

**第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画（素案）に係る  
パブリックコメント手続の実施結果について**

1. 意見の募集期間                    令和6年3月21日（木）～同年4月30日（火）
2. 意見の提出者数（件数）    9名1団体（44件）
3. 意見の対応状況

（単位：件）

項目 対応区分	1 概要	2 自転車利用の 現状と課題	3 自転車走行 ネットワーク 整備計画	4 計画の推進	5 その他	計
A. 意見の趣旨等を反映し、 計画案に盛り込むもの	1	1	2	0	0	4
B. 意見の趣旨等は、計画素案に 盛り込み済みのもの	0	1	4	1	0	6
C. 計画案には 盛り込まないもの	0	0	2	0	0	2
D. 具体的な事業の実施に あたり参考とするもの	0	3	5	2	2	12
E. その他要望・意見等	2	3	5	3	7	20
計	3	8	18	6	9	44

パブリックコメント手続で提出された「意見の対応状況」について（令和6年3月21日～同年4月30日実施）

意見等を受けた人数	項目別の件数		対応区別の項目数、件数	
	項目	件数	対応区分	件数
9名1団体	① 1 概要	3	A. 意見の趣旨等を反映し、計画案に盛り込むもの	4
	② 2 自転車利用の現状と課題	8	B. 意見の趣旨等は、計画素案に盛り込み済みのもの	6
	③ 3 自転車走行ネットワーク整備計画	18	C. 計画案には盛り込まないもの	2
	④ 4 計画の推進	6	D. 具体的な事業の実施にあたり参考とするもの	12
	⑤ その他	9	E. その他要望・意見等	20
	計	44	計	44

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
1	①	P1 自転車は、買い物や……⇒自転車は、子どもから高齢者の市民にとって、買い物や……にした方がより理解できる	ご意見の趣旨を踏まえ、「1.1 背景と目的」の文中に、「子どもから高齢者までの幅広い年齢層」の記述を盛り込みます（概要版P1、全体版P1）。	A
2	①	まず全体としてこの自転車道の整備計画は未来志向でたいへん良い内容と考えます。 ただ、国・県の計画が先にありきで、温暖化ガス削減と気候中立目標、さらにはヒートアイランド化や市内中心部の慢性的交通渋滞など鹿児島市が抱えている焦眉の問題に対する市としての積極的で主体的な整備動機が見えてきません。 自転車交通はたとえば目下パリで急速に自転車道が整備されているように、ヨーロッパでは上記のようなさまざまな問題を解決するための重要な解決策と認識されています。鹿児島市も同じ問題を抱えているはずで、このあたりも含めて盛り込んでいただきたいと思います。	ご意見として承ります。 本計画は、「1 概要」-「図1.1 計画の位置づけ」とおり、第二次鹿児島市公共交通ビジョンなどの上位関連計画に位置付けられている自転車走行空間の整備を推進するために策定するものであり、自家用車等から環境にやさしい自転車への転換・利用の推進など本市が抱える課題を踏まえた計画としております（概要版P1、全体版P2）。	E
3	①	概要の中でも、健康増進や環境意識の高まりを背景に自転車のニーズが高まっていると述べられているように、自転車利用によるメリットは多く考えられるので自転車利用を促進しない理由はないと考えられる。  以下、考えられるメリットの一部。 ・健康増進 ・自動車免許を持たない人々（18歳未満の学生、免許返納したお年寄り、そもそも免許を持たない人など…）の移動手段の選択肢が広がる。 ・車依存社会における渋滞や騒音、駐車場不足、空気汚染などといった問題の改善にもつながる。 ・自動車の交通量が減れば、道路の車線の数減らしたり、道路を街の周りを迂回させたりしながらより自転車交通の安全性を確保することで、新たに土地利用可能な空間が生まれ、緑地や水場、子どもの遊び場などといった憩いの場の形成を可能にする。	ご意見として承ります。 本計画は、「1 概要」-「図1.1 計画の位置づけ」とおり、第二次鹿児島市公共交通ビジョンなどの上位関連計画に位置付けられている自転車走行空間の整備を推進するために策定するものであり、自家用車等から環境にやさしい自転車への転換・利用の推進などが図られるよう、計画の推進に取り組みます（概要版P1、全体版P2）。	E
4	②	P14 (3) 自転車利用者アンケート欄の対象者欄へ配布した依頼人数及び回答率を記載するとよいと思う。	ご意見の趣旨を踏まえ、「2.1.6 自転車走行空間の課題」-「(3) 自転車利用者へのアンケート」において、アンケート調査票の配布数及び回答率を記載します（全体版P14）。	A

