

ヒアリング調査の結果(詳細) (原文)

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
有識者	古倉宗治 【(NPO)自転車 政策・計画推進機 構理事長】	目標 1	1.「4つの目標」の前に整理すべき「総論」に関する質問がありませんが、総論は計画に非常に重要な構成要素です。これに関する意見が先に来るべきと考えます。各論の前に「総論」についてご提案させていただき、その後に質問 1 から 4 までにご回答することが意見の流れから適切かと思いますが、ご提示の様式がありますので、これに従い、最後の問5の回答において「総論」の必要性・重要性及び内容に関する意見を述べることでさせていただきます。 2.①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 i.策定団体数の目標値 自転車活用推進法では、すべての市区町村に策定の努力義務があります(第 11 条第 1 項)。これの実現に向けて徐々に策定団体数を増加する必要がありますが、その目標値は、地域の土地利用や自転車利用、移動状況等の環境差がありますので、例えば、人口集中地区の状況、自転車分担率の多寡などの指標で分類し(その他適切なものがあれば採用して)、それぞれのパターンでの策定の目標値を設定することが適当です。例えば自転車分担率〇%以上×人口集中地区割合が〇%以上であれば 100%、いずれか一方であれば 60%、両方満たさない場合 30%などとするものです(ドイツの第二次国家自転車計画 2020 では、市町村を3つのグループに分け、スターターグループ、中間グループ、チャンピオングループとする。これらに依じて、自転車施策の展開を図るものです、添付 1 ドイツ国家自転車計画 2020 及び古倉「ドイツの自転車政策その 4」 パーキングプレス 2015.12 参照)。 なお、現行計画のネットワークに関する計画が位置付けられた市区町村数及びシェアサイクル事業が位置付けられた計画を策定した市区町村数の指標値がありますが、計画の中でこれらの内容を含むものの数で、そもそもの計画全体の策定数とは異なりますので、計画そのものの策定数又は割合を設定することが適当かと思えます。 ii.地方の自転車活用推進計画の策定に対するインセンティブ i のために、重点的に策定を推進するパターンを設定し、これに対するインセンティブを具体的に記載する必要があります。計画策定の助成・支援(補助以外にも専門家の派遣等)、計画が策定があれば、自転車走行空間の整備の支援やシェアサイクルのステーションの設置に対する道路法等の許可・占用の特例、電動アシスト自転車購入の補助、自転車通勤の奨励のための駐輪場・施設の補助に対する国の支援などです。なお、NCR の指定についても、同様に計画策定がある市町村を優先して指定するなどの誘導策もある。 iii.市区町村に対する計画策定必要性の啓発 市区町村が自転車活用推進の必要性を生活習慣病の予防、健康寿命の延伸、医療費削減効果、高齢者等の足となる電動アシスト自転車の活用効果等具体的なデータ等に基づき、メリットや効用の過小評価を解消するとともに、自転車のマイナス面に関する過剰な誤解を払しょくするための啓発を国において調査研究・啓発促進を重点的に実施する。 3.②自転車通行空間の計画的な整備について 通行空間の整備目的を明確にして、特に計画の中で重点を絞った目的(例えば自転車通勤、サイクルツーリズムなど)ごとの通行空間に対しては支援するなどメリハリをつけた整備が進むようにすれば、計画策定のインセンティブとなります。自転車はあくまで移動の「手段」であり、手段にはその目的があります。例えば、自転車を何に使うかによって、走行空間で用意する施策が異なります。これを濃淡やきめ細かな利用目的の意識のない走行空間一本やりで整備をすることは適切ではありません。走行空間の整備には、複合する場合もありますが、必ず目的があり、これが整備をする場合の予算確保や事業実施の大義名分になります。健康増進、渋滞解消等のため通勤手段として活用する必要があるのであれば、買物に比べて、通行するルートが異なり、また、走行距離が比較的長くなります、また、ある程度の速度を確保するためには、交通混雑時間ですので、ショートカットや専用の空間が相当に求められます。買物目的では、比較的身近な空間で距離が短いものであり、帰りの荷物が重くなりますので、また、買物の高齢者が多いので、そのルートは余裕のある空間等とクルマの交通量が多い区間を避けたようなルートが適当です。サイクルツーリズムについては、ある程度の長い距離と自然景観等で日常利用とは異なるルートになることも多く、自然や眺めなどが重視されます。それぞれの都市の計画の重点により、地方が考える重点的特定目的を持った整備には国としても支援すべきです。 なお、これらは、目的ごとの通行空間をレイヤーにて総合化してネットワーク計画を策定することになりますが、これに至るためには、目的ごとに段階を踏んで、順に重点化して整備していき、最終的にネットワークの完成形が徐々に浮かび上がることが適切です。 4.③ 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等について 自転車通行空間の専用化に伴い必要となることが分かっている駐車場需要の多い区間での路外駐車場の整備の重点的な推進や路上のコインパーキングを組み込んだ走行空間の整備をセットで行うなどのシステムを設ける。また、積極的な違法駐車に対する通報をホームページで書き込めるシステムの開発なども検討する。三角コーンの設置などの積極的活用を図る(クルマはコーンの外側に停車を要請することにし、これにより心理的にも駐車を抑制します)。 5.④のシェアサイクルの普及促進 地域の状況により、シェアサイクルの利用目的ごとにメリハリをつけて、国として重点的にこれを推進する目的の場合のポートの優先的占用や補助を認めるなどを推進する。シェアサイクルの供給地域での通行空間の優先整備とともに、シェアサイクルの利用促進のための広報啓発を公共団体が積極的に行う。また、利用キロメートル単位での医療費メリットやガソリン代節約、時間節約、公共交通との連携強化(時刻表の情報提供等)、災害時での利用方法の啓発等を自治体が総合的に積極的に講ずる。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			6.⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 i. 駅周辺の駐輪場の公共交通の利用促進への転換 放置台数の激減と駐輪場利用率の著しい低下があるが、もともと欧米での駐輪場の位置づけは「放置対策主体」ではなく、公共交通の利用促進であり、この機にこれに転換し、連携利用として、相互の利用促進とこれによるクルマからの転換を主たる目的とする。 これにより、駅までの自転車の積極的な利用促進を図るとともに、空き空間の多い隣接等の駅への積極的な誘導を図るなど沿線での全体での需給調整を図り、全体の公共交通の利用を推進する。 ii. 駅勢圏の設定 駅までの自転車の誘致圏の標準的な在り方を設定し(例えば、自転車で 10 分圏=2.5km圏など)、積極的な誘致圏の拡大と公共交通利用促進を図る(公共交通は在宅勤務等の推進で、輸送量が減少していることも一つのきっかけです)。 iii. 両端での自転車利用 列車持ち込みでなく、駅から自宅・職場の両端での利用を促進するために、自宅・職場の両端の各最寄り駅での駐輪場のダブル利用の場合の割引制度等連携を図る方策を検討する(先進国では、すでに通勤時等での列車持ち込みが他の乗客のストレスや特別車両の連結等のための費用等が掛かること等で通勤等での両端での自転車利用を進めている)。これにより、駐輪場は 2 台分必要となるが、利用率の低下している駐輪場の有効利用とアクセスとイグレスの利用を調整することで、一定の駐輪場空間の有効利用を図ることが可能となる。 また、利用促進のために、駐輪場施設の質の改善と質の状況に応じた料金の弾力化を図る。 iv. 小規模分散型の駐輪場 走行空間と駐輪空間は、自転車の二大インフラであり、走行空間の目的地や結節点での駐輪空間が必要であり、相互に連携した計画性を確保する必要がある点を明確にする。また、このため、まちづくりでの歩いて楽しいまちや「ほこみち」などにアクセスするためにはクルマではなく、自転車で手軽に行けるようにするためのこれらの空間の周辺に駐輪場を必要な近距離で配置する。多様な目的のために自転車を活用するよう、それぞれの目的に応じた駐輪空間の確保を図るものとする。 7.⑥情報通信技術の活用の推進 自転車利用の状況に関するデータを得るため、シェアサイクルとマイサイクルの利用状況を総合的に把握して、偏りのない自転車利用の情報を取得分析して、自転車施策に活用する道を開く。特に、利用量の圧倒的多数を占めているマイサイクルについては、シェアサイクルの利用特性とは異なるとともに、位置情報を得られないため、例えば、駐輪場利用の自転車に IC タグを張り付けて、市内の自転車の利用状況、ルールの遵守状況、自転車駐車場の利用状況等を総合的に把握することができるようにする。これらのより、マイサイクルとシェアサイクルのバランスの取れた情報の取得分析を可能として、データに基づく自転車施策を推進する。 8.⑦生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 生活道路での大量の自動車交通は、通勤時等のラッシュ時・渋滞時の生活圏でのクルマの進入が大きな原因であり、クルマ通勤から自転車通勤への転換を奨励することが大きな方策である点を見逃すことのないようすべきで、これを重点の一つとする。ゾーン 30、ほこみちなどでのクルマに代えて自転車でのアクセスを容易にするために、特に密なネットワークを形成するとともに、中心市街地周辺地区の外縁での駐輪空間(路駐)を積極的に進める(添付 2 蘭のフローニンゲンの中心の広場外周部での大量の駐輪場の整備など)。
		目標 2	1.⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 自転車が健康に寄与する具体的な可能性を、単なる研究例などの提示ではなく、1km 当たり医療費を 50 円削減などのわかりやすい数値で示すことや生活習慣病の年齢別死亡原因と自転車事故の実態を明確に数値で示すことなど、国が積極的に予算を組んで研究を推進し、他のスポーツ形態との比較等を含め自転車のよさについて、その成果を明示するなど健康効果の積極的な情報拡大を図る。 2.⑪自転車通勤等の促進 自転車通勤の最大のネックは、企業及び通勤者が事故の危険性を過大に評価し、逆に健康・環境のメリットを過小評価している点です(公益財団法人 日本交通管理技術協会「自転車の利用に係る企業行動調査アンケート」R6.3 では、自転車通勤を認めている企業は 82.9%であるが、自活法による自転車通勤の促進は「特に促進していない」が 92.8%、認めていない理由「交通事故の懸念」が 81.8%で二番目の「駐輪スペース等の環境未整備」45.5%を抜いて圧倒的に高い割合等各種アンケート結果から)。企業は自転車通勤を環境や健康のスタンスから否定はしないが、積極的に推進する考えが少ないことが分かってきており、単に認めることは認めるが、自転車通勤手当の支給や企業内駐輪場・シャワー整備その他自転車通勤を進める施策には、消極的になる原因です。これの解消のためには、自転車通勤という毎日の一定の身体活動の生活習慣病予防効果、働き盛りの年代の自転車事故による死者数と生活習慣病による死者数の比較、クルマ通勤による地域の交通渋滞や遅刻回避のための進入禁止区域やスクールゾーン・通学路への進入等による学童園児の通学通園の危険性惹起などの正確な情報と事実の提供と実際に社会実験を全国で実施し、その健康増進、脱炭素、経済性、安全性等の成果を拡散することと、このため、国自ら、このような自転車通勤実証実験の委託調査制度を用意して、推進する必要があります(添付 3「自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会同時実現のための実証実験と普及浸透

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			事業報告書」JKA 補助事業、古倉ら特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構が実証実験で有効性を立証） なお、上記 JKA 補助事業調査の中の通勤者アンケート(回答 187)では、通勤で自転車利用を増やすために良いと思う自転車について、69%が電動アシスト自転車であり、二位の「耐久性」42%、三位の「しっかりとした防犯対策の自転車」40%を抜いて、圧倒的に高い割合となっています。
		目標 3	1.⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 i.サイクリング環境の整備 我が国のサイクルツーリズムの象徴であるナショナルサイクルルートは、走行空間及び付帯施設というハード環境が中心になっているが、そのルートが何をテーマにして、何を提供しようとしているか、どのように来訪者を楽しみしてくれるかというソフト面のストーリーやサービスがより重要であり、ハード面はこれを支えるインフラの手段に過ぎない。ソフト面の環境整備をより重要視し、これらのバランスの取れた提供が必要です。(提供される宿泊、飲食環境、地域資源等を組み合わせたトータルとしての来訪者に提供するストーリーやアミューズメント等)。 ii.連続性の確保 さらに、ヨーロッパのユーロペロが相互にネットワークで連続していることで、その連携性や利用促進が加速されることに鑑み、ナショナルサイクルルートが起終点という線的なものではなく、全国的にネットワークでつながっており、これにより、サイクルツーリズムが相互に利用可能性を広げるとともに、広域的かつ面的に拡大できることが重要であり、むしろネットワーク形式での拡大が相互の利用の促進と全国でのサイクルツーリズムの普及に効果があります。 iii.面的ネットワークの形成 利用者が自転車の習熟度やテーマ、都合等により自由に一部または連続して面的に利用できることも重要です。これは、上級のサイクリストのためではなく、一般の観光客がこれを利用して観光の一部を効率よく、面的に広範囲に観光できることに影響し、多数の観光層に拡大することができるものです。 iv.国際標準に基づく横並びの評価と情報提供 「世界に誇るサイクリング環境」というためには、そのネットワークのルートが客観的な世界標準に基づく公平かつ総合的な評価を行い、どのような水準にあるかに関する情報提供をするべきです。そして、これを基に、インバウンドを含めてそのネットワークの来訪の検討判断ができる環境を整えるべきです。このためにヨーロッパ全土にわたり 9 万キロメートルものネットワークを推進しているユーロペロの基準でのインスペクターが評価をするジャパンペロの評価を活用し、これをホームページで公開して、国際的に横並びの項目及び内容並びに評価基準で検討できるようにする情報提供が必要です。
		目標 4	1.⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進 自転車走行の安全性の確保のためには、自転車の車体の安全性はもちろんですが、事故の相手方として大半を占めるクルマ側の安全性の確保がより重要です。自転車×クルマの事故については、クルマの中にいる乗用中の人の無傷率は 99.9%であるのに対して、自転車乗用中の人の無傷率はわずか 0.4%です(イタリアダインフォメーション 2009 年春特別号「その自転車の乗り方では事故になります」)。従来は、クルマの中にいる乗用中の人の安全対策と歩行者の安全対策に重点があったようですが、自転車×クルマの事故対策としてのクルマ側のルール遵守は当然のこととして、その車体の安全対策も重点に取り組むことが、車体の周囲に囲いのない自転車の安全性の確保に重要な役割を担います。これを含めてクルマの車体側の安全対策が重要であり、自転車の車体の対策に大きな限界がある以上、自転車活用推進計画の中での自転車の安全対策として、クルマの対自転車安全対策として取り上げるべきです。この場合、出会い頭事故に対する対策に目が行きがちですが、特に追突に対する自転車の安全確保が死亡事故との関係で重要な課題とされていることに留意する必要があります(イタリアダインフォメーション No88「走行中自転車への追突事故」)。なお、EU のワーキングで「EU の自転車政策」として提案されている中にも、「車の安全対策は今まで車の中にいる人の安全確保に重点があり、クルマの外にいる人(自転車)の安全対策は二の次であった」として、「EU の自転車政策」として提案されています(添付 4 古倉「EU の自転車政策(その 16)」及び「同その 17)」添付資料)。 2.⑮多様な自転車の開発・普及 i.電動アシスト自転車の開発・普及 多様な自転車の開発・普及として、高齢者や子育て世代、体力的弱者、買いもの・医療難民、勾配の多い地域の居住者等国民の多数の弱者又は困窮者が対象となる「電動アシスト自転車」を最重点にすべきであり、この普及促進を図るために、先進国ですでに実施されている強力な電動アシスト自転車購入補助金の導入、電動アシスト自転車の充電方式の統一化、電動アシスト自転車充電スタンドの公共による新設(ハンガリーの 2023 年国家自転車計画、わが国ではテレビ東京の電動バイクの「充電させてもらえませんか」の番組で充電に相当)を含めた電動アシスト自転車利用促進策を提案します。 今まで、電動アシスト自転車は、勾配等に対する対応という狭い範囲での自転車とみられてきたが、①ふらつき防止、ライト自動点灯等により安全対策に大きな効果があること、②ルール遵守促進に効果があること(アシストがあるがゆえに、再発進や徐行が容易であり、一時停止、信号遵守、徐行通行等の励行に貢献可能です。ただし、これを励行させるためには、この特性についてしっかりと啓発する必要があります。)、③移動距離・移動範囲の拡大策として効果があり(電動アシストなしの 1.6 倍の距離、上記充電スタンドがあれば大幅に移動距離が拡大可能)、クルマからの転換の範囲を拡大できること、④高齢者等の足として免許返納後の健康な足の確保を含めた方策として効果があること、⑤電動アシストなし自転車の 8 割程度の身体活動量を確保でき、自転車による健康対策にもそんな色はないこと、⑥現実に利用率に対する事故率が低いこと(電動アシスト自転車の全自転車に対する利用率 7.5%に対して、電動アシスト自転車の事故率 1.4%※2018 年データ。自転車産業振興協会「平成 30 年自転車保有実態に関する調査報告書」及び同年のイタリアへの依頼データにおける電動アシスト自転車事故件数 1,396/全体自転車事故件数 101,219)。⑦フランス、ハンガリー等の自転車先進国では電動アシスト自転車の取得に対する高額の補助金等が用意され、

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			電動アシスト自転車の推進が自転車距離の拡大とれによるクルマからの自転車への転換のために行われていること。 わが国の電動アシスト自転車の利用割合は、1 割に過ぎません(一財自転車産業振興協会「2021 年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書」p10 で、「10.0%」)。国産の良質な自転車の普及には、長い移動距離と帰りの荷物等をカバーできることによるクルマからの転換の範囲を拡大し(1.6 倍)、同時に安全性の向上に寄与するとともに、外出の意識を高め、まちの賑わいを促進する電動アシスト自転車が必要ですが、普及率は、高い価格が主原因で低い状態です(添付 3 通勤者アンケート「自転車通勤拡大による脱炭素・健康増進社会同時実現のための実証実験と普及浸透事業報告書」)JKA 補助事業、特定非営利活動法人自転車政策・計画推進機構における上述の通勤者アンケート p58)。同アンケートによれば、電動アシスト自転車の購入価格の限度は、平均値 79,566 円、中央値 70,000 円となっており(回答者 151 人)、良質な電動アシスト自転車の価格には届きません。 3.⑦交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 i. 自転車事故における事故の相手方に対する広報啓発・指導取り締まりを重点にすること 自転車事故の防止については、事故の相手方(特にクルマ)に対する広報啓発・指導取締りに重点を置くこと 自転車乗用中の事故では、自転車側の一当率が 2023 年で 23.3%、2022 年で 22.8%であり、これに対して、同事故の相手側の一当率は 2023 年で 76.7%、2022 年で 77.2%となっており(添付 5 イタルダデータ参照。いずれも、古倉らの参加する自転車の安全利用推進委員会からイタルダへの依頼したデータ分析結果による。以下この項で同じ。ただし、イタルダから頂いたデータでは、自転車相互の事故は重複してカウントされている。)となっており、事故の相手側の方が過失割合の高い事故が圧倒的に多い。また、同事故で、自転車側の法令違反のある割合は、2023 年で 69.4%、2022 年で 66.7%に対して、相手側の同割合は、2023 年で 94.5%、2022 年で 94.5%と、自転車側の違反割合を大きく上回っています。これらのことから、自転車事故の防止は、自転車側の過失のない及びルールを遵守した運転は当然不可欠ですが、単独では事故ゼロの実現は不可能です。特に大半を占める自動車(自転車事故での対クルマ事故 2023 年で 73.9%、2022 年で 74.1%)を中心とした相手側の過失のない及びルールを遵守する行動を促進する必要性の方が比重が大きいことはあきらかです。このような相手側の課題を取り上げず、もっぱら自転車側の安全教育啓発を講ずることを重点とする内容は、一方的かつ片面的です。「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を図る効果的な対策とするには、むしろ相手側の安全教育啓発をより重点とすることにし、これを総合対策としてセットで自転車活用推進計画内容に含めるべきです。これを自転車活用推進として、真正面からとらえるべきであり、付随的なものとしてことや他の計画や施策の責任へ転嫁するなどで自転車施策から分離すべきではありません。 4.⑧学校における交通安全教室の開催等の推進 i. 学校におけるバランスの取れた教育 交通ルールや乗り方を中心とした教育ではなく、自転車が地球的、社会的等の要請、SDGS の観点から重要な役割があること、各人にとっても健康向上、生活習慣病の予防等の健康性、ガソリン代の節約等経済性、近くに行く場合の時間節約等の時間性等のメリットがあることをバランスよく教育することが必要です。 ii. 自転車皆教育の実施 このような内容を一定の学年までの自転車皆教育の実施が必要です。また、その内容は、ルールについては、事故の実態を踏まえたメリハリのきいた内容及び時間数の配分並びにルールの根拠をわかりやすくデータで示した内容とするともに、自転車の環境・健康等に対する効果をわかりやすくデータで示した内容を同じような比重で実施することにより、自転車の利用促進の内容を対等の構成に入れることが必要です。これも、重要な自転車活用推進の啓発活動です。 5. ②損害賠償責任保険等への加入促進 都道府県ごとの加入率の比較表を毎年発表し、進んでいるところや遅れているところを競わせて、加入を推進する。その際に、各都道府県での努力内容を公表するとともに、自転車事故での損害金額のみの提示ではなく、内容的に保険があつてよかった事例等も併せて公表し、その必要性を啓発する。
		その他	質問 1 の冒頭で述べましたが、現行の第二次計画を基にした基本的な内容について以下の通りです。 1.「1.総論」について 「1.総論」という項目がありますが、現計画よりももっと具体的かつ切り込んだ形での「総論」とすべきです。 「(1)自転車活用推進計画の位置づけ」はありますが、そもそも活用を推進すべき対象の「自転車の位置づけ」がありません。 法第 2 条第 3 項で「交通体系における自転車による交通の役割を拡大する」ことを旨として自転車活用を推進しなければならないとありますが、この趣旨から、自転車の役割、すなわち、交通体系での位置づけを明示することが適当です。また、「役割を拡大する」とされているのに、これを拡大した場合に、他の縮小すべき交通手段が明確に示す必要があります。このため、これを実施するための計画において、その優劣等の関係の明示を含めた、自転車が他の交通手段との関係を位置づけ・序列を示す必要があります。すなわち、法律上これだけ様々な社会的課題に同時にかつ大きく貢献できるものと自転車に明確に高い評価を与えている条文があり、このような法律上で評価の高い優秀な交通手段は他にありません。これこそ、先進国を範として、「自転車の位置づけ」を具体的かつ明確に国として示し、地方とともに一体として推進する必要があります。これがないと、予算、制度、法律等の基本的な政策の推進に支障をきたすとともに、各論の実施において、後発組の自転車に対する効果の薄い計画体系になります。 すなわち、これによる具体的な効果は、例えば、特に限られた道路空間で、後発組である自転車の「専用空間」を設ける等の自転車環境の整備を推進する場合、a.既存空間から空間をねん出する必要があること、b.沿道の物流の駐車関係でのクルマの利用制限が生じること(この場合先進国ではカーゴバイクなどを推進してラストワンマイルの物流を確保する実質的方策を講じている)、c.一車線等の転用による渋滞や速度低下などクルマの相対的不便性の拡大を生じさせること

