

第3回自転車活用の推進に向けた有識者会議

関係者ヒアリング結果



団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(公財)自転車駐車場整備センター	<p>○高齢化・人口減少の中にあっても、走行空間、駐輪場、電動アシスト自転車の普及など利用環境を向上することにより自転車利用の割合を高めていくことが可能。</p> <p>○国民の自転車利用の大半は、通勤通学・買い等の日常的な利用であり、自転車活用推進計画においても、日常生活における自転車利用をどのように進めるかを検討することが重要。</p> <p>○自転車の活用推進に際しては、走行空間だけではなく、駐輪場所も含めた利用環境の整備を進める必要。駐輪場所が確保されなければ、放置問題が再燃するか、自転車利用が進まない結果となる。</p> <p>○駐輪場所の確保については、自転車利用の特性に応じ、長時間の駐輪需要への対応(目的地からやや離れていても利用されるため大規模自転車駐車場で対応可能)と、短時間の駐輪需要への対応(目的地に隣接した小規模分散型でない利用されにくい)に分けて考える必要がある。</p> <p>○多くの鉄道駅周辺では、放置対策として自転車駐車場整備が進んでいるが、駅周辺の結節点整備の全体計画として自転車駐車場の位置づけが十分でないケースが多い(例えば、駅前広場計画指針に自転車駐車場は含まれていない)。全体計画の初期段階から自転車駐車場を検討することで、複合機能化を含む効果的な整備を実現できる。</p> <p>○今後は老朽化に伴う自転車駐車場の建替え等が必要となってくるが、財政負担だけでなく工事中の代替施設の確保が課題となる。</p> <p>○短時間重要については、附置義務措置など施設者による対応を求めるのが行政の基本スタンスだが、民有地のみで十分な対応は困難なのが現状。なお、駅周辺においても、短時間需要への対応としての小規模分散型自転車駐車場が十分に確保できていない場合は多い。</p> <p>○自転車駐車場所の確保を進める際には、行政、民間の駐車場事業者、商店等の施設者が協力して、自転車利用者に適切な負担をもとめつつ進めていくことが有効と思われる。</p> <p>○日常生活の移動において自転車はどのような交通を担っていくか、自転車活用の方向性を示していただきたい。</p> <p>○自転車利用環境の整備の重要なパーツとして、駐車場所の確保を位置づけていただきたい。</p> <p>○鉄道駅など交通結節点の整備や、面的整備を進める際、その初期段階から、自転車の走行空間だけでなく駐車場所についても考慮した計画づくりを進めていく必要性を示していただきたい。</p> <p>○コンパクトシティなどまちづくりの方向性と自転車活用推進の関係を示していただきたい。</p> <p>○駅周辺での大規模自転車駐車場の確保に向けた、鉄道事業者の協力。自治体が全体の整備計画を調整する下で個別施設の整備を民間事業者が行う場合の鉄道用地利用への柔軟な対応など。</p> <p>○小規模分散型自転車駐車場の整備に際し、道路空間を活用することへの関係者の柔軟な対応。</p> <p>○大規模自転車駐車場の建替え時の一時代替施設として、道路、公園等の公共空間の活用への関係者の柔軟な対応。</p> <p>○利用者負担を求めにくい小規模分散型自転車駐車場の整備を、行政、商店等の施設者、民間の駐車場事業者の協力で進めていく仕組みづくり。</p> <p>○シェアサイクル、自転車を活用した国際協力、自転車交通安全の啓発を期待している。</p>
主な自転車関係団体	(一社)自転車駐車場工業会	<p>自転車の駐輪場設備は多様化(電動アシスト付き自転車、ママチャリ、ロードバイク等)している。そのため、駐輪場のラックは自転車利用のニーズに合わせたものにしていく必要がある。</p> <p>○趣味、通勤、買い物、多様な目的があり、利用者ニーズによって駐輪場の設置場所を検討している。</p> <p>○「どこを走っていいかわからない。ルールもわからない。」という意見もあることから、「利用方法やルールの教育の推進」、「案内版の統一」などを進めていくことが必要だと考えている。</p> <p>○今は少子高齢化の時代であり、2段式駐輪場は効率的であるが、高齢者が利用するのは負担が大きい。時代に合わせた駐輪場整備が必要になってくる。</p> <p>○公共用のスペースが少しでもあるなら、国のサポートを貰いながら駐輪場の整備を進めるべきではないか。</p> <p>○放置自転車の禁止区域は行政の管轄であるが、その区域外は放置自転車が顕在化している実態もある。様々な関係機関による、放置自転車対策を取り組んでいく必要があるのではないか。</p> <p>○利用者が適切な駐輪をするのであれば、これらのサービスは良いのではないかと思う。自治体で作った駐輪場に停めれば問題はないのではないか？という話もある。しかし、様々な関係機関が増えると、いいものが形成されなくなる懸念はある。そのため、コミュニティサイクルと自治体の駐輪場をお互い利用できるよう、連携できる仕組みを作るべき。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>(一社)日本 シェアサイクル 協会</p>	<p>○自治体からシェアサイクルの導入に関しての相談がくるものの、シェアサイクルの導入目的や位置づけが明確ではない自治体が多い。既にシェアサイクルの社会実験を導入している自治体では、実験期間が終了すると、事業評価の実施が必要だが、何を評価していくのが分からないのが現状である。</p> <p>○また、シェアサイクルの効果として、自転車からの転換であれば放置自転車対策になる。自動車からの転換であれば環境対策となる。公共交通からの転換は混乱を招くが、公共交通の補完や共存となれば、大きなプラスの効果が働く。</p> <p>○シェアサイクルの効果については、定量的な評価が必要で、社会的価値の増減を把握することが望ましいと考えている。</p> <p>○シェアサイクルは、「ITを活用したモビリティ・アズ・アサービス(MaaS)」といった考えに基づき、公共交通と連携することで、利用者の利便を革新的に増進させる装置であると考えている。したがって、シェアサイクルは、そのサービスの提供の仕方によって、公共交通の敵にも味方にもなるという性質を持っていることから、都市における総合交通体系の中に明確に位置付けた上で、計画的に発展させていく必要があると考えている。</p> <p>○シェアサイクルサービスと連動した自転車ネットワーク計画の策定</p> <p>○官民が一体となった路上駐車対策の取り組み促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警察による取り締まりを強化 ・建物における荷さばきスペースの確保 ・物流事業者によるストックポイント確保や共同配送の促進 ・行政における共同荷さばきスペースの確保 <p>○道路空間・公共駐輪場・公共空間などを活用したシェアサイクルの駐輪スペースの設置</p> <p>○継続的・効果的なルール・マナー啓発活動を実施する団体への助成措置等</p> <p>○シェアサイクルサービスを含む総合交通体系の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルサービスの利用状況の分析(利用者の利便増進、社会的効用、他の交通モードへの影響評価) ・総合交通体系におけるシェアサイクルサービスの位置づけの明確化 ・ITを活用したモビリティ・アズ・アサービス(MaaS)の考えに基づくシェアサイクルサービス展開計画策定 <p>○各種計画にコミットしたシェアサイクルサービス事業者への優遇措置</p> <p>○多くのシェアサイクルは、「情報通信技術等の活用による管理」がなされているはず。したがって、シェアサイクルを総合交通体系の中に位置づける際、その「利用状況は、総合交通計画策定主体である市町村によって徹底的に分析」される必要があると考えている。その上で、「利用者の利便増進」、「社会的効用」、「他の交通モードへの影響」等の公益性に関する評価軸を持って、シェアサイクルサービスのあり方が整理されるべきと考えている。</p> <p>○また、シェアサイクルサービスのあり方を検討する際、駐輪スペース(シェアサイクルにおいてはサイクルポート)は、そのあり方によって公益性が左右されることから、「道路空間・公共駐輪場・公共空間などの活用を含めて検討」されるべきと考えている。このとき、「自転車ネットワーク計画とシェアサイクルサービスのあり方は連動」しているべきと考えている。そうした各種計画に対し「シェアサイクルサービス運営事業者はコミット」すべきと考えている。</p> <p>○昨今、シェアサイクルサービスは、グローバル戦略を含めた国際的な競争下にあり、国内各都市で林立する可能性も出てきており、利益を重視するあまりに、社会的に悪影響を与える悪質な事業者が出ないとも限らない時代が到来したと考えている。</p> <p>○シェアサイクルサービスは、あくまでも都市における公共交通機関の一翼を担うことをが重要であり、利用者の利便増進、社会的効用、他の交通モードへの影響などについて、各事業者の客観的な評価がなされ、優良な事業者には優遇措置を、悪質な事業者には是正措置を講じるような「シェアサイクルサービス事業に関する新たな制度設計」についても検討の余地があるのではないかと考えている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>(公財)日本自 転車競技連盟</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・連盟としても、これまでのところ、チャンピオンスポーツに目が行っていった。裾野を広げていくという目的も持つ必要がある。 ・自転車は、人生の中で非常に長く活用できるものである。4歳～5歳で補助輪が外れ、80歳代くらいまで乗ることができる。 ・生活が便利になるし、生涯スポーツにもなると思うが、現在、事故が増えていることが懸念される。連盟でも自転車安全講習会を始めている。中高年から始めた愛好家の安全性を高めることが大事である。 ・ツーリングの環境が日本は厳しい。自転車を持って公共交通機関で移動することはかなり大変。輪行袋に入れるが、入れてもかさばるので、例えば、電車の中で置ける場所がない。外国では、自転車をそのまま乗せられるところも多い。 ・また、休みの日に乗るだけではなく、日常に溶け込んでいくことが必要。まずは、オランダ、ドイツ、フランス、スイスなどを真似すればよいのではないかと。オランダは通勤のほとんどが自転車、スイスの市街地は電気自動車以外乗り入れ禁止であるから自転車の利用が多い。 ・自転車通勤をもっと普及させたらよいと思う。ただ、そのためには、シャワーや更衣室を整備して、気軽に使える環境も必要であり、企業側の施設整備の問題にもなる。 ・自転車で観光をしてみよう環境づくりも大切。例えば、島根県益田市では、宿泊施設によっては自転車を持って入れるようにしている。高価な自転車も多いので、外に自転車置場があるだけでは不十分なこともある。 ・一時期、マウンテンバイクが流行ったが、最近では下火。東京から近いところだと山梨県富士見町にマウンテンバイクのコースがあるが、ゲレンデ(富士見パノラマリゾート)を夏はマウンテンバイクのコースにしているもの。スキー場の夏シーズンの有効活用の例として考えられるのではないかと。 ・自転車競技での課題でいえば、当連盟が主催する大会ではライセンスを持っていることを条件としているが、そうではない大会は特にライセンスを持っていなくても参加できる。しかし、マラソンなどは異なり、自転車レースは重大事故が起きる可能性が高く、死亡事故につながるケースもある。安全教育は必須である。 ・自転車競技施設が圧倒的に少ないことが課題。国体などで競輪場を使っていることもあるが、競輪場は1周400メートルのバンクが多いので、国際自転車競技連合格の1周250メートルという条件に合わない。また、正確に400メートルではなかったりするので、競輪場は競技施設であって、競技施設ではないともいえる。 ・国際自転車競技連合格の1周250メートル、木製走路、屋内という条件を満たすのは、国内では伊豆ペドロームくらいしかない。各地域で一つくらいでもあれば、また、異なってくるかもしれない。 ・ヨーロッパは地域のスポーツクラブで自転車競技施設を運営するなどしており、オーバルで走っている。そのような環境からオリンピック選手が生まれたりしている。 ・競技スポーツとして捉えた場合、日本では競技人生を始めるのは早くても高校生から。自転車競技は、体力、技術、戦術を会得する必要があり、一般的にトップレベルになるまで10年かかると言われている。そういった意味では日本は選手を育成するという環境にはなっていない。指導者の問題もあるが。 ・我が国にもサイクリングロードがあるが、自転車専用道路ではなく、自転車「歩行者」専用道路となっている。したがって、歩行者も歩いてよいことになっているが、完全に自転車専用にはできないものかと思う。実際に歩行者が歩いていけば危険であるし、死亡事故も起きている。最近では自転車がスピードを出せないように、小さい段差が設けられているところすらある。 ・率直に言って、日本はサイクリストにとって非常に走りにくい国といえる。普通の道路では車道を走らなければいけないが、危ない状況である。 ・一つ成功例としては、伊豆大島が自転車の聖地を目指している。昨年、10年ぶりくらいに日本でアジア選手権が開催され、また、全日本選手権も開かれた。その後、伊豆大島では、自転車で走る人が大幅に増えたという。東京からの船を出している東海汽船も自転車の乗船を認めたり、協力して柔軟にやっている。
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>(公財)JKA</p>	<p>意見なし</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(一社)自転車協会	<p>○自転車活用推進計画への意見等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・製品の安全性について →現在、当協会が実施しているBAAマーク制度等を積極的にPRし、認知度を高めていくことで製品の安全性担保を担うことができると考えており、国には広報や支援等をお願いしたい。 →BAAマーク制度については、今年6月から制度改正を行い、マーク代を下げる等して門戸拡大を図っている。 →高度な技術を要するスポーツ車の整備ができる人材の育成という観点では、スポーツBAA PLUSマーク制度も実施している。 ・自転車の活用推進 →できる企業を対象として、自転車通勤が普及するような施策の検討をお願いしたい。(例えば駐輪場・休憩室・シャワー室設置に対して税制上の優遇措置を設けたり、補助金支給を行ったりするなど。) ・国の自転車に対する姿勢の内外へのアピール →現在、国内で行っている1つ1つのレースは点でしかないため、東京マラソンのような国が認めた自転車レースを行えば面で捉えていくことができ良いのではないかと。(国が中心となって進めるとい姿勢を見せて欲しい。) <p>○今後の課題</p> <p>→中・高等学校などでセミナーを開いて交通安全等について啓発活動を行っているが、当協会以外にも学校向け啓発活動を行っている団体は複数あると思われる。そのような団体の活動がまとめられれば、自転車業界にとってもより良い活動になるのではないかと考えている。</p>
主な自転車関係団体	(一財)自転車産業振興協会	<p>○意見・要望等について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 要望の対象となる条項 ○自転車活用推進計画に関する要望：自転車活用推進法第八条五項(高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備)について 2. 要望の内容 ①定期的な試買テストの実施 (1)電動アシスト自転車 当協会や国民生活センターが実施した市販品のアシスト比率検査では、型式認定の有無にかかわらず、多くの製品が道路交通法の基準に不適合という結果となり、中にはアシスト比率が基準値を大幅に超えて急発進や急加速による事故の危険性を含むものもあった。電動アシスト自転車の需要は、近年その利便性や性能の向上により幅広い年齢層で増加し、今後も拡大が予想されるが、一方で道交法の基準に違反した製品による事故の発生で消費者の安全が脅かされることが懸念されている。 このため、市販品のアシスト比率の基準適合状況を確認するために、国及び関係機関による定期的な試買テストを実施し、その結果を公表するとともに、不適合製品の製造・輸入事業者に対する指導を行うことが必要である。 (2)その他の自転車 自転車の製造関係の基準は、JIS規格(日本工業規格)、SG基準(製品安全基準)、BAA基準(自転車協会の団体規格)があり、適合製品にはそれぞれのマークが表示されている。マーク表示制度とマーク貼付車の基準適合検査を充実することにより、安全な自転車供給のための業界活動を強化する必要がある。 ②自転車販売時の有資格者による最終的な組立・調整実施の表示 「自転車の供給体制」の最終段階を担うのは、消費者との接点に当たる小売事業者である。当該事業者は、自転車を販売する際に最終組立や購入者の身体等に合わせた調整を行うほか、使用上の注意事項(交通ルールやマナーを含む)や日常的な点検・整備の必要性等について説明を行うなど、重要な役割を果たしている。NITEが取りまとめた自転車製品事故報告によると、初期の部品組み付け不備や誤使用等を原因として自転車購入後1年以内に発生した事故が全体の半数を占めていることから、自転車技士や自転車安全整備士の有資格者による最終組立・調整を行うとともに、自転車使用に係る情報の提供を行うことが必要である。このため、有資格者による組立・調整済みの自転車であることが認識できる表示制度(団体の任意制度)の導入が、製品事故を防止する上で有効と考えられる。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(一財)自転車産業振興協会	<p>○自転車の安全基準について →自転車製造において、JIS、SG及びBAA規格があるが、NITEの自転車事故報告を踏まえた上で、より安全な自転車供給のための業界活動を強化する必要があると考える。その一例として、従来七分組で出荷されてきた自転車を小売事業者が最終組立・調整を行って消費者に販売してきたが、販売形態の多様化等により、最終組立が確実に行われない状態で、自転車が消費者に引き渡されている事例が生じている。例えば、自転車技士等の有資格者が最終組立・調整を実施しなければ貼ることのできないBAAマークを消費者に更に周知する等上手く活用し、自転車技士や自転車安全整備士の有資格者が最終組立・調整を着実に実施する体制の強化を行うことが製品事故を防止する上で有効と考える。 ○ISOを含む自転車の安全基準との各国比較について(電動アシスト付自転車の基準も含む) →現在データを精査中。 ○3人乗り自転車(幼児用二人乗り自転車を想定)やタンデムへのニーズ・それぞれの販売台数 →当協会において自転車国内販売動向調査を実施しているが、あくまで販売の動向を示したものであることから正確な販売台数の把握は難しい。加えて同調査は3人乗り自転車(幼児同乗用自転車を除く)やタンデムは小売店での販売実績がほとんど無いことから調査対象としていない。また、販売台数ではないが、仮に生産台数、輸入台数を参考にするとしたとしても、生産・貿易統計では3人乗り自転車やタンデムが車種分類されておらず、数値が把握できない状況。なお、当協会において、タンデムのニーズはあまりないという理解。現在、タンデムの一般公道の走行を認めている自治体数が16府県あるが、条例の改正が進み、安全な走行ができる環境が整備されればニーズは増えることが期待される。</p>
主な自転車関係団体	(一財)日本車両検査協会	意見なし
主な自転車関係団体	日本自転車軽自動車商協同組合連合会	<p>○日商連の組合員の現状について →販売数量で見ると、中小の小売店舗とその他大型店舗の比率は、地域により、1:9～3:7である。 →地方、中小の小売店舗に関しては、収益性の観点から自転車販売・修理専門店のほか、他の商品を取り扱う店舗も多い。(地方ではバイクの併売や、北海道では除雪機を併売するなどして生計を立てている例もある。また、自宅兼店舗多いため、修理、整備技能があれば、高齢者でも商売できることがこの業界のいいところでもある。) →修理、整備技能に関しては、一般自転車のほか、軽快車の構造に似た電動アシスト自転車については、問題なく修理ができるという認識を持っている。一方、一般的な自転車店の場合、高級自転車(特にスポーツ車)に関しては、高度な整備技術が求められるとともに、ミスをして賠償となった際のリスク等が大き過ぎるため、対応を断わっているケースもある。 →防犯登録に関して、購入店外で新車購入した際は、購入者等が最寄りのお店へ直接自転車を持参し、手続きを行うこととなっているが、国内で販売されている自転車(特にネット販売)には車体番号がないものや、車体番号と自転車が1対1になっていない(複数台数に同じ番号が付与されている)ものがあり、また、カーボンフレームは刻印できずシールで対応しているが、シールでは当該自転車の利用中に剥がれる可能性も指摘している。 ○自転車活用推進計画に対する要望について →通学用自転車について、ハンドル、スタンド、キャリア、及びフレームカラー等を指定している学校が存在するが、オートライト付の自転車利用を指定することができないか(学生への交通安全教育を進めることにより、オートライト付の自転車が広く浸透している地域がある。) →電動アシスト自転車に関して、そもそも自転車本体自体が相当重く、更に子乗せ自転車となると重量がかなり重くなり、通常の自転車と比べて部品の消耗が激しくなる点やバッテリー充電(電気系統)を利用している点を踏まえ、年1回の点検・整備をより推奨していくことはできないか。 →車検(強制)制度導入については慎重に検討すべきとする意見が多い。自転車の魅力の1つである手軽さが損なわれる可能性があるという点を危惧している。自転車のマナーの啓発活動について、日本人に対するものは多いが、最近では在日外国人が多い現状を踏まえると、在日外国人に対してもマナーの啓発活動を行っていくべきではないか(在日外国人が分かり易い標識作りも含めて)。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	日本自転車軽自動車商協同組合連合会	<p>→交通マナーの観点から、自転車の乗り方や管理の仕方も含め、学校等での教育が重要である。例えば東京都では「東京都自転車の安全で快適な利用の促進に関する条例」があり、自転車販売時に「自転車ルール・マナー確認書」を通じて啓発活動を行うことが義務規定となっているので参考とされたい。</p> <p>○自転車活用推進法に関しての日商連の立場</p> <p>→防犯登録の全国義務化(統一化)に対しては慎重に対応すべきとの立場。例えば、防犯登録マークのデザイン等が都道府県ごとになっており、犯罪者の捜査の手がかりになる等のメリットがある。(どこの都道府県で購入したか、目視で即時に確認できる。)</p> <p>→昭和30年代から各都道府県自転車商組合が主体となり、永年にわたる制度推進の努力により、今日では自転車販売事業者はもとより、広く国民に認知されている制度である。</p> <p>また、既に多くのデータが各都道府県警察に蓄積されており、これらを踏まえて検討することが重要と考える。</p> <p>→業界からネット販売＝粗悪品が多いという声をよく聞くが、中にはBAAマークの貼られた自転車の販売や点検整備などのアフターサービスもしっかりとしたネット販売店もあり、必ずしもネット販売＝粗悪品ばかりではないと考える。(実態として、ネット販売がどこまで悪いと言えるかが分からないと思う。)</p> <p>他方、電動アシスト自転車については、アシスト比率の表示義務がなく、公道走行できないアシスト比率のものを、公道走行できるかのように販売しているネット販売店をみかける。</p> <p>この点を踏まえ、消費者の商品選択のおける損失にならないよう、アシスト比率表示を義務化することについて、今後検討していくべきだと考える。</p>
主な自転車関係団体	(公財)日本交通管理技術協会	<p>1 自転車の安全教育に加え、点検整備・賠償保険等加入の促進を図っていただきたい。特に、これから社会に出ていく学生の通学用自転車に対する対策の指導強化を図っていただきたい。</p> <p>2 都道府県等が主導的に施策を推進するように指導していただきたい。</p> <p>自転車活用推進計画の策定に当たっては、上記要望事項への具体的取組を是非図っていただきたい。特に、自治体・教育委員会等が主体となり、警察や関係団体が協力して、今後、社会に出る学生・生徒に対して交通ルールを身に着けさせ、安全な自転車による走行を定着・日常化させることは、将来の交通社会の安全と自転車利用の促進を図る上で重要であり、ぜひ具体的な方針を策定していただきたい。</p> <p>(当協会の進めている自転車安全利用促進事業)</p> <p>【事業内容】自転車安全整備技能検定(自転車安全整備士資格の付与)及び自転車安全整備店の登録、【実績】自転車安全整備士73,912名、自転車安全整備店14,103店</p> <p>付帯保険(傷害及び賠償責任保険等)付自転車点検整備済証(TSマーク)の交付、【実績】H28年度交付枚数2,334,539枚</p> <p>【事業内容】自転車通学安全モデル校の推奨、指定、【実績】筑波大学等大学3校、高等学校15校、中学校23校 計41校</p> <p>【事業内容】全国自転車安全利用モデル企業の推奨、認定、【実績】神戸製鋼、ホンダグループ等6企業</p> <p><要望事項></p> <p>自転車に対しては、一般的に点検整備の意識は薄く、また、安易な乗り方が横行している状況にあることから、自転車事故の防止を図るため、自転車は車両であり運転者としてルール、マナーを守り安全運転の励行を求めるとを中心とした安全教育等が行われている。また、自転車の使用過程での安全性等のチェック(点検整備)は、利用者個々の責任に任せられており、自転車本体の安全レベルの維持は利用者の意識にかかっているといえる。ちなみにH28年度の都道府県自転車商組合による全国2,848会場、353,847台に対する点検結果では、約3割(26.0%)が整備の必要な状態とされている。(日本自転車軽自動車商協同組合連合会集計)</p> <p>都道府県等では、いわゆる自転車安全利用条例で自転車利用者に対して定期的な点検整備の義務(努力義務)を課しているところが多いが、現実問題として、条例に基づき、具体的な促進施策を講じている自治体は極めて少ない実情にある。</p> <p>自転車事故(H19～28)についてみると、通学中の自転車事故における1当割合は、約18%(自転車事故全体では15%)と高くなっている。交通事故における1当は、損害賠償責任を有することが多く、2当事故とは比較にならないほどの大きな問題を含んでいる。</p> <p>自転車活用推進計画の策定に当たって、上記要望事項への具体的取組を是非図っていただきたい。特に、自治体、教育委員会等が主体となり、警察や関係団体が協力して、今後社会に出る学生・生徒に対する交通ルールを身に付けた安全な自転車による走行を定着・日常化させることは、将来の交通社会の安全と利用の促進を図る上で重要であり、是非具体的な方針を策定していただきたい。</p> <p>なお、上記要望事項に関し、当協会としても自治体等や学校、関係団体への協力・支援に非力ではありますが、併せて取り組んで参ります。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(一財)全日本交通安全協会	<p>第一 自転車活用推進のための考え方について 本法に基づく政策等の検討に当たっては、その目的・趣旨から、サイクリストや健常者向けの施策とともに超高齢化社会の到来に向けた施策の両面を盛り込んでいただきたい。</p> <p>第二 検討項目(法第8条関係)に関して</p> <p>1. 自転車専用道路等の整備(専用レーンや自転車走行誘導帯の設置)について ○サイクリストや健常者に対する自転車活用推進施策としては効果的であるとする。一方で、道交法上、70歳以上の高齢者が運転する自転車など一定の要件に該当する者は、「自転車歩道通行可」の交通規制が行われていなくとも歩道通行することができる(13歳未満&70歳以上など)こととされている。65歳以上の高齢者人口は、3,392万人、高齢化率26.7%(29年内閣府高齢白書)、2060年には高齢化率40%に達することから、必然的に歩道を通行する高齢者運転の自転車が増加するものと推定される。したがって、中長期的には歩道を通行せざるを得ない高齢自転車利用者対策として歩道整備が必要となるので、車道における走行空間の確保と併せて両輪で施策を進める必要がある。 ※ 運転免許返納者の声としては「自転車利用」に移行 ○専用レーンの幅 走行空間(レーン)に走行速度の異なる自転車が混在することになるため、自転車交通量の多い路線等では追い抜きが可能な幅員を確保するように配慮する必要がある。 ※ 車道(追い抜き等による車側)へのはみ出し防止のため ○誘導マーク・標示の統一化 自転車の通行すべきところとして任意の路面標示などが行われているが、道路管理者によりその標示マーク、塗色などに相違があるため、自転車利用者や車の運転者などにわかりにくい。また、交通安全教育を行う際にも指導しにくい状況にあるので統一化を図る必要がある。</p> <p>2. 交通安全に係る教育及び啓発 <現状> ○生涯教育としての交通安全教育体制が十分ではない。 保育園、幼稚園→学校→運転免許→高齢者に至るまでの教育の機会が十分とは言い難い。交通安全教育は繰り返し教育が必要である。 ○交通安全教育を必要とする人たちへの交通安全教育が十分ではない。 各種交通安全教育の機会や各種イベントの機会には、ほぼ同様な方々が参加している傾向にあり、子ども達と接する機会が多く、かつ影響力のある母親(主婦)などの参加が得られていない現状にある。 <対応(提)案> ①「自転車運転者講習制度」の活用拡大 道交法上、「自転車運転者が3年間に2回以上の違反行為を繰り返し検挙された場合に、都道府県公安委員会の行う講習を受講しなければならない」とされているが、この講習受講者数は24人(27年6月～28年5月)と少ないため、受講者を増やす必要があるのではないか。 ②参加体験型の交通安全教育手法の開発 Web、VR、シミュレーションなど、参加・体験しながら学べる交通安全教育手法(ハード・ソフト)の開発を進める必要がある。 ③保育・幼稚園、学校教育の場における反復継続した交通安全教育の実施 交通安全教育は繰り返し教育が必要である。HRなどの機会にDVD等を活用した短時間での反復継続的な交通安全教育が必要である。学校における交通安全教育は不十分であり、基本的ルールすら認識されない。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(一財)全日本交通安全協会	<p>④保護者への自転車事故等交通安全啓発・教育事業の実施 特に、子供への交通安全教育は、家庭と学校の両面から適切に行う必要があるが、現状では家庭における交通安全教育も十分ではない。親の世代における自転車の交通ルール無視も多く見られることから、子育て中の母親等に対する交通安全教育の機会を設けるほか、自転車事故事例等を含めた自転車安全利用のための情報提供等を体系的に行う必要がある。 ※ 情報提供方法の高度化も検討する(メルマガ、学校連絡、講習会など)</p> <p>⑤交通安全教育教材の適正化(検定制度等の導入) 交通安全教育を行うための教材(出版物、DVD等映像など)については、各制作事業者等に委ねているところであるが、内容的に必ずしも道路交通法令に基づき正しく表現されているものばかりではない。効果的な交通安全教育を行うためには、交通法令に基づき正確に表現されることが重要であることから、交通安全教育に使用される教材等については、あらかじめ内容の審査(事前指導を含む)を行う機関を設け(民間委託を含む)、一定の基準に適合した教材を推奨する制度の構築が必要である。</p> <p>⑥インバウンド対策 外国人旅行者等でレンタルサイクル等を使用する者に、日本の自転車ルール等を記載したパンフ等啓發文書を政府等関係機関で作成し旅行会社など関係事業者を通じて配布し、日本の国内ルール等を啓発する。</p> <p>3. その他 (1)自転車が加害者となった場合の損害賠償を補償する制度について(附則第3条第2項関係) <現状> ○自転車賠償保険、日常賠償保険等への加入率が低い。 火災保険等への付加(特約)保険に加入している者もいることから、加入率は不明であるが、某県の交通安全協会等が実施したアンケートでは約6割が自転車事故に係る賠償責任保険に未加入と回答。 また、一部の都道府県等において、賠償責任保険の加入義務又は努力義務を条例化しているところがあるが、まだまだ進んでいない。 ○無保険自転車や自転車によるひき逃げ事故に係る政府補償事業(自賠責)類はなく救済されない。 <対応(提案)> ①賠償責任保険の加入義務(若しくは努力義務)を課する検討を 自転車に係る事故における被害者救済を考えるに、まずはすべての自転車に賠償責任保険への加入を義務化すべきである。 しかしながら、現状では、車検制度のない自転車においては、あくまでも賠償責任保険への強制加入担保手段がなく、賠償保険の制度上、他の損害保険に付加する加入形態や家族補償タイプなど様々で加入状況の把握が困難な場合もある。そこで、加入義務化をした上で、自転車に関わる交通事故が発生した際の捜査の段階で、賠償責任保険に加入していないことが確認された場合に罰則の対象をするような仕組みができないかを検討してはどうか。また、国としての強制保険的な制度構築が困難であるなら、自転車賠償保険の加入義務に係る都道府県条例の制定を一層促進していただきたい。 ※ 賠償責任保険の場合、被保険者のみならず、被保険者の親族・家族が補償対象となっているものが多いため現状の賠償責任では加入状況が分かりにくく、補償対象範囲にある家族でも「加入していない」と誤認している者、またその逆もあるので、事故捜査の段階でないと加入状況が判明しないことがある。 ※ 政府の春秋の全国交通安全運動要綱にも自転車賠償責任保険加入義務の推進が盛り込まれている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(一財)全日本交通安全協会	<p>②政府補償事業について 自転車によるいわゆるひき逃げ事故や無保険自転車による被害者救済のために、政府補償事業を検討してはどうか。上記①の法律で加入義務を課した場合には、保険料の一部を補償事業に充当すること、または賠償責任保険を販売(引受)している損害保険会社、製造販売事業者等に資金の拠出を求め、補償事業(or基金)を運用することなどの検討を進めるべきである。 ※ 犯罪被害者給付金制度では、加害者の過失による死傷の場合には対象外。</p> <p>(2)自転車自体の安全性の確保 ①普通自転車の基準(規格)を改正し「右側ミラー」の標準装備化等 <現状> 自転車に関係する交通事故の2割弱は後続車両との追突や接触等である。自転車側の急な右折、進路変更などもあるが、後方の安全を確認するために走行中に右後方を確認しようとした際のふらつき等により右側に進路が変わり衝突している者も多い。また、自転車の無灯火による交通事故や車の運転者のヒヤリハット体験なども多い(警察庁発表資料「自転車の取締」によると指導警告件数の3分の1(約50万件)は無灯火)。 <対応(提案)> ア 自転車利用者の安全を確保しその利用を促進するため、右側ミラー(後写鏡)を標準装備にする。そのことによりあらかじめ右後方から接近する車両の有無が確認でき、交通事故防止に寄与することができる。 イ 自動点灯式前照灯の標準装備化 リブダイナモ式(無接点方式)などの自動点灯式前照灯を標準装備することで、発電の負荷がなく前照灯が点灯でき無灯火を防止できるほか、昼間でも前照灯が点灯することから自転車の存在を明確化することができ事故防止に寄与できる。 ウ その他、自転車利用者の安全に資する装備資器材の開発・導入を図る 自転車の車輪用のレフレクター(反射材)や、方向指示器等が開発されている。この種安全に効果のある装備品等の一層の開発と、自転車の標準装備品としての導入を促進する必要がある。 ※ いずれも任意手段に委ねると普及促進が図られない。</p> <p>②輸入自転車等、普通自転車の車体の安全性の確保 <現状> 海外から輸入し安価に販売されている自転車については、車体フレーム等の国内の規格が適用されないため、車体フレーム、パイプ等に粗悪品が使用されているものがあり、走行中に破損する事例もある。 <対応(提案)> 日本国内で販売される自転車の規格を明確にするとともに、国際規格又は規格の統一を図り、車体構造的に安全な自転車の活用を推進するよう検討していただきたい。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(公財)日本サイクリング協会	<p>1. 自転車が安心して走行できる道路の整備</p> <p>(1) 道路左側端の整備 道路交通法第18条第1項に基づく道路における自転車の左側端通行義務に対して、以下に掲げる事項について改善を要望する。</p> <p>ア 側溝に蓋がある場合 市街地などの道路で側溝に蓋がある場合、蓋と舗装部分の間隔の溝、段差が1cm以上ある箇所を通行した際には、タイヤが取られ左側端通行が遵守できない。また、側溝の蓋同士の接する部分が平滑でない場合も、そこを通行する場合、衝撃が発生するので左側端通行が遵守できない。</p> <p>イ 側溝に蓋がない場合 郊外など側溝に蓋がない道路では、左側端通行時に側溝に落下する可能性があり、左側端通行が遵守できない。</p> <p>ウ 道路際の植物 市街地で歩道の植栽物が車道側に伸びて車道の左側端通行を妨げているので、左側端通行が遵守できない。また、郊外の歩道の無い道路で路肩に生えている雑草が道路側に伸びて道路の左側端通行を妨げているので、左側端通行が遵守できない。</p> <p>(2) 道路補修後の路面平滑化 電気、水道、ガスなど道路埋蔵物の工事等、比較的面積が小さい工事後にアスファルトで補修した路面が工事以外の路面から急に盛り上がり、当該箇所通行時に上下方向に激しい衝撃を受け、緩衝装置の無い自転車の安全な走行を阻害するので改善を要望する。</p> <p>(3) マンホール等と路面の段差 電気、水道、ガス等の道路埋蔵物の点検蓋の外縁と路面の段差が1cm以上ある場合、タイヤが取られるか車輪が破損する恐れがあるのでこれを避けるため、進路変更を行うが、路面状況は直前でなければ把握し難く急激な進路変更となり、危険走行を強いられるので改善を要望する。</p> <p>(4) 交差点進入禁止箇所の歩道との段差 道路交通法第63条の7第2項に規定され、標識令の標示番号114の3に示される「普通自転車の交差点進入禁止」の道路標示がある箇所での車道から歩道に上がる部分の段差を1cm以下にしないと、前輪のタイヤが取られて転倒する危険があるので改善を要望する。また、当該標示は夜間の視認性が殆どなく、直前で認識すると急制動、急なハンドル操作など危険な走行を強いられるので視認性の高い予告標示の整備などについて交通管理者と協議していただき、整備されることを要望する。</p> <p>(5) 道路の狭隘な箇所の自転車走行部分の確保 歩道の無いトンネル及び橋で、道路幅が狭く実質的に自転車の通行部分が無い場所について、トンネルでは安全な迂回路、橋では歩行者自転車専用道路の整備を要望する。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	(公財)日本サイクリング協会	<p>2. 自転車が安心して走行できる交通の整備</p> <p>(1) 自転車とクルマを同等に扱う交通整理への改善 自転車も車両という位置づけでありながら、以下に掲げる事項など、運転の加減速は右脚一つでできる等、身体負荷の少ないクルマが、走行するための身体負荷の大きい自転車より優先されている交通整理があるので、改善を望む。</p> <p>ア 普通自転車交差点進入禁止の廃止、改善 都内の例を上げると、内堀通りを西新橋一丁目交差点から皇居方面に行く際の祝田橋交差点が「普通自転車交差点進入禁止」の規制がかかっており、普通自転車が車道を二重橋方向に直進する場合は、祝田橋交差点手前から歩道に進入し、日比谷交差点方向の横断歩道人型信号に従って自転車横断帯で日比谷公園側に渡り、次に皇居方面の横断歩道の人型信号に従い自転車横断帯で皇居側に渡り、更に桜田門方向の人型信号に従って横断歩道の自転車横断帯を通行して漸く車道を二重橋方向に通行でき、自転車の動きは交差点をコの字で通過する動線となり所要時間は優に4分を超え自転車運転者にとって非常に不合理な交通整理となっている。</p> <p>イ 左折専用・優先車線のある交差点の通行方法の改善 道路交通法を遵守して該当する交差点を通行する場合、交差点進入手前では、道路交通法第18条第1項の左側端通行の規定に従い、走路の左側端を通行して交差点に進入するため、左折車両の速度が速い場合は、交差点手前で左折車両が通過するまで待機しなければならない、左折可の左矢印青信号が出た後に青信号になる場合は、左折車両が途切れない場合は、信号を1回以上待たなければならない。これを改善するには、左折及び直進用の普通自転車専用通行帯を設け、直進自転車は、交差点の手前で予め左折車線にかからないよう第2(又は第3)車線の左側端に誘導し、交差点内では左折車両と自転車が干渉しないようにするべきである。当然、赤信号で待機する場所も左折、直進とも普通自転車専用通行帯内で行うことになる。</p> <p>(2) 自転車と歩行者の安全のための交通整理の促進 交通量の多い交差点において、直進する歩行者、自転車が左折車両からの安全を確保するため、自転車横断帯を設けた歩車分離式信号の交通整理を更に促進する事を要望する。</p> <p>(3) パーキングメーターのある道路 パーキングメーターのある道路は、殆どが交通量の少ない複数車線となっているので、自転車の安全で円滑な車道通行を可能とするため、パーキングメーターのある区間では第1車線を駐車エリアと普通自転車専用通行帯に分け、普通自転車専用通行帯は左側端ではなく道路の中央寄りに設けることを要望する。</p> <p>3. 河川等、管理用通路の自転車通行条件の付加 都内荒川河川敷の管理用通路に代表されるような、自転車通行が常態化され、対歩行者、対自転車のトラブルが多発している管理用通路において、自転車のルール周知を図るため、「自転車のルール検定合格者のみ通行可」のような仕組みを社会実験的に実施することを要望する。</p> <p>4. 外国人向けサイクリングツアー支援 毎年増加する海外観光客のサイクリングニーズに対応するため、サイクリングツアーガイド制度の標準化、サイクリングコース情報などの標準化の促進を要望する。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	東京サイクリング協会	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点ではタンデム自転車での公道走行は、限られた府県でしか許可されておらず、走れない場所が多いのが実情。 ・2020年にはパラリンピックが開催されることから、視覚障害者のタンデム自転車を利用した協議での参加者が、公道での練習はできないことが大きな課題になる。 ・パラリンピックに向けては、各地方自治体が選手団を誘致しているが、自分の自治体でタンデム自転車が走行できないことを知らない可能性がある。 ・タンデム自転車を公道で乗ることができない都道府県が多い我が国の現状を考えると、障がい者、中でも視覚障がい者や知的障がい者においては、自転車というスポーツへの参加の機会を制約されているといえる。 ・タンデム自転車はパラリンピック種目であるにも関わらず競技環境が整っておらず、障がい者の競技スポーツ参加にバリアがある現状にある。 ・実際タンデム自転車を愛好している視覚障がい者の中には、競技としてタンデム自転車をやりたいがそれが難しいので仕方がなくマラソンをやっているという人もいる。 ・タンデム自転車が一般開放されれば、視覚障がい者の方は、ガイドボランティアの方とタンデム自転車で移動できるので、利便性が大きく向上する。 ・視覚障がい者におけるタンデム用自転車の活用は、移動面、健康面、スポーツ面等からみて極めて有効であると考えられ、視覚障がい者のQOLの向上に有意義であるとともに、社会におけるノーマライゼーションの推進にも貢献すると考えられる。 ・視覚障がい者のタンデム用自転車に対するニーズを検討するために、視覚障がい学生や盲人ランナーを対象に、タンデム用自転車についての意識について調査をした結果、重度な障がい者において、今後タンデム自転車をもっと身近なものになったら乗車してサイクリングを楽しみたいと考えているものが多かった。 ・障がい者がレクリエーションやスポーツに気軽に参加する機会は健常者に比べてまだまだ少ない現状にあり、タンデム自転車そのもの、そしてそれを活用した活動についても、もっと身近にできるようになることが望まれる。 ・タンデム自転車には普段はなかなか触れ合う機会がない健常者と障がい者が接する機会をもち、ともに活動を楽しみ、相互理解が深まる可能性が大いにあると考えられる。そしてそのことによって、ノーマライゼーションの社会が作られていくことが大きく期待される。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車関係団体</p>	<p>(一財)自転車普及協会</p>	<p>日本自転車普及協会では、下記事業の「自転車活用推進改革」への計画反映を要望致します。</p> <p>1. 「ツアー・オブ・ジャパン」の自転車活用推進計画のシンボルレース化 現在、栗村修イベントディレクターを迎え、第20回記念大会開催を大成功に終えた「ツアー・オブ・ジャパン」を、海外の自転車レースでは「ツール・ド・フランス」、国内では「東京マラソン」のような国民的シンボルレースとする。 ※「ツアー・オブ・ジャパン」は前身の「国際サイクルロードレース」が1982年から1995年まで14回開催し、1996年に「ツアー・オブ・ジャパン」へリニューアルしたことから通算の開催は34回目という事になります。 5月の自転車推進月間の象徴的なイベントとして、「ツアー・オブ・ジャパン」が推進計画に織り込まれること、また一般市民参加型の「バイクニューヨーク」のようなサイクルイベントを「ツアー・オブ・ジャパン」の併催イベントとして企画する事で、自転車競技の文化的発信を伴うと共に、東京オリンピックに向けたオリンピック種目である自転車競技への注目度向上、インバウンド観光への自転車観光需要の拡大、スポーツとしての公道レース開催への文化的支援など様々な多角的効果を期待する。 また、大会に関連した映像の地上波配信やインターネット配信と通じた、国内海外に向けたコースとなる地域の日本文化や美しい景観の発信により、観光面でのアプローチや訪日旅行促進事業(ビジット・ジャパン事業)のコンテンツとしても昇華できる。</p> <p>2. “楽しい”交通安全自転車教室「ウィーラースクール」の全国展開 TOJキッズにて連携を行う自転車のメッカベルギー発祥の自転車安全カリキュラム「ウィーラースクール」と自転車普及協会が実施している「出張交通安全教室」をベースし、事業構築と全国展開を実施する。 「キッズ向け」、「ビギナー向け」、「女性向け」、「シニア向け」と様々なターゲットと切り口でカリキュラムとコンテンツを整備し、交通ルールやマナーの理解促進や安全な自転車乗り方指導を、楽しく、段階に合わせ実施する。より手軽に自転車に乗るきっかけを与えると共に間口を広げ、交通安全推進に寄与出来るものとする。 推進計画により各自治体にて導入を義務付けることで、学校・省庁など公的な機関で率先して展開出来るようにしていく。</p> <p>3. サイクルツーリズム・ヘルスツーリズムの平準化 上記TOJにて開催している地域を含めて、全国各地で展開されているサイクルツーリズムの自転車を使った観光事業の海外からのインバウンド需要の拡大と国内での環境面に配慮した観光需要の拡大を視野に入れ、その仕組の平準化を図る。 また、高齢化社会における未病対策の中心となりえる事から「自転車を活用した健康コンテンツ」を「観光」と結びつけ、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムといった展開を拡大していくために、推進計画に基づきコンテンツ整備や広報・PR活動を行い、各地方自治体の導入や活用を推進する。</p> <p>4. サイクルマナー指導員の養成 バイコロジー事業の資格制度化とモデル事業化をベースとして考えた事業展開により、一般公道での警察官対応が難しい部分でもある「マナー指導」を行う環境作りを推進し、その実働部隊となり得るバイコロジー運動を活性化させる。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>(一社)ウィズス ポ</p>	<p>① 課題:ハード整備の推進(と法整備の矛盾の解消) ■対策 ・全国にあまたある“自歩道問題”の解消(つくばりんりんロードなど)。サイクリングロードと言いつつ、法律上は歩行者がいると徐行しなければならない矛盾、「サイクリングロード」ではサイクリングイベントが出来ないという矛盾の解消。 ・矢羽根型路面表示(ナビライン)の増加 ・自転車通行の連続性の確保 自転車レーンの確保 ・外国人でも直感的にわかるピクトグラムを統一 ② 課題:都道府県/市町村の行政区の垣根を越えにくい ■対策 ・国としてナショナルサイクルートを設定する ・サイン類・ピクトグラムの路面表示の共通化、市町村間連携(ある一定のルールがある上で、地域ごとのオリジナリティを出せる仕様 マンホールのように…) * 極論 ・信号/横断歩道/停止線のない「サイクルハイウェイ」をどこかの区間に実験的に整備 ・それをもとに各地域で「細分化されたルート」を掘り起こす →「高速IC」と「県道」のようなイメージ ③ 課題:自転車が「生活」の足という根強い認識 ■対策 ・幼少期から「遊び」としての体験を自然にできる機会の創出 例)小学校で自転車遠足の実施 ④ 課題:危険性の教育と安全性の担保 「自転車は危険性が伴うもの」との認識が正しく普及しておらず、結果、安全対策もおざなり。