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
5	②	P11 2.1.6自転車走行空間の課題 (1)自転車関連事故の推移 市における交通事故に占める自転車関連事故の割合が増加傾向にあること、自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅に減少しているものの、「自転車対歩行者」は増加していることを踏まえ、「歩道における自転車と歩行者の交錯を解消する必要がある」との課題認識について賛同いたします。	賛同のご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	B
6	②	P6に示されている未整備路線については、安全に歩行者・自転車が歩行・運行できるよう、着実の整備を期待します。	ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
7	②	概ね共感・賛成である。 とりわけ、「歩行者・自転車・自動車の適切な分離を推進」や「自転車利用、マナーに関する啓発活動を推進」といった点は重要であると考えられる。 利用者にわかりやすいルール設定や標識デザイン等がさらなる安全・快適な自転車利用促進につながると考えられる。	ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
8	②	「自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進 鹿児島市における近年の自転車関連事故件数は減少傾向にある中で、全交通事故に占める構成比は増加傾向にある。」 事故件数が減っているところは今までの取り組みが良かったのかもしれませんが(自転車利用者の変動も関係がある?)事故の構成比が上がっているという事は「自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進」という部分も根本的な問題解決に必要な部分ではないかと思うので、もっとより効果的な啓発活動をした方が良いでしょう。	ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
9	②	この計画をさらに大きな市の持続可能目標に位置付け、他の部局と連携し強力で推進すべく、2.1.1)に記された4つの目標に加えて、「温暖化ガス削減に向けた交通転換の促進」を加えていただきたいと思えます。 また目標1の「良好な都市環境の形成」もさらに具体的に、「都市の環境問題(大気汚染、騒音、ヒートアイランド化、慢性的な交通渋滞)の改善・緩和」と明確に打ち出しては如何でしょうか？	ご意見として承ります。 「2.1.2 自転車活用推進計画」-「(1) 第2次自転車活用推進計画(国)」における4つの目標については、国が令和3年5月に策定した「第2次自転車活用推進計画」で掲げている目標を掲載したものです(全体版P4)。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
10	②	<p>2.1.5 自転車関連施策の取り組み状況 (3)サイクルツーリズムの推進</p> <p>意見を募集されている度には書いていますが、九州・山口広域推奨ルート、南薩ルート、錦江湾奥ルート、どれをとっても鹿児島市内で通る道は、サイクリストにとっては自動車への恐怖感が強いルートです。見直しをお願いします。</p> <p>道に詳しい県内のサイクリストは避けて通るなどできますが、県外(海外)の観光客は県や市の「公式な推奨ルート」として見ます。このルートでは「走ってよし、訪れてよし」とはなりません。</p> <p>それを目指すということは、今後ルートに設定してある道は自転車にとって走りやすい道となるということでしょうか？県や市の自転車関連の取り組みは、ビジョンが明確でないまま目標だけが大きく掲げられているように感じられます。地に足をつけた計画を望んでいます。</p>	<p>ご意見として承ります。</p> <p>サイクルモデルルートについては、「第2次鹿児島県自転車活用推進計画」において、モデルルートを誰もが迷わず安心して走行できるよう案内看板や矢羽根等の路面標示等の整備に努めることとされており、いただいたご意見は県へお伝えします。</p>	E
11	②	<p>P13～P14にまちかどコメンテーターや自転車利用者のアンケートを実施し、その課題が5～6件ありましたが、今計画で具体的解決方法を1つ1つ表示した方がよいと思う。</p>	<p>ご意見として承ります。</p> <p>「2.2 本計画の方向性」において、アンケート結果も含め、本市の自転車通行環境の課題を整理し、本計画の方向性をまとめております(全体版P16)。</p>	E
