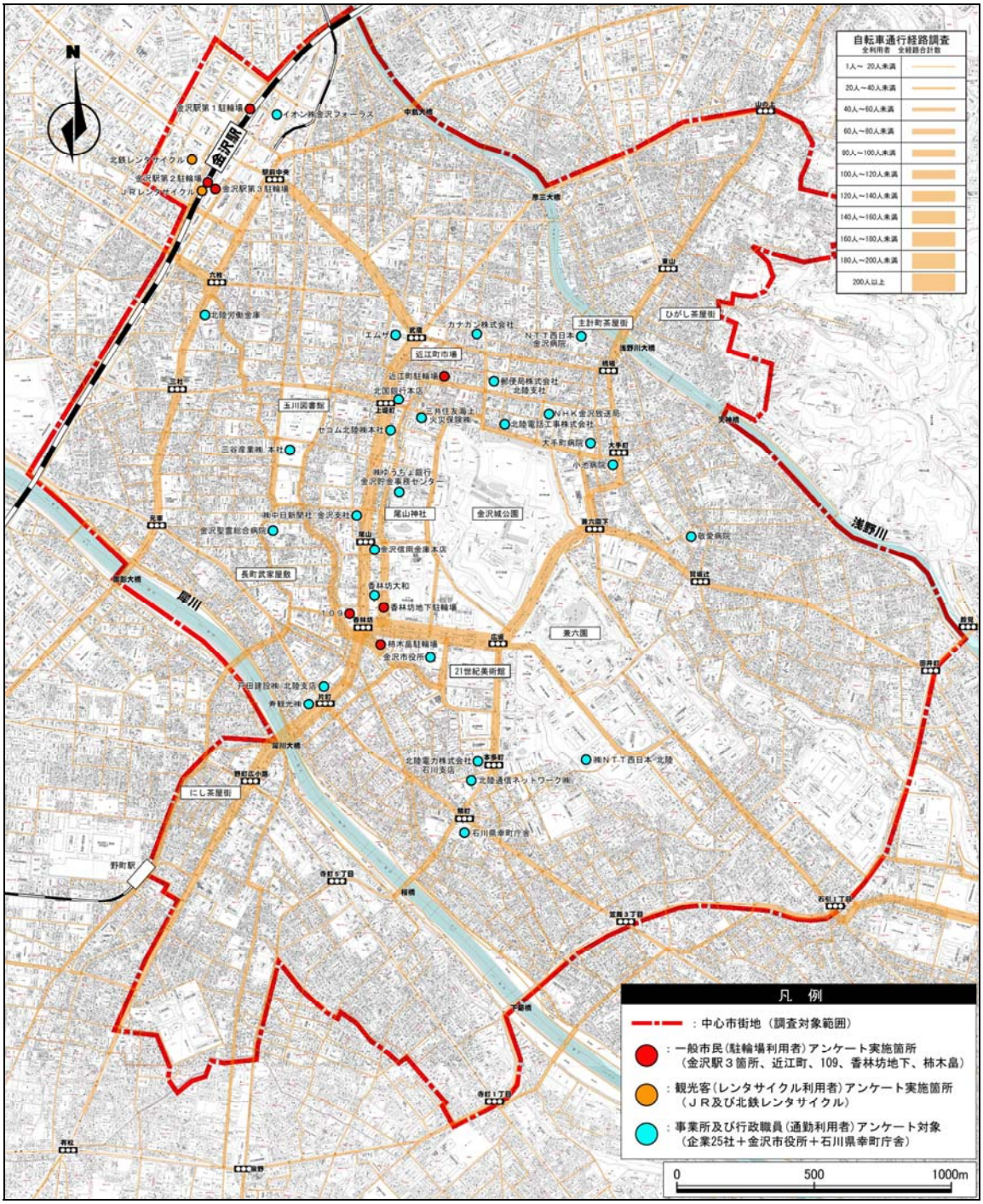
※複数回答（あてはまるものすべてに○）

（３）自転車通行経路調査結果

●4 車線以上の幹線道路に加え、それらを補完する裏道の利用者が多い。

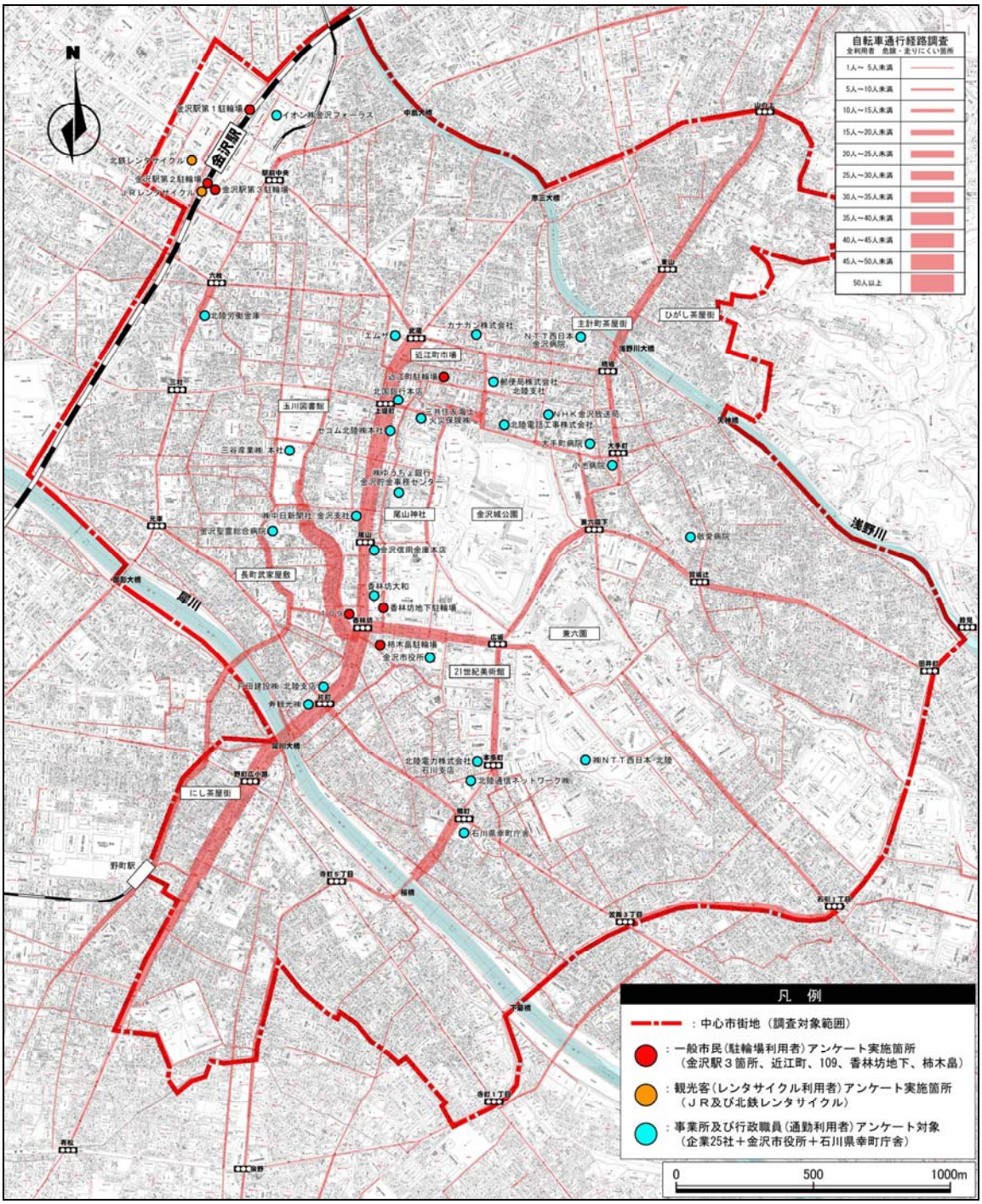
●幹線道路では金沢駅前～武蔵～香林坊～広坂・野町など、裏道では六枚交差点から鞍月用水沿いを通って香林坊に繋がるルートや国道 157 号の並行路線、金沢城公園周辺等の利用ニーズが高い。

【自転車通行経路調査結果総括（全経路合計）】



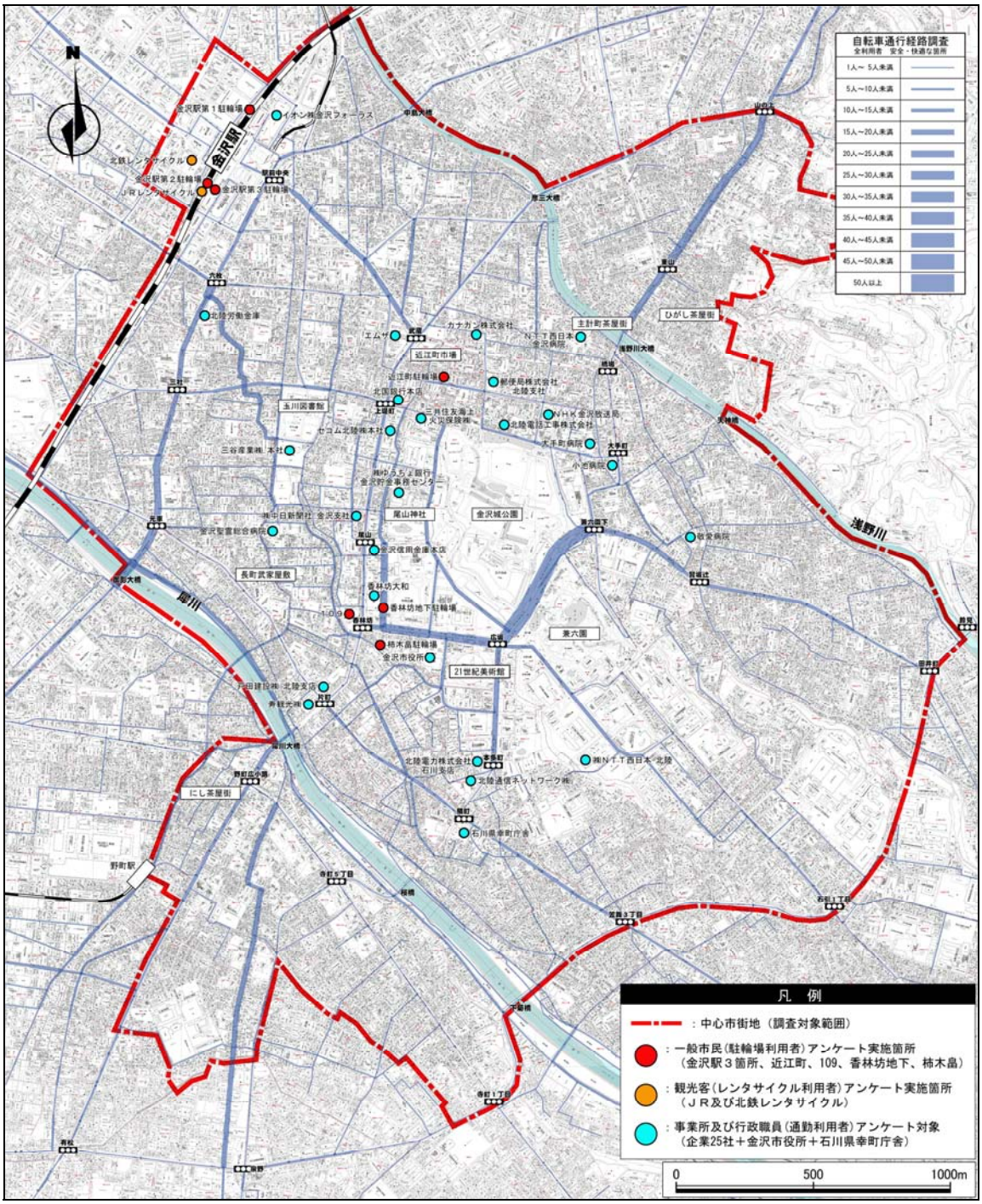
●危険あるいは走りにくい箇所としては、歩行者・自転車・自動車の各交通量が多い国道 157 号武蔵～野町方面とそれに並行する 109 裏のせせらぎ通りへの指摘が際立って多い。その他、歩道が非常に狭い桜橋～鱗町間、長町武家屋敷～新橋・野町駅方面に繋がる裏道に対する指摘も比較的多い。

【自転車通行経路調査結果総括（危険・走りにくいところ）】

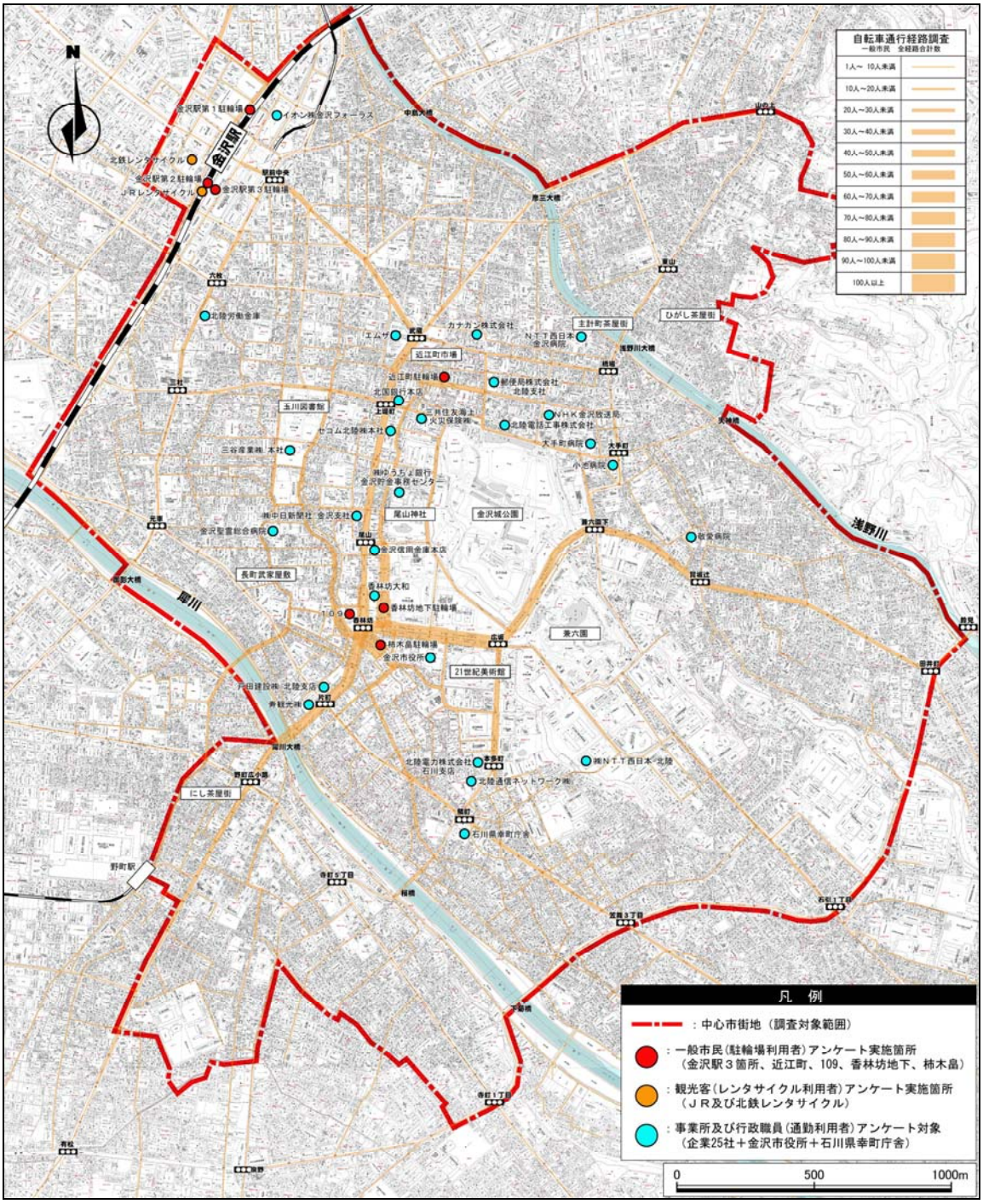


●安全あるいは走りやすい箇所としては、歩道が広い兼六園下～広坂間や広坂～香林坊間、駅前中央～武蔵間などが挙げられている。また、自転車走行指導帯のある浅野川大橋～山の上間、六枚～玉川図書館までの鞍月用水沿いの裏道などの通行環境に対する評価が高い。

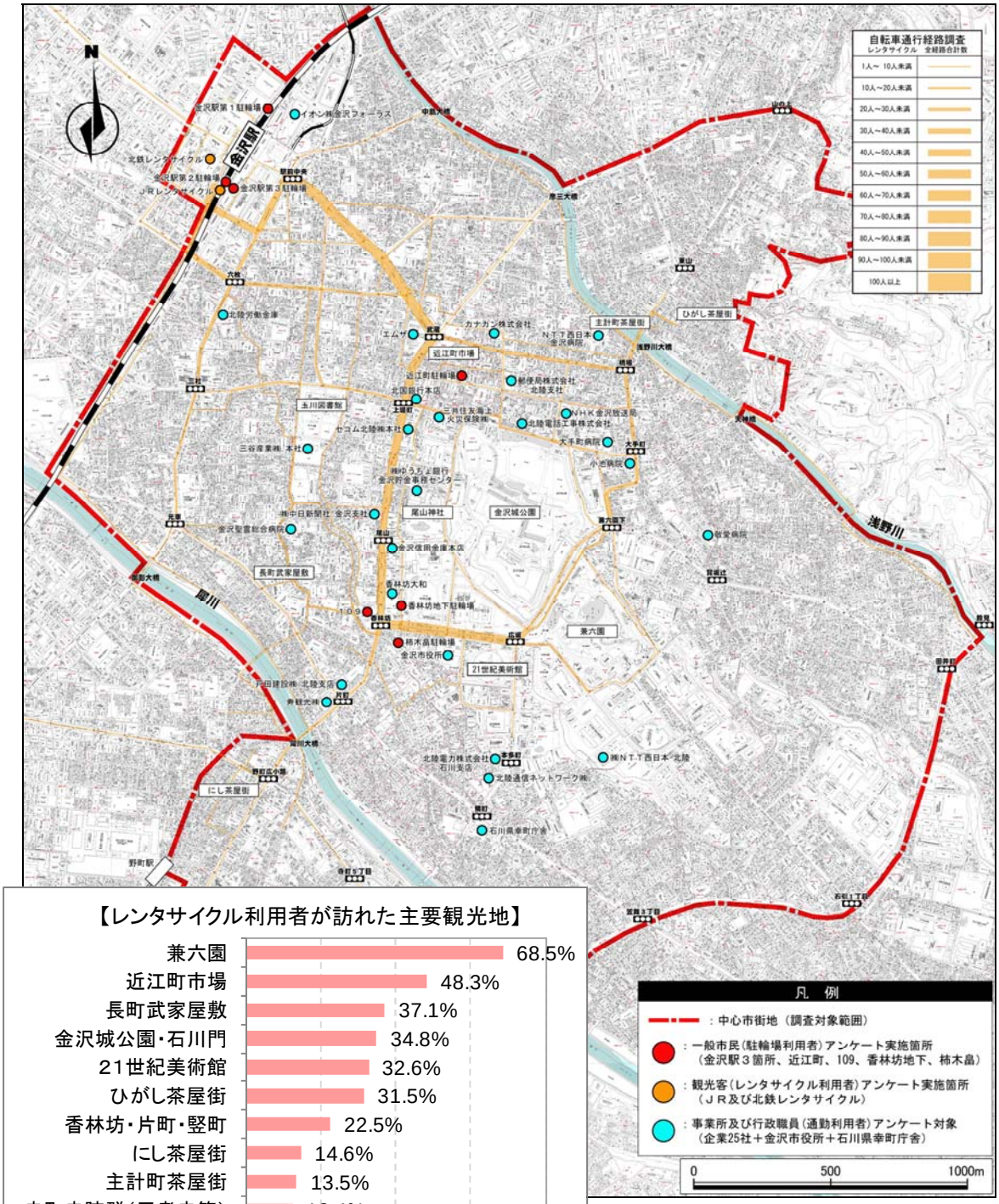
【自転車通行経路調査結果総括（安全・走りやすいところ）】

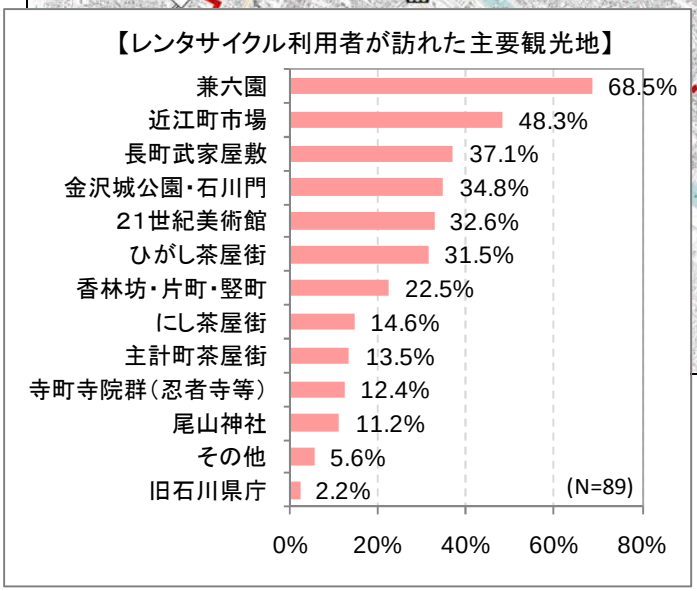


参考：一般市民（駐輪場利用者）の自転車通行経路調査結果（全経路合計）

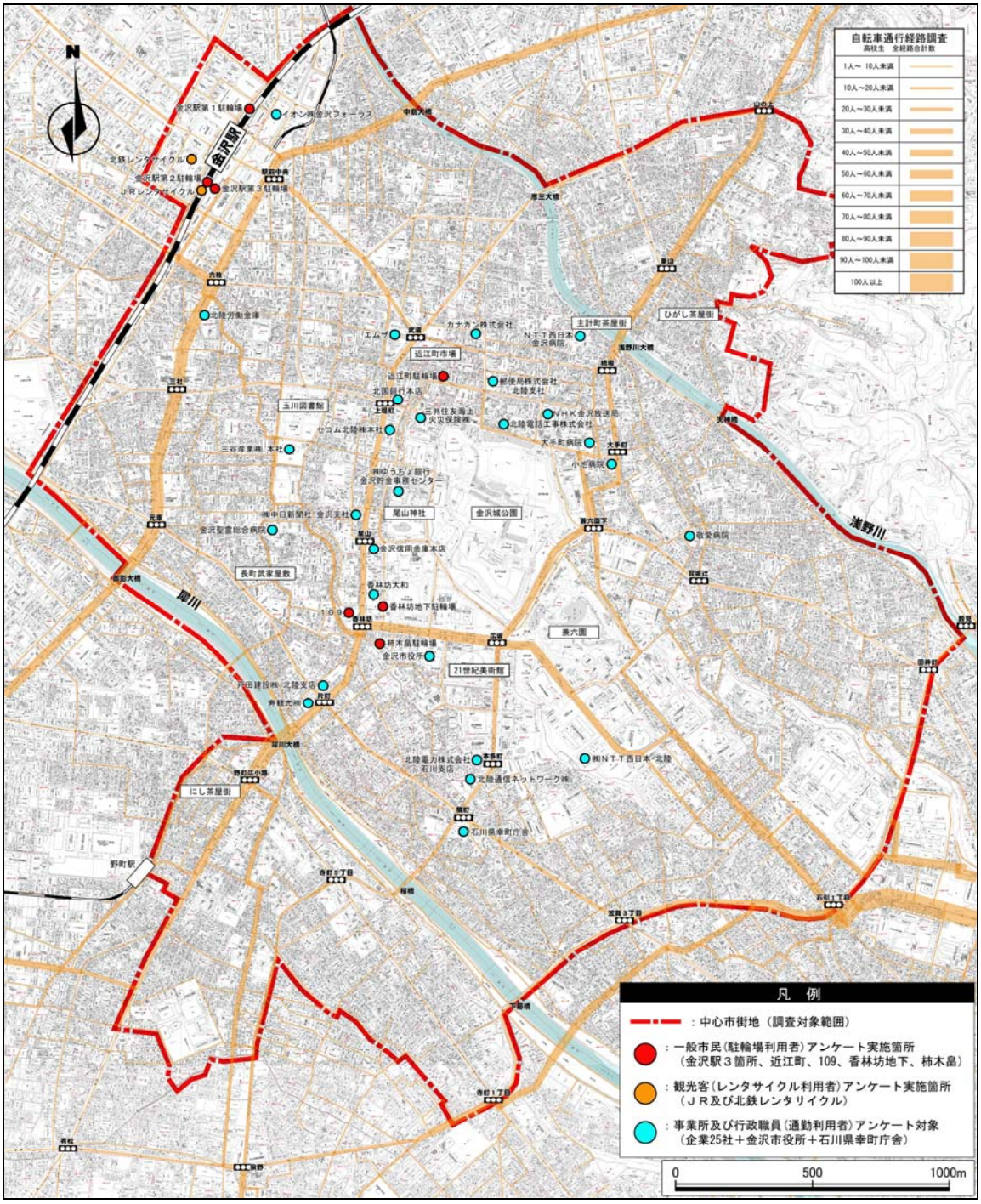


参考：観光客（レンタサイクル利用者）の自転車通行経路調査結果（全経路合計）

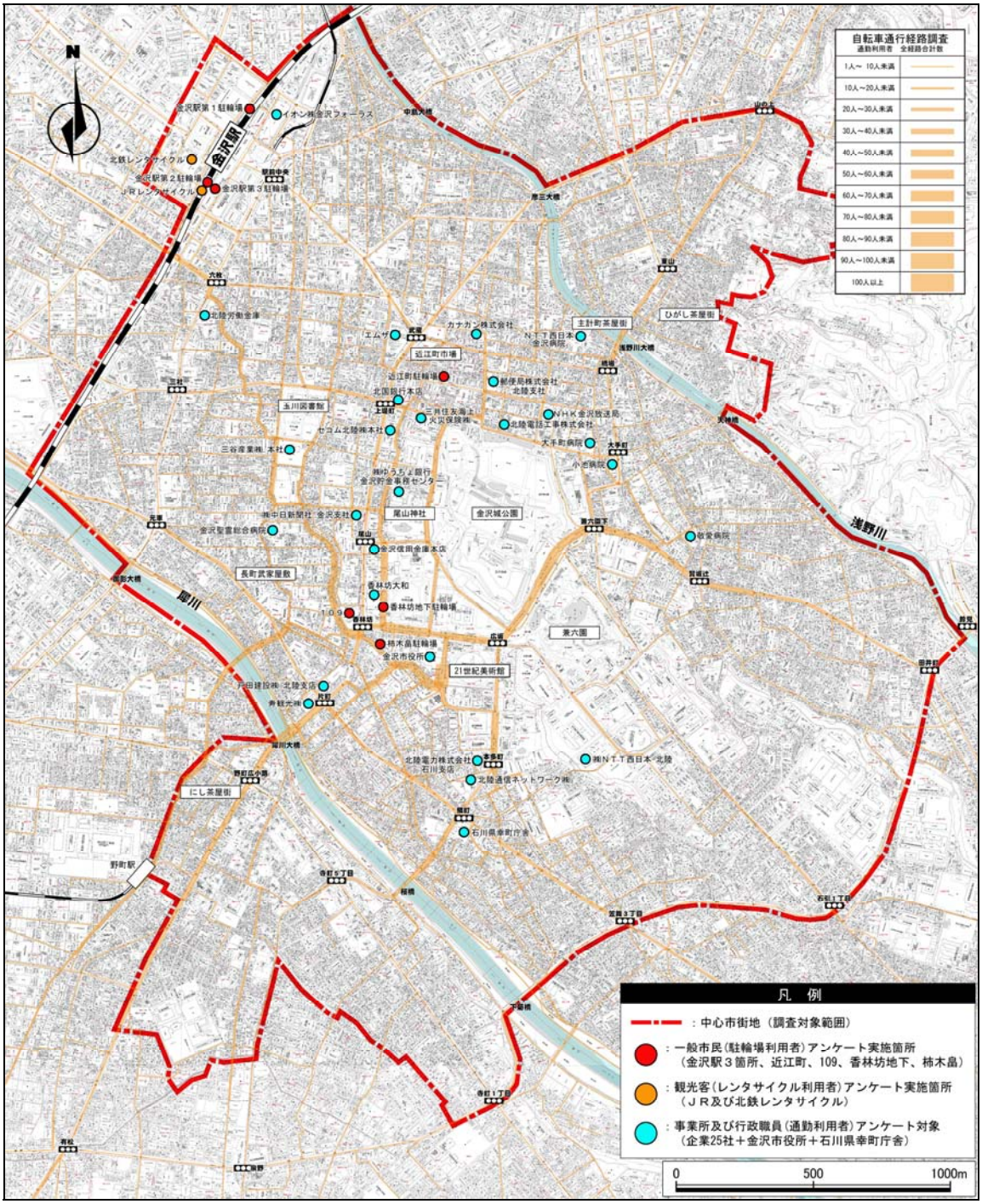




参考：高校生（通学利用者）の自転車通行経路調査結果（全経路合計）



参考：事業所及び行政職員（通勤利用者）の自転車通行経路調査結果（全経路合計）



（４）調査結果からみた自転車利用環境整備の課題

- **自転車通行経路調査結果などから、幹線道路の利用ニーズが高いことに加え、裏道を通行する自転車利用者も非常に多い。**

⇒まちなかでは、幹線道路だけではなく、裏道を活用した自転車ネットワークの形成が望まれる。

⇒今後、自転車通行経路調査結果や歩行者・自転車交通量調査結果、自転車関連事故調査結果等を踏まえつつ、国・県・市・警察の連携のもと、自転車走行空間ネットワークを構築していく必要がある。