この両方が正しく普及することが結果的にサイクルツーリズムの普及にも寄与する。 ■対策 ・自転車のルール、マナーについての幼少時からの教育を強化(せめて左側車道通行など基本ルールは義務教育カリキュラムに入れてほしい) ・小中学生に義務付けているヘルメットの改善(かっこ悪さの排除)。工事現場型ヘルメットをスポーツ型へ変更するだけで、予算は変えずに子どもたちの自転車への印象を変えることが出来る。自転車の「スポーツ性」を認識することで、前述のルール教育、ひいては別項で触れたツーリズムへの目覚めを喚起できる。 ・手信号の見直し。誰も使っていない信号は無意味なので実態に合わせたほうが普及するのではないか?(例えば左折時、停車時の手信号等は、実走環境では視認性・安全性を担保できない)。 * 極論 ・自転車運転の免許制度化?原動機付自転車のように1日講習で取得できるなど。 ⑤ 課題:サイクリストと地域の溝 →「企業等がステークホルダーとして参画しやすい」「交流しやすい」環境と仕組み</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>(一社)ウィズス ポ</p>	<p>■対策 (1)シェアリングエコノミーの推進と課税(=税金による地域貢献) (「日本版レギュラトリー・サンドボックス」(トライアル特例)) →CtoC の宿泊(民泊)、CtoC の体験販売(サイクルガイドなど)、CtoC のレンタサイクル、CtoC の駐輪場(軒下駐輪場) *ただし現在のサイクルツーリズム推進においては、各地方の既存の宿泊事業者等が中心になっているケースも多いため、シェアリングエコノミー導入には慎重な段取りが必要。 (2)既存の他業界が参入しやすい規制緩和(参入障壁がある場合) 例)*実際に法的参入障壁があるかは不明 →公共交通機関(電車/バス) サイクルトレイン・サイクルバス運行のための規制緩和とサポート 現状では輸行向きな路線とそうでない路線がある 輸行がもっと便利になればサイクルツーリズムの枠・対象者も広がる →タクシー会社(収容) サイクルメカニックサービスへの参入等 →ガソリンスタンド サイクルメカニックサービス・サイクルスポットへの参入等 ⑥:課題 サイクルツーリズムの受け皿になる人材が不足</p> <p>■対策 ・サイクリングガイドを公式の認定資格とする →ただし実業として稼ぐためには前述の「CtoC の体験販売」ができることが必須 ・満たすべき要件を全国統一で設定 ⑦:課題 サイクルツーリズム事業(イベント)開催許可のガイドラインがない</p> <p>■対策 ・サイクルイベント開催の許可取得について、現状は各地の所轄警察署の判断に委ねられている。県単位では一定のガイドラインはあるように見受けられるものの、それでも所轄署の担当者により判断基準が曖昧。そのため、しっかりした運営体制・安全対策をとっている事業者でもイベントを開催できない地域がある。一方では非常にいい加減な体制しかとっていない事業者がイベントを開催し、結果、大きな事故が起きてしまい「サイクルツーリズムイベントは危険である」との認識が広まってしまうというケースもある。国として、ある程度の基準・ガイドラインを整備していただくと、正しく安全な体制をとっているものが正しく普及すると思われる。(弊社に、「道路許可申請をせずにイベントを開いて事故を起こした業者があり、そのためこの地域ではイベント開催が出来なくなった」と泣きついてこられた自治体さんがありました。)</p> <p>●その他 国主導のキャンペーン案(クールビズ、プレミアムフライデーのような) ・自転車通勤DAY ・開通一日前キャンペーン(冬季封鎖の道路の開通1 日前をサイクリストに開放するキャンペーン)</p> <p>●参考: 「全国サイクルツーリズム連携推進協議会」加盟の自治体からもいくつか意見をいただき、代表的なものをピックアップして以下に示す。 (ハード面) 課題:自転車走行空間の整備(ハード面)にあたり市町村レベルでは財政的な限界。国からの効果的な財政支援策を期待したい。 提案:河川(1級、2級)管理道路等を活用したサイクリングロードの整備とこれらをつなぐネットワーク網の整備</p> <p>(ソフト面) 課題:各法律の不整合。道路構造令(現在は分権一括法により市町村権限だが、その条例のほとんどが参酌基準)と道路交通法のかみ合わせが悪すぎる。 ※自転車安全教育などに支障がある。(歩道は右左通行ok、車道は左側通行、路側帯は右左通行OK など) (サイクルスポーツの振興) 課題:日本におけるサイクルスポーツイベント等への国からの支援が足りない。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	NPO法人自転車活用推進研究会	<ul style="list-style-type: none"> ・無信号の横断歩道を無視するドライバーが多い ・自転車レーンを作ってほしい ・国道、県道、市道、農道、林道など道路管理者を交えて会議体を作ってほしい。これらを含めたネットワークを作っても柵があつたり整備が進まないケースがある。 ・サイクリングロードや大規模自転車道の多くは自歩道になっている。自歩道ではないサイクリングロードを作ってほしい。自歩道は自転車は自転車らしい速度で走れない。ローカルルールがあつたりもする。歩行者と分けてほしい。 ・信号機のタイミングを自転車の走行速度を考慮したものにしてほしい。 ・車からの視認性を高める工夫がほしい。 ・橋梁やトンネルで自転車通行空間が切れるケースがある。このような場合に自転車が迂回することがないようにしてほしい。 ・そもそも車の交通量を減らす、走行速度を抑制することをお願いしたい。 ・交通が錯綜する、混在する道路についてはWHOの調査でも死亡事故の可能性が高いのでその速度を抑制してほしい。 ・逆送の自転車を防止するために、計画の中に教育指導を入れてほしい。 <p>交通安全に係る啓発は警察だけでは限界がある地域の自主的な取り組みだけでは限界がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道を自動車と自転車を共存していく策。運転免許を管轄するところの動きが実感として出てきていない。ドライバーに促してほしい。 ・文科省からはスポーツ局が来ていると思うが教育局はなぜ来ないのか、どういう考えなのか教えてほしい。 ・道の駅に駐輪場を増やしてほしい。すでにあるものではあるが。 ・駐輪場については法律にないので要望になってしまうが、駅前に屋根付きの自転車置き場を整備してほしい。 ・各地で計画がスムーズに進む施策をやってほしい。自治体ごとの温度差が出てくると思うので国全体ができる方策を考えてほしい。 ・子供載せ自転車の活用は重要。ヘルメットの購入助成・予算措置を。杉並では一斉に配ったり、宇都宮では高校生に助成がある。そういう工夫。 ・自転車通勤時の通勤手当の考え方はバラバラであり非課税枠の話もあるので何らかの指針もほしい。 ・シェアサイクルの歩道上への設置。駐輪場はできるがシェアポートはグレーであるのが現状。公共性が認められるかが不明確なのでバイクシェアリングを公共交通と認めてほしい。 ・路側部分へのバイクシェアリングポートの設置。道路上のデッドスペースに関する考え方として考えられないか。 ・JRの旅客営業規則に自転車を乗せられない規定がある。であるので輸行袋の規定となっている。諸外国では自転車を列車にラッシュアワーなどを除いて自由に乗せられるのは普通に行われているので、サイクルトレインができるようにしてほしい。特区などを突破口にしてはどうか。例えば、国道20号の旧道の県道17号について同じようなルートにあるので、こういう事例を研究して並行路線を見つけて自転車用に整備してほしい。(山梨県道17号茅野北杜韮崎線?の韮崎市内?) ・TS保険は下りない保険で有名。自転車整備ができない関係ですすまないのであれば見直すべきだ。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	NPO法人自転車活用推進研究会	<p>・防犯登録はいまだに紙でやっている都道府県もある。公安委員会別にデザインややり方が異なっている。これだけ自転車を持って引越す人も多いのだから、せめてICTを活用した仕組みにできないか。47都道府県別ではなく全国で使えるようにできないか。</p> <p>・道路構造令における自歩道のくくりを人車分離にしないと整合性が取れない。改めていってほしい。</p> <p>・教育について、学校だけではなく大人のためのものが必要ではないか。保険会社などで契約時に教育ができないのか。保険会社にしても事故率が下がれば減税するなどできるのではないか。罰ばかり与えても益を与えないと難しい</p> <p>・事業者等にも自転車通勤を一定以上している職員がいるのであれば社会保険減額などができないだろうか。車1台のくすりより自転車と言われている。葉の消費が抑えられるのではないか。そういう努力をした分に対する益を出せないか</p> <p>・事故は減っているが、事故の原因の7割は自転車側の違法行為とされている。つまり違法をやめれば激減する・取り締まりと啓蒙。杉並区で聞いたところでは学校教育で6年間で1回しかやっていないのが現状。欧州では素晴らしい教育プログラムが出来上がっている。学ぶべきものが多くあるのではないか。</p> <p>・ルールはたくさんあるが有効ではないルールは守られないので、作らないことも考えられる。歩道では車道側を走りましょうというのは知らない人が多いし、歩行者もそのルールを知らないとそもそも成り立たない。ルールに無理がある。歩道の走行に関しては歩行者優先が大事。徐行してということならどこを通っても実質的に関係ないことになっている。ルールを作るときは研ぎ澄まして作ってほしい</p> <p>・大人のヘルメットは警官もかぶっていない。手本を見せる意味でもそうしてほしい。</p> <p>・タンデムについては一部の都道府県しかOKになっていない。増えているのはいいがタンデムを禁止している国はそもそも日本ぐらいでしかない。</p> <p>・視覚障害の方はタンデムの後ろに乗ることで自転車に乗れる。これはパラリンピックの種目でもあるが、それが公道で走れないというのはどうか。パラリンピックまでにやっておかないと恰好が悪いのではないか。</p> <p>・現在、東京バイクツアーという企画を考えている。1万人で車を止めてサイクリングをしようという企画。。車を止めてサイクリングしようというのは海外ではよくやっているが、車を止めてマラソンは日本でも多いが自転車はない。世界的な流れからすればサイクリングもある。自転車は健康に加え環境や交通システムの一つとしてというところがある。(日本は諸外国と比べ自転車の普及率が高い国でもある。そういうことをプロモートするにはこういうイベントがあってもいいのではないか。参加希望を募っているがすでに12000人くらいはある。ロードバイクだけではなくママチャリでもOK。ことによっては東京マラソン以上に何十万人もくるかもしれない。活用推進という意味ではよいのではないか。</p> <p>・「ぼちぼち自転車クラブ」ということで子育て層に向けて本を出したりしている。自転車を利用する立場、子育てをする立場からお願いしたい。歩道を守る意味でも自転車を車道に走らせるべきだと考える。しかし、子供載せ自転車利用者は車道走行のルールを知っているがとても怖くて走れないと言っている。9割は車道というのは理解しているが走れないということではないか。</p> <p>・ルールの周知と同時に道路の環境も変えていくことが望ましい。そのためには交通量を抑制していくことが必要ではないか。そして自転車はここを通るんだとわからせる必要がある。最近では海外からの移り住んだ方も多くなっており、複雑なルールはわかりにくい。誰が見てもわかるルールをつくるべき。ルールは守れる環境がセットでなければ難しい。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車関係団体</p>	<p>NPO法人自転車活用推進研究会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・子供載せも歩道を走りたいとは思っていない。次世代育成という観点からも自転車の教育に力を入れていただきたい。 ・中高生の事故が多い現状から通学で自転車を使う中高生に対しては保険義務化必要ではないか。無料で保険がついてくるような財政措置も含め、TS保険は仕組みは悪くないので学習の機会とともに予算措置をとってほしい。全国の高校生に329万人。12%として30万人となると7・8億円の予算で次世代の行動変容を考えると、やったほうがいい ・歩道上をとにかく安全にしたい、歩道を走行している人が多い。地方都市は通勤通学で使っている人は歩道を通っている。スポーツ自転車を使っている人でも歩道を通っている。最近でも国道上に歩道の通行空間が整備されたりしている。高知県の国道で歩道上に整備されている。県に聞くところの地方整備局のやったことなのと言われた。ガイドラインができて拡散していてもいいのに、地方ではいまだに歩道上の通行空間ができていないのは不安が残る。推進計画ができて国と地方の連携を入れないと形にならない。歩道上の通行空間を作ってしまったところをどう変えるか、推進計画に入れないと自治体は手を付けられないのではないか。 ・ルールについては、どうやってルールを伝えるかが重要。母子手帳のタイミングで伝えるべきだと思うのだが、それだけではなくシニアの世代にも自転車を使ってもらえるような工夫が必要。また、自転車が車道に下りると自転車同士のコミュニケーションができないと自転車同士の事故の懸念もある。今後、自転車を増やしていこうと思うのであれば、手信号を出せるママチャリ乗りはいないと思うので、乗り方などを伝えていくことが大事ではないか。ルールを伝えていくうえで、自転車での配達を行う企業などに率先してルールを守る姿を見せるとよいのではないか。例えばヤクルトの配達女性がヘルメットをかぶっていただければそれだけで話題になる。企業ごとに企業の姿勢として見せて評価する流れになればよい。 ・ヤマトや佐川などの宅配業者も同じ。自転車でリヤカー引いて歩道を走るのはどう考えてもおかしい ・今回の法案でもシェアサイクルの普及とツーリズムの市場拡大がある。それぞれにあたって行政に話したいのは、札幌でモバイクのイベントに参加した。日本ではドコモがやっているが、中国のやり方は日本ではいろいろできないし、リスク喚起するのは大事なのだが必要以上にやるのはどうか。シェアサイクルが根本的にできないとこの法律の意味はない。サイクルツーリズムは自治体から仕事を受けるが、しまなみのトレースになってしまう。必ずしもうまくいかないが、そうになってしまう。自分たちの地元であるべき姿を展開するべきではないか。自治体が発注するが、中間事業者がいてコミュニケーションが取れない。サイクルツーリズムにおける手段の目的化が散見される。行政はやらされている感覚があるのだろうが地方創生で盛り上げるとして目的化してしまっていないか。法案でどうこうすることではないが、ビジネスとして感じる。 ・そもそも、自活法について知られていない。一言で説明しづらい。ビジョンが分かりにくい。そこが心配だ。策定を進めるにあたって一般の方にどうやって周知するかをもう少しわかりやすくビジョン的なものをはっきりさせていくことが必要。自転車乗りはわかっているが、その他は一部に限られる。経済紙などには全く知られてない。自転車の位置づけや自転車って何？というところがまず必要ではないか。 ・海外では自転車道・自転車レーンはその他とのシェアもある。インラインスケートやマラソンは通っていいということもある。シニアカーなども通れる。コミュニケーションとして通り過ぎることが多い。日本のようにがちがちでスピードを出してというのはいない。車でもそうだが、コミュニケーションをどうとるかこれから大事なことになる。 ・ルールについては一定の時期はキャンペーン的に取り締まりを強化するというような時期が必要ではないか。分からせる意味で一定の時期をやるべきだ。歩行者の取り締まり強化なんて国もある。交通ルールを守らせるキャンペーンとしてやってはどうか。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	NPO法人自転車活用推進研究会	<p>・日本でも昭和40年代まであった緩速車線の復活という声もある。そうしなければ高齢社会についていけないのではないか。</p> <p>・車いすの利用者としてハンドバイクを使っている。そもそものところなのだが、何のために自転車に乗るのかということ。今回の推進法で環境や健康というのが言われているが、これは副産物でしかない。そもそもなぜ自転車に乗るのかというのは社会活動に関わるということ、だから活用が必要。子供載せの後ろに乗る子供ですらそう。推進法の考えはそういうことではないのか。</p> <p>・社会に関わるという意味でハンドバイクにのっている(車いす合体型)というのを使っている。しかし、道交法に位置づけがない。普通自転車の位置づけを超えるが自転車の使い方ができる。普通自転車の枠を超えるが普通自転車と同じ使い方ができる自転車はそもそもどういうものになるのか。(ハンドバイクについて)販売会社に聞くと年間30台～40台は売られている。それだけ台数が増えている中でどう対応するかということでは考えていくべきでは？ハンドバイクは階段のある駐輪場、機械式の駐輪場も使えない。そのためには自転車の空間も駅の周辺などで出来上がっているパリのフリのように使われていくべきだと思う。社会に関わるのが積極的に行ける考え方としてやってほしい。</p> <p>・「グッチャリ」でルールマナーの取り組みをやっている。取り締まりについては反対。啓発活動を進めるべきだと思っている。教育について考えており、自転車の乗り方もそうだが、自転車に限らない総合的な交通体系の考え方を段階的に教えていくべきではないか。将来的には自動運転もそうなのだが、そこにどう自転車が組み込まれるか、自転車にも何かしらセンサーをつけるなど交通手段の一つとして組み込まれるなどできないか。Eバイクというものがある。電アシがあるが欧州では出力がもっと出るEバイクというものが売れている。伸びしろのある市場。原付の話とアシストの話があるが、ぜひEバイクというのが自転車を広げると考えているので規制緩和を組み込むようなことを期待したい。自転車専用道と自転車高速道路、通勤・レジャーなど様々な側面がある中で整備を進めてほしい。</p> <p>・自転車の安全基準で、経産省担当だと思うが、自転車の安全基準を決めようとなっていくと思うので、BAAをまずは推奨ということを国として示す、粗悪な自転車が多く出回っている。命にかかわる問題。粗悪な自転車を売らせない、作らせないというものを計画に組み込んでほしい。BAAが目安になると思うが法律を変える必要があるなら変えてほしい。</p> <p>・自転車に関する教育の中にどこへ駐輪するのか、危ないとかそういうだけではなく止めるというのを入れてほしい。乗る場所、走る場所、置く場所のルールを考えてほしい。放置自転車はルール違反というのを徹底してほしい。ICTを活用したものであるということで今回の推進計画の中でも活用があるように交通の円滑性ということからICT・IoTを解析して実現するというのを必要な時代になってきている。日本の立ち位置でみると、ドイツなどの国の方針もあって、そういう点から見ると、我が国も出している中で、トータルIoTの考え方の中で国家戦略の総合的な産業革命の中心になるようなところに自転車を持っていくような認識を含め、有識者会議。連絡調整会議でもその意識を深めてほしい。特に優先順位として諸外国に遅れている無電柱化と同時にやったほうがいい。</p> <p>・東京のどこで走っていいかわからない酷いところで散走の会をやっている。初めて車道を走るとか普段は知らない方などを対象にやっている。現場では東京はこんなに走りにくいと言っている。例えば隅田川にまともに渡れる橋はない。今回の法律もそうだが、車と自転車との共存というのがうたわれていない。優先順位をはっきりしてはどうか。幹線道路が全部無理でも市町村道路など、細街路は自転車優先でもいいんじゃないか。完全に自転車優先でもいい。現場から東京の街を見ると危険すぎる。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車関係団体</p>	<p>NPO法人自転車活用推進研究会</p>	<p>・現場で、いろいろなまちづくりが始まっている。首都高の立て替えなどいろいろな街のリニューアルにおいて今後自転車どんな位置づけかという質問があるが、法案がなく、説明がしにくい。今後は、まちづくりそのものは民間がやっていくことになる。民間そのものが道路の設計を考える。民間はビジネスだからどこにどう投資をするかを考える。道路がわからない。明快にしてほしい。何でもかんでも国や自治体にやらせるということではなく、民間も一緒にやる、受けるということをやることが必要。</p> <p>・駐輪スペースがない。レストランやカフェがあっても自転車が止められない。通勤だけではない。駐輪スペースの問題で行きたいレストランはいかない、いけない、そんな問題がある。商店街やお店に駐輪スペースを作ってもら、補助金を出すというようなことをやってはどうか。レストランの前に5台作ればOKというような方策を考えるべきではないか。</p> <p>・せっかくこの法案ができたので、模範となる空間を国道に造ってほしい。全国の国道は手を付けていいところがあるはず。ここはそういう場になるというところ。そういうところから手を付ける。国道からやるべきだ。候補として仙台から太平洋沿岸の45号、6号に進める。三陸から仙台、仙台から東京で1000kmになる。難しければ津波の被害の大きかった300kmでもいい。復興で盛り上がっているからやるべき。自転車のツーリズムも含めてまちづくりになっていく。その先の目的があって参加できるようなものやっていたきたい。復興博覧会、震災は博覧会のテーマ。被災地では眠っているのでそういうこともあるのでお願いしたい。</p> <p>・中野区の自転車10年計画が出されたが、そこの委員会で学識経験者から道路の優先順位として、人、トラック・バス、自転車、自動車なんていうのがでてきた。優先順位を明確にしてこなかった。弱者保護のはず。学識経験者のレベルの低さはどうなのか。そこで哲学みたいなものは示してほしい</p> <p>・昨年1年で愛媛県はブルーラインを1000km作っている。青線引くだけだ。よくある1km・2kmの発注では規模が小さい。スケールメリットが出ない。5年間で300km整備するとかできるはずなんだができない。もっと長期的に整備されるんだということをわかりやすく明示するんだというは出ているのは。自治体が交通管理者と協議するとうまくいかないところはあるだろうが、計画の中で明確に打ち出してほしい。あわせて路上駐車対策も含めセットで打ち出していただきたい。走る場所がまともじゃなければどうにもならない。</p> <p>・シマノがやっている情報発信スペースOVEというものをやっている。情報発信基地が必要ではないか。OVEにも自治体の方が相談にくるが、地域の交流など拠点があることで促せる有機的なものが必要ではないか。地域住民との交流を含めやっていくべきではないか。シマノは自転車と健康というのを出しているが、自転車による健康づくりというはみなさんおっしゃるが、企業の自転車通勤制度についてハードルになっている。企業に向けての通勤制度を推進してほしい。</p> <p>・教育についてはルールマナーの啓発であるとかやっても、翌日からは守らない。教育の中で楽しいから守るというようなことがあるのではないか。提案として、法施行にあわせて協議会というのを立ち上げてはどうか。各セクションが動かないというところで活用法を推進していくんだという協議会を立ち上げてはどうか・仕組みとして見えるのではないか。</p> <p>・サイクルツーリズムについて研究している。サイクリートレインが拡大している。バスとの折り合いなどがどうなるかというのがある。山のほうなどで(サイクル)バスに関する許認可が降りやすくするなどの考えがあるといい。インバウンドで発展させていくとして、海外のサイクリスト視点からみると、まず日本一周を考えるだろうが「しまなみー滋賀ー北海道」というようなルートがどうなっているのか。イギリスではトラストが国道のような整備をしてネットワークになって見られるようになっていく。法施行をきっかけでやればよいのではないか。情報発信してはどうか。気軽に日本一周ができるのではないか。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
主な自転車関係団体	NPO法人自転車活用推進研究会	<p>・自転車利用者の立場に立ったインフラ整備。2020年東京五輪に向けて新虎通りの自転車道はお笑い草になるのではないかと。山手通りなどの自転車レーンの多くは歩道内にある。交差点に達するたびに物切れになる。自転車と歩行者が混在になる。青信号で交差点が渡れない。自転車道があるのに車道走行になる。</p> <p>レーン整備では明確に分離された構造にすべき。時代に合わなくなった自歩道や自転車歩行者信号、横断帯は速やかに廃止。</p> <p>・自転車の交通違反について取り締まりをしっかりとやってほしい。ルール無視ばかりでは台無し。車やバイクは青切符があるが、自転車の講習制度などはどれだけ実効性があるのか。2年間取り締まりを見たことがない。民間の自転車安全指導員などに活用してせっかく作った法律なのでしっかり運用してはどうか。</p> <p>・自転車は原付と同じという発想のもとに施策を講じるべきではないか。オランダは自転車専用レーンは原付が通れるし、4輪も通れる。30km/h以下の交通が安心して走れる。</p> <p>・機械式駐輪場を販売しているが、その中で自治体さんを含めて違法駐輪にならないようにということも多くのお金をかけずに作りたいという中でやっている。区と話をしていると区をまたぐようなケースでドコモがやっているが、自区を出て他区と連携するのは難しい中で、都などが広域の連携計画を進めるような施策を進めてほしい。</p> <p>・イベント等に対応できるようにすぐにはできる機械式駐輪場があるが、テント生地+プラス柱になるので建築基準法にひっかかる。2日で撤去する仮設でも建築基準法の適用を受け、この辺の緩和を進めてほしい。</p> <p>・自転車乗り始めて20年、近所の自転車やがいかに安全に関してママチャリや指導にあたっていないか、もっと売るときに安全を売ってほしい。逆走を見かけると、いけないことだと思うので注意する。逆走して走れるというのは車では考えられない。でも自転車はできてしまう。その意味でも自転車店の安全対策を考えてほしい。</p> <p>・シェアサイクルをやっているが、駐輪スペースはシェアサイクルで重要になってくるが、自治体だけでは難しいと思うが考えてほしい。自転車を安全に進めるかということ。できるだけ早急にやってほしい。</p> <p>・シェアサイクルは戦国時代に入ろうとしている。東大の柏キャンパスに「小白」(単車 Baicycle)というところが自転車シェアリングを入れると言って柏キャンパスで自転車並べて記者発表をやった。東京(近郊)の大学をいくつか抑えて、モバイクなどに「一緒にやらないか」と提案したことで詐欺まがいと言われている。そんなことが起きている。日本を舞台に新たなシェアサイクルが展開されようとしている。放置自転車禁止区域を設けているが、それ以外では片づける根拠がない。札幌はポロクルがあるのに、モバイクがぶつかってくる。エリアの仕訳をしているがほぼ陣地どりになっている。これに対して国はシェアサイクルについて推進計画を立てている中で黒船がドーンと来たわけだがどうするか。忘れてはいけないのは、中国のシェアリングは便利である。わけがわからない手続きはいらない。すぐ使える。あれならだれもが使う。いったん市民がああ便利さに気が付くと止まらない。札幌市や福岡市はエリアを決めてやってるが、自転車を使うことに無頓着な国民性があり、放置が増えたら止まらなくなる。事業者は片づけるのか信用できるのか。撤退するときにごみを残さないか。日本の企業がやっているところに便利だねと入ってきて荒らされて撤退されたら何も残らない。営業規制は難しいだろうがシェアサイクルの枠組みを計画に書いてほしい。</p> <p>・QRコードで自転車に張り付けて整備歴をユーザーに知らせようとしているスマホと自転車が合致するので盗難管理ができる。警察で端末を持つ。個人情報にあたらぬ整備情報。違反・取り締まり云々では身分証明書がなくても違反行為がなくてもできる。QRコードの付与というのもあってよいのではないかと。すごく進んでいるところは進んでいるとは思いますが、情報として片隅に置いていただけると整備性や装備の充実異性に寄与する良いのでは。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
<p>主な自転車 関係団体</p>	<p>NPO法人自転車活用推進研究会</p>	<p>・荒川の水門のところ、サイクリングロードの集合場所になっている。福音6.6mのところにとまってしまっているので、生活道路でもあるので快く思っていない。荒川下流事務所と話をしているが、岩淵水門？では自転車を止めてほしくない、代替スペースを確保する必要があるのだが、24条の土地専用や工作物許認可になり地方自治体に限られる。その辺のハードルが高い。基本的に道路(通行空間)からやろうとすると、河川敷の道路を整備して便利などなるのはあるので、こういう場所をモデルとして有効利用してはどうか。</p> <p>・今回の活用法の中に都道府県の推進計画を作るという努力義務があるが、近々をやるつもりはないというところが多い。現状を吸い上げるという意味で束ねる組織やサイクルツーリズムの横のつながりをほしいという声もある。本部でそういったものをつくれぬか。実情を横で共有しつつという関係づくりができていないか。</p> <p>・基本方針の中に自転車競技の進行が含まれていない。施設整備になっている。欧州では自転車競技の頂点にある人が価値を高めている。推進計画の中では基本計画の中にロードレースであったりスポーツであったりというところを入れられないか。</p> <p>・スポーツ車用電動アシストが増えている。高性能のものが出てくる。基準を上回っているものも多いBAAはあるが、電動アシスト分野の安全基準を受けてほしい。寝たきり防止のような効果もあるので電動アシストの普及というのも考えてほしい。</p> <p>・厚労省が打ち出すと助かる。目標を書き込んでいただけると助かる。協議会は利用環境向上会議があるので、参加しないような自治体に手が届かないというがあるので、呼びかけを民間ベースでしかないが、推進本部としても協力してもらえると全体が底上げできるのではないかと思う</p> <p>・自転車活用推進計画がどうなっているかというのを議会で聞いている。国がやらないと、県がやらないとなっており、まったく進まない。市町村にこの辺の通達をお願いしたい。自転車道とかいろいろな言い方の統一、マークの形状、色、マークなども国としてしっかりとして基準でやってほしい。歩行者を守るというところを徹底してほしい。</p> <p>・警察官にしても市にしても現場は自転車の認識がない。理解を深める努力を進めてほしい。大阪万博誘致に絡んで空港から会場まで自転車道をつなげては？と言ったら警察がダメ出した。それが現実。</p> <p>・広範囲に踏み外した意見もあるが、法の制約を踏み越えていっていることがあるが、自転車に関する意識というのが自治体や警察が問題だ問題だとおっしゃる割に実態がわからない。みんなルールはおぼろげに知っているが、実際の街に出ていくと無理だと思わざるを得ない。車だとまっすぐ行けるのに自転車ではいけないというのがいくらでもある。自転車や歩行者がどこにでもいけるかんきょうがないといけない。その見直しがなかなかできない。すべての自治体が過度な自動車依存からの脱却といいながらできていない。なぜ図らなくてはならないか、きちんとやっていくことが必要。</p> <p>・輸行について電車の中で邪魔だという話がある。どこに置けばいいんだというところもある。そういったルールも現場、現場で本人たちに任されているが、在り方なども計画に盛り込んでくれると助かる。</p> <p>・輸行できなくなった年寄り自転車乗るといえるのか。高齢者が列車で移動できる環境までもっていかないとならない。自転車に限らないが、今の鉄道の問題点を鉄道局に強くってほしい。今の特急列車には荷物を載せるスペースがない。椅子の後ろにおいて車内でもめる。これは自転車に限らない問題で考える時期ではないか？この辺も推進計画を立てるときに視野においてほしい。歩行者の最優先とインバウンドの迎え入れの考え方、我々自身が環境整備していかないとだめだ。</p>
<p>公共交通事業者等</p>	<p>三岐鉄道</p>	<p>○サイクルトレインの取組を導入した理由について</p> <p>・当社の沿線には従来から、伊坂ダムのサイクリングコース・菰野町竹成の五百羅漢・大安町の宇賀溪両ヶ池公園等があったが、駅から2～数キロ離れているため、鉄道利用客はほとんどいない。平成5年に四日市北部と大安町にまたがる北勢中央公園が整備されたが、この公園も駅から2キロ離れているため、鉄道利用客には結びついていない。そこで、旧大長駅を移転新築する際に(駅名を北勢中央公園口駅に変更)、沿線の小中高校生が自転車に乗って、北勢中央公園へ行けるような駅として、駅舎上部に自転車のモニュメントを取り付け、近鉄富田駅を除く全線で自転車の持込み(サイクルパス)を導入した。</p> <p>○サイクルトレインの実施する場合、実施線区選定の際の観点について</p> <p>・区間乗車人員を確認して、乗車数が少なく通常のお客様に迷惑を掛けない区間と時間帯で選定している。</p> <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <p>・行政主導のイベント等による宣伝で沿線地域にサイクルパスが周知され、利用者が増加していくと更に充実すると思う。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	上信電鉄	<p>○サイクルトレインの取組を導入した理由について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休日や昼間時間帯は、鉄道利用のお客様が少なく、この時間帯の増客を図る為、導入した。 <p>○今後5年程度の間、サイクルトレインを新規で実施する、または拡充する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用時間や利用できる駅等を検討する。 <p>○サイクルトレインの実施する場合、実施線区選定の際の観点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設等が最寄駅から遠い場所にある。駅周辺にサイクリングロードが整備されている。 <p>○サイクルトレインの取組の更なる規模的拡大または質的充実を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化により、鉄道利用者が更に減少すると思う。 <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅には、階段のある駅や通路等が狭い場所があり、サイクルトレインを利用できない駅もあるので整備してほしい。
公共交通事業者等	豊橋鉄道	<p>○サイクルトレインの取組を導入した理由について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県のサイクリングロードのひとつにも指定されている渥美サイクリングロードを、新しいサイクリストの需要拡大を期待し、豊橋を玄関口として機能させると共に普段の生活での活ユーザー(買い物、通院、通学・通勤等)の需要拡大し増収を図るため。 <p>○今後5年程度の間、サイクルトレインを新規で実施する、または拡充する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用日を土休日の全列車(除外日を除く)であったが、本年7月から試験実施ではあるが、平日利用(時間限定10:00~14:59)を追加拡大した。特に問題が発生しなければ継続する。 <p>○サイクルトレインの実施する場合、実施線区選定の際の観点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客の安全を確保出来ること。 <p>○サイクルトレインの取組の更なる規模的拡大または質的充実を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日利用時間の拡大にあっては、ラッシュ時間は自転車積載スペースが無い。 <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宣伝活動、及び、サイクリング協会等関係者への利用案内。 <p>○その他サイクルトレインに関しての意見、要望等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車保険の加入が行政により極端に推進されると保険加入料が高額になったり、補償の支払条件が厳しくなる恐れがあり一時的な需要が鈍化する懸念がある。 ・サイクルトレインは有料で行っているが、3セク事業者等に無料実施が増えつつある為、お客様から民営事業者にまで無料化の要望が上がる懸念がある。
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者1	<p>○今後5年程度の間、サイクルトレインを新規で実施する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、臨時列車を運行するほか、団体専用列車によるサイクルトレインを実施中 ・今後も、地元の観光開発等、地域のニーズをお伺いしつつ、お客様の安全確保等、当社において実施体制が取れるかどうかを判断しながら個別に実施を検討していくことになると考えている。 <p>○サイクルトレインの実施する場合、実施線区選定の際の観点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元の観光開発等、地域共生の観点から地域のニーズをお伺いしつつ、また、実施に当たっては当社で車両や要員配置等の実施体制が取れるかどうかを個別に勘案することになると考えている。 <p>○サイクルトレインの取組の更なる規模的拡大または質的充実を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車をそのまま列車に積み込むことに関しては、お客様の安全確保の観点から、通常の列車での実施は考えておらず、安全確保のための設備の検討や要員配置等を行ったうえで、一定の条件のもとでの専用列車による実施となる。 <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元のイベント等の一環として実施するケースが主であることから、実施に当たっては当日のお客様への対応などのサポートをお願いしたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者2	<p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する、または拡充する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・房総エリアでのサイクリングをより気軽に楽しんでいただけるように、自転車を折りたたまずにそのままご乗車いただける新しい列車として「BOSO BICYCLEBASE」(房総バイシクル)を2018年1月に運行開始していく。(詳細は別紙) <p>○サイクルトレインの実施する場合、実施線区選定の際の観点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車の到着先において、自転車に関わる競技大会やイベントがあるかなどを総合的に判断している。 <p>○サイクルトレインの取組の更なる規模的拡大または質的充実を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に現時点で阻害されているという要因等はない。 <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各都市等にサイクリングロードの整備や世の中の「サイクリング」がブームになるような仕掛けがあるとよいと考えている。 <p>○駐輪場設置に関する駅利用者からの要望等、自治体との情報共有について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の設置を行う「地方公共団体や道路管理者」(自治体等)からの協力要請を受けて、駅改良や駅周辺開発等の場面を通じて、可能な限り協力している。 <p>○駐輪場設置に関する問題点、課題の内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車法に則り、駐輪場の設置は、自治体等がその総合計画に基づき主体的に行うものと考えている。同法の趣旨をふまえ、自治体等からの協力要請に対し、鉄道事業者として積極的に協力することとしている。なお、駅周辺への整備については、駅近接用地は貴重な経営資源であるため、周辺環境や今後の利用計画等を勘案した上で検討する必要がある。 <p>○用地提供、または駐輪場設置の依頼を自治体から受ける際の条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体等からの協力要請を受けて、個別に検討することとしている。なお、駅周辺への整備については、駅近接用地は貴重な経営資源であるため、周辺環境や今後の利用計画等を勘案した上で検討する必要がある。 <p>○駐輪場拡充に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・弊社としては、自転車法に則り、鉄道事業者として積極的に協力することとしているが、駐輪場の設置は、自治体等がその総合計画に基づき主体的に行うものと考えている。 <p>○その他駐輪場整備に関しての意見、要望等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の設置を行う自治体等と、鉄道事業者など関係者が協力しながら進めるものであり、当社してもできる限りの協力に努めている。
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者3	<p>○サイクルトレインの取組を導入した理由について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車利用者の増加を目的に導入した。 <p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する、または拡充する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現行のままの予定。 <p>○サイクルトレインの取組の更なる規模的拡大または質的充実を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内での安全対策として、必要により自転車積み込み専用スペースを確保する。 ・サイクルトレイン利用者の乗車マナーの向上を目的にした、鉄道事業者からの啓発活動。 <p>○サイクルトレインの取組が更に充実するために必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車での通行を容易にするため、道路を含めた駅周辺の環境整備。 ・サイクルトレインを組み入れたサイクリングルートの設定と広報活動。 <p>○その他サイクルトレインに関してのご意見、ご要望等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に県内は電車を降りた後の公共交通網が不便であるので、旅客の移動手段としてサイクルトレインは有効と思われる。現状では当社と他の県内鉄道事業者で導入しているが、将来的にはJRや他の私鉄でも取り組んでいただき、統一したルールで運営できれば利用者はさらに便利になると考えられる。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者4	<p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な計画はない。 <p>○サイクルトレインの実施に関して、自治体や民間団体、利用者等から要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体からご要望は受けており、ご相談している。 <p>○サイクルトレインの導入・拡大を阻害する要因・課題について</p> <p>サイクルトレイン導入の課題として、運行に必要な車両の確保が難しい現状があります。(当社は車両の老朽化により使用可能な車両の範囲内でダイヤ設定を行っている現状からサイクルトレイン専用車両の確保は難しい状況。)また、定期列車への自転車の積載については、一般のお客様との混載となることから安全を確保するために次のような課題があると考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道内の各線区は鹿などの野生動物により急停止することも多いことから、確実に自転車を固定する金具が必要となる。 ・車両改造を伴う固定金具を設置するスペースの確保が難しい ・車両改造にかかる費用が大きな負担となる ・スムーズな自転車の持ち込み方法の検討や乗り降りにかかる停車時分を確保する必要がある ・階段等の駅設備により乗降駅を限定するなどの制約が発生する <p>○駐輪場設置に関する駅利用者からの要望等を自治体と情報共有について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者からのご要望は駐輪場マナーに関するものがほとんどであり、必要に応じて自治体へ情報提供している。 <p>○駐輪場設置に関する問題点、課題の内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の利用者は駐輪場の範囲を超えて、少しでも駅の近くに駐めようとしている。よって、駐輪場整備にあたっては、指定された駐輪場の範囲内に継続的に正しく駐めていただけるような有効な対策が必要である。 <p>○用地提供、または駐輪場設置の依頼を自治体から受ける際の条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者として、可能な限り用地の提供について協力するが、放置自転車の整理や対策、指定した貸付場所以外への駐輪に対する対策等、駅周辺の良い秩序が保たれるよう維持管理をお願いしている。 <p>○駐輪場拡充に必要な行政サポートについて</p> <p>「駐輪場設置に関する問題点、課題の内容」に記載した課題を解決するために幅広いサポートが必要と考えている。また、自治体による駅前広場や公共駐輪場の整備推進と良好な管理運営が必要と考えている。</p>