12	③	<p>鹿児島市は、令和2年7月に「SDGS未来都市」に選定されており、今回の同計画の中へ「持続可能な開発目標」を記載した方がよいと思う。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、「3.1 整備計画の基本方針」において、持続可能な開発目標(SDGs)を記載します(概要版P2、全体版P17)。</p>	A
13	③	<p>P26 3.5自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進 (1)学校や地域における交通安全教育、(2)自転車安全運動キャンペーン、(3)自転車安全運転リーフレット、チラシ活用による周知広報に関し、自転車活用を推進するうえで、重要な施策であると考え賛同いたします。</p> <p>なお、自転車ルール・マナーにおいて、自転車賠償責任保険に関する言及がありませんが、P11の自転車と歩行者の死傷事故件数が増加している現状(被害者保護施策が必要)や、「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」により、自転車利用者は、自転車を利用するに当たり、自転車損害賠償保険に加入が義務付けられていること(=ルール)を鑑みるに、自転車走行ネットワーク整備計画の「自転車利用ルール・マナー」においても、自転車賠償責任保険の必要性の理解や普及のため、啓発活動する必要があると考えます。</p>	<p>自転車損害賠償責任保険等の必要性の啓発については、「3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進」-「(3) 自転車安全運転リーフレット、チラシ活用による周知広報」において、リーフレットに記載するなど取り組んでいるところであり、ご意見の趣旨を踏まえ、自転車損害賠償責任保険等に関する記述を追加します(全体版P26)</p>	A
14	③	<p>バリアフリー重点整備地区では、障害者、高齢者が安心して通行できる施策を講じてもらいたい。</p>	<p>ご意見については、「3.3 自転車ネットワーク路線の選定」において、歩行者と自転車の分離が必要な路線としてバリアフリー重点整備地区の生活関連経路等を自転車ネットワーク路線に選定しており、安全で快適な自転車通行環境の整備に取り組んでまいります(概要版P2、全体版P18)。</p>	B
15	③	<p>側溝をエプロン幅の狭いものに置き換える取り組みは評価します。別の自治体で、自転車道として整備した道路においてタイヤが溝にはまったことで運転者が怪我をした事例があったと記憶しています。(結果として、運転者の治療費に対し、治療費支払の判決が出たとも聞きました。)</p>	<p>賛同のご意見として承り、計画の推進に取り組みます。</p>	B

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
16	③	中高校生のマナー啓発は学校でできればいいが、大人への啓発は？もう少し市民の意識が高くなればいいと思います。	ご意見については、「3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進」において、学校や地域における交通安全教育や、警察等と連携した街頭キャンペーン、ならびにリーフレット等を活用した周知広報に取り組むこととしており、自転車の安全で適正な利用を推進してまいります。（概要版P5、全体版P26）。	B
17	③	免許を持ってないで道路に出れる自転車は交通ルールを知らない中学生や高校生が多い気がします。（スマホ操作しながら自転車乗ってるなど）なので中学高校で自転車のマナーなどの講習をすれば少しは良くなる気がします。	ご意見については、「3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進」において、学校における交通安全教育や、自転車での活動が広がる市内の全新生入学高校生へのリーフレットの配付に取り組むこととしており、自転車の安全で適正な利用を推進してまいります。（全体版P26）。	B
18	③	本来歩行者が優先されるべき歩道を平気で自転車で走行し、安全運転義務違反で人身事故をおこしている現状であることから、自転車通行禁止の道路(歩道)については通行できないような対策を講じてもらいたい。	自転車は車道通行が原則ですが、自転車の運転者が高齢者（70歳以上）や児童・幼児等（13歳未満）であるときや、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するために自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるときなどには、例外的に歩道を通行できることとなっております（全体版P42）。	C
