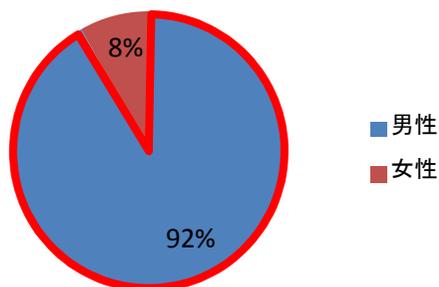


【結果概要】

- 意見の募集期間 : H25.4.22~5.12(21日間)
- 意見の提出者 : 37人
- その他意見の総数 : 91件

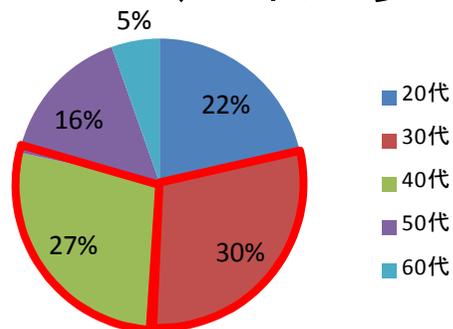
【性別】

⇒男性が9割



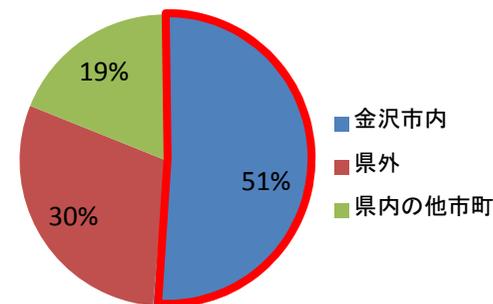
【年代】

⇒30、40代が多い



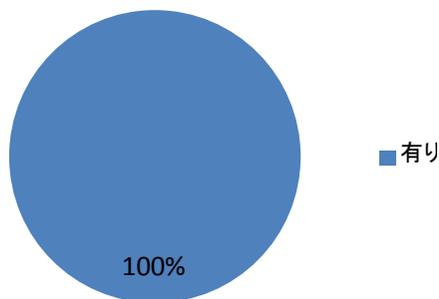
【居住地】

⇒金沢市内が半数



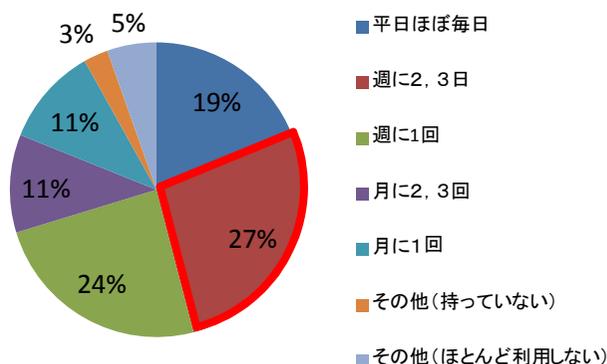
【運転免許の有無】

⇒回答者全員が所有



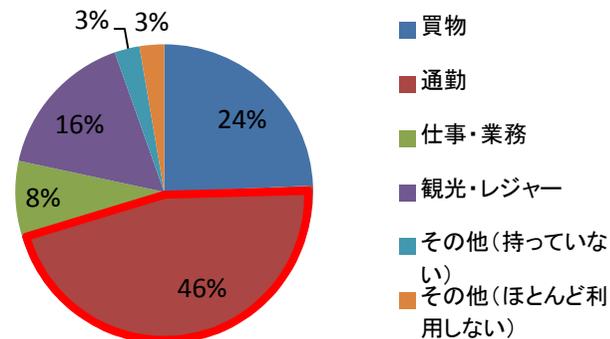
【自転車の利用頻度】

⇒週に2、3日が多い



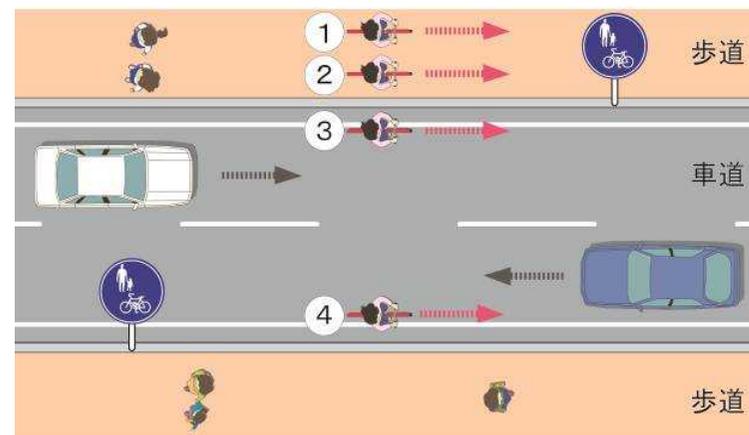
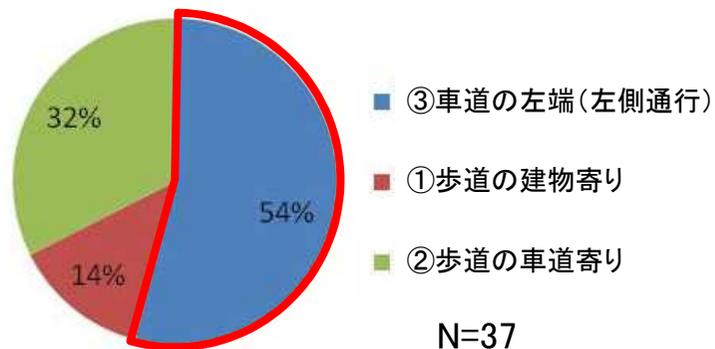
【自転車の利用目的】