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			等が可能となります。もし、位置づけの優劣のないときはこのような円滑な自転車空間の整備やクルマとの比較有利性が徹底して発揮できず、その活用が推進できません。これらの場合、自転車専用空間による自転車の利便性の向上及びクルマの減少による不便性の拡大という二重の意味で自転車が優位になるため、相対的に自転車の活用推進を実質的に担保することができません。 さらに、わが国で脱炭素の観点から電気自動車等の取得の優遇支援施策が現実にあるのに対して、環境と健康の観点からこれより優秀な自転車(特に電動アシスト自転車や同カーゴバイク等)の取得や利用に対する国からの補助金の支給その他のハード的な優遇策などはありません。自転車活用を積極的に推進する場合には環境対策や医療費削減対策でより効果の高いバランスの取れた対策が必要です。総論で自転車の明確な位置づけがあることにより、自転車を実質的に優遇する具体策の各論につながります(フランス、ハンガリーなど最新の国の自転車計画で明示)。掛け声だけの自転車活用の推進拡大ではなく、実質的な優遇支援を講ずる姿勢そのものが必要です。このもととなる他の交通手段(特にクルマ)との関係での自転車の政策的優劣の位置づけを明文で書く必要があります。 2. 「4つの目標」の設定について 法第2条の「基本理念を踏まえ、4つの目標を設定した」との説明(お送り頂いたヒアリング調査参考資料1/2の2)がありますが、同条各項に相当する「基本理念」に対応するそれぞれの「目標」の関係が明確ではありません。計画の骨格となる「目標」の設定について、なぜこの目標を設定しているかについて、具体的な説明が必要です。(計画本文で説明が困難であれば参考資料等ででも説明するべきです)。 ちなみに、同条第1項は、「二酸化炭素、公害、災害等の特性から、公共の利益増進に資する基本的認識のもとに活用推進が行われること」を基本理念の第一としています。目標1がこれら当たるとは考えにくいと思われます。以下同様であり、4つの目標が基本理念のどこにつながりを有しているかそのストーリーを国民に分かりやすく説明する必要があります(同条第4項の交通の安全の確保が目標4を包含しているとも考えられますが、他の目標は対応しているとは考えにくい)。 そのように考えると、「基本理念を踏まえ」については、読み手である国民が勝手に想像して考えて下さいではなく、計画の策定者自らがこれら基本理念を再編整理した具体的な提示とこれらがどのように「目標」につながっているとの説明が必要であると考えられます。どの「基本理念」がどの「目標」のどの部分に対応しているかを国民に分かりやすく説明することが基本です。 3. 自転車ビジョンを示す必要があります 目標年次での自転車の利活用の状況がどのようになっているか、これを生かした都市生活や国民生活がどのようになっているかを明らかにする必要があります。このような自転車ビジョンの項目や内容は国により異なりますが、長期的な視点に立って、自転車の利活用をどのような状況に持っていくのか、これにより、どのような国民生活が現出されているのか等を国民に向かって具体的に示すことは共通しています。これにより、自転車の利活用が、国民にとってどのような効用や豊かな生活になるかを明らかにするものです。このようなビジョンは最新の先進国の国や都市レベルの自転車計画や戦略では常識になっています(ビジョンの例は添付6資料参照)。 ビジョンの必要性は、目標年次での自転車の姿を国民・市民・企業等に描くことにより、自転車に対する健康的でかつ環境的な生活スタイルへの発想の転換を求めるとともに、そこに至るための道筋や施策体系という各論の施策に対する深い理解が得られ、国民自らが参加した自転車の活用が図られるものである。自転車に対する具体的な哲学の基本を示すことで、各論の施策のわかりやすい体系・位置づけが明確になります。 そもそもこの4つの目標が以上のような系譜の説明がない中で、いきなり、「基本理念」を踏まえたものとして登場するのが極めて違和感があります。また、4つの目標の切り口がバラバラであり、ベースとなる統一的基本的なつながり、考え方の説明が計画の中で示されることが必要です。法律の名前からしても、自転車活用の推進により様々な社会的課題の解決を行うことが基本的命題にあることは確かです。その際に、二次計画の本文では「現状と課題」を述べておられますが、これに基づいて、目標年次において、自転車活用がどのような具体的な姿で実現されているべきなのかについて、総合的統一的なビジョンが描かれていない状態です。もちろん、8つの「指標」が設定されて一部具体的に示されている項目がありますが、断片的であり、また、データの可能な項目への偏りもあり、全体として自転車活用がどのようになっているかを総合的に描かれてはいません。目標年次において、走行空間や駐輪空間がどのように整備されているか、自転車教育等がどのようになされる等により国民生活の中で自転車がどのように活用されているか、社会でこれによるメリットとして、脱炭素量がどの程度あるのか、健康増進や生活習慣病の予防、医療費の削減がどのようになされているか、ガソリン代等の経済的メリットをどのように享受しているか、自転車事故やルール遵守状態等がどのようになっているかあるのかについて、それぞれの課題に対して、データや図により、もっと具体的なビジョンが示される必要があります。 このようなビジョンがないため、急に4つの抽象的な目標が出てきて、これの各論の施策が箇条書きに出てくるというようなストーリーが見えにくくなる構造ができあがっており、道筋の不明確な施策体系が設定されることとなります。 自転車走行空間というハード面の整備に対する重点を置くことは一定必要かと思いますが、このような国民に対するわかりやすさというソフト面の施策も重点的に示すべきです。 4. 総論の基本的な構成 基本的な構成としては、例えば自転車活用により貢献できる社会的な現状と課題を整理し、これに対して、自転車活用により、実現すべきビジョンで社会や国民生活等を国民に具体的に示し、このような利益を受けるのであるなどとの夢を持ってもらい、国民が積極的にその計画の実現に自ら積極的に参加貢献するよう誘導することが必要です。これらを国民に対して示し、理解して頂くような内容にしていきたいと考えます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			以上のように、目標年次のビジョンを描き、そのストーリーに具体的につながる目標を設定し、これとリンクした形で各論の施策体系を構築し、それぞれの具体的な施策を提示することが国民の参画協力を得るために、ぜひとも必要です。以上から、各論の4つの目標の設定から、それぞれの「施策」の提示、そして、「措置」の記載がありますが、ビジョンを示すことなく、いきなり4つの目標が出てくる体系は再考すべきです。 また、自転車活用により創出すべきビジョンを構築した結果、「良好な都市環境の形成」「健康長寿社会の実現」「観光立国の実現」「(自転車事故のない)安全で安心な社会の実現」が出てくるのはありうると思われますが、これらの4つはそれぞれが独立しているように思われますので、それぞれの相互の関係やつながり、全体としてのストーリーや体系の整理が必要かと思えます。 5.具体的な提案(課題に基づくビジョンの提示と4つの目標との関係の明確化並びに視点) 以上を踏まえると、4つの目標は、自活計画においての従前からの基本目標を体現したものかと思われますが、いきなり4つの基本目標を出すのではなく、「2.自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策」で、「法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。」との簡単な説明ではなく、どの課題にどの目標が対応しているか、どの基本理念に対応しているか、これを実現した場合のビジョン等を具体的に示すことが必要で、これを受けた形での各論の施策体系の提示というつながりを次のようにわかりやすく設定することを提案します。 (1)体系の確保 これらの4つを束ねた自転車の活用により実現すべき自転車活用の基本的な在り方、自転車の交通手段の中での位置づけ、自転車活用により創出されるべき国民生活、地球環境、災害環境、交通環境、健康環境等に関するビジョンの設定、これらと目標との関係の明示、相互のつながりをわかりやすくした目標と施策の体系化、わくわくするストーリー作り等の体系化を検討する必要があります。 (2)自転車の交通手段の中での位置づけの明確化 上記のように、他の交通手段との位置づけ、優劣の関係を示すことが、総論として求められます。自転車走行空間の確保の場合の可能性は、内外を問わず限られた道路空間をどのように配分するかであり、小手先の技術による空間の創出には限界があります。自転車を他の移動手段特にクルマとの関係をいかに位置付けるかにより、パリでの自転車走行空間の整備のように急激な進展を図ることで可能となります。優劣は地方の実情に応じて強弱はありますが、これをいい加減に設定するのではなく、基本的な方針は国が示す必要があります。 (3)自転車の安全対策 自転車の活用の推進は「交通の安全の確保を図りつつ行わなければならない」とされています(自転車活用推進法第2条第4項)が、自転車単独では実現できないものです。特に、交通での強者であるクルマ側の運転者の運転のルール・マナーの遵守というソフト面とクルマの車体の安全性の確保がより重要です。これとともに、走行空間のハード面の安全対策などにセットで切り込まないと実現は不可能です。上述のように、自転車とクルマの事故では、法令違反率や1当率でクルマ側は自転車側に比べて圧倒的に高い割合です。自転車側の法令違反率や1当率がゼロになっても、相手方であるクルマがより高い割合であれば、自転車側がルールを完全に守り、及び交通の責任を果たしても、自転車の安全は確保できません。自転車活用推進計画で、自転車単独の交通安全対策を記述しても限界があり、特に事故の相手方として最も高い割合となっており、かつ、相対的に強者であるクルマに対する安全対策を自転車活用推進計画でセットで記述しないと自転車活用の推進の前提となる総合的な安全対策、目標4である「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」は困難です。この目標4を採用するとすれば、上記を総合的にこの計画に採用することは必然的であると考えます。 (4)自転車活用推進の施策内容の実施主体 自転車ビジョンの内容によりませんが、自転車活用の主体は行政ではなく、これを使う生の国民や事業者です。国や行政がいくら立派な政策を講じても、国民が自ら自転車活用を行わなければ自転車計画の意味がありません。内容の実施主体として行政がこのような施策を講じますという各論の施策を並べただけの計画、すなわち、国民に対して、このような施策を講じるので、これを受けて自転車を生活や非日常で適当に活用してくださいでは、国民が主体であることや役割分担を忘れてることになります。このため、計画の中で単なる連携、役割分担等を抽象的に記述するのではなく、施策ごとにその役割分担を明確にする必要があります。他の行政計画は、例えば、都市計画や土地利用計画、道路計画等をみると、行政主体の方針の設定や施策の実施が主な内容ですが、自転車は行政主体が実施する内容とセットで国民や事業者がその施策を活用して、主体的に生活や業務で自転車を利用する内容が求められます。これらを具体的に示した役割分担が個々の施策ごとに必要です。(自転車通勤を推進する施策を行政が講ずるので、企業は自転車通勤を被雇用者に積極的に推奨する(駐輪場やシャワールーム、ロッカールーム等整備、自転車通勤手当支給等)、国民のみなさんはこれを活用して健康と環境に寄与する自転車通勤の行動を取ることを呼びかけるなどの役割分担を提示することです。この視点がないと、国民側からの実効性のある計画になりません。 (5)自転車のメリットの提示とデメリットの正確な理解 自転車活用への転換のためには、国民の自転車利用に関するパターンや状況により、これに合った具体的なメリットの提示やデメリットの正確な理解が必要です。国民の自転車のメリットに対しては具体的な理解不足やこれに基づく過小評価、同デメリットに対する過大評価が課題です。自転車活用を推進するターゲットとなる国民や事業者は、立場や考え方、環境が異なるので、それぞれに応じたメリット・デメリットの正確な説明や理解が必要です。このためには、計画の対象者の大まかな分類を基にして、それぞれに適した提示の在り方を検討する必要があります。現実には、クルマに依存し、自転車の活用がない人と自転車を活用している人、自転車の活用に対して理解のある人と理解のない人などがあり、それぞれに応じたメリットやデメリットの説明内容や順序、メリハリのつけ方などで、その啓発効果が異なるなど、自転車活用の推進啓発やハードの環境整備なども、差異をつけながらの実施を検討する必要があります。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			(6)他のモビリティとの関係 自転車は徒歩とともに、先進国では「アクティブモビリティ」とされており、他の電動キックボード、スローモビリティ等も一線を画しています。すなわち、健康と環境の側面で、これらとは役割効果が大きく異なります。移動という側面でとらえると、同じように見えますが、全く異なるものです。自転車活用推進計画は、自転車活用推進法に基づくものであり、この中では、「自転車」の健康や環境その他の多様かつ多大な効果に着目して活用を推進するものとされています。他のモビリティは、その対象ではありません。しかし、これらは、今回の欧州の調査でも、危険性や有効性に対して、疑問の声が各国から上がっています。また、環境や健康の増進の視点からは、自転車の比ではありません。この点を踏まえて、自転車に特化した活用推進を計画すべきものです。
有識者	小林成基 【(NPO)自転車活用推進研究会 理事長】	目標 1	③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等について、推進本部一丸となって実行し、結果を見える化していただきたい。道路交通法の原則に従って車道左端を走行したくとも、走行空間が未整備であるか、整備したにもかかわらず、路上駐車、路面の荒廃などによって安心快適に利用することができない場合が多い。推進本部と自治体、交通管理者の連携により、各県最低1路線、主要な拠点間(最低でも5km)において自転車道、専用通行帯、あるいは法定外表示(駐停車禁止規制を課した上で)の連続した区間にいっさいの障害物がない状態を現出させる目標を公表し、実現への強い意欲を表明すべくご努力いただきたい。自転車活用推進法と推進計画がスタートして八年以上経過した今、これまでのご努力は大いに評価するところだが、屋井座長の指摘された「1丁目1番地」にめざましい成功例が登場することを切望してやまない。①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 ②自転車通行空間の計画的な整備も2項目について、推進本部に参画する省庁間の密接な協議と連携の強化を求めたい。なお、その際、具体的な計画立案と協力体制の構築、進捗状況と数値化された成果報告を、法に定められた国会に報告すべき項目に位置づけていただきたい。 ④シェアサイクルの普及促進について、シェアサイクルを公共交通と明確に位置づけ、道路占用を緩和し、適正な受益者負担によって持続的に運営が行われるよう監督する体制を構築されたい。その際、行政範囲を超えた連携と、各事業者間の協調を図り、共通の貸出返却拠点の確保、利用可能情報の共有によって、より利用しやすい環境を整備するよう指導していただきたい。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進については、自治体と民間事業者の努力によって地域のニーズに応じた放置対策が進展しているものと評価しているが、時代のニーズは、放置対策を超え、適切な駐車管理を求める段階に来ている。中心市街地における自動車駐車場の偏在実態を把握し、一部を自転車用に振り向けるよう指導すべきである。自転車駐車場へのアクセスが歩道部分から行われやすい設計になっており、法の原則にできるだけ従うよう指導されたい。また、⑩自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進、に関連するが、欧州では一般的な駅前駐輪場の受付管理業務を自転車販売店の委託する方式を推奨されたい。 ⑥情報通信技術の活用の推進防犯登録の受付を電子的に行えるよう改善されたい。また、防犯に限定されている利用目的を「管理」に拡大し、駐輪管理や統計調査にも役立ててほしい。都道府県別となっている登録情報を、全国を網羅するものに改変し、所轄警察を経由せず、自治体が直接、検索できるシステムに発展させてほしい。 ⑦生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施商店街などの自転車通行禁止拡大を実現して欲しい。生活道路の通過交通を削減しやすくして欲しい。無電柱化する際に、柱上トランスをそのまま降ろして地上機とするのではなく、路外に設置できる仕組みを考えてほしい。無電柱化計画立案の際に、電力・電業業者との協議を義務づけるべきである(昔、提案したままなので、もし実現しているのであれば私の不勉強である。お詫びする)
		目標 2	⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ⑪自転車通勤等の促進 この2点について厚生労働省のより積極的な参画を希望する。特に膨ら脛を第2の心臓として活用する自転車ならではの健康と美容効果について、国内の学術研究が少なすぎる。 企業が就業規則などで自転車通勤を禁止している実情は、我が国の道路交通環境の劣悪ぶりを喧伝する材料になっており早急な改善を求めたい。自転車通勤の手引きのリニューアルを検討されたい。
		目標 3	⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 2027年開催予定の愛媛県における Velo-city について、推進本部に参画する全省庁のそれぞれの役割を点検し、支援体制を可及的速やかに整えていただきたい。さらに、Velo-city 開催の意義と成果を開催自治体のみならず全国に拡散させるべく、関連イベントの企画立案、実施を促していただきたい。 ⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 について、国際的に流布している標識、ルール、案内などを研究し、我が国固有のものに固執することなく、柔軟に対処されたい。 たとえば、電動アシスト性能基準は、他国の基準に比べ著しく低い。歩道通行を前提とするところから生じたもので、人力以外のアシスト能力を有する自転車の車道通行を義務づければ、彼我の性能格差は払拭できるが、少なくともサイクリング環境の整った地域、ルートに限って欧米並みに性能アップを可能にするよう方策を検討されたい。
		目標 4	⑮多様な自転車の開発・普及 歩道通行を禁止し「普通自転車」を廃止すれば、多様なアイデアが産まれることは諸外国を見れば明らかである。そのための環境整備を急ぐべきである。 ⑯自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			については、地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進、で指摘したことを参照されたい。 通勤経路に自転車店があれば、点検整備を日常化できる。まず、一般的な駅前駐輪場の受付管理業務を自転車販売店に委託して、環境を整えるべきである。 ①交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 青切符の導入に期待する。 ⑧学校における交通安全教室の開催等の推進 総合学習の時間に「ルールが必要な背景までを解説できる」講師を派遣する仕組みを構築してほしい。予算化を切望する。 ②災害時における自転車の活用の推進 シェアサイクルの緊急時活用の検討をお願いしたい。 ②損害賠償責任保険等への加入促進 定期利用の駐輪場における月額料金に保険料をセットにする仕組みをもっと拡大されたい
		その他	■路線バス経路の終日専用化を検討されたい。 1) 走行空間のあるべき姿を想定し、交通ルールと交通カテゴリーを根本から見直す有識者による提言委員会を設置されたい。 2) その委員会は、やがて来る自動運転時代のラストマイルのあり方、緩速交通の効果的な運用を模索し、目的達成のための具体策を提案する。 3) 磁気誘導機能を路面下に備える方式を含め、自動運転車両はこれを取り巻く移動体が一定のルールに従って通行することが望ましい。従ってどの方向にも自由に動く歩行者のための歩道が必須となる。 4) 歩行者の数倍以上の速度で移動する自転車が、現在のように走行位置も走行方向もばらばらな状態では、必要以上に敏感で正確なセンサーと、障害物を超高速で認識し、進行方向を解析し、衝突を回避し安全な進路を選択する自動運転システムが必須となる。 5) 近未来の都市交通を考える時、自転車などの緩速交通が専用通行帯や車道を混在してキープレフトを厳守する状態を実現しておくことが重要だろう。 6) 自転車などの歩道通行可の規制を見直すべきだが、一足飛びに実行するには、半ば常識化した「自転車は歩道通行が安全」という概念もあり無理がある。 7) まず、都市部の路線バスの経路の内、複数車線を持つ道路の第一車線をバス専用とし、タクシー（見分けの付かないライドシェアを除く）と自転車の共用を許し、自転車にはおおむね15km/h以上での走行を義務（努力義務）化する。 8) 当然、該当道路は駐停車禁止とし、バス専用規制も時間による解除は一切行わない。 ■緩速交通手段のカテゴリー分けを整理単純化されたい。 1) ペダルによる人力と、踏力の三倍までのアシスト力を持つ車両を自転車とし、人力以外の動力だけで走行可能な車両を自動車とする。 2) 道路法にある「自転車道」「自転車専用通行帯」を統合して、自転車等が一方方向に進行する『自転車レーン（歩行者と他の車両は通行不可）』を位置づける。 3) 道路構造令を上記に沿って見直す。 4) 歩道内に設置された自転車通行指定部分を「自転車レーン」とする。 5) 車道左端に設置された自転車通行位置指定の法廷外表示は設置後五年を過ぎないうちに「自転車レーン」として整備する。 ■国際的に通用し、ルールの異なる国からの訪問者でも直感的に理解可能な標識の開発・改善に取り組む。 1) 自転車用ピクトグラム式信号機の導入 2) 一時停止標識の八角形化と、現行の逆三角形を青色に変更して「徐行」あるいは「ゆずれ」に改正する。 3) 日本語など言語で表現する規制標識を撤廃する。言語でしか伝えられない規制は行わない。 ■自転車活用のための教育プログラムの開発、その他 1) 未就学児向けの遊びながら学ぶプログラムの普及 2) 子育て支援に子乗せ自転車リース事業の追加 3) 自動車の運転者に自転車の存在を認識させるキャンペーンの展開 4) 自転車とともに移動可能な列車、バス、船舶などの普及 5) 一定以上の大きさの建物に課されている駐車場付置義務の対象車両に自転車を追加 6) 自動車運転免許教習所の練習コースへの自転車関連標識／表示の採用促進 7) 自転車用安全装置（方向指示器、ブレーキランプなど）の開発促進
有識者	楓千里【國學院大學研究開発推進機構教授】	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 ⑦生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 一般道路の自転車通行には危険が伴い、歩道運行せざるをえない状況が続いている。自転車利用促進を進めるのであれば、ドライバーへの配慮義務など、一段進んだ施策が必要と考える。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 3	鉄道、バスへの自転車同乗を推進して頂きたい。帯広地区ですでに導入されているが、観光地や国立公園などでの導入が進めば、レンタサイクルの利用増にもつながる
		目標 4	⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進 免許を返納した高齢者が日常生活で安全に利用できる自転車開発が望まれる。
		その他	インバウンド観光において、自転車利用はさらに拡大すると想定される。多言語での安全指導や標識、看板の整備などを、推進して頂きたい。
有識者	高橋幸博【(株)アーチ・ヒーロー北海道代表取締役】	目標 1	当方は鳥取県、福井県、福島県などで次期ナショナルサイクルルート指定を目指す推進協議会の立ち上げと事務局となるルート沿線の推進、調整機能を果たす担当部署の助言を行ってきた。また、関係する自治体、県議会議員による自転車活用推進議員連盟での勉強会開催を促し、自転車活用推進事業として県や自治体に取り組む意味し、他県の事例などから自らの県での計画や事業のあり方を一緒に考え、助言してきた。 また、地方自治体の自転車活用推進計画、取組実施にあたり、事業の捉え方の相違が地方自治体、都道府県の中にあり、自らの優位性、独自性を理解できない状況にあると感じた。 例えばナショナルサイクルルート指定を目指す為に、観光といったソフト事業、矢羽根や標識整備といったハード事業、既存の自転車活用推進されている愛好家団体といったユーザーの位置づけ、シェアサイクルやネットワーク、駐輪場、含む交通計画的な位置づけについての捉え方が異なっている。各々についての考え方や取り組みの有無などの相違があっても、未来のまちづくりを学び、実践する一環が足りないと感じている。地方自治体の首長の理解が高い自治体においてはトップダウンが機能するかもしれないが、それだけでは県民、市民レベルでの理解を得るまでには進まない。これらの事業は推進しつつ、シンポジウム開催や様々なターゲットを変えた広報展開と学びの機会の演出が最も重要だと思う。 効率的に様々なターゲットに自転車活用推進計画の有効性を知っていただく為には、都道府県、自治体、主要団体のトップ、関係者の理解上げる為の具体策として、計画や実施事業文章を配布し、それぞれとソフト、ハード、交通、公共インフラがつながっていて、今の各々の活動ができていることを理解してもらうことが良いのではと思う。事例としては鳥取県商工会連合会が西部地域で働きかけし、大山時間サイクリストの聖地化事業から、鳥取県岩美町から境港市までの自治体を巻き込み、ナショナルサイクルルート指定を目指している鳥取うみなみロード推進協議会の事業の沿線の商工会が関わる意味を示した上での協議会事業は唯一の事例なので、参考にして頂きたい。
		目標 3	サイクルツーリズムを推進してきた都道府県、自治体はサイクリングイベントやサイクルツーリズムによるルートマップ、サイクリングガイド人材育成、国内外のサイクリストをターゲットにした誘客、サイクリング適地ブランディングといった事業に見られる。 ある程度 10 年前後、これらの事業をやってきて、次の事業ターゲットステージに行ける地域とサイクリングイベント誘客を長年やってきた地域に見られるサイクリングイベント入込数やレンタル自転車の利用の数の減少がコロナ後特に見られる。 いわゆる勝ち組と負け組がはっきり見て取れる状況にある。サイクリング関係の観光商品の目的設定に入込数を上げる事自体がそのような人気下がっているのとられがちな検証データ、評価軸、無理な目的設定になっていると思われる。 特に宿泊施設が少ない地方での着地型体験観光としてのサイクルツーリズム事業にとは、本来入込数ではなく、地域ルートのブランディングや広域ルートとしての魅力ある観光商品作り、魅力ある観光事業者や景観、ストーリーなど発掘し、それらを繋ぐことにある。このような事業はゼロからスタートする事業であるが、既存のルートの魅力発信を怠らず、やり続けることで大きなマーケットや地域ルートブランドとしての価値を得ることにつながる。 サステナブルな事業としてそもそも事業計画と事業実施される必要があると考える。それと、サイクリングイベントは数日の為に半年から 1 年、実行委員会形式で時間やマンパワーが必要とされるが、ルート発掘、行程作り、新規事業パートナー発掘といった地域クリエイター型の事業として地域経済を押し上げるサイクルツーリズムのあり方を実施していくタイミングだと思う。 インバウンド需要が過去最大となっている今ターゲット設定を国内だけでなく、海外も行うことや宿泊施設のない地域での空き家活用、古民家利用といった民泊事業プロデューサー、地域ガイド育成、コーディネーター育成といった事業が今有効な先を見た地方投資事業だと思う。 当方は北海道二セコ地区(倶知安町)で夏はサイクリング、冬はスキーのインバウンド体験ツアーの受入事業を 20 年近く行ってきた。英語を使い北海道をガイドできるスキルの育成はそういったインバウンドのニーズがあったからこそ稼ぎながら、その知見を高めることができた。冬のスキーを求めるインバウンドが宿泊、不動産、事業投資を呼び込むとは思っていなかったが、冬だけでなく、夏のサイクリングをはじめとした滞在型体験観光受入モデル事業も 10 年以上前から成立するようになった。 観光体験受入事業者として一番重要なのは、どの季節であっても事業運営の為に売上を上げることである。補助金を使ったサイクルを始めとしたアドベンチャーツーリズムの招聘や PR は事業者レベルで見て、一度誘客したお客様がリピーターとならない地域、事業者では特に地方の場合売上獲得とセールスに大変で機能しなくなってしまう。 二セコはリピーターを獲得し、そのリピーターが投資家となっていった。その顧客や投資家が MICE 誘致、国際会議、イベント誘致に大きな役割を果たしてくれた。単純なセールスや PR による誘客は地方には合わない。一度行った地域に再度訪問する喜びやメリットが得られる観光地が世界の観光地ブランドだと思う。 第二次自転車活用推進計画にもあった国際会議や国際サイクリングイベントの誘致の記述とそれらを担う県、自治体のみで、公金を使いすぎていて、民間事業者の予算や投資家の求めである、インセンティブ機能を示さないまま国際会議や国際サイクリングイベントの誘致という記述に疑問があった。地方であってもこれ

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			らがサスティナブルに事業化されるには地方であっても民間投資や民間事業がきちんと運営されなければ、利益のでない地域に見えてしまう。 地方の滞在型観光事業として観光客誘客が誘客できた後に気をつけなければならないのは、道路、交通、まちづくりの事業に圧迫しない為の着地方観光地域としてのビジョン作成の為のリサーチや事業者との意見交換である。国がリードしながら専門家委員会を地方や県レベルで置き、様々な意見を集約できる環境整備は重要と考える。海外の地方での国際レベルの滞在型観光地や事業者、行政、DMO、DMCなどの意見交換も効果的だと考える。私は地方であればあるほど、大規模、高付加価値宿泊施設による不動産投資は必要ないと考えている。そのようなプロジェクトを長年やるならばその為の事業について投資家やプロジェクト推進者がハッスルするだけでは、地域の住民、環境、未来の為にならないとニセコを見ていて思う。 そこには投資家や事業推進関係者との会話はなく、なぜ乱開発と呼ばれるような開発を海外の人気観光地のように止められないのかと思う。特に地域の代表として自治体の首町、経済界の代表、産業の代表、コミュニティの代表にあるべき地方の姿を日々意見交換したり、意見を伺うことができる仕組みを機能させることが必要だと思う。欧州のスキーリゾート、ビーチリゾートなどの乱開発させない機能のさせ方にステークホルダーの教育があることを日本の地方の皆さんに知ってほしい。
有識者	宮内忍【サイクルツーリズムコンサルタント】	目標 3	施策⑬についての課題を受けて『サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き“国内外の参考事例集”（国土交通省自転車活用推進本部発行 令和 4 年版）』改訂版の制作・発行をお願いしたい 『サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き“国内外の参考事例集”』が3年前に発行された。この手引により、導入の手法や事例が明らかになった。その結果、サイクルトレイン・サイクルバス導入が増加した。33 年が経過して導入が増えた現況が反映されていないので、改訂版の発行が望まれる。 「自転車をつなげる公共交通の未来シンポジウム」(鳥取県主催)が令和7年6月に鳥取市で開催されたが、シンポジウム登壇者と会場参加者から、この手引の有用性と現状を反映した改訂版の必要性が指摘された。 サイクルトレイン・サイクルバス導入は、施策⑬だけでなく、施策①においても、次の観点から有用な措置になる。運転手不足・利用客減少によるバスの廃止・減便の問題と、学校の部活動地域移行化による送迎問題が浮上している。自転車、特に電動アシスト自転車をそのまま電車やバスに乗せられることで、鉄道駅からのバスに代わる二次交通を確保でき、沿線住民の利便性が向上する。この点からも、手引の改訂版発行が望まれる。 施策⑬についての課題を受けて『ナショナルサイクルルート指定の手引き“既指定ルート事例集”』を国土交通省自転車活用推進本部によって制作・発行されることをお願いしたい ナショナルサイクルルート(NCR)は第1次と第2次を合わせて6ルートが指定済みだが、多くのルートが第3次以降の指定を目指して整備に取り組んでいる。実質的に NCR 指定の候補とみなされる「サイクルツーリズムの推進モデルルート」(自転車活用推進本部指定)は全国で 116 ルートに達している。 一方、指定済み6ルートのうちピワイチとしまなみ海道は NCR 指定必須要件の 100%達成を果たしているが、残り4ルートは未達成の状態にある。 自転車活用を推進するために、国土交通省は自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(都市局 街路交通施設課)、シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン(自転車活用推進本部)、サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き“国内外の参考事例集”(国土交通省自転車活用推進本部)を発行して、各施策において成果を上げてきた。一方、NCR の指定を目指すルートで関係者からは指定を獲得する道筋が分かりにくいという声も多い。 指定獲得の道筋を分かりやすくするために、これまで成果を上げてきたガイドラインや手引による施策推進を、サイクリングルート整備に推進役である NCR においても導入していただきたい。 NCR 指定済み6ルートの指定時点とその後の整備による現況を整理して提示する手引の制作・発行が望まれる。 施策⑬についての課題を受けてナショナルサイクルルートの地図の標記統一と標準仕様の設定を国土交通省自転車活用推進本部によって進めることをお願いしたい ナショナルサイクルルート(NCR)の指定必須要件の「4.情報発信」において、次のようなルートマップの基準が定められている。 「評価項目：ルートマップ 評価基準：◎以下のような内容が記載されたルートマップが作成されていること。＜記載内容の例＞ルートの経路・距離・高低差・勾配・路面状況・危険箇所、利用者別推奨コース、ゲートウェイの場所と機能、サイクルステーションの場所と機能、地域の拠点・立寄スポット・周辺の観光スポット、ルートの紹介(写真等)、レンタサイクル・宿泊施設・Wi-Fi 利用環境・ルートで利用できるサイクルトレイン等・ガイドツアー・緊急時サービス(自転車修理、医療施設等)・自転車宅配・荷物輸送等サービス情報、アクセス方法(公共交通アクセス等)、ホームページ等の URL」※ナショナルサイクルルート制度＞指定要件の評価項目・評価基準＞4.情報発信(国土交通省自転車活用推進本部 別紙資料 1)参照 指定 6 ルートの地元が作成した地図の中には、評価項目を満たしていない地図もある。例えば、ルートの全体が載っていない、ゲートウェイの標記がない、2 重ルートがある場合の各総距離が不明など。 標記や仕様も統一されていないので判読がしにくくなっている。NCR は理想形としてネットワーク化が進むことが想定される。その場合、各ルートの地図を併用することになるが、標記や仕様が異なると非常に使いづらくなる。 北海道には、自転車活用推進本部が指定する「サイクルツーリズムの推進 モデルルート」が 10R ルートあり、ネットワーク化も進んでいる。「北海道のサイクルツーリズム推進方針 実施細目」において、サイクルマップの統一基準・記載内容・仕様が次のように定められて運用されている。 NCR の地図においても、将来的な利便性を視野に入れてこのような運用をお願いしたい。 「3.連携協議会の役割・実施内容 3-1.全道的な取組 1 統一基準の整備:案内方法(看板、路面表示等)、矢羽根型路面表示、サイクルマップ、サイクリストの実

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			態/ニーズ把握のための調査方法など統一して運用すべき項目の基準等を整備する。 4.ルート協議会の役割・実施内容 4-1.受入環境の充実 5 サイクルマップ:ルートの起終点の交通拠点(空港及び鉄道主要駅等)やサイクルステーション等で配布するサイクルマップは以下に準拠して作成する。・記載内容:ロゴマーク、地図、ルート図、高低差、施設情報(ビューポイント、トイレ、食事・休憩施設、宿泊施設、サポート施設等)を必ず記載することとする。その他の情報を記載することも可能。・サイズ:折り曲げてポケットサイズ(サイクルジャージのポケットに入るサイズ)となるものとする。・紙質:防水性を有するものとする。」※北海道のサイクルツーリズム推進方針 実施細目(国土交通省北海道開発局 別紙資料 2、3、4)参照 施策⑬についての課題を受けて、NCR の地図を各ルートのゲートウェイにおいて配布することの徹底を国土交通省自転車活用推進本部の指導によってお願いしたい 各 NCR のゲートウェイは、最寄りの空港・新幹線停車駅・特急列車停車駅などに設定されるが、筆者の経験ではそれらの場所にある観光案内所などに配置されていず入手できないことが多く、地図を作成した意味がない。ゲートウェイにおける NCR 地図の配布を徹底していただきたい。
有識者	山中英生【徳島大学大学院教授】	目標 1	1)生活道路における自転車通行位置と方向の明示化 による事故削減効果は金沢市や京都市において実証されています。また、高校の通学路等の細街路での自転車通行位置と方向の明示施策は自治体として取組みやすい施策です。しかし、改訂された安全で快適な自転車通行環境創出ガイドラインにも、生活道路での自転車施策について明示や推奨されておらず、上記でも生活道路施策としては、交通抑制(ゾーン 30)が主体となっています。計画の②または⑦において、事例や効果を明示して、自治体での整備を推奨するようにしていただきたい。
		目標 2	1) 次世代への自転車文化の継承 日本では小学校時代に自転車に乗り始めることで、自由で社会性のある移動を獲得するといった自転車文化が維持されてきたことが、世界的にも高い自転車利用率を誇る遠因となっています。しかし、最近では、「自転車は危ない」、「学校へは自家用車で送迎する」、「自転車を教える場所がない」といった要因から、幼少期や少年期の自転車利用が減少する傾向が見られます。⑨の取組はその意味で重要な内容になっていますが、施策としては範囲が狭くなっています。自転車文化を次世代に継承するという視点からは、子供向け自転車教室の開催、キックバイク、BMX を活用した子供向け自転車レース開催、親子で楽しむ自転車ロゲイニングなど、自治体等でも実際に行われている施策を位置づけた施策として構成していただきたい。
		目標 3	1) サイクルツーリズム受け入れ環境の整備 ③のナショナルサイクルルートの取り組みでは、道路環境整備と合わせて、官民連携の受け入れ環境整備がうたわれています。ナショナルサイクルルートに限らず、都市、地方の地域などでサイクルツーリズムを推進するには、官民連携の座組、サイクルツーリズムに理解のある民間事業者(ランドオペレーター)やサイクルガイドの養成など、受け入れ環境の整備が必要となっています。こうした視点をもって、NCR 以外の自転車観光施策を明記するようにしていただきたい。
		目標 4	⑦において、自転車の反則金制度導入を受けて、事故等につながる自転車の重大な交通違反の分析とともに、遵守率の極めて低いが、重大ではない違反事項、実施の難しい条文(手信号など)の見直しについて、検討を始めていただきたい。
		その他	1) 公共交通連携については、サイクルツーリズム、通学環境整備など重要な施策となっており、事例も増えており、またガイドラインも発出していることから、新たな施策として明記されることは必須と思います。
有識者	有村幹治【室蘭工業大学大学院工学研究科准教授】	目標 1	「4. 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進する。」 上記サイクルポートの設置促進に関しては、公共交通機関との接続強化のみならず、自転車通行空間との接続、自転車ネットワークへのアクセスの配慮も必要である。
		目標 4	自転車事故に関しては、交通事故には至らない危険なインシデントの発生状況や、物損や負傷を伴わない警察への報告義務の無い軽微な接触事故等に関するデータが不足しており、その全体像を把握することが困難である。自転車事故のない安全で安心な社会の実現のためには、自転車事故に関する包括的な実態把握に向けた調査の実施が必要である。 施策 17. 措置⑩の「自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況」を把握する際に、当該エリアの自転車事故に関連する一連のデータを収集すべきと考える。
有識者	伊藤昌毅【東京大学生産技術研究所特任講師】	目標 1	自転車の利活用において、特にシェアサイクルの普及を踏まえて他の交通手段との連携を強化する施策を期待します。バス停や駐車場からシェアサイクルで移動する、等公共交通や自家用車との組み合わせは都市における渋滞の軽減や公共交通の機能強化にも繋がると思います。Google Maps においても一部を自転車で移動する検索結果が出てきますし、MaaS アプリの機能強化という点でも重要だと思います。このような移動経路の発見、提案、利用促進に繋がる技術開発やサービス開発を支援する取り組みや、個人の移動効率化だけでなく都市全体の移動最適化や渋滞解消を KPI とする評価を行えばと思います。一方で、ヘルメットを持ち歩くのは現実的ではないと思うのですが、レンタルなどの可能性もあるでしょうか。 また、「次期自転車活用推進計画に向けて」という資料に GBFS によるオープンデータについて触れられていましたが、シェアサイクルのオープンデータ促進や交通計画におけるデータ活用の支援も期待します。自転車交通の需要の把握、ボトルネックの把握などデータが活かせる機会はいはらずで、精緻な施策立案や