19	③	整備パターン内の、「車道混在」は自転車にとっても自動車にとってもお互いに危険を感じやすいと思う。せめて、低速なスピード制限（速度20～30キロ程度）の場所で整備されるべきだと考える。	国のガイドラインでは、自転車と自動車の混在通行の目安を「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」としており、本計画においてもガイドラインに準じた選定フローとしております。（概要版P3、全体版P21）。	C
20	③	自転車道と道路を別に作るのはいいのですが、谷山駅までの道路は自転車が回り道を行かないといけなかったり無駄が多すぎるので、できればその辺の効率化をお願いします。	整備済の路線についても、利用実態等を踏まえ必要に応じて見直しを図ってまいりたいと考えております。 ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
21	③	参考3-2. 自転車ネットワーク(谷山エリア) 「整備済み路線」の中に慈眼寺駅から永田川へ続く高架下の自転車道ですが、この路線を「整備済み」とされるのは乱暴に感じられます。実際に自転車道を利用していただけると、意味がわかるかと思えます。 地図上では直線なのですが、この自転車道を利用していると、直進をするために複数回の道路横断を必要とする箇所があります。1つの交差点を越えるために最大3回の信号待ちが必要です。現状のままでは自転車道を利用せず、反対側の歩道か、車道の方が安全で快適に走行できてしまいます。それでは自転車道を造った意味がなくなってしまうのではないのでしょうか？ 「整備済み」とするなら、利用実体に即した判断をお願いします。こちらもですが、やはりDoで終わっているように見受けられます。PDCAサイクルを掲げている以上、責任を持って取り組みをお願いします。	整備済の路線についても、利用実態等を踏まえ必要に応じて見直しを図ってまいりたいと考えております。 ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
22	③	<p>既存整備区域内でも、歩行者・自転車・自動車の分離が未だ危険な状態であったり、点位的な自転車走行ネットワークの整備になっていたりしているところがある。</p> <p>特に中央駅や天文館は、公共交通、自動車、自転車、歩行者ともに非常に通行量の多い場所なので、一貫した自転車道整備やマナーの周知が求められるのではないだろうか。</p>	<p>整備済の路線についても、利用実態等を踏まえ必要に応じて見直しを図ってまいりたいと考えております。</p> <p>ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>	D
23	③	<p>こちらも全体としては賛成です。整備区画を拡大することも良いと思います。</p> <p>ただ、一方で整備済みの区域においても交差点における自転車横断ゾーンの明確化（白線が消えているところの再塗装）や、自転車レーンと交差点の接続の明確化（自転車レーンが交差点の前で唐突に終わっており、どこをどう渡って良いのかわからない箇所）を望みます。</p> <p>最も難しいのは3. 4. 3. 「自転車走行区間の整備における配慮事項」で、とりわけ最初の「自転車走行区間の確保」ではないかと考えます。「中央帯や車線の幅員など道路構造の見直しを検討する」とのことですが、従来の車線をそのまま確保しての道路空間の再配分は困難です。実際、現在、車道混在の大学通線は騎射場方面から法文学部前信号に近づくと、急激に道幅が狭くなり、車と自転車の「混在」は現在の車線を維持したままではあまりにも危険です。</p> <p>このような状況では当初の目的4の「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」は困難でしょう。したがって単に自転車レーンを明確にするだけでなく、望ましい市内の交通分担についてさらに大きな視点から大胆に検討することが求められると考えます。その際に、自転車交通について単なる交通の問題と捉えるのではなく、前述したような問題意識からまちづくりにおける総合的な課題として考えていただきたいと思います。</p> <p>個人的な意見を申し上げれば、「交通渋滞→道路の拡充、トンネル建設」では何も解決しません。