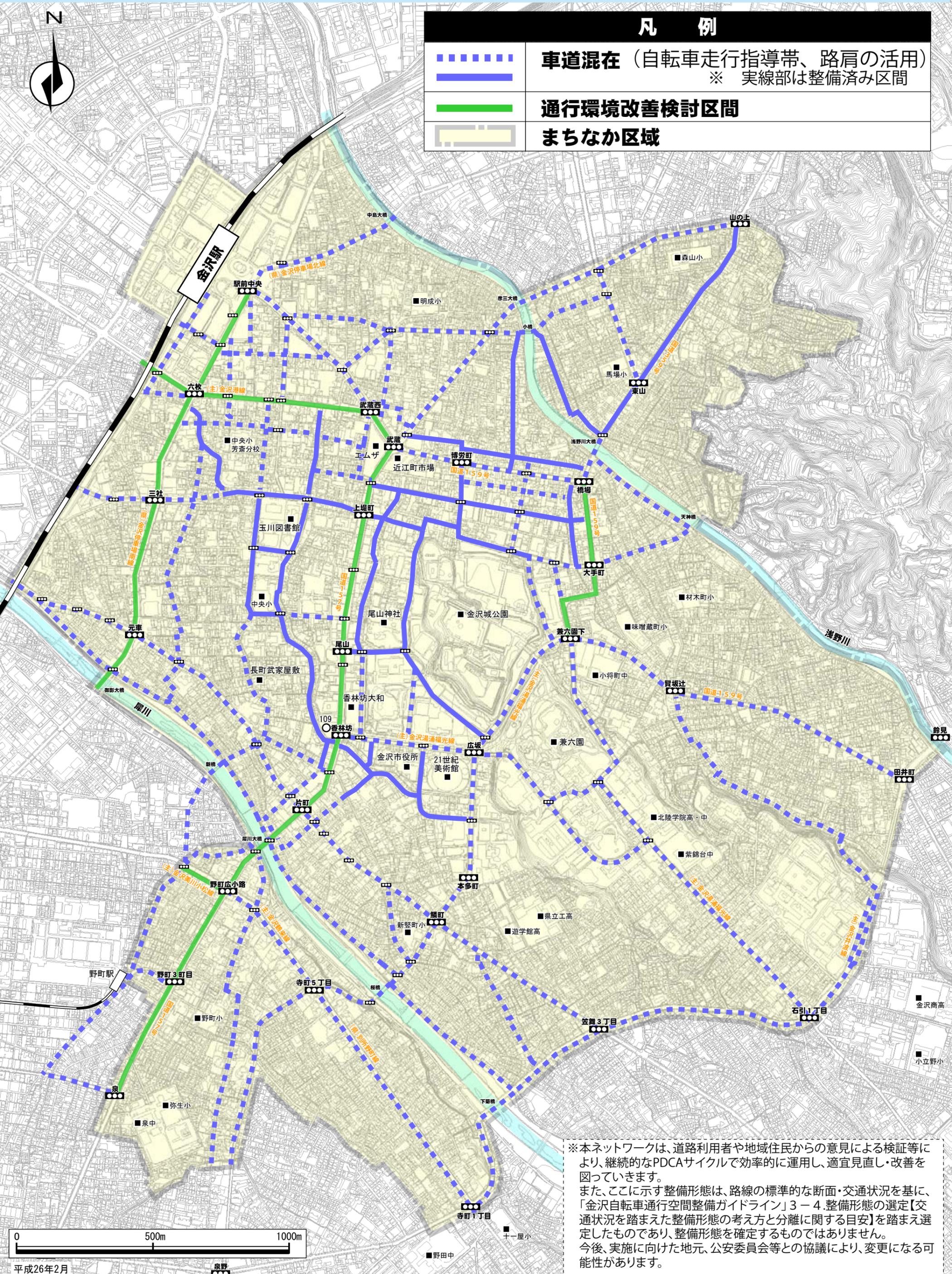


金沢中心市街地の自転車通行空間整備ネットワーク（案）

| 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。

【参考】自転車通行空間の整備形態

- 自転車通行空間の主な整備形態は、「①自転車道」「②自転車専用通行帯」「③車道混在」がある。
- 「④通行環境改善検討区間」については、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、具体の対応を検討していく区間とする。

| | 整備イメージ | 整備事例 | 概要 |
|------------|--|-----------------------|--|
| ①自転車道 | | ▼イーグルロード（仙台市） | ○自動車の速度が50km/hを超える道路において検討する。 ○縁石又は柵その他これに類する工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、歩行者・自転車・自動車の分離を図る。 |
| ②自転車専用通行帯 | | ▼一般県道東金沢停車場線（金沢市） | ○自動車の速度が50km/h以下道路かつ自動車交通量が4,000台/日を超える道路において検討する。 ○公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。 |
| ③車道混在 | （幹線的な道路） | ▼国道359号（金沢市） | ○自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。 ○自動車の交通量及び速度が一定以下等の路線については、車道の左側端を、路面表示等により明示する。 |
| | （非幹線的な道路） | ▼中央小学校地区市道（金沢市） | ○自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。 ○歩道や路側帯により歩行空間を確保した上で、車道の左側端を、路面表示等により明示する。 |
| | 路肩の活用 | ▼市役所前市道（加賀市） | ○自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路において検討する。ただし、金沢市におけるこれまでの「自転車走行指導帯」の整備実績を踏まえ、自動車交通量が4,000台/日以上であっても、各路線の交通状況を考慮して車道混在の可否を検討する。 ○車道外側線から歩道までの間を、路面表示等により明示する。 |
| 通行環境改善検討区間 | <p>○道幅が狭く、歩行者、自転車、自動車のすべての交通量が多い幹線道路では、自転車通行空間の整備形態の選定が困難であることから、当面は「通行環境改善検討区間」として、今後、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、具体の対応を検討していく区間と位置づける。</p> <p><通行環境改善の例(看板・路面表示等)></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上（車道寄り）の徐行徹底等、「ゆずりあい」の意識啓発 ・歩行者が多い場合の押し歩きの促進 ・交差点部における安全通行の意識啓発 ・バス専用レーンの活用・・・など <p>▼歩道上の徐行徹底の事例（本町通り、大阪市） </p> <p>▼交差点部の安全通行の意識啓発事例（国道159号、金沢市） </p> <p>▼「ゆずりあい」の意識啓発を図る路面表示のイメージ（金沢通行空間整備ガイドライン(案)より） </p> | | |