- **多くの自転車利用者が「車道左側通行」の原則を知っているが、自転車通行可の標識の有無に関わらず「歩道通行」が日常化している。**
- **まちなかでは毎年 100 件以上の自転車関連事故が発生しており、特に歩道をクルマと逆方向に通行する自転車の事故が目立つ。アンケート結果でも自転車利用者の 2～3 割は歩行者やクルマとの事故を経験している。**

⇒幹線・裏道ともに、ルール通り「車道左側通行」ができるよう道路環境を整えていくことが求められる。また、自転車通行可の歩道上でも、歩行者との接触やクルマとの出会い頭事故を防止するような対策が必要と考えられる。

- **自転車利用者のルール遵守意識は高いが、ルールを正しく理解していない利用者が多く存在。また、ルールを知っていても仕方なく違反している人が多数存在。**

⇒小中学生や高校生をはじめ、多くの自転車利用者に、正しいルールやマナーを周知するとともに、ルールどおり通行できるよう通行空間を確保していく必要がある。

２－４．自転車通行環境整備の事例

◆金沢市内には、自転車が本来走行すべき車道左端を明示した「自転車走行指導帯」と、道路空間の再配分により整備された県内初の「自転車レーン」の事例がある。

（１）自転車走行指導帯の設置

①概要

・路 線 名：国道 359 号（旧国道 159 号）

・整備主体：国土交通省金沢河川国道事務所

・供 用 日：平成 19 年 10 月 1 日（同年 3 月 19 日～9 月 30 日まで社会実験）

・設置延長：約 1km（浅野川大橋～山の上間）

②整備内容

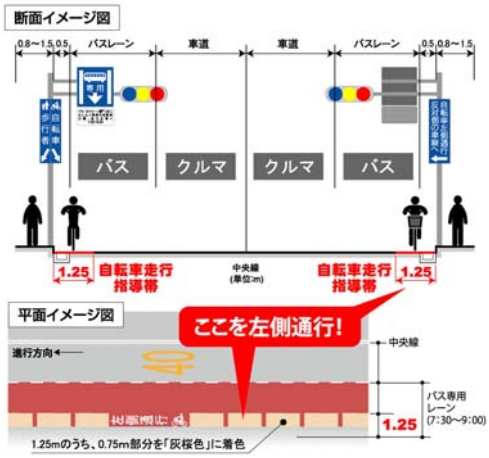
・路面表示と標識の設置により、道路交通法で定められた自転車が走行すべき「車道左側端」を明示（自転車専用通行空間ではなく、あくまで車道の一部（法定外標示））

③整備効果

・狭い歩道上における歩行者の安全性の向上

・自転車利用者の安全性や走行性の向上

・自転車利用者のルール遵守率の向上



（２）道路空間の再配分による自転車レーンの設置

①概要

・路 線 名：一般県道東金沢停車場線
・整備主体：石川県、石川県県央土木総合事務所
・供 用 日：平成 22 年 4 月 9 日
・設置延長：約 600m（JR 東金沢駅～小坂町交差点間）

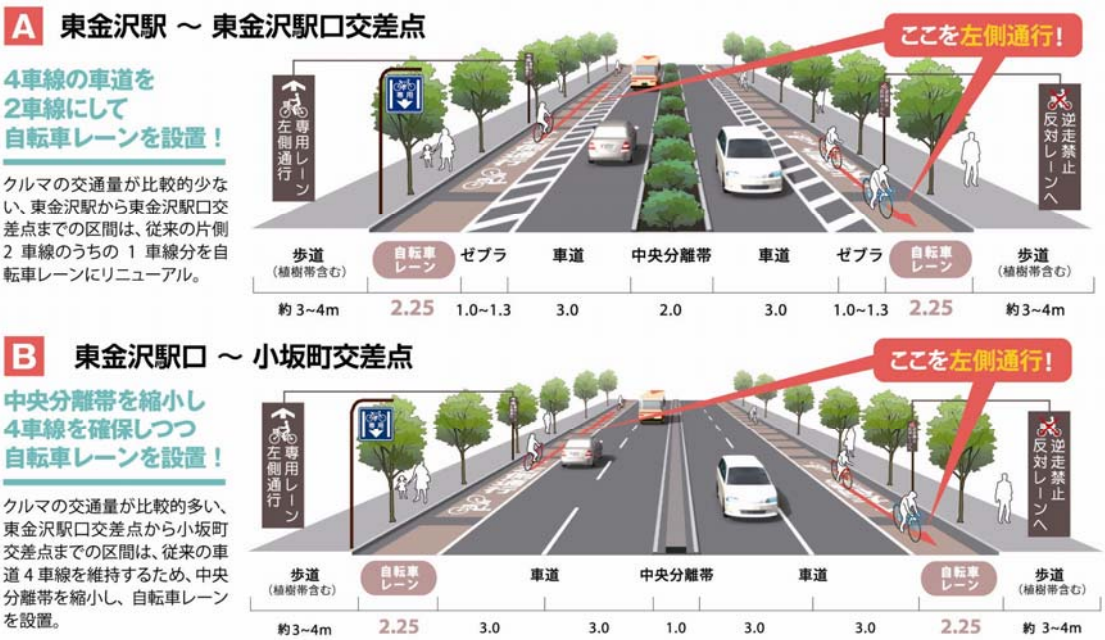
②整備内容

・国土交通省及び警察庁が全国 98 箇所に指定した「自転車通行環境整備モデル地区」の一つとして、道路空間の再配分により、歩行者やクルマと分離された自転車レーン（自転車専用通行帯）を県内で初めて整備。
・クルマの交通量が少ない東金沢駅～東金沢駅口交差点間は、4 車線を 2 車線にして自転車レーンを設置。
・クルマの交通量が多い東金沢駅口～小坂町交差点間は、中央分離帯を縮小して 4 車線を確保しつつ自転車レーンを設置。

【自転車レーン設置区間位置図】

出典：石川県県央土木総合事務所資料

【自転車レーン整備イメージ】



出典：石川県県央土木総合事務所資料

２－５．自転車利用のルール・マナー周知の取り組み

◆行政、警察、交通安全協会、JA 等が自転車に関する多様な取り組みを実施している。
◆昭和時代は小学生や一般向けの取り組みが多いが、平成 17 年以降、高校生を対象とする取り組みが増えている。

※２－３より、自転車利用ルールの認知度や遵守率は依然として低い（特に高校生）。

【金沢市におけるルール・マナー周知の取り組み事例一覧】

※詳細は資料 6 参照

	事業名	事業期間	対象者				
			小学生	中学生	高校生	一般	高齢者
1	交通安全県民運動推進事業	S23～				●	
2	交通安全子供自転車石川県大会	S44～	●				
3	小学校3年生自転車安全教室	S47～	●				
4	自転車教室用教材の配布	S49～	●	●	●		●
5	自転車交通事故防止等補助事業	S49～				●	
6	自転車安全教育指導員養成講習会の開催	S53～				●	
7	ヤングイーグル隊の活動	H10～			●		
8	交通安全高齢者自転車大会の開催	H16～					●
9	高校新入学生に対する「交通マナーアップキャンペーン」	H17～			●		
10	高校生に対する「交通マナーアップキャンペーン」	H18～			●		
11	サイクルシミュレータによる体験型講習会	H21～				●	
12	生徒向け自転車交通安全教育事業（スタントマンによる自転車交通安全教室）	H21～			●		
13	自転車交通安全DVDの配布	H21～		●	●		
14	自転車交通安全ブックの配布	H21～		●			
15	高校生自転車マナー指導啓発事業	H22～			●		
16	高校生の自転車マナー指導	H22～			●		
17	サイクル・マナーアップ2010作戦	H22～			●		●
18	ストップ・ザ・自転車事故　ぽん太のリンリン大作戦	H22～				●	
19	金沢泉丘高校自転車乗車マナー一斉指導	H22			●		
20	高校生による自転車指導自主組織の結成と活動	－			●		
21	高校生の自転車マナー一斉指導	－			●		
22	高校生交通安全フォーラム	－			●		
23	高校生に対する交通安全講習会	－			●		
24	小・中・高校生に対する自転車交通安全教室	－	●	●	●		
25	自転車教室の開催	－	●		●		●
26	児童・保護者対象の自転車教室	－	●			●	
27	交通安全子供自転車石川県大会出場に向けた練習会	－	●				
28	イエローカードによる自転車交通安全指導	－				●	
29	自転車運転者に対する乗車用ヘルメット着用推進及び幼児2人乗り自転車の普及促進	－				●	
30	広報啓発活動	－				●	

※平成 22 年 7 月調査

２－６．自転車利用の現状・課題の整理

（１）自転車通行空間の現状・課題【はしる】

■主な現状

・歩行者との共存や、二次交通としての充実などを目的として、自転車通行環境整備が上位関連計画に位置づけられている
・幹線道路においても道路空間が狭く、車道・歩道ともに余裕がない
・毎年約 600 件の自転車関連事故が報告されており、自転車通学の高校生の 3～4 割が事故を経験している
・幹線道路に加え、裏道（細街路）の自転車交通量が多い
・歩行者・自転車・クルマの分離が不十分である

■今後の課題

●自転車通行位置の明確化
・路面標示等による車道上や自転車通行可の歩道上などでの通行位置の明示

●自転車推奨経路（ネットワーク）の設定
・駅からの二次交通や市民の足として、自転車が通行しやすいルートの設定

●裏道（細街路）の自転車通行環境整備
・日常利用や観光利用への対応

●自転車関連事故の削減に寄与する自転車空間づくり
・金沢のﾛｰｶﾙ･ﾙｰﾙとしての路面標示・標識、交差点部・特殊部の処理など

（２）駐輪環境の現状・課題【とめる】

■主な現状

・駐輪環境整備を上位関連計画に位置づけ（観光需要への対応など）
・まちなかの市営駐輪場（13 箇所）の稼働率は全体で 75%である一方、場所によっては稼働率 100%を超えている
・金沢駅周辺や武蔵・近江町・香林坊・片町などの繁華街周辺で自転車放置が多い

■今後の課題

●駐輪場の適正配置
・既存駐輪場や公共施設・観光施設・商業施設等の駐輪場を踏まえた検討

●気軽にとめられる身近な駐輪スペースの確保
・道路上や公園・緑地等の公共スペースの活用など

●路上放置や駐輪場内での長期駐輪などルール・マナー違反への対応
・指導、警告、マナーアップのための啓発など

（３）自転車の利用促進に向けた現状・課題【つかう】

■主な現状

・自転車の利用促進に向けた施策を上位関連計画に位置づけ（公共レンタサイクルシステムの導入検討、自転車マップ作成等）
・環境基本計画では、市民や事業者の取り組みとして「通勤・通学時や近距離移動には自転車を利用」「お客様に自転車や徒歩で来てもらうよう呼びかけ」を提示
・レンタサイクルは休日に不足気味（観光需要に追いついていない）

■今後の課題

●公共交通としての公共レンタサイクルシステムの導入検討
・金沢に見合ったシステムのあり方について検討する必要あり（観光客だけでなく一般市民も利用しやすいシステムの構築）

●マイカーから自転車への転換促進
・公共交通との連携など

●自転車利用促進のための情報発信
・自転車マップの作成、案内サインの設置など

（４）自転車利用ルール・マナーに関する現状・課題【まもる】

■主な現状

・自転車利用のルールやマナーの向上に関する施策を上位関連計画に位置づけ（走行ルールの徹底、歩行者への配慮など）
・様々な取り組みがなされているものの、ルールの認知度や遵守率は依然として低い
・自転車通行可の標識の有無に関わらず「歩道通行」が日常化
・特に高校生はルールの遵守率が低く、ルールを正しく理解できていない生徒も多い状況がうかがえる
・自転車事故による死傷者は高校生が特に多い

■今後の課題

●自転車利用のルール・マナーの周知・徹底
・高校生に対して重点的に周知
・自転車利用者だけでなく、歩行者やクルマのドライバーへの周知も含めた検討が必要

3. まちなか自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

（1）基本コンセプト

「自転車を安全・快適に利用できるまち・金沢」
の実現を目指す

●自転車を公共交通と組み合わせた都市交通の一つとして再認識し、金沢のまちの特性に応じた市民・来街者の身近な移動手段として利用できる環境を整える。

（2）自転車利用環境向上により期待される効果

①交通安全の向上

◇これまで曖昧であった自転車の通行位置の明確化やルール・マナーの意識啓発を行うことで、自転車対歩行者、自転車対クルマの事故を削減する。

②環境負荷の低減

◇二酸化炭素を排出しない自転車の利用を促進することで、マイカーからの利用転換を図るとともに、バスや鉄道との連携により公共交通全体の利用を増進し、まちなかでの移動における環境負荷を低減する。

③市民の健康増進

◇マイカーへの過度な依存体質から脱却し、自転車による移動を生活に取り入れることで、市民の運動不足解消・健康増進を図る。

④まちなかの魅力と回遊性の向上

◇まちなかを、自転車で安全・快適に巡ることができる環境を整えることにより、安全性・快適性に加えて、自然・歴史・文化などの地域ならではの風情と良さが感じられる環境の創出を図る。

（３）まちなか自転車利用環境向上の４本柱

（1）「はしる」・・・自転車通行空間整備

● 自転車通行空間の安全性向上を図る

幹線道路＋裏道からなるネットワークを設定し、優先的に整備
（自転車通行位置の明確化、路面標示等による交通安全対策の検討等）

（2）「とめる」・・・駐輪環境整備

● 便利で使いやすい駐輪環境の創出を図る

交通結節点（駅･バス停）、公共公益施設、観光施設、商業施設を中心とした駐輪場の充実、放置自転車が多い箇所等における身近な駐輪スペースの確保など

（3）「つかう」・・・自転車利用促進

● 公共交通としての自転車利用促進を図る

公共レンタサイクルの導入検討（公共施設の周辺等利用しやすいサイクルポートの配置、貸出・返却システム、料金体系等）、自転車マップの作成など

（4）「まもる」・・・ルール・マナー向上

● 自転車利用者のルール遵守・マナーアップを図る

市民・行政（国、県、市）・警察・関係機関等の連携による高校生など自転車利用者のルール遵守・マナーアップ活動の展開（役割分担や意識啓発方法の検討など）

３－１．はしる　…　自転車通行空間整備

（１）基本方針

①まちなかでは、道路の幅員や交通量等、状況に応じた自転車通行空間を確保する。
②まちなかにおける主要な自転車のネットワークを設定し、優先的に整備する。

（２）幹線道路での対応

①歩行者の安全を最優先し、歩道から自転車を排除するため、自転車走行指導帯の設置や道路空間の再配分による通行空間の確保により、「車道左側通行」を原則とする。
②ただし、車道上に自転車通行空間を確保することが困難である場合、歩道の自転車通行可の区間では、歩道上での通行空間を確保する。しかし、歩行者が多く、歩道上の通行も困難である場合は、歩行者の安全を確保するため「自転車から降りて通行」を推奨する。

Ａ．車道上での対応例

・自転車走行指導帯の設置やバスレーンの活用などにより、本来、自転車が通行すべき「車道の左側端」を明示し、ルールの徹底を図る。

▼自転車走行指導帯（金沢市）

▼バスレーンの活用（パリ）

・既存道路の幅員構成を見直すことで、自転車の通行空間を確保し、歩行者・自転車・クルマの分離あるいは共存を図る。

▼自転車レーン（岡山市）

▼自転車レーン（ブリュッセル）

Ｂ．車道通行が困難な場合の対応例

・「自転車通行可の歩道」を通行する場合、金沢のローカル・ルールとして「車道側をクルマと同じ方向に通行」を明示し、周知・指導を図る。

▼ナンシーの事例

▼パリの事例

（３）裏道（細街路）での対応

①裏道（細街路）においては、クルマの通行空間を最小限として自転車通行位置を明示することにより、自転車の通行空間を確保し、「車道左側通行」の徹底を図る。

②あわせて、面的なクルマの速度規制の導入（ゾーン 30 など）や、一方通行化による自転車通行空間の創出などのローカル･ルールの導入を検討する（ルールの周知徹底や地元住民の理解・協力が必要）。

