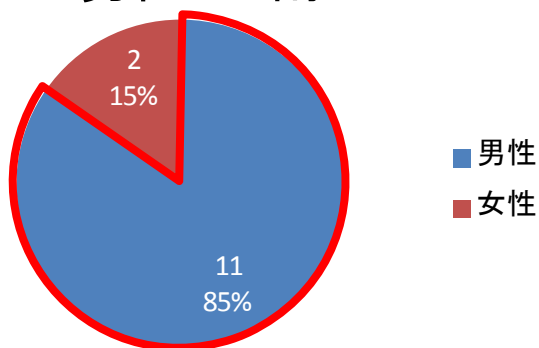


- ご意見は13名の方からいただきました。以下に、意見提出者の属性を示します。
- 次頁より、頂いた意見を5つの項目に分類し、意見に対する回答を示しています。なお、1人の意見の中に複数の項目がある場合には、それぞれの項目ごとに分類し回答を示しています。

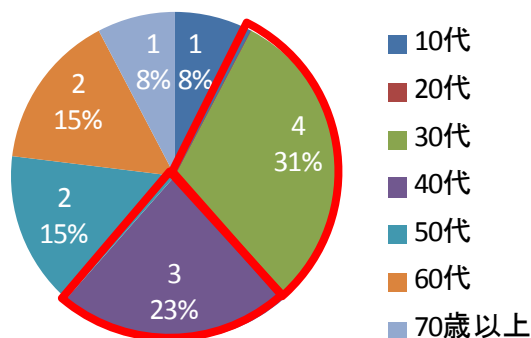
【性別】

⇒男性が9割



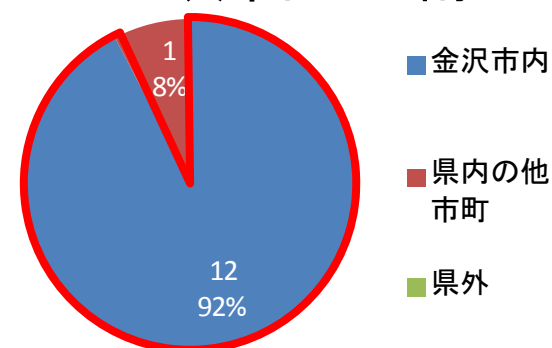
【年代】

⇒30、40代が多い



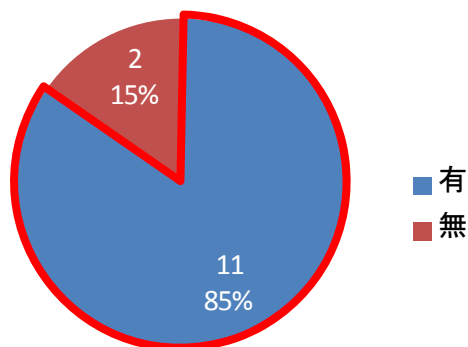
【居住地】

⇒金沢市内が9割



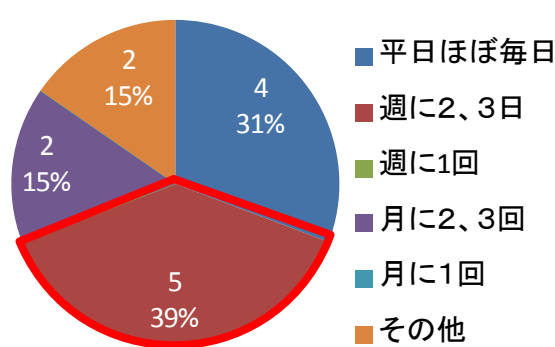
【運転免許の有無】

⇒9割が所有



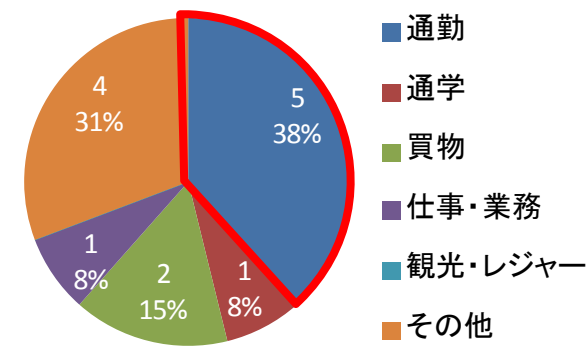
【自転車の利用頻度】

⇒週に2、3日が多い



【自転車の利用目的】

⇒通勤が多い



【分類 I : 交通ルールに関する意見】

意見	回答
<p>意見A：車道と自転車が通るところを白線を引くなどする試みはとても良いと思います。しかし、すでに施行されている片町裏通りなどを通るたびに感じるのですが、守っている人は誰ひとりいません。最初は指導する人を立たせるなど、強制的に守らせる必要があると思います。</p>	<p>【回答：意見A～F】 金沢自転車ネットワーク協議会では、自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナーの向上に関する事項やその周知方法、及びドライバーに対する啓発活動について、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察と連携し、検討してまいります。</p>
<p>意見B：整備ネットワーク大変良いです。やっと、自転車で安全安心に道路を走れるようになった。これと同時に、自転車利用者の交通ルールを守る意識がまったくないのが、大半。特に高齢者がひどい。交通事故が起きて当たり前。公民館を活用して、自転車交通安全教室を開く必要があります。</p>	
<p>意見C：普段、金沢中心部の観光地を自転車で通ることが多いのですが、いつも思うことがあります。それは、地元・金沢ナンバー車やタクシーの路地への乗り入れがとても多いことです。武家屋敷周辺や木倉町などは特にひどく、観光客が車をよけながら観光している…という、とても恥ずかしい状況です。ルールをどれだけ作っても守らせないと意味がありません。自転車や観光客が多い路地などは許可車以外の乗り入れを禁止する、違反者は罰金を取るなど、厳しい制裁が必要だと思います。県外と比べて金沢のマイカーのマナーは特に悪いと思います。自転車を取り締まる前に、そちらをなんとかして欲しいと思います。</p>	
<p>意見D：事務所がある片町から香林坊は車線変更して急に入ってくる自動車は取り締まっていたきたい。</p>	
<p>意見E：信号のない道路を歩行者や自転車が横切り、危険な思いをしたことが多く、特に自転車の夜間走行の無灯火も徹底的に取り締まっていたきたい。</p>	
<p>意見F：自転車はもちろん歩行者への信号無視などの指導ではなく摘発を積極的に行なってはどうか、と思う。</p>	

【分類 I : 交通ルールに関する意見】

意見	回答