「供給を拡大すれば需要も拡大する」のが交通です。いかに今後のまちづくりに向けて交通をシフトして行くべきかという視点が求められると考えます。</p>	<p>整備済の路線についても、利用実態等を踏まえ必要に応じて見直しを図ってまいりたいと考えており、ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p> <p>なお、本計画の上位関連計画に位置付けられている「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」においては、「脱炭素に向けた環境にやさしい交通の推進」を重点戦略として掲げ、自家用車等から環境にやさしい自転車への転換・利用をさらに推進することとしております。</p>	D
24	③	<p>P17 3.1整備計画の基本方針</p> <p>「自転車の利用状況や関連施策等を踏まえて新たな整備エリアやネットワーク路線の選定を行い、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出するとともに、自転車利用ルールの周知・啓発に取り組むなど、ハードとソフトの両面により、自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進する。」という基本方針に賛同いたします。</p> <p>計画記載のとおり、ハード面の自転車走行空間の整備とともに、ソフト面では、当該整備目的が機能するように、自転車ルール・マナーの浸透、自転車は自転車走行空間の整備パターンに沿った走行を行い、自動車においては自転車専用通行帯に駐車しないなどの交通ルールの運転者への周知・遵法意識の向上施策にも取り組んでいただきたい。</p>	<p>ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>	D

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
25	③	谷山地区は“グリーンベルト”の自転車走行も多いように思うが、道路建設課と公園管理課が協力して、事故のない環境整備をしてほしい。	本計画においては、バリアフリー重点整備地区における利用者の安全な通行環境の確保の観点やシェアサイクルの推進などの観点から、城西エリア・鴨池エリア・谷山エリアを対象区域に追加しております。(概要版P2、全体版P17) 谷山緑地については今回の対象区域ではないことから、将来における課題として承りたいと考えております。 なお、いただいたご意見につきましては、管理者(県)にもお伝えします。	E
26	③	対象区域を拡大(谷山エリア)とのことだが、既存整備区域との交遊性が低いのでは、と思います。特にサイクルモデルルートとして2路線の掲載があるが、自転車を使用する(頻度の高いであろう)一般家庭世帯は、わざわざ産業道路に出て市街方面へ行くことはなく、概ね国道や旧道を使用しているのが現状です。特に旧道については時間帯によって一方通行となるため自転車は通行しやすく、旧道を整備したほうが、自転車事故の減少や交遊性の一層の向上に寄与するものと考えます。以上、ご検討を願いたいです。 因みに、産業道路については車道の路側帯は路面が荒れており、自転車のような細いタイヤで運転するのは危険であることから、実際に運転する者もないのが現状です。	本計画においては、バリアフリー重点整備地区における利用者の安全な通行環境の確保の観点やシェアサイクルの推進などの観点から、城西エリア・鴨池エリア・谷山エリアを対象区域に追加しております。(概要版P2、全体版P17) 旧道(市道鴨池谷山線)については今回の対象区域ではないことから、将来における課題として承りたいと考えております。 なお、産業道路に関するご意見につきましては、道路管理者(県)にもお伝えします。	E
27	③	新エリア谷山地域について、谷山北中までの細い路地(谷山第3地区区画整理地域を一部含む)も自転車の往来が多いものの幅員が狭い道路であり(特に歩道はあってないような場所)、自転車の車道走行を促すためにも”車道混在”による整備があれば、と思います。通学路でもあり自転車と児童の接触等による事故を減らすためです。	本計画においては、バリアフリー重点整備地区における利用者の安全な通行環境の確保の観点やシェアサイクルの推進などの観点から、城西エリア・鴨池エリア・谷山エリアを対象区域に追加しております。(概要版P2、全体版P17) 谷山北中までの道路(県道小山田谷山線)については今回の対象区域ではないことから、将来における課題として承りたいと考えております。なお、いただいたご意見につきましては、道路管理者(県)にもお伝えします。	E