Ａ．自転車通行位置の明示の例

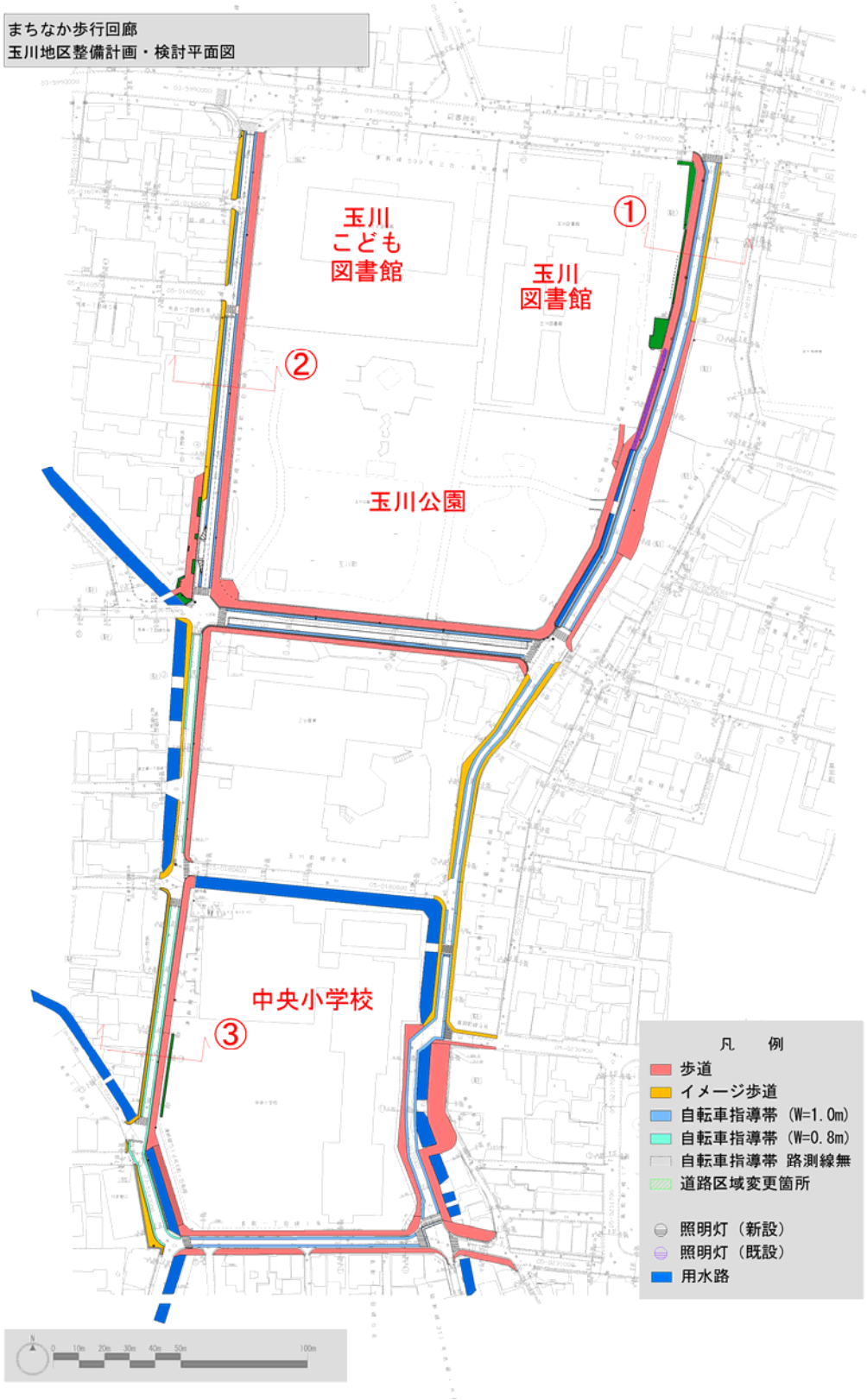
・裏道での路面標示等により、自転車の通行位置・通行方向の明確化を図る。

▼金沢市玉川こども図書館横の事例

▼ストラスブールの事例

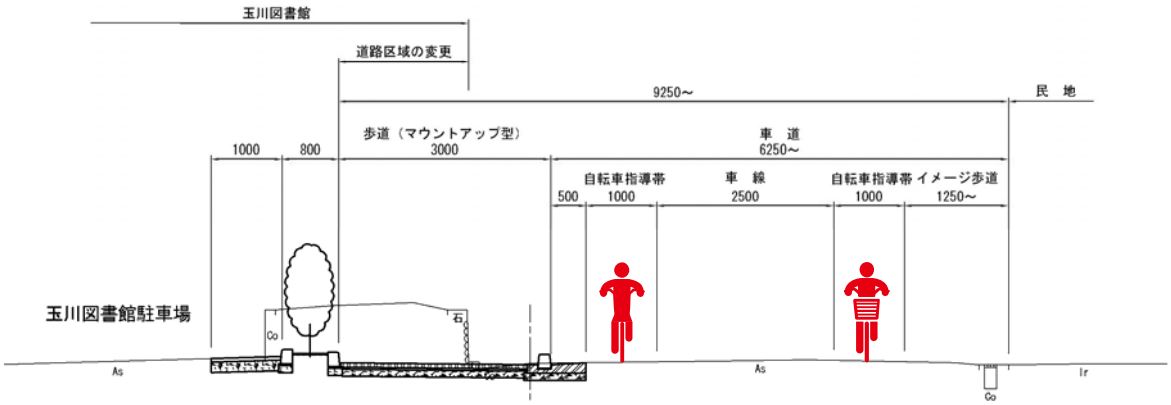
▼まちなか歩行回廊における整備イメージ

・まちなか歩行回廊に位置づけられた玉川図書館・中央小学校周辺の裏道では、「自転車走行指導帯」の設置による自転車通行空間の創出を図る。

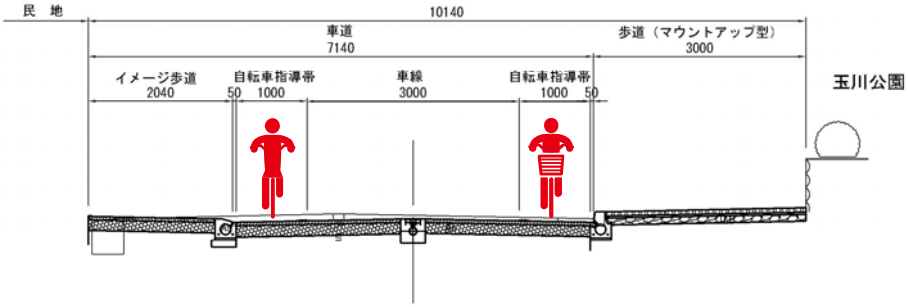


出典：まちなか歩行回廊 玉川地区整備計画（案）

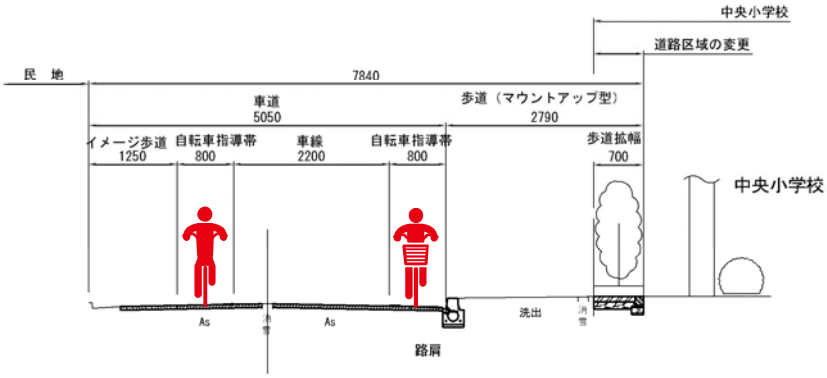
【断面①における整備イメージ】



【断面②における整備イメージ】



【断面③における整備イメージ】



B．速度規制の導入の例

・面的な速度規制を導入し、歩行者・自転車を優先・共存を図る。

▼長町界隈の 20km/h 規制

▼ゾーン 30（ナンシー）

C．一方通行化による自転車通行空間創出の例

・クルマが交互通行可能な生活道路を一方通行化することで、クルマの通行空間であった部分を自転車通行空間に転換する（地元の合意形成が必要）。

▼ストラスブールの事例

▼ストラスブールの事例

（4）まちなか自転車ネットワークの設定

◆「幹線道路＋裏道」から自転車ネットワークを設定する。

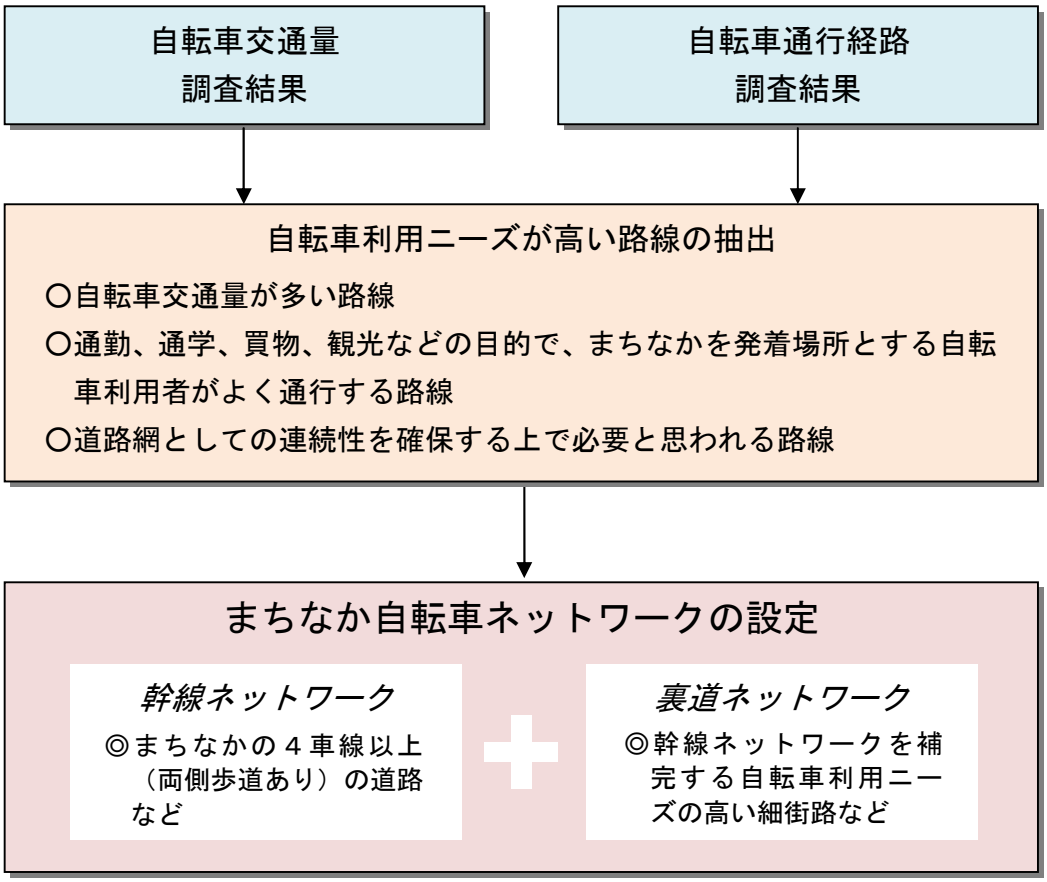
①自転車交通量調査や自転車通行経路調査などの結果を踏まえ、実態として多くの自転車が通行している幹線道路（4 車線以上の道路など）を「幹線ネットワーク」として位置づける。

②それらを補完する自転車利用ニーズの高い細街路などを「裏道ネットワーク」として位置づけ、幹線道路と裏道の組み合わせによる「まちなか自転車ネットワーク」を設定する。

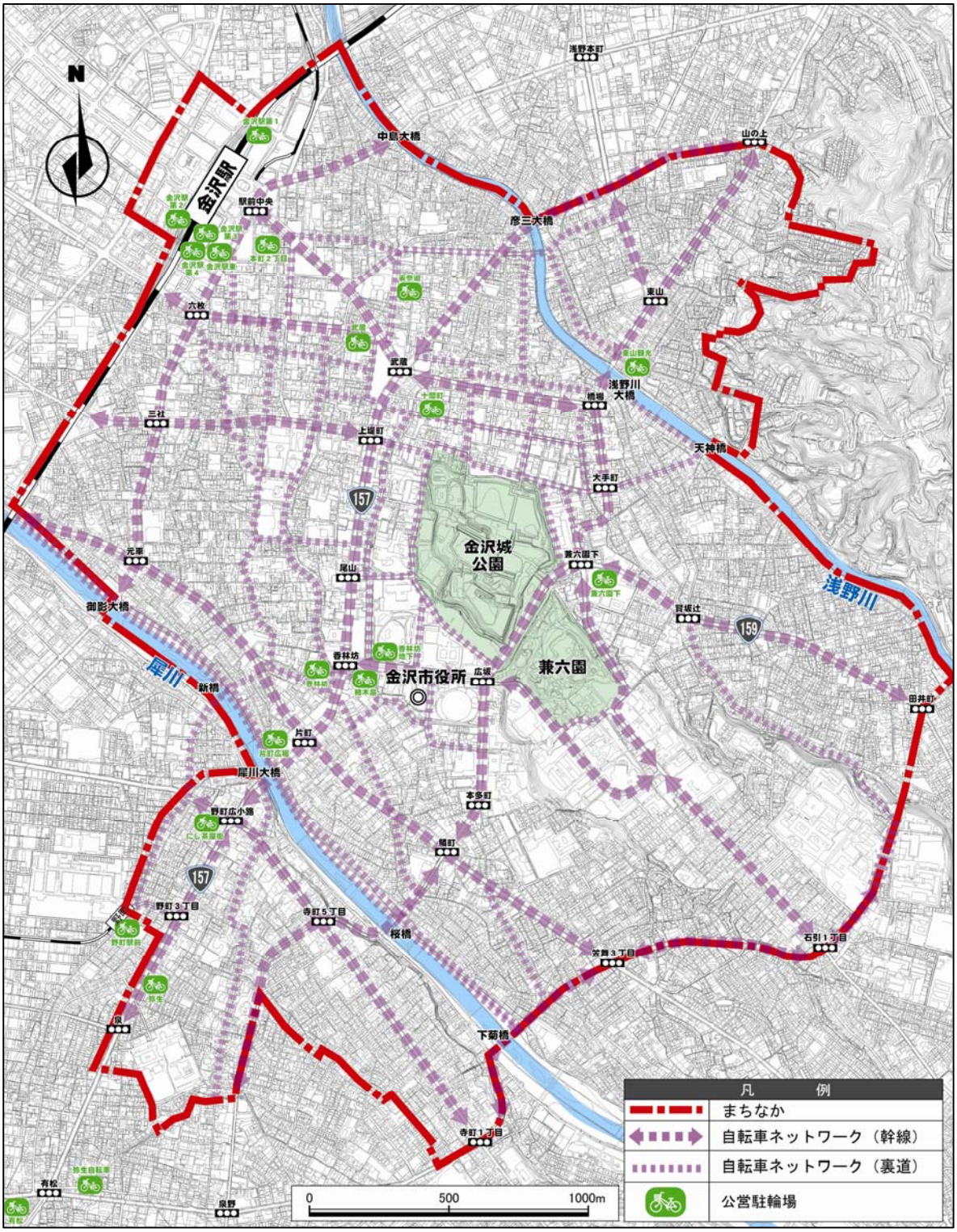
③今後、自転車通行空間を整備していく際には、自転車ネットワークに位置づけられた路線から優先的に整備していくことを基本とする。

④国・県・市・警察の連携のもと、一体的・連続的な自転車走行空間ネットワークの構築を図る。

【まちなか自転車ネットワーク検討の流れ】



【まちなか自転車ネットワーク】



（５）まちなか自転車ネットワークの整備方針

①基本的な考え方

- 歩行者･自転車･クルマのそれぞれの通行に配慮した道路空間とし､原則として、それぞれの通行空間・通行位置を明示する。
- 自転車は軽車両のため、原則として、「車道左端」を通行することとする。
- 自転車は、車道では「左側通行」（クルマと同じ方向に通行）とし、歩道通行であっても、両側歩道の区間では左側歩道の「車道寄り通行」を基本とする。
- 自転車通行空間では、原則、一方通行、並進禁止とする。
- 自転車通行空間の連続性を確保する（単路部・交差点部）。
- 既存の道路空間を活用することとし、現況幅員の中で再配分を検討する。
- 自転車の通行空間を整備することにより、歩行者の安全を確保する。

②整備内容の決定

- 「まちなか自転車ネットワーク整備検討フロー」によって、整備パターンを選択することとする。ただし、各路線の状況（歩行者・自転車・クルマの交通量や既存の幅員構成など）に応じて、整備内容を決定するものとする。
- 連続する道路区間において、複数の整備パターンとなる場合は、自転車通行空間としての連続性に配慮し、整備内容を決定する。
- 道路を新設・改築する場合は、車道上での自転車通行空間の確保を優先的に検討する。

【まちなか自転車ネットワーク整備検討フローの概要】

STEP:1	「車道上」での自転車通行空間の確保を検討する
STEP:2	「歩道上」での自転車通行空間の確保を検討する
STEP:3	並行路線の活用や交通規制の見直し等を検討する（ソフト対策）
STEP:4	「ゆずりあい」の意識啓発

（6）まちなか自転車ネットワーク整備検討フロー

STEP:1　「車道上」での自転車通行空間の確保を検討する

▼基本的な考え方・留意事項

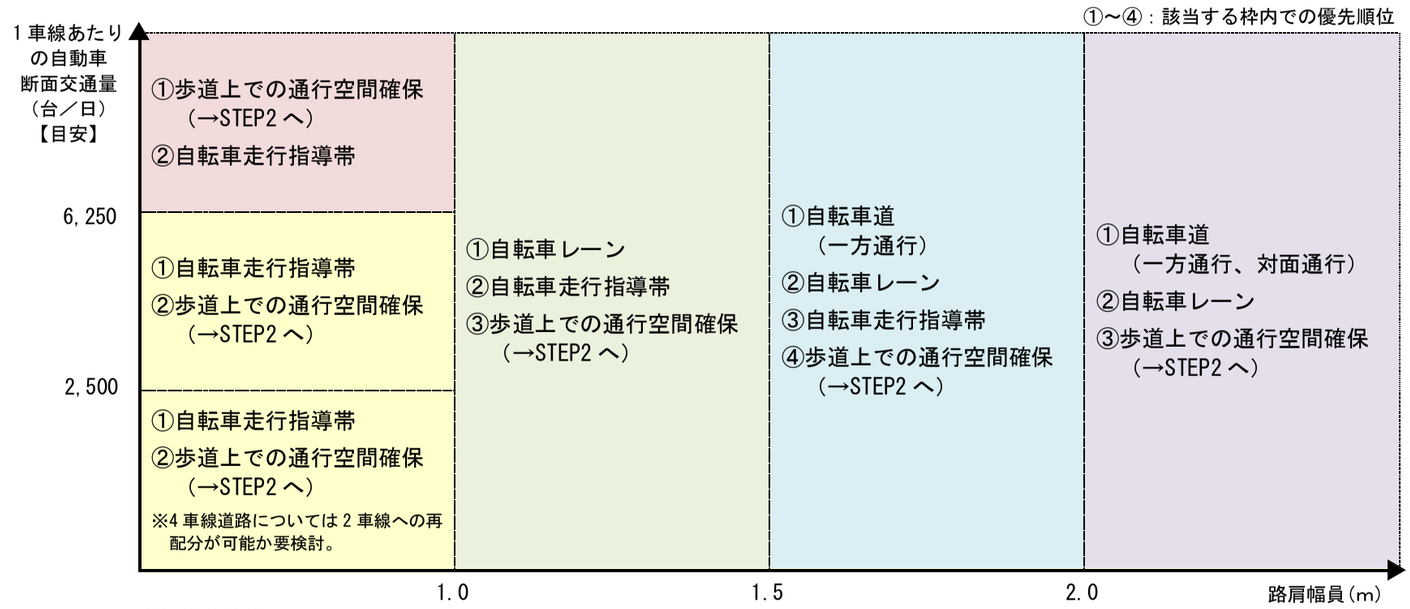
◆自転車は、原則として「車道の左側端」を通行することを前提とし、検討対象区間の自動車交通量と道路幅員を下図に当てはめることで、まずは車道上での通行空間確保を検討する。

※ただし、検討対象区間の道路幅員や歩行者・自転車・バス・クルマの交通量などを総合的に勘案し、車道上での通行空間確保が困難な場合（＝歩道上での通行空間確保が望ましい場合）は、STEP2 において歩道上での通行空間確保の可能性を検討する。

◆下図に示す自動車交通量（縦軸）や路肩幅員（横軸）の値は、あくまで目安であり、実際の整備にあたっては当該区間の状況を踏まえつつ、詳細な整備計画を検討・立案することが望ましい。また、優先順位についても一つの目安であり、歩道・路肩ともに広く、歩行者や自転車の通行量が多い道路区間においては、例えば「歩道上での歩行者と自転車の分離＋車道上での通行空間確保（自転車レーンあるいは自転車走行指導帯）」など、整備手法の組み合わせの可否についても柔軟に検討する。

◆下図に示す路肩幅員の値は、道路空間の再配分によって確保可能な場合を含むものとする。また、路肩の傾斜やグレーチングなどがあり、自転車の安全な通行空間が確保できない場合、その幅員を除くことも検討する。

▼自動車交通量及び路肩幅員と自転車通行空間の関係



【数値根拠】

※1 車線あたりの自動車交通量 6,250 台/日…自転車走行指導帯を設置している国道 359 号浅野川大橋～東山交差点間（朝 7:30-9:00 バス専用レーン）の自動車交通量（約 19,000 台/12h×昼夜率 1.31÷4 車線＝約 25,000 台/日÷4 車線≒6,250 台/日）。

※1 車線あたりの自動車交通量 2,500 台/日…道路構造令上、4 車線と 2 車線を決定するための境界値となる交通量（10,000 台/日÷4 車線）。

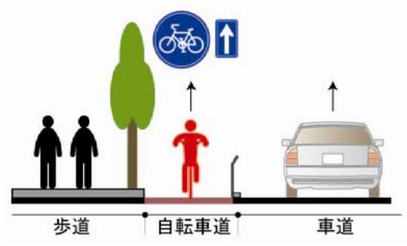
※路肩幅員 1.0m…道路交通法施行令上、自転車レーン（自転車専用通行帯）を整備できる最低幅員。

※路肩幅員 1.5m…道路構造令上、自転車道を整備できる最低幅員（やむを得ない場合）。

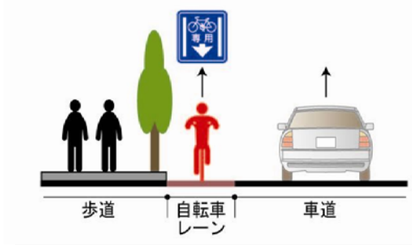
※路肩幅員 2.0m…道路構造令上、自転車道を整備できる幅員。

▼車道上での自転車通行空間の整備イメージ

▽自転車道（一方通行）

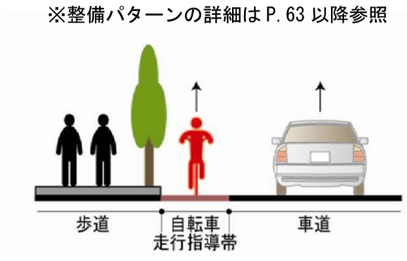


▽自転車レーン（自転車専用通行帯）

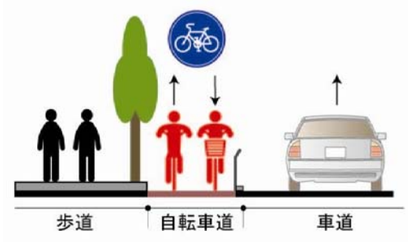


▽自転車走行指導帯（車道左側端の明示）

※整備パターンの詳細は P. 63 以降参照



▽自転車道（対面通行）



歩道上での通行空間の確保については STEP2 へ

STEP:2　「歩道上」での自転車通行空間の確保を検討する

▼基本的な考え方・留意事項

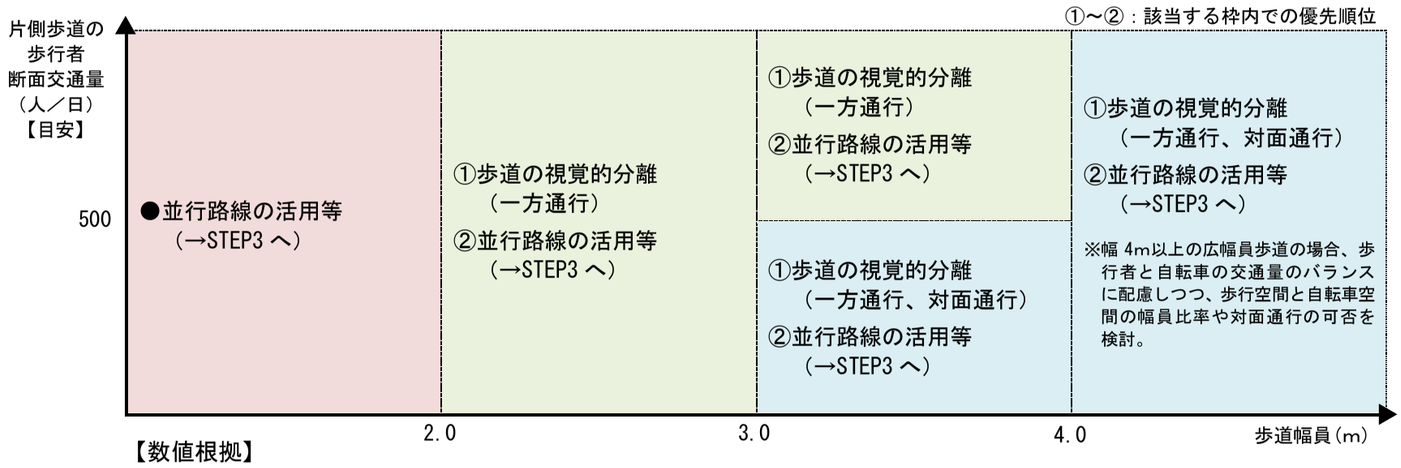
◆車道上での自転車通行空間の確保が困難な場合、歩道上での通行空間確保を検討する。

◆検討対象区間の歩道幅員や歩行者・自転車交通などを総合的に勘案し、「歩行者最優先」の考え方のもと、各々の幅員や分離方法等について検討する必要がある。ラインやマーク等の標示によって通行空間を視覚的に分離する。

◆なお、下のグラフに示す歩行者交通量（縦軸）は、あくまで目安であり、実際の整備にあたっては当該区間の状況を踏まえつつ、詳細な整備計画を検討・立案することが望ましい。

◆下図に示す歩道幅員の値は、道路空間の再配分によって確保可能な場合を含むものとする。また、植栽や街路樹、電柱、電線類地中化に伴う地上機器などがあり、歩行者や自転車の安全な通行空間が確保できない場合、その幅員を除くことも検討する。

▼歩行者通行量及び歩道幅員と自転車通行空間の関係



【数値根拠】

※歩行者交通量 500 人/日…「道路構造令の改正の概要等について」（平成 13 年 6 月 13 日国土交通省道路局）で「歩行者交通量が多い」という場合の目安。

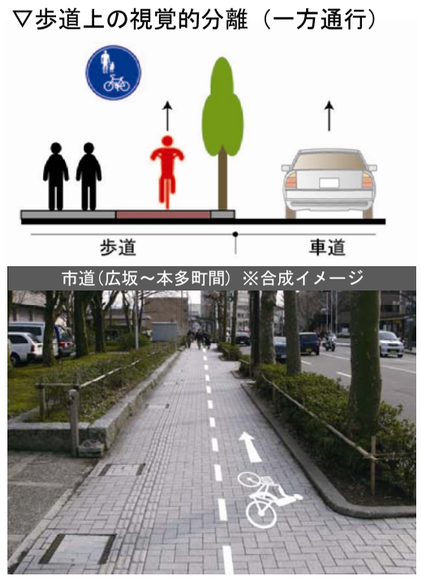
※歩道幅員 2.0m…公安委員会による「普通自転車歩道通行可」の指定ができる最低幅員。

※歩道幅員 3.0m…道路構造令上、「自転車歩行者道」として整備可能な最低幅員（歩行者交通量が多くない場合）。

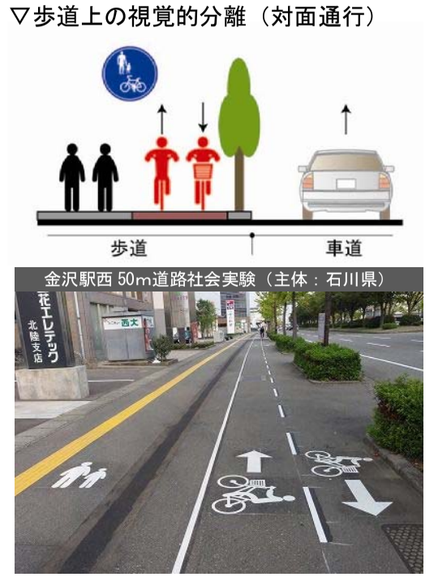
※歩道幅員 4.0m…道路構造令上、「自転車歩行者道」として整備可能な幅員。かつ、「普通自転車の歩道通行部分」（規制標示）を行う場合に必要となる幅員。

▼歩道上での自転車通行空間の整備イメージ

▽歩道上の視覚的分離（一方通行）



▽歩道上の視覚的分離（対面通行）



STEP:3　並行路線の活用や交通規制の見直し等を検討する（ソフト対策）

◆車道上・歩道上ともに、自転車通行空間の確保が困難である場合、以下のようなソフト対策について検討する。

①並行路線の活用・誘導（当該ネットワーク路線に並行する細街路等を活用し、自転車通行環境を整備する）

②クルマの一方通行化による自転車通行空間の確保（裏道ネットワークでの対応を想定）

③歩行者自転車専用道路の指定やクルマの速度規制の導入（裏道ネットワークでの対応を想定）…など

※交通規制等の見直しにあたっては、地元住民や警察等との協議・調整が不可欠。

STEP:4　「ゆずりあい」の意識啓発

◆車道上・歩道上ともに自転車通行空間の確保が困難で、ソフト対策も困難な場合、歩行者＞自転車＞クルマの優先順位を明確化。

（７）自転車走行指導帯整備の基本的な考え方

①「自転車走行指導帯」とは？

●本来、自転車が通行すべき「車道左端」を明示するための路面標示等のこと。

②歩行者・自転車・クルマの幅員の考え方

●自転車通行位置・方向の路面標示等の位置は、下表の道路幅員確保に配慮して決定する。ただし、幅員の決定については当該路線の機能、歩行者交通量、沿道状況等を勘案して定めるものとする。

	最低限の幅員	適切な幅員	備　考
歩行空間	0.75m	1.0m～	道路構造令における、人（成人男子、荷物等なし）の占有幅 0.75m と車いすの占有幅 1.0m を基に設定。
自転車通行空間	0.6m	0.8m～	道路構造令における、自転車の最低幅員 0.6m を基に設定。
クルマ通行空間	1.7m	－	道路構造令における、小型自動車の車幅 1.7m を基に設定。 ※過去 5 年間の自動車販売台数の約 7 割が幅 1.7m 以下の自動車（幅 2m 以下の自動車も合わせると 97%）。 ※裏道では、大型車進入禁止などを検討

③通行空間を整備する際の優先順位

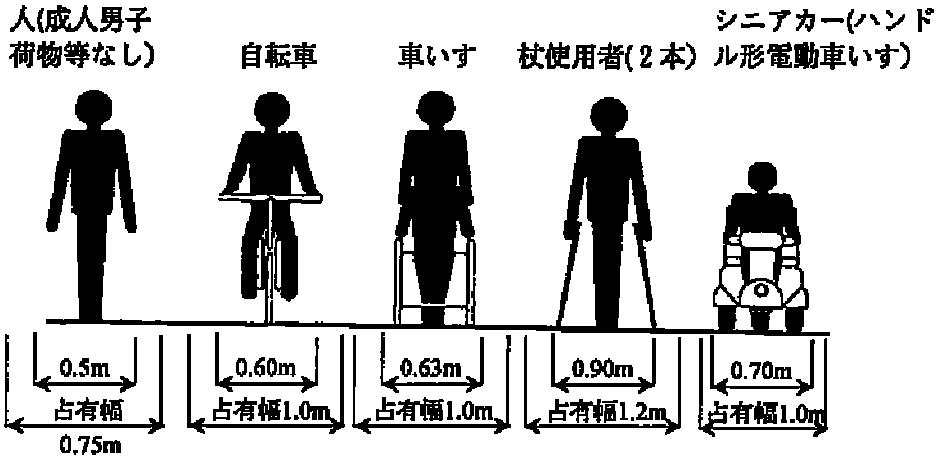
●「歩行者＞自転車＞クルマ」の優先順位で通行空間を確保する。

④留意事項

●原則として、既存の歩道や路側帯の幅員は変更せず、残りの道路空間において、上記の概念を適用する。また、路肩の傾斜やグレーチングなどがあり、歩行者や自転車の安全な通行空間が確保できない場合、その幅員を除くことも検討する。