⇒通勤が半数



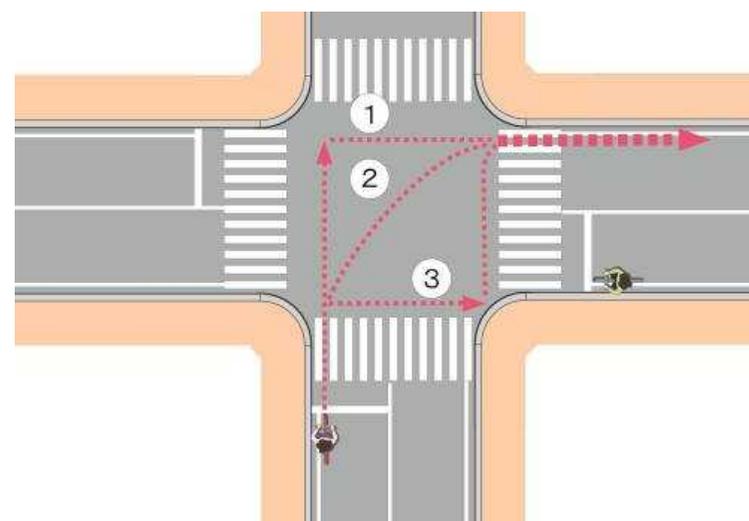
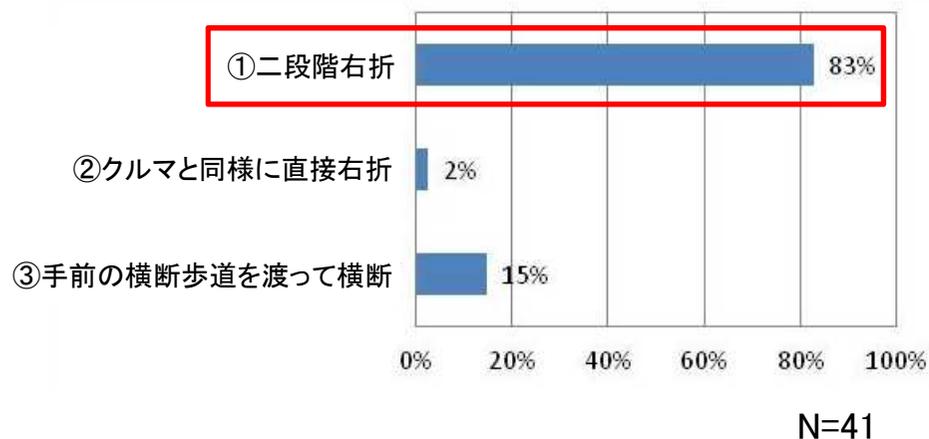
【日ごろの主な通行位置】