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者5	<p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で今後5年程度の間での実施予定はない。 <p>○サイクルトレインの実施に関して、自治体や民間団体、利用者等からの要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の沿線自治体や一般の方からの要望はある。 <p>○サイクルトレインの導入・拡大を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルトレインの導入においては、安全面、車両改良、車両運用等さまざまな課題があると認識している。安全面については、走行中に自転車が転がってしまいお客様が怪我をするなどの危険性があり、それに伴う車両改良が必須となる。サイクルトレイン専用車両に改良することにより、通常の旅客輸送に必要な車両が不足する等の課題がある。また、車両の改良のみならず持ち込みにおいての導線上の駅設備の改良等も必要となる。 <p>○駐輪場設置に関する駅利用者からの要望等、自治体との情報共有について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係市町村が設置する自転車等駐車対策協議会に参画して情報共有に努めている。 <p>○駐輪場設置に関する問題点、課題の内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前での駐輪は、単に鉄道利用だけでなく、駅前商店街での買い物、周辺職場への通勤や施設利用など、不特定多数の方が様々な目的で行っていることから、駅前駐輪場については公共広場等と同様に都市施設の一部と考えており、管理・運営まで含めて、自治体に整備をお願いしているところである。 <p>○用地提供、または駐輪場設置の依頼を自治体から受ける際の条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業に必要な最小限の用地しか有していない。施設の集約化や高架化等により生み出した用地については出来るだけ提供に協力している。なお、用地の貸付は有償としている。 <p>○駐輪場拡充に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場整備に必要な用地を可能な限り提供しているが、駐輪場については、管理・運営も含めて自治体側で整備していただきたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者6	<p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社が主体的に実施する計画・予定はない。地元自治体等からの要望等があれば地域との協働等を勘案しつつ検討する。 <p>○サイクルトレインの実施に関して、自治体や民間団体、利用者等からの要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在当社が主体的に計画しているものはないため、地元自治体等の要望があった線区が検討対象となる。その際、最も考慮すべき事項は、旅客の安全に関することであると考えている。特急列車運行路線では、安全確保のための措置或いは設備などの確保が必要となるケースも考えられ、現状の施設や車両設備では困難な状況である。但し、団体貸切列車等については、乗降駅等を制限し、かつ車内監視員を乗車させることなどで実施しているケースもある。 <p>○サイクルトレインの導入・拡大を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最も考慮する事項は、安全に関することであり、列車との接触、乗降円滑の確保、他旅客との接触等による事故等が懸念される。これらに対処するためには、サイクルトレインを前提とした駅施設や車両設備を整備する必要があるが、施工面や費用面等で課題が多くある。 <p>○サイクルトレイン導入に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団体貸切列車(サイクル専用車両)等では、借上げ料金等の補助、車内監視員、乗降駅での補助要員等の人材支援が望まれる。抜本的には、安全確保のためサイクルトレインに対応した駅施設や車両設備を整備する必要があるが、現状多くの課題があることから、これらの課題に対する行政のサポートが不可欠と考えている。 <p>○その他サイクルトレインに関する意見、要望等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当社において、列車に自転車を持ち込む際には、所定の輪行袋に収納すれば無料手荷物で取扱いをしているが、自転車をそのまま持ち込むことは、旅客の安全確保において懸念要素が大きいと考えている。 <p>○駐輪場設置に関する駅利用者からの要望等、自治体との情報共有について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の設置または駐輪場における整備に関するお客様からのご意見ご要望が当社にあった場合は、駅を通じて関係自治体へ伝えている。 <p>○駐輪場設置に関する問題点、課題の内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体にて整備された駐輪場がなく、当社用地内に自転車を放置された場合は、所管警察署と相談の上、告知を行い撤去処分を行っている。関係自治体が駐輪場設置に努めるよう、当社から用地提供等の協力について協議している。 <p>○用地提供、または駐輪場設置の依頼を自治体から受ける際の条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体が公共駐輪場を整備する。 ・駅前広場等の公共的に使用されている範囲を決定し、自治体が自転車放置禁止区域として条例指定する。 ・自治体と公共駐輪場面積の公租公課相当額での貸付けを行う。(公租公課を非課税とする場合は使用貸借契約、非課税とならない場合は、公租公課相当額の賃貸借契約を締結している。) <p>○駐輪場拡充に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車法の主旨に基づき、地方公共団体に駐輪場の整備をお願いしたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	匿名民間鉄道事業者7	<p>○今後5年程度の間に、サイクルトレインを新規で実施する予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で実施予定はない。 <p>○サイクルトレインの実施に関して、自治体や民間団体、利用者等からの要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望は受けていない。 <p>○サイクルトレインの導入・拡大を阻害する要因・課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段・跨線橋を使わない同一平面で移動する駅に利用が限定 ・自転車はエレベータに収容できない ・車両とホームの段差の解消 ・車内および駅構内の混雑時には利用が困難 ・事前連絡の有無や利用料金に関する整理 ・車内での安全性確保のための対策 など <p>○サイクルトレイン導入に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人向けの多言語観光マップ、案内標識 ・自転車故障時の対応(故障時に修理などを行える設備、施設の充実) など <p>○駐輪場設置に関する駅利用者からの要望等、自治体との情報共有について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自治体からの協議(整備要望)が大半であるが、駅利用者から当社へ要望があった場合は、その都度、自治体と情報を共有している。 <p>○駐輪場設置に関する問題点、課題の内容について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(H5.12)」に基づいた協力内容で鉄道事業者へ協議をいただければ大きな問題点は生じることはないと考え。 <p>○用地提供、または駐輪場設置の依頼を自治体から受ける際の条件について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実質的な進め方としては、業務に支障のない鉄道用地について、有償譲渡と限定せず、低廉価格で貸付を行うなど積極的に協力を行っている。 <p>○駐輪場拡充に必要な行政サポートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(H5.12)」に基づいた協力内容で鉄道事業者へ協議をいただければ大きな問題点は生じることはなく、駐輪場の拡充につながると考える。 <p>○その他駐輪場整備に関しての意見、要望等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の自転車活用推進法について、公共交通関係事業者の責務等において、「自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める」とあるが、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(H5.12)」の協力内容に、新たな義務付けを行うものであるとの誤解が生じることはないようお願いしたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	(一社)日本旅客船協会	<p>1.自転車を輸行又は預けている利用者の平成28年度のおおよその人数は、ハートランドフェリー株式会社:約700名、佐渡汽船株式会社:約3,200名、東海汽船株式会社:約3,500台、(株)エスパルスドリームフェリー:953台、名鉄海上観光船株式会社:780名、株式会社淡路ジェノバライン:31,275台、隠岐汽船株式会社:540台(特殊手荷物(自転車))、瀬戸内シーライン株式会社:2,279台、瀬戸内シーライン株式会社:506台、瀬戸内海汽船株式会社:約3957人、瀬戸内観光汽船株式会社:863名(輸行は含まず)、大津島巡航株式会社:3台、土生商船(株)・しまなみ海運(株)・弓場汽船(株):11,358人、防予フェリー株式会社:約250人(輸行は含まず)、両備フェリー株式会社:4,575人、向島運航(株):約73,000人、上村汽船(株):8423人、尾道渡船(株):10,000台位(輸行は含まず)、石崎汽船(株):約4,000台(輸行は含まず)、福岡市:5,363台(輸行は含まず)、黒島旅客船(有):84台、合資会社多良間海運:20人、合資会社福山海運:89人、伊江村:170人、伊是名村:およそ719人、久米商船株式会社:約200人(輸行は含まず)、石垣島ドリーム観光(株):約400名、八重山観光フェリー株式会社:430人。</p> <p>2.自転車を輸行又は、預けている利用者について思うこと。(マナー、困っていること)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高価な自転車の積載が増加。固定時の傷や海水の飛沫等により乗客とのトラブルがあった。(2社) ・ビンディングシューズ(靴底に金属をつけペダルに固定することが可能な靴)にクリート(金具)を付けたままターミナルや船内を歩く利用者がいて床に傷がついてしまう。(2社) ・島の住民の利用者が自転車を乗り捨ててしまうことがある。 <p>3.自転車を輸行又は、預けている利用者について(観光客、外国人、住民)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路によって利用者は違うが、自転車のイベント時に自転車利用者が多い傾向にある。各事業者の回答については別紙を参照。 <p>4.現在自転車を輸行又は、預けている利用者への取り組みについて(自治体との協力等)</p> <p>【自治体等との協力】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各社地元自治体と連携しサイクルイベント等を開催することで、参加者の健康保持の増進、地域の活性化に寄与している。 <p>【運賃の割引等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中国旅客船協会が運営している「せとうちサイクルーズPASS」に事業者が参加し割引等を行いサイクリングコースの選択の自由度を高め、コースの多様化と旅行頻度の向上を図っている。 ・その他事業者においても自転車運賃の割引等を行っている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車イベント時に備えるため安全、スムーズな輸送を行うため専用で使用するコンテナの購入を予定している事業者もある。 <p>5.自転車推進のための要望について。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船内自転車ラック設置への補助(6社) ・ターミナルへの駐輪場又はラック設置への補助(3社) ・自転車輸送料金への補助(1社) ・停泊地のサイクリングロードの整備(1社) ・船内自転車ラックのおすすめ商品(取り外し可能な商品や省スペースな商品)の紹介(1社)

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	(公社)日本バス協会	<p>1. 自転車の活用推進に関する取組について</p> <p><道路整備、交通ルール等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&バスライドの推進(停留所周辺の駐輪環境整備)。 ・バスと自転車との事故防止のため、地元の学校や自治体と連携して交通安全教室を実施。 <p><サイクルラック等の整備></p> <p>(乗合バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス前部にサイクルラックを設置し、バス利用者の自転車を積載できるバス。 ・バス車内に自転車を持ち込めるバス。そのまま持込み、前輪を外して持込み等。 ・ラックバスの導入はコストがかかり普及に時間がかかることから、バス会社の生産性を向上させるため、郊外地において自転車を折りたたまずに積み込むサービスを実施(土日祝の時間帯を制限、積み込み数も制限、破損時の責任の明確化) ・高速バスとレンタサイクルを組み合わせ、降車地からサイクリングが楽しめ、乗り捨ても可能なサービス。 <p>(貸切バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング愛好者と、その自転車を積載できる観光バスでサイクリング好適地まで送迎し、現地でサイクリングを楽しんでもらうツアー。 <p>2. 自転車の活用推進に関して、課題について</p> <p>以下の課題や懸念される事項があるものと認識している。</p> <p>(全般)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量の増加により、交通事故が増加する。 ・自転車には制限速度が設定されていないため、速度を超過する運転が増加することにより歩行者、自動車に対する危険性が増加するうえ交通事故も増加する。 ・自転車利用者の増加に伴い、ルール違反が増加し、利用マナーが低下する。 ・自転車利用者に求められるルール・マナーの教育が重要となる。 ・自転車利用者が交通事故の加害者となるケースが増加し、これへの対策が必要となる。 <p>(対バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用通行帯等の道路標示により、バス停を示す道路標示が消去されたり、視認性が悪化する。 ・自転車専用道や自転車専用通行帯の増加により、車道の道路容量が減少し、交通渋滞が増加する。 ・自転車専用通行帯を通行する自転車の増加により、着停時の車体との接触や、すり抜け時の乗降客との接触が増加する。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
公共交通事業者等	(公社)日本バス協会	<p>3. 課題解決に向けて関係者が取り組むべき事項について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安易に車道を減らすのではなく、歩道・自転車専用道(通行帯)・車道の最適な配分を実現すること。 ・自転車のルール違反取り締まりの強化と啓発事業の強化(特に自動車の走行特性に理解のない子供・高齢者)。 ・自転車の車道通行という原則について、道路の状況を踏まえた適切な運用(特に幹線道路における扱い、親子2人乗り・3人乗り自転車の扱い等) ・個人賠償責任保険への加入を勧める啓発活動。 ・自転車利用者に対して、停留所の位置や接触事故の危険性を知らせる道路標示の推進。 ・自転車購入時に原則、交通マナーの講習を受講(親御様とお子様の安全を守るためにもサイクルショップも含めた入口での啓発活動が必要。更にいえば、講習受講書を発行してもよいのではないか。) ・ヘルメットの着用義務付けに係る基準の設定等 ・ヘルメットの購入に係る補助制度の充実化(先進的に取り組んでいる自治体はあるが、まだまだ普及出来ていない状況) ・バス運転士に対する研修の実施(法令上の自転車の扱いに関する理解の深度化) <p>4. その他、自転車の活用推進に関する懸念事項・要望事項について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&バスライドの位置づけの明確化とさらなる推進。 ・全ての自転車利用者(特に免許を保有していない中高年)が、自転車の交通ルールや利用マナーを学習し、理解できる環境の構築。 ・事業者が、バス車体へのサイクルラックの設置や車内への自転車持ち込み等の施策を円滑に実施できるような体制整備(法令による位置づけの明確化、自治体・道路管理者・交通管理者等の調整業務のワンストップ化等) ・観光の観点から、手ぶら観光を推進。高品質な自転車が観光地等でレンタルできるサービスがあれば、貸切バスで観光地に行った際に、日本人だけではなく訪日外国人にも快適なサイクリングができる。(貸切バスのトランクのスペースは限りがあるため。) ・貸切バスのトランクに自転車を積み込めるようなサイクルラックの開発。 ・附則第三条各項に掲げられた必要な措置の早期実現。
道路利用者	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路、普通自転車専用通行帯等の整備に当たっては、自転車と自動車の分離についても配慮されたい。併せて、自動車と歩行者・自転車との分離を図るための歩車分離信号の整備を推進されたい。 ・第1通行帯にパーキング・メーター等駐車枠と自転車道を併設する場合は、自転車の第2通行帯への飛び出しを防止するため、駐車枠の右側方に自転車が通行するに十分な余地がある道路に限られたい。 ・自転車専用通行帯設置のため自動車が通行する車線を減少させる等の規制を行う場合は、ハイヤー・タクシー業界等道路利用者の意見を聴取するよう各都道府県警察に指導されたい。 ・車道の交通量が多く自転車が車道を走行することが危険な道路については、幅員3メートル未満の歩道でも引き続き自転車歩道通行可能規制を継続されたい。 ・自転車利用者への交通法令の周知と安全教育を徹底することにより自転車の安全利用の意識向上を図られたい。併せて、悪質・危険な行為についてはその指導・取締りを強化されたい。 ・自転車の安全な通行環境と自転車利用者の法令遵守意識が確立されるまでの間は、引き続き現行の規制を継続することも検討されたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
道路利用者	(公社)全日本トラック協会	<p>1. 自転車の活用推進に関係する取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大手事業者の取組として、観光協会や宿泊施設と提携してサイクリング観光者の手荷物をある提携宿泊施設から別の提携宿泊施設に当日配送を行うことや、自転車専用の配送サービスを構築すること等が挙げられる。 <p>2. 自転車の活用推進に関して、課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用推進には、安全が第一だと思う。しかし、2015年の道交法改正により自転車の安全対策が強化されたところだが、今でも信号無視や逆走、無灯火等交通ルールを守らない自転車が散見され、依然として交通事故の危険性が高い状況である。さらに、現在、都心部を中心に自転車レーンの整備を促進されているが、自転車レーンがない場所では車速の違う自転車と自動車とが隔たりなく併走することとなり、トラック運転者は相当注意することが必要な状況である。また、停留所での路線バスと自転車の錯綜による車道側への急な飛び出し等に対しても相当な注意が必要である。 <p>3. 課題解決に向けて関係者が取り組むべき事項について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車運転者に対する交通ルールの教育の徹底と歩道、自転車道、車道の完全分離が必要だと考えている。 <p>4. その他、自転車の活用推進に関する懸念事項・要望事項について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年のネット通販の拡大が宅配便取扱個数の増加の大きな要因となっていると考えられるが、それに伴い再配達が増加する等トラック運転者の長時間労働が課題となっている。都市部においては、配達場所の近くに駐車場所を確保することが困難なケースが多く、遠い駐車場所から台車で運ばざるを得ないこと等が、トラック運転者の長時間労働の一因となっている。そのような実態を踏まえ、先般開催された自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において、トラック・バス・タクシーの働き方改革の「直ちにに取り組む施策」の中にも「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」と項目立てして頂いた通り、「荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間」や「貨物専用・荷捌き用パーキングメーター」の増設等がトラック運送事業者の働き方改革を実現するために必要である。トラック運送事業者はお客様の荷物を遅滞なく運ぶため、路上に駐車しなければならない場合が多々ある。自転車活用を推進されるにあたっては、そのようなトラック運送事業者の実態にも十分ご配慮頂くよう強く要望する。
道路利用者	(一社)日本自動車連盟(JAF)	意見なし
各種団体	(株)ドコモ・バイクシェア	<p>【ドコモ・バイクシェアについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルのシステムとしては、自転車に携帯電波・GPSを装備、簡易設置型のビーコンで自転車を管理。 ・利用データを収集し、マーケティング等にデータを活用。 ・自転車の特徴としては、国内メーカー製の電動アシスト付自転車で、災害時にはロックがリリースされ、災害時の移動手段として提供。 ・直営とシステム提供型で展開している。 <p>【シェアサイクルの課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・労災の対象に自転車を含められれば、通勤の足として普及の一助になるのではないかと考えている。 ・ビジネスとしては、ロケーションの良い場所にポートを配置、拡大することが必要で、国道沿いにもポートの設置したいが、安全への配慮や手続きの関係でなかなか難しいのが現状。 <p>【シェアサイクルへの参入の背景について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドコモとして、シェアリングPFの構築を構想しており、海外の事例も参考に自転車から始めた。 <p>【採算性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の再配置業務(1か所に集中した自転車をもとのポートに戻す業務)が負担大。自然にリバランスする仕組みが重要。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
各種団体	(株)ドコモ・バイクシェア	<p>【競争面のポイントについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良い場所にポートを設置できるかが肝要。国道沿いにポート設置するには手続きが多く、円滑になるとよいと考えている。 <p>【法律や規制面で苦慮していることについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の車体に広告を載せると屋外広告物の対象となる。移動範囲が拡大しており、複数の自治体で申請を行う必要がある。 <p>【ポート以外の場所に乗り捨てられた場合の判定について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GPSや携帯電波等で特定できる。使用時に本人確認するので、悪質な利用者もわかる。 <p>【自治体との連携状況について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別区の一部からは補助金(都の随伴補助含め50%)をいただいてポート等を整備。 <p>【今後の施策について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・私有地や店舗等のポートを拡大したいと考えている。 <p>【インバウンド客に対する決済について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認証はICカードかパスコードを入力して、登録したクレジットカードから支払う方式である。旅行会社のパッケージに組込まれているものもある。
各種団体	(株)コギコギ	<ul style="list-style-type: none"> ・(シェアサイクルの普及に向けて何らかの規制緩和が必要かという質問に対しては)規制緩和の議論の前に、自治体が運営するシェアサイクルは民間でできることを自治体が侵食しており、民業圧迫になっている。時間貸しではなく1日貸しのものもあり、これはシェアサイクルではなくレンタサイクルとなっているし、中には不自然な価格でサービスを提供しているところもあるので、こういった市場の歪みの解消が優先。 ・(違法駐輪は自治体にとってトラウマになっており、自治体自らシェアサイクルを提供し、自転車を管理したいという気持ちは理解できるものの、)自治体主体で運営しているシェアサイクルは、(実験という立て付けとは言え)開始の動機が隣接自治体が始めたから当自治体もといった横並び思考、思考停止状態で、地域の交通課題ありきで開始していない。都府県からお金が降りてきて自治体の予算を直接的には使わない構造も、シェアサイクル(の実験)を実施することが前提にあり、地域の交通課題の検討や仮説構築を後付けで進めることを助長している印象があり、結果として実験の体をなしていない。初期開始時の費用はまだしも、毎年補助金を支出している自治体に至っては、事業の持続可能性がないに等しく、将来的に再生が必要な案件も出てくると考えている。 ・また、自治体に提案する側の事業者もコンペ受けを考えた提案に成りがちで、実際のユーザーのニーズとずれたものになりやすい構図がある。 ・シェアサイクルによって既存の交通機関を代替するよりは、インバウンドなどの新規の需要を取り込むことで、国や地域の成長に貢献できる余地が大きい分野だと考える。観光資源が多い地域に関しては、インバウンド需要獲得に効果が期待できると考える。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
各種団体	(株)シマノ	<p>○自転車単なる移動手段ととらえ、人々がサンダル履きのような意識で自転車に乗っているとすれば、いずれもっと便利なモビリティに取って代わられるだろう。</p> <p>○自転車が、自転車だからこそ果たせる役割は、自然とのふれ合いの中でよこびを感じられることと、人々の健康に貢献できること。</p> <p>○健康のために自転車に乗りはじめた人でも、自転車がライフスタイルの一部となり、楽しいからもっと乗りたいというふうに、行動変容した例が多くあり、このような人々にとっては、間違いなくQOLが向上している。</p> <p>○自転車はなくても暮らしていけるかもしれないが、あれば生活が豊かになる。音楽や食に歴史・文化があるように、自転車のステータスを上げていきたい。</p> <p>○自転車運動は、メタボ、ロコモ、ココロに効き、健康寿命の延伸に貢献している可能性がある。</p> <p>①適正な運動強度を維持しやすく、脂肪燃焼等に効果的。</p> <p>②ペダリングは脚と体幹の筋肉を使うので脚筋力向上につながり、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに効果的。</p> <p>③自転車通勤した日の気分の変化として、入社時と退社後の両方で、やる気度と落ちつき度のいずれもがバランス良く向上し、生産性の向上に寄与。</p> <p>○従業員の健康関連コストは、直接費用よりも間接費用の方が大きく、全体の3分の2が、業務遂行能力や労働生産性の低下といったプレゼンティーズムが占めているとされており、自転車通勤は、健康経営の観点からも有効。</p> <p>○企業が自転車通勤を推奨するためには、駐輪スペース、夏季の汗対策、通勤手当の対応、通勤災害への対応、賠償責任保険への加入義務化、交通安全教育の実施等が「壁」となっているようだ。</p> <p>○これらについて、担当者は何をすればよいかわからず、相談する場所もなく、支援する人材もないのが実情。</p> <p>○自転車通勤を推進するためには、自転車通勤の導入に必要な規定類の雛形や、必要な環境整備等が体系的にとりまとめられていると便利であり、ガイドラインの作成が効果的ではないか。</p> <p>○自転車通勤に関するモデル企業の認定等を通じて、労働生産性等の変化に関するデータを蓄積することも重要ではないか。</p>
各種団体	(一社)しまなみ ジャパン	<p>・自転車の利用マナーが、もっとよくなるといけない。自転車専用道路等の整備も重要だが、交通安全に係る教育及び啓発が重要だと考える。</p> <p>・自転車専用道と車道、歩道の境界ブロックは危険なので無い方がよい。事故の原因になりうる。</p> <p>・これまで自転車歩行者道として整備されてきたが、インターロッキングブロックの劣化や導線が途中で反対車線側に整備されていることがあり、危険な部分がある。自転車歩行者道では、自転車と歩行者が混在し危険だと思うが、現状ではどうしようもない。そういった部分をどのようにするか難しい課題だと思うが、やはりマナーの向上が必要だと考える。</p> <p>・レンタルサイクル事業者としては、事故が一番怖い。自転車が加害者になる時代だ。安全面であったり、保険のことであったり、レンタルサイクル事業者同士が情報交換できるネットワークが欲しい。</p> <p>・しまなみ海道を往路は自転車、帰路をバス・航路といった選択をする方も多い。また、レンタルサイクルの乗り捨てができることも利便性向上につながっていると思われる。</p> <p>・市内観光向けのレンタルサイクルや自転車利用の推進をするには、駐輪場の整備が必要になる。</p> <p>・自転車の利用が増えるためには、沿線店舗や住民の理解、協力が必要だと思う。しまなみ海道では、サイクルオアシスも公募を行った。どちらにしても利用者と沿線店舗や住民、お互いのマナーが大切だと思う。</p> <p>・公共交通機関との連携は、拡大して欲しい。特に鉄道は来訪者の範囲が広がる。現状は関西圏くらいなら、車で来られる方も多いが、更に東になると鉄道での移動になる。新幹線は難しいかもしれないが、利用は見込めると思う。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	大森 宣暁(宇都宮大学地域デザイン学部社会基盤デザイン学科教授)	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道等では冬期(降雪時)に自転車は使えないので、現在は自動車や公共交通機関に頼らざるを得ない。 ・悪天候(降雨も含む)時の自転車利用の方向性を考える。 ・天候による問題がある自転車通勤等には、通勤手段を問わず、通勤手当を支給する。 ・派生需要である移動手段として自転車を選択してもらい利用するので、安全安心が必要。本源需要の自転車利用と分けて考える必要がある。 ・自転車のルールを教えるだけでは不十分であり、その理由を教えることが大事である。 ・歩行者、自動車運転者にも自転車のルールを教育し、自転車運転者にも自動車のルールを教育する。 ・歩行者、自転車運転者、自動車運転者が、お互いの立場を理解し、コミュニケーションを取りながら道路をシェアすることが大切である。 ・社会人に対する自転車教育の機会を増やす必要がある。
有識者	小川 圭一(立命館大学工学部教授)	<p>■なぜ今「自転車活用推進計画」か</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の話は注目もされ問題視もされているので、違う視点で様々な計画、例えば市町村の自転車ネットワーク計画や都道府県の安全教育の方向性を示す計画などが作られている。それらの計画が、互いにあまり繋がっていない状況がある気がする。 ・さらに、今回の計画をつくるとなると、自転車というキーワードで、担当部署の違う計画がさらに増えるので、互いの計画(の棲み分け)がどうなるか気になる。 ・それらの計画が繋がりにくいようにしていかないと良いと思う。 ・自転車の計画を作るときに、自転車関係者が集まって議論したり立案したりすることが多い。道路をつくる場合、自転車のみが走るわけでない。公共交通との連携の観点もある。そういった他の交通手段との関係や、道路の中でも自動車を通すための計画がある中で、それとは別個に自転車の計画が作られている感がある。 ・例えば、自動車交通量などから優先順位を決めていく道路計画と、どこに自転車を通すかという自転車ネットワークの話と、自転車レーンや自転車道の空間の話と、自動車と自転車についてそれぞれ別に考えられ、別の計画ができてきている状況になっていると思う。 ・交通安全で言えば、あんしん歩行エリアや、自転車のモデル地区の取り組みがあったが、あれも国が音頭を取って、応募した自治体に予算を付けたと思う。生活道路も同様。そのような制度を作るイメージか。 ・自転車関連の計画は、自転車の話ばかりになっていて、自動車も含めた他の交通手段の話があまり出てこない。 ・安全推進連絡会議などでは逆に、自動車交通の話を一所懸命やっていて、自転車の全体的な計画の話はあまり出てこない。 ・他の交通手段の話とある程度セットで考えないと、道路空間再配分でも、何かを増やそうとすれば何かを減らすことになる。どれを減らしていいのか、自転車だけを考えていてもわからない。自転車のことだけを考えて、自転車ネットワーク計画を作ったとしても、その路線が自動車にとっても大事な道路で(車道などを)減らせないとすれば、(自転車レーンなどを計画通りに)作れなくなってしまふ。 ・自動車の幹線交通を考えたならこの道が大事、自転車のことを考えたならこの道が大事というように、ある程度両方見た上で、使い分けをしていかないと、別々に委員会を作って計画を作っていると、できた後に整合しない状態になると思う。 ・そういう意味では、むしろ自転車だけの計画はつからない方がいいのかも知れない。他の色々な交通手段とセットにした計画があって、その一部として自転車の話がある方がいいのかも知れない。 ・各市町村に対しても、自転車だけの計画を立てなさいという話でなく、各市町村の交通計画の中に、色々な交通手段の中のひとつとして、自転車の話も入れて行く方がいいのではないか。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	小川 圭一(立命館大学工学部教授)	<p>■自転車活用推進をなぜするか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひとつは、車を減らして自転車を活用するというのは、環境の対応の話としてはある。 ・観光は、純粋に自転車が増える話かも知れない。今までなかったところに来てもらう、ということだろうから。 ・自転車のために何かを作っただけだと、車の方が便利なままだったら、皆、車を使うだけである。 ・車を減らして自転車にするという話と、観光のように単純に今ないものを増やしていく話は、切り分けて考えた方がいい。 ・車を減らすための方策とセットと考える必要があると思う。通過交通を排除するために一方通行化するなど、車を不便にするのもひとつ。 ・本気で車を減らして自転車に転換させるなら、車線数を減らして車が少々渋滞しても構わないという話だろう。そうして車の方が遅くなれば、自転車の方が速いから自転車で行くということだろうが。 ・どういう車を減らして、どういう自転車を増やすかというターゲットがあるはず。国(で一律に)と言うより市町村でそれぞれ決めるものかも知れないが。 ・自転車でも長距離利用、短距離利用で、走る速度や、普段歩道車道のどちらを走るかも違うだろう。そういう使われ方の違いによっても、どのように道路空間にすべきかわ変わってくると思う。少しターゲットを絞るような形にした方がいいかも知れない。 ・市町村の自転車ネットワーク計画では、駅を中心としたエリアなど現状自転車利用が多いところを対象とするやり方もあるが、これから車から自転車へ転換させようとするのであれば、今は車で来ている人が多いが自転車でも代替可能などところに対して、うまく誘導すると、自転車が増えて、車が減るかも知れない。 <p>■教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育は、自転車利用者への教育、自動車利用者への教育の両方必要。 ・車道を走る自転車を増やすなら、交通ルールをきちっと知って走れるようにしないといけない。 <p>■公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通との連携は、都市部では、端末交通として自転車を使うことを考えるのが現実的と思う。この辺りでは、駅へ送迎する車が結構あり、駅前など車で混雑しているが、車を減らすという意味で、近くの人にはなるべく自転車を使ってもらう施策を考えるのはありだと思う。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	小川 圭一(立命館大学工学部教授)	<p>■自転車の総量をどう考えるか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車分担率は、日本は割合高い方ではないか。だから単純に分担率が増えればいいという話ではないだろう。 ・今、手軽に乗れるから、これだけの分担率があるという話でもあるので、逆に、安全教育をきちんとし、皆に車道を走ってもらうと、それが怖い人は乗らなくなる。そういう意味では、分担率も減る可能性がある。 ・手軽に乗れること自体が危ないという話もあるので、総量を増やすことはあまり考えずに、より安全に通行できる自転車を増やして、そうでないものは排除していくということか。 ・端末交通をターゲットにするなら、全体として鉄道を使うのでトータルとして分担率が増える訳ではないが、端末交通としての分担率が増えれば、(車を減らし自転車を増やす)目的は達成されていると言える。 ・都市部と地方部では、いろいろ違いがある。自転車のガイドラインも都市部や大阪や東京の都心部を想定していて、地方の道路の状況と合わないことも結構ある。 ・全国一律ではなく、ある程度地域の条件や実情に合わせて選べるようなメニューを作っておいた方がいいと思う。 <p>■「車を減らす」が目標ならばっきりと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用を増やしたことによって、車が減ったり環境が改善されたりするのが、先の目的のはず。 ・基本方針の13、14番は総量を増やすという目的がありそうだ。1番から11番は、その裏に車を減らすという話が入っている感じがある。 ・車を減らすということは言いづらいかも知れないが、本当にそれを目標にするのであれば、言えればいい。方針として、それを謳っておかないと、市町村が具体的に計画を立てる時も謳いにいくことになる。 ・自動車の利便性は一定維持した上で、自転車だけ増やすというのは、自転車道がどんどん整備できれば可能かもしれないが、(現実的には)何か増やせば何かを減らすという条件であれば、車を不便にしてでもやりましょうというスタンスのものが、必要。車が便利なままだったら、なかなか転換してくれないだろうから。 ・大学周辺の道路も混雑しているが、学生は駅から結構自転車で来る。バスに乗るとずっと渋滞につかまってなかなか来れないので、自転車で来ている学生が多い。この場合(車でなく)バスであるが、車の方が信号にもつかまって時間がかかる、それだったら自転車で信号のない道を行った方が確実に行けると、合理的に考えて自転車を選択しているのだと思う。雨の時はバスに乗ったりする。 ・計画は一般に、もの、人が増える前提で立てられることが多い。交通に限らず、都市計画にしても。 ・車をやめてみんなが自転車利用することによって、世の中としてこんなにいいことがあるんだということが、基本理念には書いてあっても基本方針の方には、あまり表に出ていない感じがする。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	形本 静夫(順天堂大学名誉教授(運動生理学)・日本健康体力栄養学会会長)	<p>○対象が誰かによって、自転車に乗る目的が異なる。競技力向上もあれば、スポーツを楽しむファンライドもある。少し年齢が上がれば、健康増進のために乗る人もいる。さらに高齢になれば、室内でエアロバイクに乗る人もいる。エアロバイクは転ぶ心配がないが、バーチャル的に楽しく乗れるような工夫があればさらによい。</p> <p>○ランニングの消費カロリーは、1km走ると体重1kgあたり約1kcalで、自転車はおよそ0.35kcalと経済的。自転車にはランニングのような着地に伴う衝撃がなく、また筋痛を起こしやすいエキセントリックな筋収縮がなく、熱ショックタンパク質の発現も少ない筋肉に優しい運動であり、一般の人でも長時間運動が可能。</p> <p>○自転車に乗っている人は骨密度が低い傾向にあるという研究結果があることで不安視する人もいるが、骨の強さの指標では劣っていないとの研究報告もある。骨の強さは、骨量と骨質によって決まるが、骨質が自転車によってどう変化するか、マイナスイメージを払拭するためのエビデンスを整理することが重要。</p> <p>○自転車の活用を推進した結果、何に役立つのか、最終的なアウトカムをどのように設定するのが大切。</p> <p>○東北大学の辻先生の研究によれば、1日1時間以上歩いている人は、そうでない人に比べて医療費が少なく、歩く時間が長くなるほど効果が大きいというデータが得られており、自転車も同様の傾向になるのではないかと想像できるが、自転車に関するエビデンスは整理されていない。</p> <p>○自転車に関する文献は数百にも及ぶ。自転車の活用の推進の根拠としてこれらを調査・整理することも重要。</p> <p>○学術誌「PLOS」のメディスン版に発表されたデンマークの研究では、通勤手段として1週間に2時間30分以上で自転車に乗る人は、自転車に乗らない人に比べて、2型糖尿病を発症する危険率が約0.7というデータが得られており、医療費削減につながると期待できる。</p> <p>○日本でも、自転車について、体力面だけでなく、健康寿命の観点からどのような効果があるか、調査を計画し、国民に協力してもらい、結果についてフィードバックしていけるとよい。</p> <p>○自転車はフィジカル面だけでなく、メンタルヘルスの改善に対する効果にも気を配る必要がある。高齢者が自転車に乗ることで社会参加に意欲的になり、有意義な活動を行ってもらうことにつながれば、社会にとってプラスとなる。</p> <p>○是非、自転車通勤の促進に取り組んでもらいたい。そのためには、安全に走れる道路の整備、安全にとめられる駐輪場の整備、機能性の高い自転車の普及に加え、通勤手当の支給等、自転車通勤者にインセンティブが働くよう企業側の協力を引き出してもらいたい。</p> <p>○自転車通勤は、大都市よりも地方都市の方が環境整備も行いやすく、取り組みやすいのではないかと。</p> <p>○週末のサイクリングは郊外が中心になるが、河川堤防や、高速道路の側道について、サイクリングロードとして有効活用してもらいたい。</p> <p>○自転車を観光振興につなげるためには、サイクリングしながら食べ歩くグルメライドに、盗難の心配なく駐輪できて楽しめる観光スポットを組み合わせる等、サイクリングが単調にならないような工夫が必要。</p> <p>○一般の人が自転車を公共交通機関等で持ち運ぶのは大変。自転車を持たない人向けのレンタサイクルも大切で、機能性の高い自転車の用意があればよりよい。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	形本 静夫(順天堂大学名誉教授(運動生理学)・日本健康体力栄養学会会長)	<p>○スルガ銀行の「スルガ銀行サイクリングプロジェクト」では、御殿場や湯河原の支店に併設したサイクルステーションを拠点に、アテネ五輪代表の田代恭崇さんが代表を務めるリンケージサイクリングと連携して、ヒルクライム等、参加費無料のサイクリングイベントを年に何度も開催している。</p> <p>○民間企業による優れた取り組みに対しても、補助金等による支援があってもよいのではないか。</p> <p>○千葉競輪場の建て替えに伴い、国際規格の250mバンクを有する多目的アリーナの整備が計画されている。千葉は立地条件にも恵まれており、自転車競技振興の拠点になりうると大いに期待している。実力本位の国際競技であるケイリンの普及につなげたい。</p> <p>○BMXの競技人口はまだ少ないが、BMXの競技力向上はトラックレースの競技力向上にも資すると考えられ、国際規格のBMXの競技施設の整備は意義がある。</p> <p>○吸収力のある若いうちに、理解と納得を伴う交通安全教育を行うべきであり、小学校の学校教育の一環として取り入れる等、工夫が必要。</p> <p>○ママチャリにしばしば見られる車道での逆走は非常に危険。一時停止の遵守も、片足をつくという行為を習慣化しない限り無理ではないか。ロードバイクに乗る人でさえ、ほとんど守られていないのが現状である。</p> <p>○オーストラリアのように、安全管理の面から、ヘルメット着用の義務化を検討してもよいのではないか。子どもは通学時にヘルメットの着用が義務化されているケースも多いが、家庭に戻れば被らなくてよい。また、親は被らずに自転車に乗っている。少なくともこのような矛盾は解消しなければ、交通道德の進展は望めない。</p> <p>○車道を進行してきた自転車の交差点における安全性を向上させるためには、交差点を直線的に進行することが有効であり、横断歩道に併設された自転車横断帯の撤去に関する警察庁通達(平成23年10月)を徹底してもらいたい。</p> <p>○左折レーンのある交差点において、自転車は左折レーンを含め、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならないことについて、一般のドライバーには知られておらず、危険。</p> <p>○自転車は道路の左側端に寄って通行する上で、矢羽根型の路面表示はとてよい。</p> <p>○学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上は、特に小中では学外で活動の管理は難しく、部活動を前提にすると、絵に描いた餅になる可能性がある。</p> <p>○学内の施設設備の利用は、放課後は運動部活動が優先となり、一般の生徒が手軽に運動できる環境が整っていない。スポーツに親しみ、体力の向上を図るために、学校内にトレーニング室を設け、そこにエアロバイクや固定ローラーを設置するという考えがあってもよいのではないか。</p> <p>○グランfondという山岳コースをメインとした長距離サイクリングイベントがあり、UCI公認のグランfond・ワールドシリーズが世界で20大会ぐらい行われている。大陸選手権やワールドカップ以上の競技大会出場者には参加資格がなく、5歳刻みの年齢カテゴリー別に勝敗が競われる。国内では、7月上旬に行われるニセコクラシックが唯一UCIから公認されていて、外国人の参加も数多く見られる。今後公認大会の追加を図ったり、大会前後に国際交流イベントを企画したりすることも、自転車を活用した国際交流の促進になるのではないかと。</p>
有識者	鎌田 実(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の普及促進と同時に事故対策や駐輪対策等、自転車に関係するネガティブ要素を解決する必要がある。 ・事故分析データを基に、右側通行、歩道通行等、違反が無くなった場合の事故件数減少予測を行い、結果を評価、改善(PDCAサイクルを回す)することが大事である。 ・ドラレコデータから自転車のマナーが悪いことが良くわかり、映像はマナー啓発に有効な道具であり、ヒヤリハット事象の説得力がある。東京農工大学にデータがあるので、依頼すれば、活用できると思う。 ・放置自転車が歩道幅員を狭め、視覚誘導ブロックを無意味なものにしている等、迷惑をかけているなど、自転車利用者意識の向上が必要と同時に物理的な駐輪場の確保も行う必要がある。 ・自転車も免許制度を創設して、自転車の免許と自動車の免許を紐付けするなど、自転車のマナー向上を図る一つの方法である。 ・子供の事故を減らすには、各年齢層毎(小学生、中学生、高校生)の危険な面を想定して対策をすることが必要である。 ・最近、アシスト自転車の普及が進んでいるが、高齢者はパワーのあるアシスト自転車を適切に使いこなせるかが課題。特に下り坂のブレーキ操作が握力低下のため、適切に行われぬ事がある。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	木田 悟((一財)日本スポーツコミッション理事)	<p>・昭和50年代から約40年にわたって、自転車に関することに取り組んでいる。昭和50年代は放置自転車対策が必要であった頃で、576駅の放置自転車を調べたりもした。</p> <p>・当時、駐輪場は無料という声もあったが、場所を占有しているのだから無料はおかしい、たくさんである必要はないが、お金はとるべきという話などをしてきた。</p> <p>・自転車総合利用計画でも放置自転車対策に重点が置かれていた。当時、練馬区、その後世田谷区などは熱心な課長がいて取組が進んでいた。</p> <p>・当時、自転車が一番使われているのは、世の奥様方で、買い物に使われていたが、当時は利用実態などもよくわかっていなかった。</p> <p>・自転車駐車場整備センターという建設省の許可によって設立された外郭団体があり、そこで、自転車利用等によるまちづくりを検討したことがあるが、建設省からはもともと都市局に入ってもらっていたが、その後、道路局になった。</p> <p>・ヨーロッパは自転車対策が進んでいる。コペンハーゲンが世界で最初にシティサイクルの実証実験を実施したところ。他には、オスロも進んでいる。</p> <p>・中国は自転車と車を推奨しており、バイクを普及させなかった。最近のモバイクはご存知のとおり。</p> <p>・自転車は歴史的に見ると、車両扱いされていなかった時期から軽車両扱いされている現在までの変がある。</p> <p>・ヨーロッパは、パークアンドライドなどが大変進んでいる。</p> <p>・自転車による地域活性化の観点からは、出雲がどういった取組を実施している。「縁結びライド」として、スイーツ満喫サイクリングショートコース(42km)と出雲市横断ライドロングコース(85km)と二つのコースがあり、前者は女性のみ、後者は特に経験者向け。</p> <p>・しかし、ロングコースはかなりタフなもので、経験者が真剣に走って日帰りで帰ってしまうので、実は出雲にあまりお金を落とさないという問題も発生している。前夜祭、後夜祭などもやっているが、ビジネススペースでうまく仕掛けていけないといけない。</p> <p>・こうしたイベントは旅行会社などに企画を委託するが、彼らはイベントをやるだけで目的を達成するので、その後につながっていかないのも事実。自治体がそういったノウハウを学んだあとは、自走する仕組みを作らないといけない。</p> <p>・ノウハウの伝授という観点からは、最初の立ち上げをこういった会社が行うのは意味があるし、そうしないとできないだろう。ただ、3年を目途に手を引くということが大切。</p> <p>・今は、三重県の志摩でも富裕層向けにやろうとしている。</p> <p>・自転車活用には、3つの視点が大事である。①住民サイド(自転車の乗り方、交通安全等)、②観光サイド(二次交通手段としての役割)、③サイクリストサイド(魅力あるサイクリングコースの建設)である。</p> <p>・しまなみ海道は有名であるが、皆、途中では宿泊しない。今治では泊まるが、いかにお金に結びつけるか、そういった対策も必要である。</p> <p>・昔はこういった自転車の話は総理府だった。横割りという観点からは少し弱くなってしまった気はする。</p>