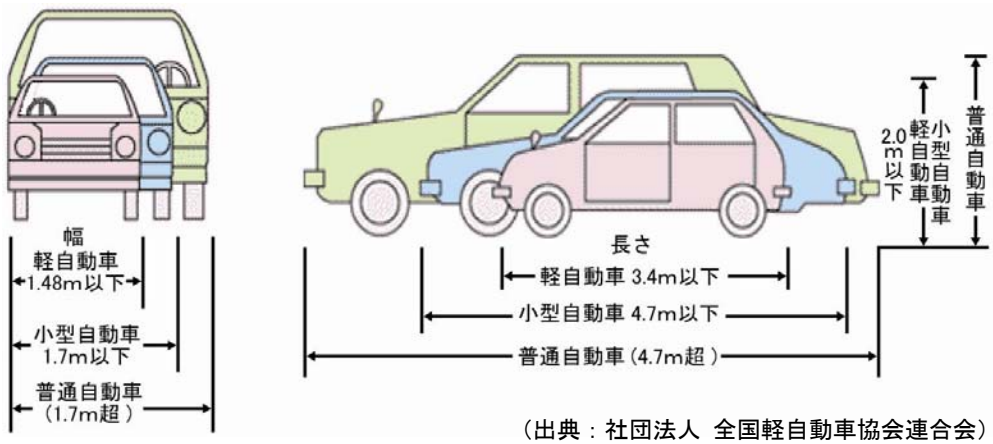
●クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間への着色についても検討する。

【参考. 道路利用者の基本的な寸法】



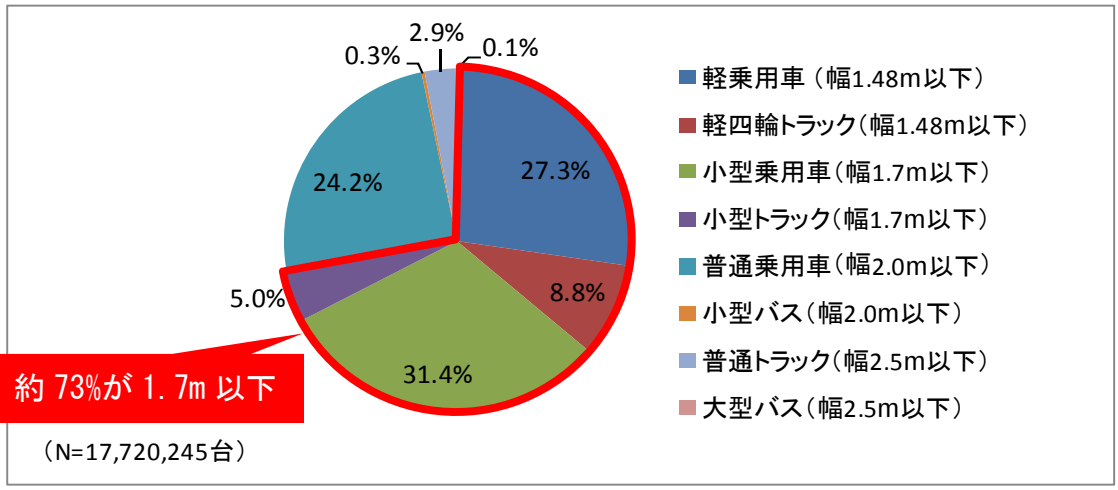
（出典：道路構造令の解説と運用）

【参考. 自動車の規格】



（出典：社団法人 全国軽自動車協会連合会）

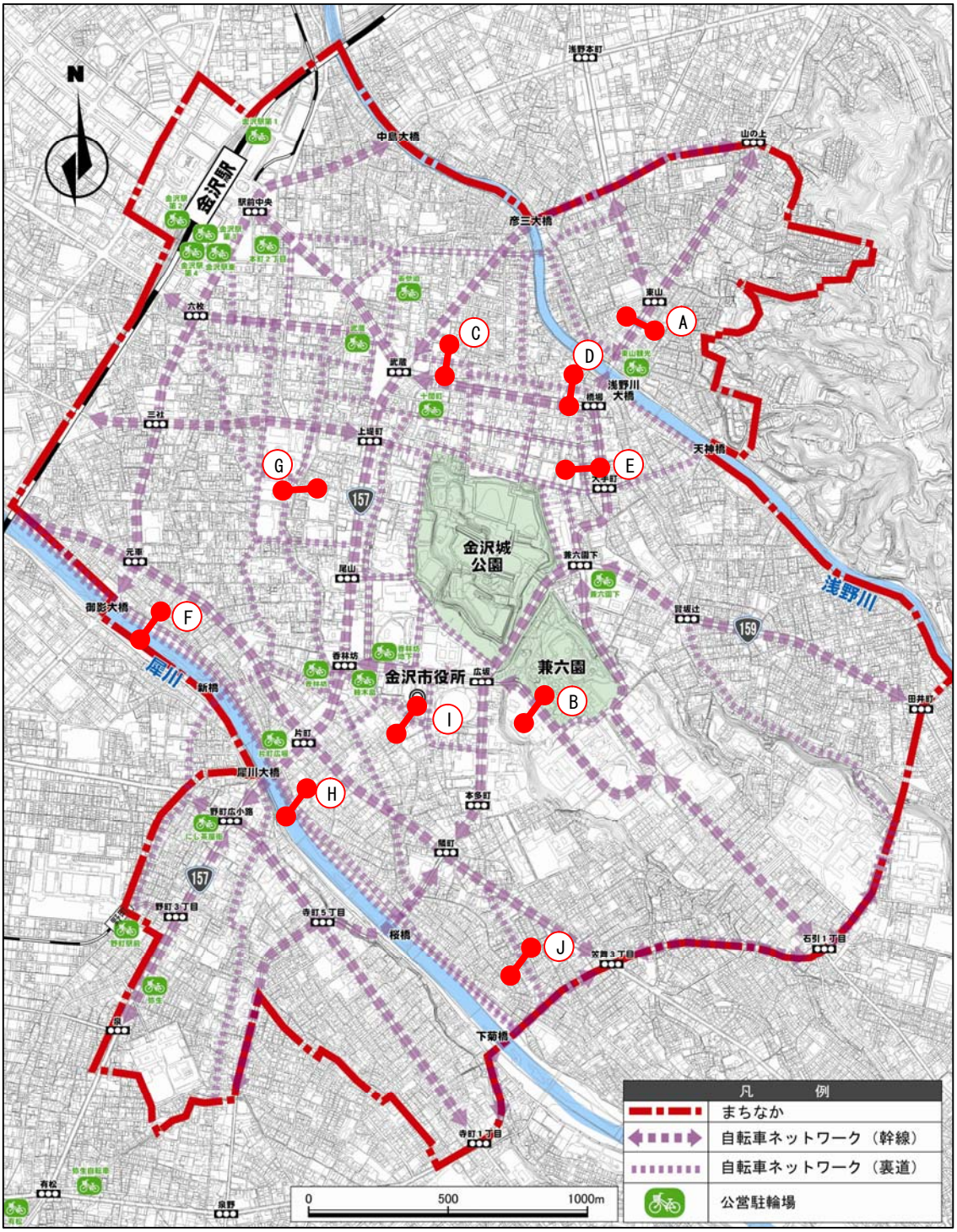
【参考. 自動車販売台数統計】



※集計期間：2006 年 3 月～2010 年 3 月
（日本自動車販売協会連合会・全国軽自動車協会連合会 調べ）

（８）自転車走行指導帯整備パターン

【自転車走行指導帯整備パターンの例示 断面位置図】



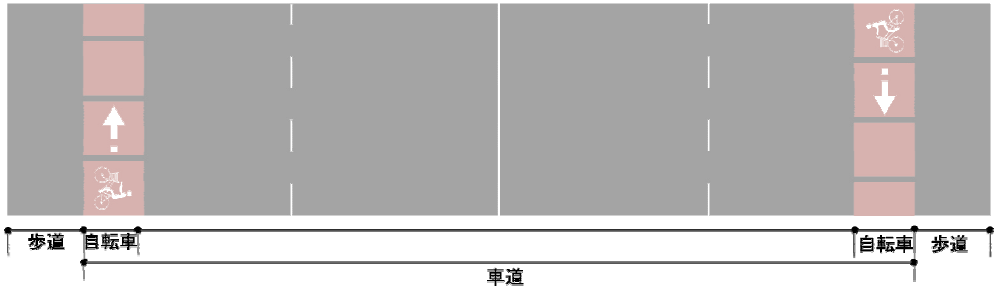
① 4車線以上の幹線的な道路の場合

自転車走行指導帯の整備イメージ

・車道左端に、自転車マーク、矢印、走行幅を標示する。

・幹線的な道路では、クルマの交通量が多いことから、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間を着色することが望ましい（灰桜色）。

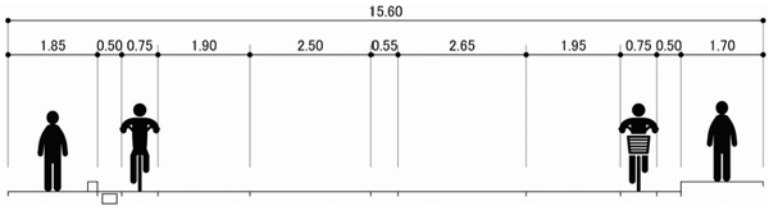
・自転車通行空間の幅は、0.8m 以上を原則とする（ex.既存の自転車走行指導帯の着色幅は約 0.8m）。



条件に当てはまる路線・区間（例）

〈A.国道 359 号〉バス専用レーン（朝 7:30-9:00）、速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）、駐停車禁止（バス専用レーン時間帯のみ）

※自転車走行指導帯の設置区間



※バスレーンの活用や、山側環状の全線開通に伴う自動車交通量の減少等により、自転車とクルマの共存空間を実現。

（参考）自動車交通量：約 19,000 台/12h

自転車交通量：約 900 台/12h

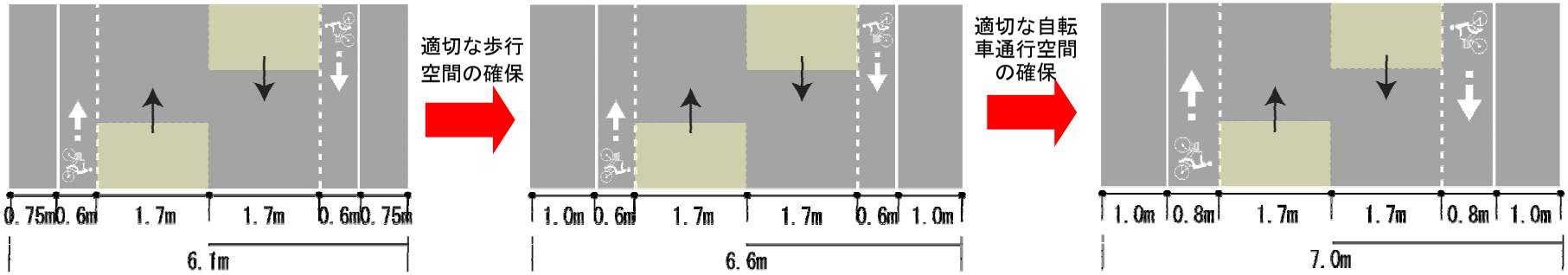
↑鳴和方面

既存の自転車走行指導帯の着色幅≒0.8m

↑鳴和方面

② 2 車線以下の道路の場合（対面通行）

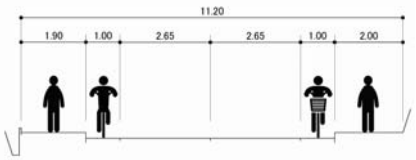
条件	自転車走行指導帯の整備イメージ
道路有効幅員 6.1m 以上	・歩行者・自転車・クルマの独立的な通行空間を確保することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマの通行空間と分離するための破線を標示する。 ・クルマの交通量が多い区間では、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間の着色を検討する（灰桜色）。 ・自転車利用者の安全確保のため、クルマに対しては 20km/h～30km/h の速度規制の導入が望ましい。



※幅員 7.0m 以上の道路では、道路の特徴を踏まえて検討する。

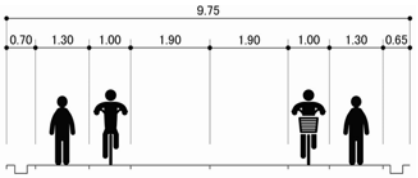
条件に当てはまる路線・区間（例）

〈B. 1 級幹線 22 号石引・広坂線〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）



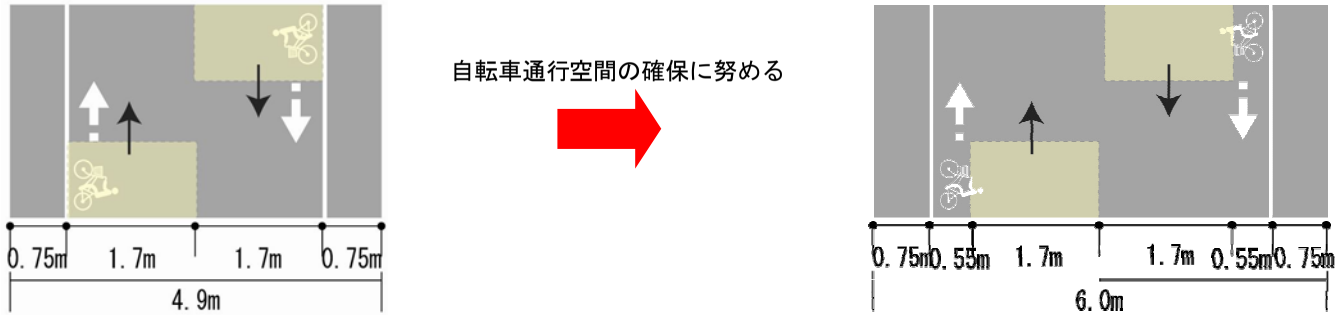
↑石引方面

〈C. 尾張町二丁目線 2 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）



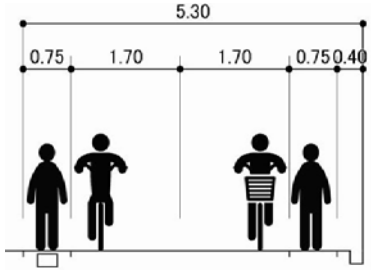
↑新町方面

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ
道路有効幅員 4.9m以上 6.1m未満	・クルマと自転車が歩行空間を侵害しないことを基本とする。 ・自転車は、クルマと同じ空間を、同じ方向に通行することを基本とする。 ・自転車通行空間（車道左端）に、自転車マークと矢印を標示する。 ・自転車とクルマが同じ空間を通行することから、クルマに対しては、20km/h 規制の導入が望ましい。



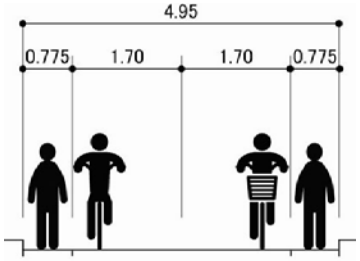
条件に当てはまる路線・区間（例）

〈D.尾張町二丁目線 6 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）



↑武蔵方面

〈E.大手町線 8 号〉速度規制 40km/h、駐車禁止（終日）

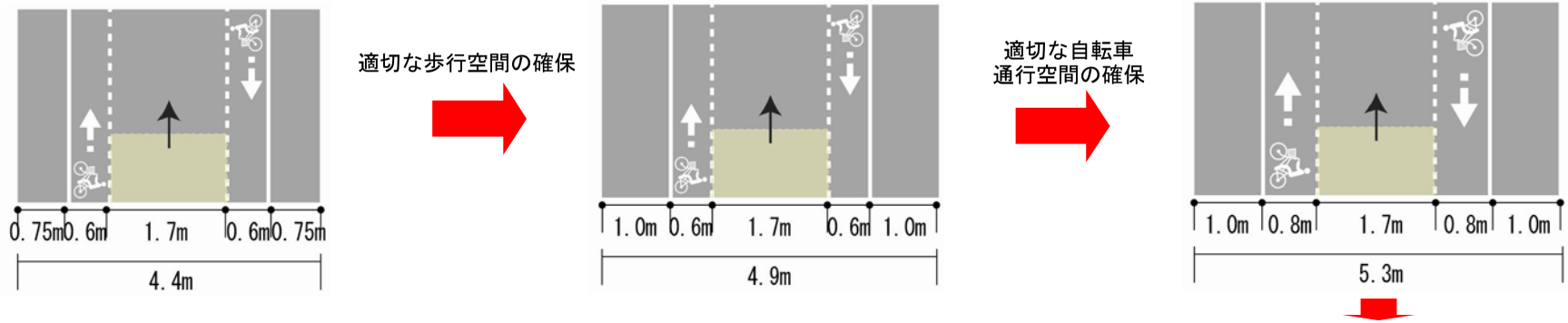


↑裁判所方面

※3.8m 以上 4.9m 未満の場合、一方通行化による自転車通行空間の創出等を検討する（STEP3）。

③ 2車線以下の道路の場合（一方通行）

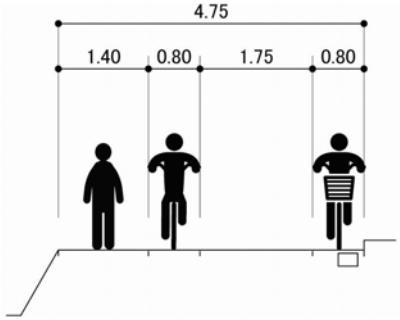
条件	自転車走行指導帯の整備イメージ
道路有効幅員 4.4m以上	・歩行者・自転車・クルマの独立的な通行空間を確保することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマの通行空間と分離するための破線を標示する。 ・クルマの交通量が多い区間では、クルマからの視認性を高めるため、自転車通行空間の着色を検討する（灰桜色）。 ・自転車利用者の安全確保のため、クルマに対しては20km/h～30km/hの速度規制の導入が望ましい。



※幅員5.3m以上の道路では、道路の特徴を踏まえて検討する。

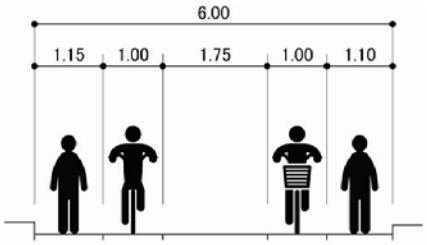
条件に当てはまる路線・区間（例）

〈F.中央通町線4号〉一方通行規制、速度規制40km/h、駐車禁止（終日）



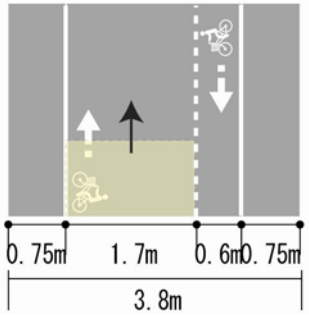
↑御影大橋方面

〈G.2級幹線311号武蔵・片町線〉一方通行規制、速度規制30km/h、駐車禁止（終日）

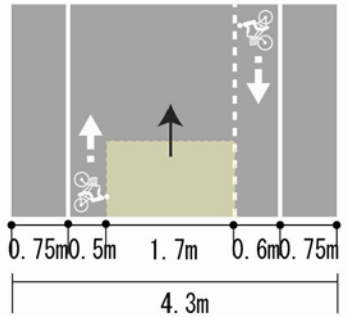


↑金沢駅方面

条件	自転車走行指導帯の整備イメージ
道路有効幅員3.8m以上4.4m未満	・クルマが、歩行空間及びクルマと逆方向に進む自転車の通行空間を侵害しないことを基本とする。 ・自転車は、クルマと同じ空間を、同じ方向に通行することを基本とする。 ・自転車マークや矢印に加え、クルマと逆方向に進む自転車とクルマの通行空間を分離するための破線を標示する。 ・自転車とクルマが同じ空間を通行することから、クルマに対しては、20km/h 規制の導入が望ましい。

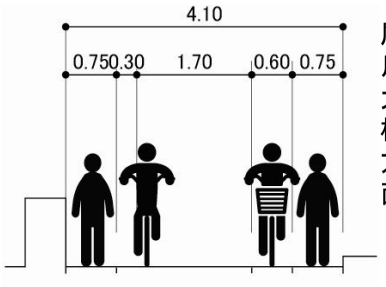


自転車通行空間の確保に努める



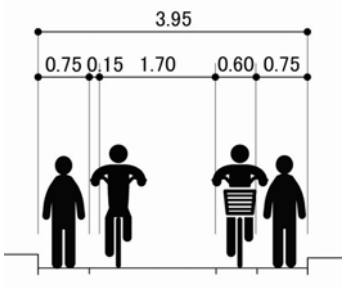
条件に当てはまる路線・区間（例）

〈H.片町一丁目線9号〉一方通行規制、速度規制40km/h、駐車禁止（終日）



↑犀川大橋方面

〈I.広坂一丁目線2号〉一方通行規制、速度規制40km/h、駐車禁止（終日）



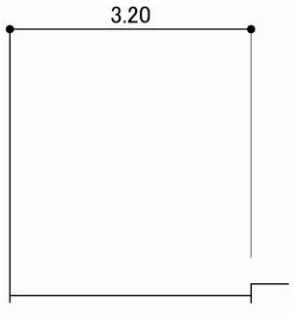
↑広坂方面

※3.8m未満の場合、まちなか自転車ネットワーク整備検討フローのSTEP3へ進む。

【参考．まちなか自転車ネットワーク整備検討フローの STEP4 のイメージ】

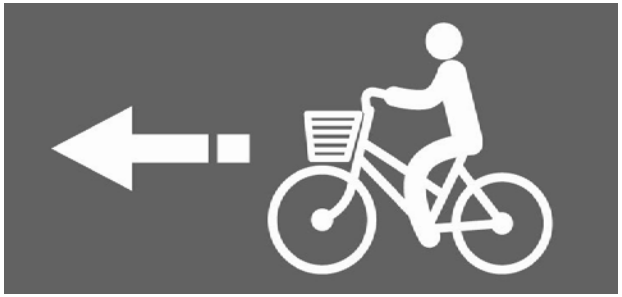
◆交通規制の見直し等が困難であれば、「ゆずり合い」の意識啓発により、歩行者や自転車が安全に通行できるよう努める。
（「ゆずり合いマーク」や「自転車マーク＋矢印」の設置について検討）

〈J.菊川二丁目線 22 号〉一方通行規制、自転車及び歩行者専用（7:00-9:00）、速度規制 40km/h



【ゆずり合いのイメージ】

【自転車マーク＋矢印のイメージ】



↑片町方面

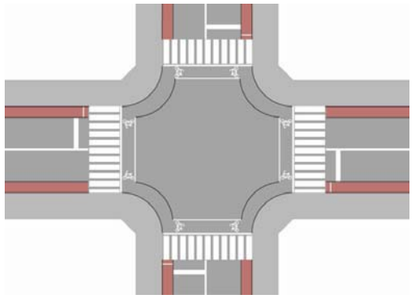
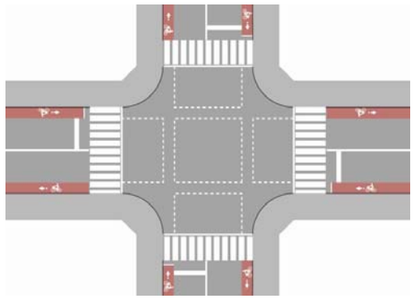
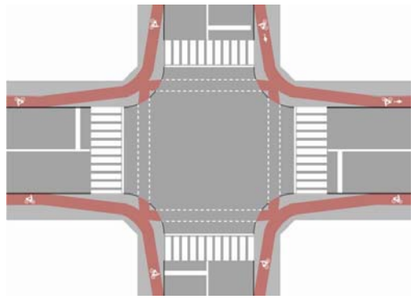
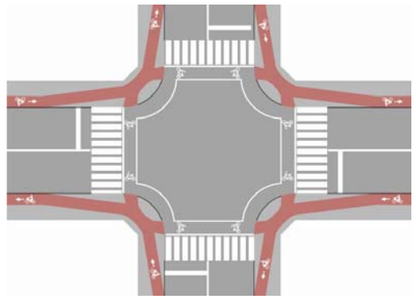
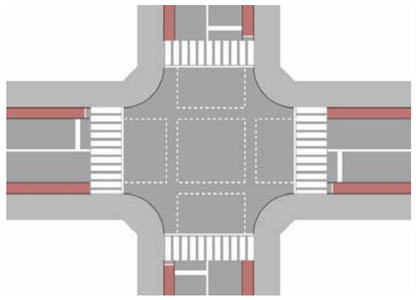
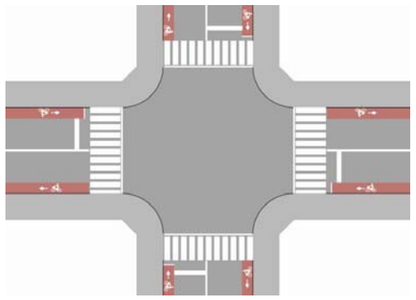
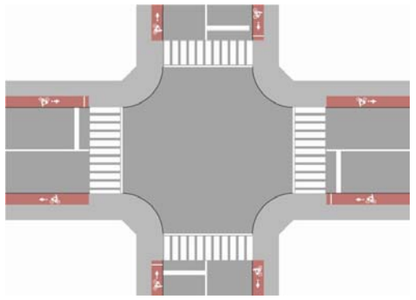
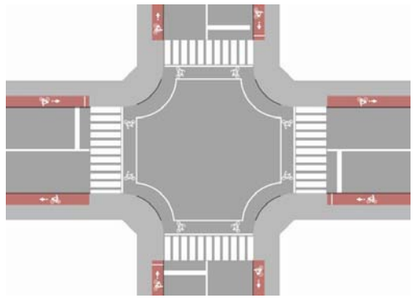
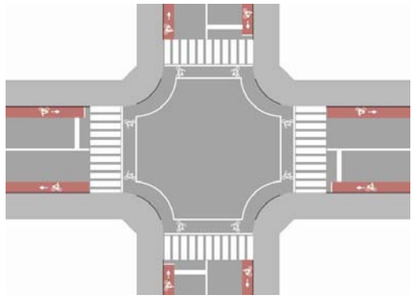
（９）交差点部・特殊部の処理方法

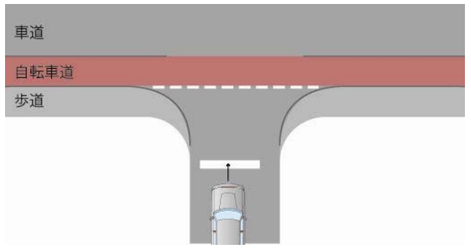
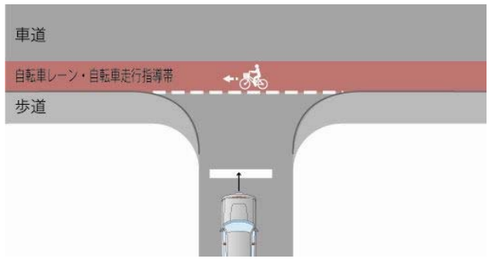
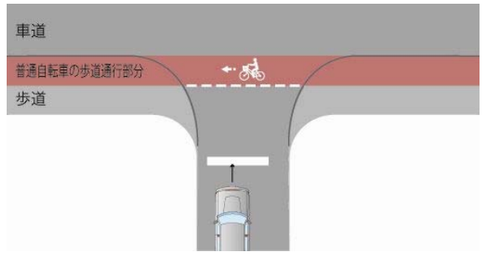
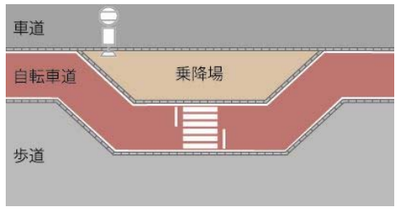
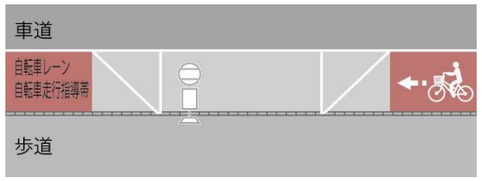
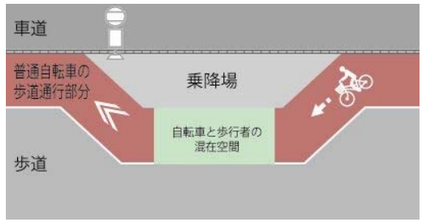
◆実際の整備にあたっては、交差点形状に応じて、下表のパターンを参考に横断箇所や信号処理の方法等を検討する。