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			EBPMのような施策評価という観点でもデータは重要だと思います。「情報通信技術の活用」という項目がありますが、ユーザに対する利便性という観点だけでなく、行政における活用という観点も是非考えてください。なお、2025年2月15日に開催された「公共交通オープンデータチャレンジ2024」にて「急がば漕げマップ」という取り組みが最優秀賞を受賞しました。自転車活用におけるデータ活用の一例でもあり、自転車のデータではなく、公共交通のデータが結果的に自転車活用に繋がる知見を得る、という点でもデータの使い方の典型例を示す事例だと思います。参考にしてください。 https://nishikata-tokotoko.github.io/cycle-shortcut-map/
		目標 4	以下は、専門家としてより、日々、子供を乗せた二人乗りの自転車で通勤する生活者としての意見です(勤務先の大学構内に保育園があります)。自分が乗るようになって初めて気付いたのは、都内を走る自転車の少なくない台数が、子供用の椅子を備えた2-3人乗りの電動自転車であることでした。交通政策、子育て政策という観点からも、都市における自転車による子連れの移動は無視出来ない数になっていると思います。こうした自転車について、車両の安全基準という観点では検討があったと想像しますが、駅前の自転車置き場の幅が狭く、大型の車体の自転車が収まりにくいなど駐輪環境には満足出来ないものがあります。また、車体重量も重く、本人や子供も含めると100kgを軽く超えるうえに、バランスが悪くふらつきやすいので、交通事故の加害者になる可能性も高いと感じています。保険の加入の促進や、車道を走行するよう促すなどより一層の安全対策が必要だと感じています。車道を走っていても、路肩の自動車がウインカー無しで発進したり、逆走する自転車とぶつかりそうになったりなど、車道という空間を自転車も含め共有しながら走行する、という点ではまだ十分文化が成熟していないと感じます。より一層の安全への啓蒙が必要(自動車の運転の経験の有無は大きく影響しそうと感じます)だと思います。(15)多様な自転車というキーワードも挙がっていますが、車両だけでなく駐車環境への配慮、車道走行を前提とした交通文化の成熟が必要だと感じています。
		その他	他の交通手段との連携については、情報技術の活用という観点が大きいのと思うので、質問1にて回答しました
有識者	中村文彦【横浜国立大学大学院教授】	目標 1	④について、大きな括りと言うところの公共交通の役割を担うことを踏まえ、基礎自治体において、地域公共交通計画と密接に連動させることが必要。理想的には、地域公共交通計画の中でしっかりと位置づけることが必要。地域公共交通計画が、運輸局が扱う運輸事業だけに限定した議論をしていることが、そもそもっていない。
		目標 2	安全な自転車走行を保証できる自転車走行空間の確保が必要。欧州各国や北米の都市と比べても自転車空間の安全レベルは極めて低い。欧州のいくつかの都市では、自動車の走行空間を減らしてでも自転車専用の走行空間を確保しているし、交差点やバス停でもきめ細かな配慮がされている。自転車の走行スペースを駐停車車両が塞いでいてもお咎めさえないような状況が放置されている現状は、由々しき問題であると認識すべきである。
		目標 4	自転車通行空間の件は、質問2と同じ。 荷物配達に使いやすいカーゴバイク、乳幼児を載せるようなチャイルドトレーラーを牽引する自転車等の普及を期待したい。 カーゴバイクは、端末配達物流の中心的存在になれば考える。 チャイルドトレーラーは、軽車両としての扱いで、若干の調整が必要となるが、通常の自転車の前後に二人載せて安定が悪くなる現状と比べると、安全性が増すのではないかと考える。海外事例は多いので、実態分析が必要と思われる。
有識者	井料美帆【名古屋大学大学院環境学研究科准教授】	目標 1	⑦について、生活道路の法定速度が来年より30km/hに引き下げられることとなった。一方、これまでのゾーン30の事例においても、速度規制だけでは必ずしも十分な速度抑制とはならず、物理的デバイスを設置するゾーン30プラスで自動車の速度抑制効果が出ているといわれる。狭さくなどの物理的デバイスを効果的に使うことで、周辺自動車の速度抑制を行い、生活道路での自転車利用の安全性向上に努められたい。 併せて、生活道路でも積極的に矢羽根を用いることで、自転車の存在を自動車や歩行者等にも意識させることが安全性向上に有効と考えられる。自転車通行空間ネットワークの整備にあたり、全て専用通行空間として整備することは容易ではない。その際、二車線以上の道路のみで車道混在型のネットワーク整備を行うのと、生活道路の一部を車道混在型の通行空間としてネットワーク計画に位置づけることのどちらが望ましいのか、利用者の安全性と利便性を踏まえて丁寧に検討することが必要である。 また、生活道路での道路交通の抑制においては、生活道路自体の対策のみならず、周辺幹線道路の渋滞解消による旅行速度向上をセットで検討されたい。幹線道路と生活道路の用途のメリハリをつけることが、ひいては安全な道路空間の実現につながると考えている。
		その他	電動キックボードやフル電動自転車のように、従来の自転車と走行特性やルールが異なる(ただし見た目は似通っている)新たなモビリティの利用が増えている。あくまで自転車との関係という視点に立つと、以下の課題が想定される。 ・自転車走行空間の切り替わり場所(自転車専用通行帯→自転車歩行者道など)において、自転車はそのままの走行が可能であるが、特定小型原付は一旦停止して時速6kmモードへの切り替えを行うか、車道走行へと移行しなければならない。交差点周辺と単路部で走行空間が切り替わる路線等が見受けられるが、特定小型原付でスムーズに走行可能とは限らない。自転車のみならず、特定小型原付で走行する時の動線に配慮した設計になっているかどうかを改めて確認する必要があると考えられる。 ・自転車と電動キックボードでは加減速特性が異なる。また、特定小型原付は時速20kmの速度上限がある。このことから、信号切り替わり時などに交差点周

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			辺での自転車と電動キックボードの錯綜が問題となる可能性がある。現時点では知見が限られているものの、今後新たに開発されるであろうモビリティも含めて、継続的な調査・研究が求められる。
有識者	栗田敬子 【(NPO)エコ・モ ビリティサッポロ 代表理事】	目標 1	⑤について、大規模な自転車道路整備と同時に、都心など人の集中が予想されるエリアにおいて休日の一時的利用は満車になることもある。空いている別の駐輪場まではそれなりに距離があるため、自転車の利用を躊躇うこともあり、小規模でも箇所が増えることで自転車を利用する機会が増えると考えられる。あわせて、チャイルドトレーラーやカーゴバイクなども駐輪できる広いスペースの駐輪場があると、子育て世代にも配慮した多様な自転車文化の醸成につながると思われる。
		目標 3	⑫⑬長い距離乗り休憩や飲食ができるお店を利用する際、汗をかけた状態のサイクルウェアで利用するのは憚られるもので、サイクリスト歓迎のお店がマップになっていると計画を立てやすい。北海道は環境的にサイクルツーリズムに恵まれているが、AT ガイドの育成、チームやコミュニティの作りのサポートなど誘致に値する人的資源の発掘や育成の拡大をお願いしたい。
		目標 4	⑰について、逆走、信号無視をする自転車運転者への取り締まりを確実にすること。他の自転車、自動車ドライバーとの共存がしやすくなると感じる。 ⑲ヘルメット着用が義務化され、特に小さい子供に対してはヘルメットの有用性は明らかとなっている。しかしながら、子どもの場合、成長によりサイズアウトし購入回数も頻繁となることから子育て世代の負担もあると思われる。一部自治体ではヘルメット購入に補助がなされていることもあるが、子供用ヘルメットに対して購入費用の補助など検討をお願いしたい。小さなうちから自転車に乗る際のヘルメット着用が当たり前であれば将来の着用率も上がっていくと思われる。ひいては将来の安全性につながると思う。
		その他	当法人はベロタクシーの運行を行っており 2008 年の運行開始当初は、北海道特有の路肩幅の広さが走行環境として優位に働いてきました。その後、その個所に自転車通行空間として矢羽根表示がされ、自転車が車道を走行している状況が少しづつ見られるようになりました。矢羽根表示のある道路は表示のない道路に比べ、自転車が車道を走る確率がとても高いと感じています。ドライバーも含め自転車に慣れている自身が走行しても安心感があします。できれば多くの道に普及することで安全につながると思っています。 一方で、2015 年に北海道大学大学院工学研究院社会資本計画学研究室「ベロタクシーを活用した札幌市都心交通の再構築に関する研究」によると、「ベロタクシーの横を自動車が通行する恐怖感」に関する設問においては約 74%が「とても恐怖を感じる」「少し恐怖を感じる」と回答(n=307)。 ベロタクシーは厚みのあるポリエチレンの中空構造のカバーで覆われており、平均速度 8 km/h で走行する乗り物であるが、車の横を走行することの恐怖感はやはりぬぐえないと感じた結果となりました。被いのあるベロタクシーでさえ恐怖感を感じるのであれば、自転車が通行帯を走行することへのハードルは思ったより高く、地道な若年層への働きかけが重要と実感しています。
有識者	三国成子【地球の 友・金沢】	目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 【意見】自転車計画を作ることが、実施すべき施策になっているため、目的が手段と混同され、時には手段が目的になっている。「何故自転車を使うのか」を考えるとところから始めていないから、必要性も感じないし、よって計画づくりを始めない自治体が多い。計画を作成した自治体でも、内容が総花的である計画が多いのが実情である。 【改善策提案】計画づくりにあたって、質問形式で計画が出来上がるように進めていくのはどうか？ 例:「なぜ自転車活用が必要なのか？」→「自転車利用者とは、だれか？」→「自転車が使われないのはなぜか？」→「自転車を交通計画の中にどう位置づけるか？」→「自転車を“まちづくりビジョン”の中に取り入れるにはどうしたらよいか？」 ここまで考えてやったら自転車計画づくりの中に取り入れるのではないのでしょうか。
		目標 4	目標4:自転車事故のない安全で安心な社会の実現 ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 【意見】交通安全教育を行うための、地域主体の人材育成が必要だと思います。モデル的にいくつかの地域で自ら人材育成プログラムを作成し、実施してはいかがでしょうか？ 【具体的提案】このプログラムの実施にあたっては、各地域の行政・警察・民間部門(自転車店や NPO など)の連携とこのプログラムへの支援が必要だと思います。結果として、このプログラムを現在各地で実施されている交通安全教育や講習会と連動させることができます。 ⑳自転車通行空間の計画的な整備(2.の再掲) 【意見】これは、質問 5 にも関係することだが、自動車(マイカーに依存した生活スタイル)が当たり前になっている地方都市では、特に考慮すべきこととして、子供たちの自転車利用が減っていることがある。一要因として家族によるマイカーでの送迎がある。それにより子どもたちは幼い時から自転車に乗る機会を奪われている。また、高校生にとっても、路上での危険性から自転車通学を苦痛と感じる経験をする、社会人になると自転車に乗らなくなり、これがさらなるマイカー依存にもつながる。その結果、地方ではマイカー依存による公共交通の衰退など、負の連鎖が起きている。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			現在、自転車通学をしている子供たちの自転車通行空間を安全性の高いものにしていかないと、ますますマイカー依存になっていくように思われる。よって、自転車走行環境にしっかりとメスを入れることが将来の街づくりにも関わることになる。 【改善策提案】 自転車通行を安全にする通行空間整備のポイントは、利用者はだれか？ 特に現在最も多い自転車利用者の通行を安全にすることである。例えば金沢市の場合、最も多い自転車利用者は高校生である。ここから、通学時間帯の通学路線を安全にする→ そのためには、1.高校周辺に自転車通行空間を指定する(路面標示) 2、通行空間を安全にするためには自動車(クルマ)のスピードダウンも必要(学校周辺の時間帯による速度規制) 3、自転車と自動車が集中する交差点を安全にする(ボトルネックの解消のために、交差点近くの歩道では植栽幅を狭くして、その分だけ自転車通行空間を広くするなどのやり方が考えられる) 4.歩道通行に慣れた自転車を車道の自転車通行空間に誘導するには、金沢市では朝の通学時間帯に地域住民と警察、学校関係者による街頭指導が行われており、効果を上げている。 一例として、これまでの自転車マークや矢羽根の路面標示の仕方の改善が必要である。というのも、単に車道上に矢羽根を印しただけでは、自転車やクルマのドライバーからそれが何を意味するかが分からないという声が多く聞かれるからである。この点で、金沢市では車道の左側に自転車のマークを入れることに加えて「左側通行」の文字が路面標示されている(写真参照)。こうすることで、自転車とクルマのドライバーからも自転車の通行位置がわかり、さらに金沢市では自転車の街頭指導である。により自転車の車道左側通行が増加して、クルマのスピードダウンにつながっている。 昨年、今治市で行われた交通安全の国際会議で、外国人から「このような文字による路面標示はなぜ金沢市だけなのか？ もっと他地域へも広がらないのか？」という質問と提案があった。理由は、金沢の場合、「金沢版ガイドライン」に従っているからであるが、同様に国のガイドラインについても、地域での特性を踏まえて柔軟性のある運用を呼びかけていただきたい。 また、金沢市の特徴として、自転車マークの路面標示は、クルマの通行量が多く、スピードが40-50キロの幹線道路や准幹線道路ではなく、ほとんどは細街路である。そのためクルマの速度抑制につながりやすい。他方、他都市での多くは幹線道路に路面標示が行われており、その効果検証のデータが少ない。そのため、今後は細街路での自転車の通行位置を明示する路面標示を推奨したい。 このように自転車の通行環境の改善のためには、自転車の特性を踏まえたネットワークづくりが必要である。歩道通行する自転車を車道に降ろし車道通行を促すためには、クルマの速度抑制(30km/h以下)や、それにふさわしい平行路線を検討する必要がある。
有識者	吉田長裕【大阪公立大学大学院工学研究科准教授】	目標 1	①自転車分担率が一定以上ある、高齢者のパーソナルモビリティ普及、自転車観光促進などの施策推進などの市町村には計画策定を義務づける ②都市部道路：暫定形態から最終形態への移行促進、自転車高速道路整備、自転車専用通行帯に簡易分離物の設置による通行空間の確保、カーブサイドマネジメントの実施併用、地方部道路における2+1道路(通行空間再配分)+自転車通行環境整備 ③すでに荷さばき施設の義務化が図られているが(駐車施設の附置義務条例)、自転車ネットワークのある幹線路線沿いで義務化が強化されるようにする、違法駐車取締りデータ公開、ETC2.0を使った停車需要のある区間のデータ公開、自転車系物流促進のための路上駐車施設整備 ④シェアサイクルポートを既存の公的駐輪場や駐車場に配置できるように(法改正必要?)鉄道やバスなどの公共交通との連携強化(乗り継ぎ割引、ポート整備、駅サインの共通化) ⑤整備推進様々な用地に駐輪場を設置できるようにする(高架道路下の道路内建築物として、鉄道駅や線路脇上空) ⑥自転車信号制御に関するガイドライン策定、シェアサイクル、レンタサイクル、パーソナルモビリティに関するデータ取得・公開の義務化、駐輪場も駐車場と同様に満空情報、予約可能に ⑦生活道路では自動車が自転車を追い越せない歩行者自転車優先道路の規制検討、一方通行規制のある道路に自転車通行空間を導入する際の優先順位をガイドラインに追加
		目標 2	⑧国際規格の競技を誘致できるような自治体支援が必要 ⑨林道や山道を自転車等が通行出来るように、協議会方式によるルート整備+シーニックバイウェイ+料金徴収などのパッケージ化、ルートマネジメント組織の支援が必要 ⑩自転車・パーソナルモビリティの貸出事業者、シェアリング事業者に対して、アプリ等を活用して利用状況を把握し、健康効果、健康便益を算定できる仕組みの構築 ⑪自転車通勤手当の考え方について、環境負荷低減、健康効果向上を考慮したインセンティブの考え方
		目標 3	⑫Sustainable Tourism Conference(https://www.gstc.org)などの誘致も進め、日本の持続可能なツーリズム、エコツーリズムのレベルを上げていく必要がある。具体的な取り組み事例としては、Green Destinations Top 100 Story Awards が参考になる。
		目標 4	⑬転倒事象の検知、自動通報システムのサービスを検討する ⑭自走可能な三輪自転車 ⑮指導取締りとともにどのような運転が望ましいのかを動画を使って具体的に示す ⑯学校における交通安全教室の開催等の推進

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			中学校、高校における自転車通学開始前の通学路点検、自転車講習の受講徹底 ②自治体や企業が、災害時用の自転車を十分に備蓄しておくように ②割引制度による安全運転行動へのインセンティブ付与、違反歴・事故歴に応じた保険料増額制度の確立、テクノロジーを活用した安全運転の可視化
		その他	以下の持続可能な交通システムの構築 ノルウェー政府は、2018-2029年の国家交通計画(Nasjonal transportplan)において、これまでの道路建設を中心とした大規模プロジェクトから、都市部の公共交通機関、自転車、徒歩のインフラ整備へと重点をシフトさせた(例:自動車交通のゼロ成長目標の導入)。この戦略的な転換の根拠は、自転車インフラ投資の高い費用対効果にある。地方都市においてこのような考え方の転換を促すために、国が率先して先進事例を調査すべきです。
関係団体等	門田 基志	目標 1	②について取り締まり強化のニュースが飛び交っている歩道走行について、地方都都市部では全く道路状況も違うことと、法律と今の現状が合っていないで走行空間と一概に言っても法整備というか現状に合わせて改正は急務だと思う。合わせて人口減少と車の自動化を見据えて今ある車道の再編などを考慮して、道路工事と合わせて分配で一気に環境が良くなるのでは？ ④についても都市部と地方では全く違うので、一定の配慮は必要となる。車が圧倒的に便利で公共交通も欧州と比べると比較にならないほど脆弱な地方都市でシェアサイクルを普及する場合に出来る町やエリアは前例を持ってある程度は分かるはずなので失敗例を作らないように成功する材料が揃ったところから推進してほしい。向いてないエリアで実施すると、失敗例となり全体に良くない影響を与える可能性がある。 ⑦無電柱化で自転車の走行空間へという話がよく聞くが、街全体を見て無電柱化したのでこの交差点をいう整備をしがちだが、無電柱化したところを中心にして自転車道からレーンなどの確に、全体をしっかり見た整備計画に配慮してほしい。欧州ではゾーン30のエリアではそもそも自転車レーンは必要ない(安全だから)という場所もある(2025年ヴェロシティ開催地のグダニスク)ので参考にするのもいいと思う。
		目標 2	⑧国際規格に合致したコースや施設はもちろん必要とは思いますが、現在の日本の状況では国際基準の何かを使う選手の為にというより、競技をしたいという人を増やすコースや施設の方が重要で、どんどん選手層が薄くなっている現状で作ったところで極一部のトップ選手にしかメリットがない。例えば県有林や国有林などの林道を開放等して気軽にマウンテンバイクを楽しめるような取り組みがあればマウンテンバイク協議に繋がると思う。その他にももっと気軽に競技(非公認の草レース的なもの)の開催がないと発展はしないと思う。(2023年マウンテンバイク Cross-country オリンピック競技国内シリーズチャンピオン、ロード大分国体出場経験、ロードツアーオブジャパン出場経験、シクロクロス全日本選手権菅生 2 位の実績者からの意見として) ⑩について健康作りについてはこれから高齢化社会を見据えると、健康づくりとコミニティ作りを一体のものと考えて、生きがい作りも配慮した取り組みが必要と思う。(参考になるのは愛媛県の取り組みでアクティブシニアサイクリング体験会、60歳以上から始めるスポーツサイクルの取り組みで0からスポーツサイクルのスクールを行い、近年は E バイクを活用し40km 程度のサイクリングを体験、その後はスクール卒業生で組織されるクラブに入れば継続的に健康にも意識したサイクリングの取り組みが継続的に可能となっている
		目標 3	12について、ヴェロシティは誘致活動から関わっているが、開催を目的とせず開催後に何が残せるか？何に繋げるかということが大切になる。実際にヨーロッパ各国やアジアなど多くを自転車で行っているが、日本の道路交通法では海外からのサイクリスト受け入れは難しいところが多い。一例を挙げると車道でも歩道上の自転車歩行者専用表示がある信号機があれば車道においても歩道の信号を守るということは、海外の人に歩くマークの信号で横に漢字で書いた指示を守らせるのは難しいと思うが、このようなことが散見されるので、何らかの取り組みは必要かなと思う。例えば自転車信号等あれば変わると思う。
		目標 4	14 については交通事故という観点からは車はある程度自動化が進むと思うが自転車の場合は、安全性を考えた場合は車両に安全性を担保する何かを開発するよりは交通事故の多い交差点などにセンサーなどを駆使したものの方が実用的かと思う。 15海外では E バイクに多種多様なものも多く、仕事や家庭環境によって様々な E バイクが活躍しているので海外仕様のもの(特に E U の基準のものが手取り早いと思う)が使いやすいような規制緩和も取り組むべきではないかと思う。 16自転車の点検整備は安全に配慮しつつも気軽に乗れる乗り物であるよう配慮は必要と思う。 18については愛媛県の取り組み自転車甲子園が自転車活用と安全の取り組みにいち早く取り組みを始めているので参考になると思う 21災害時の自転車活用はバイクの種類が災害の種類にもよるが関わるので、一概に自転車というよりはマウンテンバイクとか E マウンテンバイクとか車種をある程度決めて想定する必要があると思う。E マウンテンバイクであれば、バッテリーから電源が取れたりブロックタイヤで土砂災害や道路の亀裂があるなどの場合に活用の幅が広がると思う。
		目標 3	12について、ヴェロシティは誘致活動から関わっているが、開催を目的とせず開催後に何が残せるか？何に繋げるかということが大切になる。実際にヨーロッパ各国やアジアなど多くを自転車で行っているが、日本の道路交通法では海外からのサイクリスト受け入れは難しいところが多い。一例を挙げると車道でも歩道上の自転車歩行者専用表示がある信号機があれば車道においても歩道の信号を守るということは、海外の人に歩くマークの信号で横に漢字で書いた指示を守らせるのは難しいと思うが、このようなことが散見されるので、何らかの取り組みは必要かなと思う。例えば自転車信号等あれば変わると思う。
関係団体等	英明高等学校	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 歩行者、自転車、車両の接触事故を防ぐため、自転車専用通行帯の整備や交差点での視認性の向上が必要である。また、子どもや高齢者など、多様な利用者に対応した設計が求められる、自転車通行帯などの通行空間が途切れず、目的地までスムーズに移動できるように整備することが求められている。そのためにも、段差の解消、舗装の質の向上、日陰や休憩所の設置など、快適に自転車が利用できる環境整備も同時に必要となってくる。
		目標 2	⑪自転車通勤等の促進 自転車通勤がもたらす健康効果や二酸化炭素削減効果を見える化して、地域イベントと連携して市民の意識を高める健康促進キャンペーンの実施が求められている。自転車通勤をさらに普及するためには企業との連携が必要不可欠である。自転車通勤に伴い、通勤者が汗をかいても快適に仕事に移れるよう、シャワー施設や更衣室の整備が企業側に求められる。自転車通勤を奨励する企業への補助制度や表彰制度の導入を行ったり、自転車通勤者への保険加入支援や通

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			勤手当の支給方法の見直しも検討する必要がある。自転車通勤の導入に対して、労災や業務中の事故対応などへの不安が企業側に起こりうるので、法制度・通勤制度の整備も含めた企業支援が重要と思われる。また、自転車通勤の利用増加により、交通事故のリスクも増加するため、車両・歩行者との接触事故を防ぐためにも自転車通行空間の整備、夜間や悪天候時の視認性・安全性を考慮した照明や表示の充実が不可欠である。
		目標 3	⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 世界に誇るサイクリング環境の創出にあたっては多くの考慮すべき問題が山積みであると思われる。世界水準のサイクリングルートである「しまなみ海道」をモデルに以下の点を取り組むべき課題としてあげる。 1. 走行環境の整備不十分 ・路面状況の悪さ、狭い道路、標識の不統一などにより、初心者や外国人にとって不安要素が多い ・自転車との共存が困難なエリアも多く、安心して走行できる専用空間の確保が必要 2. 外国人観光客の対応不足 ・英語・多言語対応の案内板、ナビアプリ、緊急時のサポート体制が整っていない ・海外と比べて、観光拠点駅サイクリストへのホスピタリティが乏しい 3. レンタサイクルやメンテナンスのインフラ不足 ・電動アシスト自転車やスポーツタイプの貸出体制、トラブル時の対応（パンク修理等）が限定的で整っていない 4. 地域連携・広域ネットワークの未整備 ・自治体ごとに整備のばらつきがあり、ルート間の接続が不十分 ・宿泊・飲食・観光資源との連携が弱く、旅としての魅力に欠けるルートもある 5. 気候や地形、災害への配慮 ・夏の高温、冬の積雪、急坂・トンネルなど、気象条件や地形のハードルをどのように克服するかが重要な課題
		目標 4	⑭学校における交通安全教室の開催等の推進 本校では、15 年前より交通ルールの指導、交通マナー実技、交通遺族の講話を年間の学校行事として取り組んでいる。しかしながら、時代の変化により道路交通法の改正や自転車通行空間も大きく変わり、それに応じた交通安全教室のあり方を検討する時期となっている。 今後、交通安全教室で発展的に取り組むべき方向性として以下の 2 点があげられる。 ・受動から能動へ：「教えてもらう」交通安全教室から、「自分たちで守る」意識を育むプログラムへ ・感情から行動へ：遺族の講話による感動・悲しみを「日々の運転行動の変化」へと落とし込む仕掛けづくり そして重点的に取り組むべき事項としては以下のことがあげられる。 1. 実技中心から「判断力」を育てる教育への深化 ・シミュレーション型の VR 教材や動画教材を活用し、危険予測・回避行動を考えさせる内容を追加 ・「どう動くべきか」を考える体験型プログラムの導入 2. 生徒主体の交通安全活動の導入 ・安全教室を「受ける」だけでなく、生徒が動画を制作したり、危険箇所を調査・発表する「参加型」にすることで、意識の内在化を促す 3. 遺族講話の意義を振り返る時間の確保 ・講話の後にグループワークや感想共有を行い、単なる感情の受け止めに終わらせず、自分の行動にどうつなげるかを深める
		その他	近年、猛暑・豪雨・突風・台風等の異常気象が常態化しており、自転車通学・通勤において事故や体調不良のリスクが高まっている。 ・具体的施策： ・自転車通学可否の判断基準を学校ごとに明確に設定（例：気温35℃以上や雨量0mm以上で自転車禁止） ・熱中症対策として、日陰での休憩場所の確保やスポーツドリンクの持参奨励 ・雨天時の視認性向上のため、反射材付きの雨具・装備の標準化 ・地域の気象情報を自動取得し、保護者・生徒に警戒情報を一斉配信するシステムの導入 ・インフラ整備の気象対応 ・高温時の路面温度上昇を抑える遮熱舗装の導入 ・急な豪雨に対応できるような排水性の高い道路設計や冠水しやすい地域の事前把握 ・落雷や突風から避難できる場所（公園の休憩所・学校敷地内の自転車置き場等）を地図で明示 ・生徒・保護者・教職員への意識啓発： ・交通安全教室に気象リスク教育（気象予報の見解や判断基準）を組み込む