有識者	木村 雄二(NPO法人市民・自転車フォーラム理事長)	<p>◆重要と思われる取組</p> <p>【⑪について】</p> <p>ヨーロッパなど自転車利用が盛んな国では、輸行(自転車を公共交通機関で運ぶ)は盛んに行われていて、自転車と公共交通機関をうまく組み合わせることで日常生活が成り立っている。公共交通機関との組み合わせにより、自転車利用はもちろん、公共交通機関の活性化にも大いに寄与する。</p> <p>【⑪⑭について】</p> <p>私事としては、浜松大と一緒に天竜浜名湖鉄道を活用した観光事業に取り組んで行く予定。</p> <p>天浜線の駅舎などは文化財として認定されており、それらを含めてこの地域を巡るマップづくりを進める。(浜名湖サイクリングロードとは別)</p> <p>【①について】</p> <p>自転車専用道路を作ることよりも、すべての道路に矢羽根を引き、そこを通行するように指導していけば、自転車は道路左端を走行するとともに、今は自動車から邪魔者扱いの自転車も自動車と一緒に走行することが当たり前になり、自動車からも自転車が邪魔者という観点がなくなってくると思う。</p> <p>【⑧について】</p> <p>今の自転車の通行方法は無茶苦茶、原因は教育にあると思う。</p> <p>児童に対する教育では、スタントマンに危険な状況を再現してもらわないとなかなか理解は進まない。</p> <p>母親への教育が一番必要。小さいお子さんを持つ母親が交通ルールを守れば子供も見習う。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	木村 雄二 (NPO法人市民・自転車フォーラム理事長)	<p>◆その他 シェアサイクルがうまくいかないのは自転車の修繕費用が馬鹿にならないからではないのか。以前、名古屋で“名チャリ”に取り組んだが、チェーン切れなど修繕に非常にお金がかかって事業が成り立たないと思われた。他のところではどうしているのか興味あるところ。</p> <p>④自転車競技施設の整備 自転車競技に関係する人はほんの一握りの人しかいない。幅広の取組としては難しいのでは。</p> <p>⑨国民の健康の保持増進／⑩青少年の体力の向上 副次的な話であり、自転車利用者が積極的に関わる話ではない。</p> <p>⑬自転車を活用した国際交流の促進 一般の自転車利用者から見るとあまり考えにくいところであり、取組は難しい。</p>
有識者	清田 勝(佐賀大学大学院工学系研究科名誉教授)	<p>1. 自転車利用を促進するために必要な条件 ・走行環境の改善 ・駐輪環境の改善 ・メンテナンスの改善(サイクルショップの適正配置)</p> <p>2. 自転車道を設計するうえで考慮すべき要因 (1)バス停への対応 (2)駐車場等から出庫する車への対応 (3)交差点での対応 ①ショートカットの導入 ②自転車が停車する場所(プール)の確保</p> <p>3. 自転車レーンや自転車道を作るときの基本コンセプト (1)本来、自転車が走る道、特に高速で走行する自転車道やレーンの表面は、段差などの進行を妨げる物があるてはならない。したがって、車道の中に組み込むべきであると考え。日本では、歩道に設置していることが多く、歩道内の自転車通行帯には段差が多数あったり、波打っていたりして走行性が悪い。 (2)道路空間を歩行者・自転車・自動車と共有・錯綜する場合、歩行者が絶対的な優先権を持つ。(次に自転車)車の優先権は最も低い。従って、自歩道では、歩行者の速度で自転車は移動すべき。つまり、自転車において考えると、走行速度に応じた階層的なネットワークを構成するのが良い。</p>
有識者	金 利昭(茨城大学工学部都市システム工学科教授)	<p>○基本理念 ・推進計画の目的・目標を明確に記載する(効果・データや結果検証が必要) ・自転車を子供の成長促進の教材とする</p> <p>○自転車のコミュニケーション機能(ベル、方向指示等)の車両並みの扱い、道路交通法との関係を整理</p> <p>○シェアサイクルは公共交通機関として位置付け、自治体がコントロール。(無秩序にしない。)</p> <p>○多様な自転車(タンDEM、ハンドバイク)等に対する扱いや自歩道での対応(ルール)が必要。</p> <p>○幼児から自転車教育を行い、子供の成長促進(精神的・身体的)の教材として自転車を位置づけ、義務教育化する。</p> <p>○これまでの交通教育の効果検証が必要</p> <p>○サイクリングロードを観光へ活用するには、ルールや構造を含むガイドラインの作成等、見直しが必要。</p> <p>○車・バイクのドライバーへの教育(教習所での教育)が必要。</p> <p>○大規模な広報(ルール、マナーなど)が必要(TV・ネット)</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	栗村修(ツアール・オブ・ジャパン大会ディレクター)	<p>○ロードレースの開催のためには、公道使用許可が必要になるが、諸外国と比べると道路を使用することのハードルが高い。</p> <p>○日本においては、万が一、ロードレース等の開催中に事故が起きた際、使用許可を出した警察官が責任を問われることとなることから、どうしても許可に慎重になってしまう。レースを安全に開催する必要があるとは言うまでもないが、たとえば、自転車活用推進計画に国際イベントに対する理解を盛り込み、政府としての姿勢を示すことにより、警察官の負担を軽減できるのではないか。</p> <p>○イベントにおける公道の使用許可については、イベントの利益になるという側面もあるため、警察に抵抗感が強く、理解のある担当者でないと許可が降りないことが多い。自転車イベントには、自転車を活用した文化作りへの貢献の側面もあるため、担当者の後押しをする意味でも政府の姿勢をしめす必要があるのではないか。</p> <p>○自転車による事故を100パーセント防ぐことは不可能であるが、リスクを低減させることは必要。</p> <p>○乗り手側の観点からは、小さいとき(学校)からの教育が重要。</p> <p>○イベントの観点からは、イベントを長期間続けてきた団体とそうでない団体との間でノウハウに大きな差があり、横展開がなされていない。共通のガイドライン等を作成することができれば、警察官による審査の恣意性もなくなるし、ノウハウの横展開がなされることにより、自転車事故のリスクが低減されることとなる。</p> <p>○学校教育における課題としては、競技用自転車やロードバイクを必要台数用意できていないことがあげられる。子供達に慣れ親しんでもらうことにより、自転車競技界の裾野が広がるのではないか。もちろん子供達を教育できる指導員を増やすことも重要。</p> <p>○自転車の世界においては、各団体間の横のつながりが弱く、各団体が持つノウハウや目標の共有が図られていないのが課題。このような課題を解決するために、共通のプラットフォームが必要ではないか。</p>
有識者	古池 弘隆(宇都宮共和大学シティライフ学部教授)	<p>○ヴェロシティの誘致・サイクルツーリズム(ホタリング)の拡大を行い、自転車活用推進の機運を高める。</p> <p>○自転車の車道走行を徹底すれば、自転車対自動車、自転車対歩行者の事故が減少する。</p> <p>○教育は高校での教育が重要。(高校生くらいになると、言うことを聞かない。)</p> <p>○路外駐車場の確保をした上で、路上駐車規制をかけ、警察官が指導を徹底する。(切符を切らなくても良い。)</p> <p>○自転車のコミュニケーションツールの開発(バックミラー・ウィンカー・ヘルメット)。(バックミラーは標準で必要だと考える。)</p> <p>○シェアサイクルは公共交通として位置付け(ラストワンマイル)、台数を増やしていく。</p> <p>○「しまなみ」、「びわいち」も台湾のGIANTが仕掛けたもの。外資を取り入れる。</p> <p>○自転車活用に対するインセンティブの付与が必要。(自転車＝健康でも他人事にする人が多い。)</p> <p>自転車活用⇒健康寿命の延伸⇒医療費の削減⇒健幸社会の実現</p>
有識者	古倉 宗治((株)三井住友トラスト基礎研究所研究理事)	<p>○自転車活用推進計画には、冒頭に総論を設けて、自転車の位置付け(特に自動車との優劣関係)や自転車計画の目標値(分担率、事故削減率など)、自転車活用の方向性(通勤通学買物観光などの利用目的別の施策の明確化、目的別のメリハリ)などを記載すべき。法第8条に係る各論の内容が中心に議論されており、これをしっかりと書き込むことも重要であるが、特にこれからの交通体系の中で、自転車はどのような位置付けにあるのかなどの総論について基本的な指針を国として示すことが重要である。</p> <p>また、国と地方の役割分担をドイツ国家自転車計画のように(添付資料1参照)明確かつ具体的に国の計画に記載することが必要である。これにより、地方が担うべき役割の内容について明確に示すとともに(法律上は抽象的一般的な努力義務とされているが、)地方版推進計画に盛り込む内容の指針をできる限り国の自転車活用推進計画に入れることで対応していくことが望ましい。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	古倉 宗治 ((株)三井住友 トラスト基礎研 究所研究理事)	<p>○自転車の位置づけ(特に自動車との関係)の際に走行空間の量的な充足が進んでいるデンマークやオランダ等欧州における自転車先進国では、自転車が自動車に優先することを明確に打ち出しているため、車道空間をより削減して自転車に十分な走行空間幅をとる質的改良が可能となる(これにより、自動車と比べた自転車のマイナス点である会話ができない等を克服し、質的に高い自転車空間ができ、自転車への誘引とできる。オランダでは2台幅、コペンでは3台幅に質的に進化して並走・追越することが可能、添付資料2参照)。これに対して、アメリカでは、自転車と自動車は対等の存在であるため、緩衝帯設置が一般的で、車道を大きく削ってまで充実させることはできない。自転車の位置づけが自転車政策の量や質の向上に重要な役割を果たすことになる。日本としても、今後欧米のように量的充足から質的向上に自転車政策が進化していくにつれて一層自転車の位置付けの明確化が重要になる。今から位置づけをどのようにしていくか考えるべき</p> <p>○自転車活用推進法では、以下で述べるように、超高齢社会、コンパクトシティ、健康医療福祉のまちづくり、地域の健康で手軽で経済的な自前の交通手段での確保などまちづくり、地域づくりでの自転車活用の視点がほとんどない。これからの移動手段としての位置づけと確保が重要かつ、不可欠である。</p> <p>○ドイツにおいては、連邦道に加え、州道・市町村道も含めて全国のネットワークを整備しているが、ネットワーク形成に当たっては、無目的ではなく、国民のだれもが否定できない観光を目的に定めることにより、観光政策を活用し促進している。</p> <p>また、国家計画において国と州、地方の自転車空間の整備状況(整備率)を州ごとにグラフで明示することにより、国自身が率先して直轄国道を整備するとともに、各州に対して整備率を高めるようにすることなど国や州に圧力をかけ、両者とも整備を進めざるを得ないような仕掛けを設けている。このような自転車活用推進のための様々な工夫も計画に盛り込むべきである。(添付資料3参照)</p> <p>○さらに、各都市の支援に当たっては、すべての市町村の地域を都市部と地方部別に、さらに、これを自転車利用率と自転車インフラの整備状況に応じて、「starter(着手段階),climber(途上段階),champion(完成段階)」の3つのカテゴリーに分け、市町村の類型ごとに自転車インフラ予算、管理予算、駐輪予算、ソフト予算等の一人当たりの確保すべき額のガイドラインを国家自転車計画の中で記載し(添付資料4参照)、また、この分類に応じて支援の中身、補助率等を変えている。すべての市町村にその段階に応じて自転車政策についての予算を確保することを明示して、国全体の市町村での自転車政策の底上げを図っている。</p> <p>我が国でも、自転車利用の盛んな都市、課題を抱えた都市など一定の地域のみでの自転車政策を展開させるのではなく、地域の実情の加味による量的質的に差がある自転車施策でもよいので、全国全域に自転車政策を推進して自転車利活用の全体の底上げを図る必要がある。自転車が貢献できる地球環境や国民健康、医療費削減、超高齢社会などの課題は国全体の課題であり、一部の地域のものではない。一部での実施では、他はしり抜けになり、また、国が行う必要性は少なくなる。</p>
有識者	古倉 宗治 ((株)三井住友 トラスト基礎研 究所研究理事)	<p>○自転車の身体活動は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤や通学等日常生活の中で取り入れることができる。(意図的に取り組む運動だと、特別の時間を取る必要があるなど長続きしないことも多い。) ・ひざに係る負担(体重の3割、ウォーキングで着地時に体重の2-3倍、ジョギング同5-6倍)も軽く高齢者でも運動が可能 ・経済的、場所制約なし、座っていてできる、息切れ疲れが少ない、必要な運動量を確保できる等の特性を持つため、高齢者を含む全ての人が国民運動として幅広く取り入れやすい運動。 ・自転車の事故件数(人口10万人当たり)は小中高生が極めて高く(99-364人)、19-64歳(74人)と65-74歳(76人)、75歳以上(62人)はほぼ同じであり(イタルダHP資料)、また、自転車の事故死者数(人口当たり)は、徒歩の3分の1、自動車の1.7分の1であり(H27交通安全白書)、相対的に決して高くない。また、各種アンケートでは自転車は非高齢層と変わりなく利用されている(自転車産業振興協会など)。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	古倉 宗治 ((株)三井住友 トラスト基礎研 究所研究理事)	<p>○高齢者の徒歩移動可能距離は500メートル以下であるのに対して、自転車であれば5キロメートルは移動可能。高齢者の自転車活用については、事故の危険性の高さから懸念の声もあるが、これからの社会(特に地方部)において公共交通の維持が難しくなる中で、社会全体のコストを考えれば、可能な高齢者には自転車に乗ってもらうべきではないか。事故率については、自動車の方が当然高い。</p> <p>○電動アシスト自転車は通常の自転車に比べ、地形や向かい風等の影響が少ないため利用地域の拡大、移動限界距離が増加して自家用車からの代替距離の拡大、高齢者・体力ない人など利用者の範囲の拡大、また、理解すれば低速での徐行運転が可能、ふらつきが少ない等の安全上のメリットがあるため、高齢者の歩道での走行にも適している。さらに、信号や一旦停止などでの停車後の再発進が容易であるため、信号や一旦停止、徐行による安全確認などのルール遵守に大きな効果がある。ドイツでは、政府として電動アシスト自転車の導入を今後の自転車政策の柱として推進しており、日本でも検討に値するのではないかと。日本での実証実験(袋井市)でも、高齢者の電動アシスト自転車の利用者は外出回数の増加(平均3.5割)、行動範囲が広がっている(平均4割)結果があり、健康面、生活面の両面でプラスの効果があるとともに、今後電動アシスト自転車の利用を増やしたい人が大半であり(減らしたいとする人は皆無)、その分自動車を減らしたい人が多く(42.1%)、電動アシストに対する高齢者の親和性が認められるなど健康増進と自家用車の大幅な代替につながる。</p> <p>ただし、電動アシスト自転車の高価な価格の緩和措置(補助又は貸付)が要望されている。</p> <p>○以上から、今後コンパクトシティ、健康医療福祉のまちづくりなどにおいて、自転車(特に高齢者は電動アシスト自転車)を近距離の最重要移動手段としての位置づけが十分可能であり、また、必要でもある。</p> <p>○自転車の事故は、交差点内における自動車との事故が最も多い(67%)。特に交差点付近における自動車の左側部分はドライバーから見落とされる傾向が強く、このため特に裏道交差点や脇道との交差点での右側通行による進入は出会い頭事故の大きな原因となっている。また、歩道分離区間での車道通行は、歩道通行よりも事故が少なく、特に後ろから追い越そうとするクルマに引っ掛けられる件数は極めて少ない(全国で62件、イタルダデータ)。このため、車道の左側走行等ルールを守ることが重要。また、歩道通行は、自動車との事故が4分の3を占めており(歩行者との事故は1割強)、沿道の駐車場や商業施設などに出入りする際の自動車との出会い頭事故がその6割を占め、歩道も危険性が高い。このような実態をもとにした走行空間の整備や啓発活動などを推進する必要がある。また、自転車は車道が原則、歩道は例外の安全利用五則を自信をもって推進することが事故減少につながることは明らかである。</p>
有識者	古倉 宗治 ((株)三井住友 トラスト基礎研 究所研究理事)	<p>○自転車と自動車との事故の要因の半数以上(自転車側65%、自動車側86%)は認知ミスによるもの。ハンドルミスなどの操作・行動ミスによる事故は少ない(自転車側1%、自動車側0.5%)。自転車が車道でふらつくなどハンドル操作を誤るミスによる事故はごくわずかである。</p> <p>以下各論の指摘(一部)</p> <p>○最近の広報啓発により、特に大人は自転車のルールを知っている人の割合は相当高くなっている。しかし、ルールを知っていて守らない人が多く、事故につながっていることにかんがみ、ルールを遵守させる啓発内容に重点を移すべきである。アンケートにより分析すると、①ルールを守らないと自分が損をする内容が一番効果があり、次いで、②ルールの根拠の説明を丁寧なことに、さらに、③他の人から迷惑がられている人格が低く見られるなど、④事故データによる危険箇所等の具体的な説明の順に効果があることがわかった(いずれも7割以上が肯定的回答)。ルールと罰則の羅列の啓発から、ルールの遵守にインセンティブのある内容に転換すべきである。</p> <p>なお、車道通行時の自転車事故の自転車側の法令違反率は交差点や車道に比較すると低く(イタルダデータ)、また、車道通行割合が高い人の方がルールの遵守率も高いというデータ(奈良市での利用者アンケート)があり、ルール遵守の意味からも、車道通行ができる環境での車道通行の推進はルール遵守にとっても極めて有効である。</p> <p>○自転車観光</p> <p>サイクリスト向けのイベントや自転車観光に重点があるいわゆる観光至上主義になっている。地元の住民の日常利用やレクリエーションなどのコース設定や自転車施策など地元の自転車利用の視点が欠けている。また、自転車観光といっても、一般の観光客はあまり対象として見られていないし、自転車の回遊や観光などの視点も少ない。例えば、自転車コースやイベントの設定は地元や一般観光客が利用しにくいものとなっている。一部のサイクリストや観光に特化しているが、これらのパイを多数の観光地やイベントで奪い合うのは限界がある。ドイツの自転車計画は、自転車観光が重要であると説きつつ、地域住民に自転車利用が浸透することをもう一つの狙いとしており、我が国の現状はこのような視点が欠けている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	澤 充隆(NPO 法人ポロクル 運営委員)	<p>1.自転車利用の今後の動向 本格展開後7年を迎えたポロクルの利用は、札幌都心部に配置された自転車およそ300台に対し、晴れた日であればおよそ900回/日(3回/台・日)ほどである。近年の利用状況は、横ばいからやや減少傾向にあり、減少しているのは一般市民の利用である。サイクルポートを駅周辺に設置できなかったことなど、サービスの改善を推し進められなかったことが利用減少の一因として挙げられる。一方、観光需要については、著しい伸びを見せている。これは、外国人観光客をターゲットとした展開が功を奏した結果であると考えている。 今後の利用動向については、今年度になって札幌駅周辺に複数のサイクルポートを設置できたことから一般市民の利用が上向きになることを期待している。また、外国人を含む観光利用はプロモーションを工夫することでさらに増加していくイメージを持っている。</p> <p>2.自転車の活用推進に関する課題 認定NPO法人ポロクルは、下記の二つの目的を持って日々活動している。 ○札幌都心部による短距離の移動を行う市民や観光客に対して、自転車の共同利用手段を提供することで、市民や観光客の行動範囲の拡大を促し、札幌都心部の活性化に寄与することを目的とする。 ○市民への自転車共同利用サービスの提供を通じて、自転車利用のルールやマナー、環境負荷低減に関する啓発活動を行い、違法駐輪の削減によるまちなみ景観の向上、札幌都心部の環境保全に寄与することを目的とする。 このうち、特に「市民や観光客に対する自転車の共同利用手段の提供」と「自転車利用のルールやマナーに関する啓発活動」については、重点的に活動を行っている。しかしながら、近年では、その活動を継続していく上で、大きな壁が立ちただかっていると感じている。以下でそれらについて解説する。</p>
有識者	澤 充隆(NPO 法人ポロクル 運営委員)	<p>●公共交通との競合 ・ポロクルはその活動目的にあるように、都心部による短距離の移動を行う市民や観光客に対して利便を提供している。 ・現在、ポロクルは札幌都心部を含む東西に約5km×南北に約3kmの範囲に展開している比較的小規模なサービスであり大きな問題とはなっていないが、世界各国のシェアサイクルのように大規模に展開する際、バスや鉄道などの公共交通機関と競合してしまうという問題が懸念される。 ・一方シェアサイクルは、「ITを活用したモビリティ・アズ・アサービス(MaaS)」といった考えに基づき、公共交通と連携することで、利用者の利便を革新的に増進させる装置である。 ・したがってシェアサイクルは、そのサービスの提供の仕方によって、公共交通の敵にも味方にもなるという性質を持っていることから、都市における総合交通体系の中に明確に位置付けた上で、計画的に発展させていく必要があると考えている。 ・現在、ポロクルは、公共交通との連携について、決して強く推し進められているという状況にはない。今後は、自転車活用推進法に関連して見直される総合交通体系の一旦を担っていきたいと考えている。</p> <p>●道路環境の整備 ・ポロクルは、クルーと呼ばれる二十歳前後の若者たちが中心となって、その運営を行っている。 ・クルーたちは、まず先輩たちから自転車ルールを教えてもらい、自分でルールを守って実際に走るようになる。そこで様々な課題があることに気づき、どうすればその課題が解消できるのかを考えるようになる。その結果、様々な活動に自らの意思で参加するようになる、という人材育成サイクルを確立している。 ・あるとき、このサイクルを経験したクルーOGから、以下のようなコメントをもらった。「クルーを卒業してから自転車に乗るのをやめました。自転車は楽しいものだけど、それ以上にルールを守って走ることはやはり危険だと感じます。」 ・クルーは勤務時間中に自転車で移動する場合、必ずルールを守る。このクルーOGも間違いなく当時はルールを守って走行しており、安全な乗り方のコツも熟知している。 ・にも関わらずクルーOGが卒業後「自転車に乗らなくなったのはなぜか?」について真摯に受け止め、考える必要があると感じている。 ・一般に、自転車利用環境のあり方を議論する際、「ルール遵守が先」か「道路環境整備が先」かで議論が噛み合わない場合が多いと想像されるが、このクルーOGのコメントは、一つの答えを示唆していると考えられる。 ・ルールも自転車に乗るコツも熟知している若い女性が、自転車に乗ることをあきらめてしまう現在の道路環境は、何よりも先んじて改善されるべきであると考えている。 ・道路環境の整備が進んだ先には、マナー啓発活動と有機的に連動することで自転車利用環境は飛躍的に向上し、ひいては、自転車活用や歩いて楽しいまちづくりが進んだ地域社会が形成されるのではないかと。 ・ポロクルはそうした地域社会の形成に役立ちたいと考えている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	澤 充隆(NPO法人ポロクル運営委員)	<p>3.課題解決に向けて関係者が取り組むべき事項</p> <p>●公共交通との連携策について 多くのシェアサイクルは、「情報通信技術等の活用による管理」がなされているはずである。したがって、シェアサイクルを総合交通体系の中に位置づける際、その「利用状況は、総合交通計画策定主体である市町村によって徹底的に分析」される必要があると考えている。 その上で、「利用者の利便増進」、「社会的効用」、「他の交通モードへの影響」等の公益性に関する評価軸を持って、シェアサイクルサービスのあり方が整理されるべきと考えている。 また、シェアサイクルサービスのあり方を検討する際、駐輪スペース(ポロクルにおいてはサイクルポート)は、そのあり方によって公益性が左右されることから、「道路空間・公共駐輪場・公共空間などの活用を含めて検討」されるべきと考えられる。 またこのとき、「自転車ネットワーク計画とシェアサイクルサービスのあり方は連動」しているべきであり、そうした各種計画に対し「シェアサイクルサービス運営事業者はコミット」すべきと考えている。</p> <p>●路上駐車対策について 認定NPO法人ポロクルでは、「自転車利用環境」のうち「道路環境」の最大の問題点は、路上駐車にあると考えている。 そこに一台の路上駐車があるだけで、自転車は「後続車を気にしながら」、「路上駐車車両が飛び出してこないか、および、ドアが開かないかを気にしながら」、「その通行位置を右側にシフトし路上駐車車両を車道上でかわす」という極めて高度な乗り方を強いられる。 それは、自転車ネットワーク計画が策定され、自転車専用通行帯や車道混在による自転車通行空間が整備されたとしても、同じことである。 したがって、「道路管理者による自転車ネットワーク計画の策定とその計画的な自転車通行空間の整備」はもちろんのこと、それと連動する形で路上駐車対策も実施する必要があると感じている。 その路上駐車に対しては、「警察による取り締まりを強化」するだけで対応可能なものと、そこに路上駐車せざるを得ないものがあると考えている。 後者については、例えば荷さばき車両が挙げられる。荷さばき車両は、建物に荷さばきスペースがない場合が多く、長時間そこに居座って荷さばきを行っている場合も見受けられる。したがって、「建物における荷さばきスペースの確保」「物流事業者によるストックポイント確保や共同配送の促進」「行政による共同荷さばきスペースの確保」など「官民が一体となった取り組み」が必要になると考えられる。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	澤 充隆(NPO法人ポロクル運営委員)	<p>●ルール・マナー啓発活動について 認定NPO法人ポロクルは、道交法を遵守したルール・マナー啓発に関して、若者たちが主体となった様々な活動を実施してきたが、目に見えた成果を挙げることはできなかった。 しかしながら、「自転車ネットワーク計画による自転車通行空間の確保」、「官民が一体となった路上駐車対策の実施」がなされ、「自転車にも安全な道路環境」が形成された際には、自転車のルール・マナー啓発活動が有効に機能すると考えている。 したがって認定NPO法人ポロクルは、行政による「自転車にも安全な道路環境」の整備と連動する形で、ルール・マナー啓発活動を継続していきたいと考えている。</p> <p>4.国、自治体が作成する「自転車活用推進計画」について期待する事項 上述した内容について、「自転車活用推進計画」第八条各項について期待する事項を整理すると下記のとおりである。</p> <p>【第一項】 ○シェアサイクルサービスと連動した自転車ネットワーク計画の策定 ○官民が一体となった路上駐車対策の取り組み促進 ・警察による取り締まりを強化 ・建物における荷さばきスペースの確保 ・物流事業者によるストックポイント確保や共同配送の促進 ・行政における共同荷さばきスペースの確保</p> <p>【第三項】 ○シェアサイクルサービスの駐輪スペースにおける道路空間・公共駐輪場・公共空間などの活用</p> <p>【第六項・第八項】 ○継続的・効果的なルール・マナー啓発活動を実施する団体への助成措置等</p> <p>【第十一項】 ○シェアサイクルサービスを含む総合交通体系の確立 ・シェアサイクルサービスの利用状況の分析(利用者の利便増進、社会的効用、他の交通モードへの影響評価) ・総合交通体系におけるシェアサイクルサービスの位置づけの明確化 ・ITを活用したモビリティ・アズ・アサービス(MaaS)の考えに基づくシェアサイクルサービス展開計画策定 ○各種計画にコミットしたシェアサイクルサービス事業者への優遇措置</p> <p>5.自転車活用に関して注目している事項 昨今、シェアサイクルサービスは、グローバル戦略を含めた国際的な競争下であり、国内各都市で林立する可能性も出てきており、利益を重視するあまりに、社会的に悪影響を与える悪質な事業者が出ないとも限らない時代が到来している。 シェアサイクルサービスは、あくまでも都市における公共交通機関の一翼を担うことを重要であると考えている。したがって、利用者の利便増進、社会的効用、他の交通モードへの影響などについて、各事業者の客観的な評価がなされ、優良な事業者には優遇措置を、悪質な事業者には是正措置を講じるような「シェアサイクルサービス事業に関する新たな制度設計」についても検討の余地があるのではないかと考えている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	大道 良夫(滋賀県商工会議所連合会会長)	<p>○現在、滋賀県では、自転車で琵琶湖を一周する「ピワイチ」を核にした観光振興、地方創生等をめざし、「ピワイチ推進総合計画」策定を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その策定にあたり、幅広く意見・助言をするために「懇話会」が設置されており、私はその座長として意見をまとめる立場にある。国の推進計画策定にあたって参考になると考えるので、そこで出た意見を中心に述べる。 <p>1.自転車専用道路等の整備</p> <p>○自転車と自動車共存できる体制整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と分離された自転車通行空間の整備を急ぐ。日常生活に根ざした自転車利用を展望する中でも早急に進めていただきたい。 ・夏場のコース脇の夏草刈りは励行してほしい。刈っていないと走りにくい。危険。 ・びわ湖東岸は自歩道だが、車止めもありスムーズに自転車は走行できない。一方で車道は大型車の通行も多い。どうしたら車道を怖くなく自転車で走れるか。 <p>○今後「ピワイチ」をする人が更に増える。その時に、いかに集中させずに吸収、分散させて吸収するかを考えておく必要がある。</p> <p>2.路外駐車場の整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング自転車専用駐車場がたくさんあるのに越したことはないが、ユーザーもスタンドを取り付けることや、盗難防止チェーンを購入・携帯することが必要。 ・駐輪場に加えて、道路案内、トイレ、自動販売機などがあればありがたい。パンク修理もしてもらえると最高。 ・休憩所から離れた場所でのパンクや事故等のために、ピワイチのようにルートが決まったサイクリングコースではパトロールサイクリストも必要である。 ・一定区間を走って自転車を乗り捨てたい人もいる。対応できるといい。 <p>5.高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昔に比べて、自転車の性能は格段にレベルアップし、価格も手頃になっている。台湾・GAINT社がシェアを伸ばしているかと思うが、ユーザーとしてはありがたいと思う。 ・供給体制は現状で十分であり、それよりも、シニアや親子連れに来てもらえるように、誰もが安全に走れる道路整備を希望する。 ・自転車のメンテナンスは事故防止のためにも重要。空気圧やチェーンへの油さしなど、たまにしか乗らない人や、冬場は乗るのを避けて暖かくなって久しぶりに乗るときなど、気軽に点検してくれるショップは必要。値段が安くても後のメンテがしてもらえないお店で購入すべきでない。 ・通常の自転車保険は当然として、長距離のサイクリングをする人は、「安心サポート」のような、自動車のJAFに相当する保険やサービスに加入することが望ましい。 <p>6.自転車安全に寄与する人材の育成等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガイドの育成は重要な課題。自転車愛好者のサークルや団体の方がボランティアでされているケースが多い。そういった方を増やす支援ができないか。 ・愛好者のサークルや団体がイベントの企画、情報の発信などをしてきている。ホームページやSNSを活用しているが、行政がその支援をしている自治体もある。そのような活動の中で、サイクリング初心者の世話をしようという人が増えて来るのではないか。 ・自転車に乗るマナーの徹底。挨拶(山ですれ違う場合と一緒に)、声かけ(右、通りますなど)、ゴミ捨て、右折の仕方など。腕の合図も必要でママチャリでも一緒。 ・ガイドの育成は長期的に見て絶対に必要。 <p>7.情報通信技術等の活用による管理の適正化</p> <p>○SNSを活用した情報の発信。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング時、誰でもスマホと小銭は最低限持参。 ・休憩時、これから走るコースの確認をする時に、該当コースの当日の道路状況、交通情報がスマホで確認できるとありがたい。道路工事をしているとか、路面が凍結していないか、ピワイチの場合は桜シーズンの道路規制や混雑状況など。 ・あわせて近隣の名所旧跡・史跡やおすすめの美味しい飲食物の情報提供を。 <p>○コールセンターでの緊急時対応の受付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故や各種トラブルの相談受付と、必要は場合には救急車等の手配がお願いできるコールセンターがあるとありがたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	大道 良夫(滋賀県商工会議所連合会会長)	<p>8.交通安全に係る教育及び啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車のドライバーへの教育 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車のドライバーに、車道混在道路でのマナー(ルール)を徹底する。 ・サイクリング中の自転車に優しい運転をするドライバーを増やすにはどうすればよいか。 ・声かけをしないから起こる事故もある。子供を守る配慮も必要。 ○自転車マナーの徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車から見ると自転車が怖い。特に大型バスの運転手は自転車が怖い。 ・自転車がずらっと並んで走ると自動車が追い抜けない。5人から10人くらいに分かれて走る配慮も必要。 ○自転車に対応した道路規格 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車なら、新名神は路肩が広いので走りやすい。自転車も同様な考えで広く作ると走りやすい。 <p>9.国民の健康の保持増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国同じでなくてよいが、何かキャッチフレーズがあると良い。例えば「環境」「健康」「観光」の3Kを呼びかけたい。 ・サイクリスト、住民、事業者が一体となったソーシャルグッド(※社会貢献活動を促進するサービスや取り組みのこと)、それが3Kか。 ・ママチャリで何日かに分けて琵琶湖を一周する。それを支援する取り組みが進めばありがたい。 <p>10.青少年の体力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ビワイチをきっかけに <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車で体力増強を」とストレートに考えず、びわ湖周辺の自然、生き物、食べ物、最近人気のあるアウトドアスポーツなどに関心を持ってもらい、その交通手段として自転車に乗ることを普通と受け止めてもらうようにする。 ・必ずしも全区間自転車に乗ろうとしなくても、電車も活用し気軽に行けるに乗るようにすれば、気軽に行くことができる。 <p>訪問先: 琵琶湖博物館、水鳥ステーション、グランピング(山東町)、箱館山、びわ湖パレイ、醒ヶ井・新旭の梅花藻、マイアミ浜の水泳、船に乗り換え竹生島や沖島へetc</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要は子供が琵琶湖と触れ合う体験づくり。 <p>11.公共交通機関との連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠方から来る人が自分の自転車を持って来られるように、自転車に乗せられる電車、バスが増やしてもらえるとありがたい。 ・海外では列車の一番後ろの車両が自転車専用になっている例もあると聞く。 ・駅のコインロッカーの充実。できるだけ手軽にサイクリングしたいというニーズは多い。 <p>13.自転車を活用した国際交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外ではガイドを付けて走るのが普通とか。そんな体制ができないか。 ・自転車の持ち込み方法、レンタルの場所・方法の情報の発信がもっと必要。 <p>14.観光来訪の促進、地域活性化の支援</p> <p>案内人(ガイド)の配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休憩所=エイドステーションの役割を道の駅やコンビニが果たしていただいているがそこに声かけ・案内人を配置し、ガイドや困った事相談に対応してもらおう。元気な高齢者の方で十分。熊野古道を歩く人が多い。案内所でオリエンテーションをしてもらう。そんな感じの案内があれば良い。 <ul style="list-style-type: none"> ○多様なコースの設定、コースをびわ湖沿いに限定せず広げていく。 ・ビワイチ・プラス・αのコースを設定し発信、滋賀の名所・旧跡、歴史と文化・特産品を楽しんでもらう。 ○ストーリー <ul style="list-style-type: none"> ・単なるコース設定ではなく、各コース独自のネーミングとストーリーをつけ、参加者にそのコースを巡る意味を考えてもらうようにする。 <p>Ex.湖北の観音さまコース、滋賀の西国三十三カ所巡りコース、秋の味覚(ナシ、モモ、イチゴ、ブドウなど)温泉 狩りコース、近江牛・すき焼きコース、芋掘り・田植え・稲刈り体験コースetc.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「道の駅」との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ビワイチで「道の駅」巡りコースを紹介し、地域の特産品を楽しんでもらう。 <p>湖岸のビワイチコースにある「近江母の郷」や「水鳥ステーション」、「草津・道の駅」、「あじかまの里」など以外にも、湖から平野部に少し入ると「浅井・三姉妹の里」や「藤樹の里・安曇川」をはじめ多くの道の駅があり、滋賀の特産品を味わい、お土産に購入いただける。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	大道 良夫(滋賀県商工会議所連合会会長)	<p>○今後の参加者増加への備え、15万人の目標を達成した時の状態を考えて。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本来、琵琶湖湖岸を走るビワイチのコース以外にも趣味に合わせて走るコースを作らないと、現在7万人を超えたとされるビワイチに、もっとたくさんの方が来たらさばききれない。 ・日本でサイクリングができるという認知度は低く、欧米へのマーケティング必要。 ・シンガポールやマン島より大きく、グアムより小さいという分かりやすくシンプルな宣伝をお願いしたい。 <p>○おもてなし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民のおもてなし。ただ通り過ぎるだけの自転車にも、手を振ったり声をかけたり、歓迎・激励の意を表すような気持ち、地域の皆さんにあればありがたい。 ・土地の名物・特産品は喜ばれるが、特別なものでなくても田舎の味、土地の人が普段召し上がっているものを出していただけると感激する。 <p>○宿泊所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車来訪者でも、グループは民宿、一人ならホテル、家族なら温泉など、いろんな希望があり応えられる施設の充実が望ましい。 ・おにぎりやお茶の補給なども用意してもらえるとありがたい。 ・宿泊の部屋で自転車を保管したいという希望もある。 <p>○荷物の配送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの場合、借りたところから目的地まで荷物を運んでもらえるサービスができないものか。
有識者	高石 鉄雄(名古屋市立大学大学院システム自然科学研究科教授)	<p>1. 健康面からの自転車活用について</p> <p>○自転車は、走行速度、サドルの高さにより運動効果が異なる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・速度が速いほど運動効果が現れるが、時速12km～13kmでは、同一距離を歩いた場合と比較すると、自転車では1/3程度しかエネルギー消費効果(減量効果)がない。 ・心拍数も低いままで、いわゆる大血管系障害(心筋梗塞、脳梗塞など)の予防効果もない。 ・標準的な体力の中高齢者では時速16km～18kmで大血管系障害予防の(運動)効果が現れるし、高齢者の場合は、信号による停止後のスタート時に筋力を使うことは、脚筋力の低下の遅延になる(予防になるかは、元の筋力と加速次第)。 <p>○自転車による運動のためには、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アシスト自転車の仕組みを利用した、負荷のかかる自転車の活用(通勤時のトレーニング) ・交差点を立体化構造とし、自転車も利用することで運動となる。 ・横断歩道をなくし、すべて、斜路付きの横断歩道橋とする。(1%の勾配で、運動強度(エネルギー消費)が平地より60%あがる) <p>2. 自転車活用の推進について</p> <p>○自転車による運動を促進させるために</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリング場を整備し、利用を推奨する。(①インセンティブを付ける。②親子で楽しめる自転車コース など) ・平地では、自転車による運動効果が見込まれない。時速20km～30kmで、停止せずに2km位走行できると良い。 <p>※自転車が違えば、運動強度が大きく違う(ママチャリの時速18キロ走行はロードバイクの時速25キロ走行相当)</p> <p>3. 自転車活用に必要な制度について</p> <p>○自転車利用者が活用できる制度について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保険による自転車利用者のバックアップ(高齢者になると、「自転車は転倒するから危ない」と家族が止める) ○補助制度について(条件を満たした場合に補助する) ・災害時の利用を考慮した、ノーパンクタイヤを活用 <p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもに対し、自転車は楽しいものだ教える(親子で楽しむ) ・自転車利用時の心拍数や運動量など、スマホを活用する仕組みの構築 ・高級な自転車の試乗会。(ママチャリからクロスバイクへ、楽しさを教える) ・駐輪場が少なく、自転車での移動ができない。(駐輪場の整備促進) ・インカム(イヤホンとマイク)の活用(自転車を楽しむ利用するには、会話が重要)

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	高木 賢 (BICYCLE CITY編集長)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は幅広い年代、幅広い用途に利用されている大変便利なもの。 ・しかし、日本では年間720万台～730万台くらいの自転車が販売されているが、自転車文化については遅れているといわざるを得ない。 ・競技の面で、リオ五輪で自転車種目は惨敗した。自転車はスポーツとして乗り込む人が少ない。裾野が広くないから高さ(トップ層)も高くならない。 ・昔は競輪選手が競技に回ることである程度いける部分もあった。中野浩一が世界スプリント10連覇したときもあった。しかし、最近は全くダメ。欧米の選手は体ができているので、本気でやられたら太刀打ちできない状況になっている。 ・最近では、特に、イギリスが力を入れている。 ・日本もスポーツサイクルの充実からオリンピックで勝つことにつなげていくことが大事だろう。 ・シェアサイクルについて、ドコモが6,000台と言っているが、正直なところ少ない。東京であれば4～5万台は必要であろう。こういったものは、あるかどうかを調べてからいくのではなく、あることが当たり前である環境でないと広まてはいかないだろう。 ・ドコモは電動自転車を入れているが、20万円くらいする。100台入れれば、それだけで2000万円くらいなので、かなりの費用である。放置自転車の活用などもありうるが。 ・中国・北京では、シェアサイクルのための駐輪場を作って広げていった経緯がある。 ・道路整備は不可欠。ブルーラインを引くだけでもだいぶ異なる。 ・モデル都市のようなものを作って普及させるのも一案。米国のポートランドなど。オランダは一車線で自転車が3台並んで走れたりする。車、歩行者とは別に、自転車用に作られていて通行がしやすい。 ・日本では宇都宮で、毎年ジャパンカップが開催され、10月20日前後にあるが、主催者発表では10万人が来ていると言っている。それはちょっと多い気もするが、数万人は来ている。クリテリウムで市内を走ったりもするし、自転車の街を目指しているようだが、もう一歩という感じである。 ・バンクの整備について、今、国際規格の競技施設は伊豆ベロドロームしかない。バンクは建設に数十億かかると言われるが、オリンピック施設も建設しているフィンランドの会社に聞いたら、木製のバンク部分は1億円でもできるとも聞く。もちろん、その上をどの程度の施設にするかで異なるのであろうが、もう少し安くできるのではないかと思う。 ・競輪場と競技施設は異なる。競技施設の方が小回りで急傾斜。 ・最後にまとめて、やはりルール、マナーをしっかり教育することが大事。最近は運転免許を取らない若者も多いと聞かすが、免許を取る際には交通ルールをしっかり覚える。また、車からの視点でどういった自転車の運転が危ないかわかる。そういったことを理解しないで、自転車に乗っている人はちょっと怖い。子供の時からの安全教育は大事である。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	高橋 正良(にいがたレンタサイクル研究会事務局長)	<p><自転車道等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・新潟では冬季に積雪があり、そのため路肩が広いことから、自転車道ではなく路肩を自転車優先帯とする方法が、適用しやすいのではないかと考えている。 <p><シェアサイクル></p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルは、場所がないとできないことから歩道上に駐輪できるよう整備すべき。 <p><タンデム自転車></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タンデム自転車は全国でも通行できない地域が多く、パラリンピック種目であるが練習場所がない状況。全国的に通行可能としたほうがよいのではないかと。 ・新潟ではレンタサイクルもでき、サイクリングイベントでタンデム自転車の部門を作るなど、利用促進を図っている。 <p><安全な自転車></p> <ul style="list-style-type: none"> ・(一財)日本車両検査協会の調べでは、無作為に抽出した30台のJIS規格で示された強度試験をした結果、適合銘柄は7台しかなかった。安全の基準を満たした安全な自転車を資格保有者のいるお店で購入してほしい。 ・整備不良の状態に乗っている人が多くいることが、非常に問題と考える。 <p><交通ルール等の啓発></p> <ul style="list-style-type: none"> ・指導者側も認識が曖昧で、利用者とともに学校や自動車免許取得時などに交通ルールなどの更なる啓発が必要である。学校教育が特に重要であるが、小学校だけでなく、中学・高校でも教育実施すべき。 ・現在の補助標識だけでは、自転車がどこを走れば良いのかよくわからないので、わかりやすくした方がよい。 <p><情報通信技術の活用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ETC2.0のように、自転車の急ブレーキデータを取得してはどうか。急ブレーキが多くなっている箇所は、危険な箇所であり、要因が利用者側だけでなく、道路構造等にある場合など問題も把握できるのではないかと。 <p><健康の保持増進></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングが健康に良いという点をもっとPRするとともに、健康増進の観点から、例えばマイカーからの乗り換えなど条件付きの自転車購入時の補助金など、促進に向けた取組があるとよい。 <p><公共交通機関との連携></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関に、簡単に自転車を乗せられるようにしてほしい。 ・駅や高速バス停などの交通結節点直近の駐輪場が不足している。 <p><災害時の有効活用体制></p> <ul style="list-style-type: none"> ・震災だけでなく有事の際の自転車は重要な移動手段となり、一度にある程度の台数が必要となるため、通常レンタサイクルとして活躍している自転車が、有事の際に利用できるようにすると良いと思う。 ・にいがたレンタサイクルでは、災害時などでは、レンタサイクルを一定期間、無料貸出を可能としている。 <p><国際交流、観光></p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外の団体客の受入には、Wi-Fiやカード決済の有無、そして、団体に25台程度のレンタサイクルが必要といわれているが、その台数を確保するのはそれほど簡単ではない。