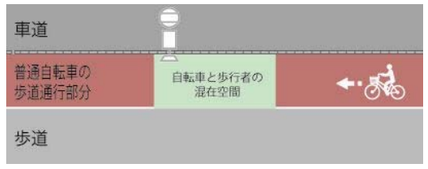
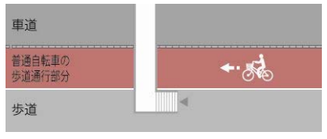
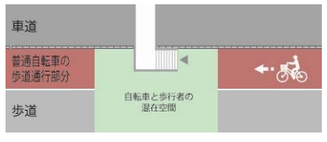
◆交差点部については、必要に応じて着色による横断箇所の明示を検討する。

◆裏道ネットワークの小規模な交差点についても通行空間の連続性や事故防止の観点から対策を検討する必要がある。

◆歩道上の視覚的分離については、必要に応じて沿道の駐車場やコンビニエンスストア等のクルマの出入りが多い箇所での注意喚起を検討する。

	自転車道	自転車レーン・自転車走行指導帯	歩道の視覚的分離
信号交差点	【共通】クルマの停止線より前（交差点側）に自転車の停止線を設置する。		【共通】自転車通行空間の段差解消を図る。
	（パターン１） ・交差点内において、歩道・横断歩道に沿って物理的に分離した通行空間・自転車横断帯を整備する。 	（パターン１） ・自転車通行空間の直進性に配慮して自転車横断箇所を明示する。 	（パターン１）広い滞留部の場合 ・歩行者の滞留部を避けて、路面標示等により自転車の円滑な動線を設定する。   （既存の自転車横断帯を活用する場合）
	（パターン２） ・自転車通行空間の直進性に配慮して自転車横断箇所を明示する。 	（パターン２） ・交差点に自転車横断箇所を明示しない。 	（パターン２）狭い滞留部の場合 ・自転車と歩行者を共存させる。 ・自転車に対して、歩道滞留部での減速・徐行の徹底を図る。   （既存の自転車横断帯を活用する場合）
		（パターン３） ・既存の自転車横断帯を活用する。 	

<table>
<tr><th></th><th>自転車道</th><th>自転車レーン・自転車走行指導帯</th><th>歩道の視覚的分離</th></tr>
<tr><td rowspan="2">信号なし交差点</td><td colspan="3">【共通】
・自転車通行空間の直進性に配慮して自転車横断箇所を明示する。
・生活道路から幹線道路へ出るクルマの一時停止を厳守させるため、ハンプや狭さく等の設置を検討する。</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">バス停部</td><td>・独立した自転車通行空間を連続的に確保するため、車道に接する島状の乗降場を設け、歩行空間との間に自転車通行空間を確保する。
 
</td><td>・自転車通行空間を一旦中断させ、バスの停車位置を設ける。
・自転車は、混在空間でバスが停車していない時に走行する。
 
</td><td>（パターン１）広い歩道の場合
・自転車通行空間を連続的に確保する。
 

（パターン２）狭い歩道の場合
・自転車通行空間を一旦中断させ、歩行者との混在空間を設ける。
 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">立体横断施設等の出入口</td><td></td><td></td><td>（パターン１）
・立体横断施設等出入口より車道側に自転車通行空間を確保することにより、連続性を確保する。
 
</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>（パターン２）
・自転車通行空間を一旦中断させ、歩行者との混在空間へ転換する。
 
</td></tr>
</table>

（１０）まちなか自転車ネットワークの整備順位

①まちなか自転車ネットワークの整備については、当面、平成 26 年度の北陸新幹線金沢開業までを目標に、各道路管理者が連携し、整備に努めるものとする（特に、金沢駅・中央小学校・武蔵・香林坊・片町・金沢城公園周辺の市中心部を優先的に検討する）。

②整備順位は、以下に示す 3 つの視点によって判断する。

【まちなか自転車ネットワークの整備順位を決定する 3 つの視点】

１．利用ニーズの高い区間
→歩行者・自転車交通量が多い路線

２．安全性や走行性に問題のある区間
→自転車関連事故への対応や段差解消などの緊急性が高い路線

３．関連事業との連携
→道路整備等の関連事業との整合を図るべき路線

（１１）路面標示や標識による自転車通行空間の明示

◆自転車通行空間の明示においては、景観面への配慮を検討するものとする。

①自転車通行空間誘導サイン

Ａ．路面標示

金沢市内で既に設置されている自転車走行指導帯（浅野川大橋～山の上）や自転車レーン（東金沢駅～小坂町交差点）のマークと統一する。

▼基本の自転車マーク

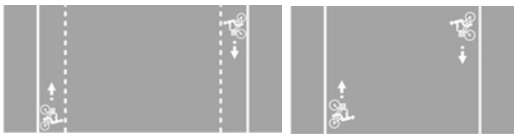
【参考】

▼金沢市（浅野川大橋～山の上）の事例

▼金沢市（東金沢駅～小坂町交差点）の事例

▼路面を着色する場合のイメージ

▼路面を着色しない場合のイメージ



Ｂ．標識

▼車道上で自転車通行空間を確保する場合

▼歩道上で自転車通行空間を確保する場合（例）

【参考】

▼パリの事例

▼ナンシーの事例

▼パリの事例

②注意喚起サイン

A. バス停の注意喚起サイン（例）

【参考】

▼新潟市の事例

▼富山市の事例

B. 歩行者の注意喚起サイン（例）

【参考】

▼三鷹市の事例 1

▼三鷹市の事例 2

C. クルマの注意喚起サイン（例）

【参考】

▼金沢市（小将町）の事例

３－２．とめる　…　駐輪環境整備

（１）基本方針

①既存の市営駐輪場の利用促進を図る。

②現在の違法・迷惑駐輪や放置自転車、ならびに今後の駐輪需要増加に対応するため、まちなかに駐輪スペースを増設する。

（２）既存駐輪場の利用促進

①駐輪場内の長期駐輪への対応を継続的に実施する。
（利用期間周知の徹底と利用期間を過ぎた自転車の速やかな移動）
②まちなかの駐輪場の案内性を高めるための方策を検討・実施する。

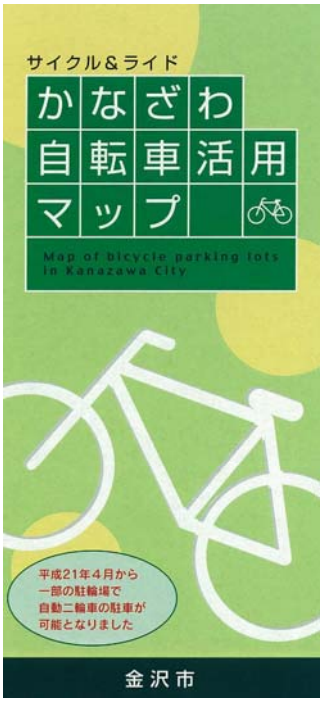
①長期駐輪への対応

- 駐輪場利用期間を周知徹底する。
- 定期的に長期駐輪自転車を自転車保管庫へ移動する。
- 長期駐輪自転車の返還手数料を有料化する（H23.4～）。
- 不定期利用者の公共レンタサイクルへのシフトを図る。

②駐輪場の案内性の向上

- 「（仮）金沢まちなか自転車マップ」を作成する（「つかう」と連携）。
- 違法・迷惑駐輪自転車への指導・啓発を徹底する。

【マップによる駐輪場の周知】



（３）新たな駐輪場の整備

①道路上や公園・緑地などの公共スペースの活用を含め、景観面に配慮した新たな駐輪施設の整備を図る。

②特に、違法・迷惑駐輪（放置自転車）が目立つ箇所については、優先的な対応を実施する。

③将来的に、大規模な駐輪場が必要となった場合は、地下の利活用等について検討する。

【新たな駐輪場の整備の方向性】

●路上や広場等のスペースを活用した小規模な駐輪施設の配置検討
- 景観面に配慮したものを検討
- 利用者にとって使いやすく、整然と並べられるよう配慮

●違法・迷惑駐輪（放置自転車）が目立つ場所

▼リファーレ前

▼リファーレ横

▼武蔵（旧ダイエー裏）

▼竪町商店街

▼片町（パチンコ店前）

▼片町（金劇パシオン前）

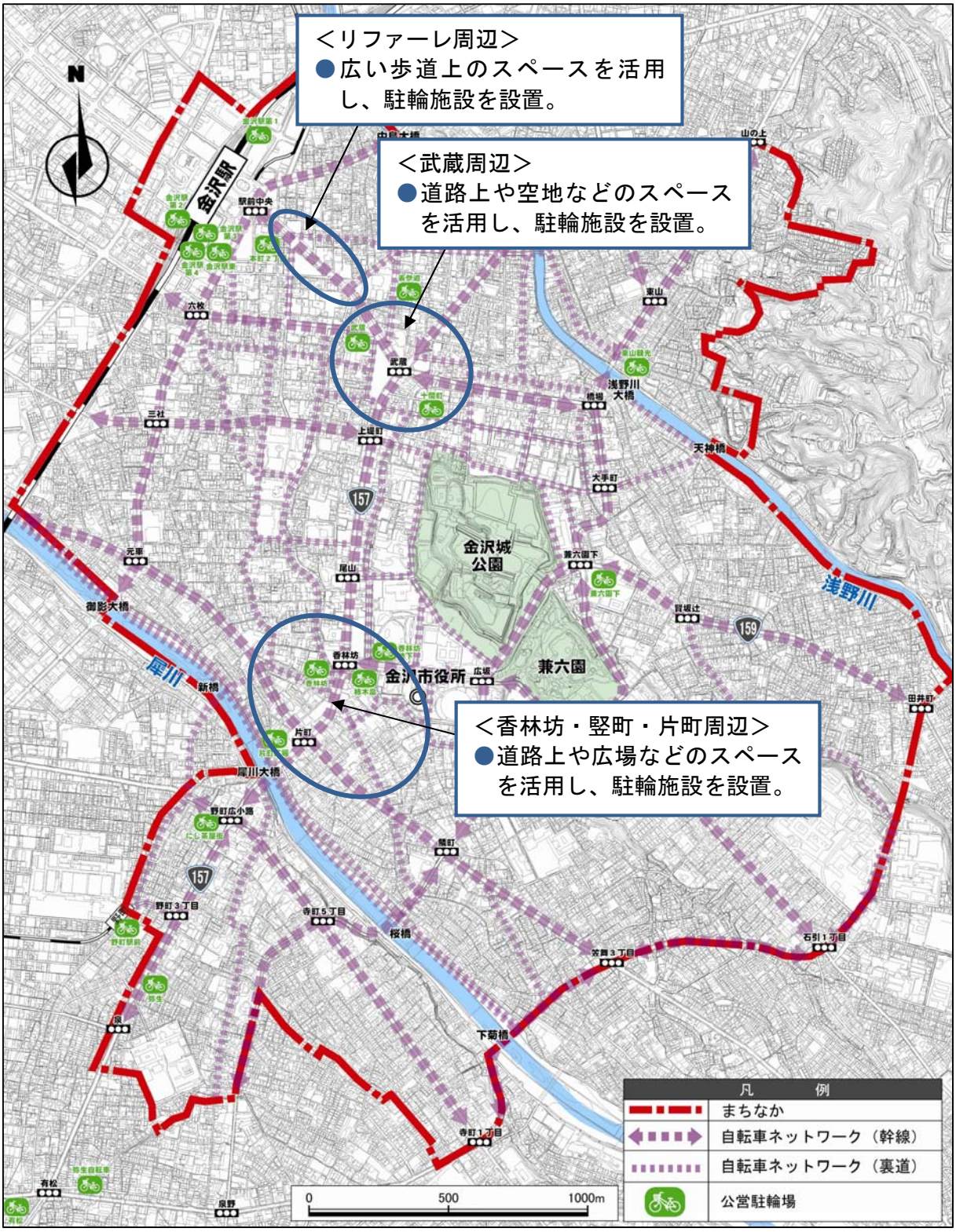
▼竪町広場

▼木倉町広場

▼香林坊にぎわい広場

●エリアごとに駐輪施設の設置を検討・実施

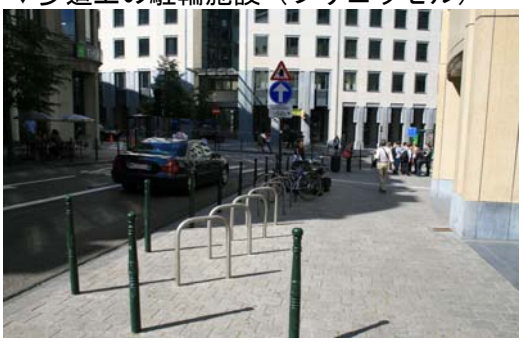
【放置自転車が目立つ箇所での駐輪施設の設置方針】



【小規模な駐輪施設の例】

▼小空間の駐輪施設（パリ）

▼歩道上の駐輪施設（ブリュッセル）



▼歩道上の駐輪施設（岡山市）

▼シンプルな駐輪施設（ニューヨーク）

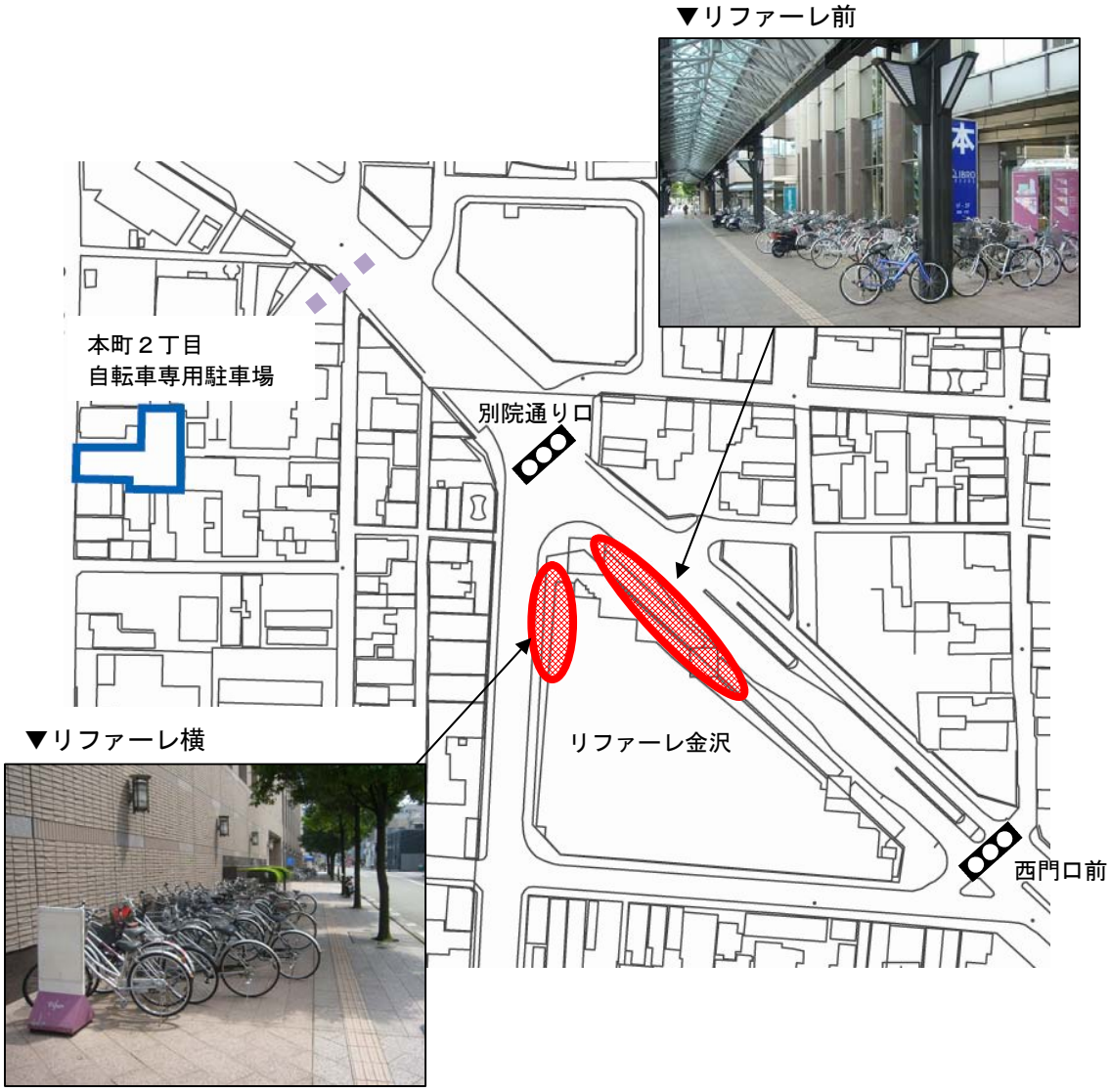
▼シンプルな駐輪施設（ニューヨーク）

▼省ｽﾍﾟｰｽな駐輪施設（カリフォルニア）

（４）エリアごとの駐輪施設の設置検討

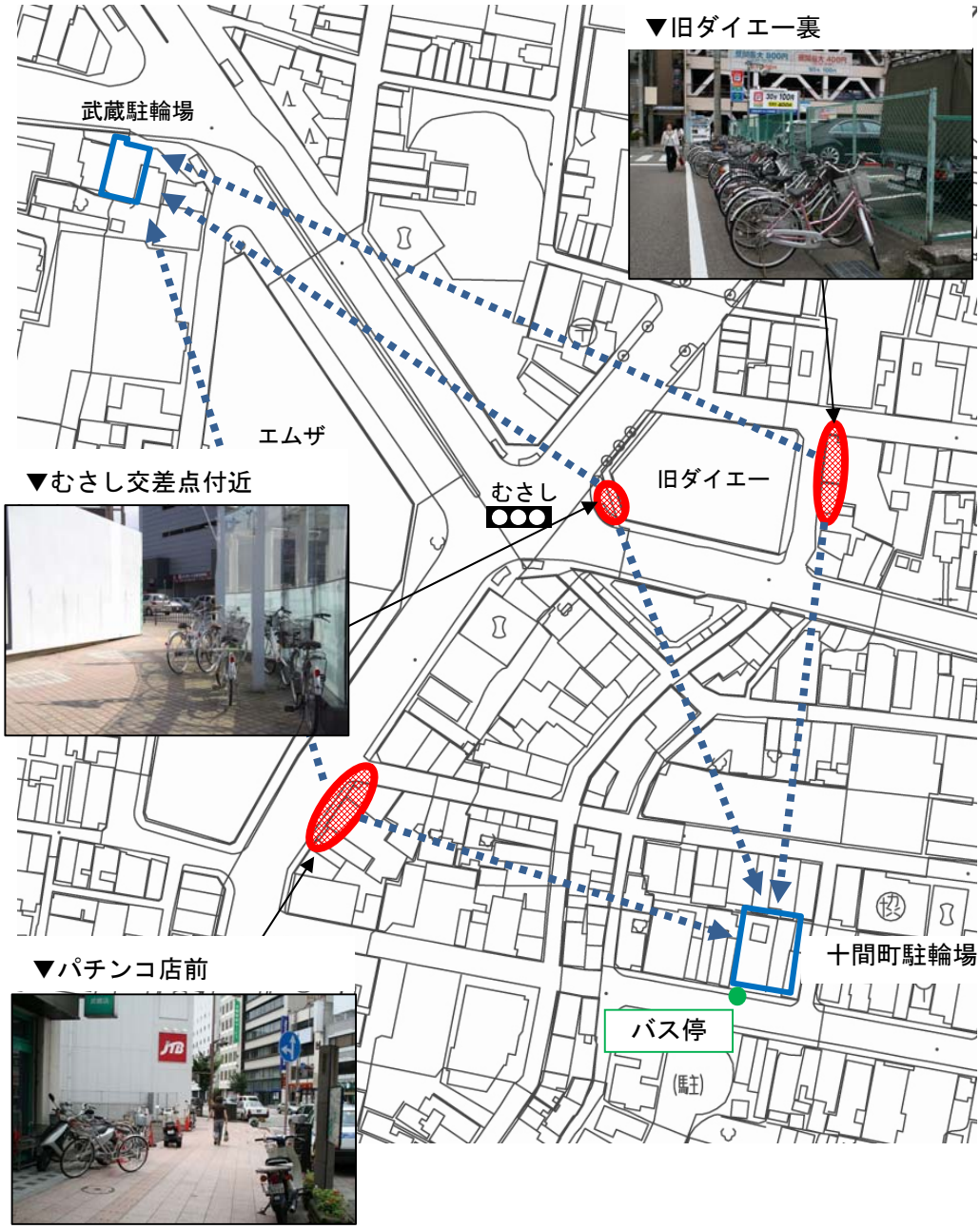
①リファーレ周辺エリア

主な現状	○乱雑な路上駐輪が多く、歩道上にはみ出している。 ○市営駐輪場（本町２丁目）まで遠くないが、ドア to ドアの需要が高く、離れた場所への誘導は難しいものと想定される。
対策案	⇒駐輪位置を明示する路面標示等により、駐輪スペースの明確化を検討 ⇒路上駐輪スペースの整備の検討



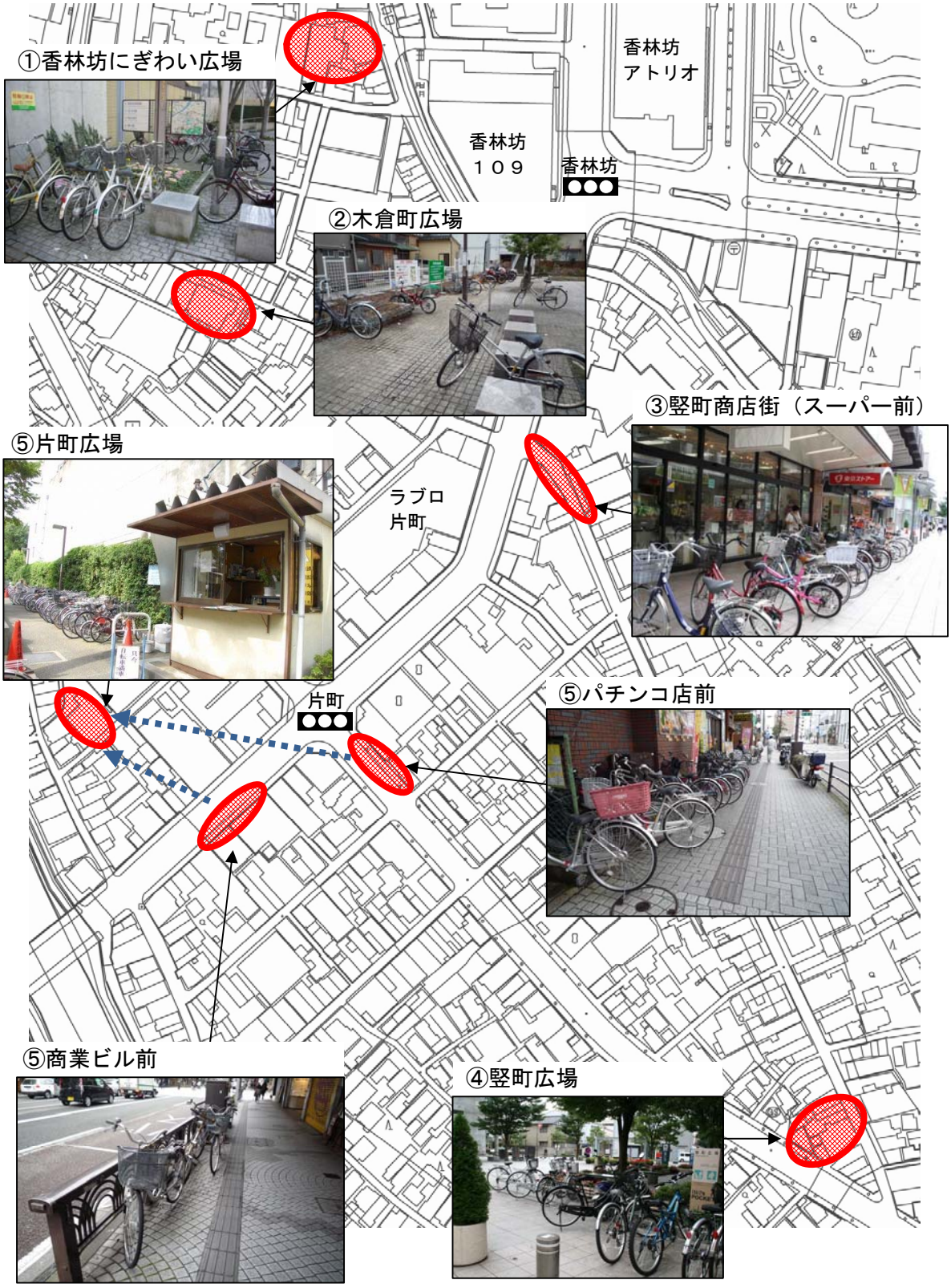
②武蔵周辺エリア

主な現状	○指導により放置駐輪が減少しているが、既存駐輪場だけでは駐輪需要に対応できない。
対策案	⇒新規駐輪場の整備（十間町、H22.10 供用開始） ⇒既存及び新規駐輪場への誘導徹底、案内性向上



