

パブリックコメントの意見まとめ

内の数字は別紙「パブリックコメント意見一覧表」の「集計番号」に該当

- 2 クルーズ乗船客の自転車観光を考慮して、金沢港までのネットワークを検討すべき。
- 4 レジャー目的の自転車利用が増えているため、金沢港周辺の整備を検討すべき。

- 4 金沢西高校周辺の整備と合わせて、既存ネットワーク(50m道路)との接続を踏まえた整備をすべき。(48番、49番)

- 1 朝夕の交通量が多い時は怖いため、指導帯を整備してほしい。(15番)

- 9 自転車通行空間が歩道に整備されており、国のガイドラインに準拠して車道走行を促す整備を行うべき。

- 12 自転車の広域的移動を考慮して二口町～疋田東交差点間をネットワークに追加すべき。

- 5 自転車利用が多くなっているため、自転車や歩行者にとって安全な対策を講じてほしい。

- 6 森本中学校へ自転車通学する生徒が多いため、自転車を通る空間を分かりやすく示してほしい。

- 12 森本とまちなかをつなぐルートとして359号の指導帯の延長区間を優先的に整備してほしい。(16番～19番)

- 4 レジャー目的の自転車利用が増えているため、山側環状の整備を検討すべき。

- 9 香林坊や兼六園下交差点等の変則的な交差点では、自転車に従うべき信号が分かるように、誘導看板や路面表示を設置すべき。

- 9 長町景観地区では歩行者、自転車、クルマが多いため早期の対策を望む。

- 8 サイクリングや通学等にも利用される河川沿いをネットワーク路線に追加すべき。

- 8 62番等の幹線道路は応急処置的な整備も含めて検討し、整備優先度を高めるべき。

- 12 上野松交差点で歩道に自転車を誘導する規制を廃止すべき。

- 11 歩道が狭く、自転車道の整備を早急に進めてほしい。(41番～43番)

- 1 路肩が狭く悪路のため、指導帯を整備してほしい。(51番、67番)

- 5 北陸大学の学生が通学するルートをネットワーク路線に加えてほしい。

- 8 金大附属中高は、広域から生徒が集まるため、33番と130番の間に路線を追加すべき。

- 1 車のスピードが速く、車道左側通行しても怖いため、指導帯を整備してほしい。(77番)

- 【自転車ネットワーク候補路線の連続性確保や自転車通行空間の整備】
- 2 途切れている区間は、繋ぐか、無くした方がよいのではないか。
 - 3 狭い道の自転車通行空間整備は、事故のリスクが高くなるため、車道幅を含めて候補路線を検討してほしい。
 - 7 自転車ネットワーク候補路線の連続性を確保してほしい。
 - 8 他路線と接続していない路線を連続的な繋ぐとともに、裏道を活用したネットワークを郊外でも検討すべき。

- 【道路の凹凸改善や夜間の対策】
- 1 まちなか以外は、凹凸のある悪路が多く、修繕してほしい。
 - 7 スポーツタイプの自転車が楽しめる新たな路線選定や、凹凸の少ない路線を近隣市町と連携して整備してほしい。
 - 9 クルマの交通量が多い路線では、路面表示だけでなく、街路灯を増設してほしい。

- 【自転車ルールの啓発】
- 2 有松の自転車レーンでは高校生や大人にはルールは守られているが、大学生のルール無視がひどいため、大学生への教育を検討すべき。
 - 3 幼少期から自転車マナーやルールの指導をすべき。
 - 3 クルマのドライバーにも指導帯を周知することが必要。

凡例

- パブリックコメントで意見が出た路線
- 広域的な自転車NW候補路線優先度(案)
 - A. 短期(17.3km)
 - B. 中期(39.3km)
 - C. 長期(71.9km)
- まちなかエリア
- 自転車通行空間整備済路線(H28.8時点)
- 中心市街地の自転車通行空間整備NW(H26.2策定)