<p>意見G：整備されるのは良いことだが、実際に自転車で走行する際に、車道混在区間では危険を感じ、走行する気にならない場合がある。車道混在区間のうち、例えば19、100、101などにおいて、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅に余裕がない ・車の走行スピードが速い (中には法定速度を超えるものがある) ・車の交通量が多い <p>などの理由により、車道混在区間を自転車で走行する際、危険を感じる。そのため、いくら整備されても怖くて走れないことがある。</p> <p>以上のことから、レーンの整備などに加え、車を運転する者の意識改革(自転車に配慮した運転)や啓蒙活動を行う必要がある。</p>	<p>【回答：意見G】</p> <p>車道混在区間につきましては、自動車からの視認性を高めることを基本として、車道の左側端を自転車マークや矢印の路面表示により明示することで、自転車のルール遵守率の向上や自動車との共存性を向上させるために整備するものであり、ドライバーの意識改革につながるものと考えております。</p> <p>金沢自転車ネットワーク協議会では、自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナーの向上に関する事項、及びドライバーに対する啓発活動について、学識者、国土交通省金沢河川国道事務所、石川県、金沢市、警察と連携し、検討してまいります。</p>

【分類Ⅱ：自転車通行空間に関する意見】

意見	回答
<p>意見A：車道混在での整備は、短期間で整備でき、お金もかからないと思うので、とても良いと思います。車と同じところを走るのは危険を感じることもありますが、路面にマークがあることで、車のドライバーが気をつけるようになると思います。 路線番号1～7や38～41などの「通行環境改善検討区間」では、たしかに車の量が多いので危ないかもしれませんが、例えばバス専用レーンであることを活かして、自転車がスピードを出して走れるようにするなど、やはり車道側の手当てが必要じゃないかと思います。歩道を走る自転車にはゆっくり走るよう注意し、車道にも自転車マークをつけて自転車が安全に走れるようにすべきなんじゃないかと思います。</p> <p>意見B：1～5の路線について、歩道が狭く、歩く人も多く、路肩も狭く、また車道に出ようとしても交通量が多く、路上駐車も多いため、安全に通行することはなかなか難しい。そのため、歩道を広げる、昼間限定でも自転車専用車線を設置したほうが、自転車は通行しやすいと思います。</p> <p>意見C：1～8の路線を毎日通勤で走ってます。そこで通勤時間帯はもちろん、24時間バスレーンを自転車が共用で出来るようにして欲しい。最近、自動車のドライバーにも自転車が車道を走ることが定着し、車道を走っていてクラクションを鳴らされることはほとんどありません。そこで通勤時間帯の安全に走行するためにバスレーンを自転車に開放してもらいたい。そうすることでバスの運行はスムーズになり自転車も安全に走れるからである。実際に朝の通勤はバスレーンを走ってとても快適である。しかし、夕方は自動車もバスレーンを走るのでとても危険である。特に③～⑥は是非バスと自転車が共用で走れるようにしてほしい。</p>	<p>【回答：意見A～C】 ご指摘の路線は、自動車、歩行者、自転車すべての交通量が多い一方で、車道や歩道の幅に余裕がなく、道路構造的な整備や改善が困難な「通行環境改善検討区間」としております。当面は、路線毎の道路交通特性や自転車関連事故発生状況などを考慮し、バスレーンの活用や、歩道上の徐行徹底等「ゆずりあい」の意識啓発など、具体の対応を検討してまいります。 また、頂いたご意見を踏まえ、車道部の自転車マーク等路面表示の設置についても検討してまいります。</p>