③香林坊・竪町・片町周辺エリア

主な現状	①香林坊にぎわい広場での違法・迷惑駐輪が目立つ。 ②木倉町広場では、駐輪場の稼働率は 93.5%（H20 年度）と適度だが、乱雑な駐輪が目立つ。 ③竪町商店街では、スーパー前などにおける乱雑な駐輪が目立つ。 ④竪町広場での違法・迷惑駐輪が目立つ。 ⑤片町広場駐輪場の稼働率が 114.6%（H20 年度）と高いほか、片町周辺では路上駐輪が多く、既存駐輪場だけでは駐輪需要に対応できない。
対策案	⇒①香林坊にぎわい広場内での駐輪スペース確保を検討 ⇒②木倉町広場では、駐輪マナーの指導、駐輪スペースの明示などを検討 ⇒③竪町商店街のスーパー前では、駐輪スペースの明示などを検討（商店街との連携が必要） ⇒④竪町広場内での駐輪スペース確保を検討 ⇒⑤片町広場内での駐輪スペース拡充を検討、 片町周辺で新規駐輪スペース確保を検討 ⇒既存及び新規駐輪スペースへの誘導徹底、案内性向上


①香林坊にぎわい広場
香林坊
アトリオ
香林坊
１０９
香林坊
②木倉町広場
③堅町商店街（スーパー前）
⑤片町広場
ラブロ
片町
片町
⑤パチンコ店前
⑤商業ビル前
④堅町広場

（５）駐輪場の附置義務化の検討

●駐輪需要が多い施設の駐輪場整備を促進し、駐輪環境の向上を図るため「自転車駐車場附置義務条例※」の制定を検討する。

●附置義務の対象施設としては、他都市における運用状況を参考とし、小売店舗、銀行、遊技場等、自転車利用者が多い施設を検討する。

※自転車駐車場附置義務条例とは

大量の駐輪需要を生じさせる集客施設や商業施設等を新築又は増築する場合に、駐輪場の設置を義務付け、その対象となる施設の種類、整備すべき駐輪場の規模や構造を定めるもの。

【附置義務運用都市】

・中核市　40 都市中 17 市で運用

・政令市　19 都市中 15 市で運用

３－３．つかう　…　自転車利用促進

（１）基本方針

①市民や来街者が気軽に利用できる公共レンタサイクルシステムの導入について検討する。

②あわせて、自転車マップの作成や案内サインの設置等による自転車の利用促進に向けた情報発信や、公共交通機関との連携に取り組む。

（２）公共レンタサイクルシステムの導入の方向性

①本格導入にあたっては、海外の成功事例等を踏まえつつ、無人管理の公共レンタサイクルシステムの構築を目指す。

②本格導入に向けて、金沢に見合った事業規模やシステム、利用ニーズ等を把握するための社会実験を実施する。

【公共レンタサイクルシステムの導入に向けて】

●「無人管理の公共レンタサイクルシステム」の導入を目指す

【海外事例からみた主な成功条件】

①サイクルポートを高密度に配置
（概ね 300m 間隔 10 箇所 100 台以上の規模）

②長時間ほど高額となる料金設定（短時間返却による自転車シェア）

③安全性・耐久性・デザイン性に優れた自転車の使用

④ＩＣカード等を活用した貸出・返却・清算が簡単にできるシステム

⑤24 時間いつでも利用可能な無人システム（サポートも 24 時間対応）

●金沢ではどのような方法が適しているか

●社会実験等により、市民や来街者のニーズを把握するとともに、金沢に見合った事業規模やシステム等について検証する

▼期待される効果

①市民の交通利便性の向上（個人利用の公共交通の導入）

②歩けるまちづくりの推進（安心して歩ける環境の創出）

③北陸新幹線開業を見据えた金沢駅からの二次交通の充実

④中心市街地の活性化（企業や商店との連携）

⑤環境負荷の低減（マイカー利用からの転換促進）

（３）公共レンタサイクルシステム社会実験の目的と概要

①社会実験の目的

・市民や来街者が気軽に利用できる公共レンタサイクルシステムについて、社会実験を通して需要や採算性を検証し、管理方式・料金体系等、金沢にふさわしいシステムを検討する。

②社会実験の概要

名称	システム名	金沢レンタサイクル「まちのり」
実施期間	期間	平成 22 年 8 月 21 日（土）～10 月 20 日（水）… 61 日間
	運営時間	平日　7:30～20:30（13 時間） 休日　9:00～19:00（10 時間）
対象者	実験参加条件	身長 140cm 以上
規模	自転車台数	100 台
	ポート数	10 箇所
料金体系	登録料金	無料
	貸出料金	基本料金　（200 円／日、1,000 円／月）＋ 追加料金（１回の利用が 30 分を超える毎に 200 円）
登録	初期登録方法	申込書記入、身分証明書提示、利用者カード発行
	初期登録場所	web、FAX、郵送、各ポート
管理	管理方法	有人管理
	貸出・返却の管理	貸出券の記入
	集中管理	ポート係員が事務局へ連絡
	乗り捨て	自由
	個人認証媒体	利用者カード
	料金収受	個人会員：現金、クーポン券（ホテルにて発行） 法人会員：社会実験終了後に請求書送付
自転車	自転車車両	シティサイクル（新車・26 インチ）
ラック	保管・係留施設	無

【社会実験のロゴマーク】

A. 自転車

・石川県自転車軽自動車事業協同組合の協力を得て、26 インチのシティサイクル（新車）を約 2 ヶ月間レンタルした。自転車は、100 台全車統一のデザインとし、後輪部にはロゴマークや車両番号入りのドレスガードを取り付けた。車両は、ノーブランドであるが、自転車安全基準に適合した（BAA マーク付）品質の確かなものを採用した。また、事故や盗難に備えて、防犯登録、TS マーク付帯保険（第二種；傷害及び賠償責任保険が追加）及び利用者に対する追加の傷害保険に加入した。

・なお、社会実験の終了後、石川県自転車軽自動車事業協同組合は「かなざわエコフェスタ 2010」（平成 22 年 10 月 24 日）でこれらの自転車を販売した。

【自転車（26 インチ・シルバー）】

【ロゴ・車両番号入りドレスガード】

B. サイクルポート

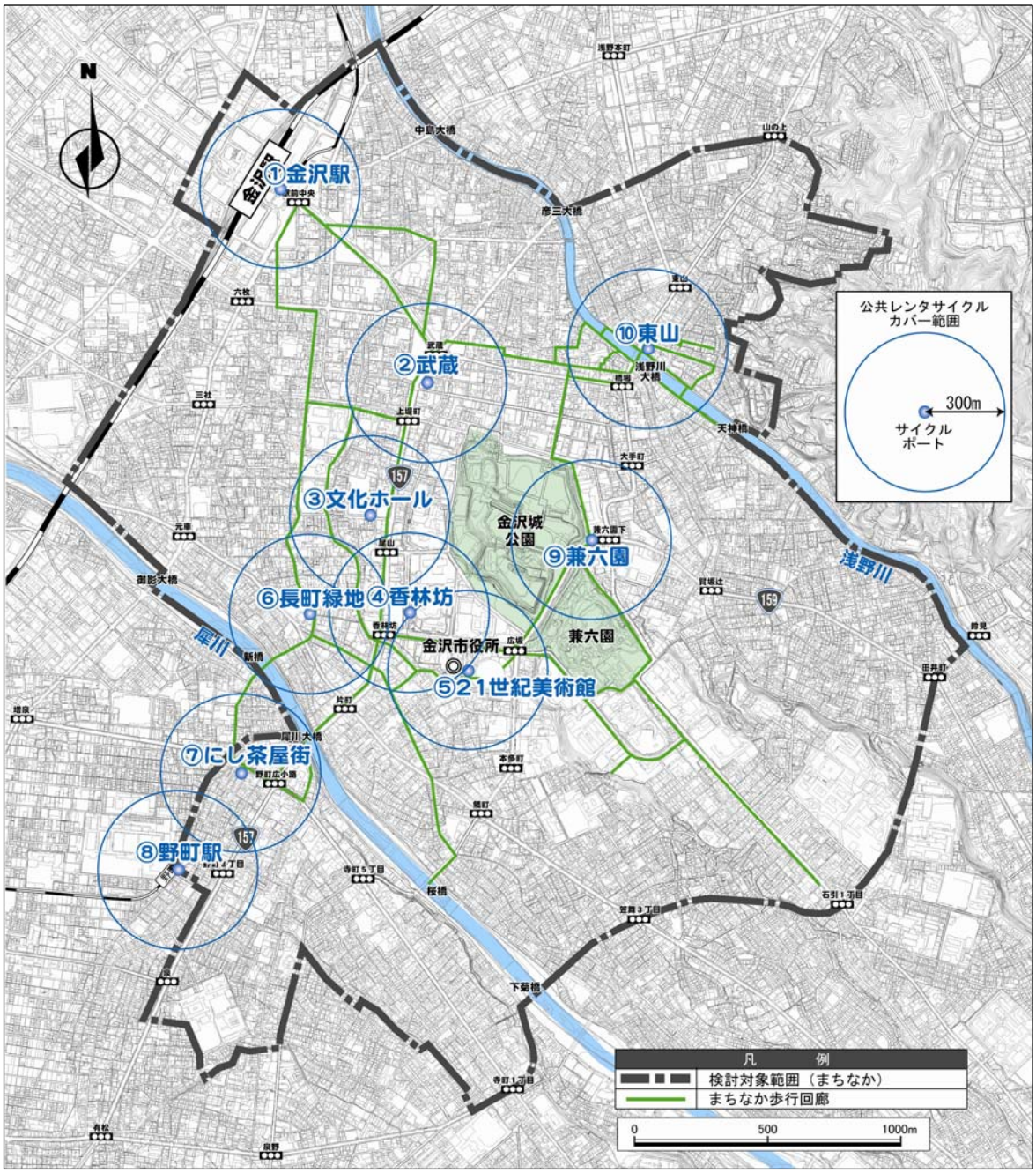
・以下に示す通り、10 ヶ所のサイクルポートを設置した。また、ポート間の所要時間は、どのポート間も 30 分以内で移動可能である。

【サイクルポート位置図（10 ヶ所）】

【サイクルポートの様子】

①金沢駅 ◇駅東口 （交番横）		⑥長町緑地 ◇老舗記念館横	
②武蔵 ◇国道 157 号沿い （JTB 横）		⑦にし茶屋街 ◇市施設	
③文化ホール ◇正面玄関前		⑧野町駅 ◇駅舎内	
④香林坊 ◇香林坊交番横		⑨兼六園 ◇白鳥路入口 （前田利家像付近）	
⑤21 世紀美術館 ◇市役所側駐輪場		⑩東山 ◇浅野川大橋交番横	

【サイクルポートの配置の考え方（イメージ）】



ポート配置の基本的な考え方

①利用者が多い施設付近であること（市民、観光客）。

②まちなか歩行回廊沿線であること（回遊利便性の向上）。

③公共交通機関（鉄道・バス）への乗り換えが便利なこと。

④公共空間でのポート設置が可能であること。

⑤ポート間隔ができるだけ密になること（都心部では概ね 300m間隔）

【各サイクルポートで想定される利用行動】

◎：主な利用行動、○：補足的な利用行動

	通勤（通学）	買物・娯楽	観光・回遊	施設利用	業務	備　　考
①金沢駅	◎	◎	◎	◎	◎	●鉄道や路線バスの二次交通として、すべての利用者行動に対応。また、駅周辺施設利用者のニーズにも対応。
②武蔵	◎	◎	◎	○	◎	●主に通勤や日常の買物、観光等の利用を想定。いちば館等の利用者や業務利用にも対応。
③文化ホール	○		○	○	◎	●主に文化ホール利用者や南町・香林坊界隈のビジネスマン等の利用を想定。業務利用にも対応
④香林坊	◎	◎	◎	◎	◎	●主に通勤や日常の買物、観光等の利用を想定。中央公園などの各種施設利用者や業務利用にも対応。
⑤21 世紀美術館	◎	◎	◎	◎	◎	●主に 21 世紀美術館の利用や通勤利用を想定。石川四高記念文化交流館などの各種施設利用者や買い物利用にも対応。
⑥長町緑地			◎	○		●主に長町武家屋敷の観光利用を想定。長町研修館などの各種施設利用者にも対応。
⑦にし茶屋街	○	○	◎	○		●主ににし茶屋街、寺町の観光利用を想定。周辺住民の通勤や買物などにも対応。
⑧野町駅	◎		○			●主に通勤利用を想定。野町駅からまちなかへの買物や回遊等の利用にも対応。
⑨兼六園	○		◎			●主に兼六園の観光利用を想定。バスとの連携による通勤利用にも対応。
⑩東山	○	○	◎	○		●主にひがし茶屋街や主計町茶屋街などの観光利用を想定。周辺住民の通勤や買物などにも対応。

C. 料金体系・料金収受のしくみ

・貸出料金 ＝ 基本料金 ＋ 追加料金（30 分を超えた場合）

→限られた台数の自転車を、より多くの人が気軽に利用できるよう、短時間の利用を低額に設定した。

【貸出料金のしくみ】

基本料金 ＋ **追加料金** ＝ **支払う料金**

（個人会員の場合）

【１日利用】**当日の初回利用時**に **200 円**を支払い

【定期利用】**初回利用時**に **1000 円/月**を支払い

自転車返却時に、使用時間に応じて支払い

・１回の利用が **30 分以内であれば無料**

・１回の利用が **30 分を超える毎に 200 円**

※法人会員の場合は、**社会実験終了後**に、購入した利用者カードの枚数分の基本料金（定期利用のみ）と追加料金をまとめて支払い。

⇒**1000 円/月×利用者カード枚数分＋追加料金**

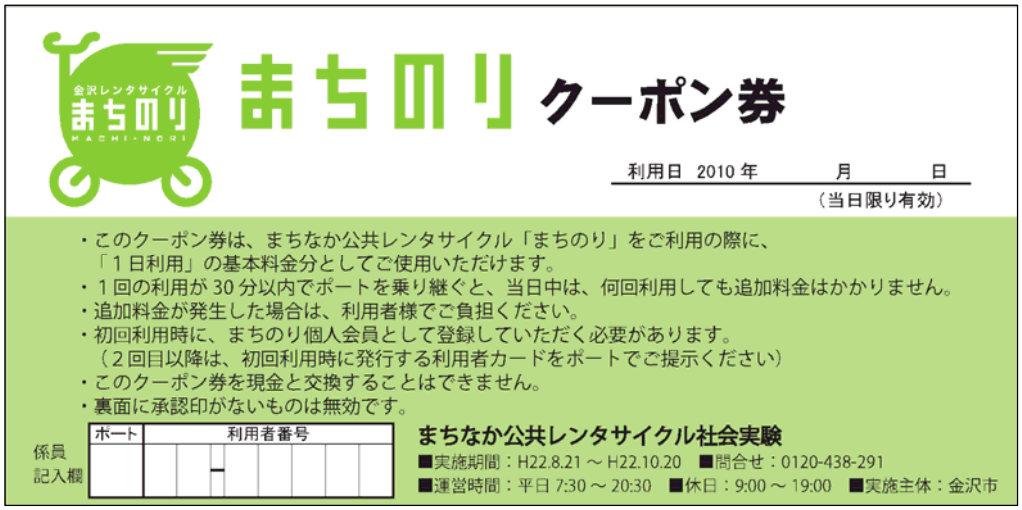
・1 日基本料金（200 円／日）の代わりとなる「クーポン券」を発行

→宿泊施設からの要望により、クーポン券の発行に対応することになった。

→基本料金分を宿泊施設が負担（又は宿泊施設が事前に徴収）し、宿泊客の「まちのり」利用を促進するためのサービス。

→追加料金が発生した場合は、利用者各自で支払うしくみ。

【クーポン券】


金沢レンタサイクル まちのり MACHI-NORI

まちのり クーポン券

利用日 2010 年 月 日
（当日限り有効）

・このクーポン券は、まちなか公共レンタサイクル「まちのり」をご利用の際に、「１日利用」の基本料金分としてご使用いただけます。
・１回の利用が 30 分以内でポートを乗り継ぐと、当日中は、何回利用しても追加料金はかかりません。
・追加料金が発生した場合は、利用者様でご負担ください。
・初回利用時に、まちのり個人会員として登録していただく必要があります。
（２回目以降は、初回利用時に発行する利用者カードをポートでご提示ください）
・このクーポン券を現金と交換することはできません。
・裏面に承認印がないものは無効です。

係員記入欄

ポート	利用者番号

まちなか公共レンタサイクル社会実験
■実施期間：H22.8.21 ～ H22.10.20 ■問合せ：0120-438-291
■運営時間：平日 7:30 ～ 20:30 ■休日：9:00 ～ 19:00 ■実施主体：金沢市

D. 登録・貸出・返却の流れ

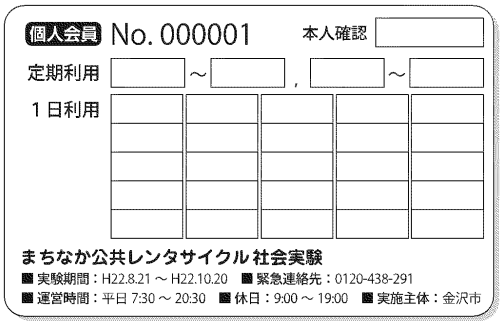
①個人会員の場合

登録	・web、FAX、郵送、もしくは 10 箇所のサイクルポートで登録 ⇒登録手続き完了後「利用者カード」を発行（サイクルポートで登録の場合はその場で発行。その他は郵送。） ※ポートの混雑緩和を図るため、7 月 16 日（約 1 箇月前）より事前登録を受け付けた
貸出	・各ポートの係員に「利用者カード」を提示 ・利用初回時に、1 日利用もしくは定期利用を選択し、基本料金を支払う ・貸出券を発行し、自転車を貸し出す
返却	・自転車を返却し、「貸出券」を係員に渡す ⇒利用時間が 30 分を超えた場合は追加料金を徴収

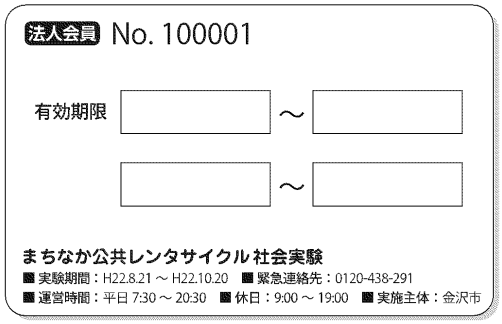
②法人会員の場合

登録	・web で登録（定期利用のみ） ⇒社員の誰もが利用可能な「利用者カード」を郵送（カード発行枚数は選択制） ※商工会議所、金沢エコ推進事業者ネットワークを通して、法人会員登録の協力を要請した
貸出	・各ポートの係員に「利用者カード」を提示 ・貸出券を発行し、自転車を貸し出す
返却	・自転車を返却し、「貸出券」を係員に渡す ・貸出券の内容（使用時間など）を確認の上、確認サイン欄にサインをする ⇒利用時間が 30 分を超えた場合は、追加料金を実験終了後にまとめて精算 （法人に対して請求書が発行される）

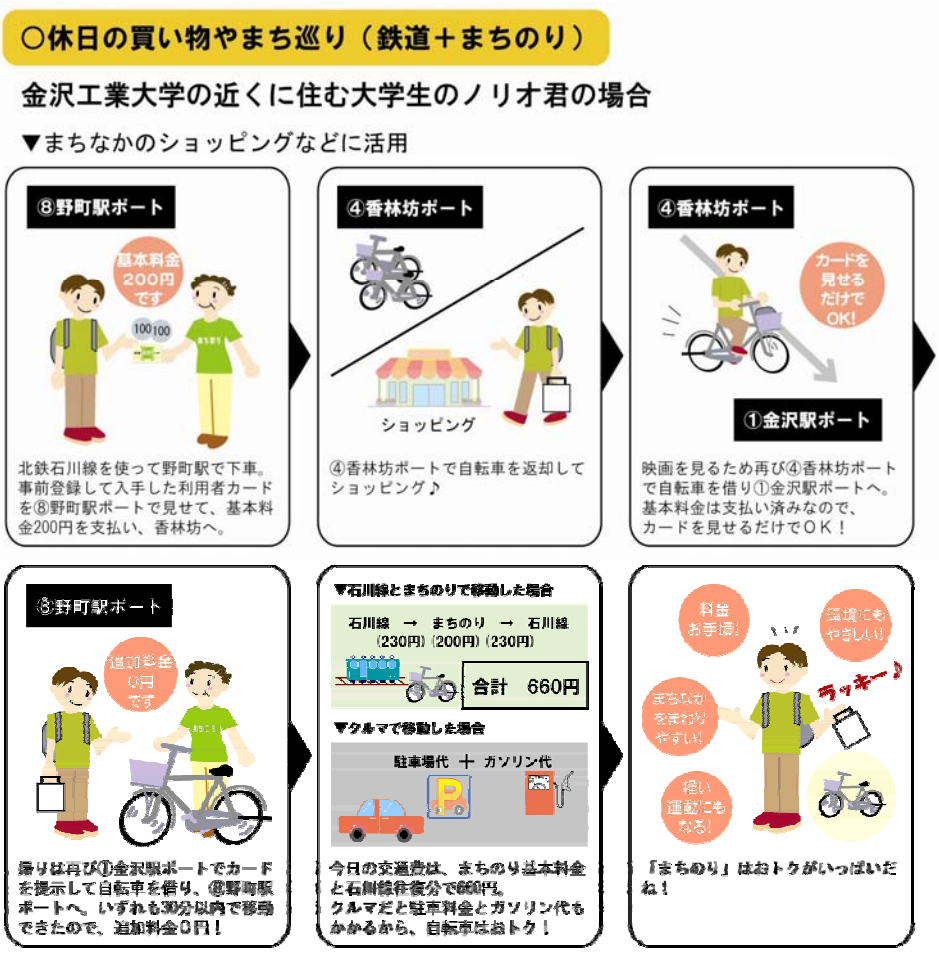
【利用者カード（個人会員）】



【利用者カード（法人会員）】



【「まちのり」の利用イメージ】



E．事業スケジュール

日時	内容
平成 22 年 6 月 15 日（火）	金沢市ホームページに社会実験の案内掲載
平成 22 年 7 月～	チラシ配布・ポスター掲示開始
平成 22 年 7 月 16 日（金）	社会実験専用ホームページ開設（事前登録受付開始）
平成 22 年 8 月 10 日（火）	自転車 100 台納車・整備　→　社会実験用に装飾
平成 22 年 8 月 20 日（金）	サイクルポート・自転車等準備完了
平成 22 年 8 月 21 日（土） （8:30～9:00）	出発式 ・場所：金沢 21 世紀美術館 ・概要：自転車 30 台が出発し、各ポートへ移動 （事前登録者の中から自転車を各ポートに移動する市民ボランティアを募集した）
平成 22 年 8 月 21 日（土） ～平成 22 年 10 月 20 日（水）	社会実験を実施（利用データ取得・利用後アンケート実施）
平成 22 年 10 月 21 日（木） ～平成 22 年 11 月 1 日（月）	社会実験後アンケート実施
平成 22 年 10 月 24 日（土）	かなざわｴｺﾌｪｽﾀ 2010 で、社会実験で活用した自転車を販売

【出発式の様子】

（４）公共レンタサイクルシステム社会実験の結果（詳細は資料 5 参照）

①社会実験への会員登録状況

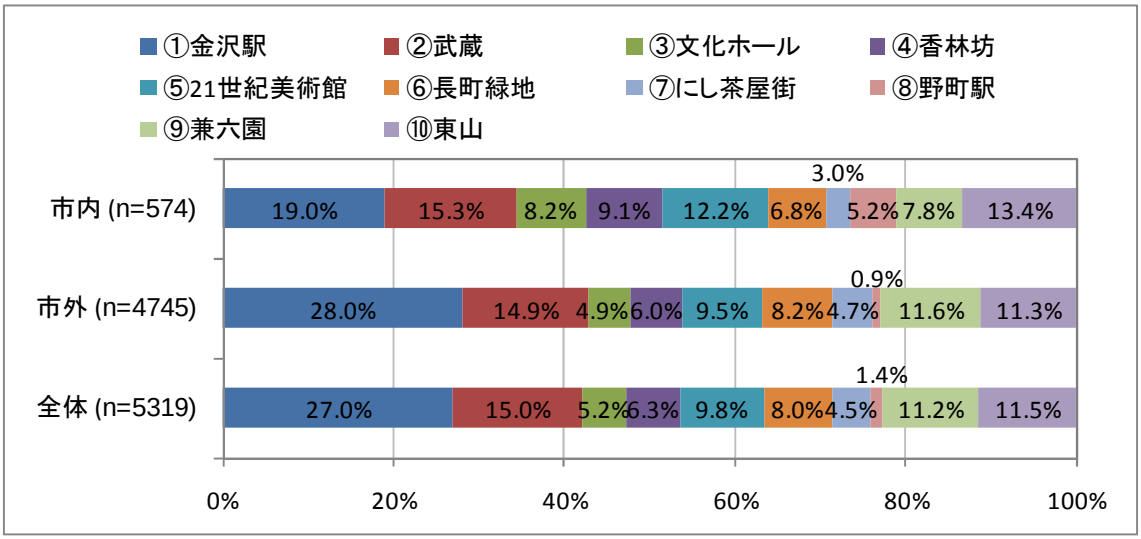
・会員登録数は 6,230 件で、サイクルポートでの当日登録が全体の 85.5%。