⇒車道の左端(左側通行)が半数と最も多い



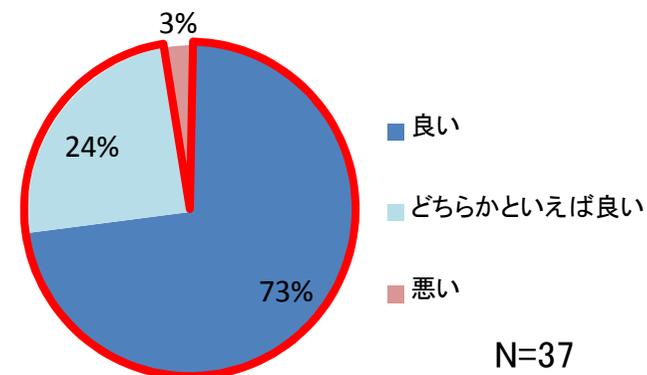
【交差点の右折方法(複数回答)】

⇒二段階右折が8割と最も多い



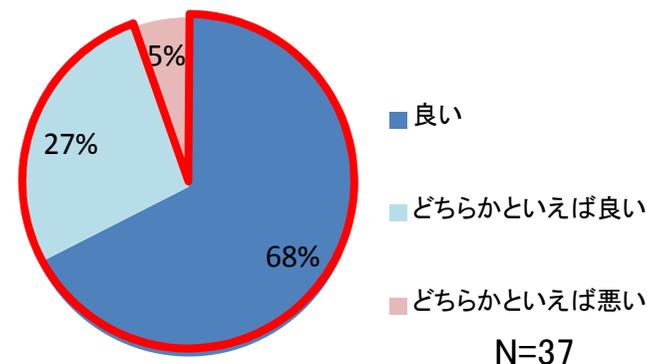
【自転車マーク+矢印の路面標示について】

⇒「良い」「どちらからとい
えば良い」の合計が9割
以上となっている。



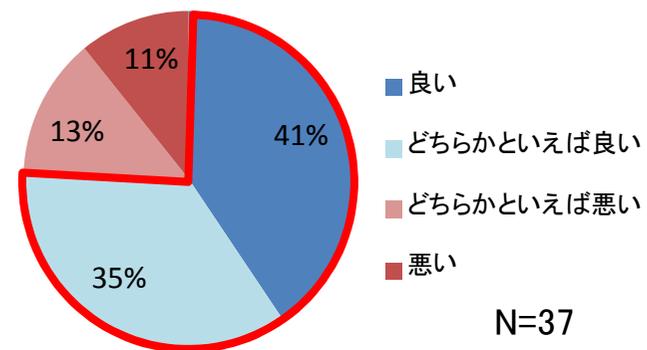
【歩行者マークの路面標示について】

⇒「良い」「どちらからとい
えば良い」の合計が9割
以上となっている。



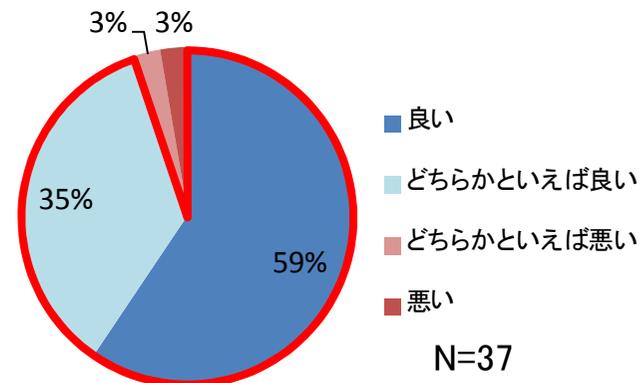
【着色について】

⇒「良い」「どちらからとい
えば良い」の合計が約
8割となっている。



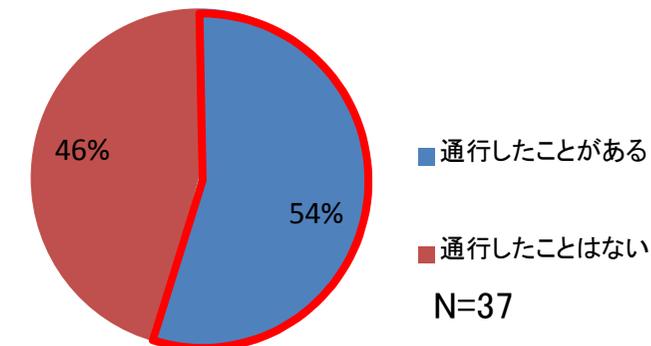
①「自転車走行指導帯」の基本的な考え方について

⇒「良い」「どちらからとい
えば良い」の合計が9割
以上となっている。

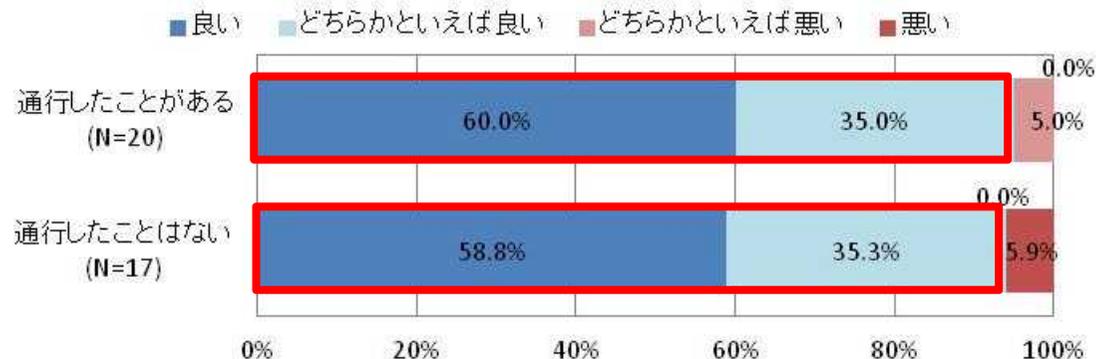


②「自転車走行指導帯」の通行経験について

⇒「通行したことがある」
「通行したことはない」が
ほぼ半分となっている。



※評価と通行経験のクロス集計
⇒通行経験の違いによって指
導帯に対する評価の違いは
みられない。



Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

1. 「自転車マーク+矢印」の路面標示について

道路表示や道路標識だけでなく、自転車の通行位置・方向を示すため、下記のような「自転車マーク+矢印」を統一的に使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

	意見	対応
1	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行空間が明確になってとても良い取り組みだと思ふ。また、国道、県道、市道で統一されたマークを使うことで、ネットワークとしても良いと思ふ。 	⇒賛同ご意見として承ります。
2	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車・停車禁止にしなければ無意味です。 	⇒自動車ユーザーに対し積極的に自転車空間整備についてPRし、路上駐停車がないような周知を含め、検討していきます。
3	<ul style="list-style-type: none"> 全国版ガイドラインの標準的な考え方や金沢自転車ネットワーク協議会の内容は拝見しては無いが、道路幅員関係における、自転車通行空間設置の基準は設ける必要有るのではないですか。 	⇒金沢版ガイドラインP29「自動車速度及び路肩幅員と整備形態の関係」にて、目安としての考え方を示しています。
4	<ul style="list-style-type: none"> 融雪装置のある道路では側溝に向けて傾斜があり、自転車走行に危険がないように配慮してほしいです。 	⇒金沢版ガイドラインP38 3-5. 2) より、自転車の安全な通行空間が確保できない場合は、その幅員を除く事も検討するものとしています。
5	<ul style="list-style-type: none"> L型側溝がある場合、勾配があるため、自転車が走りにくく、これを自転車通行帯の有効幅員に含められても実際にはつらいです。 	
6	<ul style="list-style-type: none"> 自転車マークの種類を分けたのがユニークです。 	⇒賛同ご意見として承ります。
7	<ul style="list-style-type: none"> 自転車に通行方向が分かりやすいように矢印マークは重要。また自動車に対して明示するために、自転車通行帯をはっきり色分けすべきだと思います。 	⇒金沢版ガイドラインP41 3-6. より、歩行者や自動車からの視認性を高め、自転車利用者の安全性・走行性の向上を図るため、自転車通行空間の着色を検討するものとしています。
8	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行指導帯と自転車専用通行帯の区別が分かりにくいです。自転車走行指導帯と自転車専用通行帯で着色を変える工夫などをしてはいかがでしょうか。 	⇒自転車走行指導帯と専用通行帯の違いは、車道の一部を走行する自転車走行指導帯と、車道とは別に独立したレーンを設けることができるかの違いになります。そのためどちらも自転車通行区間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、着色又は区画線等により明示することが望ましいとしております。

意見		対応
<p>Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問 Q3-A 自転車通行空間の明示方法について</p> <p>1. 「自転車マーク+矢印」の路面標示について 道路表示や道路標識だけでなく、自転車の通行位置・方向を示すため、下記のような「自転車マーク+矢印」を統一的に使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？</p>		
9	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間であることが、車道から少し分かりづら いかなと思います。 	⇒金沢版ガイドラインP41 3-6. より、歩行者や自動車からの視認性を高め、自転車利用者の安全性・走行性の向上を図るため、自転車通行空間の着色を検討するものとしています。またP47(2)より、必要に応じて看板を設置し、自転車の通行位置を明示するものとしています。
10	<ul style="list-style-type: none"> あえて市街地と自転車専用道路で自転車の種類を変える必要はないと考えます。 	⇒金沢版ガイドラインP41 3-6. 1)(1)より、市街地内ではカゴ付きを、カゴなしはレクリエーションを主目的にした自転車専用道路での使用を想定するものとしており、目的によって分けることを想定しています。
11	<ul style="list-style-type: none"> 自転車マークを分ける必要はありません。カゴ付きに統一で良いと思います。 	
12	<ul style="list-style-type: none"> カゴつき→日常で使う自転車で、カゴなし→ロードバイク系ということでしょうか。小さな子供を乗せた母親、高校生、ロードバイク系が同時間、同路線になった場合はどうなるのでしょうか。 	
13	<ul style="list-style-type: none"> かご付きとかご無しで意味が違うのか不明です。 	⇒金沢版ガイドラインP51 3-6. 5)より、外国人が理解できるようにピクトグラム活用に努めるものとしています。また、路面表示については、将来的に通行ルールが定着した段階で、更新の必要性について検討するものとしています。
14	<ul style="list-style-type: none"> 進行方向の指示に自転車マークは必要ないと思います。 	
15	<ul style="list-style-type: none"> 進行方向の指示に自転車マークは必要ないと思います。矢印と自転車左側通行や歩行者・自転車優先の文字だけで問題ないのではないのでしょうか。あえて耐候性を落とした表示で周知するまでは多めに表示しておき、利用者が多い所は自然に消えると仕様が良くと思います。 	

Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

2. 「歩行者マーク」の路面表示について

歩行空間において、歩行者の通行位置を明示するため、下図のような「歩行者マーク」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

	意見	対応
16	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者を避けるためにルール違反してしまう場合もあるので、歩行者の通行場所を示すことはとても良いと思います。みんながそれぞれのルールを守る意識が大切であり、それが交通安全に繋がると思います。 	⇒賛同ご意見として承ります。
17	<ul style="list-style-type: none"> 自転車マークの隣に、明確に線で区切られた上で設置されているのは良いと思います。 	
18	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者としての認知はしやすいと思います。心理的に「事件現場」のような感覚もあります。歩いていると「歩行者マーク」を足で踏まずによけてしまう思いもします 	⇒参考のご意見として承ります。
19	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の場合でも進行方向を明示して欲しいです（双方向 可でも）。 	
20	<ul style="list-style-type: none"> 歩いているマークのほうがよいと思います。 	
21	<ul style="list-style-type: none"> 更にひらかなで、「ほこうしゃ」と入れて下さい。 	
22	<ul style="list-style-type: none"> 歩いている姿がわかるほうが良いと思います。 	
23	<ul style="list-style-type: none"> 歩道は基本的に歩行者専用なので、自転車通行可能な場所は「自転車車道側走行」、自転車通行不可の場所は「自転車走行禁止」と明記したほうがよいと思います。 	⇒今後の検討課題として承ります。
24	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者は「右側通行」の徹底は難しいと思われるので、自転車用の表示よりもこちらが多いほうがよいと思います。 	⇒自転車通行空間整備を基本としている中で今後の課題として承ります。
25	<ul style="list-style-type: none"> 両矢印があってもよいのではないのでしょうか。 	⇒矢印については自転車マークと合わせて使用する事としており、自転車の通行方向に両矢印を設置する事は危険があるおそれがあるので参考意見として承ります。

Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

2. 「歩行者マーク」の路面表示について

歩行空間において、歩行者の通行位置を明示するため、下図のような「歩行者マーク」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

	意見	対応
26	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員関係における、自転車通行空間設置の基準は設ける必要が有ると思います。設問1と2の中央小学校地区市道の事例を見てもそう思います（歩道有り無しによるのでしょうか）。 	⇒金沢版ガイドラインP23 3-4. 整備形態の選定において、歩行者及び自転車者の安全性・快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況、路線状況、沿道状況に配慮しつつ整備形態を選定するものとして明示しています、P25には【参考】として、分離の目安の考え方となる自動車速度と路肩幅員と整備形態の関係についても明示しております。
27	<ul style="list-style-type: none"> 子どもによりわかりやすくするため、通学路などでは自転車路と歩行者路をガードレールないし等間隔のポールなどで区切ってはいかがでしょうか。 	⇒金沢版ガイドラインP38 3-5 1) において接触の危険性など自転車の安全性を考慮して自転車通行空間と歩行者空間の間に柵等の分離工作物をできる限り設置しないとしております。

意見12件

Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

3. 「着色」について

自転車通行空間を着色する場合は、金沢市景観計画を踏まえ、日本の伝統色である「灰桜色・茶色系」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

意見		対応
28	・着色は無くてもよいくらいであり、落ち着いた金沢らしいカラーが良いと思います。	⇒賛同ご意見として承ります。
29	・地域特性や景観に配慮して色を選択することは重要と考えます。	
30	・通行空間・通行帯を何らかで表示した方が自動車・自転車の走行がスムーズに行えると思います。	
31	・夜間でも認識できるような反射塗料の使用も検討願います。	⇒視認性向上の必要性という事で今後の検討課題と致します。
32	・景観的に落ち着いた色ではあるが、暗いイメージがあり夕方や夜間での認識がし難いです。安全性を重視すれば明確な明るい色彩やライトで反射する等の措置をとったほうがドライバーにとっては良いのではないのでしょうか。	
33	・夜間はどのような感じかが少し心配です。	
34	・グレーのアスファルトとのコントラストを強くして欲しいです。融雪装置の水のサビで色味が変わって見にくくなります。夜間でも判別しやすいように明度を上げて欲しいです。	
35	・できれば夜は自動車のライトで反射する(細かい発光材料、またはライトを照り返すようなもの)、事例も夜間の照明等がついているときの写真があるとよいと思います。	
36	・自動車から自転車道を識別できるようにカラー化して頂きたい。特に夜間は自転車道を識別できない事が多く、自転車の発見が遅れ危険を感じます。カラー化されていない道路を走行中、自動車から発見されていないと感じる。	

Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

3. 「着色」について

自転車通行空間を着色する場合は、金沢市景観計画を踏まえ、日本の伝統色である「灰桜色・茶色系」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

	意見	対応
37	<ul style="list-style-type: none"> 着色は不要です。白ラインと自転車マークだけで十分です。本場デンマークでも自転車レーンの着色は交差点内のみでありました。尚、どうしても着色するとすれば灰桜色は金沢の場合景観上妥当です。 	⇒着色については必ず行わなければいけないものではありません。金沢自転車通行空間整備ガイドラインでは金沢市景観計画を踏まえ灰桜色としております。
38	<ul style="list-style-type: none"> 白線に沿わずかたちで着色面を減らせばよいと思います。こんな所でカッコつけて伝統色とか必要ありません。 	
39	<ul style="list-style-type: none"> 自動車で行っている、自転車走行指導帯と自転車専用通行帯との区別がわかりにくいので、どちらか一方のみを着色するなど使い分けをしてはいかがでしょうか。 	⇒自転車走行指導帯と専用通行帯の違いは、車道の一部を走行する自転車走行指導帯と、車道とは別に独立したレーンを設けることができるかの違いになります。そのためどちらも自転車通行区間であることをドライバーに周知するため、自転車マークと矢印に加え、着色又は区画線等により明示することが望ましいとしており、参考意見として承ります。
40	<ul style="list-style-type: none"> 景観に配慮すべきというのは分かりますが、1年後には周辺と同化してしまい、区別にならないので、本来の目的を達成していないようにも思います。 	⇒適切な維持管理に努めて参ります。