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・PTA 総会等で「気象変動が通学に与える影響と家庭での判断の大切さ」を共有 ・災害級気象発生時の代替手段(バス送迎・保護者迎え)への柔軟な移行策の検討
関係団体等	ヤマハ発動機(株)	目標 1	②歩行者・自動車との混在が多いなか、自転車事故では歩行者 対 自転車の構図がクローズアップされがちである一方、車道を走行すると自動車と接触するリスクが増え自転車 対 自動車の事故の増加が懸念されます。通行空間の安全性・明確性を十分に確保するうえで自転車専用道路の拡充が必要と考えます。 ②複雑化&高度化する第1通行帯の通行空間定義見直しが必要。(普通自転車通行帯の周知状況検証と有効性検証) ⑤駐輪ラックが現在の自転車の多様性に追いついておらず、子育て世代向け電動アシスト車や大きな荷物を積めるカーゴバイクなど、車体の重さや大きさにも対応しうる駐車設備の普及に配慮いただきたい。 ⑥IoT 技術を活用した安全運転のサポートシステムや、サイクルツーリズムを充実するための観光ガイドアプリシステムの開発を官民で連携して促進する必要があると考えます。 安全・快適な都市環境の形成や観光促進による地域社会の活性化に向け自治体とのデータ活用の仕組みづくりに配慮いただきたい。
		目標 2	⑨措置(例)に記された「タンDEM自転車の公道走行検討について都道府県警察に働きかけ」に際して客観的な安全性の十分な検証が必要。 ⑩自転車の健康効果に関する認知拡大が不十分と考えます。電動アシスト自転車は、運動負荷を適切に調整できる特性から、高齢者や運動習慣の少ない方にとっても継続的な運動手段として有効です。特に、坂道や長距離移動においても無理なく身体を動かすことができ、健康寿命の延伸に寄与する可能性があります。弊社でも今後大学等と連携した調査研究に取り組んでいく考えです。また、電動アシスト自転車には踏力センサーが搭載されており、運転者のペダル踏力や走行データを取得することも技術的には可能で、このデータの活用により個人の運動量を可視化し、健康モニタリングに活用することも可能です。今後は、こうした機能を活かした「自転車による健康増進と管理」の啓発や、医療・介護分野との連携によるヘルスケアサービスの創出や、マイナンバーカードによる医療データと紐付けた大規模な疫学調査による医療費削減効果の特定、および健康増進効果の確認まで発展できればと考えています。 ⑪電動アシスト自転車は通学や通勤にとっても有効な手段であるため、積極的な企業や学校法人に対する導入支援策を検討・配慮いただきたいです。自転車通勤/通学に際しては駐輪場や更衣室など、企業内インフラのアップデートも必要となります。一方で、安全安心な通勤通学のための安全指針、通勤通学ルート上の危険箇所に対するインフラ整備の支援、バッテリーの安全点検の義務化などの制度設計についてもお願いしたいです。
		目標 3	⑫国際的なサイクリングイベントの誘致にあたり、環境負荷の低減とイベントの魅力向上の両面で電動アシスト自転車の活用は有効です。 日本では電動アシスト自転車のアシスト力は法規により制限されていますが、競技やイベント用途に限定した特例的な運用を認めることについてご検討頂きたい。 それにより例えば以下のような新たな可能性が広がります ・マラソンや自転車レースの先導車両・撮影車両としての活用 → 静音性・排気ゼロ・機動性の高さから、環境に配慮した運営が可能となり、都市部でも導入しやすい。 ・電動アシスト自転車によるヒルクライム競技の開催 → 通常の人力では難しい急峻なコースでも、アシスト機能により参加者の裾野が広がり、観戦者にとってもエキサイティングなレース展開が期待できる。 ・国際会議における技術展示・試乗体験の場としての活用 → 日本の電動アシスト技術の高度さを世界に発信する機会となり、産業振興にもつながる。これらの取り組みを進めるためには、イベント用途におけるアシスト制限の緩和や特例制度の整備が必要です 国際的な競技規格との整合性を図りつつ、国内技術の強みを活かしたイベント設計を支援いただきたいです 結果として、現在は国内の自転車競技やイベントが身近に感じられていませんが、他競技(マラソン)のように民間普及度を上げることにつながると思います。 ⑬日本固有の歴史・文化的資産である山道(里道など)の積極活用の為に、官民連携で再整備、利活用、ルール作りや維持管理し、地域資源を繋ぎ、地域経済に貢献する自然・文化体験型のマウンテンバイクツーリズムの先進事例構築に向けた取組に配慮を頂きたい。
		目標 4	⑮既に国内では電動アシスト自転車を含む多様なタイプの自転車があります。これはユーザーの選択肢を広げる一方で、安全性が十分に確保されていない製品や、過剰な性能を持つ海外製製品が出回ること、違法な改造によるリスクも顕在化しています。 このため、自転車が「安価で気軽に乗れる」乗り物であるという利点を守りつつ、以下のような制度的対応を検討いただきたいと考えます ・製品安全基準の明確化と認証制度の強化 → 特に電動アシスト自転車においては、アシスト制御の遵守を徹底し、違反製品の流通を防止する仕組みが必要です。 ・販売事業者に対する整備・説明責任の明確化(ネット販売、フリマを含む) → 購入時の安全説明や初期整備の実施、点検整備の案内など、ユーザーが安全に利用できる体制の整備を促進していただきたいです。 ・保険加入の義務化と加入状況の可視化(ネット販売、フリマを含む) → 自転車利用者の損害賠償責任保険加入を義務付ける条例の全国展開や、加入状況を確認できる仕組みの導入が望まれます。 これらの取り組みにより、自転車が「安全・安心な移動手段」として社会に定着し、持続可能なモビリティとしての価値をさらに高めることができると考えます

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			⑭自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会においても、自転車交通教育の重要さが会話されています。全年齢層のライフステージ別など、如何に伝えるか(教育するか)などの意見も上がっており、良い取り組みになっています。一方でその活動の主体者については、方向性が定まっています。これらの活動を販売個社で行うには限界があり、国や地方自治体を主体とした活動などを期待します。 ⑮自転車は基本独自の練習のみで運転できるため、特に子供は安全な運転・交通法規などの常識的な知識を持ち合わせていない場合が見受けられます。自転車の発展と安全性を目指すため、現在では非常に少ない交通公園(簡易的な教習所施設のような公園)の新設を市町村単位で行い、幼少時から運転の練習と交通ルールの順守を教える必要があると考えます。 ⑯通学使用する中高校生に対しては、従来の交通安全教育では十分な結果が残せていないことから、指導内容自体を見直す必要があると考えています。関係省庁、自治体、学校法人、連携の元で学生向けの安全訴求を共創する取り組みへの配慮/支援をお願いしたい。 ⑰利用者の定期点検意識が低く、整備不良により事故が発生することもあります。 自転車の乗車前点検/定期点検の努力義務化を進め、どうなったら整備が必要か、整備をしないとどうなるかの認知拡大を図ることで安全な乗り物として交通安全につながると考えます。 ⑱また自動車の運転者側にも自転車の特性や車道を走る自転車の存在の注意喚起等を行う必要があると考えます。歩行者⇄自転車⇄自動車、道路を利用する人それぞれに改めて自転車の特性・危険性を知らせることも自転車交通安全につながるものと考えます。
		その他	電動アシスト自転車は、都市部における短距離移動手段として非常に有効であり、自動車に比べてCO₂排出量を大幅に削減できるという環境的利点を有しています。 特に、通勤・通学・買い物など日常的な移動において、電動アシスト自転車の利用は脱炭素社会の実現に向けた重要な手段となり得ます。一方で、現状の日本では、電気自動車(EV)に対しては国および自治体による最大100万円以上の補助金制度が整備されているにもかかわらず、電動アシスト自転車の購入に対する補助制度は自治体ごとの限定的な施策にとどまっているのが実情です。 例えば、 ・東京都葛飾区や千葉県松戸市では、購入金額の1/2 ・最大5万円の補助 ・静岡県森町では、町内販売店での購入に対して最大3万円(1/3補助) ・奈良県大和郡山市では、最大4万円の補助 など 一部自治体では、免許返納者向けの補助制度や、子育て世帯向けの子ども乗せ自転車補助も実施されていますこれらの制度は地域のニーズに応じた有意義な取り組みですが、全国的な制度整備や統一的な支援枠組みは未整備であり、電動アシスト自転車の普及促進には限界があります。 このためヤマハ発動機としては、以下のような施策の検討をお願いしたいと考えます ・電動アシスト自転車購入に対する国レベルの補助金制度の創設 → 環境性能や利用目的に応じた段階的な補助制度の導入 ・自治体との連携による地域限定の導入支援モデルの全国展開 → 通勤・通学支援、観光振興、子育て支援、免許返納支援などの目的別補助 ・CO₂削減効果の定量的評価と制度設計への反映 → EVと同様にライフサイクルアセスメントを活用した政策立案 これらの取り組みにより、電動アシスト自転車の普及が加速し、持続可能な都市交通の実現に大きく貢献できると考えます 特に、高齢者による免許返納をスムーズに促進するためには、返納後の代替移動手段があることが必要です。そこで高齢者に対して、健康なうちから自家用車と電動アシスト自転車を併用した、『近場は電動アシスト自転車で健康増進、遠出は車で快適に移動』といった6輪のライフスタイルを啓蒙する必要があると考えます。 電動アシスト自転車の行動半径は約5kmと言われており通院や買い物等の移動に困ることなく、且つ、適度な有酸素運動が可能で健康寿命の延伸にも繋がるという事を広く啓蒙する必要があり、弊社としても今後取り組んでいく考えです。 その際、関係省庁による公共広告などで普及促進に支援を頂きたいと思います。 3.11では、東京で352万人の帰宅困難者が発生しました。 将来的に人口減少に伴い行政職員や鉄道関係者の人員が半数になった場合を想定すると、帰宅困難者のための、水や食料の確保、および供給は困難となるため、いかに帰宅させるかが重要です。その移動困難者への対策として、日常的に自転車通勤通学する人を増やすことで、職場や学校に自転車を配備することとなり、公共交通がマヒした際の緊急的な移動手段となると考えます。通勤通学の自転車利用を増やす為に、自動車道路の1車線をつぶして自転車専用に変換することで走りやすく快適な自転車通行環境が生まれます。フランスパリに訪問した際、1車線をつぶして自転車専用に変更してある様子を見ました。タクシーの運転手は自動車の渋滞を嘆いていましたが、自転車での通勤は非常に快適な様子がうかがえました。災害時を想定した大規模な訓練として、年に一回、主要道

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			路を一斉に止めて大規模な自転車帰宅訓練を開催すれば、災害時に「何かあっても自力で帰宅できる人の数を増やす」一助となりますし、公共交通網への集中も防げると思います。これについては、弊社も自転車販売メーカーとして一緒に取り組みたいと考えます。 更に発展した考えとしては、電動アシスト自転車の電池を利用して移動基地局とし、災害時に情報通信を可能とすることが出来るか、についても関連省庁(総務省)や通信関連企業の方々と一緒に取り組みたいと考えます。 マウンテンバイク活用による山林の保全と地方創生 →国土全体に眠るかつての生活道であった山道(総延長49万km以上存在する里道や公有地等)のマウンテンバイクを活用した再整備や利活用を推進していくことで、国土の7割に及び、水源、土砂災害防止、保健休養など多面的かつ公益的な機能の維持と有効活用は国土の安全保障および地域社会の持続的発展に直結する。山林を活用した新たな産業により地方の山間部を包括的に活性化していく。 マウンテンバイクは、世界的に見ても自転車利用者の約半数を占める存在であり、スポーツ・観光・交通手段としての可能性が広く認識されている。我が国においても、マウンテンバイクの人口を拡大し、関連産業を育成することにより、山間地域に新たな産業と雇用を創出し、地域の総合的な活性化につなげることができる。 これは、自転車活用推進の施策の柱の一つとして位置づけるにふさわしい。 そのためには、公園や競輪場等の公共施設においてマウンテンバイクの走行環境を整備し、体験機会を提供することで、幅広い世代に対する導入的役割を果たすとともに、現在活用されていない山道に関しては、現況の把握、再整備、利活用の仕組みづくり、ならびに持続可能な維持管理の方法を、官民連携のもとに積極的に構築していく必要がある。 また、これらの山道には登山道も含まれており、近年各地で問題となっている登山道の荒廃に対しても、マウンテンバイクを用いた定期的な巡視および整備活動を通じて一定の対応が可能である。こうした取組は、山林における保全活動の一環としても意義が大きい。さらに、山道を活用したマウンテンバイクの展開は、国民の健康増進、青少年の自転車乗車技術の向上による交通安全の確保、不登校の子供たちの外遊びやコミュニケーションの場、山林空間を媒介とした地域内外の交流機会の創出、野生鳥獣による農林被害の抑止、山林の防犯および不適切な開発の抑制、災害発生時における代替経路としての山道ネットワークの機能確保、観光資源としての活用による地域経済の振興、観光の二次交通として導入することでの交通空白解消、関係人口の増加と移住・定住の促進、さらには地域への愛着を育み、地域で活躍する人材の育成や山林管理の担い手確保、森林を活用した新たな産業の創出といった、多岐にわたる社会的・経済的効果を生み出すものである。 マウンテンバイクの中でも特に電動アシスト付マウンテンバイクは災害時にも有効な移動および物資運搬手段となる。 以上の観点から、マウンテンバイクを活用した山道の再整備・利活用は、国土保全と地域振興の双方に資する極めて有効な方策であり、今後の国の施策において積極的に位置づけ、推進すべき対象である。 (実施すべき施策) 1.山道(里道や公有地など)の調査、再整備やマウンテンバイク利活用、仕組み作り、管理の方法などを官民連携にて協議して積極的に進める。 2.マウンテンバイクを活用した登山道を含む山道の巡視および修繕、山林防犯活動を推進する。 3.公園や競輪場等の公共施設を活用しマウンテンバイクやBMXの導入となるフィールドや自転車の安全乗車技術を習得する環境づくりを促進する。また不登校の子供たちの外遊びやコミュニケーションの機会を創出する。 4.マウンテンバイク、特に電動アシスト付マウンテンバイクを防災に活用する。 5.学校教育においてマウンテンバイクの基礎技術を活用した自転車乗車技術習得の機会を積極的に組み入れる。 6.マウンテンバイクを交通空白地域の二次交通として活用する。 7.害獣(熊やイノシシ)に遭遇した際に逃げられるよう(人命を守る為に)、限定的にアシスト力とアシスト速度規制を50km/hまで拡大して欲しい(熊の速力は40~50km/h)
関係団体等	輪の国びわ湖推進協議会	目標1	①「地方公共団体における計画策定・取組実施の促進」において 地方公共団体が計画を策定する動機となる、計画策定と取り組み実施に係る補助金の充実 →地方公共団体に計画策定を促そうにも、昨今の厳しい財政状況から、取り組んで頂く経済的な利点がないことには、推進が困難 ②「自転車通行空間の計画的な整備」において 交通量の多い道路において、自動車・歩行者が物理的に分離された自転車道整備の促進 →特に新設する道路においては、物理的な分離を促す具体的な措置が無いことには、既存の利用予測による道路しかできず、自転車道整備が行われることが稀になってしまう ⑤「地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進」において 集合住宅における駐輪場の設置義務化 →安心して駐輪できる空間が無いことが自転車利用を阻む要因となるだけでなく、敷地からはみ出すことで周辺環境への阻害となる 駅やバス停への駐輪場の整備による、公共交通機関との接続性及び公共交通の受益権の拡大

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			→地域交通計画の促進にみられるように、公共交通の利用促進には各駅・停留所の受益圏の拡大も必要である。徒歩よりも受益圏を拡大できる駐輪場整備が必要である。
		目標 2	⑧「国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進」について 国際規格に合致した競技施設を整備しようとする地方公共団体等からの相談等に応じて、活用可能な支援制度の紹介等を実施 ⑩「自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進」について 中高年、高齢者向けの自転車体験の機会創出の支援 ⑪「自転車通勤等の促進」について 事業所が社員研修で使える個人向けの自転車通勤啓発の動画等の教材開発 事業所における駐輪場等の自転車関連設備の設置支援 自転車通勤者の健康保険料の引き下げや住民税の優遇等の経済的誘導策の検討 →企業にとって自転車通勤に取り組むインセンティブが乏しく、極めて意識の高い企業以外にも自転車通勤を促す施策が必要
		目標 3	⑬「走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出」において 全国規模のサイクリングルートネットワーク整備の推進 →地域単位ではなく、欧米人等の長期間の自転車旅行者に対応し、多くの人々に自動車より自転車を推奨することを目的とした、ユーロヴェロ(EuroVelo)のような広域のサイクリングルートネットワークの整備 欧州でサイクリングツアーの主流であるセルフガイドツアーの実施促進 サイクルトレイン、サイクルバスなど、公共交通機関に直接自転車を持ち込むことによるツーリズム受入環境整備の推進 関西国際空港等、国際空港を発着点とするサイクリングルートの整備(空港から一般道への自転車アクセスの確保) →一部の海上空港では、アクセス道路が自転車通行禁止であり、空港に自転車を持ってくる空港島から自転車でも外にでる方法が無い 海外のサイクリストへの交通ルール、マナーの周知。 エリア毎のインバウンド対応のガイドの養成
		目標 4	⑭「高い安全性を備えた自転車の普及促進」において BAA 等安全規格に適合しない自転車の販売禁止 ⑮「多様な自転車の開発・普及」において 多様な自転車として、カーゴバイク、チャイルドトレーラー、タンデム等を明記 ⑯「学校における交通安全教室の開催等の推進」において 幼稚園、小学校(低・中・高学年)、中学校、高校、それぞれのフェーズにあわせた交通安全マニュアルの作成と学校における安全教室の実施
		その他	●法律に適合しないモビリティの取り締まり強化 ●交通弱者が安心して通行できる歩道空間の確保 自動車・歩行者が物理的に分離された自転車道整備の促進と共に、電動キックボード等の歩道走行を禁止することが必要である ●良好な都市環境の形成 中心市街地において、自動車の侵入を制限するエリア(歩行者・自転車・許可車両のみ可)の拡大 ●自転車通学のための環境整備 走行性能の高い車種の推奨、購入補助等の促進の支援 通学用自転車およびヘルメット等にかかる校則の見直しガイドラインを作成 →子どもの頃から快適な自転車環境を創り、子どもたちが快適・安全に通学できる環境を整え日々体験することを通じて、将来的に自転車に乗る人口を増やし、自転車のルール・マナーの習得にも役立てることができる ●自動車教習所における免許取得および更新時の自転車安全教育の推進 自転車をスレスレで追い抜く場合の危険性の体感など(メキシコのバス会社などで実施) 参考 https://x.com/siradisi_bilim/status/1778361204785762370
関係団体等	(NPO)ポロクル	目標 1	2.2022 年度のポロクルユーザーアンケート(回答数:1,393 件)では、自転車通行空間(車道混在型:矢羽根型路面表示)が整備された場所において、「車道が通行しやすくなったか」という問いに対し、約 30%の方が「変わらない・走りやすくなったとは思わない」と回答しました。 その理由としては、「路上駐車がが多く、走りたくても走れない」、「車のドライバーに認知されていない」、「そもそも車道通行が怖い」など、現状では安心して走行できないという声が多く寄せられました。 このことから、地域の特性を踏まえ、自転車道や自転車専用通行帯の導入だけではなく、自動車の速度抑制や流入抑制、自転車通行空間のネットワークを明確化し、自転車利用の拡大と自動車交通の秩序化を図ることが重要であると考えています。 4.2024 年度のポロクルユーザーアンケート(回答数:1,197 件)では、公共交通と組み合わせて利用している方の割合が次の通りでした。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			「JRと組み合わせて利用：22%」、「地下鉄と組み合わせて利用：37%」、「市電と組み合わせて利用：6%」、「バスと組み合わせて利用：13%」 この結果から、地域のラストワンマイルの足として、公共交通と連携して利用されていることが一定程度確認できました。今後も、地域の交通を支えていくため、公共交通とシェアサイクルが連携しやすいような環境づくりが求められると認識しています。たとえば、補助金の活用や駐駐輪場の活用等、行政や公共交通事業者と連携しやすい仕組みが構築されていくことで、よりシェアサイクルが普及促進し、地域の交通の一端としての役割をより強く果たしていけるのではないかと考えています。 5.4と重複する部分もありますが、地域のニーズに応じて、駅周辺やその他の公共駐輪場の一角にシェアサイクルポートの設置を検討することで、移動の選択肢を広げ、交通の柔軟性を高める上で有効ではないかと認識しています。
		目標 2	10. 2024 年度のポロクルユーザーアンケート(回答数:1,197 件)では、ポロクルの利用による影響について、次のような結果が得られました。「健康的に過ごしていると感じる(肉体的):その通り・まあその通り 70%」、「爽快感や活気があるように感じる(精神的):その通り・まあその通り 78%」、「新たな気づきや発見があり、視野が広がると感じる(内面的):その通り・まあその通り 66%」、「環境問題や健康意識など SDGs を意識しやすくなる:その通り・まあその通り 54%」となっており、ポロクルが心身に良い影響を与えていることを把握しています。今後、このようなことをより多くの方に伝えていくためには、自転車と健康に関するわかりやすい指標やエビデンスがあると、広報啓発の推進に一層役立つのではないかと考えています。
		目標 4	17.我々としても、自転車のルールマナー周知を関係各所と連携し取り組んできています。また、2023 年 4 月 1 日からのヘルメット着用義務化されたこともあり、民間企業と連携し、ユーザー向けのメット割引販売キャンペーンなどを継続的に実施し、普及促進に努めています。一方で、ヘルメットの着用は事故が起こった際の被害を軽減するために非常に重要な役割を果たしますが、ヘルメットの着用だけでは事故の発生は抑制することができません。そのため、道路を使う自動車、自転車の双方に対して交通ルールマナーの遵守を浸透させていくことが非常に重要であると考えています。「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」では、ヘルメット着用をサービス利用の条件とすることを推奨されていますが、これにより自転車利用者数そのものが減少することがないよう、優先順位を明確にした安全対策の周知・実行が必要だと考えています。2024 年度のポロクルユーザーアンケート(回答数:1,197 件)では、シェアサイクルでヘルメットを着用しない理由として「持ち歩くのが大変だから 79%」、「努力義務の段階だから 42%」、「着用が面倒だから 28%」が上位でした。利用者に負担を強いることも一定程度は必要だと認識していますが、安全安心な環境の創出には、自動車へのルールマナー周知も重要な視点であり、今後も多方面からの取組が求められると考えています。 18.学校と連携した安全教育は非常に重要な取り組みであると認識しています。我々の団体へも学校や関係団体から講演や啓発活動の参加への依頼を頂くことが多々あり、それだけ安全教育が重要視されているものと認識しています。安全教育は一過性のものではなく、国としてもしっかりとした予算を確保したうえで、時間をかけて継続的に取り組むべき課題であると考えています。また、子供への教育に加え、自動車のドライバーへの教育も非常に重要と認識しています。たとえば、自動車運転免許更新時における情報発信、自動車のドライバーの立ち寄りが多い施設での啓発活動等、自動車のドライバーに向けた情報提供の機会を積極的に設けていくことが安心安全な走行環境につながっていくと考えています。 21.ポロクルとしても、行政と災害協定を締結し、有事の際の職員の移動手段や電源確保の手段として活用していただいています。こうした災害時の利活用をさらに促進していくためには、補助金の交付などの支援があることで、より広く展開しやすくなるのではないかと考えています。
		その他	・自転車駐車場の附置義務について、各自治体において定められる商業施設・マンション等の共同住宅それぞれの自転車駐車場の附置義務駐輪台数について、シェアサイクルの台数参入の可否に関する解釈が自治体ごとに異なるところと認識しています。 特にマンション等の共同住宅においては、自転車利用環境が変化しており、共同住宅の居住者や周辺住民がシェアサイクルを日常的に利用するケースも多く、駐輪場の役割が多様化している様子が見られます。札幌では冬期の自転車利用が難しいこともあり「保有するよりもシェアが合理的」という声も聞かれます。 また、管理者側にとっても、個人所有の自転車台数が抑制され、放置自転車や利用状況の把握もシステム上で一元管理しやすくなり、そのための管理業務の効率化やトラブル対応の負担軽減が期待できる等の利点があるのではないかと考えています。 こうした背景を踏まえ、マンション等の共同住宅の自転車駐車場については、附置義務制度の運用にあたり附置義務標準条例に囚われず各自治体における個別の課題解決に対する対応として、自治体独自の運用としての附置義務駐輪場へのシェアサイクルポートの設置等、一定の条件においてシェアサイクルの台数算入を認めている例や具体のシェアサイクルポートの設置事例、台数算入の考え方等を各自治体に対し紹介する事例集の発出を含めた情報共有の促進など、柔軟な制度運用が進むことで、シェアサイクルの普及促進とともに、都市の交通環境の改善にもつながると考えています。 ・税制特例措置について、シェアサイクルの導入促進に係る税制特例措置(ポートの償却資産に係る固定資産税の軽減)について、實際上、ポート設備の金額は免税点以下の場合が大半であるため、当該措置を活用しているシェアサイクル事業者は少ないのが現状です。 利便性の高い場所にポート設置を増やすための税制面での障壁は、ポート用地の土地自体にかかる固定資産税の負担であると考えています。また、特に都心部では土地の賃借料をめぐる事業者間の競争が激しい地域もあると聞いています。 そのため、事業者側に対する軽減措置や補助金等だけではなく、ポート用地を提供いただける土地所有者に対する固定資産税負担を軽減(課税標準の減免等)することが、より効果的な支援策につながるのではないかと考えています。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	宇都宮ブリッツェン	目標 1	②【自転車通行空間の整備】歩道上に描かれた自転車マークだけでは「走っていいの」「歩行者優先なのか」が不明瞭で、実際にはトラブルの原因となっています。自転車レーンを設置する場合は、少なくとも「通行方向」「専用・共用の区分」などを明確に表示する必要があります。都市部ではスペースの制約もあるため、交通量の少ない裏道を「自転車優先道路」として指定し、ネットワーク化する発想が現実的です。 ④【シェアサイクルの普及】都市部ではある程度浸透していますが、郊外や地方都市では「借りたい場所にステーションがない」「電動でないと実用に耐えない」などが課題です。シェアサイクルを「観光用」ではなく「移動インフラ」として機能させるには、交通結節点や商業施設、行政施設への優先設置と電動車両の導入支援が有効です。 ⑥【ICT の活用】地方自治体が整備したサイクルルートやルールは、現場では全く知られていないことが多いです。Google マップやサイクリングアプリなどに直接情報を連携できるオープンデータ整備が必要です。案内板を設置するより、スマートフォン上に表示される仕組みの方が、はるかに有効です。
		目標 2	⑧【自転車競技施設の整備】「本格的な競技施設」が少ないため、地域の若い選手が練習機会を求めて県外へ出てしまう現状があります。栃木県には国内最高峰のレース「ジャパンカップ」の開催地もありますが、通年で使える練習施設が不足しており、競技力の底上げには繋がっていません。既存の競技施設を「一部時間帯だけ自転車専用にする」「仮設設備で活用する」など、コストを抑えつつも柔軟な運用が必要です。 ⑨【安全に乗れる公道・公園の整備】実際には「自転車の練習に適した場所がない」との声が、子どもから大人まで非常に多いです。全てを新設するのは現実的ではないため、既存の公園や農道、河川敷などを「練習時間帯指定」で自転車利用に特化することが、もっと実効的だと思います。 ⑩【健康づくりの広報】「健康のために自転車を」と言っても、そもそもどう乗っていいかわからない、怖い、恥ずかしいという人が多いです。私たちは地域で初心者向けの教室を定期開催していますが、自治体と連携して周知やサポートがあると参加者も増えると感じています。現場で活動する民間団体やチームとの連携を、自治体任せでなく国として制度設計して支援することが重要です。
		目標 3	⑫【国際大会の開催】宇都宮では「ジャパンカップ」が毎年開催されていますが、交通規制・警備・道路補修などに多額のコストがかかり、開催維持は非常に厳しいのが実情です。このような国際大会は、観光振興・地域経済・まちづくりに効果があるにもかかわらず、その実行主体は非常に脆弱です。国からの財政的・制度的支援がなければ、今後は維持が難しくなる地域も多いと思われます。 ⑬【走行環境・受入体制】観光地では「景色は良いけど、道が悪くて危ない」「トイレがない」「自転車を置ける場所がない」といった声が多く聞かれます。単にルートを紹介するだけでなく、補給ポイント(飲食・トイレ)、整備拠点、緊急連絡先を一体化した案内づくりが求められます。
		目標 4	⑭【点検整備の促進】安全な乗り物にするには、定期的な点検が不可欠ですが、多くの人が**「どこで、どうやって」点検するのか知らないのが現状です。学校や職場、地域イベントでの無料点検会の実施**と、国や自治体からの補助制度導入をお願いしたいです。 ⑰【交通安全教育】当チームは、地域の小学校などで毎月交通安全教室を行っています。保護者も交通ルールを誤解している「地域によってルールが違う」という混乱があります。全国で統一された教材や指導マニュアルを整備し、プロ選手・警察・自治体などが同じ内容で教えられるような仕組みが必要です。 ⑱【学校での教育推進】小学校での安全教室は実施されているものの、中学生や高校生になるとほぼなくなる傾向があります。事故の多い通学年代こそ重点的に教育を続ける必要があり、年齢層ごとのカリキュラムの整備が望まれます。
		その他	・人材不足への対応 地域でサイクリングを支えるインストラクターや整備士、イベント運営人材が不足しています。資格制度や研修プログラムを国主導で整備し、地方で担い手を育てる仕組みが必要です。 ・モビリティとの共存 電動キックボードや e-bike などが増えるなかで、自転車との混在が課題になっています。速度や通行区分の明確化など、利用ルールの再整理が必要です。 ・環境対策としての評価と支援 自転車は CO ₂ を出さない交通手段として、もっと高く評価されるべきです。企業が社員の自転車通勤を推進しやすくなる補助制度や税制支援の導入を希望します。
		目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進について ・未就学児 2 名を同時に安全に送迎できる「ふたごじてんしゃアシスト」への利用希望は多いものの、1 才から未就学期までと使用期間が短いことから購入に踏み切れない家庭も多く見受けられます。家庭の負担軽減のため、購入補助制度やレンタル制度などの導入をご検討いただきたいです。 ・同乗可能年齢の引き上げを希望します。現在は未就学児までとされていますが、実際には小学生以上のお子さんの送迎を行っている家庭も多く、現行制度が実態にそぐわない状況です。安全な自転車送迎を実現するためにも、同乗可能年齢の引き上げを要望します。 ② 自転車通行空間の計画的な整備について ・現状の自転車レーンでは、後部座席に子どもを乗せた際、子どもが手や足を広げると自動車や構造物に接触する危険があり、また車両通過時の風圧で車体が揺れることも不安要素となっています。子どもも乗せ自転車や大型自転車が安全に通行できるよう、両手を広げても接触しない十分な幅員の確保を強く要望します。 ・自転車レーンの整備が不十分な地域や道路では、子どもを同乗させた自転車については引き続き歩道走行を認め、安全性を優先した柔軟な運用をお願いしたいです。 ⑤ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・子ども乗せ自転車や 3 輪自転車など、重量が重く幅のある車両は、従来の 2 輪自転車向けに設計された駐輪場では停めにくく、利用しづらい状況です。多様な自転車車両が安全かつスムーズに駐輪できるよう、ハンドルがぶつからない、出し入れがしやすいなど十分なスペースや構造を考慮した駐輪場整備を推進していただきたいです。
		目標 2	⑨ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出について ・生活課題に対応できる多様な自転車の試乗機会を増やすことで、育児世代や高齢者を含む全世代に、多様な移動手段の選択肢を広げることができます。そのため、3 輪自転車やふたごじてんしゃなど多様な車両を対象とした安全講習や練習環境づくり、公園や広場での走行体験の機会が地域で広がっていくよう、イベント開催に関する申請手続きや許可基準について、実施しやすい制度設計・運用のご検討をお願いしたいと思います。 ・試乗イベントにおいては、自転車利用の促進を目的とするだけでなく、生活課題に関する相談ができる機会を設けることにより、外出困難や地域で孤立する家庭を支援する仕組みづくりを希望します。そのため、イベント実施時に、自治体の福祉担当者や社会福祉士等と連携できる仕組みがあると、移動支援とあわせた継続的なサポートにつながると考えています。そうした関与がしやすい働きかけを検討いただきたいです。 ・現状、公園内は自転車乗り入れ禁止の場所も多くありますが、育児世代の移動手段として必要な場合もあります。ルールを守りつつ、一部利用可能なエリアの整備や実証実験の実施の検討いただきたいです。 ⑩ 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進について ・「子どもを送迎する」という日常利用も、育児中の健康づくりの一環として広く啓発を希望します。 ・電動アシスト付き 3 輪自転車などは、体力差や体調に左右されずに移動できるため、高齢者や育児世代など幅広い層に適した自転車活用として、積極的な周知を希望します。 ⑪ 自転車通勤等の促進について ・子育てと仕事を両立する家庭では、保育園送迎と通勤を 2 輪子ども乗せ自転車やふたごじてんしゃで行うケースが増えています。保育園・駅・職場付近の駐輪場整備を一体的に考慮した環境整備を進めていただきたいです。 ・ふたごじてんしゃのような特殊車両を利用せざるを得ない家庭では、一般的な 2 輪自転車よりも駐輪スペースの確保が難しいため、通勤利用が難しい現状があります。環境整備も含めた制度設計を強く要望します。
		目標 3	⑫ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致について ・国際会議や大会を通じて、子ども乗せ自転車や 3 輪自転車、多様な自転車文化についても世界的な議論の場とすることを希望します。特に、子育てやケアの場面で使われる自転車の安全性や規格について、国際的な情報交換や制度設計に活かせる内容が議論されることを期待します。 ⑬ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出について ・ヨーロッパでは一般的に普及している「キャリアサイクル」について、日本では規格が整備されておらず、世界的に見ても日本国内における自転車の種類は少なく、多様性に乏しい状況です。サイクリング環境の整備はもちろんのこと、多様な用途や形状の自転車が安全に走行できる環境整備を強く要望いたします。 ・観光やレジャー目的だけでなく、子育てや介護など生活の一部としての自転車利用を含めた環境整備を進めていただきたいです。特に、2 輪子ども乗せ自転車や 3 輪自転車が安心して走行できる道路設計や駐輪設備、保険制度なども含めた「生活にかかわる自転車の環境」の整備を、国際的な視点でも評価されるものとして位置づけてほしいです。 ・外国人観光客向けにも子ども乗せ自転車や 3 輪車をレンタルできるサービスなどを普及させ、多様な利用シーンを世界に発信していくことも検討いただきたいです。
		目標 4	⑭ 高い安全性を備えた自転車の普及促進について ・子どもを同乗させる自転車においては、ふたごじてんしゃのような 3 輪車や特殊車両における安全基準や製品規格の基準づくりを進めていただきたいです。 ⑮ 多様な自転車の開発・普及について ・多様な自転車は、多様な生活者が必要とする自転車であるため、その一例として「ケアをする人の負担を軽減できる家族向け自転車」という新しいコンセプトの自転車が普及できるよう、2 輪自転車以外の開発(3 輪以上の自転車)やジュニアシートや成人向けシートなど、法整備と規格化を進める後押しをしていただきたいです。 ・車椅子や介護用、ペット同乗用など、多様な目的に対応できる自転車市場の育成も併せて進めてください。 ⑯ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進について ・購入後に理解を促すのではなく、購入前から製品利用への理解を深め、安全利用ができるよう、アセスメント販売のようなリスクマネジメント手法の導入促進をお願いしたいです。 ・子ども乗せ自転車の事故リスクを下げるため、タイヤ・ブレーキ・チャイルドシート等の点検ポイントをまとめた啓発強化や、購入時だけでなく一定期間ごとの無料点検制度の普及も望みます。 ⑰ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施について ・子どもを同乗した自転車は急な停止や車線変更が難しいことを考慮し、そうした運転特性を踏まえた運転マナー啓発を強化していただきたいです。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(NPO)タンデム自転車 NON ちゃん倶楽部		・風圧やバランスなど子ども乗せ自転車特有の注意事項を盛り込んだ講習会や動画コンテンツの作成を希望します。 ⑮ 学校における交通安全教室の開催等の推進について ・親子ともに安全意識の向上をはかるため、親子参加型の「子ども乗せ自転車」安全講習を導入していただきたいです。 ・小学校だけでなく、保育園や幼稚園世代の保護者向け安全教室の実施も併せて推進いただければと考えます。 ⑯ 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(再掲) ・すでにお伝えしたとおり、子ども乗せ自転車やふたごじてんしゃ利用者の視点を含めた施策づくりを希望します。 ⑰ 自転車通行空間の計画的な整備(再掲) ・すでにお伝えしたとおり、十分な幅員確保や歩道通行可の柔軟な運用を希望します。 ⑱ 災害時における自転車の活用の推進について ・災害時の避難や移動手段としても、ふたごじてんしゃなど大型自転車が活用できるよう、避難所での駐輪スペース確保や自転車利用ルールの整備を進めていただきたいです。 ・災害時に道路が狭まる場合でも通行可能な道幅やルートの確保も重要と考えます。 ⑳ 損害賠償責任保険等への加入促進について ・子ども乗せ自転車専用の保険商品が少ないため、加入しやすい仕組みづくりの推進をお願いしたいです。 ・家庭負担を減らすため、公的保険や助成制度の導入も併せてご検討いただければ幸いです。
		その他	これまでの日本における自転車施策は、健康な大人一人が利用する自転車を前提として、制度や運用ルールが設計されてきました。しかしながら、実際の社会には、身体的なハンディキャップを持つ方やケアを必要とする家族がいる家庭、送迎を必要とする子どもがいる家庭など、多様な生活者が存在しています。 にもかかわらず、既存のルールや制度ではそうした多様なニーズが考慮されておらず、簡易な移動手段であるはずの自転車を選択できない、もしくは自転車を違法な状態で利用せざるを得ない方々が一定数存在している状況です。 もし自転車が国民誰もが平等に利用できる移動手段であり、移動権を保障するものであると位置づけるのであれば、自転車という車両の規格をより広く捉え、新たなジャンルの自転車を創出・普及させていく必要があると考えます。 すべての生活者が、自分の望むかたちで目的地へ送り届けられる社会の実現に向け、自家用車を持たない家庭においても、徒歩や公共交通機関だけに頼らない選択肢が必要です。特に、昨今では公共交通機関の縮小が進み、外出がますます困難な状況となりつつあります。裕福でなければ移動ができない状況に置かれているとも言え、こうした格差を解消するためにも、誰もが当たり前家族を送り届けられる「おでかけが始まる暮らし」を支える仕組みづくりが求められています。 そのためには、免許が不要で誰もが利用できる自転車だからこそ実現できることとして、日本特有の「人を思いやる発想」を活かし、車体規格や法律や制度そのものを含めた新たな設計を進めるための後押しをしていただきたいです。
		目標 1	回答のヒントがずれているかもしれませんが、「世界自転車デー」国連で採択された自転車に対する取り組みの方向から、意見を出させていただきます。 1・本来道路の使用に関しては、優先順位が人・自転車・バイク・車の順番であるべきではないですか？今は車優先に感じます。一人悪い例が起きるとそれに右往左往させられている感が強い 2・環境問題の点からでも、自転車と公共交通機関の連携を強めることが大事なのではないか？ 田舎は特に、交通機関が成り立っていかないとこが续出しているのが現実です。
関係団体等	(NPO)タンデム自転車 NON ちゃん倶楽部	目標 2	自宅からの自転車移動ができる中で、その先には楽しみがあることが基本 一人では自転車に乗れない人を対象に活動してきて、素晴らしい成果を上げてきた基本的な考え 1・身体に状態によって「周りができないだろうと線を引かないことが大事 2・交通細則で規制を与えずに(前に座面がある自転車での年齢制限を取り払うことで、重度の身体障害や高齢者の自転車文化の普及が可能になる) 3・タンデム自転車の人数規制を排除すべき(基本的に前に乗る人がハンドル権ブレーキ権を持っているが、タンデムとは縦列という意味合いのもので、3人乗れると最後尾で見守りが可能となるため、障がい者の乗車可能範囲が大きく広がる) 4・警察が取り締まり規制に力を入れるのではなく、安全講習に力を入れる(年に1回安全講習会を県警協力のもと開催してきて、特に大事だと実感している) 5・認知症になっ妻との生活にタンデム自転車を活用することで、瀬勝に楽しさがプラスできた 6・パーキンソン病になっても、タンデム自転車なら移動がスムーズにできることに驚いた 7・自力歩行ができない子ども、しまなみ縦走 70 キロ走行が可能
		目標 3	サイクリングロードの整備と活用に力を入れることが、観光に繋がる 今まで、耶馬溪(大分県)・夜須(高知県香南市)・松山自転車道(愛媛県)などで、イベントをやってきましたが、高知では特に整備することで観光に繋げられる可能性を感じた。 障がい者や難病が増え続けている現状に目を向けて、自然の恵を全身で感じながらサイクリングすることで、生き抜く力をもらえると確信しています。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	私の動きは机上論ではないため、動いてみて感じたことを書きます 1・防災訓練に関して(重度の障害児を抱えた母の声は、逃げるという選択肢は持っていないと言っていたが、タンDEM自転車や高機能三輪自転車・ハンドサイクル・JINRIKI・車椅子自転車などのツールを使って防災訓練をしてみたら、希望が見えたと喜んだ) 2・地域の防災訓練でツールを使ってみると、子供たちの力が存分に発揮できた 3・レンタサイクルのほとんどが、整備不良が目立つのは、収益重視だからだと思う
		その他	短期的視点ではなく、超長期的に取り組み広報活動も、行政も本気で取り組む必要がある 15年間活動してきて、毎年広報誌を無料配布し、ホームページなどでも情報発信しているが、情報過多時代の中で、真剣に求めやすい情報発信のあり方を考えてほしい
関係団体等	(株)アトレ	目標 1	①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 ・茨城県が策定した『いばらき自転車推進計画』『いばらきサイクルツーリズム構造』、土浦市が策定した『土浦市自転車のまちづくり構想』を念頭に、取組を実施している ・自転車の大型イベントを構築し、自転車のまちのPR、茨城県外の広域からの集客、宿泊や飲食、お土産の購入など経済的な波及効果を生んでいる ・地方公共団体からの自転車関係事業を受託し、取組を行っている→今後も地方公共団体、民間企業、地域団体がそれぞれの役割の中で、一体となった持続可能な形で、地域を盛り上げていくことが重要になる。 ②自転車通行空間の計画的な整備 ・JR土浦駅直結のサイクリングリゾート施設の管理運営を行っている。 ・施設全体(商業施設・ホテル)全てで自転車の持ち込みが可能であり、サイクリストの利便性の向上や、駅でのサイクリストウェルカムな環境構築、また新たなコト発信による駅ビルモデルの構築により、地元のシビックプライドの醸成にも繋がっている ・施設内には茨城県が設置した県営施設(サイクリング拠点施設)の管理運営もっており、官民一体となった取組も実施している ④シェアサイクルの普及促進 ・つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会(茨城県が主管)の『広域レンタサイクル』、施設内自転車事業者ル・サイクの『レンタサイクル』、BEB5土浦 by 星野リゾートの『レンタサイクル』、シェアサイクル『ハローサイクリング』を提供しており、お客様のニーズに合わせたサービスの提供を行っている。 ⑥情報通信技術の活用の推進 ・SNSやWEBサイトでの情報発信を行っている。 ・今後はHPの整備(よりサイクリストに魅力を伝達できる見せ方)、動画を使った情報発信などを行っていく必要がある
		目標 2	⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 ・土浦市から受託している散走事業を実施し、サイクリングと地域の魅力の発信を併せた発信を行っている ・つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線14市町村が誇る食の魅力を感じ、霞ヶ浦1周を走行する「いばらきK1ライド」を実施し、沿線の魅力を広域に発信している。 ・地方公共団体が管理している施設や公園で、子どもを対象にした自転車乗り方教室等を実施している。初めて自転車に触れる機会や、安全に乗る方法など、間口を広げてより自転車を楽しめる環境を構築している
		目標 3	⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ・地域の観光資源を活用したサイクリング大会を構築し、継続的な開催を行っている。 ・つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線14市町村が誇る食の魅力を感じ、霞ヶ浦1周を走行する「いばらきK1ライド」を実施、2022年から3年連続で開催し2024年の参加者数は897名となった。 ・参加者の中には、海外在住の外国人もあり、オールフラットで整備された安全な走行環境や、茨城のローカルフードに対する評価が高く、今後海外に向けても発信できるイベントとなっている。 ⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 ・JR東日本による輪行せずに電車で自転車を載せることが出来る「常磐線サイクルトレイン」通年運行の実現 ・鉄道によるモビリティサービス、弊社による生活ソリューションサービス、地域、地方公共団体による地域資源の活用を掛け合わせ、官民一体となった地域に新たな価値を創出し、首都圏からシームレスに繋がる自転車のまち土浦を体現している
		目標 4	⑬地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(①の再掲) ・茨城県が策定した『いばらき自転車推進計画』『いばらきサイクルツーリズム構造』、土浦市が策定した『土浦市自転車のまちづくり構想』を念頭に、取組を実施している ・自転車の大型イベントを構築し、自転車のまちのPR、茨城県外の広域からの集客、宿泊や飲食、お土産の購入など経済的な波及効果を生んでいる ・地方公共団体からの自転車関係事業を受託し、取組を実施している