・当日登録については、「①金沢駅」が 27.0%と最も多く、次いで「②武蔵」（15.0%）、「⑩東山」（11.5%）、「⑨兼六園」（11.2%）が多かった。

【金沢レンタサイクル「まちのり」会員登録数】

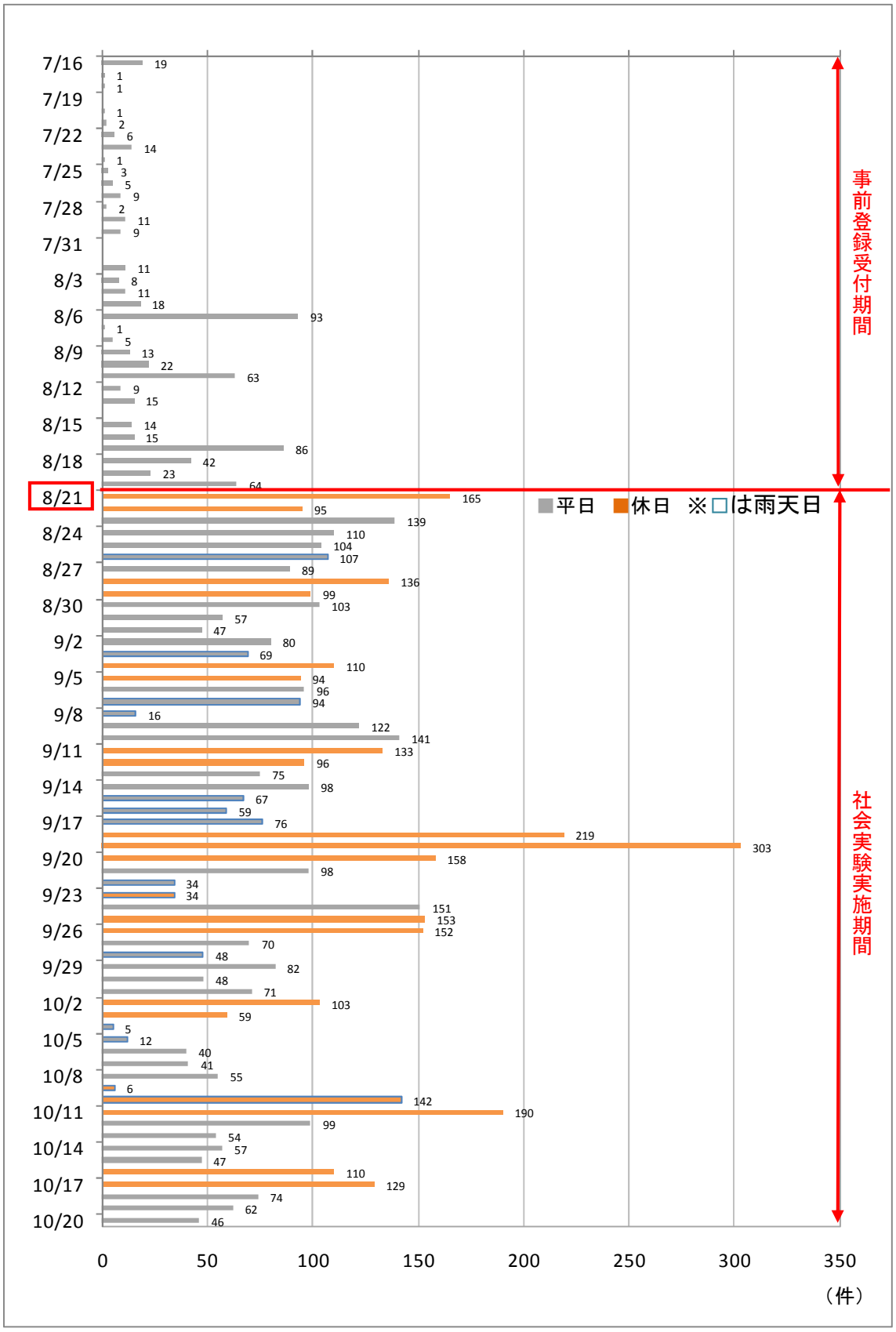
会員種類	登録方法	登録種類	登録数（件）	構成比
個人会員	社会実験専用ホームページ	事前登録	376	6.0%
	郵送・FAX・直接持込み	事前登録	518	8.3%
	サイクルポート	当日登録	5,329	85.5%
法人会員	社会実験専用ホームページ	事前登録	7	0.1%
合計			6,230	100.0%

【サイクルポート別当日登録数の構成】



※登録したサイクルポートが不明の 10 件を除く

【金沢レンタサイクル「まちのり」会員登録数の推移】



※登録日が不明の 4 件を除く

②社会実験における自転車利用状況

●社会実験での自転車利用状況

A. 自転車利用回数等実績概要

・金沢レンタサイクル「まちのり」の社会実験期間中（平成 22 年 8 月 21 日～平成 22 年 10 月 20 日の 61 日間）の自転車利用回数は、21,622 回を記録。

【金沢レンタサイクル「まちのり」社会実験期間の自転車利用回数等実績】

実施日数	61 日 （台風のため半日のみ休止）		
自転車台数	100 台		
サイクルポート数	10 箇所		
会員登録数	6,230 件		
延べ利用回数	21,622 回		
1 日平均利用回数	（全体）354.5 回/日	（平日）302.3 回/日	（休日）461.4 回/日
最大利用回数	—	（平日）659 回（9/24）	（休日）959 回（9/19）
回転率	（全体）3.55 回/台・日	（平日）3.02 回/台・日	（休日）4.61 回/台・日
最大回転率	—	（平日）6.59 回/台（9/24）	（休日）9.59 回/台（9/19）
1 人 1 日あたりの平均利用回数	（全体）2.6 回/日・人	（市内）1.8 回/日・人	（市外）2.8 回/日・人
1 人 1 日あたりの最大利用回数	—	（市内）9 回/日・人	（市外）11 回/日・人
平均利用時間	15 分/回		
未返却台数	0 台		
事故件数	0 件		

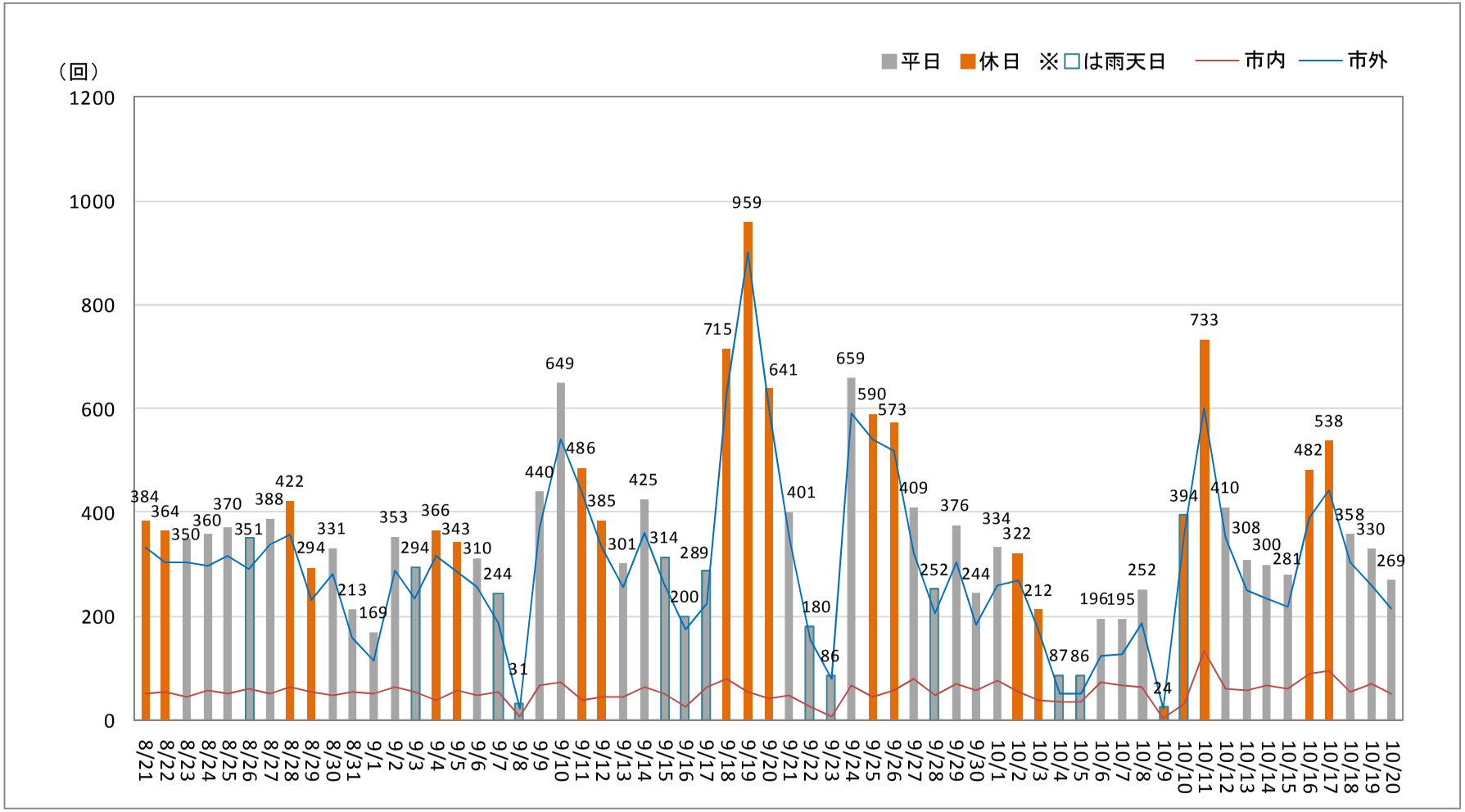
※「1 日平均利用回数」＝延べ利用回数÷実施日数

※「回転率」＝1 台あたりの 1 日の利用回数＝1 日平均利用回数÷自転車台数

Ｂ．自転車利用回数の推移

・金沢市内居住者は、平日・休日に関わらず一定の利用あり。一方、金沢市外居住者は、休日やその前日に利用が増える傾向。

【金沢レンタサイクル「まちのり」社会実験期間の自転車利用回数の推移】



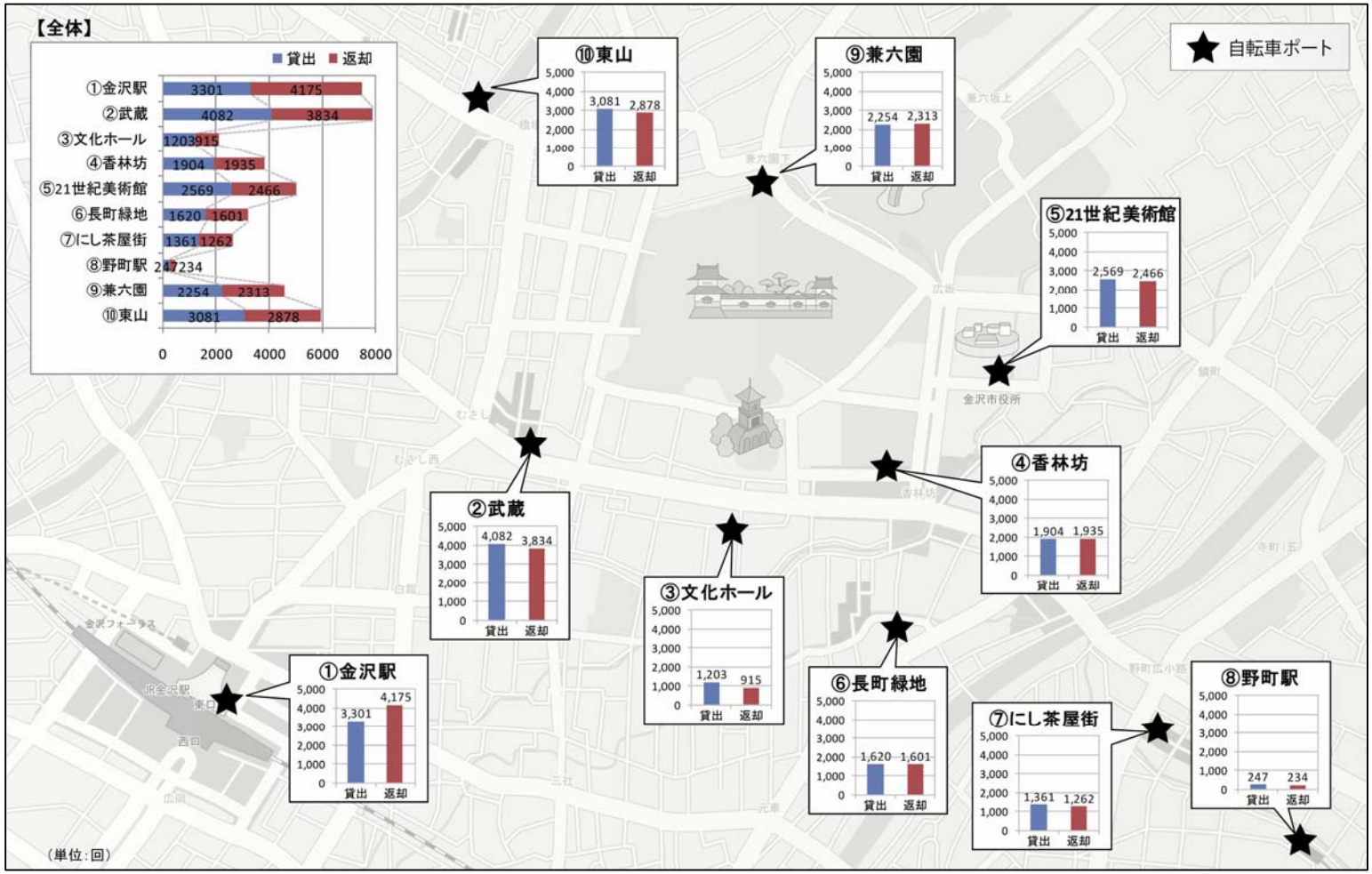
※9/8 は台風のため半日休止

C．ポートごとの自転車貸出・返却回数

・ポートごとの貸出・返却回数（合計値）は、②武蔵＞①金沢駅＞⑩東山＞⑤21 世紀美術館＞⑨兼六園の順で多い。

・①金沢駅では貸出よりも返却の方が多い一方、それ以外のポートでは概ね貸出の方が多い。

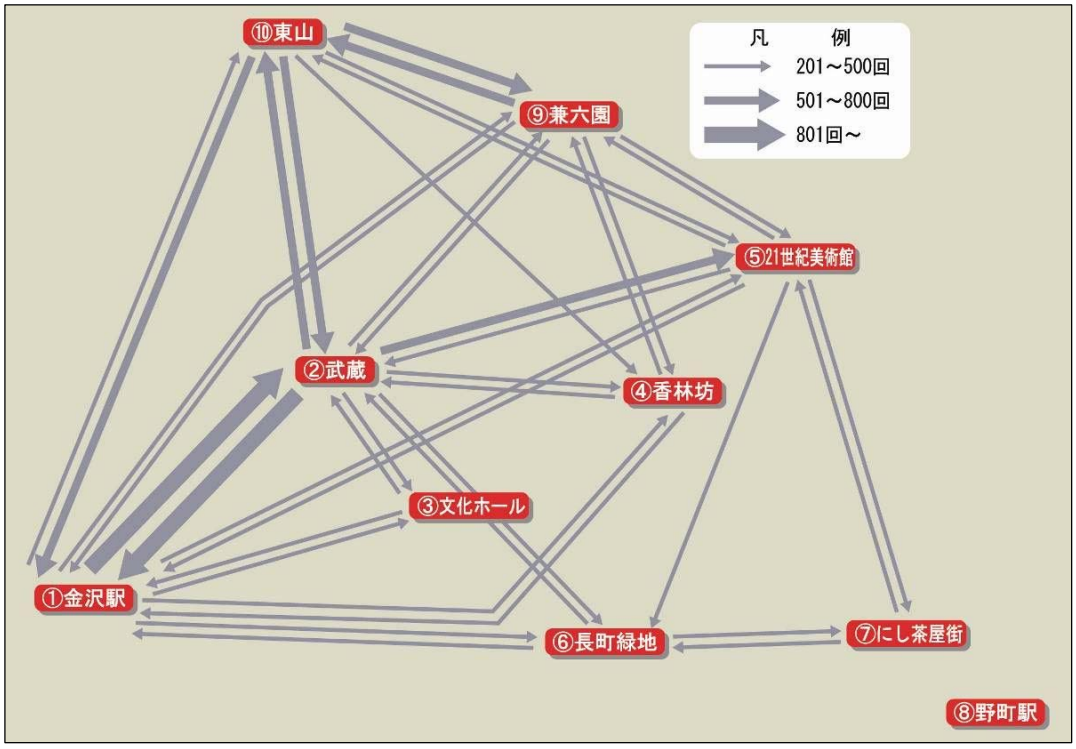
【金沢レンタサイクル「まちのり」社会実験期間の自転車利用回数（貸出・返却）】



D．ポート間移動状況

・サイクルポート間の移動については、「①金沢駅」・「②武蔵」間の双方向移動が多くなった（往復で計 2,205 回）。

【サイクルポート間の移動状況】



		返却ポート											
		①金沢駅	②武蔵	③文化ホール	④香林坊	⑤21世紀美術館	⑥長町緑地	⑦にし茶屋街	⑧野町駅	⑨兼六園	⑩東山	不明	合計
貸出ポート	①金沢駅	120	979	216	358	400	234	108	17	394	472	3	3,301
	②武蔵	1,226	90	222	466	506	288	169	26	404	684	1	4,082
	③文化ホール	344	224	74	73	173	101	32	10	65	107	0	1,203
	④香林坊	461	448	58	63	141	96	115	47	272	199	4	1,904
	⑤21世紀美術館	487	437	129	191	79	219	240	60	271	456	0	2,569
	⑥長町緑地	313	251	42	92	185	82	360	24	171	100	0	1,620
	⑦にし茶屋街	164	166	43	177	246	290	32	20	138	85	0	1,361
	⑧野町駅	35	16	10	25	68	35	20	10	17	11	0	247
	⑨兼六園	315	450	34	240	272	149	100	11	54	629	0	2,254
	⑩東山	710	773	87	250	396	107	86	9	527	135	1	3,081
	不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	4,175	3,834	915	1,935	2,466	1,601	1,262	234	2,313	2,878	9	21,622

（回）

貸出・返却が同一ポートの回数
貸出ポート毎の最も返却が多いポート

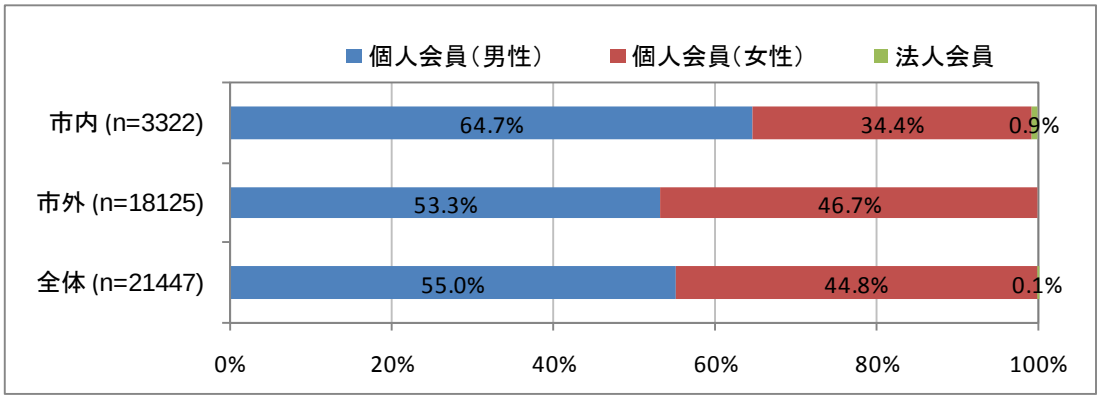
●利用者特性

・集計は、貸出券をもとに、会員登録情報との照合ができなかったデータや無回答のデータを除いて実施した。従って、各項目でサンプル数が異なる。

A. 利用者の個人属性

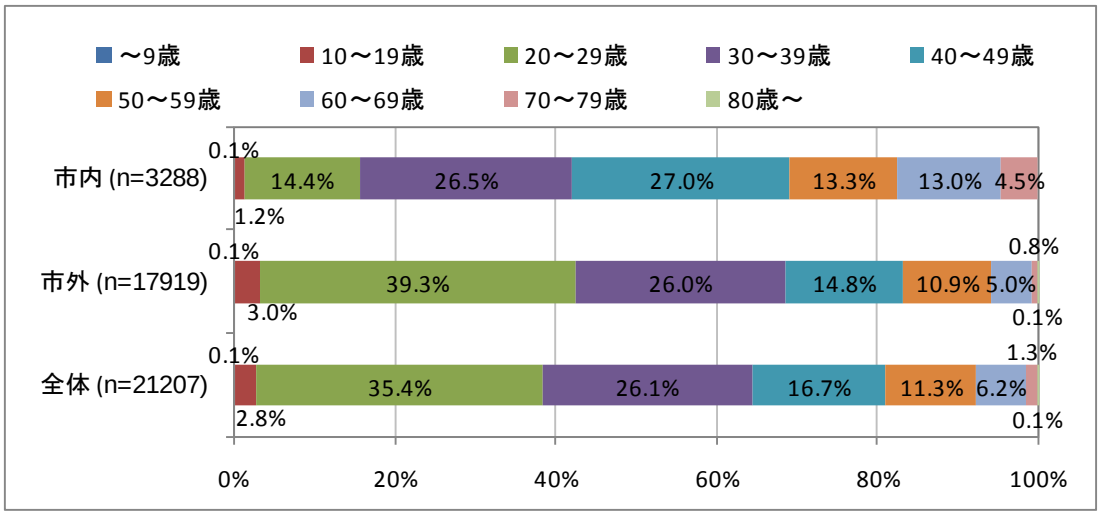
・利用者の男女比は概ね 55:45 で、やや男性が多くなっている。

【市内外×性別・会員種類】



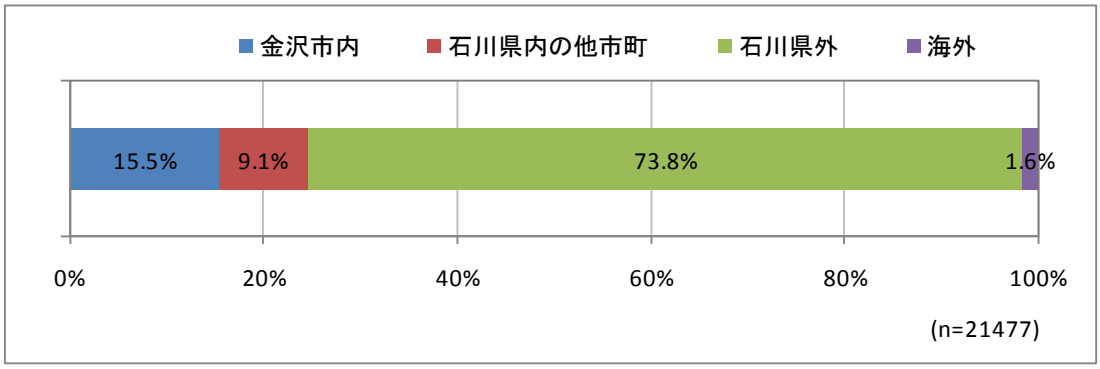
・年齢階層は、金沢市外利用者は 20 歳代が 39.3%、金沢市内利用者は 30、40 歳代の利用が多くなっている。