有識者	田中 孝治(NPO法人日本風景街道コミュニティ理事)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車を利用する目的として、日常の移動手段としての利用「ママチャリ」や、自転車による移動自体を楽しむ利用「サイクルツーリズム」、競技目的の利用などがある。 ・自転車専用道路の整備にあたっては、ママチャリとサイクルツーリズムは分けて議論する必要がある。 ・サイクルツーリズムは自由にルートを選んで走行を楽しむもので、決められたルートとなる自転車専用道路は喜ばれない。 ・サイクルツーリズムにとっては、自転車専用道路を整備するのではなく、道路幅員の中で、路肩部の段差を無くす、車輪がはまらないグレーチングの改良などを行うなど、自転車が走りやすい工夫をすることが必要だと思う。また、矢羽根の設置は、自動車に対する注意喚起として有効だと思う。 ・自転車活用を進める上で、今できることは、歩行者、自転車、自動車の混在を前提にして対策を進めることだと思う。理想的には、自転車専用道路を作って分離をすることだが、今すぐには不可能だと思う。 ・自転車歩行者道の考えにより、自転車と歩行者を混在させた時から自転車は「対策の対象」となってきた。対策をするものではなく、活用するという考え方が必要。自転車歩行者道は、歩行者と自転車を分離し、幅員を工夫し自転車を車道側に降ろすことも必要では。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	谷越 衣久子 (NPO法人日本風景街道コミュニティ監事・日本風景街道日南海岸きらめきライン事務局・日南海岸地域シーニックバイウェイ推進協議会事務局)	<p>1 自転車走行空間とバス乗降客との競合の改善について。 →自転車道ではバス乗降客と自転車の接触、自転車専用通行帯においては、バス停に停車時の自転車通行阻害が考えられる。上記2点のルール作りが必要となってくる。</p> <p>2 公共交通路線の自転車ネットワーク計画への位置付けについて。 →JRや路線バスなどに自転車をそのまま持ち込めるよう、ネットワーク計画に位置付けることができないか。また、二次交通がない地域における、駅等へのシェアサイクルの導入についてもネットワーク計画に位置付けることができないか。</p> <p>3 上記2を実現するための対策として、TSマーク補償範囲の拡大 →搭乗中の事故のみならず、電車等へ持ち込んだ際の事故について補償範囲を広げることで、公共交通事業者への連携促進につながる。</p>
有識者	塚口 博司(立命館大学工学部教授)	<p>■自転車走行空間の確保(空間再配分)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市においては、以前は駐輪場の確保が問題となっていたが、現在は主に、自転車の走行空間をどうするかが問題となっている。 ・街路空間再配分については、自動車、歩行者、自転車のそれぞれについて、どう割り振ればいいのかを考える必要がある。 ・1992～94年頃に、街路空間再配分について、日本で初めて土木学会で論文発表した頃は、まだ幹線道路は自動車交通がそれほど減る状況になかったもので、主に生活道路についての再配分を検討対象としていた。生活道路においては、幅員がそれほど広くないので、自転車+歩行者と、自動車に分けて考えたが、自転車に対しては不十分なものだったかも知れない。 ・道路の占有率を表す指標にはスペースオキュパンシーとタイムオキュパンシーの2つがある。前者は、一定区間のうち自動車、歩行者、自転車の占める面積で占有率を表す方法であり、後者は、ある区切った時間あたりにどれだけ時間を占めるかによって占有率を表す方法である。交通工学では、タイムオキュパンシーの方が使用されることが多いが、空間再配分を考えるに当たっては、スペースオキュパンシーを用いた。 ・(生活道路の取り組みとしての参考例としては)京都市の歴史的都心地区において、「歩いて楽しいまちなかゾーン」として、細街路において歩行者、自転車、自動車を分ける形でカラーリングした例がある。これにより、自転車も市民権を得たと捉えられるし、自動車も意識して走行することになるので、効果はあったと考える。 ・ゾーンの主要な入口には特殊カラー舗装やゾーン表示板を設置し、特別なゾーンであることを示す工夫もしている。 ・10年以上、四条通の空間再配分に関わった。 ・四条通は、もともと自転車通行不可だったため、あれだけ思い切ったことができたという部分もあるが、道路を市民がどう使いたいのか読み取って政策を打つ必要があると考える。 <p>■レンタサイクル等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルやコミュニティーサイクルは、地域特性により、うまくいく所と、そうでない所があるのではないかと。例えば、京都市民の感覚としては、職住近接なので、自宅の庭先に自転車を置いて、必要な時に使って移動するという感覚があるので、共有するというのはなじまないという意見がある。 ■それを踏まえて ・このように地域特性を踏まえ考える必要があるため、国で計画を作る際には、方向性としては一つの方針を示した上で、(具体的な施策等については)地域特性に応じていくつかの選択肢を提示するのが良いと思う。 ・もっとも、最近、自治体にも交通を受け持つ部署として、交通政策課やグループなどができているが、中小の基礎自治体では技術者が少ないので、大きな方針だけ示してもなかなか「やってみようか」とはならないと思う。 ・当然、国道についてどうするかは、明記すれば良い。 ・それから目標や指標を示す際は、わかりやすいものとするのが大切である。 ・例えば、京都市の地下鉄で利用客を1日5万人増やす必要があったが、それではつかみにくいので、「市民1人につきひと月に1回乗ってもらう」(市の人口150万を30で割れば5万)という示し方をしたことがある。わかりやすくすることで「やってみようか」となる。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	塚口 博司(立命館大学工学部教授)	<p>■交通安全に係る教育、啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車のルール違反、マナーの悪さについては、単に取締りを厳しくするのではなく、走行空間を確保するなど、自転車の人格を認めた上で、ルールを守ってくださいと言っていく方がよい。 <p>■自転車走行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路構造令に自転車車線を位置づけることは、自転車道の整備を進めることに対してはブレーキになる懸念がある。 ・交差点部における自転車走行空間の処理は、欧州でも様々なやり方をしており、これだという決定打はない。
有識者	萩原 亨(北海道大学大学院工学研究院教授)	<p>自動車、歩行以外の第3のモビリティとして自転車利用が社会で位置づけられていない。社会システムの中での位置づけは低い、利用は高い。社会システムと利用実態が合致していない。</p> <p>1. 自転車の活用推進に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行空間と走行ルールが課題。車線走行は現状では危険。車線を走行してくださいとすべての人に自信をもって勧められない。(利用者の主観的な思い(誤解もある)もあるが、客観的に危険な箇所も多い。車両の走行速度が速い、そのときの車両と自転車との距離が近過ぎ。)(高齢者、子供、子供を載せた方、ママチャリ利用者(遅い自転車)などは、歩道を走行すべき。車道に幅員の余裕がない一方、歩行者が少ないあるいはほとんどいない歩道が残っている道路も多い。歩道と車道の両方で自転車が走行可能となるような複雑なシステムの構築が課題。) ・交差点の横断方法と横断のときの自転車走行空間があいまい。(歩道走行しているときの交差点の横断方法があいまい、押しチャリあるいは交差点中心側の走行、どっち?。車道の自転車は、車両信号に従うこともあいまい。交差点での自転車走行用の走行場所を示す標示の整備とルールの周知が課題。) ・自転車を都心部で駐車するスペースの不足が課題。(札幌だけかも。他の都市はかなり解決してきている。新しく建設している駐輪場の使い勝手もよくない(たぶん)。) ・自転車の使い方、乗り方、走行方法についての教育システムの欠如が課題。広範囲な自転車ルールを守らせるための軽い罰則とそれを取り締まる仕組みの欠如が課題。(強制力が必要) ・自転車利用は、環境によいとか、ポジティブな声は多い。しかし、自転車利用による実質的な便益がわからない。メリットを受ける事業主体がほぼない。敵視する事業者も多い。このため、自転車走行空間などの整備についての圧力が小さく、具体的な事業が進展しないことが課題。(計画は多いが、実施事業が少ない。)

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	萩原 亨(北海道大学大学院工学研究院教授)	<p>2. 課題解決に向けて関係者が取り組むべき事項</p> <p>ハードとソフトの発展が同時に必要。ロードマップを制定し、自転車の活用に関するレベルを段階的に高める政策に取り組むべき。大きな都市においてのみとなるが、自転車の規制・取り締まり・教育・ハード整備を行う部門(自転車交通部門)を立ち上げることに取り組むべき。(車道利用と歩道利用の両方を含めて、自転車の走行空間を明確かつ安全にしていこうに取り組むべき。時間がかかりかかる。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車空間整備、サイクリング推進の社会的な便益を求める仕組みの整備およびメリットを受ける事業主体の育成に取り組むべき。 <p>(1)ハード</p> <p>①有料駐車場(自転車)の整備 都心、駅などでの有料駐車場(自転車)の整備に取り組む。都心など混雑エリアについては、無料の駐輪はさせないようにする。迷惑駐輪は厳しく取り締まる。</p> <p>②自転車走行空間の確保 当面:矢羽根などによる自転車が路側あるいは車道を走行する環境整備に取り組むべき。車道走行を明示することで、ドライバと自転車の行動が少しずつ変容していく(札幌における3年の社会実験から)。 ・都市内:駐停車(バス、タクシーも含む)させる仕組みの整備(アクセス、道路構造令の最初に書いてある)に取り組むべき。道路交通法を守っていない自動車交通が多数あることが自転車の安全を大きく阻害している(札幌の3年の社会実験から)。都心における自動車交通の整序に取り組むべき。(札幌なら、マルチ車線の道路の1車線を駐停車レーンとする。走行レーンと区別する。走行レーンに矢羽根を書いて、自転車走行場所とする。)(都心のみではなく、地下鉄やJR駅の付近でも同様な整備を行う) (いわゆる道路空間の再配分に取り組むべき)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心周辺と郊外市街地部:車道に幅員の余裕がない一方、歩行者が少ないあるいはほとんどいない歩道が残っている道路も多い。歩道と車道の両方で自転車が走行可能となるような複雑なシステムの構築に取り組む。 ・郊外:自転車と車両の距離が1.5m程度とれるような道路空間の整備を目指す。路側の拡幅あるいは車線を狭くするなどの整備に取り組む。歩道を狭くするあるいは撤去するなどの整備もあるかもしれない。 <p>(橋などでは、自転車に前方を譲るような行動をドライバに促す) (トンネル:長距離トンネルは一酸化炭素の問題もあり、モニタリングが必要かも)</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	萩原 亨(北海道大学大学院工学研究院教授)	<p>(2)ソフト</p> <p>①迷惑駐輪の排除</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の駐輪についての罰則と取り締まりシステムの強化に取り組む ・需要の抑制に有効(不必要な自転車利用の抑制) <p>②車道における自転車走行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者に車道走行ルールの教育を行う仕組みを整備(規制と取り締まりも同時に実施)・ドライバーにも同時に周知する仕組みを整備。 ・車両の規制速度の低下 <p>都心部で車両の規制速度を下げる施策に取り組む(都心部全体を30km・hにする)。都心部の騒音が小さくなる、歩行者の安全性が高まる、自転車の車道利用が増すなどのメリットがあり、都心部の賑わいを取り戻すには効果的。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期(札幌のみの課題) <p>冬期の自転車利用を明確化する施策に取り組む。例えば、12月1日から3月31日まで、自転車の利用を禁止するルールを整備、ただし歩道の除雪および路面のレベルを高くする。荷物を持った高齢者の移動(押し車など)の確保が必要なため。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部:自転車との共存をドライバーに促し、実現させる施策に取り組む <p>(交通量が少ないところは、自転車を追い越すとき、1.5mをキープするために車両が対向車線にはみ出して走行するよう促す。対向車があるときは、速度を落として追い越す、あるいは速度を落として対向車が行き過ぎるのを待ち、自転車を追い越す。)</p> <p>(自転車は車両であり、安全に追い越すことが必要であることをドライバーに徹底する。更新時講習などの機会を使う。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部のルート整備 <p>(一般観光用、中級レベル用、上級レベル用の指定:スキー場でよくあるレベルによる分類)</p> <p>(トンネル・橋(路肩が狭い)・急勾配・急カーブ・大型車交通量が多い区間については、危険であること、走行技術が必要であることをあらかじめ明示)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングロード <p>過去に整備されたサイクリングロードの再整備を行う仕組みが必要。</p> <p>(道路管理がしっかりされていない。事故があったときの責任もあいまい。)</p> <p>(中途半端な区間になっているものが多い)</p> <p>(歩行者、ランナーとの混在が多く、危険。明確なマネジメントが必要)</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	濱本 義樹(尾道サイクリング協会理事長)	<p>・基本方針の最初に①自転車専用道路等の整備とされているのは間違っている。これでは進まない。最優先は⑧交通安全に係る教育及び啓発だ。H25年度に道路交通法が改正されているのに、未だに逆走が絶えない。まずは、自転車は車道を走行するものだという認識を持たせる必要がある。特に歩行者及び自転車専用の標識なんかは、自転車が歩道を走らなければならないと勘違いする。</p> <p>・路肩の整備方法を考え直した方がよい。東北の災害時に瓦礫を道路端に寄せて緊急車両を走らせた。国道の路肩を拡げて、通常時は軽車両の通行帯とし、災害時は瓦礫をよけるスペースとして1.5mを確保すればよい。それを標準にすればよい。新たに自転車道を現在の道路幅内に設けるのは、新たな用地も必要となり、無理だと思う。</p> <p>・②路外駐車場の整備は良いことだと思う。大賛成。</p> <p>・③シェアサイクル施設の整備は優先度が低いと思われる。それよりも自分の自転車を持って来られる仕組み作りをした方がよい。尾道ではホテルに自転車を持ち込めるのが当たり前になった。JRでも持ってきて駅で組み立て・解体ができるスペースを整備している。隣町には自転車で行くのが当たり前、在来線に自転車を乗せるのが当たり前になるのが理想だ。駅前に自転車を置いて行くのではなく、自転車ごと移動できるようになると良い。最終目標は、新幹線(こだま)をサイクリストとして有効活用できるようになってほしい。</p> <p>・自転車専用道路の整備は、歩行者からすると納得がいかないはず。自転車は自動車と同じと考えるべき。</p> <p>・基本方針の優先順位は、今、できることから考えるべき。そうしないと、いつまで経っても、何もできない。</p> <p>・自転車通行空間の整備として、自転車道として整備したときの車道との境界ブロックが一番危ない。路面標示で路肩に一方通行と分かるのが良い。ただ、歩車道境界ブロックから路肩側に側溝のコンクリート面が出ているものは危ない。歩車道境界に細いグレーチングがあり、アスファルトでギリギリまで舗装するのが理想だ。</p> <p>・しまなみは、上下線を軽車両と歩道で分けているが、一緒にして、一方通行にした方が安全と思われる。</p> <p>・しまなみの尾道側から整備したブルーラインは、非常に好評だ。今治側にもすぐに浸透した。サイクリストも沿線の住民にとっても、ルートが分かりやすいので、自動車で通行する時もサイクリストに気をつけて通行してくれる。</p> <p>・方針を考えるときは、世界基準で考えるべき。ヨーロッパがすばらしい。</p>
有識者	原文宏(さっぽろサイクルラボ事務局長・シーニックバイウェイ北海道支援センター理事)	<p>1. 大規模自転車道路の部分的な改修及び、地域協力的なメンテナンスの仕組みづくり</p> <p>全国的に、大規模自転車道路が整備されている。北海道にも10箇所あり、北海道庁が管理しているが、残念ながら多くの場所で、損傷がひどく、走行に危険な場所が少なくない。東南アジアの首相が、プライベートの家族旅行で北海道に来られ、サイクリングを楽しみたいということで、お手伝いをして、道東の大規模自転車道路を楽しんでもらった。事前に走ってみると、全長(約20km)の半分ぐらいは損傷が酷く、危険なので、比較的損傷の少ない半分だけ約10kmを走行したが、もっと走りたかったと言われてしまった。今後、高齢者のサイクリストが、国内外を問わず増加することが予想されることから、自動車の影響を受けず、安全に走れる自転車専用道路は、とても貴重であり、インバウンドを含めた観光資源である。是非、地方自治体に対する改修費用の支援を検討いただきたいと思う。また、大規模自転車道路は、清掃等の頻度が極めて少ないため、路面が落ち葉や枝等で覆われていることが良く見られる。道路管理者にも路面管理に力を入れて欲しいと思うが、費用もかかることから、道路協力団体制度などの活用も含め、大規模自転車道路の地域やサイクリストと連携した管理体制の構築に、政策的な誘導をお願いしたいと思う。</p> <p>2. 長大な橋梁やトンネルの安全対策</p> <p>スポーツツーリズムを楽しむサイクリストが増加するなかで、長距離を自転車で移動するサイクリストが増えている。インバウンド観光で、台湾から北海道を訪れるサイクリストは、道内を1日に80km~100kmも移動する。その際、長大な橋梁とトンネル部分の通過がとても危険である。特に、長大トンネルは、歩道が無いケースも多く、路側も狭く、路面も濡れており、トンネル内も暗いことから、車との関係では、とても危険な状況になる。中長期的には、自転車や歩行者などの小型のトンネルを車道に平行して建設することも検討してほしい。当面は、ドライバーへの情報提供や、トンネル内の照明など、視認性の向上や注意喚起について、一定の配慮をお願いしたいと思う。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	日野 泰雄(大阪市立大学大学院工学研究科名誉教授)	<p>■大前提の話</p> <ul style="list-style-type: none"> ・そもそも自転車をなぜ活用するのか？その理由がわからない。 ・ヨーロッパのように自動車からの転換を図ることが大前提。 ・今の日本の自転車の利用はせいぜい3kmであり、自動車から自転車へ転換することはあり得ない。 ・20年ほど前、ヨーロッパは自転車の利用がほとんどなかった。イギリスに至っては、子供に自転車を乗せないのが原則で、低学年までは親が送迎するのが義務化されていた。自転車は営業や通信など業務利用だけであった。自転車道やレーンも全くなかった。 ・それが、それから10年ほど前にかけて、なぜ急速に整備が進んだのか？それは「環境問題」。この間、オランダでは大陸間の高速道路の休日大型車通行禁止をしている。アウトバーンも無料だったのが、大型車には課金している。それくらい環境問題にシビアになっていて、その受け皿として、まずは公共交通に非常に力を入れた。イギリスが2002年にコンジェスチョン・チャージ(渋滞原因者への課金制度)を導入し、収益は本来環境対策に使うものだが、まず、車を止める分のバックアップとして、バスの便数を増やすなど公共交通に投資をした。 ・その後、さらにヨーロッパ全体として環境問題が進んできたので、自転車の活用という話になった。 ・自動車を減らすと、大気汚染など環境の悪化が改善されるだろう、だから、公共交通や自転車で受け皿にしましょう。だから自転車は環境にいいという話。 ・自動車が減らなければ、全く意味がない。 ・逆に、すべて電気などの無公害車になれば転換の大義がなくなる恐れがある。環境以外にも車利用の問題はあるので、今のうちに環境対応を明確化する必要がある。 ・自動車の分担率を減らすために、ロンドンをはじめとしてヨーロッパ各国は車に対する課金制度を導入している。残念ながら日本にはプライシングなど交通管理システムやノウハウはあるが、実施例はない。課金制度は車に乗って迷惑をかけることへの原因者負担である。今の有料道路制度は受益者負担制度であって、全く違うものである。 <p>・日本の交通システムは、システムコントロールすなわち、ドライバーに判断させない仕組みである。ヨーロッパは自ら判断させる仕組みであり、ラウンドアバウトも成り立っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本には交通政策がないことが非常に問題である。交通政策基本法はあるが、政策がないままに、それぞれの施策が進行している。 ・つまり、自動車は日本の基幹産業であり、経済面からも自動車の利用を減らすことはできない。一方で、国交省や警察庁は自転車の利用促進を進めようとしている。さらに運輸局や福祉分野からは、高齢化社会では公共交通の利用活性化が不可欠と言っている。全体のコマは、高齢化人口減少でどんどん減る中で、同時に満たすことはあり得ない。 ・そこでどうしたらいいのかを示すのが「政策」である。これがないので地方自治体は困っている。 ・ヨーロッパは人口減少の中で、旧市街地の人口密度の低下に対して、人口密度を上げるために都市の土地利用のリユージングやミクスチャーを進めている。日本でも遅ればせながら、立地適正化計画の仕組みができた。 ・日本でも人口集中の時に郊外団地やニュータウンなどの良好な住宅地を供給し、車保有世帯ではあるものの、当時の売りはバスサービスもありますだった。ところが高齢化になって運転はできない、バスはなくなっているという状況で、良好な住宅地だったところに、買い物難民と呼ばれる人たちさえ生じている。それを何とかするために統廃合していくことが必要ではないか。 ・人口が減るので、道路の空間もリユーズ、再配分する必要がある。 ・京都市の四条通が好事例だ。反対も多かったが、理念に基づいた政策として実施されている。 ・沖縄も国際通りでトランジットモールの社会実験をやっているが、道交法がネックで、歩行者専用道路にできないため、朝のピーク時に一般車両の進入を規制している。ここを改善しない限りはトランジットモールもできない。 ・そんな中で歩行者や自転車の空間をどうするかといえば、車道を狭めましょうとなる。 ・平成12年頃に総務省や国交省が「歩いて暮らせるまちづくり」や「量から質への転換」ということを言っていたが、それから20年近く立つが、道路が拡張されるわけでもなく、車が減るわけでもなく、歩道のない道路もたくさんある。これらも「政策」があれば、できたはずだと思う。 ・こういった根本的なことをまず片づけないといけな。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	日野 泰雄(大阪市立大学大学院工学研究科名誉教授)	<p>■自転車活用推進で、心配しているのは副作用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車を車道に降ろすために、自転車レーンを整備した結果、事故が増えたのか減ったのか。交通工学等の学会発表でも、両方の分析結果が出ている。単路部の事故は確率論から言っても増えると思う。交差点の事故が多いので、全体としては目立たないと思うが。 ・大阪などで、路肩を並走する二輪車・自転車と、対向右折車あるいは左折巻き込みでの事故が非常に多いので、路肩を縮小し並走させないような対策をしてきており、効果も上がってきている。 ・レーンを作るとなれば、今度は逆に路肩を復活させる格好になる。今まで事故防止でやってきたことと違うことをやるのだから、(事故防止対策)前の事故が起こらないようにするためにどうすればよいか、あるいは自転車が事故に遭わないような方策を考えないといけない。何も考えずに単にガイドラインに沿って自転車レーンを設けたら、実際に困るのは現場である。 ・実際の施工例では、幅員が狭いため車がレーン上の走行をやむなくされているものもある。 ・モラル以前に、人間の行動原理には合理性がある。例えば、原付の二段階右折も、幹線道路で自分の身を守るためにすることはあり得るが、幹線道路でないところではしたくないと思わない。 ・人間の行動原理や合理性をあまり斟酌していない、一方、起こっている現象を改善してきた経緯があるのに、それも斟酌されていない。(自転車レーンの整備等を)やるのであれば、問題が起きた時どうするか、また問題が起きないようにするにはどうすればよいか、ということと一緒に考えてほしいとずっと言ってきている。 ・昭和30年代くらいに、路肩に二輪のレーンを着色していた時期がある。いつの間にか消えていくに任せてなくなった。自転車レーンも同じことにならないか。 ・もともと、遅い自転車は歩道走行がいいと思っている。歩道走行の特例にはママチャリは入っていない。それをトラックの横を子供乗せて走るなんて、危険そのものとも考えられる。 ・法律はきちっと決めないといけないものだが、そうすることで問題が出て来るのであれば、そこには特例をちゃんと規定した方がよい。 ・ただでさえ日本は、二重規範の国と言われていて、速度規制と取締速度に差がある。イギリスなどはそういう差はない。 ・そういう(二重規範の)運用をしていたら、自転車は歩道からは下りない。 ・そこで前から、遅い自転車は歩道、早い自転車は車道という運用が良いと言っている。早い自転車が歩道を走ったら罰金を高くするなどして、車道へ降ろす。 ・早い自転車というのは、国がいうところの通勤などの少し長い距離を走る自転車のはず。それだったら正しいと思う。 ・それもせずに、レーンを作って、ここを走らないといけないとなると、高齢者や子どもを乗せたママさんたちなど困る人がたくさん出てくる。 <p>■教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育という意味では、ドライバーがレーンとかピクトとかを理解できているか、更新時講習で教えられているかどうかという問題がある。 ・学校でも交通安全教育をする時間がないとおっしゃる。特に自転車通学を認めていないところでは、家庭で教えて欲しいとおっしゃる。 ・(教育含めて)全体が交通政策である。 ・自転車運転者も違反を重ねないと教育を受けられないという状況はおかしい。 ・日本では押しボタン信号を押せば一定期間青になってそれから赤になる。ヨーロッパは押した瞬間両側とも点滅信号になる。1人が押しても渡るのは数秒。10秒も20秒も待っていたらおかしいでしょう。渡る人が済んで人がいなかったら、ドライバーの判断で行きなさいという発想。 ・日本では、免許を取る時は絶対に落第するのに、信号のない横断歩道で人が立っていてもほとんど止まらない。これはドライバーが考えて判断する仕組みを日本はつくってきていないからだ。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	日野 泰雄(大阪市立大学大学院工学研究科名誉教授)	<p>■再び、大前提の話</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパと日本では、自動車交通の仕組みが違う、環境問題に対する考え方が違う、交通が人の生活の中でどういう位置づけにあるか、どうあるべきかという「政策」の有無が違うという、3つの大きな根本的な問題があるので、何かをやるうとするんだったら、まずはそこをレビューした上で、目的を明確にして頂きたい。レビューしたうえで、目的を達成するために、問題がないようにする、あるいは問題を少しでも改善できるようなこととセットで運用して頂ければ、少しはプラスになると思う。 ・これらのことを前提としたうえで考える。 ・自転車の位置づけが明確ではない。ここで推進しようとしている自転車は、誰が何のために使う自転車なのか。 ・通勤などの義務的交通なら、10km、20km。それだったら車の代替もあり得る。その人たちは早く走るの、自転車走行環境整備が必要。これはわかる。 ・一方で、義務的交通で通学等5km(3km)未満の短距離のもの、自由交通で5km以上だったら電車に乗ると思うので5km(3km)未満のもの、これらはバスとの共存で、自転車の利用が増えればバスの利用が減ることになる。端末交通手段としての短距離移動は、少し長くなるとバスとの共存で、駐輪場をつくれればつくるほど、バスの利用はなくなる。 ・自転車をどのように位置づけるか。一律に定めるのは無理と思うが、目指すターゲットは明確にすべきだ。 ・地域だとか、場所によって変わり得る。例えば、トランジットモールは無理だったとしても、駅前とか都心には車は入れないとか、周辺のところに駐車場(フリッジパーキング)を置いて、そこから移動してもらおうとか。一定エリアの中は自動車を入れられないというのはヨーロッパの基本的な概念。小さな都市に行っても、都心には車は入れない。そうすれば、都心へのアクセスについては、車以外のアクセスがあるので、距離が長ければバスであり、(そうでなければ)自転車であり、徒歩である。 ・そうすると自動車とそれ以外のモードがリンクするので、これをIntegrated Transport System(統合交通システム)という。もうひとつは公共交通の中のシームレス化。電車からバスへの乗り換えや料金抵抗などを取っ払うといった運輸連合のようなもの。これもヨーロッパなどではできているが、日本では、同じ系列の鉄道事業者バス事業者間であっても全くできていない。 ・全体の交通システムの中で、地域の特性を踏まえ、自転車をどう位置づけるかを明確にする必要がある。 ・免許返納した人は自転車を利用するというのが、自身が事故にあうリスクが高まる。このような例もあるので、自転車活用推進とはどういう人のどんな目的のものを活用推進しようとしているのかもっと明確にしていきたい。それが明確にならないと、14項目についてもその善し悪しなどを的確に言えない。 <p>■自転車ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワークは、観光拠点を回るためのルートというのはわかるが、都心の中のネットワークとは何なのか。行政側としてネットワークに指定することで、そこに先行投資ができるということならわかりやすい。だが、なぜそこをネットワークにするのか、納得できる説明を聞いたことがない。 ・道路空間をこれ以上広げられないなら、空間再配分しかない。誰に、どんな交通主体に、空間の多くを配分するか。道路空間を都市資源として、通行だけでなく、憩うとか集うとか休憩する空間としても考える必要があるかもしれない。その中で、自転車や自動車をどう考えるか。 <p>■公共交通との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通との連携は是非やって欲しい。それがサイクルトレインかと言えば、違うと思う。 ・交通政策的にどういう体系であるべきなのか、その中で自動車、自転車、公共交通、徒歩がどういう役割を担うべきなのか。それを実現するために、モード間の連携をどう図っていくのか。これがIntegrated Transport Systemと言われているもの。その中で自転車と公共交通ならどういう連携があり得るのか。例えば駐輪場を月極で契約していたら、2枚くらいバスの回数券をもらえるとか、逆にバスの定期を持っていたら、月に3回くらい駐輪場のチケットがもらえるといった仕組みをどんどんやるのだったらいい。 ・サイクルトレインが成立するのは、乗客の少ない電車かバスに限られるはず。どんどん広げていくものではないと思う。赤字で維持できなくなってしまう。一方で、利用者が増えれば自転車を載せられなくなる。 ・自転車、自動車は個人所有の私的交通。それに対し公共交通は皆でシェアする仕組み。電車に自転車を乗せるんだったら、当然相当な対価は払ってもらわなければならない。自転車を載せる分、人が乗れなくなるようでは公共交通として成り立たない。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	日野 泰雄(大阪市立大学大学院工学研究科名誉教授)	<p>■シェアサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルは、限られた条件下でないとうまくいかないのではないかと。うまく行っている事例を集めてきちんと整理してほしい。条件に合わないところに広げて失敗例が増え、シェアサイクルはダメとなってもいけない。 <p>■再び、教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・教育については、(啓発だけでなく)条例制定を背景に制度化、義務化をすべきではないか。条例で保険の義務化をしたときに関係者に話してなかなか理解いただけなかったが、もしもの時に家族が破産したら困るからということもあるが、そもそもは自動車の自賠責と同じだという理解をしてほしい、つまり保険に入らないと運転してはいけない、それくらい自転車も危険な乗り物だと理解して、安全運転してくださいということだ。 <p>■自転車の供給体制整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車であれば整備不良があれば罰金を取られる。自転車の場合、その利用には費用がかからないとする価値観がある。だから整備もしないし、その辺に放置もする。利用者の費用負担原則の徹底が不可欠。自転車活用推進を言うのであれば、自転車の点検整備の義務化は必要。 ・自転車の供給体制整備も重要。自転車の規格に関する条件の整備を踏まえた供給体制の整備や、維持管理の仕組みづくりは必要。 <p>■教育のための人材育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国の交通安全協会の中で、自転車安全利用指導員の資格認定講習を実施している。堺市は各学校で何名かずつ受けさせると言っている。大阪府の場合は指導員の認定証をもらえる。それをもらえば、学校で児童、生徒に正しい交通安全教育を実践することができる。それは大事なことで、教育するための人材育成として、是非もっととどんどんやって欲しい。 <p>■災害時の利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪神淡路大震災では、がれき、穴などが原因で、震災直後から一か月くらいの間は二輪車、自転車の事故が非常に増えた。災害時の利用にあたってはそういうことがあることも踏まえてほしい。 <p>■健康の保持増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からの転換をしてこそ、自転車は健康にいいと言える。そうでなければ、徒歩と公共交通利用の方が健康に良いということになるかもしれない。 <p>■自転車競技</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モータースポーツはまだ、自動車の安全性を高めるための技術開発という大義があった。自転車競技に使う自転車はプレーキもないのに、何のフィードバックがされるのか。関西サイクルスポーツセンターで子供のころから自転車に触れてスキルを身につけるとかならわかる。また例えば、月に1回皆で車をやめて道路を止めて自転車で行くとなれば、その間、車が通らなくて済む、そういう目的を持ってするならいい。ケイリンって国際用語にもなっているのに、日本はオリンピックで勝てない、その底上げをするというのはあると思うが、ここですることではないと思う。 <p>■要するに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本理念の明確化、実効化ということについては、もう少しきちんと説明できるようにしてほしい。自転車活用推進法の基本理念は、脱自動車が基本と考える。 ・MM(モビリティマネジメント)はTDM(交通需要マネジメント)とセットでないとうまくいかない。環境に配慮して車をやめて公共交通にしようというのが一般論だが、そうは言っても車を使わざるを得ない時も多くある。その時に、車を使う分お金を払う、これがTDM。TDMがなくMMだけだと、車を使うことが悪いといった偏った考えや、それぞれの立場で生じる不公平感による軋轢を生む仕組みになってしまう。 ・これからの社会をどうするか、基本はpost-automobile。平成12年頃に掲げていた「量から質への転換」や「歩いて暮らせるまちづくり」をどうやって実現するか。その時に自転車はどういう役割を果たすのかを明記してほしい。そしてそれを助けるため、具体化するための施策として、基本方針にある14の施策が出てくるはず。 ・つまり、裏返せば因果関係が全部説明できるようにすること。ある施策を実施し、利用者がこれだけあった、その目標はこれだけ達成できたということが言えるようにしてほしい。 ・今の基本方針では、理念、方針、戦略、施策が関連づけられていないので、国がよく言っているPDCAをどうやって回すのかわからない。 ・理念の実現を目指すための方針を示し、そのための施策を、因果関係に基づいて提示すべきである。 ・そういう意味でいうと、3番、11番、6番、8番、あと条件はつくが12番、14番は何とか説明できそうだと思う。それ以外については例えば自転車専用道路の整備にしても、どこでもやれというものではなく、都市計画やまちづくりの中で自転車の位置付けが明確にされないと方針は出てこないと思う。その他の項目については、実施するのであれば、先程言った因果関係を明確にできるように工夫し、説明できるようにしてほしい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	平田 輝満(茨城大学工学部都市システム工学科准教授)	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用推進計画によって、国、県、市の役割分担を明確にする。 ○直轄国道で自転車通行空間を整備する際に交差する市道等も整備できる等、自転車NW計画策定に対するインセンティブが必要。 ○自治体の意識改革として、自転車NW計画策定が進まない自治体への教育が必要。なお、金・技術力の支援も重要。 ○自転車は歩道を通るものなのか、車道を通るべきなのか、現状は中途半端な状況で大変危険、早急に車道左側通行を徹底すべき。 ○自動車ドライバーへの意識改革が必要であり、これが出来れば、自転車の通行位置、方向を示す矢羽根等は必要ない。 ○外国人(観光客)は自転車が車道左側通行という認識があるので、PRに活用出来る。 ○大規模な広報(ルールやマナーなど)が必要。(TV、ネット) ○自転車通行空間の整備は危険な箇所から着手する事も意味がある。(今までよりも悪くならない)
有識者	三国 成子(地球の友 金沢)	<ul style="list-style-type: none"> ・例えば「金沢自転車ネットワーク協議会」のような、行政機関が横断的に議論できるプラットフォームを設立することが大事である。 ・自転車走行空間整備を実施する前に、車・歩行者の通行状況や自転車の利用状況、自転車事故等のデータを集め、十分に調査する必要がある。 ・昨今、電動アシスト自転車が普及しつつあるが、粗悪自転車の販売も散見され、安全性に関する規制が必要である。 ・自転車走行空間整備後にも、法令などを守らない自転車利用者が多い場合、学校や大学、当該企業等に対して、現場に即した自転車の走り方マニュアルの開発や指導などを行う交通安全教育アドバイザー制度を創設し、改善に努める必要がある。 ・3歳からの自転車教育と、13歳からの、車道走行を前提とした交通安全教育の義務化が必要である。 ・公共交通機関との積極的な連携により、日常的な自転車利用及び観光来訪の促進が必要である。
有識者	宮内 忍(NPO法人日本風景街道コミュニティ・サイクルツーリズム研究委員会顧問)	<p>1.サイクリングルートの案内看板と路面表示の設置 ルートには案内看板と路面表示が不可欠である。しまなみ北海道で導入され、大きな成果を上げている。北海道では除雪作業が行われるため、路面表示は不適切とのこと。ルート案内は、道路脇の柱にステッカーを貼る方式を採用している。①予備(交差点手前)、②分岐(交差部)、③確認(交差点の先)の3箇所に設置されていたが、単路部分にも設置が必要と感じた。長い区間で案内情報が得られないと、ルート上なのか否かが不安になるためである。また、ステッカーのサイズを拡大して、インバウンド観光客に向けて多言語化、最低でも英語の併記が必要だと思う。自転車走行空間を示す矢羽も設置されていたが、運転者への注意喚起策として非常に有効と感じた。国道など幹線道路の路側帯の幅が狭い場所には、さらに矢羽の設置増加が望まれる。</p> <p>2.サイクリングルートの玄関口としての空港の活用 ルートの玄関となる旭川空港で、自転車出荷用の段ボール箱がラックに挿してあるのを目撃した。自転車を航空便の預託手荷物として運ぶ場合、段ボール箱がよく使われる。特に台湾からの来訪者はそのほとんどがこの方式である。空港管理会社による段ボール箱の預かりサービス実施が望まれる。さらに、自転車の分解・組み立て場所、着替え室、シャワー室の設置がサイクリストのニーズである。空港におけるサイクリスト向けのサービスが望まれる。</p> <p>3.サイクリングルート上の立ち寄り施設のサイクリスト対応 サイクリストの休憩と支援のための立ち寄り施設は不可欠である。道の駅が核となる立ち寄り施設である。サイクルラック設置、空気入れと工具の貸し出しなどのサービスはすでに実施中であった。さらに、スペアチューブの委託販売実施または飲料販売機でのチューブ販売、サイクリング用地図やパンフレットの常備など、さらなるサイクリスト向けサービス充実が望まれる。数に限りある道の駅を補完する立ち寄り施設として、コンビニエンスストアの活用が望まれる。</p> <p>4.大規模自転車道のメンテナンスとサイクルツーリズムへの活用 前述のルート2(※「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」が検討している5つのサイクリング・モデルルートの1つに「きた北海道ルート」(全長350km)があり、ルート1が和寒町～宗谷岬の約290km、ルート2が利尻島一周の約60kmと設定されている)のうち約26kmは大規模自転車道(北海道道路)である。一般道と分離して自動車やオートバイとの混合交通がないため、安全でかつストレスを感じないルートである。眺望も抜群である。北海道内には、大規模自転車道が12路線ある。距離が長いのと眺望に恵まれているのが特徴である。しかるに、飲料自販機の設置がない、路面の補修が必要など現状ではサイクリングルートに適さない状況の路線がある。設備・施設の増強と道路のメンテナンス実施をすることによって、サイクリングルートとして再度その存在をアピールして、活用することが望まれる。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	村井 裕(しずおかモビリティ研究会代表)	<p>【自転車利用者の意識向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車活用推進法」は、これまで制定された自転車関連法と異なり、「自転車を活かす」ことを目的としており画期的な法律と理解している。 ・自転車走行空間整備等は行政側としては予算の問題等もあるかと思うが、自転車を利用する側の意識の不足が課題と感じている。 ・自転車利用者の意識向上を図るため、地域住民のみならず、地域の団体(NPO)や企業及び学校等と行政の協働による啓発活動が必要。 ・これまで行政側で整備してきた自転車通行空間を積極的にアピールし、その存在を知ってもらい、機運向上を図っていくことが必要。 ・機運向上を図るなかで、①自転車に乗せる②車道を走らせる③ルールを守らせることを徹底するとともに、利用実態を把握し、何が課題で、それに対し何が必要か(どこに走行空間整備が必要か)を見極めていく必要がある。 <p>【災害時の有効活用・人材育成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針の中で、特に関心が高い項目は「⑩災害時の有効活用体制の整備」であり、災害時における自転車の活用については、知恵の出し所。 ・東日本大震災では、初動避難で車が使われ交通(道路)が麻痺、またガソリンの不足等の経験から自転車の果たす役割は大きいものと認識。援助機材としての自転車がパンク等で使用できない等の事例あったことから、パンク、リムの変形、ブレーキ等簡単な点検ができる人材育成や作業道具が常備されているサイクルピットの確保など、防災時における自転車の活用、またそれを可能とする環境の確保が必要ではないかと考える。 ・特に静岡県は東海地震の発生が叫ばれているなか、防災意識も高い。災害時は都市機能が麻痺するであろうことも踏まえると、日々の生活の中、身近に利用されている自転車を初動体制から、どのように活用できるか検討する必要があるのではないかと。 ・災害時の都市機能(公共交通機関含む)の麻痺を想定すれば、鉄道駅といった交通結節点周辺の企業とタイアップした防災時の備えも必要ではないか。 <p><意識向上と重複></p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、企業とのタイアップは防災のみならず、自転車利用啓発にも有効。企業は、自転車との関わり方がわからないので、行政側から積極的な提案をしていく必要があるのではないかと。 (例えば、企業の就業規則に自転車の活用を取り決める、パンク等の修理や空気入れなど作業道具を常備し自転車利用者に常時開放するなど) <p>【自転車専用道路等の整備、安全、観光来訪】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡県内でも外国人の来訪、自転車の利用が増えている。2020年オリンピック開催を踏まえれば更に来訪は増加すると考える。自転車の事故は「交差点」「逆走」がほとんど。最も安価に出来る対策は矢羽根を引くこと。(何も説明をしなくても自転車走行位置、方向がわかるようにすることできるため。) ・しかし、根本的に日本と欧米では自転車含む車輛の通行位置(ルール:日本は左側、諸外国は右側)が異なり、現在の走行位置明示(矢羽根等)が誰にでも理解できるものかどうかは疑問。例えば、自転車のピクトグラムを進行方向がわかるよう、上から見た形(進行方向にハンドル)にするとといった工夫も必要ではないか。通行規制の「止まれ」も外国人からは認識されない。 ・仮に歩道等に自転車を走らせた場合にも、交差点部における溜まり空間を、「自転車」と「歩行者」で分けることにより、自動車からも、歩行者からも自転車の存在を認識させられる。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1つでも多くの取り組み事例を作り、発信していくことで、次につなげていくことが可能となる。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	村上 ひとみ (山口大学大学院理工学研究科准教授)	<p>①災害時に避難手段として自転車を活用していくためには、普段から慣れ親しんでいる必要がある(特に高齢者)。</p> <p>②災害時に自動車避難することにはリスクがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時、自転車は自動車と比較して速度・距離共に遜色ない。 ・自転車を利用する人が増えることで自動車を利用する人が減り、渋滞を低減できる。 ・地震により、道路の通行障害が予測されるが、自転車は障害に対してより柔軟に対応できる。 ・自転車を置いて逃げ出しても、自動車と違い邪魔にはならない。 ・愛知県田原市の南海トラフ地震に備えた避難訓練では、訓練に参加しにくい高齢者は避難訓練に自転車で参加して良いことにしている。 ・普段から自動車での移動しか考えていない人は、自動車での避難が危ないと言われていても他の手段を考えない。 <p>③自転車の左側通行を慣習化させていくことが必要であり、そのためには自転車通行帯を整備する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道に自転車レーンを設けることで、左側通行を定着させる。 ・普段から自転車レーンをきちんと整備することで、車道に自転車と自動車が共存する姿を定着させることで、災害時に自転車が車道を使って避難することも普通の姿として感じ取られるようになり、結果歩道の安全性を高める。 ・日本の自転車交通が1970年代から、歩道を通行してよいとしてしまったために、左側通行が定着していない。 ・道路空間の再配分を行って歩道の安全性を高めていきたい。その場合、現状の左右どちらでも走って良いといった緩慢な自転車交通ルールは通用しない。 ・自転車専用レーンを整備する際は、制限速度を下げることを考えている(60km/h→50km/h、50km/h→40km/h…) ・宇部市の市道で神原町交差点から清水川交差点までの900mほど、法定外の自動車レーンを整備した際は、警察と協議して、制限速度を50km/hから40km/hに下げることができた。 <p>④自転車通行帯を整備する際は、縁石等で分離することはしない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・縁石等で自転車道を分離すると、交差点等で分離が途絶えたところで自転車が逆走に走行する可能性があり、事故を誘発することに繋がる。 ・歩道を拡幅するくらいなら自転車通行帯を整備すべき。 <p>⑤高齢者の健康増進ツールとしての自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が自転車を利用することで、元気に歳をとることに繋がるのでは。 ・高齢者が自転車で容易に移動できる地域作りを。 ・しかし、もっと歩きたい・自転車に乗りたいと思う高齢者がいても、自転車に乗った学生の集団が歩道に群れをなしていると怖くて利用できない。そのためにも自転車の通行空間を歩道から車道へ移行したい。