28	③	そもそも今ある道路が狭いので、そこに自転車に配慮した空間を作るのは無理があるのではないかと。まずは元々の道路を広くした方がよい。	ご意見として承ります。 各路線の整備にあたっては、現状の道路構造や交通状況を踏まえ、公安委員会等と協議のうえ整備内容を検討いたします。	E
29	③	安全・快適な移動手段として人々にしっかり認識されるためには、細切れの整備にはしないことや、現在自動車利用の需要が大きいからと自動車交通に配慮しすぎた整備にはしないことが重要だと考えられる。 また、自転車交通を促進する上では、素案3.3項目でも触れられていたが、それ以外の交通(自動車、公共交通、徒歩交通)との関係性を相互に考慮し合うことが重要だとも考えられる。そうしてお互いに安全・快適な整備を進めることが、人々の暮らしの満足度や鹿児島市への愛着も高まり、持続可能な街づくりにつながると考えられるからだ。	ご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
30	④	鹿児島市自転車走行ネットワーク調整連絡会での、Plan →Do →Check →Action のサイクルとありますが、個人的には Check →Action が今後に繋げる上で大事かと思えます。なので計画の進捗状況等に期待したいです。	賛同のご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	B
31	④	4.2 進捗管理 「PDCAサイクル」とありますが、現状の取り組み状況を見ている限りPlanとDoしか行われていないように思われます。Checkはどのように行っているのでしょうか？Actionはどのように行っているのでしょうか？これまでのPDCAサイクルを踏まえた進捗管理を、どこでどの様に閲覧可能なかを教えていただきたいです。ホームページで公表されている内容は、どれも都合の良いDo前提の取り組みにしか見えず、CheckにもActionにも該当していないように感じられます。一般市民でも閲覧可能な状態で、透明性の高いPDCAサイクルの実施をお願いします。Doのみを目的とした事業は今後の社会においては必要ありません。	「4.2 進捗管理」において、整備計画の推進を図るために、道路管理者や警察などの関係機関で組織する鹿児島市自転車走行ネットワーク調整連絡会を定期的に開催し、実施にあたっての調整や進捗状況の確認、課題の整理等を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCAサイクルを踏まえた進捗管理を行うこととしています。また、計画の進捗状況等についてはホームページでの公表を行うこととしており、ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます（概要版P5、全体版P27）。	D
32	④	この計画を実行するとどのような効果が現れるかという部分をもっと知りたい。第二期との事なので今すでに整備されている地域はどのように利用されているのか、または実績など。	「4.2 進捗管理」において、整備計画の推進を図るために、道路管理者や警察などの関係機関で組織する鹿児島市自転車走行ネットワーク調整連絡会を定期的に開催し、実施にあたっての調整や進捗状況の確認、課題の整理等を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCAサイクルを踏まえた進捗管理を行うこととしています。また、計画の進捗状況等についてはホームページでの公表を行うこととしており、ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます（概要版P5、全体版P27）。	D
33	④	P27 4.1整備目標の令和10年度約55km及び令和15年度約64kmの整備区間を図示した方がわかりやすいと思う。	ご意見として承ります。 計画の推進においては、自転車走行ネットワーク調整連絡会などを通して、各道路管理者や警察などの関係機関と連携を図りながら、効果的・効率的な整備に努めてまいります。	E
34	④	4.1の「整備目標」は残念ながらため息が出るほど緩慢です。10年経ってもわずか18kmしか整備が進まないとは…。しかし繰り返しますが、この問題は道路建設課の問題だけでなく、前述のようなさらに大きな複合的課題の解決策に通じる課題です。その認識に立ち、市長が先頭に立って、部局横断的に進めることを望みます。 また自転車と歩行者は街の活性化を担う存在です。（その点、通過車両と異なります。）炎暑で歩行者が歩けず、自転車が走れないような街（鹿児島市中心部）ではなく、木陰があり、ベンチがあり、人々が憩える場所のあるまちづくりも必須です。 ヨーロッパの都市でいかに歩行者や自転車が重視され、交通シフトが進んでいるかを是非踏まえながら、鹿児島市として国や県に先んじるような取り組みがなされることを期待しています。	ご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