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(NPO)シクロツーリズムしまなみ		→今後も地方公共団体、民間企業、地域団体がそれぞれの役割の中で、一体となった持続可能な形で、地域を盛り上げていくことが重要になる。 ②⑩自転車通行空間の計画的な整備(②の再掲) ・JR土浦駅直結のサイクリングリゾート施設の管理運営を行っている。 ・施設(商業施設・ホテル)全てで自転車の持ち込みが可能であり、サイクリストにおける利便性の向上や、駅でのサイクリストウェルカムな環境構築、また新たなコト発信による駅ビルモデルの構築により、地元のシビックプライドの醸成にも繋がっている ・施設内には茨城県が設置した県営施設(サイクリング拠点施設)の管理運営もっており、官民一体となった取組も実施している
		その他	○観光需要の掘り起こしとインバウンド戦略 ・旅行形態が多様化し、個人旅行や体験型観光の需要が高まっている為、サイクリング観光の魅力を高める必要がある。 1. 走行環境の整備 (1)地域環境に合わせたコースづくりと魅力付け (2)トイレ休憩施設や、道の駅など施設の配置 2. サイクリングの楽しみづくり (1)高性能なロードバイクや電動アシスト自転車のレンタル、手荷物配送サービスなど、観光客の利便性向上 (2)外国人観光客向けのサイクリングマップ、ウェブサイト、案内標識の多言語化 (3)ガイド付きサイクリングツアー、サイクリングイベントの開催 3. 効果的な情報発信 (1)インバウンドを含めた、地域への情報発信 (2)ターゲット別、SNSの使い分け 4. 推進体制の強化 (1)市町村単位に留まらず、かつ官民地域団体と連携した推進体制づくり
		目標 1	②について ●自転車通行空間整備の考え方が曖昧。管理者(国・県・市町)ごとではなく、統一が必要。後述の⑬に記載するナショナルサイクルルートの連携を期待する上でも必要な視点。 当エリアでは車道に「ブルーライン」をひき、自転車走行空間を確保している。車道と分離した自転車専用レーンの整備を望む声が多いが、車中心の道路が多い日本では、この整備が現実的。シャア・ザ・ロードの精神も拡充している。 *自転車先進国(オランダ、ベルギー、ドイツ、デンマークなど)自動車と自転車の完全分離や通行禁止エリアの設定は一見すると合理的に見えるが、日本の道路環境に合わない可能性を感じる。生活者のニーズに基づいて最適な環境づくりを期待したい。 ・自転車走行空間への誘導。道路区画ごとにデザインが異なる。管理者(国、県、市町)で設計統一がなく、突然走行スペースがなくなったり、分からなくなったりする。 ・自動車専用道路(自転車を通ることができない道路)への誤進入がある。自転車走行車に不案内な箇所が多い。自転車向けの迂回路の案内(英語併記も含む)が必要。 ・自転車が従うべき信号が交差点によって異なる現状。「自転車歩行者用」信号の廃止。 ・都市部で自転車走行空間が車の路上駐車スペースになっていることが課題。 ④について 当エリアでは、島嶼部での民間実践がある。レンタサイクル事業との共存に課題。 ・主要駅周辺の設備による観光地への回遊、アクセスにつながないことが課題。 地方都市での持続可能な運用への社会実験支援を期待したい。 (その際の留意点) ・専用のステーションを使わない(GPSでどこでも乗捨てられる)システムに対する法整備。利便性のみにとらわれず、不適切な路上駐輪や放置、私有地トラブルを招かない整備を期待。 ・シェアサイクル用自転車の整備不良の課題。 ⑦について 人口減少下での道路整備は財政状況や交通需要の変化を踏まえて、慎重に検討する必要がある。現況の自転車歩行者専用道(しまなみ海道)においても、整備がおいっていない。インフラの維持管理が課題。
		目標 2	⑨について ・タンデム自転車の公道走行が解禁後、旅行やレジャーの分野でも広まる可能性したい。視覚に障がいをお持ちの方など、パイロットの確保が必要なニーズはあ

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			るが、その育成や派遣のしくみは整っていない。ガイドヘルパーの制度など、費用負担も含めて、制度設計を期待する。 ・欧米豪にあるような自転車向けのトレイルが圧倒的に少ない。ハイキングや登山とトレイルライドの共存、あるいは安全のためのしっかりとした分離。 ・BMX などアーバンスポーツとしての自転車を楽しめる空間の創出。 ⑪について ・地方都市では、駐輪場問題は低い。一方、着替えやシャワーなどの設備は民間事業者に委ねては整いにくいことが課題。 ・地方都市のような、自動車通勤が主体の場合、自転車通勤者に通勤手当などを支給する文化は育ちにくいことが課題。自転車での通勤を選ぶインセンティブの例示が必要。
		目標 3	⑫について ・県、市町単位での大会企画ではなく、日本全国をめぐるステージレースの誘致、発案をしては。 ・その他、もし大会が必要なら 海外への地方都市観光 PR も含む国際ロードレースの開催。 ツールドフランスのグランデパール誘致。あるいはジロデイタリアの数ステージを誘致。 ⑬について ・ナショナルサイクルルートは新たな指定先の拡充はもちろんだが、既存のルートの充実を進め、多くのサイクリストに長く愛されるルートを育成したい。インバウンドへの訴求力に向け、指定ルート間の連携を支える情報発信、公共交通施策に期待したい。 ナショナルサイクルルートの連携強化を進め、欧州で設定されているような(国を超えた)ロングツーリングコースの設定につなぐべき。 次のステップとして、韓国や台湾、中国も含めた広域、東アジア地域のサイクリングルート設定とブランディング。 サイクルツーリズムの推進において、サイクリングガイドの必要性が曖昧。ガイドが必要な団体旅行は一定数あるが、個人旅行での来訪者への派遣制度は馴染み辛い。ガイドのニーズがないというわけではなく、ガイドの役割が、先導的な道案内、安全確保の視点では地域回遊につながらないことが課題。地域回遊を促すために必要な人材は「トコロジスト」のような人材ではないか。
		目標 4	⑮について ・高い技術力を誇る日本のフレームビルダーの後継者がいないことが課題。技術流出や文化的な保護。国際的なブランディング戦略。 ⑯について ・自転車のインターネット販売に関するルールづくり。自転車のリユースの市場が自動車と比べてしっかりと確立していない。販売店舗の責任範囲。自転車購入時の点検整備についての説明、広報。 ⑰について ・学校における安全教室の担い手育成が課題。従来型の交通安全教室とは異なるプログラム開発が必要。 ・自転車に関する交通ルールとマナーには、ある種の曖昧さを含む部分があるので、特にマナーの部分で生徒が自身の経験からディスカッションするような授業。 ⑱について ・緊急時の自転車シェアの整備。誰でも必要な人が必要な時に乗って行ける自転車。個人所有ではなく社会所有の自転車。緊急時の乗捨て貸出ポイント。 ⑳の整備について 自転車専用レーンが伸張しにくい中、歩道を通行する自転車について、歩行者を優先し、安全な速度で通行するなど、歩行者優先の意識を育むことが重要。
関係団体等	那須高原オールスポーツアソシエーション	目標 1	②
		目標 2	⑨
		目標 3	⑫
		目標 4	⑳
		その他	例えば、 ◆サイクリストが意識を変えるべきこと

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・「車両としての自覚」 ・「周囲とともに走るという意識」 ・「感謝とマナー」の心 ◆自動車ドライバーが意識を変えるべきこと ・「自転車も交通の一部」という尊重の意識 ・「互いに譲り合う」意識 のように、 「思いやり」と「ルール順守」はどちらか一方ではなく、お互いの協力で成り立つという観点から、日本国内の交通走行マナーを啓蒙し、「世界一の交通安全文化」を醸成するような広報活動、体験学習などの機会を子供から大人まで広めていくことも大切かと思います。
関係団体等	(一社)南アルプス山守人	目標 2	官民連携した公共の山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。
		目標 3	スポーツカテゴリーの電動アシスト付自転車の普及拡大及び我が国の自転車産業の活性化につながるよう、諸外国の基準との調和や国内外企業のイコールフットリングも念頭に、電動アシストシステムや型式認定に係る制度を見直す。 ① 電動アシスト付自転車のアシスト比率の規制を撤廃する。 ② アシスト上限速度を米国のように上限 32km/h に拡大する。 ③ 駆動補助機付自転車に係る型式認定におけるアシスト機能に関わる諸元が同一であれば駆動補助機付自転車に係る型式認定をフレームのサイズ違いはなく 1 登録とする。また海外ブランドも駆動補助機付自転車に係る型式認定の取得を義務化する。
		目標 4	また学校教育において自転車に安全に乗車する技術の教育を行い、全ての子どもたちが楽しく自転車安全乗車技術を習得する機会を提供する。 地域の自転車団体等の協力を得て学校教育において自転車に安全に楽しく乗車する技術の教育を行い、全ての子どもたちが自転車安全乗車技術を習得する機会を提供する。 さらに、山道のマウンテンバイク活用により、山道が災害時の代替ルートとして使用可能となるため、レジリエンスネットワークとして山道の再整備および平時における活用・維持管理を推進する。 災害時に実績のある電動アシストマウンテンバイクを地方公共団体、消防署、警察署に配備するとともに、職員に乗車技術の講習会を開催する。また平時は配備された電動アシストマウンテンバイクを地域住民の自転車安全技術向上のための体験会等を開催し貸出を行い、フェーズフリーな取組を通じて、地域の自主防災力向上を図る。
		その他	高齢者の自動車運転免許返納支援の一環として、自転車教室の実施、電動アシスト自転車の購入補助等の施策を講じる。高齢者の使い勝手向上のため、電動アシスト自転車の押し歩き機能の規制緩和(サドルにまたがることができる状態で押し歩きモードが使える規制の撤廃)の可能性を検討する。 ○70 歳以上の自転車利用率の向上 ①購入時の補助金などで、代替交通手段として電動アシスト自転車の利用を促進する ②高齢者向け自転車教室の実施 ③高齢者のレクリエーションとして自転車の活用を促進する ④高齢者の使い勝手向上のため、電動アシスト自転車の押し歩きモードの規制緩和を図る。(自転車にまたがることができる状態で押し歩きモードが使える) 公共の山道(里道や公有地等)や競輪場等の公共施設を再整備、利活用、仕組みづくり、維持管理をマウンテンバイクや BMX を活用し官民連携し推進する。 ①官民連携した公共の山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究し、日本においてマウンテンバイク推進をする上での具体的な障壁を洗い出し、課題解決に向けて制度改定や予算などの必要な措置に取り組む。 ②官民連携した公共の山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。 ③山道の整備等に森林環境譲与税を活用する。 ④マウンテンバイクや BMX を活用し再整備した公共施設や競輪場等を活用し、学校教育での子供たちの自転車安全乗車技術を学ぶ場として、また不登校の子供たちが外遊びやコミュニケーションを安心して取れる場としての活用を推進する。 日本固有の歴史・文化的資産である公共の山道トレイル網と MTB 導入拠点となる公共施設を官民連携で再整備、利活用、ルール作りや維持管理し、地域資源を繋ぎ、高付加価値な地域経済に貢献する自然・文化体験型 MTB ツーリズムの先進事例を集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			官民連携した公共の山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究し、日本においてマウンテンバイク推進をする上での具体的な障壁を洗い出し、必要な制度改定や予算等の措置を行うなど課題解決に向けて取り組む。 官民連携した公共の山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。。 山道の整備等に森林環境譲与税を活用する。 マウンテンバイクを交通空白地域の二次交通として活用する。 公共交通機関の拠点に地域観光のハブ機能を設け、MTB アクティビティの発着所やレンタルバイク貸出場所として活用する。 公共の山道(里道や公有地など)のマウンテンバイク利活用、仕組み作り、維持管理の方法など先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。。 ①官民連携した山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究し、日本においてマウンテンバイク推進をする上での具体的な障壁を洗い出し、必要に応じて制度改定や予算措置等を行い課題解決に向けて取り組む。 ②官民連携した山道(里道や公有地等)のマウンテンバイク活用の先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。 ③山道の整備等に森林環境譲与税の活用を推進する。 マウンテンバイクを活用した登山道を含む山道の巡視および修繕、山林防犯活動を推進する。 ①警察と連携しマウンテンバイクを活用した山林防犯活動を促進する。 ②地方公共団体の積極的な協力のもと、マウンテンバイクでの積極的な山道の巡視活動および修繕を促進する。 公園や競輪場等の公共施設を活用しマウンテンバイクの導入フィールドや自転車の安全乗車技術を習得する環境づくりを促進する。 ①山間部の活用が進んでいない公園のマウンテンバイクによる再生と活用の事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。。 ②競輪場を活用し、安全な乗車技術の普及・向上を通じて、サイクルスポーツ振興を推進する。 マウンテンバイク、特に電動アシスト付マウンテンバイクを官公庁に配備し防災活用するとともに、フェーズフリーな移動手段として、平常時の観光・移動のツールとしても活用する。 ①災害時に実績のある電動アシスト付マウンテンバイクを官公庁、消防署、警察署に配備するとともに、職員向けの乗車技術講習会を開催する。また平時は配備されたマウンテンバイクを活用し住民向けのマウンテンバイク体験会や防災教育を行い、フェーズフリーな取組を通じて、地域の自主防災力向上を図る。 子供たちの安全な自転車乗車技術の向上と普及を図る。 ①学校教育にマウンテンバイクを活用した自転車乗車技術習得の機会を組み入れる。 ②不登校の子供たちの外遊びやコミュニケーションの場として、マウンテンバイクで再整備した公園や競輪場等の公共施設を活用する。 マウンテンバイクを交通空白地域の二次交通として活用する。 公共交通機関の拠点に地域観光のハブ機能を設け、MTB アクティビティの発着所やレンタルバイク貸出場所として活用する。 森林環境譲与税の MTB 活用を推進する。 森林環境譲与税を MTB を活用した森林学習や森林整備等に活用する。 上記に関する先進事例を調査研究のうえ集約し、有効なアプローチ手法等を抽出し、官民連携して官民連携して同様の取り組みを全国で展開するために地方自治体や地域関係者の参考となる手引き(又は指針／ガイドライン)としてまとめたうえで、周知普及を図る。
関係団体等	太陽誘電(株)	目標 1	① について、地方公共団体による自転車を活用した取り組み(シェアサイクル、レンタサイクルなど)を後押しする補助金の拡大をお願いしたい。 ④について、シェアサイクル普及課題(導入費用低減、維持費低減)を受けて、導入費用や維持費が安価なシェアサイクルシステムの開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。 ⑥について、まちづくりに役立つ各種データを収集、提供できる機能を備えた自転車開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。
		目標 2	⑩について、自転車に乗って運動した消費カロリーや運動効果を見える化し、利用者の健康増進モチベーション向上、健康づくり促進につなげる商品、サービスの開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。 ⑪について、雨天でも通勤に利用できるよう、簡易的な雨除けのような工夫を設けた自転車開発、導入を支援する仕組み構築や規制見直し等に配慮をお願いしたい。
		目標 4	⑭について、高い速度抑制機能(例えば電動アシスト自転車の回生機能によるブレーキ)を有し安全性の高い自転車の開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。 ⑮について、誰でも(高齢者でも)簡単に、楽に、安心安全に移動できる自転車