有識者	山中 英生(徳島大学大学院社会産業理工学研究部教授)	<ul style="list-style-type: none"> ・双方向通行の危険性が確認されつつある。なるべく一方に制御していくことが重要。 ・双方向通行が残ることはやむを得ないが、双方向通行での交差点や切り替え部の処理方法など、設計の標準化を進めるべき(オランダ、ドイツのマニュアル、ガイドラインが参考になる) ・自転車の利用促進に関して、観光利用やシェアサイクルは着目され進んでいるが、都市の健康促進などの視点から、子供からお年寄りまでの自転車利用の維持・促進をはかる施策についても検討していくべき。 ・上記を進める上で、国総研だけの研究に頼らずに、研究者コミュニティや自治体等を活用した研究+社会実験の体制が重要。 ・新道路技術の研究助成などがあるが、国土交通省の指定するテーマに対する総合研究を推進する仕組みづくりの拡充を考えるべき。 ・各事務所の検討業務において、研究者コミュニティ+実務者+自治体協力のパッケージ型のプロポを拡充してはどうか。 ・技術者コミュニティの育成について、日本は行政担当者の専門性が極めて低い。補う為には、学習機会や相談先へのアクセス改善が必須なので、自転車利用環境向上会議やNPO、各地で組織されている交通まちづくり研究会といった市民組織などを対象に、技術者コミュニティの育成、会合開催への支援を国・県・市町の計画に書き込むべき。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■自転車専用道路等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状道路が整備された所の都市内、あるいはバイパスが整備された所の市街地内の国道については、今までのように通過交通を流すための幹線道路ではなく、もう少し市街地に配慮する道路空間に変えていけないか、というのが大きな流れだと思う。 ・海外と比べて日本の道路構造令でうまくできていないのは地域の区分。例えばドイツの道路は、都市内道路と都市外道路では設計マニュアルも分かれていて、都市内道路では幅員を広く確保できないので、自転車通行施設については一方通行で整備する等至極合理的な設計の考え方がある。 ・日本の場合は、自転車は歩行者と一緒に扱われていたところがあるので、道路両側に双方向で整備しないといけない概念があったが、それでは自転車の性能が発揮できないということで、ようやく都市内は一方通行で整備する方向で法整備も整いつつある。 ・幹線道路に自転車を通行させる場合に、現道がまだ幹線機能が強いとの理由が必ず挙がる。幹線機能については、通過交通排除などの理由で迂回バイパスを作っていることもあるが、両道路の機能分担がいつまでもされず、バイパスも現道もどちらも幹線道路的に使われ続けることがある。そういうところが結構残っているのではないか。 ・大阪では、阪神高速など幹線ネットワークを整備しているので、それらができたら、現道については通過交通をできるだけ流さないよう改良を加えるなど、そういうところに手立てが必要。そういうことができれば、自転車の通行位置を確保することが可能ですよという話はあると思う。 ・そのロジックがちゃんと皆さんに伝わってなくて、その場所のこの区間をなんとかして欲しいというような相談が来るが、幹線機能が高く大型車がたくさん通っているところに分離のない自転車レーンを設けるのは誰だって危険だと思っている。 <p>・今、(自転車走行空間を)歩道か車道かどっちに作るかと言えば、歩道はバリアフリーの問題もありなかなか削ることはできないし、車道上に連続した通行空間を設けて行くという方針になるだろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その方針の下、例えば、今まで幹線道路で中央分離帯があったものを、幹線道路の機能を弱める方向であれば、中央分離帯を取って、その幅員を両端に割り振って、一方通行の自転車道を設けるとか、自転車レーンを設けてポールを建てるとか、柔軟な発想ができるはず。 ・道路法にはネットワークの整備のことが書いてあるが、今まではネットワークといえば、網を増やせば良いと思われていた。しかし、その使い方については、できるだけ外側に通過交通を流して、中は都市に資するような使い方にする、というようなことについては何も書いてない・・・通過交通を外側に追いやれば、まだミッシングリンクとしての整備の必要などもあるはず。交通量全体が減ったとしても、通過交通等による渋滞が発生している場合には、バイパスとしての道路整備を進めつつ、既存の道路の幹線機能の役割を低下させないと、本当の課題がどこなのかという明確性がぼやけてしまう。 ・道路の必要性を説明する材料としては、そういうロジックをしっかりと説明しないと、なかなか理解が得られないと思っている。 ・その中で自転車ということで、どこに自転車道を入れていくかというときに、国道の中でもできるだけ駅周辺などの結節点に近いところは、本来は、自転車通行施設を作っていくって欲しいと思う。国道も県道もそうだが、自転車は自動車に比べると距離帯の短いものだから、市が市道を使ってやるべきと言う方もいるが、国は県と県を繋いでいく、地方と地方を繋いでいくという役割はあると思うが、その一部に、結節点に近い区間が含まれている。そういった道路に関しては、幹線機能の役割分担を明確にした上で、自転車の位置付けの可能性をもう少し考えて頂きたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■路外駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅を中心とした整備を本来は考えていくべき。 ・欧米などでもあるが、既存の路外駐車場を有効活用し、モビリティの結節点として、レンタカーや自転車などをポートのような形に整備していく事例が都市部では見られてきている。道の駅も含めて、モビリティの結節点としての整備は十分あり得ると考えている。そういったところで、例えば自転車を簡単に借りることができれば、地域の観光ツールとして活用できる。 ・都市部の駐車場は一部余ってきているところもあるので、新しく自転車のためだけに駐輪場を作るのは簡単な話でないので、そういう既存の駐車場、ビルの駐車場を有効に活用できるようにするのが、本来のあるべき姿と思う。 ・歩道上の駐輪場については、色々な管理委託などが実施されている。通常、民間事業者が駐輪場を運営する場合は、場所を借りて税金も納めないといけない。それを歩道上であれば管理委託という中で税金は支払わないで同じような運営ができてしまう。なので、駐輪場事業者からすると、歩道上の自転車駐輪需要さえあれば作れば作るほど事業規模を拡大できる状況になっている。 ・今のように、どんどん道路上に駐輪場を整備していくことをどう考えるか、路上と路外との駐輪場の関係については、概念から整理していかないといけない。今までは、自治体が条例に規定して駐輪場の運営を実施しているが、管理料がなかなか取れないとか、管理料が上げられないとか、課題もある。最終的に民間の建物側で持ってもらえるような仕組みにするんだったら、今までのような公共的な関与は徐々に引いていかないといけない。要するに歩道上で安くできるんだったら、民間施設の中に作らなくなる。そのあたりは、税制の課題。都心部で公開空地に駐輪場を作りたいと思っても、公開空地が容積率アップに使われた場合は、有料の駐輪場は設置できない。こういった関連制度の見直し検討が必要な部分もある。 <p>■シェアサイクル施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公開空地は広場でなくても良いとなっているので、安全上問題なければ、そのユーティリティーとして、シェアサイクルなどの施設を特例として認めるか否かというのは重要な話と考える。 ・いずれにしても行政側で整備していくのか、民間にできるだけ整備してもらえようにするのかの方針が決まると、このあたりの方向性が決まってくるのではと考える。 ・今までも大阪では、費用をかけて放置自転車を撤去して、保管して、一部は(取りに来た人から)お金を取って返す、残りのうち使えそうな自転車は中古車屋で販売するという、ある人が言うには究極のシェアサイクルが出来上がっていたが、コストが高すぎる。効率性を高めるため、事業者が明確になり、駐輪場の設置箇所を少なくできるシェアサイクルの導入は、都市部でのやり方として可能性はあると考える。 ・現在、都市再生(整備計画)の指定を受けないと(シェアサイクルの)ポートを設置できない条件になっている。それをなくして、(シェアサイクルが)公共交通の補完機能を果たすと認められれば、ポートを公共空間(とくに道路)内に設置できるのではないかと。 ・その指定を受けずに、既存の駐輪場内でポートを設けている例もあるが、利用者からするとどこにポートがあるかわからない。海外のシェアサイクルの施設は、歩道上にあるから誰もがどこでもアクセスできる。スマホとか便利にはなっているが、GPSを使ってやっているのが、大阪のような高層ビルが建っている地域では不都合があると思う。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■自転車競技施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・競技施設を整備するというより、むしろ競技人口を増やすとか国際的なイベントを増やすとかの方がまず重要で、そのためにこういった施設を活用できるかどうか重要ではないか。今は競輪だけで一般の人はなかなか使えないので。 ・競輪関係者も自転車活用推進法の推進体制に期待しており、日頃の運動とかスポーツイベントとか観光に関わるようなところをどう要素として引き出していけるかというところは、可能性としてはあると思う。 <p>■高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪では自転車の関連施設がいくつかある(日本車輛検査協会大阪検査所、自転車産業振興協会技術研究所、堺自転車博物館)。新しい自転車を考えていくうえで、それらの機能をうまく活用できるのでは。 ・宅配で使っているけん引タイプの自転車について、物流業界は、電動アシスト車の比率を上げてほしいと言っている。ヨーロッパでも一般利用に比べて4倍くらい性能を引き上げてほしいと業界団体は言っている。これは、人材不足の影響もあって、免許を持っていなくても乗れる乗り物として自転車があるので、それであれば人材を確保できるメリットがある。国内では、規制緩和の要望を受けて現在パブコメ中。こういった免許を持たずに乗れる乗り物を活用したいというニーズは、地方公共団体などで多分出てくると思う。そのための車両の基準、規格をより細かく明確化していくことは重要と考える。 ・電動アシスト車が急激に普及しており自転車の世界も変わりつつある。海外ではオランダからスペインまで1000kmを20日間かけて電動アシストで旅行に行くらしい。カルチャーが全く違う。日本人はあまり経験したことはないが、実は、ママチャリに乗れる体力のある人なら、性能のいいスポーツ車で1日50~60km走れる。さらにそれに電動アシストをつけると坂道も全く苦にならない乗り物になる。お母さん方が子供を乗せて電動アシストで坂道でも登れるので、駅に行くのにわざわざ車を出すよりいいということで、自転車が使われはじめています。そういうところに、高い安全性のある自転車の可能性があると思う。 ・夜間の被視認性を高めるために、海外で導入されている自発光の尾灯を義務化した方がよい。現在の日本の普通自転車はそもそも歩道を通行することを前提につくられたもの。ところが、日本の道路120万kmのうち15%程度しか歩道がない。自転車は歩道を走る方が安全だという人が多いが、15%しかないのに(歩道走行前提の)基準を作るのは本来おかしい。だから、車と空間をシェアすることを前提としたときの車両の安全性を考えたときに被視認性を高めるためのライトなどの条件は最低限変えないといけないと思う。死に関わるような事故は夜間に多い。それは見えてない見られていないことが原因と思われるので。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■安全に寄与する人材の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8番の教育とも関わるが、警察が今ほとんどボランティアで学校に呼ばれてやっているのが現状。学校教育の中で、交通安全教育を入れて行こうとしているが、うまく機能していない。自転車は残念ながら、ほとんど教育機会がない状態。若い母親が子供を送迎するときに、自転車に乗り始めて、子供も小さい頃は歩道通行だが、中学生くらいから車道へ通行場所を変えないといけなが、いつまでたってもそれが変わらないというところがある。 ・イギリスのように、自転車の乗り方みたいなものを指導できる国家資格を作るというのも一法。あるいは警察で指導している安全(運転)管理者にそういう機能を入れていくようにすると、企業の通勤に自転車を使う人が増えていく可能性がある。そういう管理者制度は本来あってもよいのではと思う。 <p>■情報通信技術等の活用による管理の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の防犯登録制度は非常に脆弱で、簡単に上書きできてしまう。IT技術がこれだけ進んでいるのに、管理をいまだに紙ベースでやっている。この改善が必要ということだと思う。 <p>■交通安全に係る教育及び啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくばで一校だけ小学校で自転車通学が認められているところがある。少子化により学校の統廃合が進んでおり、通学距離が非常に伸びることでさらに検討すべき地域は増えていく可能性がある。バス通学だと地方にとって経済的負担になることもあった。 ・大阪では公共交通の整備されたところは自転車通学禁止になっていて、禁止している学校は教育もしません、となっている。道路交通法では、交通安全思想の徹底というのが条文に書かれているが、今残念ながら都市部の若い人たちは、自動車の免許取得もどんどん遅れていき、交通安全にかかわる教育機会はほとんどない。事故の状態を見ると、免許を持っていない人たちが高齢者に至るまでずっと事故率が高い。それを踏まえると国民に広く最低限の安全教育をやるべきと思うし、1日50～60km平気で走れてしまう、生活の中でもやっつけていけるモビリティとして、小さい時から自転車に乗るということをごとまで位置づけられるか。今までは電動アシストもなかったもので、長崎、沖縄など坂道の多いところは自転車の利用が少なく、地域性があり、日本全体で何かを一律に決めるという法律には向かなかったかもしれない。ただこれからは(電動アシストの普及など)変化のスピードが非常に激しい。(地方を)けん引したり支援したりする国の役割は極めて重要であり、地方を動かす意味でも、交通安全教育の点も含め方向性を示してほしい。 ・フランスでは、中学校での安全教育を義務化して、中学校卒業時には原付の学科試験を免除できる程度の教育を受けられるようになっている。原付に乗るか乗らないかは別にして。そこまでやっている背景は、1970年代までは、道路交通の教育は免許を取る直前にしかなく、根本的に(事故が)減らないということがわかって、小さい時から教育すべきとだんだん変わってきた。 ・日本でも、車に乗る乗らないは別にして、(子供の時から)歩行者自転車利用者の立場でも知っておくべきことはある。例えば、都市部なら昔はなかった都市高速の入口とか、知らない子供は上っていきってしまうと思う。逆走もしかり。そのように身の回りに、標識を読めないと自分を危険にさらすことがよくあるのに、免許を取るまでは何も教えられない。 ・さらにマイナンバーの発行で、若者の免許取得時期がどんどん遅れていっている。今までのように身分証明書代わりに免許を取る必要がなく、取得率も下がりがつつあるのではとされている。 ・そう意味でも、自転車は交通ルールを教える非常にいいステップと考える。車両としての動きを教えられるので、義務化できるところまで行ってもらえればと思う。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■国民の健康の保持増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究でも取り組んだが、通勤の時に自転車を使うのが望ましい。週に2、3回で十分。安全(運転)管理者を企業の中においてもらって、自転車通勤を推進してもらい、保険代の企業負担も減ることになれば、すぐにでも取り組みが広がるのでは。 <p>■公共交通機関との連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に自転車をそのまま持ち込めること。JR東日本が千葉のあたりで専用の車両を作って始めようとしている。海外でもオフピーク時に自転車持ち込みを可能にできないか言っているところは多くある。駅のスロープの改修などインフラを整えば、混雑していない所であれば敷居を低くできると感じている。 <p>■災害時の有効活用体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪は町中に自転車が非常にたくさんあるので、地震が起きたら、持ち主問わず近くにある自転車に乗れば一気に避難できるという冗談が出るくらい、自転車は災害時に機動力を発揮できる。堺市ではシェアサイクルに災害時でも機能することを意図してノーパンクタイヤを配備している。今のところ事例は少ないが、車と違って渋滞を起こさず狭い道でも避難できるので、大いに可能性があると考えている。 ・原付の免許取得、台数がどんどん落ちている。値段が高いから売れないのではないようだ。免許を持つ抵抗感、二輪は危険というイメージかはよくわからないが、一方で自転車が増えていっているのは手軽さというのは間違いない。 ・自転車と原付の境界をどう考えていくかというのは、パーソナルモビリティを考えるうえで、結構重要な点である。 ・ペロシティー国際会議や、オランダなどの最新事情は日々アップデートされている。例えば、歩行者自転車系の橋であれば、自動車の荷重を考えなくていいので、軽く災害に強い橋は簡単にできるはず。海外ではそのような事例をたくさんみつけることができる。都市部で災害時にクリティカルになるのは淀川などの渡橋部で、そこが壊れると一気に帰宅困難者があふれてしまう。その時に、相当な地震でも耐えうるような歩行者自転車系の橋が残っていれば、ずいぶんと緩和できると考える。 ・災害時の冗長性を持たせるためにも、自動車でなくても帰れるようなネットワークを整備する価値はあると思う。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>■観光来訪の促進、地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪で、英語で外国人向けの自転車観光をするツアー会社がある。京都も狭い道路まで入っていけるので観光客に人気が高い。今までだと観光バスに乗って集団で動かすというマス観光だったが、自転車だと小グループで地域の交通にもそれほど影響を与えない。ボリュームはないが、個人の満足度は非常に高い。台湾の人とかは、わざわざ自分の自転車で、北海道の何にもない田園風景を走るのが楽しいと言って来られるそう。台湾にはない風景だからということもあるそう。 ・小さなツアーで民宿に泊まって、その周辺の町の歴史を語れる人が、朝10分でも自転車に乗って町を案内してくれたら面白いと思う。 ・町にでるための道具として自転車は観光にフィットしやすいので、使いやすくすることは重要。外国人向けに自転車のツアーをやろうと思うと、自転車に乗れないといけない、歴史も知らないといけない、外国語も話せないといけない、3つともできる人はなかなかいない。京都では、英語が話せて歴史を知っている通訳案内士という制度があるが、人数が全然足りないというので、規制緩和が検討されてきた経緯がある。堺でも世界遺産を一生懸命に言っているが、ボランティアベースでやっている方は、歴史を知っていて歩いて案内する方はいるが、自転車というのがハードルになっている。人材育成はとても重要。 ・我々があまり面白さがわからないところでも、海外の人が面白いと思って観光に来ているところが比較的多いので、大阪の港とか工場景観など、海外になくて日本にあるということで、そういうところを自転車でめぐることができたらと思う。 ・自動車や公共交通での移動だと、移動途中の町の情報が完全に失われてしまうので、自転車だと途中の経路の情報が得られ、頭の中にまちの地図ができるらしい。それがウケているようだ。 ・京都は民泊のところに民泊事業者が自転車を装備し保険も観光案内もセットで提供するというをやっている。宿泊施設にどれだけ自転車をうまく活用してもらおうか。今大阪はホテルにレンタル自転車店が自転車を配送している。 ・都市部だけでなく郊外部に自転車を使って足を延ばしてもらえると面白い。 ・北海道の人と話しているのは、日本の山が活用されてなくて瀕死の状態にあるので、マウンテンバイクなどが山に入れるように何とかならないか。人が入らない山は、災害含めて色々危険な状態になるので。 ・都市公園は中を自転車で走れない。基本歩くものということになっている。大きな公園やその延長上で山などの自然の分野は、道の整備も含めて人間を排除する方向に向かっている。もちろん環境のキャパシティはあるが、観光やハイキングのブームの後押しをするためには、自動車はともかく、歩行者自転車系が入っていけるようにして、そこにお金が落ちるようにできたらいいと、海外に行って思う理想である。生産緑地内にレストランを建築できるようにした法改正も活用すれば、こういった可能性はさらに広がる。 ・マウンテンバイクのダウンヒルや観光のコースはヨーロッパで人気商品になっていて、特定の人しかガイドできないと、どんどん値段が高くなる。 <p>■まとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イギリスでは、自治体が策定する計画に国がオブザーバーとして参加し、何が起きているか情報収集し、国として支援すべきところはないかと探している。 ・地方分権ではあるが、早く自転車の計画を作ってくださいと、国は地方にもっと言っていくべきだし、具体的な支援も必要。その中で、道路の使い方について国道として関与している部分についてどう改善すればいいかがわかり、国としてどう支援していくべきか、あるいは自動車も含めどのようにネットワークを作っていけばいいか方向性が見えてくるのではと思う。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	吉田 長裕(大阪市立大学大学院工学研究科准教授)	<p>1.安心できる自転車通行環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者が不安を感じる車道上の自転車レーンにおける車道境界にポールを立てるなどして、路上駐車との排除とともに安心感を高める工夫が必要。 ○都市内における自転車道では、一方通行化を標準とすること、歩道上通行区分の明示においても一方通行を標準とする。現状では、自転車の双方通行の幅員が十分ないにも関わらず、歩道上での(双方向)自転車通行可が標準となっており、これが歩道上の歩行者の通行の安全性に影響している。 ○生活道路内で、歩行者、自転車の通行が車よりも優先される(ゾーン)規制を検討する(自転車優先道路(デンマーク、オランダなどで試験実施中)、出会いゾーン(フランス、歩行者>自転車>車の優先順位を規定)。 ○都市内道路における自転車通行空間整備とセットにした自動車制限速度の抑制。例:ゾーン30とセットに自転車通行位置(矢羽根)の明示など ○道路交通法上では3種類の自転車が存在するが、それらに対応した路面標示の用意、ネットワークとして連続性を発揮するために必要となる路面標示の技術的検討が必要。 ○規制と道路構造による重複削減(先進国では、構造分離したところに自転車道の路面標示は示さない(必要ない))など、効率的な運用が必要。 ○利用者の混乱を招く利用環境等に関するモニター連絡制度(海外のオーディット制度参照)の導入。 ○自転車ネットワークの案内表示、路線番号の導入。 <p>2.障がい者などの社会的マイノリティの社会的自立のためのモビリティ手段としての自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現在は幼児2人乗りの自転車、ペロタクシー(大人2人以上乗車可能)などがあるが、幼児以降でも2人乗りできる自転車利用を求めている場合がある(障がい児等)。その場合に乘れる自転車がない。大人2人乗り(タンデム)の要件(シートや自転車の安全性)について法的な根拠を明確にする(オランダでは子乗せは8人まで、デンマークは6人まで乗車可能(園児の移動に使う道具))。 <p>3.自転車タイプ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の装備として自発光式の尾灯の義務化を検討(車道通行自転車の夜間事故対策)。 ○シェアサイクル(本人の自転車ではない自転車に乗る時)の利用要件、装備条件などの最低要件を定める(事業者間で安全利用の周知がまちまち)。 ○スロットルタイプ、三輪の電動アシストなど障がい者が乗れる適応型自転車の法的位置づけを検討。 ○物流用電動アシストけん引自転車のサイズなどの規定と通行環境との対応関係検討(現状は、けん引自転車は自転車レーン以外通行できない)。 <p>4.教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ○幼児段階からはじまる自転車教育の検討(科学的知見の活用) ○自転車の教育プログラムの実効性を高める(自転車通学を始めるときに場当たりに教育を始めることが散見されるので、継続して実施する) ○自転車は免許を必要とせず利用できることができるが、他の交通参加者との情報の非対称性を小さくするためには、原付自転車相当の交通知識(標識が読める、危険予測など)が必要となるのではないか(これは国民としての最低限の知識に含めるべき)。また、危険回避などの実技面も重要。これをどうやって段階的に実施していくのか、教則だけでなく義務教育に埋め込むためのカリキュラムの提示が重要(教科書内への記述など)。 <p>5.その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海外の人にもわかる規制表示のピクト化(自転車レーンの「自転車専用」標示、駐輪場と駐車場は同じPLしか使えない)。 ○地方自治体を対象とした自転車の安全性を高める施策の推進、支援(自治体による交通安全計画の策定推進、自転車計画の重点化)。 ○自転車交通安全活動における民間活力の活用支援(保険加入、教育等)。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
有識者	和知徹(ハンドバイク利用者)	<ul style="list-style-type: none"> ・タンデムを含めたパラサイクルが走行できる環境があることが、道路全体の安全を示す指標になる。 ・また、パラサイクルが車道に存在することにより、普通自転車より目立つパラサイクルの存在が安全のアピールとなり、配慮をすることの象徴となる。 ・歩道を通行出来ることだけがパラサイクルに配慮するということではなく、走行できるための環境を整えることが重要である。 ・身体障がい、知的障がいがある者が自転車を活用する機会を得られることで、生活、運動、協議など社会活動をすることができる。 ・また、安易に連想されてしまう競技活動は社会参加の先の特別な行為であるため、日常利用とは分けてとらえる必要がある。 ・タンデムを含めたパラサイクルの利用は需要ではなく権利である。 ・身体機能を補助する(車いすと合体、電動アシストなど)新しい規格の拡大が必要である。
地方公共団体	北海道	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車専用道路等の整備 ・安全安心な自転車走行空間を提供するため、自転車走行環境の整備が必要となるが、合わせて路上駐車等の対策が必要 ・大規模自転車道を利用したサイクルツーリズムを推進するため、路面整備や草刈り等の環境整備についての財源確保 ・道路空間再配分(自歩道幅員を縮小し、路肩幅員の拡幅など)の計画立案と再整備の財源確保 ○公共交通機関との連携と促進 ・サイクルツーリズム促進のため、鉄道事業者やバス事業者との連携が必要不可欠であることから、輸行に関わる経費の補助化 ○交通安全に係る教育および啓発 ・順法精神の涵養と交通安全の観点から、道路を走行する際には、手信号を実施するなど、自転車乗車時における法令遵守について社会的機運を高める必要がある。
地方公共団体	青森県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本県は積雪寒冷地で自転車を利用出来る期間が約半年程と短いため、主な交通手段は公共交通機関や車移動が大半であり、自転車利用人口は少ない状況である。 ・積雪寒冷地として課題等が多いため、県内市町村において、ネットワーク計画策定を検討している市町村はない。必要性はないと考えている市町村は24市町村(全体の60%、理由としては、自転車利用や自転車に関連する事故が少ないためや、積雪寒冷地で自転車利用が出来る期間が短いため等)となっている。 ・自転車施設を整備したとしても、冬期間は利用できないため、冬期間の利活用や除雪等の維持管理についても検討しなければならない等の課題が多い。 <p>(冬期間に関する課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道に自転車通行帯を整備した場合、冬期間は除雪の堆雪場所となってしまう、自転車専用通行帯を阻害してしまう ・ブルーラインや矢羽根・ピクトグラムなどの路面標示が、凍結によるスリップ事故につながらないか不安であり技術的検討が必要 ・塗り直しの維持管理が必要となるため、維持管理費が少ない地方においてはさらに維持管理コストがかかり厳しい。
地方公共団体	岩手県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①岩手県は積雪寒冷地域が多いため、冬場の自転車運転の安全性及び自転車空間の確保が困難となるケースが多く、自転車専用道路は冬期通行止めとしているところもある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①岩手県では自転車に関する条例を制定していないが、盛岡市では「盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例」により、道路を新設する際の自転車走行路の確保を義務付けする等、歩行空間確保に努めている。
地方公共団体	宮城県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	秋田県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画策定方針・方法の設定 自転車活用推進法について、対象となる分野が多岐に亘ることから、推進計画の策定にあたって施策の立案や目的設定にあたって庁内関係部局との調整に相当の労力と時間を有する。計画のモデルケースや全国的な統一方針・計画作成要領の設定を望む。 ○財政面での予算確保等 県事業として、自転車道整備を行う場合、交通安全上課題のある道路の改良事業等と比較すると優先順位の面でも厳しい。計画の推進にあたって、自転車活用施策のみを対象とした補助金等があれば実施しやすい。 ○県民意識 市街地への日常の買い物や通勤において、相当の移動距離が必要となる地方部においては、車の使用が必須となっている。県民の自転車活用の必要性掘り起こしや住民が求めている内容の把握が課題となる。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用推進についての広報 ○県民にとって自転車を使用することでメリットが感じられるような取組・制度の立案
地方公共団体	山形県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安全に走行できる自転車通行空間の確保。 ○乗り手のマナーの向上や交通ルールの教育。 ○自転車同士や対歩行者との事故が増加することが考えられることから、自転車保険加入推進。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○各学校での交通安全教育の充実と自転車活用推進の啓発運動
地方公共団体	福島県	<p>自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>①自転車通行空間の確保</p> <p>問題点 自転車道の幅員確保のための用地取得(予算、時間が多大) まちづくりの再検討(自転車ネットワーク計画がない箇所では策定が必要)</p> <p>②交通事故防止のための各種施策の実施</p> <p>問題点 交差点対策、植樹帯・電共地上機・バス停車帯・荷さばき車両等への多岐にわたる対策が必要</p> <p>③市町村・国等、各管理者との調整</p> <p>問題点 連続的な自転車道の整備(各種エリアにおける国道・県道・市道での自転車道整備方法の統合が必要)。その他、各種施策を行う上で、管理者間の調整が多岐にわたる。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の整備、自転車利用環境整備調整会議の開催 ・県ホームページでの大規模自転車道の広報 ・安全教育 ・自転車競技選手強化 ・自転車ツアーの開催

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	茨城県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車に係る道路交通法規上等の取り扱いが国民等に十分浸透していないため、ハード整備面を含めたまちづくりに活かされていない。(自動車優先でのまちづくりが進められており、自転車が肩身の狭い思い) ○自転車活用のメリット(環境面、健康面だけでなく災害対応、観光誘客など含め)が国民各層に十分伝わっていない。 ○都市部と地方部の自転車の利活用促進方策について分けて議論する必要がある、 ○道路構造令と道路交通法における自転車に関する規定の相違がある。(自転車歩行者道など) ○駐輪場の整備を検討する必要がある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車安全走行環境の整備(専用レーン、自転車道整備、路面表示等ハード整備等)を促進する国の財政支援 ○自転車と公共交通機関とのネットワーク化(シェアサイクリング、サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシー、地方空港など)の推進による利便性の向上 (交通事業者等への規制緩和や施設整備等に係る財政支援方策等が必要) ○サイクルツーリズムの推進に向けた国を挙げたポータルサイトの立ち上げや海外へのプロモーション(商談会開催)の推進 ○まちなかサイクリングやサイクリングロードの整備にあわせた案内標識の整備及び多言語化対応 ○地方の自転車月間、自転車の日の取り組みを一層推進するための支援方策(ソフト事業) <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地方創生交付金等で対応できないサイクリングコース沿線の休憩施設やトイレ等の利便施設の整備に係る支援制度の創設(要望) ○ネットワーク計画策定のための手引きがあるとよい(要望)
地方公共団体	栃木県	<p>【地方版推進計画の策定に関しての意見】</p> <p>地方版の推進計画については、国が策定した計画を勘案し、地域の実情に応じた内容にて策定するとなっているが、自転車に関する全般的な施策を取り入れるため、本県でも関係部局との調整を始めたばかりで模索中の段階である。都道府県だけでなく、市町村も計画を策定する場合、ある一定以上の統一性があつたうえで、地域の実情に応じた内容にすべきであると思う。そのため、国が先導的に計画内容を示していただければ、地方版計画の道筋が見えてくると考えている。</p> <p>さらに、計画に取り入れた施策を計画的に実施していくには、財政が厳しい地方にとって、補助制度などの予算措置が不可欠である。自転車施策を推進できる予算確保についてご尽力いただけるようお願いする</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	群馬県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「自転車の安全利用促進委員会」による〈中高生の自転車事故実態調査〉では、H28. 1. 6付の1万人辺りの事故率全国ランキングでは、中学生の部及び高校生の部ともにファースト1位が群馬県となっている。この原因分析及び対策検討が「自転車の活用を推進する際」に、先ず実施すべきことであると考えており、その進め方と取組が課題となっている。 ・シェアサイクル施設を整備する土地がなく、シェアサイクル用の自転車の供給・回収体制ができていない。 ・道幅の広い道路が少なく、自転車の利用が多くなった場合、自動車等との事故が心配。 ・自転車通行空間の整備については、既設道路において、自転車道、自転車専用通行帯を整備するにあたり、歩道を改築することにより再配分することが求められている。この場合に、電線共同溝地上機器、植樹、電柱、道路照明柱、標識柱、信号柱、管渠側溝、L型側溝などを移設、再築するために多額の費用や地元調整が必要であり、進捗が進まない状況となっている。また、自転車通行空間を生み出すためには、道路の全幅では足りずに用地買収を行わなければならない場所もある。そのため、自転車通行空間の整備にあたっては、暫定形態である車道混在を選定することが多くなることを想定している。しかし、暫定形態の車道混在とする場合に、路肩に十分な幅がなく、車道に自転車を通行させることに対して、道路管理者、交通管理者とも自転車の安全上問題がないか整備を進めるにあたり苦慮している。さらに、いままで自転車歩道通行可の自転車歩行者道を走行していた自転車利用者にとっては、路肩余裕がない車道混在の車道を走行することに対して抵抗感がある。歩道幅が広く、歩行者が少ない地方においては、ある程度の幅員がある自転車歩行者道の利用も整備選択肢の一つとすることで、暫定的に安全なネットワーク化の早期実現が図れると考えており、整備に向けた課題となっている。 <p>1 自転車専用通行帯の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩道通行可の歩道内に色分けをすることにより、歩行者と自転車の分離を誘導する整備が進められている。 (1) 歩道上に整備された自転車通行帯は、交差点部の凹凸や歩行者の通行を妨げないよう注意を払う必要があり、自転車がストレス無く快適に走行できる環境とは言い難い。 (2) 歩道上の自転車走行を意識せず、車が脇道から車道へ出ようとするため、自転車との接触事故が多発しており、群馬県の中高生が自転車事故に遭う確率は全国1位との統計がある。(自転車の安全利用促進委員会) (3) 歩道のある車道を走行する際、路肩が狭いことから自動車交通量の多い道路においては、自動車と近接して走行することとなり安全の確保が難しい。 <p>2 過度な車依存社会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車での移動が便利のため、少しの移動でも車を使ってしまう傾向にある。 (1) 平成27年11月に、群馬県南部の人の動きを調べたパーソントリップ調査では、100m未満の距離でも、4人に1人は車で移動するという統計結果があり、過度な車依存社会と言える状態にある。 (2) 公共交通の本数は少なく利用率も低いため、公共交通維持のためにも、その利便性の向上策が必要。 <p>3 自転車は歩道走行の意識</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーも自転車利用者も、自転車は歩道を走るものとの意識が強い。 (1) ドライバーは車道走行の自転車を邪魔と考えがちであり、自転車をあおる者もいる。 (2) 自転車利用者は歩行者の延長の感覚で、右側通行や並列走行をする者がいる。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共 団体	群馬県	<p>4 違法駐車への危惧 ・自転車通行帯のある広い歩道上に、駐車している車を見かける。 (1) 車道上に自転車専用通行帯が整備されたとき、路上駐車スペースとして違法駐車が危惧される。</p> <p>5 迷惑駐輪 ・駅前の自転車等放置禁止区域などに、迷惑駐輪の自転車が多数存在する。</p> <p>6 人材の不足 ・自転車を活用すると効果が上がると考えられる業務で、自転車を活用できる人材の不足。 (1) 自転車の乗り方の観点から、交通安全指導を行う人材の不足 (2) 観光の観点から、自転車に乗って名所・旧跡などを案内できる人材の不足 (3) 健康の観点から、自転車は健康増進に効果的と普及啓発できる保健師などの不足 (4) CO2削減など環境の観点から、積極的に普及啓発できる人材の不足</p> <p>7 自転車利用の意識 ・移動手段として、積極的に自転車を利用しようという意識が低い。 (1) 勤務先では、通勤や近場の営業などで、自転車を積極的に利用するという意識は低い。 (2) 日常生活において、買い物や近場の訪問先へ、自転車で移動しようという意識は低い。 【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>1 自転車専用通行帯の整備 (1) 今後、整備する道路には、車道上に自転車専用通行帯の整備を行う。 (2) 歩道上の自転車通行帯は、車道との段差をなくす整備を行う。また、歩行者通行帯と段差を付けるなど区別し、自転車と歩行者をそれぞれの通行帯に誘導する整備を行う。 (3) 歩道上の自転車通行帯からつながる交差点内には、歩道から渡る部分の手前で必ず一旦停止するように、目立つ表示を行う。</p> <p>2 過度な車依存社会から脱却 (1) 誰もが気軽に近距離を移動できる都市交通として、そして、公共交通から乗り換えて、目的地付近まで移動できる二次交通として、シェアサイクルを整備する。 (2) 公共交通利便性向上のためバス停付近などに駐輪場の整備を行い、公共交通と自転車の乗り継ぎポイントを整備する。 (3) 自転車から公共交通を乗り継ぐと、割引やポイントが貯まるなど、公共交通と自転車を利用し易くする環境を整備する。</p> <p>3 自転車は歩道走行の意識 (1) ドライバーには運転免許証更新時に、車道を自転車と共存するための教育を行う。 (2) 自転車利用者は、特に学生のマナーが悪いため、学校での交通安全教育を充実する。交通安全を履修科目として、交通ルールの理解度や乗車時のマナー、走行違反などを成績に反映する。</p> <p>4 違法駐車への危惧 (1) 違法駐車に対しては、厳格な取り締まりを実施する。空き地のコインパーキング化が進んでおり、駐車場が不足している状態にはないため、取り締まりを厳格化しても問題はないと考える。</p> <p>5 迷惑駐輪 (1) 駐輪場(短時間貸し・1日貸し・定期貸し)整備を進める。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	群馬県	<p>6 人材の不足</p> <p>(1) 県警や交通安全協会に、自転車の交通安全指導を行う人材を配置。</p> <p>(2) 自転車を利用した名所・旧跡などの案内に、補助金を出すなどで人材を育成する。</p> <p>(3) 自転車は健康増進に効果的との普及啓発ができるように、保健師などへの教育の実施や、健康増進の取り組みに自転車を利用すると補助金を出すなどで、人材を育成する。</p> <p>(4) 地球温暖化防止活動で自転車利用の促進を行い、その実績に応じて補助金を出すなどで、人材を育成する。</p> <p>7 自転車利用の意識</p> <p>(1) 事業所などで、自転車通勤の推進や仕事上の近場の移動で自転車を利用すると、会社の評価が上がるなど、仕事上で自転車利用を促進することで意識の向上を図る。</p> <p>(2) 買い物などで自転車を利用するとポイントが貯まるなど、日常生活の移動で自転車の利用を促進することで意識の向上を図る。</p>