【市内外×年齢階層】



・利用者の居住地については、金沢市内居住者が 15.5%、石川県内居住者（金沢市内を除く）が 9.1%で、利用者の 7 割以上が石川県外居住者。

【居住地】

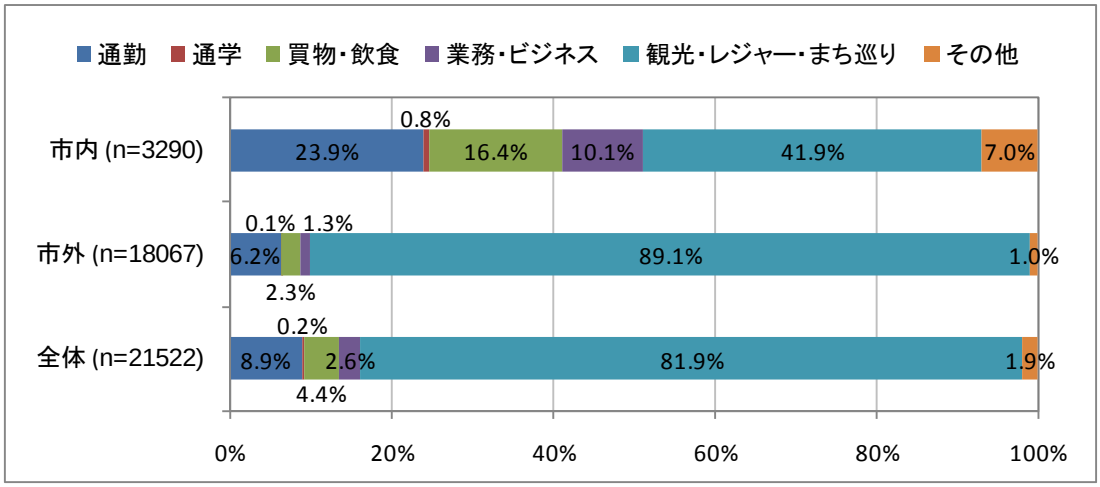


B. 利用目的

・金沢市外居住者で最も多かったのは、「観光・レジャー・まち巡り」（89.1%）。

・金沢市内居住者は「観光・レジャー・まち巡り」41.9%、「通勤」23.9%、「買物・飲食」16.4%、「業務・ビジネス」10.1%と比較的多様な目的で利用。

【市内外×利用目的】



③社会実験登録会員の意識・意向

●アンケート調査の概要

・調査対象者：金沢レンタサイクル「まちのり」の会員
（海外在住者、住所不明者を除く）

・調査方法：郵送での配布・回収

・郵送発送日～回収期限（指定した投函期日）：
平成 22 年 10 月 21 日（木）～平成 22 年 11 月 1 日（月）

・配布・回収状況：配布数 6,011 件、回収数 1,891 件、回収率 31.5%
※集計は有効回答のみで実施した。従って、各設問で有効回答数は異なる。

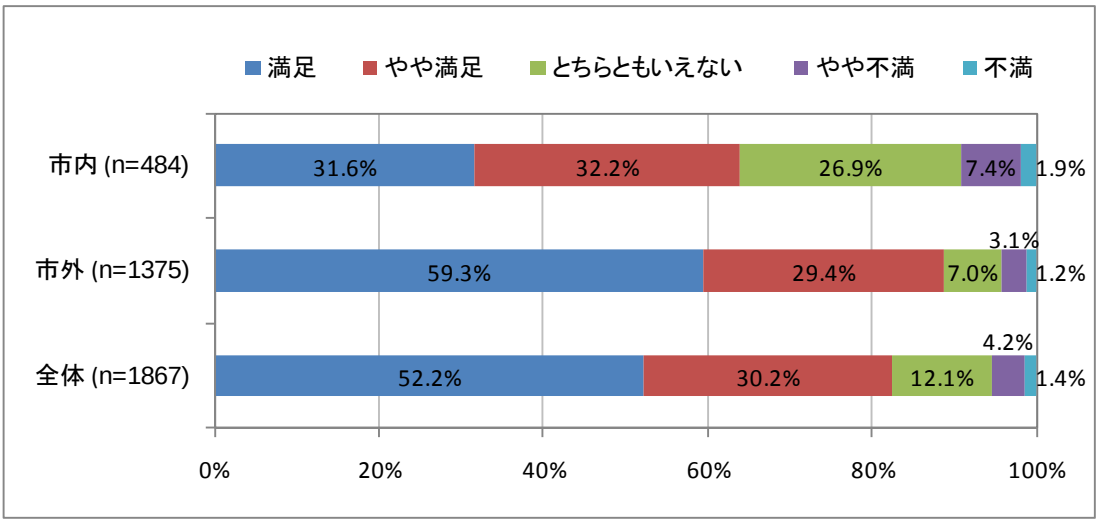
●社会実験の評価と本格実施への意向

A．全体的な評価について

・「満足」が 52.2%を占め、「やや満足」（30.2%）と合わせて 82.4%と高評価。

・ただし、金沢市内居住者の評価は少し低い。

【市内外×「まちのり」の社会実験全体に対する評価】

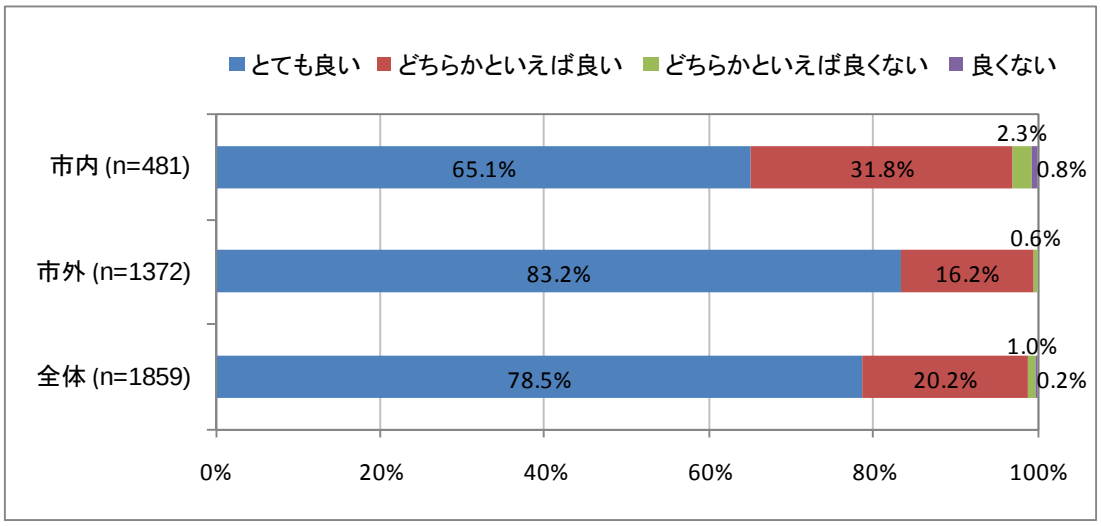


B. 本格実施について

・「とても良い」「どちらかといえば良い」が 98.7%。

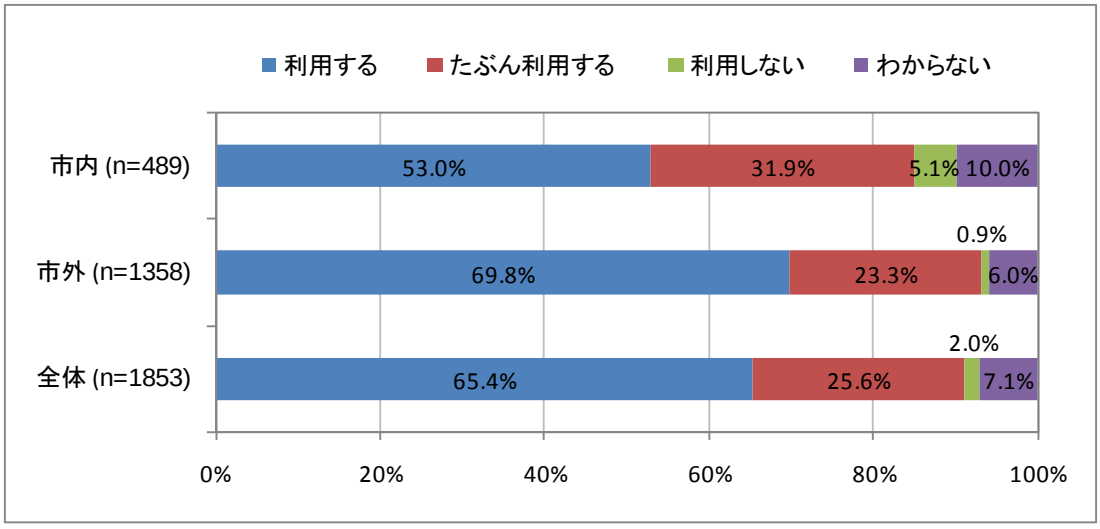
・金沢市外居住者の方が「とても良い」の割合が高く、83.2%。

【市内外×「まちのり」の本格実施に対する意識】



・「まちのり」を本格実施した場合、「利用する」65.4%、「たぶん利用する」25.6%で 9 割以上が利用意向を示している。

【市内外×本格実施における利用意向】



（５）公共レンタサイクルシステムの本格実施に向けて

利用実績やアンケート結果（詳細は資料 5 参照）から導き出した本格実施に向けての方針を以下に記す。

① サイクルポートの数や配置

●社会実験時のサイクルポートの配置を基本とする。
●利用が集中するサイクルポートの増設を検討する。
●新たなニーズの掘り起こしやサービスレベル向上を見据えた増設を検討する。

・サイクルポートの数や配置について、利用者から一定の評価を得たが、市外居住者の約 9 割が妥当であると回答したのに比べて市内居住者の満足度は少し低く、公共施設や観光施設の近くへの増設を希望する声もあることから、10 箇所以上のポート配置を検討する必要がある。

・利用の多い金沢駅ポートや武蔵ポート等では、無人システムを導入した場合に、ラックの空きが無く返却できない事態も想定されることから、近辺へのポート設置を検討する必要がある。

・本格実施の際には、より多くの市民や来街者に利用してもらうため、新たなニーズの掘り起こしやサービスレベル向上を見据え、ポートの増設や最適配置（①分かりやすい場所、②利用者が多い施設付近、③まちなか歩行回廊沿線、④ポート間ができるだけ密になること（都心部では概ね 300m 間隔））を検討する必要がある。

②自転車の台数や種類

●利用回数や不足台数を踏まえ、自転車台数を検討する。
●自転車には「カゴ」と「変速機」を設置することを検討する。
●自転車のデザイン性や種類の多様性についてはそれほど重視しなくて良いが、自転車のサイズやデザインを統一するなど、景観面への配慮が必要である。

・自転車の台数については、社会実験の 100 台では利用ニーズをカバーしきれない状況がみられ、特に休日には不足することがわかった。本格実施の際には 100 台以上の配置が必要であり、また、自転車の増台により再配置の回数も減少させることができ、運営時の効率化にもつながるものと考えられる。

・自転車の種類については、「シティサイクル」を利用したいとの回答が約 7 割を占めており、「荷物を載せられるカゴ」と「変速機」を望む意向が多くみられた。これらのことから、個性的な自転車よりも、万人向けで誰もが乗りやすい自転車が望まれていると考えられる。

・自転車のデザイン性や種類の多様性について、アンケート結果ではそれほど重視すべきことではない結果となっている。しかし、「まちのり」を都市の装置の一つとして本格実施する場合には、景観面への配慮が必須となることから、サイクルポートにおいては、サイズやデザインが統一された自転車を整然と配置する等の措置が必要と考えられる。

③サイクルポートの管理方法（有人・無人）

●無人システムの導入について、利用者の不安や抵抗は少ないことから、経費面で有利な無人システムの導入が必要であると考えられる。
●有人での対応についても好評価を得ており、利用者が多いポート等での有人対応（操作案内等）を検討する。

・長期的運営を考慮すると、経費面から無人システムの導入の検討が必須となる。

・無人システムの導入については、「特に問題ない」「少し不安だが利用する」との回答が合わせて 9 割以上を占めており、利用者の不安や抵抗は少ない。

・しかし、有人での対応についても好評価を得ており、観光案内や利用者の安心感などの面で大きなメリットがあったことを踏まえ、経費負担は生じるが、利用者が多いポートにおいて利用が多い時期には、無人システムの有人対応（操作案内等）についても検討する必要がある。

④会員登録及び個人認証の方法

●サイクルポートでの登録に加え、ホームページや郵送等の多様な登録方法を検討する。
●個人認証媒体としては、社会実験と同じく会員カード方式を望む声が多いが、IC カードや携帯電話の活用についても検討する。

・会員登録については、サイクルポートでの登録に加え、ホームページや郵送での登録を望む意向が多くなっており、今回の社会実験と同じく、多様な登録方法を提供する必要がある。

・個人認証媒体としては、社会実験と同様、専用の会員カードを発行する方式が望まれている一方、専用 IC カードや公共交通系 IC カード、携帯電話の活用についても利用者の 3 割以上が希望しており、無人システムの内容にあわせて、利用者が使いやすい個人認証媒体の提供を検討する必要がある。

⑤ 料金設定

●料金体系は社会実験時と同様のものを基本とする。
●１日利用の基本料金は、200 円～500 円の間で設定可能。
●１箇月定期の基本料金は、1,000 円を基本としつつ、2,000 円までの間で設定可能。
●利用者登録は、事務処理などが発生していることから、登録料金の設定も検討する。
●追加料金 200 円/30 分は、短時間利用促進の面で概ね妥当であると考えられる。

・料金体系については、社会実験の利用時に「わかりにくい」との声が聞かれたものの、アンケート結果では賛同の割合が高くなっており、本格実施時も社会実験時と同様の料金体系で良いと考えられる。

・1 日利用の基本料金については、200 円を「安い」と評価する利用者が多く、特に金沢市外居住者については 500 円まで支払い可能との意向が多くなっている。このことを踏まえ、本格実施時には、200 円から 500 円の間での料金設定が可能と考えられる。

・１箇月利用の基本料金については、「1,000 円まで支払い可能」との回答が約４割を占めており、金沢市内居住者の約６割が「1,000 円まで」を希望していることから、社会実験での料金設定は概ね妥当であったと言える。一方、「1,500 円まで支払い可能」「2,000 円まで支払い可能」との回答も各々2 割みられることを踏まえると、本格実施時には、1,000 円から 2,000 円の間での料金設定が可能と考えられる。

・利用者登録では、事務処理が発生していることや、無人システムを導入する場合は、個人認証カードを発行することも考えられることから、登録料金の設定を検討する必要がある。

・1 回の利用が 30 分を超える毎にかかる 200 円の追加料金については、「高い」「やや高い」との回答が合わせて約 7 割を占めている。少ない自転車をより多くの人に利用してもらうことを考えると、短時間利用の促進について、料金抵抗による心理面での効果があったものと考えられる。

⑥料金収受方法

●クレジットカードでの料金収受を基本に検討する。
●電子マネーやプリペイドカードでの料金収受も検討する。
●「現金」での支払いを検討する。

・国内外の先進都市でみられる無人システムでは、クレジットカードでの料金収受を必須としている。

・料金の支払い方法について、「現金」での支払いを望む意向が 8 割以上を占めており、社会実験時のようにコインで手軽に支払えるようなシステムを望む利用者が多い。

・また、若い世代を中心に普及しつつある電子マネーや、プリペイドカード、クレジットカードでの支払いについても 2～3 割の利用者が希望していることを踏まえ、多様な料金収受方法に対応していく必要がある。

・クレジットカードの利用については、「特に問題なし」と「やや不安だが可」をあわせると 5 割以上の利用者がほぼ抵抗なく利用できると回答しているが、「クレジットカードが必要であれば登録しない」との回答が約 4 割存在している。

・これらのことから、現金対応等の可能性も検討していく必要がある。ただし、現金対応する場合には、キオスク端末の設備強化や現金収集等の管理体制強化が必要となり、経費面や運用面等を総合的に勘案し判断するものとする。

⑦運営時間

●平休日とも 7:30～20:30 を基本に検討する。
●早朝・夜間の運営は、サポート体制や事業採算性を考慮し検討する。

・平日 7:30～20:30 の時間設定については「ちょうど良い」との回答が多く、概ね妥当であると言える。

・休日 9:00～19:00 の時間設定については「もっと早くから」「もっと遅くまで」との回答が多く見られ、特に、多くの観光客は 9:00 前から行動を開始する傾向があることから、平日と同様の運営時間とすることを検討する必要がある。

・無人システムの場合、24 時間いつでも貸出・返却できる仕組みとすることも可能であるが、サービス時間帯のサポート運営体制や事業採算性などをあわせて検討する必要がある。

⑧その他

●自転車が走りやすい環境の整備を推進する必要がある。
●自転車の運転マナーの向上を図る必要がある。

・自転車が走りやすい環境の整備について、「とても重要」「少し重要」と回答は 9 割となり、自転車通行空間の安全性の確保が求められていると考えられる。「はしる」において、自転車通行空間の整備について検討しており、着実に整備していく必要がある。

・自転車の運転マナーの向上について、「とても重要」「少し重要」と回答は約 9 割となり、自転車利用者のルール遵守、マナーアップが求められていると考えられる。まちなか自転車利用環境向上計画においても、ルール・マナーを周知するため、ルール・マナーの遵守率の低い高校生を中心に、複数の媒体（紙、映像、街頭指導等）により、複合的な取り組みを検討しており、継続的に実施する必要がある。

（６）自転車利用促進のための情報発信・連携に向けて

①「（仮）金沢まちなか自転車マップ」（主要な公共公益施設や駐輪場、サイクルポート、自転車ネットワーク等を表示）の作成や案内サインの設置により、市民や来街者に情報発信する。

②電車に自転車をそのまま積載する「サイクルトレイン」の推進を軸に、公共交通機関との連携に取り組む。

●「（仮）金沢まちなか自転車マップ」の作成

・社会実験の「まちのりマップ」を活用・更新する。

※「まちのりマップ」には、駐輪場や自転車放置禁止区域のほか、主要観光地、公共施設、店舗、バスルート、駐車場などが記載されている。

・マップの更新については、以下の情報を追加する。

▸おすすめコース（自転車ネットワーク）

▸クルマの交通量

▸自転車通行空間の安全性・快適性

・例えば、自転車利用者が観光（まちめぐり）、買い物、飲食、サイクリングなどの用途に応じて好きなバージョンのマップをダウンロードできるように配慮する。

【まちのりマップ】

【自転車マップの事例（新潟市）】

◆マップ概要

〇空間情報

・自転車ルート

1) 自転車道

2) 自転車通行可の歩道

3) 上記以外の歩道

4) 走行しやすい主なルート

5) 注意を要する主なルート

6) バス・タクシー・歩行者に注意するルート

7) 自転車走行禁止区間

・レンタルステーション、駐輪場

・上り坂、トイレ、自転車店、ビューポイントなど

〇その他の情報

・目的地までの所要時間と消費カロリー

・主な駐輪場の収容可能台数

・自転車安全利用五則

・QR コードによるまちなかお役立ち情報

・自転車マップづくりの取り組み概要

▼中央区自転車まちづくりマップ

出典：新潟市中央区資料

●案内サインの設置（はしる・とめると連携）

・自転車ネットワークや自転車通行位置、駐輪場への案内・誘導のため、自転車利用者にとって分かりやすい案内サインの配置を検討する。

・幼児・児童や海外観光客等に配慮し、案内サインは分かりやすいマークで示す。

・また、観光客が多いルートについては、多言語表記（中国語、韓国語、英語など）についても検討する。

【案内サインの事例】

▼ネットワークを示す標識（パリ）

▼自転車通行位置を示す路面表示（ブリュッセル）

▼駐輪場の位置を示した地図（金沢市）

▼自転車ルール周知のための路面標示（富山市）

●公共交通機関との連携

・北陸鉄道石川線等で実施しているサイクルトレインの現状・課題を踏まえ、サイクルトレインの実施・拡大を推進する。

【サイクルトレインの事例（北陸鉄道石川線）】

・利用期間：平成 12 年サービス開始
（3 月 20 日～11 月 30 日のみ運行）
※冬季は利用不可
・時間帯　：平日…9:00～15:30
土日・祝日…始発～終電
・利用区間：石川線（全駅で乗降可能）
・利用車両：進行方向に対して 2 両目
・利用方法：申込み不要
利用者が自分で自転車を積み込み一緒に乗車
・持込み料：無料（1 台／1 人まで）

▼サイクルトレインの案内

出典：北陸鉄道株式会社資料

▼サイクルトレイン車両内の様子
（えちぜん鉄道）

出典：福井県 HP

３－４．まもる　…　ルール・マナー向上

（１）基本方針

①市民、地元組織（町会・校下等）、企業、市民団体、学校関係者、交通事業者、行政（国・県・市・近隣市町・県警）等の協働により、子どもから大人までの自転車利用者に対する意識啓発活動を実施する。

（２）自転車利用のルール・マナーの周知・徹底

①小学生に対しては、現在実施している交通安全教育の継続等により、自転車利用のルールやマナーを周知する。

②自転車利用頻度が高い中学生や高校生に対しては、学校での指導強化をはじめ、学校関係者や警察等との連携による定期的な街頭指導の実施等を通じて、自転車利用のルールやマナーを周知する。

③大人の自転車利用者や自動車のドライバーに対しては、マスメディア（テレビ・ラジオ・新聞等）との連携や、駐輪場での意識啓発活動、イベントの開催等を通じて、自転車利用のルールやマナーを周知する。

（３）活動方針

①今後の自転車利用ルール・マナー周知は以下の点に留意したものとする。

・自転車利用のルール・マナーを知らない、知っていても遵守意識が低い現状をアンケート結果などにより認識させる。

・自転車は車両であること、車道左側通行を中心に、基本的な自転車利用のルール・マナーを周知する（歩行者の安全確保が第一であること）。

・ローカル・ルールとして、自転車通行可の歩道では「原則、左側歩道の車道側通行」を周知する。

・自転車レーン、自転車走行指導帯の通行方法を周知する。

・自転車が加害者となることや TS マークなどの事故の備えについて周知する。

・事故のメカニズムを説明し、なぜ自転車利用のルール（通行位置・方向、傘差し運転禁止、夜間の無灯火走行禁止など）を守る必要があるのかを示す。

・対象者毎の周知方法を検討する。

②自転車利用ルール・マナー遵守率の低い高校生を中心に周知するとともに、クルマのドライバーにも自転車目線を理解させる。

・高校生などに対しては学習する機会を設けるなど効果的に実施する。

③複数の媒体（紙、映像、街頭指導、検定）により、複合的に取り組みを実施する。

④継続的に実施する。

（４）取り組み内容

取り組み内容（案）	場所・機会
①チラシ配布	・高校授業の中で（中３卒業前も） ・自転車購入時（自転車組合等と連携） ・安全運転管理者講習 ・各種交通安全講習
②テレビ・ビデオ放映 （ビデオは関係機関に配布）	・高校授業の中で（中３卒業前も） ・安全運転管理者講習 ・金沢ケーブルテレビ ・金沢駅東広場テレビ ・運転免許センター ・各種交通安全講習
③自転車ルール・マナー検定 （小学校、中学・高校・一般・高齢者の２種類作成）	・高校授業の中で ・小学校、中学校授業の中で ・各種交通安全講習
④ホームページ掲載	・金沢市ホームページ掲載
⑤街頭指導	・チラシ配布、自転車走行指導帯などで実施
⑥全市一斉自転車マナーアップ強化の日	・警察、県、高校、地域と連携し実施
⑦高校生等に対する学習型啓発活動	・高校授業の中で（中３卒業前も）

※学校授業で実施する際、教師等に対する指導上の留意点・ポイントをまとめる必要がある。
※警察、県、高校、地域と連携して実施することで、交通安全遵守の必要性を高める。
※金沢都市圏内での移動も多いことから、近隣市町と連携することで、より効果的に取り組むことができる。

①チラシ配布

【チラシ作製】

・気軽に読める内容とするため、A4（両面）以内とする。
・高校生等に対しては、クリアファイルなど自身が頻繁に見ることとなる媒体の使用も検討する。
・対象者毎にチラシの内容を検討する。
・アンケート結果の数値や事故のメカニズム等を効果的に示す。

②テレビ・ビデオ放映

【ビデオ制作】

・気軽に視聴できるよう、 15 分以内とする。

・自転車は車両であること、車道左側通行を中心に、マナーを守らないと発生すると想定される事故をイメージさせる内容とする。

【ビデオの構成（案）】

構成	時間	内容
①マナーアップの必要性	1 分	・自転車事故が多い ・今後も自転車利用者は増加する ・新幹線開業に向けてのマナー向上
②アンケート結果などによる自転車マナーの問題点	2 分	・自転車通行位置の認知度の低さ ・ルール遵守意識の低さ
③具体的に自転車マナーの悪い行為、正しいルール・マナーの説明	4 分	・自転車は車両 ・車道左側通行 ・歩道は歩行者優先　など ・ローカル・ルールとして、自転車通行可の歩道では左側歩道を車道側通行 ・手での合図、肩越しに後をみる
④自転車レーン、自転車走行指導帯の通行方法	3 分	・東金沢駅自転車レーン ・東山、芳斎の自転車走行指導帯 （自転車走行指導帯を整備推進する）
⑤自転車が加害者になる場合	1 分	・加害者事故の事例紹介 ・TS マーク、賠償責任保険など
⑥まとめ	2 分	・自転車安全意識の向上と交通ルール・マナー遵守の必要性を訴える

▼自転車交通安全教育 DVD の事例

出典：JA 共済 HP

③自転車ルール・マナー検定

・まずは 2、3 校でモデル的に実施し、効果を検証した上で規模を拡大していく。

【検定の手順（案）】

手順	作業者	内容
①検定の依頼・説明	市→実施者	教員等が実施しやすい説明書を作成する。
②検定書類の配布	市→実施者	
③検定の実施 （約 5 分）	実施者	自転車利用者以外にも自転車目線で受験してもらう。
④採点	市	採点結果を分析し、次年度検定問題作成に活かす。
⑤結果報告（約 15 分）	実施者	間違えやすい問題の解説書を配布し、説明する。
⑥不合格者への 再受験	実施者	高校においては、不合格者に対してはペナルティを与えるなどの措置をとる。

※高校で実施する場合、③はホームルーム、⑤はビデオ放映（15 分）と併せて授業として、⑥は個別指導で、教員が実施。
※各種交通安全講習は、主催者が実施者となる。

【問題例】

・自転車は、どちらかといえば自動車より歩行者に近い、○か×か？
《解説》自転車は、道路交通法により「軽車両」とされており、車両の一種です。

・自転車が車道を走るときには、必ず左側の端を走らなければならない、○か×か？
《解説》自転車は、車両ですので、原則として車道を走行しなければなりません。
その場合は自動車と同じく左側で、端を走行しなければなりません。
（違反すると 3 ヵ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金）

▼自転車交通安全テストの事例

出典：地球の友・金沢

④ホームページ掲載

・金沢市ホームページに自転車利用ルール・マナーに関するコンテンツを立ち上げる。

▸ホームページからビデオをダウンロードできるようにする。

▸アンケート結果数値や各種自転車施策を統合的に掲載する。

⑤街頭指導

・日常的な街頭指導の他、自転車走行指導帯のルール周知などの街頭指導を警察、高校、地域と連携し実施する。

⑥全市一斉自転車マナーアップ強化の日

・年度初めの新たな自転車通学者が増える時期に設定（定着すれば、夏休み明け9月頃にも実施）。

・警察、県、高校、各種団体などが実施する活動を集中的に実施し、広報にも繋げる。

▼ホームページの事例

▼街頭指導のイメージ

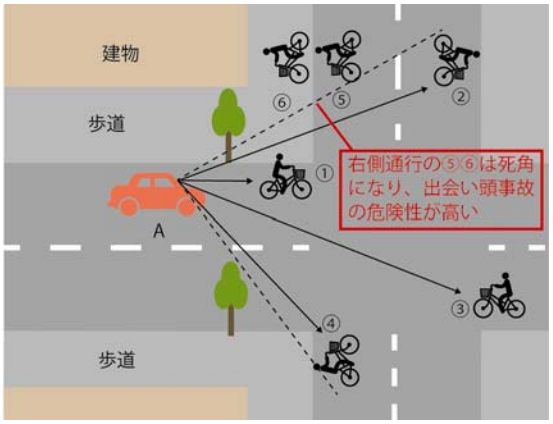
▼マナーアップ強化のイメージ

出典：警視庁 HP

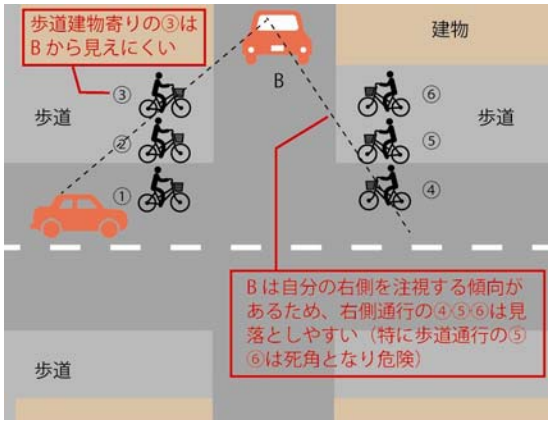
⑦高校生等に対する学習型啓発活動

・自転車事故をパターン化し、事故のメカニズムを伝えることによって自分の身に起こりうる事故を認識させ、それを回避させる学習型の啓発活動を実施する。

▼交差点に直進するクルマ A との事故の危険



▼脇道から出てくるクルマ B との事故の危険



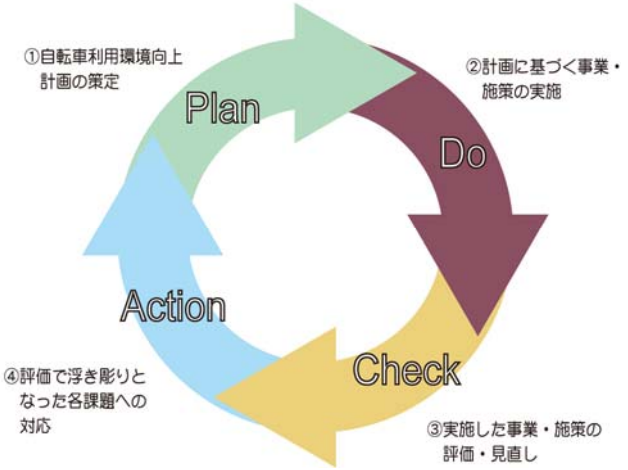
出典：2010ECO サイクルプロジェクト報告書（地球の友・金沢）より作成

4．計画の実現に向けて

4－1．計画の進捗管理

◆実施計画に掲げる各種施策・事業については、PDCA サイクルで進捗管理を行うことにより、実効力のある計画とする。
◆本計画は、平成 22 年度～31 年度の 10 ヵ年を計画期間としつつ、北陸新幹線金沢開業（平成 26 年度予定）を当面の目標とし、自転車利用環境の向上に努める。

【PDCA サイクルによる進捗管理のイメージ】



4－2．計画の推進体制

◆本計画の推進は、市民、学識者、警察、行政（国・県）、学校、企業・事業者などと連携して推進するほか、計画の進捗状況の点検、評価、見直し等を行い、計画の着実な推進を図る。

【計画の推進体制のイメージ】