35	④	整備目標の、10年間で20キロ弱増の整備計画はやや少ない気がする。自転車交通推進に積極的に取り組んでいるフランスのパリ市（面積105km <sup>2</sup> 、人口224万人）では、2004年までに294km、2015～2021年に+61km、2020～2021年（コロナ禍）に+50kmの仮設レーン、2021～2026年 +520kmという整備計画で、すなわち2026年までに全長1093kmにまで増える予定だという。	ご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	E
36	⑤	自転車やさんで自転車やヘルメットを購入する際に、自転車走行ネットワークの紹介をすればいいのではないか。	ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
37	⑤	普通の道路の上に矢印だけ書いている自転車道は、道路は凸凹のままなので、今矢印書いているところの道路をまず綺麗にして欲しい。とても自転車で通ってくださいという道ではありません。（特に与次郎方面）	自転車の安全な通行に支障が生じている箇所については、状況に応じた補修を実施し、安全性の確保に努めてまいります。 ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	D
38	⑤	自転車専用道路の整備も急務ではありますが、自転車が走る道路に穴が空いている箇所をよく見かけます。自転車を走らせていて、特に暗い時間帯だと躓いて危ないです。 道路の穴を把握するのが困難であり、修繕工事をするのが遅れます。この道路の穴情報を収集する専用サイト（掲示板）があれば、自転車を運転するユーザーでも、誰でも書き込み通知することで、簡単に道路の穴情報が集まり、即確認、修繕工事を行え、結果的に自転車が走りやすい道路整備に繋がると思います。 ・手軽に投稿できる掲示板を用意する。 ・道路の穴の写真画像と、スマホからGPSを使った座標を登録できる。	ご意見として承ります。 本市では、道路の損傷などについて、本市LINE公式アカウントから通報できる「道路通報システム」を令和6年3月1日から試行運用しております。	E
39	⑤	計画(案)の中に道路構造令、サイクリスト、シェアサイクル、ガイドライン、サイクルツーリズム、自転車ネットワーク、サイクルモデルルート、ネットワーク路線と専門用語があり、わかりにくいので、用語集を付けてもらいたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「参考資料」に用語解説を添付します（全体版P44）。	E
40	⑤	鹿児島市が明るい街づくりになることを期待しています!!!	ご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	E
41	⑤	既に決定していて予算等もついている計画かと思うので、しっかり機能する自転車走行ネットワーク整備計画にしてほしいです。	ご意見として承り、計画の推進に取り組みます。	E
42	⑤	主に道路整備に重点を置いた計画と感じた。	ご意見として承ります。 本計画は、「1 概要」-「図1.1 計画の位置づけ」のとおり、第二次鹿児島市公共交通ビジョンなどの上位関連計画に位置付けられている自転車走行空間の整備を推進するために策定するものです（概要版P1、全体版P2）。	E

番号	項目	市民からの意見等の概要	対応状況	対応区分
43	⑤	高校生の自転車マナーを考えると、もう少し駐輪場の数を増やすことができると思う。	ご意見として承ります。 本市では、「鹿児島市自転車等の駐車対策に関する条例」により、商業地域等において一定の施設を新築又は増築する場合に駐輪場の設置を義務付けており、引き続き、施設の規模等に応じた駐輪場の設置に取り組んでまいります。	E
44	⑤	こうしたパブリックコメントの存在についても、学校機関やマスコミ等を通してもっと広めるべきだと感じる。	ご意見として承ります。 パブリックコメント手続きにあたっては、本市ホームページに公開するとともに、支所、地域公民館、大学等において素案の供覧を行っております。また、市公式X（旧ツイッター）等のSNSを用いた情報発信や、市政記者クラブへの情報提供を行うなどの周知広報を行っております。	E