地方公共団体	埼玉県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>○自転車通行空間の整備促進</p> <p>県管理道路の自転車通行空間の整備は、県道については道路技術基準の県条例により独自整備基準を設けている。一方、国道(指定区間外)については国の技術基準である道路構造令が適用されるが、自転車道及び、自転車専用通行帯の道路の種類に応じた整備基準が明確になっていないことが課題である。</p> <p>また、道路管理者は、自転車道及び、自転車専用通行帯の整備にあたり、上記の技術基準と「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠した整備計画を立案しているが、道路交通法を所管する交通管理者と自転車の通行方法等の見解が異なることがあり、協議に時間を要することが課題である。</p> <p>また、整備及び維持管理のための予算確保が困難であることも課題として挙げられる。</p> <p>○自転車活用推進について</p> <p>自転車活用推進法の基本方針である14項目は方針1つをとっても関係課が多く、調整に時間を要するため、対応方針を出すには時間を要することが課題である。</p> <p>○良好な自転車交通網の形成するための自転車通行空間の整備促進</p> <p>1 自転車の活用を推進するため、自転車専用通行帯の整備を促進しているところであるが、道路環境が規制基準(自転車通行帯1.5m以上)の幅員を確保できない道路が多く、また道路管理者による道路改良等が困難な箇所が多いことが問題点である。</p> <p>2 道路管理者より自転車ネットワーク候補として選定した路線において、車両の交通量、道路幅員、大型車の混入率多いなど、自転車の安全な通行空間が確保されない箇所については別のネットワーク路線の選定を意見として出すケースがあり、今後も交通管理者と道路管理者の意見のすり合わせが課題である。</p> <p>3 交通管理者としては、通行帯の整備を進め自転車の利用促進を図るとともに、真に自転車利用者の安全が確保される路線の選定が課題である。</p> <p>○自転車の安全利用に関する重要性の再認識及び各団体の協力体制の構築</p> <p>自転車の安全利用のために、現在下記項目の取組等を実施しているところであるが、取組等の推進のためには、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等の協力が必要となる場合が多い。</p> <p>特に、子ども自転車運転免許や交通安全子供自転車埼玉県大会に関しては、地方公共団体や学校の協力が不可欠となるが、地区によっては協力が得られずに、過去何年も全く実施できていない市町村もある。</p> <p>自転車の活用を推進するためには、自転車の安全利用に関する交通安全教育や啓発活動が重要となるため、警察及び地方公共団体等の関係機関が自転車の安全利用に関する重要性を改めて認識し、今以上に強固な各関係機関の協力体制を構築することが必要となる。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	埼玉県	<p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】 (交通規制課)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自転車専用通行帯規制の取得及び標識・標示等の道路環境整備 2 道路管理者と連携し車道混在型を活用した自転車通行空間の整備 3 道路管理者と協力した自転車ネットワーク形成の構築 <p>(交通企画課)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 子ども自転車運転免許制度 2 高校生自転車運転免許制度 3 高齢者自転車安全講習制度 4 自転車大会の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全子供自転車埼玉県大会 ・交通安全高齢者自転車大会 5 自転車運転者講習(道路交通法改正に伴い平成27年6月から実施) 6 自転車マナー向上アドバイザー制度 <p>主に自転車販売業者によるキャンペーンの参加、自転車の無料点検、日常業務を通じた交通安全指導を目的とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 7 自転車マナーアップ推進校 <p>中学生及び高校生が自転車で安全に道路を通行するために必要な技能、知識の習得及び学校単位の自主的な自転車事故防止活動の促進を図る。</p> <ol style="list-style-type: none"> 8 サイクルマナーアップ&セーフティ推進企業 <p>企業等が自転車の安全利用に関する自主的な活動を行い、自転車事故の防止を図ることを目的とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 9 サイクル・マナーアップ作戦(5月の自転車月間) 10 自転車安全利用五則啓発歌「5Song(ごそんぐ)」 11 自転車用ヘルメット着用促進を目的とした啓発活動 12 スケアード・ストレイト教育技法による交通安全教育 13 自転車シミュレータを用いた交通安全教育 14 その他不定期にキャンペーン、講習会等を実施
地方公共団体	千葉県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進法の具体的な施策が不明確であるため、関係部署が不明であり、庁内の検討体制が確立できない。 ・国の自転車活用に係る支援メニューが不明確であること。 ・平成28年7月に県内市町村に対し、自転車ネットワーク計画に関するアンケートを行ったところ <ol style="list-style-type: none"> ①自転車交通量が少ないこと。 ②自転車に関連する事故が少ない、ないこと。 ③整備効果の発現が不明であること。 <p>を理由として自転車ネットワーク計画策定について消極的な自治体が多かった。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進法の基本方針に対応した具体的な施策の提案。 ・法の理解の促進。(自転車活用推進法:自転車活用の必要性、道路交通法:自転車の歩道走行の法律解釈等) ・自転車ネットワーク計画策定の促進。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	東京都	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】 補助スキームの確立 区市町村では、自転車の活用を推進していくに当たり、財政的に厳しい状況のため、補助金等の支援が必要となる。これまで都では、自転車道整備やコミュニティーサイクル事業等への補助を行ってき、イベント開催などのこれまで補助スキームが無い事業項目もある。今後、自転車の活用を推進していくためには、新たな項目に対する補助や補助内容に関する体系づくりが必要となる。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】 ・事業計画 東京都では、自転車に関する取組として、「自転車東京都自転車安全利用推進計画」、「第10次東京都交通安全計画」、「東京都自転車走行空間整備推進計画」、「自転車推奨ルート」を行い、自転車環境の整備を推進している。</p> <p>・連絡会の開催と情報共有 今後、自転車の活用を東京都で推進していくためには、各区市町村との連携や情報共有が必要となる。このため、連絡会等を開催し、先進的な情報だけでなく課題などの問題点も合わせて共有することで、解決策の糸口や優良事例等の情報を広めていく。</p>
地方公共団体	神奈川県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】 ○自転車は、専用の走行空間が設けられていないことが多く、交通安全上の問題も生じているため、明確な自転車走行空間の確保とそのネットワーク化が必要です。 また、駅周辺における大量の放置自転車は相変わらず社会問題となっており、駐輪場の整備充実をはじめ、レンタサイクルの導入など効率的な利用システムの検討、放置自転車等の撤去、利用者のマナー向上のための啓発活動の充実が必要です。</p> <p>『かながわ交通計画』(平成19年10月改定)「第1章 本県における交通の現状と課題」 ○自転車活用推進法 基本方針⑧「交通安全に係る教育及び啓発」について、現在、県や市町村、学校、警察において自転車の安全利用に係る交通安全教育を推進しているが、児童、学生を対象とするものが大半である。自転車を業務で利用する企業や、通勤や日常生活で利用する成人については、所轄警察署が管内企業を対象に実施しているものの、その機会は少ない。 今後、自転車利用者の大半を占める成人を対象に交通安全教育を実施する場合、開催を主催する機関や開催場所の確保、指導方法と効果測定、また指導者となる人材の確保や育成について課題がある。</p> <p>○自転車活用推進法では、地方公共団体の責務として、「国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施」とともに、基本方針⑨で「国民の健康の保持増進」施策を重点的に検討・実施するとされているが、具体的な内容が不明確であることから、まずは、国において、その位置づけ※1や統一的な指針※2など、明確に示す必要があるのではないか。</p> <p>※1 自転車の活用による「国民の健康の保持増進」について、どのレベルのものを国は想定しているのか。単に自転車に乗ることを推奨するというレベルなのか、あるいは、一定以上の運動効果を期待して、自転車の乗り方によるエビデンス(運動効果)を明示し、健康づくりの一手法として普及を目指すなど、位置づけ次第で、取組み内容も異なってくる。</p> <p>※2 医療現場では高齢者の自転車事故による重症事例も生じている中、実施にあたっては、まずは国が、年代や運動強度に応じた望ましい乗り方等について、交通法規や科学的根拠も踏まえた統一的な指針のようなものを出すべきではないか。そうした指針がなく、地方公共団体ごとにバラバラに対応するのでは、混乱を招くことになりはしないか。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】 ○自転車走行空間の充実とネットワーク化 自転車交通量が多く、自転車が主要な交通手段としての役割を担っている地域では、道路状況や交通状況に応じて、車道に自転車通行レーンを設置することや、一般幹線道路網などの整備と併せて自転車道等を整備することにより、自転車が安全、快適に走行できる空間の創出と地域内におけるネットワーク化を図っていきます。 その際には、歩行者の安全性などを考慮して、歩行空間と自転車走行空間を積極的に分離していきます。</p> <p>『かながわ交通計画』(平成19年10月改定)「第3章 目標の実現に向けた交通施策」</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	山梨県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>国土交通省に本部が置かれているため、自転車利用空間の整備計画のイメージが大きくなると考えている。自転車利用空間の整備などハード面の対策は、様々な施策を行うために必要であるが、これが目的ではないことを十分に説明する必要がある。</p> <p>他省庁の行う様々なソフト施策も非常に重要であることから、各省庁が横断的に連携して自転車活用推進計画に取り組んで行くことを、しっかりと表した計画を策定する必要があると考えている。</p>
地方公共団体	長野県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本県のような中間山間地を抱える自治体においては、都市部と異なり自転車の利用そのものが、困難な地域があり、各施策の実施にあたり計画エリアの設定をどのようにするかが課題と考えている。 ・自転車利用促進には、ネットワークでの整備が必要であるが、市町村道を含め既存の自転車道を最大限に活かすための整備手法や予算確保が課題となると考えている。 ・健康増進や観光など様々な取組を行うにあたり、具体的なソフト対策をそれぞれどのように有機的に展開していくかが重要であり、課題であると考えている。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用の目的を広く一般に周知すると合わせ、車や歩行者との共存を図る取組も必要である。 ・ハード整備には、コストと時間がかかることから早期の効果発現が可能な手法を検討することで、より自転車の活用が推進していくのではないかと。 ・多くの人が自転車に親しみ、楽しめるようなソフト的な対策もハード整備と一体で実施することで、より有効である。 ・自転車の利用に関して、マナーの向上や遵守しなければならない交通ルールの周知が必要である。
地方公共団体	新潟県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>自転車活用推進法の基本方針(14項目)について、分野が幅広く、また、現時点において基本方針で示す施策の内容が不明確なことから、地方版自転車活用推進計画を検討するにあたり、県関係部署との調整が課題となっている。</p> <p>まずは、国の定める自転車活用推進計画を示していただき、本県における自転車活用推進計画を検討する必要があると考えている。</p>
地方公共団体	富山県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用推進に係る項目は、ハード・ソフトの両面で、かつ関係者も多岐にわたっているが、本県における推進体制が定まっていない。 ・本県は、冬期は積雪のため自転車利用ができないことや、わずかな距離でも自家用車を利用するという県民性もあり、自転車の活用の推進に関して、県民の意識向上が必要。
地方公共団体	石川県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	静岡県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進法附則において、「道路交通法に違反する行為への対応」と「賠償責任保険の加入」について、検討を加えて必要な措置を講じることを政府に求めているので、その取組を自転車活用推進計画に盛り込んでほしい。 ・公共交通機関の利活用の促進と自転車の活用の推進は、相反するものではないが、自転車は、その利用目的(買い物、通学、観光、スポーツ等)に応じて、移動の距離が異なり、それらに対応する政策も異なる。例えば、買い物での移動距離は2km程度であるが、スポーツサイクリングでは50km以上の移動距離となることもあり、スポーツサイクルについては公共交通機関の利活用として推進することが難しいと考えられる。一方で、自転車を鉄道や乗合バスに搭載することにより、自転車が交通空白エリア等への有用なアクセス手段となるなど、利用者の活動範囲を拡大することが可能と考える。このため、自転車の活用を推進する事業を実施する際は、事業の目的と共に公共交通と自転車の役割を明確にし、そのメリットを享受することができる事業整理が必要であると考ええる。 ・自転車に乗る人の目的(生活、通勤、楽しむサイクリング等)やレベルによって、策定すべき計画は変わってくる。目的やレベル別に計画を策定しなければならない場合が出てくる可能性がある。 ・現状として、自転車走行空間の確保が困難である。 ・実施方針14項目について、具体的内容が不明であることから、県のレベルに当てはめた場合、すべての施策を網羅できるのかわからない。また、実施方針に基づく組織体制づくりが困難と考える。 ・インフラ、安全、産業、観光、健康増進等、対象が多岐にわたることから、既存計画のない当県においては、関係部局との調整に時間を要すると考えられる。 ・計画策定にあたり、実効性を担保するために国の財政措置や優遇税制など、法に基づく制度の枠組みを予め示していただく必要がある。 ・自転車の活用には、安全への配慮が不可欠である。また、自転車や自動車、歩行者が道路を共有することに配慮した施策とする必要がある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本風景街道に登録された活動団体等と連携し、サイクリング環境の整備を行っている。 ・本県は、オリンピックの自転車競技開催地であるため、大会準備に万全を期しているが、大会後のレガシーも含め、その取組等を活用して行きたい。
地方公共団体	岐阜県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・推進計画の策定作業、及び策定した計画の各施策を遂行していくための財政的な支援が必要。 ・地方版自転車活用推進計画の策定が円滑に図られるよう、策定の指針となるようなガイドライン等が必要。 ・厳しい財政状況の下で自転車活用を効率的・効果的に推進するためには、地元や関係機関との調整等の課題はあるが、例えば、道路認定された河川管理用通路について土日に通行規制を行い自転車に開放する等のソフト施策についても検討していく必要がある。 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく歩車分離のための自転車走行空間の確保にあたっては、現況幅員に余裕が無く、また、沿道利用もなされている現状において、ハード整備の促進が困難。
地方公共団体	愛知県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改定に向けた動きはあるということですが、自転車通行空間の整備において、道路構造令に自転車専用通行帯の規定がなく、現状、道路計画において通行帯を選択するにあたり根拠がなく苦慮しております。 ・自転車を始め、地域活性化を目的として公道を使用したスポーツ大会を実施する場合、道路占用・道路使用の許可に関する調整や公道警備に際して、時間や多額の費用がかかります。自転車の活用推進を図るため、推進計画の策定にあたっては、スポーツ大会が実施しやすいような環境の整備についても検討をお願いしたいと考えております。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	三重県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>自転車に関する取組としては、道路整備等のハード面、イベント等の活用、交通安全、健康増進、教育等に関するソフト面など、様々な観点がある中、何をベースにどのように展開していくべきなのかを整理することが必要。</p> <p>そのためには、本法律の理念に基づき、国がどのような自転車活用社会を創り上げようとしているかを明確に伝えるためのビジョンが必要。</p> <p>その上でこととなりますが、自転車の活用に向け、個別の取組を展開しようとする際には、具体的な国からの財政支援の有無により、展開の度合いが大きく異なると考えます。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>実施に当たり交付金等、比較的自由度の高い財政支援メニューを早期に創設いただけると、計画策定など、自転車の活用推進に向けた施策展開が可能になると考えます。</p>
地方公共団体	福井県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存のシェアサイクルのシステム(手書きの申込書による貸出し)について、GPS等を利用した自動システム(ICカード等による貸出し)への切り替えを検討するにあたり、ポート設置や管理システム導入にかかる初期投資が多大であることが課題となっている。 ・サイクリング協会の高齢化や規模縮小が進み、イベント等の運営や安全対策(立哨や伴走)が困難となり、民間による機運醸成が進みにくい。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から目的地への移動手段として自転車の活用を提案することが効果的であると考えられるため、自転車と鉄道の連携を検討する鉄道事業者への財政的支援をお願いしたい。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	滋賀県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>○日常・観光面の利用における共通課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人や子どもなどへのルール・マナーの徹底(学習機会の確保) ・サイクルバスなど、公共交通機関への自転車搭載の普及(事業者と住民の理解醸成) ・利用年齢層・用途に応じた自転車の種類・タイプとレンタサイクルにおける適正価格のアンバランス(公費投入と民営(自立)) ・自転車の歩道走行抑制と、シームレスな走行空間の確保 <p>○「ビワイチ」(自転車観光)という視点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車観光の仕組みづくりや人づくり ・「おもてなし」品質の向上 ・安全かつ気軽に周遊できる環境づくり(走行環境整備、安全啓発、アクセス改善) ・サイクリングルートの標示の使用の共通化(他のエリアと異なる表示で良いのか) ・観光スポット等における、スタンドの無いスポーツバイクの駐輪スペースの確保 ・自転車利用時の荷物の移送・自転車本体の移送に関する大きさ(梱包方法)等に関する事業者間の取扱いの違い。 ・全国的なレスキュー体制の整備・標準化 ・サイクルツアーガイドの育成とレベルに応じた認定・紹介など ・各地域における周遊先コンテンツの磨き上げ ・キーパーソンやメディア等とも連携した発信・認知度向上 ・地域住民の理解 <p>○日常生活の観点から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区ではない地域におけるレンタサイクル事業の運営(収支)の難しさへの対応 ・安全に乗るための点検・整備の基準、点検・整備後のフォローのあり方の標準化 ・自転車通勤等のエコ通勤に対するインセンティブ ・自転車通勤に対する通勤手当の付与 ・駐輪場の不足 ・人口密集地でない地方部でのシェアサイクルの普及 ・都市部の街路が未だに自動車優先で、生活道路まで歩行者、自転車が優先でない状況への対応。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>○「ビワイチ」(自転車観光)という視点から</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	滋賀県	<p>【滋賀の素材・魅力磨き上げプロジェクト】 「ビワイチ」による持続的な地域の活性化</p> <p>取組の概要 これまでの官民様々な主体の取組とサイクリング業界の盛り上がり相俟って、「ビワイチ」推進の機運が高まっており、県庁内にビワイチ推進室を設置(H29.4)し一体的な取組を推進する。また、ビワイチ総合推進計画の策定による県、市町、事業者、地域等が一体となった自立的な「ビワイチ」推進体制を構築し、「ビワイチ」による持続的な地域の活性化を実現する。</p> <p>特徴的な取組</p> <p>①推進体制の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境整備、交通システム整備、観光施策を一体的に推進するため県庁内に「ビワイチ推進室」を設置(H29.4) ・ビワイチ推進総合計画の策定(H29) <p>②ビワイチ観光推進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ビワイチ」レンタサイクル拠点の整備促進 ・サイクルサポートステーション(CSST)の整備 →空気入れや自転車用工具、トイレの貸出し等を行う拠点を整備(H28:132ヶ所、H29:200ヶ所予定) ・ぐるっとびわ湖サイクリングマップ刷新、「プラスルート」の設定による各地への誘客強化 ・サイクルツアーガイドの養成 ・湖上交通やサイクルトレインなどを活用したショートビワイチの提案 ・情報発信 → サイクリング系広報媒体による発信、サイクルイベント出展、国内外のキーパーソン招請による発信 <p>③自転車走行空間整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境整備・路面標示(矢羽根、ブルーライン)によるルート案内(H28:25km、H29:約20km) ・路肩拡幅等により走行空間確保(H29:3ヶ所の工事着手) <p>④安全・安心な自転車利用に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全利用啓発(サイクリスト、CSST、自動車、ガイド) ・安全・安心な自転車利用環境構築に向けた研究、レンタサイクル利便性向上検討 <p>活用した国の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方創生加速化交付金(H27国補正)、地方創生推進交付金(H29国当初)、地方創生拠点整備交付金の活用。
地方公共団体	京都府	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>○関係機関との連携 自転車の活用を推進するにあたり、関係する部署が多岐にわたることから、庁内のほか市町村や民間を含む関係団体などとの幅広い横断的な調整が必要となっている。 今後、推進計画策定に際しては、既存事業との整合や新規施策の立案にあたっては、関係機関との連携が必要不可欠となる。</p> <p>○予算確保 計画策定に必要な予算のほか、計画に基づく具体的な施策を進めるための予算確保が課題である。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>○現時点では、具体的な取り組み案まで議論していないため、特に意見なし。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	大阪府	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>①自転車専用道路等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車ネットワーク計画策定の促進 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、市町村へ自転車ネットワーク計画策定を働きかけているが、現在、計画策定済み市町村は府内で8市(政令市含む)。また、安全対策上の必要性は認められるが、財政上の理由などにより自転車ネットワーク計画策定に前向きでない市町村もある。 ・市町村が積極的に取り組めるような仕組みづくりが必要。 ●自転車道又は自転車専用通行帯が必要な路線の整備 ・自転車道又は自転車専用通行帯の整備にあたっては、新たな用地が必要となるため、用地買収や多額の事業費が必要であり、早期整備が困難である。 ・ガイドラインに基づき、将来形の自転車道又は自転車専用通行帯の整備ができない場合は暫定形態で整備し、将来、計画的に完成形態で再整備することが求められているが、整備にあたっては新たな用地が必要になるため、困難となることが予想される。 ●車道走行する自転車の安全対策 ・4車線道路などの自動車の旅行速度が高い道路で、暫定形態の車道混在で整備する場合、車道走行する自転車の安全確保が求められており、より安全な対策の検討が必要である。 ・歩道が無く、狭隘な道路であるが、ネットワーク形成上、自転車通行空間の整備が必要な路線の安全確保を含めた整備手法の検討が必要である。 ・駐車車両が多い路線においては、自転車が車道走行中、駐車車両への衝突回避のため、車道へはみ出すことがある。その場合、自動車との接触事故が危惧されるが、事故防止に係る安全対策手法について検討が必要である。 ●事業費の確保 ・自転車通行空間の整備推進のため、必要な財源措置を講じていただきたい。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(H28.10) ・自転車関連事故や自転車交通量が多い区間などを対象に、府管理道路で約60kmの自転車通行空間の整備を行う。 ・市町村の自転車ネットワーク計画策定を促進し、府管理道路の整備方針と今後10か年の整備を策定する。 <p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>⑥自転車安全に寄与する人材の育成等</p> <p>⑧交通安全に係る教育及び啓発課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車利用者の自転車損害賠償保険等の加入について ・現状においては、自転車損害賠償保険等(以下 自転車保険)の加入について、義務化を条例化している自治体や条例化していない自治体など様々な状況である。 ・今後、自転車が交通としての役割を担った場合、各自治体を跨った広域的な活用が予想されることから、自転車保険の加入については、各自治体の条例による義務化ではなく、法整備による全国一律の規定が必要ではないか。 ●自転車の安全教育の推進 ・現在、自転車の交通ルールは、道路交通法等で規定されているが、自転車利用者の中には、これらの交通ルールを正しく認識している者が少ないのが現状である。 ・今後、自転車の活用を推進していくためにも、自転車を利用する若年層から、自転車の交通ルール、乗り方について、安全教育を進め、学校においても、実際の公道で児童生徒等がどの様に行動するべきかを考える実技講習会の実施義務化などを取り入れるべきではないか。
地方公共団体	兵庫県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	奈良県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>○市街地における移動や連絡の手段としての自転車の活用は、省資源や時間の節約による経済合理性の面で有効であると考えられる。これらが有効に機能するためには、市街地において自転車が安全に速く移動するための環境づくり、車道を安全に通行するためのレーン拡大等の方策が必要となるが、現状は路側を走行している状態で、砂が堆積したり、ゴミが捨てられていたり、自転車走行に危険が伴っている。現在、国直轄区間で整備されている専用レーンは、歩道側を拡幅整備しているものであるが、交差部分での段差が多いなど、自転車の安全、快適走行とは程遠い状況にある。</p> <p>○全国的にサイクルツーリズムの取組が広がり、海外からの観光客の利用も増える中で、自転車に係るサインや路面標示など、全国で統一が図られていない状況にある。これまでの経緯も有り困難であることは認識しているが、今後の自転車のサインや路面標示などの、基本的な方針などを取り決める必要がある。</p> <p>○観光地などに自転車で訪問した場合、どこに駐輪できるかがわかりづらいので、案内看板等の整備が必要。</p> <p>○自転車駐輪場について、チェーン式の鍵をかけづらいところが多いので、改善が必要。</p> <p>○自転車の活用を推進するための自転車専用道路等の整備に当たっては、自転車と自動車、自転車と歩行者を空間分離することが、交通事故防止の観点から最も重要であると考えられるが、県内ではこうした整備がなされた道路が少なく、自転車と他の交通との混在型が多いのが現状である。特に、自転車の走行機能を重視した自転車走行空間を整備する場合は、物理的な建造物で分離を図る必要がある。よって、自転車の活用の推進に当たっては、自転車の走行空間を十分確保した道路設計・改良を実施した上で推進する必要がある。</p> <p>○自転車利用者については、運転免許の必要がなく交通安全に関して教育を受ける機会がない。そのため交通ルールについて無知な者が多い現状がある。また、奈良県を取り巻く交通情勢として、毎年、子供が被害者となる自転車利用時の重傷事故が発生しており、とりわけ今年は5月に自転車利用時の交通事故により、小学児童が事故発生から一日経過後になくなる死亡事故が発生するなど厳しい情勢であり、今後も子供の自転車利用時における重大事故の発生が懸念されるところである。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>○全国で行われている、様々な取組を紹介できる場があれば、今後の利用促進を考えていく上で参考になると考える。</p> <p>○観光地など人が多く訪れるところには駐輪場が必要。</p> <p>○自転車駐輪場には、整然と駐輪ができるようラックが必要。</p> <p>○自転車と他の交通を物理的に分離した自転車走行空間を確保するための道路整備、改良を推進する。この取組を推進するに当たっては、例えば「京奈和自転車道において、他の交通と分離を図った自転車専用道路を○年度までに○km整備する」などのKPI指標を掲げる。</p> <p>○小学校における交通安全教育の推進、交通安全子供自転車大会の活性化</p> <p>・子供を対象とした自転車の交通事故防止、自転車の安全利用を目的として毎年8月に開催している(一財)全日本交通安全協会主催の「交通安全子供自転車大会(今年は52回大会)」に出場する奈良県代表校を選考するため、県内において、毎年選考会(今年は第42回大会)を実施している。子供自転車大会選考会に出場する小学校については、参加意欲の減退、指導体制の不確立、装備資機材の不足、県の予算化措置がなされていない状況等の問題から、参加校の減少若しくは低水準の維持となっている状況にある。よって、県警察としては「交通安全子供自転車奈良県大会」の出場参加校の拡充に向け、すでに奈良県教育委員会や小学校等に働きかけを行っているものの、今後一層推進をしていく必要があり、今後は小学校のカリキュラムへの取り組み等、自転車大会の県教育委員会と県安協の主催を検討。</p> <p>○中・高校生における交通安全教育の推進</p> <p>・高校生の自転車事故防止対策として、全国共済農業協同組合連合会奈良県本部(JA共済奈良)の全面協力の下、プロのスタントマンによる自転車事故の再現を取り入れた自転車安全教室(スクエアード・ストレイト教育技法)を年4回開催している。危険な自転車走行によって惹起される交通事故をプロのスタントマンが再現することで、交通事故の危険性を疑似体験させるスクエアード・ストレイト教育技法により自転車利用者の交通事故防止を図ることを目的としている。今後も一層推進をしていく必要があり、プロのスタントマンによる自転車事故の再現を取り入れた自転車安全教室(スクエアード・ストレイト教育技法)を全国共済農業協同組合連合会奈良県本部(JA共済連奈良)と県教育委員会の主催で実施していくことを検討。</p> <p>※スクエアード(SCARED)とは「怖がる・怯える」の意味であり、スクエアード・ストレイト教育技法とは恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育技法のことをいう。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	和歌山県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の活用により得られる効果に対する住民の理解 ・例えば、「自転車を活用すれば二酸化炭素が〇〇縮減」や「医療費が〇〇縮減」など国として住民にわかりやすい統一的な効果を示していただければ、自転車施策の推進への理解が得られやすいと考えられる。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>本県における自転車施策における主な取組は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○川・山・海のサイクリングロードの整備 ・地域の魅力を楽しみながらの観光や健康づくりを促進するため、ブルーラインや案内看板を設置するなど、延長約800kmにおよぶ川・山・海のサイクリングロードの整備を国・県・市町村が連携し、推進。 ・ブルーラインについては、自転車歩行者専用道路では連続したラインを引き、自動車交通量が少ない一般道路では100mおきに長さ5mのラインを設置。交差点内には、進行方向を示す路面表示などを設置。 ○サイクルステーションの設置などサイクリストの利便性を高める取組、イベントの開催による情報発信を通じて地域活性化につながる取組を実施。 ○サイクリングPR映像の制作 ・有名バイクメーカーのブランド力を活用し、ローディー編と女子旅編(各1分)のブランディング映像を制作し、9月6日に東京で開催されたレセプションで発表。現在、和歌山県観光連盟のWEBサイトにおいて公開中。 ○ファムツアー実施 ・独自の店舗WEBサイトを有するスポーツサイクルショップ及び、サイクリング系メディア(雑誌及びWEBサイト)を招請し、県内のおすすめサイクリングルートやサイクリストに優しい宿、ブルーラインの整備状況などを取材していただき、その情報を発信。 ○サイクリストに優しい宿泊施設の拡大 ・自転車の部屋への持ち込み、修理道具の貸し出し、情報提供等、「サイクリストに優しい宿泊施設」を拡大するため、県内の宿泊事業者を対象に全国の成功事例やハード・ソフトの整備などを学ぶ研修会を開催。 ○おすすめサイクリングコース5か所の開発と情報発信 ・サイクリストの目線で和歌山県のおすすめルートを5つ選定し、民間WEBサイトで情報発信。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	鳥取県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の利用を促進するためには、自転車走行空間の確保、自転車利用のきっかけづくり、交通ルール・マナーの向上など複合的な観点から進めていくことが重要。 ○そのため本県では、平成25年に「鳥取県バイシクルタウン構想」を策定し、道路整備、交通安全、地域・観光振興、健康増進など幅広い分野で施策の方向性を定め、連携・情報共有しながら取組を進めているが、自転車文化の定着・事業予算の確保・地元との調整等をはじめ、個別分野でも次のような様々な課題がある。 <p>＜個別分野等の課題の例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路整備において、新規の自転車専用道路を優先的に整備することは困難であり、路面表示も街路地域ではタクシーやトラックなどとの兼ね合いが課題となっている。 ○自転車利用の拡大にあたり、自転車の積載(運搬)について公共交通機関と連携した利便性向上が必要だが、乗客輸送の安全面との兼ね合いから対応が難しい。 ○自転車通勤チャレンジ事業に参加した人は、「自転車通勤を続けたい」という感想がほとんどだが、一方で道路環境や交通マナーなどに関する不満の声も多い。 ○公共交通機関の少なさや冬場の降雪など天候不順などの地域特性があり、自動車利用への依存度が高いため、自転車利用への移行が進みづらい。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>＜鳥取県バイシクルタウン構想」等により実施している取組例＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車歩行者道等を設けない場合の路肩幅員の拡大等を規定した条例を制定し、走行環境を整備 ○サイクリングコースの整備や広域サイクリングルートの設定、カラー舗装・路面標示の実施 ○県内コンビニ各社と連携し修理工具や空気入れ等を配備するサイクルポートの整備やUDタクシーを活用したサイクリスト救援システムの取組 ○自転車の楽しさを知ってもらいイベントや公共交通機関と連携したサイクルイベントの実施 ○県民・事業者に向け、健康づくりの視点から自転車通勤を促すチャレンジ事業※を実施 <p>※健康に関心の高い県民に週2回以上3か月の自転車通勤にチャレンジしてもらい、体力向上等の効果を実感していただくことで、運動習慣の定着と通勤の自転車利用を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鳥取県支え愛交通安全条例によるヘルメット着用や自転車損害賠償保険加入の努力義務化や中・高校生を対象とした自転車ヘルメット購入補助
地方公共団体	島根県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内の道路は幅員が狭く、また路肩の管理が不十分なため、自転車の安全な走行に支障をきたす箇所もある。自転車通行空間の確保が課題。 ・自転車は免許制度もなく誰でも乗れる乗り物である反面、自転車のルールやマナーについては、県民に完全に浸透しているとはいえない状況。 ・都市部と地方では、「自転車の活用推進」の目的が異なっており、一律に自転車活用を推進することは困難であるため、地域の実情を考慮に入れ、島根県で自転車活用を推進する目的を明確にする必要がある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方版推進計画を策定した自治体に対する計画実施に向けた柔軟な財政的支援。 ・障がい者等の自転車利用機会の拡大を始めとする障がい者福祉や県の自転車を活用した観光振興への寄与等の社会的要請を踏まえ、本年4月1日に島根県道路交通法施行細則を一部改正し、「タンデム車」の一般道における走行を可能としており、障がい者の自転車利用についても推進していく必要があると考える。 ・その他、交通安全対策の観点から①自転車通行ルールやマナーの周知徹底、②自転車保険(損害賠償保険等)の加入促進、③自転車の点検・整備、④自転車ヘルメット使用の推進に取り組む必要があると考える。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	広島県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>広島県では5つのサイクリングロードを設定しており、中でも、しまなみ海道サイクリングロードは、受入環境の整備などにより、国内外から多くのサイクリストが訪れている。一方で、安心・安全な自転車走行空間の確保が課題となっており、国の自転車利用環境創出ガイドラインを踏まえた整備形態や整備の優先度について、関係者間で協議を行っている。今後、ガイドラインに沿った整備に当たっては事業費の確保が課題である。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>中国地方知事会において、広域推奨ルートの設定やサイクリング客の受入環境の整備などについて検討を行っており、国内外でのプロモーションや情報発信と合わせて、地域の観光振興を図っていきたい。</p>
地方公共団体	岡山県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たな自転車道等のハード整備は困難で、既存施設の利活用が中心となる。 ・自転車関連施策を一元的に所掌する組織を有する自治体は、ほとんどなく厳しい人員削減と行政改革の結果、新たな組織の設置や専任職員の配置は困難。 ・県計画を策定するとしても、新たな事業計画ではなく、既存の自転車が関係する施策をとりまとめる形になると思われる。
地方公共団体	山口県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ 自転車利用環境の構築と交通ルールの周知 ▽ 過去5年間(H24～H28)における自転車関与の交通事故発生状況 <ul style="list-style-type: none"> ① 自転車乗用中の交通事故死者数28人(年平均5.6人) ② 自転車が関与する人身交通事故は減少傾向にあるものの、全人身交通事故に占める自転車事故の割合は約1割強で推移 ▽ 自転車の正しい交通ルールや交通マナーを学ぶ機会が少ない。 ・小・中学生、高校生や高齢者に対する交通安全教室のみ <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▼ 自転車利用環境の構築(サイクル県やまぐち等)を関係部局が連携を強化し推進する。 ▼ 自転車事故を防止するため、自転車の交通ルールの遵守や正しい交通マナーの実践について、広報・啓発活動を推進する。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	徳島県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車専用道路や自転車通行帯、駐輪場の整備、維持に係る予算の確保 ○サイクリストへ魅力のあるコースの設定及び情報発信 ○県外からのサイクリスト受入体制の強化 (サイクリストの拠点となる施設の整備、宿泊施設の受入体制整備など) ○歩行者・自動車ドライバーとの共存、相互理解 ○自転車利用者の交通ルール及び交通マナーの遵守、安全利用に関する教育の継続 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サイクリスト初心者向けの練習コースを紹介したルートマップ(徳島自転車ラインルートマップ)の配布 ○四国4県で連携した四国一周のサイクリングマップの作成に向けた協議の実施 ○サイクリングを観光資源としたPR活動 ○サイクリストが見やすい走行表示の検討 ○徳島県自転車安全適正利用推進計画の策定 (「年間自転車事故死者数5人以下かつ可能な限りゼロ」、「年間自転車事故発生件数400件以下」といった数値目標を設定) ○体験型交通安全教室 (高齢者及び小学生を対象としたスタントマンによる事故再現の交通安全教室) ○自転車安全点検訪問 (高校生を対象とした自転車安全整備士による点検整備と保険加入の促進) ○交通安全子供自転車大会 (小学生を対象とした実技と学科試験による競技を通じた交通ルールや運転技能の向上) ○高齢者自転車安全運転競技大会 (高齢者を対象とした模擬コースでの競技大会を通じた交通ルールや運転技能の向上)
地方公共団体	香川県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共 団体	愛媛県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○良好な自転車交通網形成について <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路等の整備について、計画に基づき整備推進に努めているが、限られた予算の中では充実した整備ができない。 ・「自転車ネットワーク計画」の策定が進んでいない自治体が多い。 ○自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進について <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルが増加する一方、レンタル用自転車の種類や整備状況にばらつきがある。 ○自転車競技のための施設の整備について <ul style="list-style-type: none"> ・オフロード自転車コースを設定したところ、当該コースは特殊性や難易度が高く、安全な運用方法を確立する必要がある。 ○自転車の安全な利用に寄与する人材の育成等について <ul style="list-style-type: none"> ・自転車施策や安全利用教育に携わる市町職員等の育成が必要。 ・タンDEM自転車を使った障がい者のサイクリング体験等において、ボランティア人材が不足している。 ・各種サイクリングイベントにおいて、ボランティア人材が不足している。 ○交通安全に係る教育及び啓発について <ul style="list-style-type: none"> ・子ども、学生、高齢者、障害者等への効果的な交通安全教育・啓発。 ・自転車利用者に対する「車道走行の原則」「左側通行」等のルールの周知・浸透。 ・成人及び高齢者等のヘルメット着用率が低い。 ・自転車安全利用のための施策やイベント等の周知方法。 ○国民の健康の保持増進について <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者のサイクリングについての、県民への普及啓発。 ・サイクリング愛好者の裾野拡大、環境整備が途上。 ・高齢者を対象にしたスポーツサイクル体験会の実施に関し、スポーツサイクルの高齢者における健康、生きがいへの効果等の測定。 ○学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上について <ul style="list-style-type: none"> ・自転車部における競技力や体力向上の取り組みにおいて、安全面への一層の配慮が必要。 ○自転車と公共交通機関との連携の促進について <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルトレイン、サイクルバスの運行促進について、JRについては、グループ全体での運行規則があり、サイクルトレインの運行エリアを広げることが困難。 ○災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時における情報収集等に使用する自転車の配備について、財政負担が生じる。 ○自転車を活用した国際交流の促進について <ul style="list-style-type: none"> ・外国語でガイド対応できる人材が不足している。 ・外国との交通ルール等の違い。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	愛媛県	<p>○国内外からの観光旅客の来訪の促進等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングガイドの数が不足している。 ・サイクリングガイドの活躍の場が不足している。 ・都道府県を跨いだ広域連携をするに当たって、各都道府県の自転車環境整備状況等に差がある。 ・サイクリングマップ等の外国語への対応。 ・幅広い層へのサイクリングの普及・PR。 ・サイクルオアシス(サイクリストのための休憩施設。空気入れ、水、トイレ、ベンチ及び情報を無償提供し、地域と交流できる施設。)の普及・拡大。 ・駐輪スペースに余裕がない施設が多い。 ・海外における認知度、海外への情報発信力の不足。 ・海外のサイクリング団体、関係者への情報の不足。 ・しまなみ海道の自転車通行料金無料化に関して、恒久的な無料化とはなっておらず、地元負担の軽減が課題。 ・広域連携サイクリングイベント等への県外参加者の増加策。 <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車関係施策の経済効果等の測定が困難。 ・市町連携による自転車施策の推進。 ・女性への自転車の普及。 ・自転車損害保険等の周知・加入促進。 ・サイクリングコースの整備について、防災工事等を先行している未整備区間の解消。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	愛媛県	<p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的な自転車専用道路等の整備・推進。 ・「自転車ネットワーク計画」の策定。 ・レンタサイクルの内容充実。 ・自転車安全利用セミナーの開催。 ・タンDEM自転車を活用した障がい者サイクリング体験の実施。 ・障がい者への交通安全教育・啓発。 ・高齢者を対象にしたスポーツサイクル体験会の実施。 ・サイクルトレイン、サイクルバスの運行促進。 ・災害時に情報収集等に使用する自転車の配備。 ・自転車を活用した国際交流の推進。 ・自転車店、メディア等へのプロモーション活動。 ・自転車展示会への出展等。 ・HP、SNS等を活用した、自転車施策の普及。 ・子ども、高齢者への普及啓発。 ・交通ルール及びマナー向上の普及啓発。 ・交通安全教室の継続的な開催。 ・ヘルメット着用の推進(大学生、成人、高齢者等)。 ・高齢者を対象にしたスポーツサイクル体験会の開催。 ・高校生への交通安全教育の充実。 ・自転車通勤者等への研修会の開催。 ・駐輪場の整備等、地域に適した自転車環境の整備。 ・サイクリングコースマップの作成。 ・広域連携によるサイクリングコースマップの作成。 ・外国語に対応したサイクリングコースマップの作成。 ・外国人に向けたサイクルツーリズム販売促進パンフレットの作成。 ・サイクリングガイドの養成。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	愛媛県	<ul style="list-style-type: none"> ・外国語に対応できるサイクリングガイドの養成。 ・サイクルオアシス(サイクリストのための休憩施設。空気入れ、水、トイレ、ベンチ及び情報を無償提供し、地域と交流できる施設。)の普及・拡大。 ・サイクリングイベントの開催。 ・広域連携サイクリングイベントの開催。 ・国際サイクリング大会の開催。 ・地域の特色を活かしたサイクリスト向け補給食の開発。 ・サイクルレスキュー(サイクリング中のトラブルに対応する自転車店等)マップの作成・配布。 ・サイクリングのモデルコースの設定。 ・海外からのサイクリスト誘客支援。 ・海外の旅行社、メディアの招請。 ・広域連携サイクリングルート(四国一周サイクリングルート等)の設定と誘客促進。 ・海外のサイクリングイベントへの出展。 ・しまなみ海道の自転車通行料金無料化。 ・しまなみ海道・国際サイクリング大会の実施。 ・自転車施策の経済効果等の指標化。 ・市町連携による自転車施策の推進。 ・サイクリングの日等、県民への普及啓発。 ・女性への普及啓発。 ・FreeWi-Fiの整備。 ・「思いやり1.5m運動」「シェア・ザ・ロード」の普及啓発。 ・自転車店との連携による自転車施策の推進。 ・自転車損害保険等の加入促進。 ・自転車を活用したライフスタイルへの転換。 ・エコ通勤の推進。 ・交通安全教育手法の研究。 ・自転車シミュレーターを活用した「参加・体験・実践型」交通安全教育の継続推進。 ・高齢者団体等との連携強化。 ・サイクリングの健康、生きがいづくりへの効果検証。 ・広域連携(四国4県等)共同プロモーション。 ・広域連携(四国一周等)サイクリングイベントの開催。 ・広域連携における、統一的な基準に基づいた自転車環境の整備。