広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)に対する意見募集結果一覧表

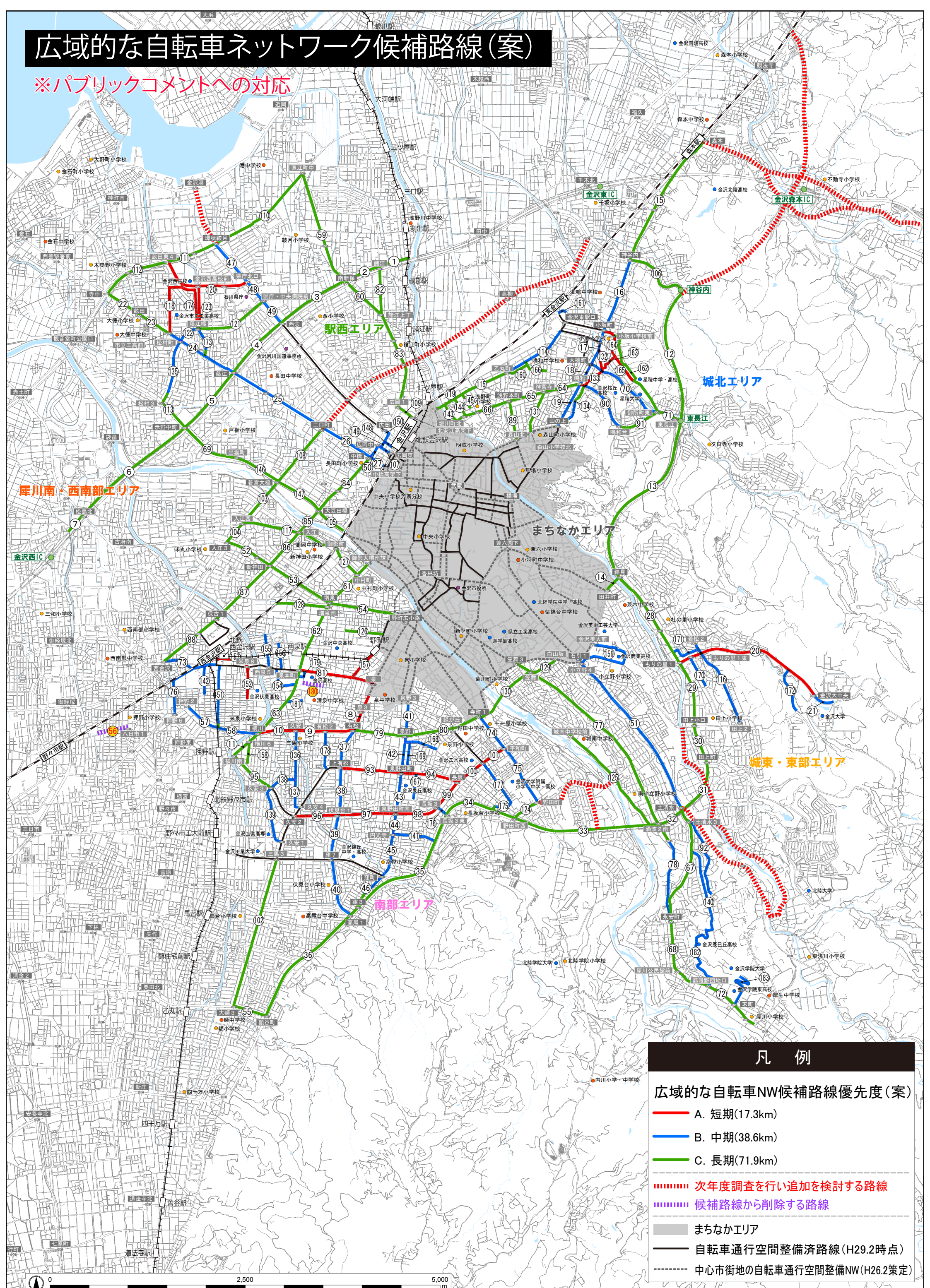
意見募集期間 : 平成28年10月1日(土)～平成28年10月31日(月) N=12