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			(例: スイッチ操作が不要で、安心安全に利用できる電動アシスト自転車) の開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。 ②について、災害時にも役立つ機能を備えた自転車(例: 発電機能や給電機能を備えた電動アシスト自転車)の開発、導入を支援する仕組み構築に配慮をお願いしたい。
		その他	地球温暖化対策、健康増進の観点から、 省エネ性能に優れ、無理なく持続可能な運動を可能とする、未来の電動アシスト自転車の開発、導入促進が大切と思います。 日本が世界に先駆けて、技術とアイデアを集結し、自転車を進化、改良、普及促進する成功モデルを実現することで、環境、健康、安心安全で持続可能な社会を実現する世界のお手本になれると思います。
関係団体等	堺 自転車のまちづくり・市民の会	目標 1	②③⑥自転車通行空間について。主要幹線道路で安全に自転車通行するためには路肩駐停車の自動車を無くすことが課題ですが、何らこの対策が進んでいないと思われます。ドライバーに対するモラルの向上といったことだけでは実効性のあることにはならないように思います。車の駐停車が自転車走行の妨げになるという認識をドライバーに定着させるために、どのような取り組みが必要かを具体的に議論してその方策を実施していただきたい。さらに、2車線以上の道路であれば、自動車レーンを減らしてでも自転車専用通行帯を分離通行帯として確保することを薦めるべきかと。又、歩道走行の自転車の速度規制を強化する必要があります。これは上記の車道での自転車走行空間をしっかりと確保することとセットで進める必要があります。 ⑦車線の無い道路や細街路については、徹底して自動車の速度規制をすべきと考えます。ゾーン 30(25?)といった速度規制に加えて、ドライバーの順法意識を高める取り組みが必用かと。たとえば可動式の速度取り締まり機器(そんなものがあれば)による取り締まりをすることでドライバーに順法意識を定着させるといった対策ができませんでしょうか。又、通学路や住居エリアへの車の進入を止める規制は積極的に進めるべきと思います。一方通行路での自転車逆走可(殆どのケース)の交差道路での停止標識が無い場所は非常に危険です。まずは、そのような地点が何力所存在するかを管轄警察なり自治体に調べさせてみるのも一歩かと。 ④⑤シェアサイクルの普及は良いのですが、その利便性と個人所有の自転車の利便性との相反をそろそろ考慮する必要があると思います。シェアサイクルのステーションが増えることで個人所有の駐輪スペースが相対的に少なくなると、利用者視点では不本意な状況(場所によっては)になることが考えられます。特に高齢者や子乗せの利用者にとって目的地への至近の駐輪スペースを確保することは大切な観点と思われます。特に、個人所有自転車の利用が多い地域では、駐輪スペースとシェアサイクルのステーションのバランスの良い配置を考慮する視点が必用だと思います。又、既に運営業者間のステーションの相互乗り入れが始まっているようですが、シェアサイクルが公共交通の一端を担うべきとするならば、アプリ等の共通化も活用促進に利するかも知れません。今後の課題として、たとえば家族で利用できるように子供用、あるいは高齢者用 3 輪車といったより広範な利用者を意識した運営も地域によってはあり得るかも知れません。自転車以外のパーソナルモビリティの在り方についても地域ごとの利用者実態に合わせた検討が必用です。
		目標 2	これより中村が記述 ③違法駐輪の原因は駐車場が何処にあるかわからないことにありとされる。通行帯に駐輪場へ誘導するサインが追加できれば、違法駐輪の減少が期待できると思われる。 ⑤について、駐輪場の機能向上は可能であると思います。自転車通勤者は通常忙しく、自転車整備のために自転車店に行くことの時間が取れない。整備不良車に乗ると危険で事故の原因になる。駅近くの自転車店に朝 6-8 時くらいに受付をしていただき、夕方には修理が完了し、駐輪場で受け取れる。修理費用は駐輪場職員が受け取り、手数料は自転車店から頂く。こんな形が出来れば誰もがプラスとなる。 ⑨子供に自転車の乗り方を教える場所として公園が使えと良いのですが、特に都市部において自転車禁止の公園が多いようです。練習場所の提供にあたり何らかのガイダンスがあればと思います。たとえば、地域の保育園や小学校など、休みの日は校庭を開放する等考えられます。又、乗り方を教えることも今の親御さんはどうして良いかわからないと言った声も聞きます。地域の教育施設と行政が連携して乗り方教室などを行うことができれば良いかと。ボランティアの活用も視野に入れると、地域のコミュニケーションを促進するといった点でも有効かと思えます。「自転車に乗れる環境の創出」とは、そのような様々な立場の人が交流する場の創出ということもできます。 ⑩学校教育の一過程で“Active Travel” といった交通(移動)と健康の観点を広く学習してもらえると良いと思います。中高年向けの啓発も国を挙げて行う必要があります。自転車移動は認知機能の維持にも役立ちますが、まだまだ知見が少ないこともあり知られていません。「健康づくり」を広くとらえて Well Being に資する自転車と健康の認識をひろく社会に知らせることが重要です。 ⑪「自転車通勤導入の手引き」を広く事業者にも周知徹底し、担当部門の徹底した監視と数値目標や KPI の公表といった管理ができると良いと思います。自転車通勤者へのインセンティブの与え方や事業者自体へのインセンティブを設計することで自転車通勤シェアを増やすことができると思います。職場の自転車駐輪スペースの問題があります。どのように解決するかはケースバイケースなので、それぞれ相談に乗り解決策を探すようなきめの細かい行政対応といった取り組みも考えてみると良いかと思えます。注意すべき点として、保険やヘルメットの義務化といった議論は、一方的に伝わると自転車利用の「ネガティブ」要因に印象付けられます。特にヘルメットは(現実の法規制はさておき)、将来どういった形で安全を担保するのかを見定めた議論が求められると思います。因みに、デンマ

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			ークやオランダの自転車利用者のヘルメット装着率は決して高くありませんが、走行空間インフラや自動車運転者の教育といった観点から安全を担保していると言えます。シェアサイクルの利用も含めて、ヘルメットの考え方を再考すべきだと思います。
		目標 3	⑫⑬この目標3については、その意味と課題意識の再確認が必用ではないでしょうか。 国際会議や国際的なサイクリング大会がサイクルツーリズムの推進にどこまで意味があるかは甚だ疑問です。まず、サイクルツーリズムと言ったときに、どんなレベルの“サイクリスト”がどんなサイクリングを楽しむのかといった整理が必用です。時に、自分の自転車を持ってくる旅行者とレンタルバイクで楽しむ旅行者と分けて考える必要があります。これまでの議論の中心は、恐らく前者を意識した議論かと思いますが、絶対数で言えばかなり限定的ではないでしょうか。後者についていえば、今議論されているナショナルサイクルルートのようなインフラはあまり意味があるとは思えません。いずれにせよ、今の基準での NCR のコンセプトを再確認すべきだと思います。 しまなみの成功例を各地域がベンチマークするといった観点は大切ですが、そもそも地域ごとに違う魅力がある訳で、距離や休憩地点の考え方もルートの価値提供によって地域ごとに違うはずで。地域の魅力と自転車移動の特質を相乗するとすれば、線よりも面でのとりくみ、あるいはマイクロツーリズムといった楽しみ方が有効な地域が多いと思われます。地域資源を再確認するところから、自転車を使った地域の回遊を誘うといったストーリー作りが望まれるところです。自転車に乗ることを目的にするのではなく、もともとその地域が持つ価値あるモノ・コトをつなげることで魅力を高め、自転車利用がその価値を高めるような考え方です。そうであれば、「世界に誇るサイクリング環境の創出」が目指す姿は今と違ったものになるのではないのでしょうか。サイクリングコースを疾走するといったルート設計では見えてこない自転車を使った楽しみを各地域が作っていく。そのような取り組みが日本ならではのサイクリング環境の創出につながるのではないのでしょうか。 ----- これより中村が記述 ⑪自転車通勤拠点の創出 自転車通勤には自転車の保管、着替え、シャワー設備などが必要だが、設備の整備が出来ない事業所もある。誰もが利用できる設備を備えた自転車通勤拠点があれば、多くの方が自転車通勤できるのではないかと？
		目標 4	⑭⑮高齢者の移動をどう担保するかは、高齢ドライバーの事故が増えている中で大きな問題です。自転車は比較的近距离の移動であればこの課題に答えることのできる移動手段です。 しかし、高齢者の事故も問題になる中で、単に自転車利用を言うだけではまずいでしょう。 高齢者が安全に乗れる自転車の開発が求められます。又、下肢が不自由になってしまった人向けのハンドサイクルといった自転車がありますが、残念ながら日本では殆ど知られていません。さらに、デンマークの“Cycling without age”と言ったプロジェクトは(世界的に広がっていますが)自由に動けなくなった高齢者の方々に自転車の持つ爽快感やモビリティの喜びを改めて提供するものです。これは、『自転車』のより広い使われ方の一つといっても良いかと思います。上記のような議論に共通するのは、運動能力に不本意な人たちにとって自転車がもっと貢献できるということです。日本の自転車産業の状況から見ると、そのための自転車の開発というのはなかなか難しい問題になります。ここは活用推進法の理念に照らし、公共の福祉や健康増進のためのインフラ作りといった観点で考えてみてはいかがでしょうか。ハンドサイクルや cycling without age の活動で使われている車体は比較的簡単にベンチマークできます。ただし、場合によっては日本の「普通自転車」の基準が足かせとなって使い勝手の悪いことになると思われます。つまり、ここには解決すべき課題があるということかと思っています。 ⑯整備不良は事故に直結しますが、自転車利用者がもっと気軽に点検整備のできる環境とはどういったことでしょうか。自転車の流通経路という意味で、身近な自転車販売店を軸にした利用者とのコミュニケーションが減っていくなかで、そこをどう担保するかを議論することも肝要だと思います。広報・啓発も大事ですが、仕組み化を検討していただきたいと思います。 ⑰⑱義務教育で、自転車の(交通の)安全教育を撤退するべきです。学齢に応じて教えるべきことを決めて、文科省の責任で全国的教育機関に徹底することを望みます。
関係団体等	(株)T-FORESTRY	目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 MTB を含むオフロード自転車利用が都市計画・地域計画に反映されていないケースが多いため、地方自治体においても「山間部でのアクティビティ利用」や「サイクルツーリズム計画」に関する項目を計画に明示すべき。 ② 自転車通行空間の計画的な整備 自然地形を活かした MTB トレイルと舗装路の接続性を重視した施策を推進すべき。トレイルヘッド(始点)へのアクセス確保と案内標識整備も不可欠。 ③ 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 MTB パーク来訪者の多くは自家用車を利用するため、違法駐車対策と同時に「自転車搬送可能な駐車スペース」や「トレイル入口へのシャトル整備」も必要。 ④ シェアサイクルの普及促進 郊外や観光地における e-MTB やファットバイクを含む「アドベンチャーシェアバイク」導入支援を希望。自然地形を楽しめる車両の普及が観光価値向上に寄与。 ⑤ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			駐輪場の整備について、都市部だけでなく郊外の観光地や自然公園におけるマウンテンバイク専用駐輪施設の設置促進を要望。特に盗難防止・セキュリティの強化、泥汚れへの対応など、MTB 特有のニーズに配慮が必要。 ⑥ 情報通信技術の活用推進 スマートフォンで MTB トレイル情報、混雑状況、通行制限などをリアルタイムで取得できる仕組みの開発・導入支援を希望。GPS 連携やトラッキングで事故リスク軽減にも貢献。 ⑦ 生活道路での交通抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 山間部の旧道や廃道などを活用した「トレイル型生活道路」の整備は、高齢者の移動手段と観光の両立にも資する。車とバイクの分離、歩行者・自転車優先設計が鍵。
		目標 2	⑧ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 MTB クロスカントリー(XC)、ダウンヒル(DH)、エンデューロなど、自然と共生する競技施設の整備促進を要望。特に「森林共生型 MTB パーク」を国際規格で認証する仕組みの構築を希望。 ⑨ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 トレイルライドを疑似体験できる「初級 MTB パーク」を都市公園内に整備し、子どもや初心者が遊びながら上達できる環境を推進すべき。 ⑩ 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 「自然と接しながら健康になる」体験として、森林浴・有酸素運動を組み合わせた MTB の健康効果を啓発。医療・保険分野と連携し、地域単位での「トレイルヘルスツーリズム」の導入も検討されたい。 ⑪ 自転車通勤等の促進 郊外在住者の「e-MTB 通勤」の導入支援を検討すべき。通勤ルートの中に林道・山道を含むルート設定も可能で、自然環境の中での移動はストレス軽減にも有効。
		目標 3	⑫ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 国際的 MTB 大会(Enduro World Series など)の誘致には、自治体と民間(山主・運営者)との連携が必須。開催地支援制度や会場設営のガイドライン整備を希望。 ⑬ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 自然と共生する「MTB トレイルネットワーク」を地域単位で構築し、インバウンド向けに多言語対応したマップやガイドを充実すべき。宿泊施設との連携、シャワー・洗車場なども併設が望まれる。MTB 観光を含む「アドベンチャーツーリズム型サイクリング環境」の創出を要望。トレイル整備、e-MTB 対応、ローカルガイド人材の育成で支援希望。
		目標 4	⑭ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 MTB においては、耐衝撃性・制動性・視認性の高い設計の車体やヘルメットなどの装備一式を「安全セット」として普及支援希望。 ⑮ 多様な自転車の開発・普及 e-MTB やファットバイクの性能向上に伴い、都市部以外での移動手段や観光用としての普及が進む。環境に配慮した電動モデルの普及と、安全基準策定が急務。 ⑯ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 MTB を含むスポーツバイク利用者の「日常的な点検整備意識」は依然として低い、ガイドライン・動画教材などの作成支援希望。MTB パークでは点検講習付き体験プログラム・整備講習会の助成も有効。 ⑰ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 MTB ユーザー向けに「シングルトラック共有のマナー」や「歩行者優先ルール」の周知を徹底すべき。国・自治体発信の統一資料が求められる。自然地形を利用したトレイル走行では一般道路以上に安全啓発が重要です。特に「共有トレイル」では歩行者・登山者とのルールの共有や案内板の整備支援希望。 ⑱ 学校における交通安全教室の開催等の推進 小中学校における「自然体験型 MTB 教室」の導入を要望。実技・整備・環境保全を含んだ教育プログラムが、交通安全と環境意識向上の両立に貢献。 ⑲ 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 MTB や自然地形を活かしたサイクリングの推進を計画に組み込むこと。 ⑳ 自転車通行空間の計画的な整備 MTB トレイルとの接続、アクセス確保を含めた整備が重要。 ㉑ 災害時における自転車の活用推進 林道・山道走行性能の高い E-MTB は、災害時の初期調査・物資運搬にも有効。自治体による「災害対応型 E-MTB 部隊」の創設と装備支援を提案。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			② 損害賠償責任保険等への加入促進 MTB パーク運営者・利用者を対象とした保険加入の仕組み(簡便なネット申請や団体契約)が必要。山主と利用者双方を守る制度設計を希望。
		その他	・ 災害対応: 山間部や中山間地域において E-MTB が災害時の移動・偵察手段として有効です。災害用 E-MTB 部隊やパトロール制度の整備・助成を要望します。 ・ 法規制緩和: 森林内走行に関する規制(林地開発許可等)を、自然環境と調和する形で緩和・明確化する必要があります。山主との連携を前提に、安全・環境配慮を担保した柔軟なルール作りをお願いします。またトレイル、山道の走行ルールの統一化が必要です。先進的な海外の事例を参考にすべきです。 ・ 新モビリティとの共存: e-MTB やオフロード e バイクと他モビリティ(EV バギー、トレイルバイク)とのルールづくりが未整備。混在利用のマナー・ゾーニングが必要。 ・ 森林環境税やカーボンクレジット制度との連動: MTB 利用による森林整備・保全を評価し、トレイル整備が脱炭素社会への貢献として認定される制度の導入。 ・ 文化資源との連携: MTB で歴史道・古道・棚田などを巡る「文化体験ライド」の開発を促進。観光庁など他省庁と連携した統合施策を期待。 ・ 地域経済との連携: MTB パークを核としたグリーンツーリズムや農泊との連携支援。特に過疎地域の資源活用モデルとして制度整備が必要です。
関係団体等	鳥取県西部ブランドディングプロジェクト「大山時間」	目標 1	②について 鳥取うみなみロードは、鳥取県の東西を横断する主要な国道となっていますが、平成 27 年発生の鳥取中部地震以降、道路が波を打っている状況です(地震が直接的な原因ではないかもしれませんが)。また、郊外や山間部において自転車通行空間の整備が不十分な箇所も多く、路面の劣化や草木の繁茂により走行の危険性のある場所が多くあり、定期的な維持管理体制の強化が必要です。地元自治体や地域団体と連携し、管理スパンの短縮等による市民参加型の維持管理が必要と考えます。 ④について 自転車の輸行や、サイクルトレインなど少しずつ自転車の環境が改善されていると思いますが、「シェアサイクル」となると人口が少ない鳥取県では活用が難しいかもしれません。 鳥取県の山陰本線は、ほぼ「無人駅」となっています。JR を活用した乗車で、輸行やサイクルトレインの利用は、サイクリストはハードルが低いかもしれませんが、一般の自転車利用者にとっては少しハードルが高いと感じます。例えば、全駅にシェアサイクルを設置し、「近隣の散策」や「遠方駅周辺へのサイクリング」にシェアサイクルを活用するという方法も有りかと思えます。 特に鳥取県は山と海が近い環境にあるので、シェアサイクルの各駅設置は鳥取県内の観光地等周遊には面白いかと。
		目標 2	⑨について 前述の②に関連するかもしれませんが、行動沿線の定期的な確認・整備(舗装や草刈り)は必要かと思われます。 ⑪について 自転車通勤の促進につきましては、会社や組織の給与規程等の見直し・整備が必要だと思えます。まずは行政と連携を取りながら進めていく必要があると思えます。中小・小規模事業者の多い鳥取県においては、自転車通勤を推進する上で「通勤手当のあり方」「自転車保険加入の義務化」など制度面の整備が大きな課題です。商工会としては、制度設計の支援やモデル事例の普及を通じて、地域の中小企業が取り組みやすい環境整備を行政と連携しながら進めていく必要があると考えます。
		目標 3	⑬について 鉄道ローカル線や路線バスなど、地方の公共交通を活用することは有意義だと思います。 一両ごととサイクルトレインにすると、山間地へのサイクルバス運行とか。 「通勤」「移動」手段を残しつつ「観光」「旅行」「交流」が付加できるような取組ができると良いかと思えます。 鳥取県は自然・歴史等の地域資源に恵まれており、海山の景観を楽しめる「非都市型サイクルツーリズム」に非常に適しています。今後、“鳥取うみなみロード”沿線の宿泊施設や飲食店、観光施設との連携をさらに深めることで、サイクリストが気軽に立ち寄り消費を促進することのできる受入体制整備の強化が必要となります。 商工会としては、鳥取県の支援する「コグステーション(サイクリングの拠点)」、「サイクルカフェ(休憩店舗)」、「サイクリストに優しい宿」等の活用促進とサイクリストの受入体制の整備を進めています。サイクルツーリズムをはじめとした、観光・ツーリズム関連の誘客や受入体制に向けた、事業者が活用しやすい補助金等の措置があれば取り組みが進んでくるかと思えます。
		目標 4	⑰について ヘルメット活用の促進。ヘルメットの必要性の周知や、ヘルメットの開発(帽子感覚でおしゃれ、蒸れ対策など)をお願いしたい。 自転車利用者へのヘルメット着用の啓発とともに、事業者・保護者・学校を巻き込んだ交通安全対策が必要です。特に地方部では高齢者の自転車利用も多く、事故リスクが高いことから、地域の安全講習会等への支援も求められます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		その他	自動車と自転車の共生意識の醸成がカギ 今までは、自動車を運転していて、自転車を追い越そうとすると、どうしても「邪魔だ」と思っていました。自転車で乗るようになってからは「お互いに気をつけなきゃ」と思い、丁寧に追い越すようになりました。お互いにルールを守り理解しあう環境を創っていく事が大事だと思います。 公共交通との連携強化・地域振興の視点 鳥取県のような地方では、サイクルツーリズムや通勤自転車の推進には、既存の公共交通との連携が不可欠です。「サイクルトレイン」や、「サイクル×温泉」「サイクル×道の駅」など、複合的な観光メニューの開発により、自転車が新たな地域経済活性化の軸となることが期待されます。 商工会は、地域の小規模事業者を支える立場として、こうした取組の調整や支援窓口としても機能してまいります。
関係団体等	(一社)ツール・ド・九州	目標 3	⑫について ○国際大会を持続して運営していくためには、財政面の安定が求められる。警備面をはじめ、諸コスト高騰による費用増大による財源確保に対する配慮をお願いしたい。 ○国際的なサイクリング大会の誘致・持続的開催のため、公道利用によるラインレースの実施にあたり、所轄警察との調整、機動的な護衛体制(オートバイ等)の導入に対するご配慮をお願いしたい。 ○大会ルート中心にインバウンド含む観光客誘致のための取り組みを継続実施するため、当大会の国内外への情報発信に対し配慮をお願いしたい。 ⑬について ○ツール・ド・九州開催コースや九州の景色を世界にアピールするため、ナショナルサイクルルートの整備等のサイクリングコース整備へのご配慮をお願いしたい。
関係団体等	金沢自転車ネットワーク協議会	目標 1	②について、すでに整備された道路空間も10年を経過すると整備の更新(路面標示の塗りなおし等)が必要となる場合が見られるが、自治体単費(独自予算)で行わなければならない、予算的な制約が発生している。できれば、国の補助金を検討していただけるとさらに計画的な整備が進むのではないかと。
		目標 2	①について、一般的に公共交通機関を利用すれば、通勤手当が支給されるが、徒歩であったり、自転車通勤の場合は、通勤手当がでない。自転車通勤を推進するのであれば、距離に応じて、自動車通勤と同額の通勤手当が支給されるようにできるとさらに、自転車通勤の人が増えるのではないかと。
		目標 3	⑬について、ナショナルサイクルルートの指定を毎年行うことはできないか。そうすれば、その指定を希望している自治体は、さらに指定に向けての努力が進むのではないかと考える。
		目標 4	⑨について、中学校や高等学校において、自転車通学を認めている場合、自転車通学の許可証を発行することを推奨し、自転車通学許可証の交付時に、必ず、自転車安全講習を受講することを義務づけるなど、学校における交通安全教室の実施を強力に進めてはどうか。
		その他	最近、かなりサイクルトレインを行っている鉄道会社も増えてきたが、まだまだ、不十分のように見られる。全国的にサイクルトレインを普及させることがサイクルツーリズムの促進につながると考えられるので、サイクルトレインを実施している鉄道会社への支援を国が積極的に行ったらどうか。 サイクルトレインを導入することが困難な鉄道会社には、その理由を明らかにし、その原因を取り除くための支援を予算付けできるとよいと考える。
関係団体等	(株)TRAIL CUTTER	目標 3	私はマウンテンバイクの楽しめる環境を提供することを活動として行っている中で、マウンテンバイクが普及していくことにつながる取り組みをぜひともお願いしたいと考えています。 世界的にマウンテンバイクはスポーツ自転車の中でも最大の人気を誇るコンテンツになっています。 各国でこの人気を取り込むためマウンテンバイクフィールドの開発に莫大な資金投入がされ、山岳地域や山村地域の観光の柱となっている例が多数聞かれています。 欧米各国はもちろんアジア地域においてもこの取り組みは加速しており、今や日本はマウンテンバイク観光においては最後進国に近い状況となっています。 海外からの弊社のガイドツアーに参加してくれる数少ないマウンテンバイク観光客からも日本は走る場所が無い！ あっても規模が小さいという声は常日頃から聞かれています。 走る場所が無いということもあり海外からのお客様はもちろんですが、国内ユーザーが少ないことは走る場所の少なさに起因するのはもちろんですが、その逆もちろんあると見ています。 時期計画に走る場所、すなわちマウンテンバイクの楽しめる道(トレイル)を整備することをぜひとも盛り込んでいただけたらと思います。 ※マウンテンバイカーが求めるトレイルとは、自然の中の自転車 1 台分の小さな道です。 集客を考えるなら既存山道の流用ではなく専用の道の開設が必要と考えます。 その障壁になっているのが、 ・保安林規制 ・資金調達

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・開設場所の用地確保の3点 ・特に、国内山林の半分を占める保安林の利用については現在開設不可能な状況にあるため、法解釈の仕方をぜひとも山林の利活用ということでトレイル開設を検討をいただけないかと思っています。 ・資金については海外では国の観光事業として資金投入されている物に対抗していくためにもぜひとも日本でも支援があると期待したいところです。 ・用地については私達事業者が頑張るしかないのかな…とは思っています。何かいい方法があればそれを教えていただけると…。 上記の走る場所の充実についてぜひともお力をいただきたいと希望いたします。 日本が世界のマウンテンバイカーの目的地に成っていくことを目指したいと思っています。 もし可能であればさらに追加で、 ・E-BIKE の国内規制をぜひとも北米などと同じものに合わせていただけると、この市場が国内で一気に広がると期待しています。 現状は完全にガラパゴスになってしまっておりまともに販売もされていない状況です。 ・もう1点マウンテンバイクは下りを楽しむニーズも大きくスキー場などのリフトの夏季利用による搬送に頼るケースが多いのですが、世界的には車両による山の上までのシャトルサービスが大きなウェイトを占めています。 国内では白タクになってしまうようなシャトルによるサービスが成立しないので、ぜひともここでもできる形を検討いただけたらと思います。 いろいろ書かせていただきましたが、ぜひともマウンテンバイクが国内でも誰もが楽しめ、また多くの外国人が遊びに来るようなことにつながる取り組みを検討いただけたらと思います。
関係団体等	歩行者と自転車のまちを考える会	目標1	(三浦半島マウンテンバイククラブ) ②自転車通行空間の計画的な整備について ナショナルトレイルの整備が進んでいるが、あまり自転車利用のことが考慮されていないように見える。自転車通行を踏まえた山道利用のあり方について環境省と早急に決めて欲しい。 必ずしも風光明媚なエリアや深い山中である必要もなく、ごく普通にある平野と山の境くらいの場所の活用として可能性がある。スポーツではなくレクリエーションとしての山道の自転車移動は、歩行とは違った感覚体験をもたらし、メンタルを含めた健康維持と森林整備や害獣対策といった効果が期待できる。位置情報や電子デバイスを活用することで歩行者との共有は可能と考え、かつ遭難防止にも役立つ。 (逗子歩自の会) 「②自転車通行空間の計画的な整備」について 逗子市では、国道、県道における自転車通行帯への矢羽根マークの表示が部分的に実施されているにとどまっています。予算編成における優先順位が低いことが主要因と考えられるため、国の補助政策等による呼び水が必要と考えます。 更に言えば、矢羽根マークだけでは安心して走れない市民も多く、レーン全面塗装にすれば自転車の歩道通行が減少するでしょう。 「⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進」について 駐輪があるという事は、自転車活用のニーズがあるという事です。これまで、鉄道通勤者のための駐輪ニーズには国をあげて答えてきており、撤去活動が奏功し駅前放置自転車の台数は激減したとおもいます。一方で、いまだ残る路上駐輪自転車の多くは、市街地などへの来訪者のものです。 中心市街地の再生・活性化の必要性から、「15分都市圏」の考えなどもでてきている昨今、これら、コンパクトなまちづくりを加速するツールとしての自転車の可能性を前提とした、駐輪のあり方などを国レベルで考える段階に来たと考えます。 単なる路外駐車場等の整備や違法駐車取締りといった、個別施策の推進では無く、今後の都市、まちの有り様を考えた上での、まちづくりとしての適正な自転車利用者へのおもてなしのあり方、その上での駐輪場のあり方を考えるタイミングであると思います。 少子化対策としての子育てしやすい環境づくりや、高齢化移動制約の低減などに対し、海外では、本格子乗せ自転車や、3輪自転車の活用など、自転車の多様化が加速しています。 ⑦「生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施」について 高質な専用空間を有した自転車専用空間の確保は諦めずに進めるべきとおもいますが、逗子市の現在の都市環境整備の状況では、飛躍的な整備促進は限界があると思います。 そこで現状の空間の適正化が有効であり必要ですが、そのときにはこれまで行ってきた路面標示の推進に加え、道路の使い方、道路利用者の序列に関する社会的認識の転換が鍵となります。 現状では、幅員4m程度の道路でも、自動車来ると自転車や歩行者が塀に張り付いてよけることがあたかも当然と認識され、そのわきを自動車が速度を下げず(加速しながら)通過していきます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			近く、生活道路の規制速度時速 30 kmが施行されますが、標識も立たないままでは社会的な認識の転換がおこらず、かえって、自動車の時速 30 kmでの通行の権利の方が目立ってしまうのではないかと、地域社会でも懸念の声が上がっています。 時速 30 kmは、あくまでも法定の規制速度(=どんなに飛ばしても時速 30 km)ということであり、このような環境では、交通弱者優先、そして譲り合い、ということを社会的に認知させる取り組みを推進する事が先決と考えます。そして、まちなかの速度を下げる、という事の意義・価値を国として明示し、モデルを展開していただきたいと思います。 (あの大都市パリ市でさえ、全域原則時速 30 kmで、そのなかでは、さらに“出会いの空間”や“通学路近辺の歩行者優先化”などが積極的に展開されています)
		目標 2	(三浦半島マウンテンバイククラブ) ⑧国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進について 自転車は入り口から即競技に繋がることが多く、特にマウンテンバイクは山道を走ることがマナー的に慮られて以来、振興として競技を薦めていた。そのため、国内競技が衰退すると目標を失い、重ねて国産メーカーも減りコンテンツ全体が沈降することになった。 現在、走る場としての自転車パークが増えてきてはいるが、山を利用する他のアクティビティ(特にスキー)と比較して都市部から遠い上に人口が少なく、またスキーと違い転倒のダメージが大きい、タイムを競う競技を継続して参加できる人は少なくなっている。 ヒエラルキーとして、まず一般ユーザーが日常的にレクリエーションとして楽しめる場所があり、その先に遊び感覚で参加できるローカル競技があり、頂点に全日本競技がある構造にしないと、今後も細々とした競技イベントしか実施できず、世界的に活躍できる選手は稀にしか出ないと思われる。 人口は少ないが世界的選手を輩出しているスイスやスロベニアを研究して欲しい。 ⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出について 現在多くの公園で自転車乗り入れが禁止しており、車両に区分されている弊害が出てしまっている。さらに押して通ることも禁止されている場所もあり、本来下車していれば歩行者と同様のはずのため、自治体における対応の統一を投げかけて欲しい。 また、公園は設備を作っても管理団体が変わると運用も変わってしまうため、制度設計と管理団体選定の基準を明確にして欲しい。 ----- (逗子歩自の会) ⑩「自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進」について 当会では、毎年「ツール・ド・逗子」を開催し、市民に自転車利用を呼び掛けていますが、近年、市民より外来者の参加が増え、市民の健康づくりへの寄与度が低下しています。この原因は、質問1で記述した通り、市民にとって自転車の使い勝手が悪化していることにあります。欧州では常識となっている、自動車利用に対する思い切った抑制策と国の指導が不可欠と考えます。
		目標 3	(逗子歩自の会) ⑫「国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致」について 何のためにこの会議を国内で行うか、を国レベルで考えるべきだと思います。風光明媚な我が国にインバウンドを誘致するきっかけにしたいという目的もあるでしょうが、単にそれだけなら相手国での PR の方が効率的であったりします。 例えば、欧州の ECF(欧州サイクリスト連盟)がおこなっている VeloCity 国際会議は、単なる自転車の活用推進というレベルの内容ではなく、持続可能な社会、公正な社会など社会のあり方を問う事、そしてそのときに自転車はどうあるべきかを問う会議となっています。一方我が国ではこのような観点での議論や社会的認識が低いです。 このギャップをうめるために、これらの会議をどう活用するか。そのためには、会議を誘致したあとに何を我が国として得るのか、という目標設定を開催前に決めることが必要だと思います。(ここが曖昧だと単なるお祭りで終わります) 近年の、特に欧州を中心とした自転車利用環境整備は、総合的であり、本質的であり、目をみはるものがあります。ただし、それらも構想から 10 余年、彼らも粘り強く行ってきた結果です。大切なのは目標であり、プロセスです。今できている綺麗なところだけ見せるのではなく(どうせ、自転車は隅々まで勝手に走りますので、きれいでないところも簡単に見れる。=これが自転車の良い処)、現状を見せ、そして大切なのは、それをどうしようとしているか、の考えを明示することです。 再来年に愛媛で VeloCity 国際会議が開催されます。 上記の認識を国内に広める折角の国際会議誘致の機会ですので、単に会議開催を自己目的化せず、(四国で何か会議があった、で終わらないように)、今年、来年、と全国レベルでの周知と盛り上げ、が重要であると考えます。 例えば、自転車まちづくりに取り組む団体・個人・自治体・企業の意見交換の場としてブロック別の懇談会(⇒地域別の目標などができれば最高！)などを順繰りにやって、愛媛会議に向けて盛り上げていき、そのなかで、(マスコミ教育などを含めて)自転車活用推進の意義、本質を国民的に周知することが重要だと思います。
		目標 4	(三浦半島マウンテンバイククラブ) 質問④全体について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(一社)散走ネットワーク		省庁間連携が必要なことばかりで、どのように調整され、実行されようとしているのか一般には到底知れていない。(何か周知活動をしているのだとしたら、メディアや自転車店を介して我々が情報に触れられていないので効果は出ていないに等しい) みなさんにまずやって欲しいことは、これら項目をマッピングして関係性を可視化して欲しい。加えてこれまで表彰されてきた団体の活動を体験や実感をし、方向性をマッピングに重ねて欲しい。 自転車(マウンテンバイク)推進活動はスポーツ、交通教育、健康推進、観光・歴史教育(日本の里山は歴史遺産だらけです)、環境維持、防災と多岐に渡る歩調を揃えるにはよいテーマなはずだが、対応する行政の部門が連携されていないため、方や推進、方や禁止と、民間の労力と時間を奪っている。 (逗子歩自の会) ⑩「交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施」について 逗子市は「歩行者と自転車を優先するまち」をまちづくりの基本方針と定めています。 当会でもそれを目指して、長年、自動車利用の抑制を市民に対し呼びかけていますが、一方で、歩行者と自転車の共存が難しく、自転車利用者のルール遵守やマナーの徹底を要する声が多くよせられます。市内には狭隘道路が多く、自転車にぶつかられたりぶつかりそうになったりという経験を話されます。 道路左端の矢羽根サインは、自転車の車道走行に一定の効果をもたらしていますが、整備が不十分のため自転車の右側通行違反は、なかなか減りません。 自転車通行のルール・マナーの周知徹底の第1歩として、学校で交通安全協会が講習を行っています。現実には大人のルール違反者が多いため、大人に対する教育が必要になっています。自転車通行ルールについて、SNS 他多様な媒体を活用した広報と、わかり易いサイン設置等の多岐にわたる方策を講じて周知徹底を図る必要があると思います。 特定小型原付自転車制度の出現など、ますます道路交通法が複雑になっていることも、守られなくなってきている一因と思われます。反則制度や取締強化も進んでいますが、その前に、ルールを社会として取り込むことが大切です。その際は、複雑なルールを細かく教え込むのではなく、「安全」や「交通弱者保護」などのモラルを前面に置いて強調することが大切だと思います。 また、年齢階層に応じた教育内容を設定し、継続的に習慣づける仕組みを作る事が大切です。自転車活用推進本部員である文部科学大臣の所管する学校教育での取組み、そして学校教育を越えた社会人(特に高齢者)への“教育”の仕組づくりが急務と考えます。
		その他	(逗子歩自の会) ○「地球温暖化対策、公共交通との連携、新たなモビリティとの共存」について 単に自転車活用推進という切り口だけでは不十分だと思います。 環境基本法に基づく環境基本計画など関連計画での目標を、交通計画にどのように落とし込んでゆくか、そのなかでの自転車活用推進は、どこまで、なにを成せばよいかを設定すべきだと思います。自転車利用の促進が地球温暖化対策に寄与することを明確に示し、交通分担率の変化を数値で周知することが必要です(例:パリ市自転車計画) 地球温暖化への取り組みに対して、我が国では、諸外国に比べかなり国民レベルでの意識・危機感が低い状況です。これらの意識をもたせるためにも、自転車活用推進施策を見えるように実施し、その温暖化対策への効果(＝化石燃料の削減)を、市民一人一人が実現できているということを実感させる事が有効であり、そのための分かりやすい説明と施策(マイカーからの転換)などを、国のモデル事業としてでも推進すべきであります。 例えば、2023 年カーフリーデーでは、当会は次のようなデータを示し、アンケートを実施しましたが、国の統計データがばらばらのため、当会でデータを組み合わせさせて作成しました。 このようなデータは本来、国や県が提供するべきと考えます。
		目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 → 自転車レーンの整備は都市部で進む一方で、導線が分断されたままの区間も多く、初心者や観光客にとっては危険です。自治体単位での整備にとどまらず、エリア横断的な連携整備を国に主導いただきますようお願い申し上げます。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 → 特に観光地や複合施設、公園などでは「安心して駐輪できる環境」が整備されていないケースが多く、観光サイクルや「散走」の利用者にとっては利便性が著しく損なわれます。自転車ラックの設置だけでなく、休憩や飲料補給が可能な「サイクルオアシス(Cycle Oasis)」の整備支援をお願いしたい。
		目標 2	⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 → 質問1-⑤の回答と重なりますが、公園などでは「安心して駐輪できる環境」が整備されていないケースが多く、観光サイクルや「散走」の利用者にとっては利便性が著しく損なわれます。高齢者や子ども、初心者でも安心して走れる「ゆるやかな散走」の環境整備(信号が少なく、スピードが出にくい公園内ルートや川沿いルートなどに、低速コースと上級コースを設置)が必要です。https://www.biwako1.jp/basic/plan また、企業や教育機関と連携した散走型の健康づくりプログラムの導入も促進されるようお願いしたい。 ⑪自転車通勤等の促進