Q3. 「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（素案）」に関する設問

Q3-A 自転車通行空間の明示方法について

3. 「着色」について

自転車通行空間を着色する場合は、金沢市景観計画を踏まえ、日本の伝統色である「灰桜色・茶色系」を使用していきたいと考えていますが、どのように思いますか？

意見		対応
41	・目立たないです。	⇒金沢市景観計画を踏まえた日本の伝統色である灰桜色を基本としておりますが、明度、彩度については対象区間の周辺景観や消雪水に含まれる鉄分の影響を考慮する事と、視認性を高めるために舗装面と着色面のコントラストに配慮する事としております。
42	・色が強く、歩道や車道などの他の地の部分と調和していません。	
43	・灰桜色・茶色系と黒・灰のコントラストが良くありません。	
44	・街並みと道交法では、道交法の安全を最優先すべきです。全国で統一感を持たせるために青色が良いです。えんじ色のカラーマーキングは、県外からのドライバー、歩行者、自転車利用者の混乱を招いている。	
45	・他県ではよく見られ、視認性も良い青色系の使用も考慮してはいかがでしょうか。また、施工にかかる費用面も検討すべきではありませんか。	
46	・融雪装置から出る錆の色と混同して明示効果が薄そうです。黄、緑、青など目立つ色にて、交差点はさらに色を変えるなどの工夫が必要です。	

意見19件

Q3-B 自転車走行指導帯の基本的な考え方について

1. 「自転車走行指導帯」の考え方について

全国版ガイドラインでは、「クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路」において、路面表示や着色などにより自転車の本来通行すべき車道左側を明示した上で、クルマと自転車を車道で混在させることとしています。

一方、金沢では、非戦災都市であり道路が狭く、路肩幅の確保が難しいため、クルマの交通量がある程度多い場合でも、これまでの整備実績や自転車通行マナーの周知活動による利用者への浸透状況等を踏まえ、バスレーンの有無等を考慮した上で、上記の自転車マークや着色を明示する「自転車走行指導帯」の整備を検討することができることとしています。

上記について、どのように思いますか？

意見		対応
47	<ul style="list-style-type: none"> • 本来のルールを示すものとしてとても有効だと思う。クルマに自転車の通る場所を教えることが交通安全につながると思います。 	⇒賛同ご意見として承ります。
48	<ul style="list-style-type: none"> • 非常に有効である。自転車、自動車ともに安心感がまるで違う。素晴らしいせ策です。 	
49	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車走行指導帯があることによって、自動車の幅寄せがなくなります。自転車の通行位置と進行方向がはっきりします。 	
50	<ul style="list-style-type: none"> • 道幅いかんではなく、道路は利用者全員の物でありシェアして利用する。弱者優先の基本を徹底すべきです。 	
51	<ul style="list-style-type: none"> • ここを通行するというのが分かりやすいので、もっと整備すべきです。車もここを自転車が通ると分かりやすいので、注意したり、気をつけるようになると思います。 	
52	<ul style="list-style-type: none"> • 左側通行さえ徹底されていれば大変走りやすいのですが、未だ逆走車も見受けられます。自転車での通学者だけを悪者にしたくありませんが、登校先の学校の場所を考えると致し方ないかもしれません。 	

Q3-B 自転車走行指導帯の基本的な考え方について

1. 「自転車走行指導帯」の考え方について

全国版ガイドラインでは、「クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路」において、路面表示や着色などにより自転車の本来通行すべき車道左側を明示した上で、クルマと自転車を車道で混在させることとしています。

一方、金沢では、非戦災都市であり道路が狭く、路肩幅の確保が難しいため、クルマの交通量がある程度多い場合でも、これまでの整備実績や自転車通行マナーの周知活動による利用者への浸透状況等を踏まえ、バスレーンの有無等を考慮した上で、上記の自転車マークや着色を明示する「自転車走行指導帯」の整備を検討することができることとしています。

上記について、どのように思いますか？

	意見	対応
53	<ul style="list-style-type: none"> 自転車は進行方向の段差に弱いことから、特に左の写真のような道路は転倒の危険性があります。費用はかかるが、埋設型の側溝への変更が望ましいです。 	⇒金沢版ガイドラインP38 3-5. 2)より、自転車の安全な通行空間が確保できない場合は、その幅員を除く事も検討するものとしています。
54	<ul style="list-style-type: none"> 車道の端にある蓋の上を自転車で走るのは、少し怖いです。子供の頃に、滑ったのか挟まったのかして転んだことがあり、後ろから車がきていたら…と思うと不安を覚えます。 	
55	<ul style="list-style-type: none"> 車が多く、自転車通行帯が狭いので、自動車側から見ても自転車側から見ても大変危険ではないでしょうか。 	⇒本来であれば自転車専用通行帯を設置する事が望ましいが、自動車の速度や交通量により、地域の実情に応じた自転車通行環境整備を進めていくなかで、自転車走行指導帯の整備も手法の一つであります。
56	<ul style="list-style-type: none"> 指導帯の設置は、必要であるが、自転車は車道を通ることとすると、自転車に乗る年齢によっては、危険であり、新たに車道整備も平行して行う必要があります。 	⇒今後の検討課題として承ります。

Q3-B 自転車走行指導帯の基本的な考え方について

1. 「自転車走行指導帯」の考え方について

全国版ガイドラインでは、「クルマの速度が低く、クルマの交通量が少ない道路」において、路面表示や着色などにより自転車の本来通行すべき車道左側を明示した上で、クルマと自転車を車道で混在させることとしています。

一方、金沢では、非戦災都市であり道路が狭く、路肩幅の確保が難しいため、クルマの交通量がある程度多い場合でも、これまでの整備実績や自転車通行マナーの周知活動による利用者への浸透状況等を踏まえ、バスレーンの有無等を考慮した上で、上記の自転車マークや着色を明示する「自転車走行指導帯」の整備を検討することができることとしています。

上記について、どのように思いますか？

	意見	対応
57	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行位置を明示することはよい取り組みだと思います。しかし、自転車利用者や自動車運転者には専用通行帯と指導帯の違いがほとんど理解されていないので、その違いについて積極的にPRすべきだと思います。 	⇒自転車、自動車ともに安全に道路空間を利用できるよう周知についても検討して参ります。
58	<ul style="list-style-type: none"> 車利用者にとって、自転車の動きが読めないため、自転車の路肩走行は非常に危険に感じます。車、自転車双方のマナーや法律遵守の意識を高める施策が必要と思われます。 	
59	<ul style="list-style-type: none"> 東山の自転車通行帯は数度通った程度ですがとても走りやすく、安心感を感じました。ただ、何回か逆走してくる自転車の方もおりましたので、制度がまだ浸透しきっていないのではと感じます。 	
60	<ul style="list-style-type: none"> とりあえず分けただけという印象です。自転車通行帯の駐停車に対する指導などドライバーへの周知の他、歩道も含めた複合的な整備が必要です。 	
61	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行の方への理解推進だけでなく、自動車の運転手への理解度もあげなくてはいけないと思います。また、一般の歩行者へも知っていただくことが大切です。 	
62	<ul style="list-style-type: none"> 路線によっては、一方通行化や自動車通行禁止の時間帯を設定することによって、自転車通行空間を確保することも考慮してはいかがでしょうか。 	