地方公共団体	高知県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>課題①: 自転車の交通ルールに関する理解が不十分で、ルールやマナー違反が多い。</p> <p>課題②: 自転車の活用推進には自転車通行空間の確保が重要であるが、道路の両側に建築物が連続している等の理由により、自転車道、自転車専用通行帯の確保が難しい場合が多くある。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>取組①: 交通安全教育やマナー啓発等の充実</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	福岡県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>1. 自転車の走行空間整備等</p> <p>(1) 市街地、観光地等の自転車走行空間の整備が不足している。</p> <p>(2) 複数の自治体を跨ぐ自転車走行空間の整備が必要である。</p> <p>(3) 自転車利用者に対する標識、案内看板、案内標示の設置が不足している。</p> <p>(4) 本来の趣旨とは異なった自転車ネットワーク計画が作成され、実態として利用が多い路線(計画にない路線)についての整備に消極的となる市町村がある。</p> <p>(5) 道路の新設又は改良に併せて、自転車走行空間の整備を検討すれば効率的である場合が多いが、検討されることが今のところ少ない。</p> <p>(6) 都市計画事業における事業認可取得に際し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、「ガイドライン」)では、幅員構成の根拠基準とならないと指導されており、街路事業での自転車通行空間整備が進まない要因となっている。</p> <p>(7) 道路事業においても、事業認定や土地収用法の根拠基準となっていない。</p> <p>(8) ガイドラインについては警察庁と協議済みとあるが、県警本部との協議の際に、ガイドラインでは原則認められていない自歩道を設置した上、さらに自転車通行帯の設置を求められる場合がある。速度が速い自転車と遅い自転車への配慮であり、安全面を考慮すると理解できるが、現在の基準からすると過大な整備となることから対応に苦慮している。警察庁と県警本部とで意思疎通に欠点があるのではないか。</p> <p>(9) 自転車ネットワーク計画策定の必要性(策定する意義、策定による財源措置)を市町村に理解してもらえず、自転車ネットワーク計画の策定が進まない。</p> <p>(10) 市町村においては歩道ですら整備が十分になされていないという現状があり、自転車走行空間の整備は優先順位が低いと考える意見が多い。</p> <p>2. シェアサイクル</p> <p>(1) 市町村をまたぐシェアサイクル等の導入について検討する場がない。</p> <p>(2) シェアサイクルの整備費、維持管理費が高額となることが多い。</p> <p>(3) 民間のシェアサイクル事業増加に伴い、想定される放置自転車の増加や交通マナーの悪化への対応に備えておく必要がある。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	福岡県	<p>3. 交通安全</p> <p>(1) 自転車の安全教育、啓発活動等については、警察以外の関係機関・団体等も主体的な取組みができるよう指導者の育成を図る必要がある。</p> <p>(2) 自転車利用者の被害軽減のためには、ヘルメット着用の義務化等、法整備が必要である。現在は、保護者等が児童・幼児へヘルメットを着用させる努力義務規定である。</p> <p>(3) 道路交通法による車道のパーキングメーター駐車が、自転車走行の安全上の支障となっている。</p> <p>4. 公共交通との連携</p> <p>(1) 自転車を梱包する共用ボックスの導入など、輸送環境が整備されていない。</p> <p>(2) 鉄道駅等での組み立てや分解場所(サイクルステーション等)がない。</p> <p>(3) 電車、バス、フェリー、高速船等の車内への持ち込みが困難である(専用車両の設置、車内保管設備(立てかけ場所、ラゲッジスペース)の確保)。</p> <p>5. 観光</p> <p>(1) 観光地、観光案内所、鉄道駅・サイクルステーション等に設置されている標識・看板が共通表示になっていない。</p> <p>(2) 観光客来訪時の安全性・快適性が確保されていない(交通ルールの周知不足、標識、ピクトグラム未導入)。</p> <p>6. その他</p> <p>(1) 自転車に特化した部署を持つ自治体においても駐輪対策や走行空間整備に特化しており、教育や観光利用など自転車の全体的な利活用がなかなか考えられていない。</p> <p>(2) タンデム自転車(2人乗り)について、公道を走れないなど、理解が不足している。</p> <p>(3) 自転車に関する国の補助制度について、国土交通省(道路局、都市局)や環境省など窓口が多く、情報収集や協議に支障をきたす。</p> <p>(4) 自転車のイベントを実施する際に、自動車渋滞、歩行者の動線確保、道路規制の問題等考慮することが多く、道路管理者や道路規制者への業務量増加や責任問題などで調整が難航する。</p> <p>(5) 県内市町村で自転車施策を専任で担当するだけの人がいない。</p> <p>(6) 地方版自転車活用推進計画を策定した場合に、どのようなメリット・デメリットがあるのか不明確である。</p> <p>(7) 地方版自転車活用推進計画を作成する際の指針等がないので、どのように作成してよいかかわからない。</p> <p>(8) 自転車に関する団体がわからない。</p> <p>(9) 機関委任事務の廃止により自治事務化されているので、自転車施策を県として推進するための事業費、事務費がない。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	福岡県	<p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>※推進に必要と考えていること。現在実施しているものも含む。</p> <p>1. 自転車の走行空間整備等</p> <p>(1)事業認定、都市計画決定、土地収用、会計検査等でも道路構造の拠り所となる道路構造令の改定。ガイドラインの考え方を構造令へ反映するか、ガイドラインを根拠基準とすること。又は、構造令上で都市部における自転車道の設置基準を緩和すること。</p> <p>(2)安全で快適な自転車走行空間の整備及び整備にかかる補助制度。</p> <p>(3)警察庁からガイドラインの考え方を再度徹底するか、課題・問題点1.(6)のような考え方が可能となるような基準の改定。</p> <p>2. 駐輪場</p> <p>(1)サイクルスタンド、サイクルステーションなど、自転車受入環境(駐輪場)の整備。</p> <p>(2)車道のパーキングメーター駐車場に対する道路交通法の整理が必要。</p> <p>3. シェアサイクル</p> <p>(1)都心部への自動車流入を制限し、シェアサイクルを拡充。</p> <p>(2)シェアサイクルの行政境(都道府県、市町村域)を越えた連携。</p> <p>(3)民間シェアサイクル事業の導入や運用時のトラブルに対する対応策の仕組み作り。</p> <p>4. 人材の育成</p> <p>(1)地域内事業者の連携強化(サイクリストへの対応、共通ロゴの掲示、サイクリスト向けマニュアルの作成)。</p> <p>(2)故障・修理、メンテナンスへの対応。</p> <p>(3)観光客来訪時の安全性・快適性を確保するためのコースガイド育成。</p> <p>(4)警察以外の機関や団体等による主体的な安全教育や啓発活動のための指導者育成。</p> <p>5. 交通安全</p> <p>(1)違法駐車取締り強化。</p> <p>(2)自動車と自転車との離隔距離1.5mの徹底。</p> <p>(3)自転車安全利用条例の一層の周知・浸透。</p> <p>(4)自転車による車道の安全走行のために、道路交通法による児童・幼児のヘルメット着用の義務化。</p> <p>(5)小学校等における自転車安全利用に関する授業のカリキュラム化。</p> <p>(6)自動車運転手に対する自転車への理解を深める働きかけ。</p> <p>(7)ルールやマナーに関する啓発(国内外の観光客いずれも)。</p> <p>(8)外国人旅行者によるシェアサイクルの利用時の交通ルールとマナーの普及。</p> <p>(9)自転車は車道通行が原則ではあるが、歩車分離信号の交差点での交通ルールなどがわかりにくいので周知・普及が必要。</p> <p>6. 公共交通との連携</p> <p>(1)バス、鉄道などへ輸送するための環境整備(車体改造、駅舎改築、整備スペースの確保等)。</p> <p>7. 観光</p> <p>(1)自転車を使った観光ルートの検討、作成。</p> <p>(2)行政境(都道府県、市町村域)を越えたサイクリルートの設定。</p> <p>(3)訪日外国人観光客に対する多言語化対応。</p> <p>8. その他</p> <p>(1)自転車施策の広報誌、パンフレットの作成等、効果的な普及啓発(自転車通行環境、観光場所、自転車の装備資器材等について)。</p> <p>(2)観光・スポーツ利用を全面に出して、通勤、通学、買い物利用だけでなく、ライフスタイルの一部としてPR。</p> <p>(3)まずは自転車の活用による成功事例を示し、国民に興味を持ってもらう。</p> <p>(4)自転車に関する国補助の窓口統一。</p> <p>(5)事業費、事務費が無い中でも自転車の活用推進に関する施策を展開するための交付金制度の創設。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	佐賀県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>(意識)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車愛好家の方は自転車活用推進法を認知しているが、大半の県民を始め行政関係者においても認知度が低い。 ・自転車施策について好意的な県民は少なく思える。推進を打ち出しても多くの県民意識と乖離し、共感を得られない懸念がある。 ・県民において「車道を走る」、「左側走行」などの自転車通行ルールの意識が低く、指導・教育等が必要と考えるが、県民意識に広く浸透するには時間を要すると思われる。 ・自転車の保有台数は多いものの、公共交通機関が弱いため、自転車と他の交通手段(電車、バス等)を組み合わせた通勤などが考えづらい。 <p>(行政)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本部事務局が国交省道路局にあるため、県の道路課が事務局を行うことになった。基本方針のどこまでを地方版計画に取り込むかはあるが、内容を勘案すると、多部局との調整も多く行う必要があることから時間を要すると思われる。 ・地方版推進計画については段階的に内容を充実していければと考え、一例として初期段階では、『自転車専用道路等の整備』(自転車ネットワーク計画と自転車走行空間の計画)と『交通安全に係る教育及び啓発』のみで計画を策定し、次段階以降は観光、スポーツを取り込んだ自転車ネットワーク計画の改定やシェアサイクルを取り込んで内容を充実させるなどし、改定ごとによりよくなれば地方版推進計画の策定も早まるものとする。先日の都道府県・政令市説明会において、基本方針中で最低限盛り込んでほしい項目を国版推進計画策定にあたって示したいとの発言があったが、基本項目や方針を示されると地方版推進計画の策定が滞るものとの懸念している。 ・他の部局を地方版推進計画に取り込むためには、他の部局に対し、それぞれの施策におけるメリット、デメリットを示す必要があるが情報が無く対応できない。 ・他の部局に関する施策について具体的な内容が不明であり、事務局からの説明に齟齬があった場合、庁内でも大変な問題となる場合が想定される。本部事務局から省庁毎の担当部局に対し、それぞれが実施する施策に沿ってメリット、デメリットの説明を行うような体制は必要とする。
地方公共団体	長崎県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本県は平地に乏しく、いたる所に山岳や丘陵が起伏しているため、自転車利用人口が少なく、自転車ネットワークの計画策定や協議会等の設立、自転車利活用の啓発活動を行っている事例がない状況である。 ○一方で、交通量の少ない離島において自転車ロードレースやイベントが開催されている。また、一部離島では自転車で移動する外国人観光客が増加しており、観光振興から自転車利活用を検討している島もある状況ですが、外国人観光客のマナーの悪さから交通安全が問題となっている。観光客の受入体制強化に係る県と市町村の役割分担、道路管理者が行うべき措置や対策、整備等にかかる財源などが課題となっている。 ○本県には大規模自転車道が1路線あるが、今後、老朽化による維持管理費用や、異常気象による災害を防止する事業にかかる費用が増大すると想定される。 ○しかしながら、財政面から幹線道路の維持管理や、緊急輸送道路上の防災事業を重点的におこなっているのが現状であり、より大規模自転車道を安全・安心に利用するためには、交付金等の財政的な支援が必要と考えている。 <p>自転車の活用推進に係る県・市町の部局や分野が多岐にわたるため、調整に時間を要しており、十分な課題や問題点の意見集約等ができていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○来年の夏を目途に自転車活用推進計画の閣議決定を目指していることは理解しているが、今後の素案等の意見照会や調査依頼等については、ある程度の時間が必要と感じているので、その際は配慮していただきたい。
地方公共団体	熊本県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	大分県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国同様、県庁内においても自転車活用に関係する部署は多岐に及び、計画策定に向けた体制構築に苦慮している。今後、検討を進める中で、部署毎に所管省庁へ制度や予算等の問合せを行うケースも見込まれるため、関係省庁の窓口リストの情報提供をお願いしたい。 ・ 活用推進計画には、自転車NW計画図(網図)を含むと理解しているが、自転車NW計画図(網図)は、道路管理者単位ではなく、一定の地域内で、直轄事務所・県・市町村が連携して作成すべきものと考えているが、直轄事務所との連携をどのように図るべきか、どのようなご協力を頂けるのか、ご教示頂きたい。 ・ 自転車NW計画図(網図)も含む活用推進計画の策定には、予算の確保が課題となる。助成措置の検討をお願いしたい。 ・ また、計画に掲げた施策を実現するためのソフト対策も含めた各種事業に対する重点的な予算支援の検討もお願いしたい。 ・ なお、自転車NWの路線を整備する場合、整備形態の決定において、現状では「道路構造令」には明確な基準がないため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の目安を参考にすることになると思われるが、事例が少なく判断に苦慮している。
地方公共団体	宮崎県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車活用推進計画は、法で国が定める規定になっており、地方自治体はそれを勘案し区域の実情に応じて計画を定めるよう努めなければならないとされている。 ○ 国土交通省に自転車活用推進本部事務局がおかれ、来年夏の計画策定に向けて検討されているところですが、本県における課題と問題点を以下に記した。 ○ 現在、検討中のところと承知しているが、法で勘案するとされている国の自転車推進計画が示されていないため、地方版の計画をどのように策定すべきか、計画策定開始にあたっての検討に苦慮している。 ○ 法に自転車の活用推進に関し講ずべき施策としている具体的な取組みが示されていないため、検討を開始するにあたって関係者の抽出に苦慮している。 ○ 法で計画策定は「努めること」と規定されているが、計画策定に必要な予算措置に苦慮している。先日の説明会でも質疑があったが、都道府県への地方交付税交付金等による財政支援はされるのか。 ○ 市町村が定めた既存の自転車ネットワーク計画との関係性はどのように取り扱うべきか。今後、市町村の自転車活用推進計画策定を支援する際に、両計画の違いと役割を説明する必要があり苦慮している。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 宮崎県においては、日南海岸サイクルツーリズムによる賑わいの創出を目的とし、平成27年10月に「日南海岸サイクルツーリズム協議会」が設置された。
地方公共団体	鹿児島県	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	沖縄県	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の中では、自動車交通量、設計速度で整備形態が決定するが、市街地において、歩道が狭く、住宅地が両側に張り付いている路線において、自転車通行空間を確保するために歩道幅員を縮めても確保することもできず、物件補償をして道路幅員を広げることも現実的ではない。そのため、暫定系の矢羽根施工しかできず交通状況に即した安全な走行空間を確保することが難しい。 ・当県は、観光振興県であり観光周遊自転車道設置の期待もあるが観光を目的とした自転車道整備の補助メニューが現状無い。市街地区間を交通安全の目的で整備することしかできず、観光周遊道路のルートで整備状況が虫食いになる可能性がある。 ・市町村において、自転車活用推進計画・自転車ネットワーク策定にあたって、策定する補助メニューがないため 単独費で予算を確保しなければならず、予算確保が厳しい自治体がでてくる事が予想される。予算確保の調整で時間を要し計画策定にも時間を要することが懸念される。 ・県内の特性で平坦地が少なく起伏に富んでおり、亜熱帯気候で夏場は暑さが激しく、期間も長いことから自転車を使用しない意見が多く上げられる。地域独自の特性に応じた、課題解決がもとめられている。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者、利用していない方々、観光客のニーズを踏まえ整備を推進していく必要があると考えている。当県としては、自転車走行空間、公共交通機関連携、駐輪場整備の要望がある。駐輪場は、商業施設との関係もあり、公共交通機関連携はモノレール会社、バス会社とも関係がでてくるため、官民が連携して利用環境の創出を図ることで推進を図れると考えられる。 ・自転車の活用にあたって、多くの関係部局、市町村が各々の分野の施策で推進していくことになるが、どの部局がどの施策を進めているか、どんなことを検討しているかお互い把握できていないことがあるため、各部局、市町村とも定期的に連絡交換を行い情報の共有、施策連携を行える定例の協議会を設置し、一体的な整備を行うことにより自転車活用の促進を図る。 ・例えば、ハード整備で自転車通行空間を整備した後、自転車交通安全講習会でルートの周知、また、観光案内や、スポーツ関連イベントでコースに設定してもらい観光・スポーツ部局に周知、広報を行い自転車の活用を促進する。 ・昨今、海外観光客が増加している中で、日本で自動車を運転できない観光客も多く見られる。その中で、手軽な移動手段として、コミュニティサイクル等の利用が考えられる。外国人にも分かりやすい利用案内、自転車観光に特化したルート設定等の取り組みで自転車の活用促進を図っていく。
地方公共団体	札幌市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p><自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備について></p> <p>自転車活用推進法第8条第1項「良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用車両通行帯等の整備」について下記の課題・問題点があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・暫定形態として車道混在型で整備を行う路線については、将来完成形態を目指すこととなりますが、そうした自転車道や自転車専用通行帯は自転車の通行位置が指定されるため、積雪寒冷地である本市にとっては、冬期間における除雪等の維持管理に課題が生じると考えております。 ・車道混在型の路面表示の設置にあたっては、整備費用のほか、特に積雪寒冷地の本市では、除雪等により維持補修サイクルが短いため、必要となる維持費用の財源確保が課題となると考えております。 <p><交通安全の教育・啓発について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、自転車の活用の推進に伴い、自転車利用者が増加した場合は、自転車利用に関する苦情が増加することが懸念されるため、自転車利用時の交通ルールやマナーについて学べる機会をより多く設ける必要があると考えています。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の高等学校にて事故再現型の自転車交通安全教室(スケアードストレート)を実施(平成28年度は13校で実施)しております。 ・平成24年度に、シェアサイクル事業を運営しているNPO法人ポロクルと、災害時にポロクルの所有する自転車を市職員が無料で使用できる旨の災害支援協定を締結しております。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	仙台市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の活用を推進するにあたっては、インフラの整備が不可欠となる。国からの十分な財政的支援をお願いしたい。 ・また、インフラ整備と併せて、自転車ルール・マナーを守る意識の啓発や教育活動が不可欠であることから、これらソフト事業への財政的支援もお願いしたい。 ・最近、シェアサイクル事業に参入する企業も増えてきている。違法駐輪が発生しないよう、事業者に対し、自転車の台数に応じたポート数の設置を義務づけることなど必要ではないか。 ・自転車の安全利用には、自動車等と同様に反則金を導入し、取り締まりを実施する必要がある(その反則金が推進の財源となる)。免許保有者は減点の対象とする。
地方公共団体	さいたま市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のシェアサイクルは、公共交通の一端として認識されていない。既存事業の大多数が赤字にあえぐなか、シェアサイクルを持続的な公共交通とするためには、運営への補助が必要不可欠と考える。 ・自転車専用通行帯の整備について、地元警察の理解が得られない。(交通量が多く危険だという理由で、車道での整備が認められず、自転車歩行者道(歩道共存)となる場合がある) ・現在、自転車ネットワークの整備に向けた警察協議を進めているが、車道における整備が認められず、協議不調となるケースが多発している。(自転車専用通行帯を整備できる広幅員な道路にも関わらず、設置が認められないケースもある) <p>埼玉県警本部では、自転車の車道走行は危険なため歩道を走るべきという考えのようだが、道路交通法及び安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに反していると考え。そこで、警察庁及び各都道府県警に対し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えを徹底するよう働きかけをお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前駐輪場の適正配置(立地に偏りがあり、便利な駅前商店の前などに放置されてしまう。) ・自転車レーンにおける駐停車が、自転車の通行を阻害している。警察と連携し、取締りや注意喚起の強化に努める必要がある。 ・若年層への安全教育を強化する必要がある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直轄国道において、自転車専用道路の整備を進め、首都圏のみならず広域的に自転車ネットワークを構築してほしい。 ・自転車ネットワークに加え、いわゆるサイクリングロードの環境改善について補助してほしい。(舗装工事費、路面標示や看板の設置など) ・河川管理用通路が通称サイクリングロードとなっている場合が多いため、国で環境改善を推進してほしい(例:荒川下流) ・ICタグ等を活用し、自転車にも自動車同様の管理システムを構築し、反則金制度を導入してほしい。 ・BMX、シクロクロスなど、自転車競技施設の整備について補助してほしい。
地方公共団体	千葉市	意見なし
地方公共団体	川崎市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進法第8条の基本方針では、重点的に検討・実施されるべき施策として14項目が掲げられている。その中には、「情報通信技術等の活用による管理適正化」など、どのような施策が考えられるかわからないものがある。 ・また、14項目に関連する部署が多岐にわたることから、推進計画の策定を進めるにあたり、担当省庁が明確になると助かる。 ・自転車が安全に車道通行できるようにするためには、通行環境整備や交通安全の啓発活動だけでなく、法の整備などが不可欠である。例えば、自転車通行環境整備区間については、車の駐停車禁止にすることや、自転車を追い越す場合は「思いやり1.5m運動」を法令化するなどの検討が必要と考えている。 ・自転車利用促進に伴い、自転車の利用環境は今後、右肩上がりに向上すると考えられ、さらに利用者が増加させられると思われるが、これによる放置自転車や自転車関連事故など様々な課題も発生する。自転車活用推進と合わせ、自動車と同様に税、車検、保険、登録などの検討も進めるべきと考えている。

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	横浜市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が走りやすい環境整備。 ・車道通行を推進するための自転車専用道路等の整備が追い付いていない。整備できたとしても、路上駐車されてしまうため、交通管理者と連携した継続的な取り締まりが必要 ・幅員が狭い個所や交通量が多い個所に自転車専用通行帯や法定外表示を設置しても、歩道通行を続ける利用者が多く、車道通行の原則が守られない。 ・交通ルールの認知度 ・市民の自転車活用に対する理解 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「とめる」空間の確保 ・通行空間の整備及び整備に対する国費予算拡充、重点配分 ・活用推進のための情報の可視化 ・保険の義務化 ・幼少期からの交通ルールの啓発
地方公共団体	相模原市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>現在、地方版計画の策定を前提に準備を進めているが、次の3つが課題である。</p> <p>課題1 計画策定に係る検討体制</p> <p>課題2 基本方針にある14項目の取捨選択</p> <p>課題3 既存計画等との関係性の整理</p> <p>現在、自転車活用を庁内横断的に所管する部署がないため、課題1及び課題2について対応に苦慮しており、自転車対策基本計画や自転車通行環境整備方針等の既存計画に対してどのような位置付けで策定を行うかを検討している。</p> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市・地域総合交通戦略において、交通ネットワークや自転車駐車場に係る内容があり、一部が自転車活用推進計画と重複するように思われます。そのため、新たに再度自転車に限定して検討するのではなく、14項目のうち、都市・地域総合交通戦略で扱っている事項につきましては、部分的に都市・地域総合交通戦略を抜粋して扱うことも想定しております。このことについて、国土交通省の考え方についてご教示ください。また、新規に含める部分や留意すべき事項がありましたら、ご教示ください。 ・本市においては、建設部局が主体となり計画策定に取り組むことになっており、ハード施策関連は道路法等を順守したもので検討を進める想定ですが、観光、商業、経済などのソフト施策に関する検討で苦慮することが想定されます。国の自転車活用推進計画を策定に当たって、国土交通省道路局に総合調整権限が付与されるなか、ソフト施策に対する調整はどのようなものを想定されているのか、また、策定業務の一部をコンサルタントに委託を行う場合、どのような点が重視されるのか、国土交通省の考え方についてご教示ください。
地方公共団体	新潟市	意見なし
地方公共団体	静岡市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備(道路法・道路構造令との整合、財源確保など) ・自転車交通安全対策(自転車利用者のルール・マナーの徹底など) ・放置自転車対策(都心地区における駐輪対策、駐輪場の確保、財源確保など) ・自転車活用の推進体制(関係部局との連携、一般団体との連携、県警との連携など) ・自転車活用の推進による効果(わかりやすい指標:健康増進・環境負荷軽減など) <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用の推進(自転車活用推進法)に対する国の新たな補助金制度など、財源の確保が必要であると思います。
地方公共団体	浜松市	意見なし

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	名古屋市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】 (自転車走行空間) 現在、本市ではガイドラインの改訂を受け、道路事情にあった自転車走行空間のあり方について有識者や関係機関と検討を行っているが、既存に限られた道路空間においてガイドラインに示された自転車走行空間を確保するには道路空間の再配分が必要となり、これに伴う関係者との調整や膨大な事業費が懸念される。 また、再整備された道路空間を安心して安全に利用するには、自転車利用者を始めとした道路を利用する全ての人の交通ルール遵守やマナー向上が課題となっている。 (自転車駐車場) 自転車駐車場は用地確保が困難な状況であるとともに、用地取得に係る財政的な負担が課題である。また、やむを得ず歩道内に自転車駐車場を設置しているが、歩道の有効幅員を狭める結果となり、歩道内での交通事故を誘発する原因となっている。 (予算の確保) 厳しい財政状況にある中、自転車の活用を推進するために必要な自転車走行空間等の整備に必要な予算の確保が困難なため、補助金等の新たな助成制度などの配慮が求められる。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】 (コミュニティサイクル) 本市ではコミュニティサイクルの導入に向けて実施した名ちやり社会実験により課題が浮き彫りになった。そのような中、事業の収益性や事業性の確度を検証することを目的として、平成28年度より平成29年度末までを予定として栄ミナミアマネジメント社会実験協議会主催によるコミュニティサイクルの社会実験が行われている。</p>
地方公共団体	京都市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】 ○自転車走行環境の整備 自転車走行環境の整備を進めるに当たって、財源の確保が大きな課題となっていることから、社会資本整備総合交付金の拡充や、交通安全対策特別交付金の法定外路面表示への適用範囲の拡大等、財政支援の更なる充実をお願いしたい。 ○シェアサイクル関係 全国的に新たなシェアサイクルの導入が進んでいるが、民間主導で進んでいる話も多く、各都市における取扱いも様々なことから、情報の収集に苦慮している。国において各都市の導入状況等を取りまとめ、随時発信する仕組みを構築していただきたい。 また、シェアサイクルの導入に当たっては、多数のポートを確保する必要があることから、駐輪場やポートの設置について、更なる財政支援と規制の緩和をお願いしたい。 ○ルール・マナーの周知・啓発 自転車ルール・マナーについて、各世代ごとにより効果的・効率的に周知・啓発を図っていくために、国や各自治体等が実施している啓発手法や啓発媒体、啓発素材等について、情報を集約して、提供いただく仕組みを構築していただきたい。特に大人(高齢者を含む)向けや、外国人向けの周知・啓発方法等について、先進的な事例を情報発信いただきたい。 ○自転車の登録制度の創設 自動車と違い、自転車には全国的に登録を行う統一の制度がないことから、利用台数の把握や放置自転車の持ち主確認、自転車保険への加入促進等に支障をきたしている。国において、全国統一の登録制度の創設を検討いただきたい。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】 ○自転車マップ 共通プラットフォーム 各自治体等が作成している自転車マップの情報を、全国の自転車利用者が共有できるよう、国において共通のプラットフォームを構築していただきたい。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	大阪市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利用の多くは地域に密着した交通手段であり、自転車の利用促進については、意欲ある地方公共団体を中心となって取り組むべき政策であるが、「自転車道のネットワーク化(通行空間の連続性確保)」や「自転車道の構造・仕様や交通・安全ルールの統一」、「高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備」、「情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化」などの施策については、他都市との連携などが重要であり、同時に広域的な取り組みが必要となる。 ・自転車の利用の促進により観光振興や交通手段の確保、健康の保持や環境対策などの多様な効果が見込まれることから、国、府県、市の各レベルにおいて、多くの部局が関係するので、それら関係者間の連携が必要となる。 ・それらの広域的な取り組みや、多岐にわたる関係者間の連携には、国民・市民の機運の盛り上がりや、強力なリーダーシップ、必要な財源の確保が必要となる。 ・また、自転車の活用を促進することにより、自転車関連事故の増加や、放置自転車の発生などの新たな課題も想定されるので、それらへの対策も必要となる。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進計画策定に向けて、H28年度に検討準備会を立ち上げ、本市関係部局(都市計画局、経済戦略局、危機管理室、市民局、建設局)や、国土交通省近畿地方整備局、大阪府警察とも情報共有や意見交換を始めている。 ・道路関連施策を中心に、市民や自転車利用者のニーズを把握するため、多数の市民などにご参加いただいた「安全で楽しい自転車利用ワークショップ」を開催するなど、順次検討を開始している。(第1回H29.6済、第2回H29.11予定。) ・自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発などを目的として、大阪府警察とともに、自転車に関連する民間事業者などと協力して毎年開催しているスマイルサイクルフェスタを初めとした各種のイベントを実施。
地方公共団体	堺市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p><自転車通行空間の整備について></p> <p>○現道(車道)の路肩部は、舗装劣化によるひび割れや街渠エプロンの不陸が多い等、自転車の安全で快適な利用の妨げになっている状況が多々ある。このような道路に自転車通行空間を整備する場合には、矢羽根の設置や区画線の変更等にかかる費用よりも、舗装改良や段差解消等にかかる費用の方が大きくなることが多く、そのため、国交付金の内示率の低さも相まって、目標とする整備延長に届かない状況が続いている。</p> <p>○大阪府警では、自転車通行空間の整備に伴って自転車横断帯を消去する際、交差点のコンパクト化の観点から、横断歩道の前出しを求められることが多々あり、その場合、歩行者交通量が余程多くない限りは横断歩道6mへの拡幅はなされず、4mに据え置く判断となるため、前出しに伴う歩行者用信号灯具の移設や防護柵・点字ブロック等の延長・移設が発生する等、多額な費用と手間が生じている。</p> <p><その他></p> <p>○自転車利用を推進していく際に、問題になる点としては、大きく①安全利用、②通行環境、③駐輪環境があげられ、それぞれ大きな問題を抱えている。交通ルール・マナーの遵守意識の低さや通行環境整備が進んでいない部分の自転車走行のしにくさ、また駅前をはじめとした放置自転車対策など、利用促進をはかればはかるほど、それらの問題点が浮き彫りになっている。特に都心部では、自転車と車や歩行者との棲み分けが困難で、ハード面での施策の充実の遅れや、ルール・マナーの徹底などソフト面での充実の必要性など、両極端から施策を進めていく必要があると考えている。</p> <p>○利用促進の一環として、平成22年より「さかいコミュニティサイクル」を運用しているものの、導入にかかるイニシャルコスト、そして運用にかかるランニングコストがかさむため、さらなる展開等の弊害となっている。また、既存の補助メニューは、自転車を利用しやすい環境づくりという本来の直接的な効果を趣旨とするものでなく、まちづくり政策、交通政策、CO2排出量削減等、副次的効果を主要な事業効果として実施するものばかりであることから、申請手続きや会検対応などにおいて、補助目的や効果検証などの説明が難しく、無理な理屈付けの検討に施策推進のパワーが割かれている状況である。今後広く自転車利用を促進するためには、自転車活用推進法の趣旨に沿う自転車利用環境の向上を制度趣旨とするストレートな補助メニューが新たに創出されることを願っている。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
		<p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>○本市策定済みの自転車利用環境計画では、自転車施策を推進していくために、「つかう」(利用促進)、「まもる」(安全利用)、「とめる」(駐輪環境)、「はしる」(通行環境)の4つの要素を柱として、自転車のまちづくりを推進している。本市においては、「自転車まちづくり部」として組織化がされており、上記4つの要素をカバーできており、一体となって取り組んでいるところである。ただし、さらに、自転車の活用や利用促進、そして、自転車にかかる諸問題を解決していくためには、警察や庁内部署(観光、教育、環境等の自転車関連施策事業を有する部署)との連携を図ることの重要性を感じているところである。</p> <p>○本市では現在、車道混在(矢羽根型路面表示等)による整備が大半となっており、自転車が車道を通行することに対する市民の理解を更に高めていく必要がある。自転車通行空間の整備を加速させるためにも、自動車ドライバー及び自転車利用者の双方に対し、自転車の通行ルールを周知させるための取り組みを実施して頂きたい。</p> <p>○自転車の活用を推進していくためには、自転車に係る施策を総合的に進めていく必要があり、当然そこには駐輪環境の改善(駐輪場整備等)も含まれるべきである。国による支援が期待されるところである。</p> <p>○また、利用促進のソフト施策に係る本市の特色ある取組としては、昨年度より、「SAKAI散走」を広めていく取組を進めている。散走とは、自転車で走ることが目的ではなく、自転車を活用して散歩するようにゆっくりと自転車で巡り、「歴史や文化」に触れたり、「食」を楽しんだり、自転車を活用した新しい楽しみ方で、本市に点在するスポットをつなぐことで、まちの回遊性を高め、賑わいづくりにつないでいくものである。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	神戸市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車レーン整備に関する課題 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーン上の路上駐車が自転車走行の妨げとなっており、市民からも取締りの強化等の改善の要望が多い。 ・歩道幅員に余裕のある路線で自転車レーンを整備した場合、自転車レーン利用が進まない状況がある。 ・国のガイドラインでは、同一地域内では仕様や色彩の統一を図ることとなっており、また、兵庫県では、県下統一ルールにより青色で整備することを取り決めているなか、都心部など景観に配慮すべきエリアでは、青色以外を用いるべきとの意見があるため、整備が進んでいない。 ○路上駐輪場整備に関する課題 <ul style="list-style-type: none"> ・路上駐輪場整備にあたり、沿道の自治会や商店街組織の理解を得るのに時間を要する。 ・自転車利用の目的が、通勤・通学の駅利用だけではなく、買い物・習い事・職場までの移動手段など多様化しており、これまでの駅周辺の駐輪対策だけでは対応が難しくなっている。 ○自転車利用者のマナー向上やルールの周知に関する課題 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行について、ルールを知らない人、知っていても守らない人が多い。市民アンケートでは、自転車走行空間の整備を進めるべきとの意見が多いものの、自転車利用者のマナーが向上しなければ、走行空間を整備しても効果が少ないとの意見もある。 <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティサイクル事業の導入 <ol style="list-style-type: none"> ①愛称 <ul style="list-style-type: none"> ・「Kobe Linkle」(こうべリンクル・通称コペリン) ②目的 <ul style="list-style-type: none"> ・都心・ウォーターフロントの回遊性の向上 ・自転車の共同利用による自転車総量の抑制と、それによる放置自転車の減少 ③事業の実施方法 <ul style="list-style-type: none"> ・「道路占用を活用した民間駐輪場の整備・管理運営事業」と一体的に実施する事業者を公募し、民間事業として実施 ④事業計画(事業者の提案) <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度までに、ポートを15箇所、自転車をも150台まで拡充 ・電動アシスト付自転車の導入(全台数) ⑤事業期間 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月26日(木)～最長で15年間 ⑥事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・サイカパーキング株式会社 ・共同事業者:株式会社ドコモ・バイクシェア
地方公共団体	岡山市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p><自転車専用通行帯の整備について></p> <p>本市では、昨年度改定されたガイドラインを踏まえた整備を行っていくにあたり、次のような懸念を抱いている。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①自歩道を無くしていく方針であるが、自転車走行ルールが浸透していないため、特に幹線道路などの車の速度が速い路線において車道左側一方通行を徹底し、歩道を走らせないようにすることについては、利用者が抵抗感を感じられる。 ②交差点部の処理について、左折レーンのある路線の場合、自転車は左折レーンと交錯しながら直進することになるが、かえって自転車・自動車利用者双方にとって危険ではないか。(ドライバーへの相当な周知徹底が必要である。) <p>整備により、現状の交通形態が大きく変わることから、県警協議の難航が予想される。また、利用者も正しく利用しない恐れがある。このように、ガイドラインのような形態に円滑に移行するための方策が課題と考えている。また、ネットワークを形成する上で、現状の道路幅員の中では、車道部への幅員が容易には生み出すことができず、代替路線もないため、ネットワーク化が進まない。こういった路線の場合、将来的に交通状況が変わった時に車道の再配分を考えることになり、そのような路線が最後まで未整備のまま残っていくことになる。</p> <p>電線地中化済みの路線においては、地上機器の多くは車道側に設置されているため、歩道を含めた幅員再編成を検討するには地上機器移設を伴う可能性が高く、多額の経費を要する。そういった税金投資が市民に受け入れられるかどうか、自治体にとっては課題である。</p>

団体種別	関係団体(者)	意見内容(原文)
地方公共団体	広島市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、路線ごとに整備形態(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在)を決定し、自転車走行空間の整備を進めているが、実際に、自転車専用通行帯の整備を行おうとした際に、都心部の小規模店舗が混在する路線において、荷物の搬入などの駐停車需要が高いことを理由に、市民理解が得られないケースが生じてきている。</p> <p>また、自転車走行空間の整備が完了した路線において、歩道上での自転車と歩行者の混在は減少しているものの、車道上の自転車の逆走等はなくならず、ルール・マナーが自転車利用者に周知されていない。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>啓発活動等により、自転車の走行ルール等の周知に努めることにより、自転車走行空間整備等の取組の効果を高めていきたい。</p>
地方公共団体	北九州市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>・自転車走行空間整備の課題について</p> <p>本市では平成25年度より、自転車の利用環境を整えるため、自転車レーンを中心に自転車走行空間の整備を推進している。これまでは、中央分離帯の縮小を含め、既存の車道幅員内で車線幅を減少させ、路肩部に自転車専用通行帯を設置するという方法を中心に整備を進めてきた。しかしながら、既存の車道幅員内での整備が困難な路線も多く、今後は側溝や信号機、電柱等の移設を伴う歩道幅員の縮小や用地買収による道路拡幅が必要となるケースが増加してくるものと思われ、整備費の大幅な増加が懸念されている。そこで、自転車走行空間整備に特化した国庫補助事業の拡充等、予算の確保を検討していただきたい。</p>
地方公共団体	福岡市	意見なし
地方公共団体	熊本市	<p>【自転車の活用を推進する際の課題又は問題点】</p> <p>自転車の活用の推進に係る基本理念や方針等については賛同であり、課題等については、素案など具体的な内容が示された後に改めて意見照会していただきたい。</p> <p>【自転車の活用をより推進していくための取組等】</p> <p>自転車利用について、市民の意識へ働きかけるためのモビリティマネジメント等のソフト面対策についても盛り込んでいただきたい。</p>