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			→ 通勤目的に加えて「リモートワーク+自転車での移動」を組み合わせた柔軟な働き方の推進も視野に入れ、職場近隣に「シャワーや更衣スペース」を提供するサイクルフレンドリー拠点整備(スポーツクラブなど会員以外の一時利用の促進)なども含めて環境整備を促進
		目標 3	⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 → 観光サイクルの実態は「自転車に乗ることを目的に、もっと早く、遠くへ行く」だけではなく「地域の魅力に触れること」に市場やニーズがあります。ゆっくり走る「散走(さんそう)」の視点を取り入れ、地域資源(歴史・文化・グルメ)との連携やガイド人材の育成支援を推進されるようお願いしたい。 ◆地域コミュニティの現状や課題 2023 年春(4 月)・秋(9/12~10/22)東京湾岸エリアをつなぐ、大田区・港区・江東区周辺の自転車販売店ほか、自転車フレンドリーな拠点と連携し、自転車でゆっくり地域をめぐる「バイシクルタウン Tokyo」散走スタンプラリーを実施。春 13 件、秋の総回答数 24 件とサンプル数は少ない中でも、半数以上の約 54%の方が「いい運動になった」と回答。自転車へ興味や関心が高まった方 38%、もっと自転車に乗りたくなった方 30%と回答。区民の健康づくりや自転車活用促進に貢献することが出来た。その他、ルールマナー啓発、地域の再発見、まちへの興味関心が高まったとの回答もあった。そして、スタンプのある自転車店へ行くきっかけづくりや地域連携が促進。まちで様々な発見や出会いがある。 ・2023 年秋レポート／https://sanso.world/2023/12/13/2023autumn_marketing-research/ ・2023 年春レポート／https://sanso.world/2023/05/22/2023spring_marketing-research/ 多くの生活者は買い物や通勤、通学の移動手段を目的に自転車を利用しており、地域の再発見、健康づくりやまちへの興味関心が高まる「散走」という楽しみ方を知らない人が多い。そして、ルールマナーの改善は課題。 <具体的な実施内容> 地域のコミュニティ形成を目指して、東京・大田区羽田を中心に、半径 10 キロ圏内の東京湾岸エリアに、自転車で訪れる人の休憩所「サイクルオアシス」を設置する。そして、デジタルアプリを活用した「バイシクルタウン Tokyo 散走めぐり」を実施し、地域の立寄りスポットをつなぐサイクルオアシスの拡大にチャレンジする。 ※「サイクルオアシス」とは・・・自転車旅行者のための休憩施設として、空気入れ、水、トイレ、ベンチ(休憩設備)及び情報を無償提供し、地域と交流することを目的に広がった住民参加型の仕組み。2011 年に愛媛県の地元 NPO「シクロツーリズムしまなみ」が始め、現在県内で 400 か所以上に拡大している。 https://www.cycle-oasis.com/where/cycle_oasis.pdf → また、E-bike 活用による高齢者や体力に自信のない方への参加促進、サイクルオアシスを活用した地域連携型の観光ルート開発が有効です。
		目標 4	⑯自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 → 地域の自転車販売店との連携や、小中高校・大学での実地点検講習の仕組み化。 東京都では「輪トレ」アプリを活用した自転車ルールマナー講習会を促進していましたが、令和 6 年度で終了となりました。点検整備と合わせて継続することが重要と考えます。 https://www.seikatubunka.metro.tokyo.lg.jp/tomin_anzen/application/0000001815 → また、旅先でのトラブルを防ぐための「セルフ点検マニュアル」や、「無料点検 DAY」などの制度化も促進をお願いしたい。 ⑰災害時における自転車の活用の推進 → 災害時の「自転車による避難誘導・連絡・物資運搬」の仕組みを構築するため、自治体と連携した「防災自転車イベント」や「避難ルートマップの整備」等、平時からの啓発・訓練が必要です。
		その他	目標1について ・「散走」の普及促進 都市だけではなく地方における生活環境を含め、自転車を通じたその良好な環境づくりを促進するため、「良好な都市環境の形成」を「良好な生活環境の形成」へと概念を広げていただきたい。 その上で、通勤や買い物など日常生活の移動手段や、スポーツなどこれまでの目的とは異なり、自転車以外を楽しむことを目的として散歩のように自転車に乗る行動である「散走」の普及促進に向け、22の施策以外に、目標1に下記の施策を追加されたい。 ○「散走」など新たな目的創出による自転車の利用促進 ・地球温暖化対策・GX(グリーントランスフォーメーション)との連携 → 自転車は「ゼロエミッション」の移動手段です。公共交通との連携だけでなく、マイカーからのモーダルシフト促進として、補助金制度やポイント還元制度と組み合わせた政策をお願いしたい。 ・子ども・学生・高齢者の多世代参加の仕組み化 → 「キャリア教育×自転車」「高齢者の地域参加支援」など、多世代が関わる自転車の利用促進が地域コミュニティの再生につながります。 参考①:大田区散走(添付) https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensyakatuyou/event/sanso-project_start.html

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			参考②:シマノ主催「ソーシャル×散走」企画コンテスト https://www.shimano.com/jp/csr/culture/sansou.html https://note.com/sansonetwork ・地域拠点(サイクリングセンターなど)の整備 → 地域のサイクリング情報・点検・ガイドが集約される拠点整備(サイクリストだけではなく多様な方々が交流する拠点モデル)を、羽田空港周辺などのゲートウェイに構築(大田区／令和10年オープン予定)に向けて、国や東京都の支援をお願いしたい。 https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/haneda_airport/hgw/park/dboppfisetumei.html
関係団体等	(一社)自転車安全対策協議会	目標1	自転車活用推進は、脱炭素、健康増進、観光振興など多面的なメリットが期待されるため、単なる交通政策にとどまらず、まちづくりや環境政策との統合が今後一層重要になると考えます。現状では、都市部と地方、また地方自治体間で計画策定・空間整備やシェアサイクル導入率に大きな格差がみられます。既存道路インフラの制約や、利用者意識の醸成・普及(2026年4月施行の改正道交法への対応を含む)、交通安全教育やマナー向上、ICT活用の周知など、設備整備だけでなく多方面からの取り組みが必要です。国には、地方公共団体への現実的な支援を検討いただくべきと考えます。また、自転車関連の都市環境整備は、2026年4月施行の新道交法の運用も丁寧に進められる必要があります。私たちも、この広報活動に微力ながら協力してまいります。
		目標2	健康長寿社会の実現には、「インフラ整備」「安全教育・啓発」「官民連携による継続的取組」が肝要と思われます。2026年4月施行の新道交法に係わる利用実態が懸念されるため、官民連携で丁寧な広報活動を検討すべきと考えます。
		目標3	サイクルツーリズム拠点の全国的な均質化、走行環境の安全性・快適性の向上、インバウンド受け入れ体制および国際的な情報発信力の強化は、わが国の中長期的な発展の要と考えます。自治体ごとのばらつきや受入基盤の弱さは、市民・事業者・行政による連携や先進事例の展開によって解決し、「選ばれるサイクル観光地」として世界水準の環境整備が求められます。誘致後の持続的な開催も官民連携により必ず実現できると考えます。
		目標4	当協議会は、兵庫県自転車条例施行(2015年4月1日)を契機に、自転車安全啓発および損害賠償責任保険の周知活動に継続して取り組んでまいりました。しかし近年、自転車事故による高額賠償事例が増加しているにも関わらず、全国的には保険加入義務化が進まず、依然として多くの地域で任意加入のままです。この背景には、地域ごとの制度格差や情報発信の不足があり、条例導入当初の意識も徐々に薄れていると感じています。罰則導入までは不要と考えますが、損害賠償責任保険および自転車用ヘルメットの加入・着用義務化について、官民連携による推進が必要です。自動車のシートベルトが社会に定着したように、自転車のヘルメットも着用の徹底と周知啓発が不可欠です。高い安全性を持つ自転車やヘルメットの普及を進めることで、自転車利用時の安全向上が期待できます。損害賠償責任保険についても、自動車保険と同様の普及を目指すべきと考えます。当協議会は、全国での損害賠償責任保険の普及に向け、さまざまな角度から加入促進に取り組んでまいります。今後とも自転車活用推進本部事務局のご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。
		その他	自転車活用推進本部事務局事項のご提案 「自転車活用推進官民連携協議会」の構成団体として、「一般社団法人 多様なモビリティの安全性向上推進協会」を推薦いたします。理由は以下のとおりです。 ・MaaSとの連携深化の推進 自転車を用いたMaaS(Mobility as a Service)の一環として積極的に組み入れ、自転車・公共交通・徒歩など各種モビリティとの連携強化により、「ドア・ツー・ドア」のシームレスな移動を実現することを提案します。 ・具体的取組例 ・サイクルシェアの乗り継ぎ拠点や、鉄道駅におけるサイクルポートの設置拡充など、多様なモビリティが有機的に連動するためのインフラ整備。 ・自転車と電動キックボード等の新モビリティが安全に共存できる交通空間の設計(ルール整備・区分レーン・技術基準の策定等)を推進し、MaaS社会の基盤構築に寄与します。 ・協議会の活動実績と専門性 ・当協議会は、2024年3月1日、BRJ株式会社(キックボードシェアリング事業者)と包括的業務連携協定を締結。安全・快適な次世代モビリティサービスの普及拡大と、その安全かつ適正な利用の推進に取り組んでいます。 ・2024年9月2日、そのBRJ株式会社およびあいおいニッセイ同和損害保険株式会社と共同で、一般社団法人 多様なモビリティの安全性向上推進協会を設立しました。 ・2023年7月施行の改正道路交通法による「特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)」の新車両区分に対応し、利用者・非利用者双方へマイクロモビリティに係る交通ルールや特性の普及啓発に努めています。 ・社会的意義・効果 ・モビリティ利用者と非利用者双方に交通ルールやマナーの理解を促し、社会全体の安全性と交通秩序を向上させます。 ・保険会社とモビリティ提供事業者が連携した団体による活動は、多様なモビリティの安全な育成と、MaaSの普及促進に大きく寄与できると考えます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(NPO)自転車活用推進研究会	目標 1	新しい交通安全社会の実現と、多様なモビリティの円滑な共存および普及推進の観点から、「一般社団法人 多様なモビリティの安全性向上推進協会」を貴協議会の構成団体としてご検討くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。※ 推薦団体の資料を別途添付いたします。 ②について、自転車に乗る全ての人が安全・快適に走れる通行空間の整備を引き続きお願いしたい。現状の矢羽根設置等による暫定的な通行空間の整備で終わらず、物理的に車道と自転車道、歩道を分離する構造分離へと進めるロードマップを作り、計画的に進めてもらいたい。 ③について、せっかく自転車専用レーンを整備してもクルマの駐車帯になっており、自転車利用者が危険にさらされる現状を速やかに改善させるべく、警察と連携して取り締まりを強化してもらいたい。
		目標 2	⑩について、地方自治体が作成する自転車活用推進計画を見るとポスター掲示等で満足しているケースもあり、もっと踏み込んだ施策を打つよう勧めてもらいたい。人口減少のフェーズにある日本において健康長寿社会は国民にとって不可避の目標なので、高齢者にとっても負荷の少ない自転車の活用は必須と言える。すでに意識の高い自治体では健康ポイントの付与など積極的な活用を進めているので、全体の底上げを目指したい。 11 について、自転車通勤を認める企業が増えて来た実感はあるものの、欧米諸国と比較すると極めて少ない状況である。より一層の発展を目指すのであれば企業に対する減税やシャワー等の設置に対する補助、また従業員に対する自転車の購入補助やメンテナンス費用の補助など、呼び掛けだけでなく具体的な費用負担を含めた施策が求められる。
		目標 3	12 について、自転車の国際会議 Velo-City が 2027 年に愛媛県で開催されることになり、各国から祝福の声が届いているが、残り2年の中でやるべき事項は多い。それぞれの持ち場で可能な限りの知恵を出し合い、大会を成功裡に終わらせるよう努力したい。 13 について、しまなみ海道に訪れた欧米利用者から電動アシスト比率が母国と大きく異なることで「故障している」とクレームが相次いでいることを受けて、尾道市と今治市、広島県と愛媛県でそれぞれ課題を共有しているところである。2027 年開催の Velo-City に向けて少なくともしまなみ海道では欧州仕様の電動アシスト自転車をレンタルできるようにしたい。
		目標 4	14 について、以前から「日本独自の自転車の安全規格を確立すべし」と進言しているが、今までのところ進展がない。国家規格を 1 から整備するのは大変なのであれば BAA などの業界規格を国家規格として認めることでも良い。このままだと粗悪品の輸入を突っぱねることができず、結果的に国民にとって不利益となる。大きく取り上げられる機会は少ないものの、現に粗悪品によって事故や怪我が起きており、自転車の活用を推進する上で国家安全規格の確立は避けて通れない道である。 15 について、多様な自転車についての捉え方が「高齢者向け」だけであれば残念である。世界には多種多様な自転車が存在し(もちろん高齢者向けもあるが)カーゴバイクなど子育て世代から支持を得られそうな車種もある。そういった多種多様な自転車を受け入れる環境(駐輪環境含む)があれば、日本の自転車シーンも変化が期待できる。 18 について、交通安全教室だけでなく通学路の点検まで積極的にやるべきである。中学生以上は自転車通学を認めるケースも多いが、危険だからとクルマによる送迎が当然となっている地域もあり、自転車の活用を進める上では通学路を安全にすることも重要なミッションである。 21 について、災害時の自転車の活用については想定されていないケースが多いが、実際に避難の際にクルマを利用する市民が多いため渋滞が発生して逃げ遅れるケースが目立つ。自転車ならば置いて逃げて渋滞にならず、さらに電動アシスト自転車ならば高台への避難もスムーズなので、もっと積極的にアピールすべきである。
		その他	考慮すべき課題や重点的に取り組むべき事項として公共交通との連携は必須であり、自転車だけのことを考えていても前に進まないことは歴史が証明している。自転車活用を進める上で「健康」は外せないキーワードだが、前面に押ししていくより必ず触れるようにすることが肝心である。 人が移動しようと思った時に、選択肢をいくつ思い浮かべられるか。その中に自転車(自分の自転車、レンタサイクル、シェアサイクル含む)が入るかどうかが大切。自転車は雨や風に弱く、荷物も(カーゴバイクでなければ)多くは積めないのが、公共交通との連携も含め自転車が使い勝手の良い乗り物に進化して行ければ、今後もパートナーとしての地位を保てるはず。 とりわけ地方部では将来を見据えると過度なクルマ(自家用車)への依存社会から早く抜け出す必要があるが、鉄道の廃線やバスの減便などクルマに代わる移動手段が限られており、また全てを自転車に置き換えられるとも思わないけれども、高齢になって免許証を返納してから自転車に乗り換えるよりも助走期間を設けることが重要なので、ライフステージに合わせたアドバイスができるカリキュラムを作成すべき。
関係団体等	(一社)自転車協会	目標 1	⑥情報通信技術の活用の推進について 当会では、安全・安心で環境に優しい自転車の普及を目指し、様々な安全啓発活動に取り組んでいるが、自転車関連の事故件数および交通事故全体に占める自転車事故の割合は、引き続き増加傾向にある。 この様な状況を踏まえ、自転車事故削減に向けた技術的アプローチの検討を目的に、「ITS」技術の自転車への導入に関する具体的な検討を進めるため、当会内に、自転車の製造、部品、販売に関わる会員各社並びに自転車関連団体で構成される「自転車事故削減技術検討ワーキンググループ(準備会)」を本年 6 月に設置し、導入に向けた課題の抽出等について検討を開始した。本事業を進めるにあたり、コスト、ユーザーの理解、サポート体制等の観点で実用化に向けては多くの課題がある。 →これらの課題を一つずつ解消していくには、国からのご支援が必要不可欠であり、是非、ご検討いただきたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 2	⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出について 当会では、事故の多い 10 代から 20 代の自転車の安全利用促進に向けて、まず、子供の頃から自転車に乗って親しんでもらうこと、正しいルールを学んでもらうこと等を目的に、首都圏の公園を活用した「子供向け自転車教室」の開催に向け、関係機関のご協力のもと検討を進めている。この施策を進めるにあたって、公園内に子供が安心して自転車に乗れる環境が整備されていないケースが多いことが課題となっている。 →公園の有効活用等の促進により、子供が安心して日常的に自転車に乗って楽しめる走行環境の整備を、自治体等と連携して進めていただきたい。 ⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進について 当会では、スポーツ用自転車の魅力・安全な楽しみ方を発信する WEB サイト「ENJOY SPORTS BICYCLE」を 2015 年から運営し、安全・安心な自転車ライフの普及による健康増進を目指している。「ENJOY SPORTS BICYCLE」ではビギナーを中心に、中・上級者まで幅広い層を対象に、スポーツ用自転車に関する疑問や困りごとを解決する記事の他、健康増進に関する記事(例:自転車ダイエットの極意、入門！自転車栄養学等)等、実用性の高いコンテンツを提供し、サイクルライフをより豊かにするための総合的なプラットフォームとして運営している。更に多くのユーザーに閲覧していただくためには、コンテンツの継続的な充実とサイトの周知・拡散に係る運営コストが課題となる。 また、本年より、自転車が健康増進に役立つことを医学的見地から研究している大学に、協力、支援を行っている。 →サイクルスポーツ振興に関する広報啓発の一手段としてご活用いただきたい。
		目標 3	⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 自転車の力で東日本大震災からの復興を支援すべく、参加者の走る距離に応じて参加料の一部を寄付するサイクリングイベント「CYCLE AID JAPAN」を 2012 年より開始。 現在は、福島県郡山市・猪苗代(オフロード)、千葉県の 3 か所にて 9 月から 10 月にかけて開催している。 これらの大会は、日本の文化と四季折々の自然等、各地の魅力を楽しんでいただけるものとして、今後、インバウンド参加者の獲得にも取り組んでいくが、海外向けの広報活動等が課題となっている。 →本取り組みの国際化にあたり、国内外への周知にお力添えいただきたい。 ⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出について 当会では、2017 年よりマウンテンバイクをはじめオフロードバイクの利用者を増やすべく様々な取り組みを行っている中で、「走る場所が少ない」ことを課題の 1 つと捉え、国や自治体が関与するオフロードバイクフィールドの新設・増設・運営を対象として助成を行う「オフロードバイクフィールド助成金」の募集を 2018 年と 2019 年に行い、21 道府県 30 フィールドに助成金を給付した。 また、2024 年からは国や自治体が関与するパンptracksの購入・造成を対象とした「パンptracks助成金」の募集を行っている。これは都市圏の限られたスペースで楽しめる場所を増やすことも目的としているが、地方からの応募が多く、都市圏からの問い合わせが少ないことと、本事業を継続するにあたり当会が拠出可能な助成金の額等が課題となっている。 →本取り組みについて都市圏における周知、自治体との連携にお力添えいただきたい。
		目標 4	⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進について 1. 当会では自転車製品に由来する事故削減を目的に、JIS をベースとした業界自主基準「自転車安全基準」を策定し、この基準に適合したことが認められる車体に安全・安心で環境に優しい自転車の証として「BAA マーク」の貼付を認める BAA マーク制度を 2004 年から開始し、2025 年 3 月末現在で累計 4,600 万台以上の自転車に貼付されている。この「BAA マーク」は自転車活用推進計画においても、普及を推進すべき安全マークの 1 つとして位置づけられている。当会においてマークの普及促進のため販売店へのポスター、のぼりの配布や Web 動画による広報活動を行う等認知率拡大に努めており、相応に認知率は高まっている。一方で、消費者の中には自転車の品質への関心が低い方もおり、更なる認知率の拡大が課題となっている。 →「自転車の品質の重要性」と「BAA マークの有益性」について消費者に広く周知いただけるようお願いしたい。 2. 当会では、「BAA マーク」の重要性を消費者に正しく説明できる人材育成を目的に、2020 年より販売店スタッフ等を対象とした「BAA アドバイザー」の認定制度を開始している。認定には BAA マーク制度に関する Web 講座の受講が必要で、認定者には接客技術や自転車業界のトレンドに関する Web 講座他、スキルアップの機会を提供する等、フォローアップを行っている。また、消費者への認知拡大を目的に Web ページや Web-CM、チラシ配布等の広報活動を行っているが、新しい認定制度ということもあり、継続的な認知率向上が課題となっている。 →安全・安心な自転車について見識の深い「BAA アドバイザー」を消費者に対して広く周知していただきたい。 3. 当会では電動アシスト自転車を公道で使用する際には、安全性に配慮すべく道路交通法施行規則で定められている駆動補助比率の遵守を目的に、電動アシスト自転車に「BAA マーク」を貼付する要件の一つに国家公安委員会による「駆動補助機付自転車」の型式認定の取得を定めている。今後、自転車全体にしろ電動アシスト自転車の生産シェアが拡大していくと見込んでいる。 →事業者が負担する取得にかかる費用や取得に要する期間が課題となっているのでご配慮願いたい。 ⑮自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			1. 当会では、BAA マークが貼付された自転車は、品質が高く、定期的に点検・整備を行えば長く使用できる旨を記したリーフレットを制作し、特に通学需要の高い中学校や高校等に配布し周知を行っているが、今後も継続して拡大していくには、当会単独の取組としては資金面等、様々な課題がある。 →BAA マーク貼付自転車は定期的に点検・整備することで長期利用が可能となり、安全・安心を確保できることを周知いただきたい。 2. 当会では身体に合った自転車選びをアドバイスする人材の育成に寄与すべく、以下のような取り組みを行っている。 (1)SBAA PLUS 当会では、2007 年に「身体に合った選び方」「整備と的確な取り扱い」「楽しみ方」等スポーツ用自転車に関するご要望に幅広く対応できる、トータルアドバイザーを認定する「SBAA PLUS 制度」を開始。これは、SBAA PLUS 資格取得講習を受講後、検定試験に合格した、一定の技量と見識を有すると認めたスポーツ用自転車の販売者を「SBAA PLUS」として認定している。「SBAA PLUS 認定者」に対しては、毎年技術力向上並びに更なる知識の習得を目的としたブラッシュアップ講習会を開催している。現在、認定者は全国 45 都道府県の販売店に在籍している。 (2)BAA アドバイザー 当会では、「BAA マーク」の重要性を消費者に正しく説明できる人材育成を目的に、2020 年より販売店スタッフ等を対象とした「BAA アドバイザー」の認定制度を開始。認定には BAA マーク制度に関する Web 講座の受講が必要で、認定者には接客技術や自転車業界のトレンド等に関する Web 講座等を通し、スキルアップの機会を提供している。 身体に合った自転車選びに関するものとしては、「シニアに電動アシスト自転車をお勧めする場合の注意点」「ヘルメットについて用途やサイズを踏まえた商品選びの重要性」等を解説する Web 講座や幼児 2 人同乗用自転車のタイヤサイズにおけるメリット・デメリットを解説するパンフレットの提供等を行っている。 一方で、消費者の中には身体に合った自転車選びの重要性への理解が不十分な方も見受けられ、相談や試乗等を行わず購入されるケースが多いことが課題となっている。 →消費者に対し、身体に合った自転車選びの重要性と併せて「SBAA PLUS」や「BAA アドバイザー」を広く周知いただきたい。 ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施について 当会では、自転車のルール・マナーが社会的に問われている状況やヘルメット着用の努力義務化等、自転車に関連する道路交通法の改正を踏まえ、2022 年から自転車の安全利用を促進するための広報活動を展開している。著名なイラストレーターを起用し、自転車の安全利用を促進するアニメーション動画やビジュアルをデジタルメディアにより広告配信を実施している。更なる拡大を目指しているが、制作、配信等にかかるコストの上昇が大きな課題となっている。 →ルールやマナーの啓発と併せて自転車の利用者離れに対する対策として自転車を利用しやすい環境整備や持続可能な移動手段としての価値の発信にご支援いただきたい。 ⑱学校における交通安全教室の開催等の推進について 各年代別の自転車乗用中における人口 10 万人あたりの事故死傷者割合は、15～19 歳が 218.4 人と全体の約 23.2%を占め、他の年代と比べて突出して多い(出典:「令和 6 年中の交通事故の発生状況」警察庁) そこで、当会では、2016 年より、安全啓発活動の一環として、全国の都道府県教育委員会と連携して、主に中学・高校の教職員を対象に生徒への自転車通学上の安全対策(含む BAA マーク自転車の安全性)を伝える「自転車通学指導セミナー」を開催している。教育委員会として、生徒の通学時の自転車事故への関心が非常に高いことから、開催頻度・参加者とも増加傾向にある。2016 年～2024 年の 8 年間で、35 府県で計 68 回開催し、約 9,000 名の教職員が参加している。加えて、個別の学校(小学校～高校)に対しては、生徒や保護者(PTA)向けの安全教室を全国で開催している。この取り組みについては、自転車利用の多い地域、大都市等を優先して開催している、未だ開催していない県もあること、また、当会単独で実施しているが、更なる拡大にあたっては資金面や人材面のリソース不足が課題となっている。 →全国の教育委員会等に「自転車通学指導セミナー」の開催をお勧めいただきたい。 また、学校教育において全ての生徒を対象とした自転車の交通安全に係るプログラムを取り入れていただきたい。
関係団体等	(一財)自転車産業振興協会	その他	全体的な話として ○第三次だからといって、大きく目標を変えることなく継続していくほうが良い。 ○第二次自転車活用推進計画の目標達成の確認 第三次を策定するために、第二次での目標の達成を確認することが重要。 第三次はそれでの過不足を調整することが必要。 ○各計画の具体的措置の担当 具体的措置の担当部署(役所、メーカー、関係団体等)の再確認と明確化。 それぞれの担当部署だけでとどまることなく、連携を強固にするために、全体会合を行うべきである。(役所だけで集まるのではなく) 上記を踏まえ、当協会としては目標4を中心に行う ○目標4⑭～⑯は相互に関連があるので、これらを総合的に検討して具体的措置にしたほうがより効果的な運営ができる。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(一社)自転車駐 車場工業会	目標 1	①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進について、自転車駐車場整備を自転車交通施策の一環として明確に位置付けていただきたい。多様なニューモビリティ(シェアサイクル、カーゴバイク、コンパクトカーなど)の進展や都市の再開発で、駐輪場は単なる「保管場所」から「モビリティハブ」へと機能するようにお願いしたい。 地方公共団体からの積極的な計画が立案される事を希望する。 ②自転車通行空間の計画的な整備について、現在、矢羽根等の表示が自転車の通る道と認識されているが、歩行者、自転車、自動車が安全・安心して利用するためには、切れ目のない自転車道の整備をお願いしたい。 また、自転車通路空間にバイクの走行が目立ち、大変危険な場面や車両の路上駐車も多いため十分な安全性の確保をお願いしたい。 通行空間と駐車空間(駐輪スペース)の一体整備を推進すべき、通行環境だけでなくシームレスに「安全に停められる」場所の確保をお願いしたい。 ③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進について、路外駐輪場が過度に整備されると、特定のエリアでは放置駐車と同様に見なされ、街の景観を損なう恐れがあります。そのため、今後の整備においては安易な路外設置を避け、屋内施設や地下スペースへの整備を優先・推奨すべきと考えます。美観と調和しながら機能性の確保をお願いしたい。 ③と⑤駐輪場の整備について、昨今の賃金の値上げや物価高騰を加味し、駐輪場の利用料金の全国的値上げ、もしくは補助金制度の導入をお願いしたい。 官公庁の整備する駐輪場の利用料金が安く、民間事業者への圧迫となるのではないかな。 利用料金制での指定管理制度であれば、利用料金収入と支出のバランス悪化、赤字事業による民間業者の撤退などの懸念がある。(人件費・機器や施設整備費の高騰) 民間の土地や建物で駐輪場事業を始めようとするれば、県市区営の駐輪場が安価で事業採算性が見込めず、需要は有れど事業取組を諦めるのではないかな。また、収入見込みが立たずシステム開発、先進的な技術開発が進まない懸念もあり。 ④シェアサイクルの普及促進について、シェアサイクルポートと一般駐輪場の併設でポートの増設と相互利用設計の強化とまちの回遊性向上につながる一体的整備をお願いしたい。 ④シェアサイクルの普及促進と⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進について、公共駐輪場内にシェアサイクルを設置し、自転車利用者にとっての利便性を上げると共に駐輪場、シェアサイクルの利用率が上がるよう、自治体への働きかけの促進をお願いしたい。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進について、放置自転車対策が一定の成果を上げている今、駅前整備に偏るのではなく、利用者の目的地に近い場所への駐輪場整備を強化すべき。今後は、商業施設内への駐輪スペースの確保や、地下駐輪場の整備を推奨するとともに、屋外・路外駐輪場についても、景観に配慮した配置が求められる。今後の駐輪設備においては、災害時の安全性も考慮した、自転車駐車場工業会が推奨している新サイクルラック技術基準に準拠したサイクルラックの導入の推奨とサイクルラック技術基準書の活用をしっかりと明記をお願いしたい。
		目標 2	⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出について、自転車に安心・安全に乗れる環境の整備をお願いしたい。 現状が一番気になる事は子乗せ自転車の運転者に対する安全教育が足りていないと感じる。 歩道を走る時の優先順位は、走行スピード等々は少しでも歩行者との共存を図るため安全に対する意識を高める施策が必要。 ⑪自転車通勤等の促進について、通勤・通学などでの自転車利用を支援の検討。ある程度長い距離を走行することを前提とし、電動アシスト自転車の今以上の普及が望ましい。シェアサイクルで電動アシスト自転車が受け入れられているのも利便性に尽きる。購入し易い価格帯、もしくは何らかの金銭的支援が欲しい。 また通勤先の自転車駐車場の整備が必要不可欠と考える。
		目標 3	⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出については、外国の方へどのように国内の交通ルールの徹底や周知を図るかが課題、観光立国を実現したいとしても、国内の子供や高齢者の安全を第一に考えて欲しい。 観光地のサイクルロードの拡充とサイクリトレインの普及 手軽にサイクルリングを楽しめるように、遠方のサイクルスポットへの「自宅発・自宅戻り」の制約からの解放を期待します。
		目標 4	⑮多様な自転車の開発・普及について、多様性を持つ自転車が増加すると、選択肢が増え自転車を利用する人が増加すると思われる。止め場所までトータルで検討する場があってもいいと思う ⑯自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進について、駐輪場における「点検スポット(簡易チェックポイント)」の設置への促進。自転車の安全性の向上と持続可能な自転車利用に向けて、簡易自転車整備所の啓発支援を行うなど、日常的な保守意識向上になるようお願いしたい。 ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施について、大人への定期講習制度を設けるべきと考えます。 ⑳自転車通行空間の計画的な整備(2.の再掲)について、自転車専用の信号機の設置をお願いしたい。車、歩行者と区別し、より安全な走行を可能にしていきたい。 ㉑災害時における自転車の活用の推進について、災害時の自転車の利用方法について、被害の程度や状況によって、自転車を利用すべきかの判断は難しいと思われる。災害等において自転車が利用可能か不可能かのルール作り等々の検討をお願いしたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			②損害賠償責任保険等への加入促進について、保険加入を義務化もしくは強制保険として自転車購入費に含んだりするべき。被害者側を第一に考え、事故にあったときの被害者補償は制度として手厚くするようお願いしたい。
		その他	・少子高齢化、地方過疎化を想定し、高齢者自身が運転できる車に代わる安全なモビリティの開発と普及。例えば、荷運びもできるような三輪(四輪)EV 自転車などへの乗り換えを推奨し、合わせた専用通路も整備する。 ・人口減少とインフラ老朽化の維持修繕を想定し、駐輪場施設管理の DX の推進による効率化、利用台数の推移予測からの施設整備計画や維持計画の策定。 ・自動運転社会における他のモビリティとの共存(自動運転社会における安全な自転車利用社会の確立)については、今から考慮すべき課題ではないか。 ・利用が増加するという事は、停める場所も当然増加させなくてはならないと考えるので、駐車についても台数増加などの計画が進むことを希望。
関係団体等	(公財)自転車駐車場整備センター	目標 1	④シェアサイクルの普及促進 シェアサイクルの普及促進に関連して、当センターの自転車総合研究所年報 2025(年報) https://www.jitensha.jp/wp-jitensha/wp-content/themes/jitensha/assets/pdf/investigation/bri2025.pdf に掲載した資料を参考まで紹介させていただく。 【参考資料1】年報 P35-36「Ⅱ-2 新しいモビリティに対応した中長期的将来における自転車駐車場の在り方に関する調査研究」 :シェアサイクルと駐輪場の共存の可能性について示す。 【参考資料2】年報 P88「資料7 駐輪場とシェアサイクルの連携」 :当センターが携わる駐輪場では、自治体の要請に基づき既に 1 割以上の箇所ではシェアサイクルポートを設置。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 駐輪場の新規整備よりも既存駐輪場の「面的」かつ効果的な運営が必要であり、その際、応益性も考慮した適正な料金の設定が効果的であると考えている。 【参考資料3】年報 P3-14「Ⅰ-1 駐輪場計画・管理の「可変性」の確保」 :駐輪場が将来に向けての変化に対応するため、駐輪場の規模の「可変性」、駐輪場内のレイアウト・定数の「可変性」、最適な駐輪場利用を誘導する料金の「可変性」が重要であることなどを示す。 【参考資料4】年報 P86-87「資料6 大規模修繕事例」 :八王子駅北口旭町自転車駐車場のリニューアルに伴い、料金体系の適正化。
		目標 4	⑦交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取り締まりの重点的な実施 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動に関連して、当センターにおける取組を参考までに紹介させていただく。 【参考資料5】年報 P69-74「Ⅳ 自転車ヘルメット着用促進への取組」 :ヘルメットロックのモニター調査、駐輪場でのヘルメット貸出・預かりなど
関係団体等	自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会	目標 1	・①について、大分県では策定していない市町村が多く、取り組みに対する自治体間の温度差を感じる。(策定している自治体のメリットを大きく) ・②について、特に本市ではほとんどが県道か3桁国道であるが、県における積極的な整備をしてほしい。
		目標 2	・⑨小さい子供が安全に乗れる場所として河川敷等を開放してほしい。 ・⑪積極的な自治体に対する優遇措置
		目標 3	・⑬モデルルートなどへの積極的支援の強化
		目標 4	・⑫ノーパンクタイヤ自転車の無償配備の検討(自転車活用推進計画がある自治体のみ)
関係団体等	(一社)全国道路標識・標示業協会	目標 1	②自転車通行空間の整備においては、歩道活用ではなく、原則の人と車の分離の原則に戻るべきではないか。 ⑦生活道路での道路交通の抑制の在り方に関して、令和 8 年 9 月から導入される 30 キロ規制との整理が必要となるのではないのでしょうか