【分類Ⅱ：自転車通行空間に関する意見】

意見	回答
<p>意見D：金沢市内の自転車通行空間の整備が進むことは嬉しい限りです。知っているだろう、知っているはずと思っている、「自転車は車両の仲間で、車道左側通行が原則」というルールを可視化することは、国際観光都市を目指す金沢にとって、そこに住む人たちだけでなく、観光で訪れる人にとっても、自転車走行指導帯などは、流行の言葉を借りれば分かりやすい「おもてなし」の現れだと思えます。</p> <p>また、自転車が車道左側を走ることを知っていても、スピードの速い車と一緒に走ることが「怖い」という気持ちからルール違反になっても歩道を走っている人が多いように思います。ネットワーク化が進み、自転車が走るべき空間を示してもらえることで、歩道から車道へ下りてみる人も少しは増えるのではないのでしょうか。</p> <p>19番のバスレーンを自転車と併用したところ、概ね自転車と車との共存が上手くいっている例を見ると、その他の幹線道路に自転車走行指導帯等を設けることは必要ではないかと思えます。19番のバスレーンでは、自転車走行レーンを可視化したことで、車のドライバーの意識は変わったように思います。なので、他のバスレーンがある幹線道路にも自転車走行レーンの可視化を希望します。</p>	<p>【回答：意見D】</p> <p>19以外のバスレーンがある幹線道路につきましては、今後、路線毎の道路交通特性や自転車関連事故発生状況等を考慮し、バスレーンの活用や、歩道上の徐行徹底等「ゆずりあい」の意識啓発など、具体の対応を検討してまいります。</p>

【分類Ⅱ：自転車通行空間に関する意見】

意見	回答
<p>意見E：長町のように狭い道路に区画線を引いても車はその枠内に収まりきらないような状況ではあまり意味がないように思います。</p>	<p>【回答：意見E】 長町のような車道混在区間につきましては、自動車からの視認性を高めることを基本として、車道の左側端を自転車マークや矢印の路面表示により明示することで、自転車のルール遵守率の向上や自動車との共存性を向上させるために整備するものであり、自動車と自転車の通行位置を分離するための整備ではないことを、ご理解のほどお願いいたします。 なお、その路面表示で視覚的に車道幅員が狭くなることで、自動車の速度低下を促し、安全性が向上していると考えております。</p>
<p>意見F：幹線道路と並行して走る裏道といわれる道路のネットワーク化も大切だと思います。自分がよく利用する裏道に関してですが、24番の途中、石引2丁目交差点を過ぎてアールグレイ石引というアパート？の角を左折して路地に入る裏道があります。生活道路と思われそうですが、金商の高校生などの自転車利用者をよく見ます。この道は119番に合流します。今回のネットワーク案には上がっていませんが、ネットワークに加えてもらえるといいかもしれません。</p>	<p>【回答：意見F】 石引2丁目の路地については、これまで、自転車交通量調査や自転車経路調査等を考慮し、整備ネットワーク(案)に示しておりませんでした。しかし、ご意見を踏まえ、今後現地の状況を調査し検討していきたいと考えております。</p>
<p>意見G：73等、自動車の一方通行道路に対し、逆走する方向の自転車走行指導帯の存在は危険だと思います。</p>	<p>【回答：意見G】 73等、自動車の一方通行道路については、幅員も狭いことから自転車走行指導帯を整備することで自転車の通行位置を可視化し、安全性を高めていると考えております。 加えて、ゆずりあいの意識啓発などを含めた安全性向上について、道路管理者等において検討してまいります。</p>