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
意見	対応	
63	<ul style="list-style-type: none"> 素晴らしい取り組みだと思う。今回のガイドラインをもとに、自転車が走りやすく歩行者も安全なネットワークを整備して欲しいです。 	⇒賛同ご意見として承ります。
64	<ul style="list-style-type: none"> 国のガイドラインを基本に地域特性を加味した、素晴らしいガイドラインになっていると思います。 	
65	<ul style="list-style-type: none"> 国のガイドラインに、地方の実情を加味されておりよい内容だと思えます。 	
66	<ul style="list-style-type: none"> 警察庁が「自転車は車道左側走行が原則、歩道は例外」と言う原則を打ち出したあとにも拡張が止まらなかった50m道路の歩道上の自転車レーン敷設は愚策です。「車道は怖い」「左側通行は後ろから車が来るから怖い」「左側に回るのが面倒くさい」などの、年寄・お子様衆の理屈をわきまえぬ要求を形にした50m道路の自転車レーンは、壮大な無駄遣いであり、理念の後退であり、金沢の恥である。もうこれで最後にするべきです。自転車走行指導帯は非常に良いです。 	⇒金沢版ガイドラインP127 7-1. より、歩道上での自転車通行空間の整備方針として、自転車歩行者道の幅員が幅広であり、視覚的分離により自転車と歩行者の安全性が可能であると判断できる場合に、当面の整備形態として自転車歩行者道を活用することを検討するものとしています。なお、50m道路では、歩行者、自転車それぞれの安全を確保するため、学識経験者、地元関係者、学校関係者、警察からなる協議会による議論を経て、地域の実情を踏まえ、幅広の歩道幅員を活用した自転車通行環境の整備を行っています。整備後の利用実態調査では8割以上の利用者が通行位置を遵守しており、歩行者、自転車双方の安全性が向上しております。
67	<ul style="list-style-type: none"> 石川県では、駅西の50m道路歩道に時代に逆行し、歩道上に自転車道を設置している。事前調査では、車道左側走行がし易い路線だったにも関わらず、反対車線の事業は白紙撤回し、車道に自転車専用レーンを設置するべきです。 	
68	<ul style="list-style-type: none"> 【P.38 3-5 2) 幅員】の4～5行目に関して、自転車の安全な通行空間を確保するために、側溝部分の傾斜やグレーチングの幅員は『除くことを検討』するのではなく『除くこと』としていただきたいです。 	⇒道路状況によっては、必ずしもグレーチング等の幅員を除くことができない場合があるため、『除くことを検討』としています。

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
意見	対応	
69	<p>• 自転車を利用するようになって気付いたのですが、路面上に小さな凹凸があるだけで、自転車の運転にはかなりストレスがかかります。なので、走行空間の確保だけでなく、自転車走行帯の質も向上しないと、なかなか定着しないと思います（例えば、自転車走行帯の有効幅員内に側溝やマンホールなど走りにくいものがあると、車道や歩道を走行したくなる）。</p>	⇒金沢版ガイドラインP38 3-5. 2)より、自転車の安全な通行空間が確保できない場合は、その幅員を除く事も検討するものとしています。
70	<p>• この協議会のメンバーは、交通量が多い時間や車の走行スピード高い時間に実際に自転車を運転したことがあるのでしょうか。</p>	⇒路肩幅員と自動車走行速度について、自転車利用者の評価から明らかにすることを目的として、H23年度に、金沢市内の交通量が多く、車の走行スピードが高い路線を含めた走行経路を設定し、実走実験を行いました。
71	<p>• 普段自転車での通勤、買い物で生活を行なっておりますので、実際に走っての私の雑感を書かせていただきます。東山の自転車走行指導帯は走りやすく、良いと思いますが、玉川町から香林坊までの裏道に整備されている自転車と矢印マークについては、そのまま走る自転車が少なく、歩行者が時々飛び出してくる、路面のマークより車は自転車を追い越してはいけない区間かと思いますがお構いなしに自転車を追い越す、とあまり意味をなしていないように感じられます。</p>	⇒金沢版ガイドラインP137 8-1において金沢自転車ネットワーク協議会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、警察と連携協議し、実施主体において対応して参ります。なお、以下の通り街頭活動等も実施しております。 石川県 東金沢駅前及び50m道路において、街頭活動を実施。 金沢市 全市一斉自転車マナーアップ強化の日運動、自転車ルール・マナー検定、小学校3年生自転車安全教室などの実施 県警
72	<p>• 高校生のみならず、大学生へも指導を徹底して欲しいです。</p>	
73	<p>• 自転車の走行マナー（ルール）をもっと周知させる必要があり、そのような政策も必要ではないかと思えます。</p>	
74	<p>• 自転車・自動車が共存できるよう、お互いのマナーアップにつながる活動も期待しています。</p>	4月、5月において金沢市久安地区において、周辺の高校と連携して、プラカード等を用いた街頭活動の実施。
75	<p>• お互いのマナーや思いやりが大切であることは一番大切だと思いますが、認知度アップのためには更なる広報活動をお願いしたいです。</p>	5月、6月、7月に玉川町において、毎月15日を指導日として高校の先生等と連携して街頭活動の実施。