集計番号	意見・要望
	「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」に関する意見や要望
1	51、67番を通勤で使用しますが、路肩が狭い、悪路です。高校生の利用もあるので、是非、走行指導帯を設けて欲しいです。
	77番は車のスピードが出ていて、車道を左側走行していても怖いです。走行指導帯を設けて欲しいです。
	15番も朝夕の交通量が多いときは怖い。走行指導帯を是非設けて欲しいです。
	まちなかは走行指導帯が増え、自転車で走行するときは逆走して来る自転車がなければ比較的安心して走行することができます。ただし、まちなかエリア以外だと、道自体がでこぼこしているなど悪路な箇所が結構あります。自転車のかごにペットボトルを入れていたところ、飛び出してしまう場面がありました。事故にも繋がりがねません。ひどいでこぼこは早く直して欲しいです。
2	5km圏内とのことですが、金沢港周辺までネットワークが必要ではないでしょうか。クルーズ船等も多く来るようになっており、クルーズ乗船者に自転車を観光に利用してもらうことも考えられます。
	いくつか途切れ途切れになっている区間がありますが、どこかに繋ぐか、なくした方がよいのではないのでしょうか。56、57、76、126、128、142、158、170、180等
3	金沢に通勤しており、有松あたりの自転車レーン整備区間を通る際、高校生や大人はルールを守って通行しており、非常に良い状態だと思います。ただ、大学生はルール無視がひどいので、大学生への教育等を何かできないでしょうか。ネットワークに関連して、ルール周知等の対策をお願いします。
	住まいの近くに、自転車専用通行帯があります。主に高校生の通学に役立っているようですが、使用者のマナーが残念ながら良いとは言えません。走行帯の有無にかかわらず、利用者のマナーも徹底できたら、走行帯の有用性がより深まると思います。幼少期からの自転車走行マナー、交通ルールの指導がもっと充実したらよいと思います。
	また、自動車のドライバーにも走行帯がある道路でのマナーが周知されていないと思います。走行帯に駐車している自動車をたくさん見かけます。ドライバーにも、走行帯の周知、マナーの徹底が必要だと思います。
4	私は、自転車に日常乗る事が少ないので、素人意見、車のドライバー側からの意見になりますが、走行帯があれば、自転車が通る道なんだという事が認識できるので、路線案には賛成です。しかしながら、金沢の道は広いと言い難く、走行帯を確保する事により、自動車の走行に影響が出ないか懸念もあります。狭い道だからこそ、自転車と自動車と共存する際に事故などのリスクも高くなるので、走行帯がしかれる事は望ましいとは思いますが…候補路線では、車道幅は検討がなくてもよいのでしょうか？
	・駅西の高校が集積する箇所について、優先度が高い路線となっておりますが、既存のネットワークと接続していないのが気になりました。48、49は中期的となっておりますが、仮に高校周辺が候補路線となり整備されるとなりましたら、同時に整備されるものと考えても良いのでしょうか？選定指標にそういった項目が無いので、仕方が無いかなとは思いますが、、、
5	・レジャー目的で自転車を乗る人も多くなっているため、山側環状や金沢の港周辺路線は、整備してもよいのではないかと思います。
	北陸大学への道について、土清水のバス停から湯涌方面、銚子口のバス停まで および、浅ノ川沿いの道で、北陸大学の下の道から朝霧台方面の朝霧大橋まで、また田上方面への道も学生が通学に利用するので、是非、ネットワーク路線に加えてほしいです。
6	また、森本駅前から福光方面の道で現在、拡幅および直線化の工事が進められていますが、片側にしか歩道がありません。東原地区や直江谷、二俣方面へは、最近自転車に乗っている人を多く見かけるようになりました。そのためできれば自転車道が欲しいところですが、それが無理であれば、自転車が安全に走れるように、両方に路側帯を設けるよう整備するとか、途中で空き地ができた場合には、それを自転車の休憩地にするなど、できるだけ自転車および歩行者にとって安全な対策を望みます。
	ネットワーク路線には含まれない国道304号線ですが、不動寺小学校、三谷小学校を卒業した子供が、毎日森本中学校に自転車通学をしています。また最近スポーツ自転車も頻繁に見かけます。路肩の広いところには自転車マークを入れるか、カーブのところは路側帯に余裕を持たせてほしいです。バス交通も不便なところなので、せめて自転車が通る空間を自動車運転者から認識しやすくて工夫して頂けるとありがたいです。森本のインターのところの新しい道は路側帯も広く自転車が走りやすいです。
7	・安全で快適な自転車通行空間を創出するために、自転車ネットワーク候補路線の連続性を確保してほしい。
	・スポーツタイプの自転車ユーザーが楽しめる新たな路線設定や空間整備(凹凸が少ない路線)を近隣市町と連携して進めてほしい。
8	・他路線と接続されていないネットワーク路線がみられます。”エリア”と設定している以上、エリア内で面的で連続的なネットワークを構築してはいかがでしょうか。
	・まちなかエリアから広域的なエリアに接続されていない路線もいくつかあります。特に、裏道を活用できることが金沢の自転車通行空間の特徴だと思いますから、郊外においても、裏道のつながりを意識し、全エリアがつながる路線選定をしてはいかがでしょうか。
	・「南部エリア」と「城東・東部エリア」のネットワークが脆弱ではないでしょうか。主要目的地の附属中高は、広域的に生徒が集まるため、33番と130番の間に一路線程度設定をお願いします。また、「城東・東部エリア」の横断方向のネットワークも不足しているように感じます。
8	・幹線道路で整備が「長期」となっている路線が多くあります。整備時期の区分は十分検討されていると思いますが、重要な路線ですので(例えば62)、応急措置的な対応をすることも検討して、早期に整備延長を確保してはいかがでしょうか。
	・金沢は2本の川を骨格としたまちで、それらが景観形成や憩いの場になっていると思います。自転車交通量としては微量なのかもしれませんが、サイクリングや学生も通学に利用していますので、加えてはいかがでしょうか。7つの選定指標では、自転車先進地として、金沢らしい通行空間を満足に確保できるとは思いません。