【分類Ⅲ：交差点部に関する意見】

意見	回答
<p>意見A：幹線道路にレーンを設置するのであれば、交差点部の自転車のたまり部分の確保については必ず設置するようにお願いします。</p>	<p>【回答：意見A】 交差点部の自転車のたまり部分の確保につきましては、各路線においてガイドライン等に基づき各道路管理者で整備を検討してまいります。</p>
<p>意見B：武蔵が辻交差点（R157）の自転車横断帯の廃止。 駅方面からの車が左折し彦三大通りに進入の際、曲がり角に地下道のエレベーター棟があり、死角となって横断する自転車が見えないため大変危険である。現在ある自転車横断帯を廃止し、少し先にあるセブンイレブン前の横断歩道を利用するべきだ。</p>	<p>【回答：意見B】 むさし交差点については、ご指摘の意見を踏まえ、当該道路管理者が警察と協議し、対応を検討してまいります。</p>





【分類Ⅳ：駐輪場に関する意見】

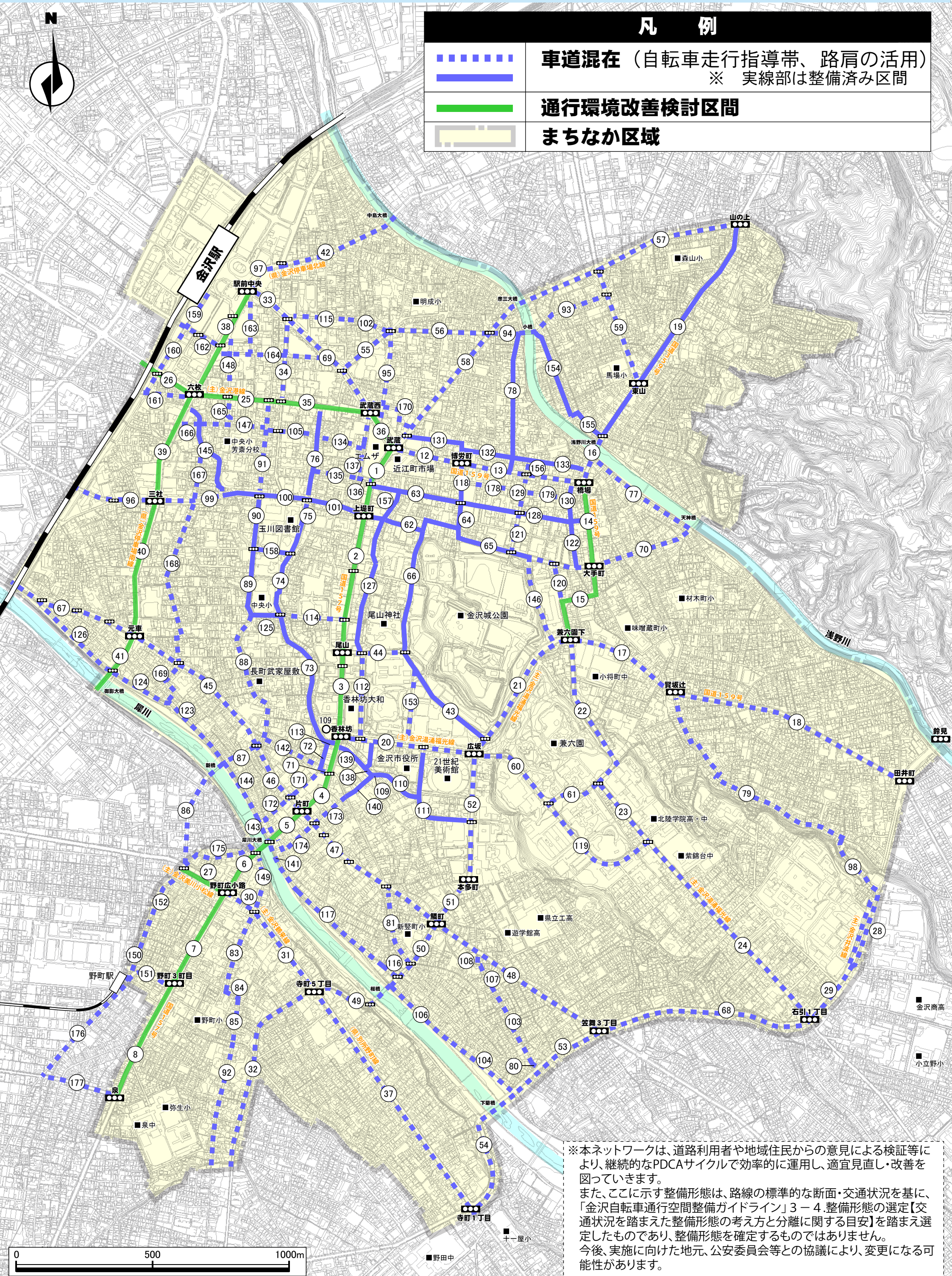
意見	回答
<p>意見A：自転車を使うように運動するなら中心部にもっと公共駐輪場が必要です。特に香林坊の西側に必要です。現状は豎町商店街の駐輪場が廃止されたこともあり、109の駐輪場には通勤通学の自転車があふれ、近所のお年寄りが短時間の買い物でとめたくてもとめる場所がなく困っています。そもそも雨や雪の多い金沢では屋根つきの大型公共駐輪場の整備が不可欠だと思います。自転車で走りやすい街づくりはもちろん大切ですが、快適な街づくりを目指すなら駐輪場についても配慮をお願いします。</p> <p>意見B：金沢市中心市街地における（香林坊地区）自転車環境整備において、駐輪場が圧倒的に不足している。豎町商店街駐輪場閉鎖以降、109の駐輪場がキャパオーバーであり、非常に危険な状態である。（管理できるレベルを超えています）。3月には、ラブロ片町の閉館があり、更に状況が悪化することが予想されます。香林坊地区の早急な公共駐輪場整備を強く要望します。</p>	<p>【回答：意見A～B】 香林坊地区を含めた金沢市内中心部の駐輪場の収容可能台数には余力がある状況であるものの、有効利用が図られていないこともあるため、今後、金沢自転車ネットワーク協議会では、駐輪場への適正な誘導や駐輪環境の改善に向けての対策を検討してまいります。</p>