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
意見	対応	
76	<ul style="list-style-type: none"> • ぜひ、自動車以外の自転車や歩行者にとって通行しやすくなるようなものを策定して欲しいです。 	⇒今後もガイドラインの策定に向けた検討を進めてまいります。
77	<ul style="list-style-type: none"> • 特にございません。金沢市のみならず、県内さらに全国の金沢古都に類似した都市にも採用でき、先駆けになれば良いですね。 	
78	<ul style="list-style-type: none"> • 幅の狭い道路を抜け道として飛ばしていく車も少なくありません。大通りの流れの改善とともに、自転車、歩行者の住み分けもしっかり行なっていくような全体を見すえた道路事業が必要です。 	⇒金沢自転車ネットワーク協議会は、金沢版ガイドラインに基づき、歩行者・自転車・クルマのそれぞれが安全に安心して通行できる道路空間の創出に向けて、面的な自転車ネットワークの検討を行っています。
79	<ul style="list-style-type: none"> • P.2 下から3行目について。平成24年3月→平成25年3月ですか？ 	⇒「平成24年3月」で間違いなく、全国版ガイドラインが発出される前に、すでに「金沢自転車通行空間整備ガイドライン（案）」が協議会で承認されていました。
80	<ul style="list-style-type: none"> • 側溝のフタが古くなるとガタガタします。また降雨時やそのあとに側溝のグレーチングの上でたまたま自転車のブレーキをかけてしまうと一瞬滑ります。自転車走行空間の横にふさわしい側溝の製品も今後でてくるのではないかと思います。また、自動車との境界線道路の上に平坦な埋め込み型のライト（自動車のライトに反射したり、自らが点滅するものなど）もあるとより安全でよいのではないかと思います。 	⇒金沢版ガイドラインP38 3-5. 3) より、 <ul style="list-style-type: none"> • 自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとする。 • また、路面表示等を設置する場合、できる限り走行性能を妨げないよう留意するものとする。さらに、これらの機能を継続的に確保できるよう維持管理に努めるものとし、轍や側溝との舗装すりつけ等縦方向の段差等にも留意するものとする。 • 植栽等を設置する場合は、視認性及び自転車の走行性を妨げることのないように樹種や配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し適切な維持管理に努めるものとする。 としています。

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
意見	対応	
81	<ul style="list-style-type: none"> • P.7 1-5適用基準・参考文献等 • 「改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン 平成20年2月」 →「増補 改訂版 道路の移動円滑化整備ガイドライン 平成23年8月」ですか？ • 「改訂 路面標示設置の手引 平成18年12月（平成20年12月変更）」 →「路面標示設置マニュアル 平成24年1月」ですか？ • 石川県、金沢市における道路構造条例を参照しているのであれば記載した方がよいのではないのでしょうか？ 	<p>⇒ご指摘の通り、最新版のものに修正させていただきます。 県・市の道路構造条例については、石川県より平成24年12月付で公開されている「道路構造基準等を定める条例」を記載いたします。また、金沢市より平成24年12月付で公開されている「金沢市におけるみちづくりの技術的基準等に関する条例」も記載いたします。また、「交通規制基準（H24.1.31）」についても記載いたします。</p> <p>金沢版ガイドラインp7 修正</p> <p>⇒いずれの条例でも、「路肩」を自転車通行空間として活用するための考え方が簡潔に記載されていますので、本論の該当箇所（自転車専用通行帯や車道混在に係る部分）にその考え方を加筆いたします。</p> <p>金沢版ガイドラインp28 修正</p>
82	<ul style="list-style-type: none"> • P.17、18 (5)路側帯 ①②路側帯内の自転車の通行方法について 平成25年3月29日に閣議決定された道路交通法改正案第17条の2において、路側帯内の自転車の通行方法として、左側の路側帯を通行する案とされているため、あえて逆走側の自転車の→は記載する必要はないのではないのでしょうか。 	<p>⇒ご指摘の通り、図を修正するとともに、道交法改正案の内容を記載いたします。</p> <p>金沢版ガイドラインp17,18 修正</p>
83	<ul style="list-style-type: none"> • P.30 2車線道路を一方通行規制を行うイメージ（対面通行させる場合）において上側に向かって通行する（自動車と同じ向きに通行する）自転車について、道路交通法第17条（左側端通行原則）に抵触する恐れがあるのではないのでしょうか。現在の法令では、（両端を左側通行させる場合）しか不可能ではないのでしょうか。 	<p>⇒ご指摘の通り、図を修正させていただきます。</p> <p>金沢版ガイドラインp30 修正</p>
84	<ul style="list-style-type: none"> • P.50 ③文字を標示する場合 一般県道東金沢停車場線の事例写真が改良前の古いものとなっているため、改良後のものに差し替えた方がよいのではないのでしょうか。 	<p>⇒ご指摘の通り、写真を差し替えさせていただきます。</p> <p>金沢版ガイドラインp50 修正</p>

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
意見	対応	
85	<ul style="list-style-type: none"> • P.35 普通自転車歩道通行可の規制について平成23年10月25日警察庁交通局長通達により、歩道幅員3m以上に変更されておりますので、2m以上とする場合はやむを得ない場合に限る等限定すべきと考えます。(なお、普通自転車歩道通行可の規制がなくても13歳未満や70歳以上の方は通行可能ですし、車道が危険と認められれば、通行が可能です。) 	<p>⇒交通規制基準(H24.1.31)に合わせて、普通自転車歩道通行可に指定する場合は「歩道の有効幅員が3.0m以上」、普通自転車の歩道通行部分の指定を行う場合は、「歩道の有効幅員が3.0m以上」に修正させていただきます。</p> <p>⇒また、「自転車一方向通行」の交通規制については、交通規制基準を踏まえ「自転車道」のみを対象とし、自転車歩行者道は対象としないこととします。自転車歩行者道において、一方向通行を推奨する場合には、法定外の白色実線と自転車マークと矢印の路面表示を設置することとします。</p> <p>金沢版ガイドラインp21、p32、p35、p53、p128、p130、p131 修正</p>
86	<ul style="list-style-type: none"> • P.53 (4) 歩道上での分離の場合(P.131も同様)「自動車と同方向に一方向通行とする場合」について歩道幅員2.0m以上、「双方向通行を許容する場合」について歩道幅員3.0m以上で「普通自転車の歩道通行部分」の指定を行うこととされていますが、交通規制基準においては、歩道通行部分指定は、歩道幅員4m以上の歩道を前提にしています。 	<p>⇒国土交通省と警察庁は、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。このガイドラインは、標準的な考え方等を示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるとされています。</p> <p>そこで、「金沢自転車ネットワーク協議会」では、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目的に、統一的な自転車通行空間の整備を図るために「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)」(以下、金沢版ガイドライン)の策定を目指しています。</p>
87	<ul style="list-style-type: none"> • このガイドラインは、自転車の交通問題が顕著化するなかで、いかに自転車が歩行者や自動車、そして自転車同士、また多くの自転車が通過する地域の住民の、安全安心のために作られるものだと考えております。しかし、残念ながら設問を見ると安全安心の向上のための意見募集とは考えづらいのですが、このアンケートは何を調査するために行っているのか、また、このアンケートを今後ガイドラインにどのように反映させるおつもりなのかお聞かせ下さい。 	<p>⇒国土交通省と警察庁は、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。このガイドラインは、標準的な考え方等を示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるとされています。</p> <p>そこで、「金沢自転車ネットワーク協議会」では、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出を目的に、統一的な自転車通行空間の整備を図るために「金沢自転車通行空間整備ガイドライン(案)」(以下、金沢版ガイドライン)の策定を目指しています。</p>