意見・要望	
集計番号	「広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)」に関する意見や要望
9	水路と並行する道路で、左側に水路がある場合は、クルマの幅寄せにより水路への転落の危険もあるので、クルマのドライバーに自転車の左側端を意識付ける意味でも早急に自転車通行位置の明示を進めることを要望。特に、長町の景観地区においては、歩行者・自転車・クルマの通行量が多いので早期な対策を望む。
	T字交差点や5差路交差点など、変則的な交差点において、自転車が従うべき信号や通行方法が現地で分かるように早期に誘導看板や路面表示等の設置を要望する。特に、県道10号を市役所から香林坊交差点で左折車線から右折する時や、兼六園下交差点など、交通量が多くて危険である。
	金沢駅から東に延びる県道60号沿いは、飲食店、観光ホテル、オフィスビルが数多く点在し、不特定多数の歩道利用者がいるにも関わらず、自転車通行空間が歩道に整備されている。歩行者、自転車利用者双方から大変危険であるため、早急に国のガイドラインや道路交通法などに準拠した車道走行を促す整備を要望する。
10	クルマの交通量が比較的多い県道や準幹線道路の単路部では、夜間暗く車道走行に危険を感じるため、少なくとも自転車ネットワーク路線は、路面表示のみならず、街路灯の増設やLED化など、照度の検討を要望する。
11	41～43の歩道がせまく、自転車道の整備を早急に進めてほしい ①片町方面を向いて、右側しか歩道がない。 ②自転車と一緒に走るのは無理です。
12	第一印象としては非常によく考えられたプランだという印象です。8号線や山環の整備計画などは野心的とすら感じるほどですが、本当に実現するとしたら素晴らしいことです。文字通り世界規格の自転車都市への足掛かりとなると思います。 唯一、あれと思ったのは、108の延長線、二口町→高柳→疋田東の部分が計画に入っていないことです。広域で自転車移動(津幡⇄西金沢)するものにとっては、このルートは幹線道路に当たります。是非、整備計画に加えるべきです。
	あと、できればの話ですが、元祖自転車走行指導帯の延長、16、17、18、19は森本⇄まちなか唯一の幹線ルートです。優先順位を「最優先」にしてもいいのではないのでしょうか。バイパス路線として旧北国街道もあるのですが、自転車移動とは言え旧北国街道は生活道路であり広域移動するものは使っていないと思います。 93、94整備後の確認ですが、上有松交差点における、自転車の「強制歩道誘導」を廃止することをお忘れなく。誰も守れない、いたずらに道交法違反を量産する...これは「悪策」です。

広域的な自転車ネットワーク候補路線(案)

※パブリックコメントへの対応



凡例

広域的な自転車NW候補路線優先度(案)

- A. 短期(17.3km)
- B. 中期(38.6km)
- C. 長期(71.9km)
- - - - - 次年度調査を行い追加を検討する路線
- - - - - 候補路線から削除する路線
- まちなかエリア
- 自転車通行空間整備済路線(H29.2時点)
- 中心市街地の自転車通行空間整備NW(H26.2策定)