【分類Ⅴ：その他意見】

意見	回答
<p>意見A：なぜ、金沢駅の西側地区が、この「金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク(案)」に入っていないのか。旧市街だけでなく新幹線金沢開業を見据えて自転車通行空間を整備すべきである。</p>	<p>【回答：意見A】 金沢自転車ネットワーク協議会ではこれまで、市内でも特に自転車利用ニーズが高く、解決すべき課題の多い金沢市中心市街地の自転車通行空間整備ネットワークを検討してまいりました。今後は、金沢駅西地区をはじめ、中心市街地以外につきましても、自転車交通量の多い路線などを抽出し、ネットワークの検討を進めてまいります。</p>
<p>意見B：片町ラブリ前あたりは舗装がひどいので綺麗にしてほしい。</p>	<p>【回答：意見B】 舗装については、各道路管理者が適宜補修してまいりますので、ご理解のほどお願いいたします。</p>
<p>意見C：71番から75番について、観光客が多く、よく海外から来た観光客に質問されるので多言語での道案内や標識を設置してはどうか？最後に、走行空間だけではなく駐輪場の整備もお願いしたい。5～10台程度停めれる簡易的なもので十分、そうすることで自転車を使って通勤するひとが増えると思う。</p>	<p>【回答：意見C】 多言語の道案内や簡易的な駐輪場の整備については、今後の検討課題とさせていただきます。</p>
<p>意見D：路肩を利用した自転車走行指導帯の設置、並びに左側通行の徹底化はたいへん意義があり、どんどん整備を進めてもらいたい。しかし積雪時にはすべてが無に帰す。路肩に堆雪をして自転車通行を阻害するような除雪をしてきたことと、この自転車通行空間整備計画とがどのように両立するのか。積雪時には自転車利用をあきらめろということなのか。自転車にも配慮した除雪方式を実施できるのか。意見を伺いたい。</p>	<p>【回答：意見D】 積雪地域の車道路肩は、一般車両の冬期交通確保のための堆雪帯（雪をためておく空間）としての機能を有していることから、現状では除雪のため自転車が路肩を走行することは困難だと考えております。 積雪時の自転車の通行にあたっては、十分に注意をお願いいたします。</p>

金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）

凡 例	
 	車道混在 （自転車走行指導帯、路肩の活用） ※ 実線部は整備済み区間
	通行環境改善検討区間
	まちなか区域



※本ネットワークは、道路利用者や地域住民からの意見による検証等により、継続的なPDCAサイクルで効率的に運用し、適宜見直し・改善を図っていきます。

また、ここに示す整備形態は、路線の標準的な断面・交通状況を基に、「金沢自転車通行空間整備ガイドライン」3-4.整備形態の選定【交通状況を踏まえた整備形態の考え方と分離に関する目安】を踏まえ選定したものであり、整備形態を確定するものではありません。

今後、実施に向けた地元、公安委員会等との協議により、変更になる可能性があります。