Q4 その他ご意見等	
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。	
意見	対応
88 <ul style="list-style-type: none"> このアンケートで聞かれていることは路面表示のペインティングの仕方についてと、自転車走行指導帯の整備が良いか悪いかについてであります。本来必要とされる意見は、路面表示のペインティングの仕方ではなくて、どのような基準で路面表示（ペインティング）を行うのか、路面表示をつかってどのように自転車の流れを誘導することが望ましいのか、ということではないでしょうか。 アンケートで問うべきは、現在行われている整備に関して、どこが安全性の向上につながり、どこが改善しなければならないのか、ということです。自由記述があるとはいえ自由記述に必要とされる意見が集まっていないとしたら、問うても意味のないことを問い、アンケートを行った既成事実とするのはいかがなものかと考えます。 	<p>⇒アンケートの設問の「自転車通行空間の明示方法」及び「自転車走行指導帯の基本的な考え方」については、金沢版ガイドラインでは、全国版ガイドラインの標準的な考え方に加え、金沢の道路交通特性やこれまで取り組まれてきた各種の自転車施策を踏まえたローカル・ルールとして規定していることに関し、皆様からご意見を頂くために設定したものです。</p> <p>⇒自転車走行指導帯の整備において、「どのような基準で路面表示を行うのか」につきましては、金沢版ガイドラインP26、27において「自転車マーク」「矢印」「着色」等について考え方を記載しております。</p> <p>なお、この自転車走行指導帯の検討にあたっては、地域住民、学校関係者、バス事業者、学識者、警察、行政等の多様な関係者と合意を図るものとしております。</p> <p>⇒なお、今後整備にあたっては、その事業主体者が、地元住民や警察等と協議・調整を行って参ります。</p> <p>また、金沢版ガイドラインP139にガイドラインの運用として、PDCAサイクルに基づき効果的に運用し、継続的に見直し・改善を図ることとしています。</p> <p>歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出に向け、整備を実施した箇所につきましても、その道路管理者等が、継続的な維持管理及びフォローアップを行い、道路利用者・地域住民からの意見・情報を聴き、現況の改善等を行って参ります。</p>

Q4 その他ご意見等		
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。		
	意見	対応
89	<ul style="list-style-type: none"> このガイドラインは、道路管理者（河川国道事務所・石川県・金沢市）と交通管理者（県警・所轄）が統一的な自転車通行空間の整備を図るため、ガイドラインの策定を目指しているとのことですが、なぜ、アンケートは金沢河川国道事務所のHPでしか行っていないのでしょうか。 石川県や金沢市も同一のアンケートをそれぞれのHPで行うべきと考えます。 せめて国土交通省のHPで意見募集をしていることを周知することが当然だと思われませんが、県はリンクを貼っているものの、金沢市においてはリンクが大変分かりにくくなっておりました。 意見を募集する姿勢が疑われますが、このようなアンケート方法をとられた経緯をお聞かせ下さい。 	⇒アンケートの周知の方法等につきましては、ご指摘を踏まえ、今後、地域住民の意見も把握できるよう、改善を図って参ります。
90	<ul style="list-style-type: none"> 今回アンケートを行っていることを知るためには、たった一日だけ載った小さな新聞記事をたまたま偶然読まなければならず、パソコンからHPを見ることが出来ない人もいること、アンケートの内容が一番事情を分かっている地域住民から見ると反映させてもらいたい状況を伝えられるものになっていないということ等から、やはり実際に市中心部の整備を行った金沢市が整備対象となった地域の意見を聴取し、きちんとガイドラインに反映させることが望まれると考えますがご見解をお聞かせ下さい。 	⇒金沢版ガイドラインP139にガイドラインの運用として、PDCAサイクルに基づき効果的に運用し、継続的に見直し・改善を図ることとしております。 歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出に向け、整備を実施した箇所につきましても、その道路管理者等が、継続的な維持管理及びフォローアップを行い、道路利用者・地域住民からの意見・情報を聴き、現況の改善等を行って参ります。

Q4 その他ご意見等	
その他、本ガイドラインに関するご意見等がございましたら記入してください。	
意見	対応
<p>91</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご近所さんがご近所を行き来している時には問題にもならなかった自転車ではありますが、現在では自転車も昔と比べて格段にスピードが速くなり、台数も多くなったことにより、集団で猛スピードで走ってくる自転車が日常的に見られるようになりました。これらの自転車は歩行者や地域住民には「怖い」と受け取られております。本来、地域住民以外が乗っている自転車は、歩行者や地域住民から見れば「通過車輛」であり、車と同じく細街路には入ってこないのが一番であります。 ・金沢は戦災にあっていないため幹線道路といえども狭く、自転車が走行する空間がないことは理解をしておりますが、自転車走行帯について、今後もまちなか細街路に自転車が入り込むのは当然だから、まちなか細街路のペインティングだけを政策とするのか、幅員の広い道路や拡幅整備される道路に自転車を誘導させるような路面表示を行うお考えを持ってないものかお伺いいたします。 	<p>⇒ご意見の「今後の自転車道整備の考え方」につきましては、金沢版ガイドラインP23「整備形態の選定」において、自動車の速度と交通量によって基本的な整備形態選定の考え方を示しています。</p> <p>ただし、適用にあたっては、具体的な整備内容や交通規制等を検討・決定するために、道路管理者や交通管理者による協議・調整に加え、地元住民等を交えた意見交換、地元説明会、ワークショップなどを実施することが考えられるとしています。</p> <p>また、金沢版ガイドラインP139にガイドラインの運用として、PDCAサイクルに基づき効果的に運用し、継続的に見直し・改善を図ることとしています。</p> <p>歩行者・自転車・自動車のそれぞれが、安全に安心して通行できる道路空間の創出に向け、整備を実施した箇所につきましても、その道路管理者等が、継続的な維持管理及びフォローアップを行い、道路利用者・地域住民からの意見・情報を聴き、現況の改善等を行って参ります。</p>

意見29件