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(一財)全日本交通安全協会	目標 4	⑫について 第二次自転車活用推進計画により、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例制定の促進については、現在(令和7年6月末)までに、努力義務を含めて44の都道府県で制定され、大きく前進したものと認識しております。 したがって、次期自転車活用推進計画におきましては、 ・条例未制定自治体における義務化条例制定の促進 ・条例制定自治体における自転車事故実態及び加入実態に応じた加入促進への取組強化 などといった、一歩踏み込んだ内容(表現)となってくるのではないかと史料されます。 よって、この点につき、ご配慮のほどよろしくお願い致します。
関係団体等	(一財)日本交通安全教育普及協会	目標 4	⑬学校における交通安全教室の開催等の推進 ・学校単独での交通安全教育にとどまらず、地域や家庭を巻き込んだ連携体制のもと、指導者の育成・支援体制の強化を図る ・生徒・教師・保護者・学校・家庭など、教育機会の拡充に資することを目的として、オンラインを活用した交通安全教育用ツールを制作し、その効果的な活用に向けた周知活動を行う ・従来の一方通行型の座学にとどまらず、児童・生徒が興味や関心を持って主体的に参加し、記憶に残る学びとなるよう、VR ゴーグルやシミュレーター機器など最新の IT 技術を活用した体験型の交通安全教室の普及を推進する
関係団体等	(公財)日本交通管理技術協会	目標 4	⑭についての課題を受けて ○ 自転車の点検整備に関する広報啓発活動を積極的に推進していただきたい。 自転車の使用過程での安全性等のチェック(点検整備)は、利用者個々に任されており、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が、自転車の点検整備に対する意識は、いまだ国民に浸透していないのが現状である。 また、都道府県等では、いわゆる自転車安全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と承知しているが、同条例に基づき、具体的な推進施策を講じている自治体は多くないのが実状である。 従って、国において、自転車の点検整備の重要性を広く国民に呼びかけるために、SNS 等あらゆるメディアを活用した広報啓発活動を積極的に推進していただきたい。 ⑮についての課題を受けて ○ 損害賠償責任保険等への加入促進に対する広報啓発活動を積極的に推進していただきたい。 自転車安全条例に損害賠償責任保険等への加入を義務付ける自治体も増えてきているものの、すべての自治体が加入を義務付けているわけではなく、自転車事故の高止まり傾向が続く中、自転車対歩行者の事故も増加傾向にあるなど、損害賠償責任保険等への加入の必要性が高まりつつある中、いまだ自転車利用者の損害賠償責任保険等への加入状況は、芳しくない状況である。 よって、損害賠償責任保険等への加入を、より一層促進するための広報啓発活動を推進していただきたい。
関係団体等	(公財)日本サイクリング協会	目標 1	①、②、⑦について、道交法第18条第2項では自転車は左側端通行の義務を課されているが、道交法第2条第1項第1号で定義されている各道路の左側端の実態は、歩道のある道路では側溝の蓋と路面の間隔、高さが均一でなく走行方向と同一の溝、段差が大きい箇所ではタイヤがとられてしまい、極めて危険な状態が全国の至る箇所が存在している。 一方、歩道のない道路では側溝に蓋が無かったり路肩が欠落していたりアスファルトが車のタイヤで押されて「うねり」ができていたり、穴が開いていたり縦方向に亀裂が生じていたりしてかなり危険な状況となっている。 即刻対処は無理と承知しているが、せめて路肩については補修時に安全な自転車走行ができる基準を設けて国道管理部署及び、地方自治体に通達により実施させるべきと史料する。 また、夏季から秋季にかけて道路端の雑草、樹木の枝が車窓側に伸びて強風時など冬季より路肩から1m～2mも右側走行を強いられることがあり、除草や枝払い作業の間隔を短縮するか伸びない方策を執るなどの措置も同様に通達により実施させるべきと史料する。
		目標 2	何故、自転車乗用が体に良いのか、例えば、人間は進化して4足歩行から2足歩行になったが、4足歩行時では後足で推進力、前足で方向決定していて、自転車乗用は正しく4足歩行と同じ状況で体を使うので、動物としての人間の動きに極めて親和性が高い乗り物であり、また、自転車乗用時に身体が自転車に接しているハンドルを持つ手、サドルに接する会陰部、ペダルを踏む足裏には東洋医学で言うところの「ツボ」があり、自転車に乗るということは「絶えずツボを刺激することになり、健康に良い」等の具体的でわかりやすい解説をもって万人に訴えることが肝要と史料する。
		目標 3	⑫について、過去に様々なサイクリング大会を主催してきた経験を基に、率直に言うなら、サイクリング大会の経費のうちの「安全管理に係る経費」は安全性の高さと比例するので、参加者の経費負担を1万円以内に抑えるには、まとまった金額が期待できる競輪や自治体の補助金、もしくは大企業の協賛金が無ければ、参加費は相当高額に設定しなければならず、マラソンや駅伝の大会のようなスポンサーを受けられないメジャーでないサイクリング大会に一般企業からの協賛金を得るにはとても難しい状況であると史料する。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			サイクリング大会のように年間で1回の開催をする意味は、大会に参加した方々にその地を知ってもらうことにあり、大会に参加して更に当該地域をサイクリングして貰うためのきっかけとして位置づけ、様々な仕掛けをする必要があると料する。 ⑬について、インバウンドも含め、当該地域を安心して効率よくサイクリングしてもらうためには、プロのサイクリングガイドが必要不可欠であるが、人の命を預かり、安全に且つ楽しいサイクリングを提供できる(一社)日本サイクリングガイド協会が講習。検定を行い、本会が認定するプロのサイクリングガイドの養成には、最低でも22万円弱という相当の軽費がかかるため、自治体や観光協会の補助が必要であると思料する。
		目標 4	⑳の項に属する事項か、道路ふれあい月間に属する事項かは、わからないが、国交省が所掌する河川敷などの管理用通路、所謂サイクリングロードの特定の箇所路肩に生えているカヤなどの草が伸びて路幅が狭くなり視界が極端に悪くなってしまう時期があり、河川管理事務所では計画的な草刈りを実施しているとは思料するが。特定の時期には自転車走行には非常に危険な状態が現出している。 この危険な状態を解決する一方策として、普段そのサイクリングロードを利用しているサイクリストに SNS でボランティアの草刈り隊(仮称)を募集し、安全で効率的な草刈りの方法の講習を行った後、伸びて危険な箇所の草刈りを行ってもらう、という駄案を提案する。
		その他	この項の重点的に取り組むべき事項は、義務教育の正課として自転車乗用を含む道路交通法(以下「道交法」という。)の履修を導入するということに尽きると料する。 現在の自転車乗用の実態は 99.9%違反乗用であると実感している。都市部でも郊外でも大多数の自転車運転者はルール無視の自身の都合の良い走り方で自転車を走らせている。この原因は自転車運転者が道交法を全く認知していない、若しくはあまりよくわからない状態にあると思料する。 自転車を含む車両は、ある意味「走る凶器」であり、「走る凶器」である車両を運転するには道交法という法律により特に交通弱者である歩行者を含む他者に対し、「走る凶器」を常に安全に運転できる技能と精神を有していると国が認めた者に「運転免許」を交付していると思料する。 従って、自転車も車両であり「凶器」であるので自転車を運転するには本来は「運転免許」が必要と思料するが、現状、いきなり運転免許制度の導入は現実的ではないので、自転車乗用ができる義務教育期間中の者に対しては所謂「学科」として道交法を教え、(一社)全日本交通安全協会や公認の自動車教習所等で実技を受講して一定の技量に達していると認めた者には当該地域の公安委員会が「自転車運転許可証」などのライセンスカードを交付するなどの方法が考えられる。 また、質問4に掲げられた⑯、⑰、⑱、㉑、㉒の項については、義務教育の正課として実施することが望ましいと思料する。 なお、現在、教育現場での教師の負担増が云々されていることは承知しているので、然るべき機関において、学校教師以外の者が教育を担う方策の制度の検討、立案、調整、実施を行う必要があると思料する。
関係団体等	(一財)日本車両検査協会	目標 4	施策⑭ 「自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。」ことは継続して推進されるべき施策であると考えます。 (一財)日本車両検査協会は、「自転車技士試験」を長年にわたり実施し、かかる人材の確保について、取り組んでまいりました。 令和2年度はコロナによる影響で試験を中止しましたが、それ以後は、感染症対策を講じて着実に試験を実施し、合格者を輩出してまいりました。 受験者を増やすための広報活動、実技試験のポイント等の情報提供を行うなどの対応にも努めてまいりました。 一方、自転車を巡る環境の変化は著しく、また、今後も続くと考えられます。特に、供給面や自転車そのものについては、次のようなことが挙げられます。 (1) 自転車の供給面で、国内生産から輸入ヘシフトが続いていること、台数的に低下傾向を示していること、販売業態について自転車の大型専門店、量販店の増加していることがあります。さらに、ネットによる販売の増加、レンタル・シェアサイクル等のサービス事業の拡大もあります。 (2) 自転車そのものについては、七分組みから完成車に近い形態での販売店への納品、新たな材料・部品の採用、生産技術の高度化、電動アシスト車の増加、新たな種類の自転車の登場、IT 技術の採用なども進んでいます。 ⑭の指標の一つとして、「自転車技士の資格保有者数」が取り上げられていますが、こうした環境変化を踏まえまして見直すことが必要と考えます。
関係団体等	(一社)日本シェアサイクル協会	目標 1	上記①の計画策定・取組実施の促進について 地方公共団体により課題・難易度も異なることから、推進度合いに差が出てしまう課題があると考えますが、全体として取り組み加速に繋がるよう策定・取組の促進に対する支援策も推進いただけますと幸いです。 上記②の自転車通行空間の計画的な整備 i.シェアサイクルと走行空間の整備はセットであるべきで、その利用促進による地域の自転車活用の推進のために、シェアサイクルの利用促進と走行空間の早期の整備をセットでお願いしたい。特に、走行空間整備においては、路面への矢羽根等の塗装により視覚的に走行空間を整備する対応がとられるケースも多く存在するが、より安心・安全に自転車を利用するためには、走行空間の棲み分け・確保に向けた自転車専用通行帯及び自転車道の一層の整備等の対応を行っていただきたい。 ii.自転車専用信号を提案します。自転車専用信号は欧米では常識になっており、インバウンドの利用も含めて、安全性の確保や円滑な交通流の確保からぜひ創設をお願いします。この場合、欧米では自転車先進国も含めてほとんどすべての場合に自転車専用の停止線のところで、自転車運転者の目の高さになるように設置し、自転車運転者の目に明確に入るようにするとともに、信号機の赤黄緑のライトの中のデザインもわが国では歩行者の姿がイラストとして入っているよう

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			に、自転車のイラストが入るようにすることにより、自転車利用者の信号機の視認性と意識向上を通じて、信号の遵守意識を高め、最も多い交差点での出会い頭事故の防止等に大きな効果を上げます。このことは、シェアサイクルの利用に際しての信号遵守向上にも寄与します。 iii. 自転車走行空間のネットワークの連続性の確保をぜひお願いしたい。自転車走行空間の整備の際に、連続性がなく途中で走行空間がなくなってしまうケースが多くあります。自転車走行空間のネットワークは連続性があることが必要ですが、その路線がつながっていないケースが多く見かけられます。自転車利用者は今まで自転車走行空間を走行していたにもかかわらず、急にその先の自転車通行空間がなくなってしまうと、走行の安全安心性・快適性・迅速性がなくなり、走行に支障をきたします。ネットワークというからには、必ず相互につながる網を形成することを要件とするようお願いしたい。これは、シェアサイクルの安全安心・快適・迅速な利用促進にも大きな影響があります。 iv. 一般自転車とスポーツタイプ等の速度の異なる自転車の混在について 「自転車通行帯」の設置は、車道における自転車走行の認知アップに効果があると考えますが、実際の交通の流れの中で巡航速度が違う一般自転車とスポーツバイクが混在し、幅の狭い通行帯での自転車相互の追い抜きなどが発生することもあります。一般車とスポーツバイクの違いへのご配慮もいただけますと幸いです。シェアサイクルの多くは、一般車ですので、その安全安心な利用を支える意味でもご配慮をよろしくお願いします。 上記④のシェアサイクルの部分 (1)シェアサイクルを公共交通と横並びの移動手段として位置付けて頂きたい ①シェアサイクルは、現計画では「公共的な交通」として位置づけられていますが、これを「公共交通並み」に位置付けていただきたい。 理由 i. シェアサイクルは、自転車の持つ環境や健康、経済、時間等のメリットと誰でもいつでも低料金で利用できる高い公共性と優れた利便性を持つ移動手段です。特に、他の公共交通が、運行時間や本数の制約があるとともに、利用に際して定点である駅や停留所まで行かないと利用できない又は呼び出しをしないと利用できないという空間的及び時間的な制約がある中で、シェアサイクルは、ポートについて、公共施設や買い物等の利便施設等や住宅地に容易に設置でき、身近な住民の足として活用できる公共性の高い移動手段です。また、シェアサイクルは、利用終了後にはポートに返却することとなるため、放置自転車となる可能性がほとんどなく、かつ、同じ車両を複数の人が使用するため、全体の移動量に比較すると自転車の台数の総量を減らすことにつながり、駐輪場に対する過剰な負荷を抑制できる利点もあり、この面からもまちづくりへの貢献は高いといえます。 ii. 公共交通並みとして位置付けられる場合は、ポートの占用可能性、ポートその他施設の占用料などで公共交通と並びとして頂ける可能性が出てきます。ラストワンマイルの移動手段としては、住民の皆さんの利便性が高いきめ細かで密度の高い経済的なポートの設置が可能となり、これにより、都市内の移動手段の全体としての利便性の均一な享受と特に電動アシスト自転車主体としたシェアサイクルが近隣に住まいする買物アクセス、医療アクセスなどの点で高齢者などの移動を支える可能性が高まります。これによる外出機会の増大が期待され、環境負荷のほとんどない状態(電動アシスト自転車の場合外部エネルギーは 2 割程度で済む)で、生活習慣病の予防や健康寿命の延伸、医療費の削減効果を図ることができます。 iii. 公共交通の駅・停留所までのアクセス性が向上し、一層の連携を図ることができます。公共施設や買い物施設など生活施設へのアクセスも容易になります。 iv. 公共交通は、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通であるとすれば、シェアサイクルもこの類似の範囲に入る可能性があります。ただし、運行を誰がするかで、運転者が存在し、運行管理がなされる公共交通機関は、シェアサイクルとは区別されます。シェアサイクルは、利用者が自ら運転し、ルートも自ら管理する点で純粹の公共交通機関ではありませんが、個人所有の自転車に比べると、保険の加入やメンテなどが確実になされており、より、安心安全な利用での可能性があり、相当の公共性を有しているといえますので、「公共交通並み」としての取り扱いをお願い申し上げます。 (2)シェアサイクルの利用の目標設定をご検討いただきたい 現行計画で、「シェアサイクルの普及を促進する」とありますが、これについて、シェアサイクルは、個人の所有するマイサイクルに比較して、自転車の効果やメリットは同じですが、「公共的な交通」として位置づけられています。マイサイクルは、あくまでプライベート交通であり、その点で誰でもが利用できる公共性はない点異なります。シェアサイクルを推進する場合に、公共性に注目して、よりそのシェアが高まることで、地域での稼働が高まり、よりきめ細かなサービスや点検等の可能性が高まります。このため、自転車利用の場合、シェアサイクルの利用される全体に占める利用の率や回数の目標を設定して、地域の移動をシェアサイクルが自転車利用を支える比率を目標として設定することが望ましいと考えます。かつ、この目標を達成するために利用を一般にもっとアピールすること等の啓発その他の支援をお願いします。 シェアサイクルは、メンテや保険がかけられた自転車を使用すること、電動アシスト自転車为主体ですので、夜間の点灯などによる安全性の向上が期待されること、使用に際して必ずアプリを見ますので、その際にルールの再確認をすることができます。 また、電動アシスト自転車为主体のシェアサイクル(自転車全体では約 1 割程度の電動アシスト自転車率)利用がより高まりますので、移動範囲が一定拡大し、クルマからの転換の可能性が高まります。 以上から、シェアサイクルの利用を高めることは、全体の自転車利用の安全性、利便性等を向上させ、クルマからの転換を一層促進することになりますので、その目安となる利用の目標値(回数でも、割合でもよい)を設定して具体の施策の目標値として設定することを提案します。 仮に、目標値の設定が困難な場合でも、シェアサイクルの利用の全体における数量的位置づけを明示することは、以上のような点についての意識を向上させることにつながります。 (3)シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			現行計画では、シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画の市区町村の目標値を設定しているが、計画での位置づけの市区町村数のみならず、利用の方針・目標(エリア、支援の方針など)具体的な事業の要素が書き込まれるようになることが望ましい。 (4)シェアサイクルと公共交通機関との接続強化 シェアサイクルが公共交通機関との接続されることにより、公共交通機関の利用促進に寄与する可能性が高いが、駅の改札口との距離が短くなる駅前やバスターミナルでのポートの配置等が可能となるような公共用地の提供措置を具体的に計画に記入していただきたい。 (5)シェアサイクルに対する支援の在り方 シェアサイクルは、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」にも記載されている通り、行政と民間とが相互に連携をとり事業の採算性を確保し、持続性のあるサービスを利用者へ届けことが重要である。そのため、事業者自身での採算性や利便性向上に向けた取り組みは前提としながらも、行政側での積極的な公共用地のポート提供および柔軟な制度設計(例:商業施設等の駐輪場の設置義務の範囲にシェアサイクルポートを対象とする*等)、補助金等の支援をお願いしたい。 *例:港区における「自転車等駐車場の設置義務」について https://www.city.minato.tokyo.jp/koutsuuanzen/kankyo-machi/kotsu/jitensha/secchigimu.html 上記⑤について 「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」には、通勤時における自転車活用の拡大も重要なテーマの一つと考えますが、都市部における企業の駐輪場設置は限定的であるため、企業の駐輪場の整備推進にも支援策を含め、ご配慮いただけますと幸いです。この場合に、道路に面した企業の駐輪場等には、シェアサイクルのポートの設置も可能となるようご検討をお願いしたい。 上記⑥の情報通信技術の活用 (1)シェアサイクルの利用に関するデータの一般化 シェアサイクルのデータを一般の自転車利用を含めた全体の利用に関するデータとして活用できるような具体的方策の検討、このための行政からの支援によるシェアサイクルの利用データの活用可能性の拡大を図ることがあれば、よりデータの蓄積・活用が図れる。 (2)情報通信技術の活用として、ITS などの通信技術やデータ活用による安全対策の推進についても重点的に取組む必要があると考えます。 (参考)「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について」(R3.6.28 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会)においても、「新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す」にあたり、「自動車単体の技術のみならず、自動車と道路交通インフラや歩行者等との間における通信技術(V2X)など、他の施策との連携により、自動車技術により対応できる事故の範囲を拡大していくことも肝要である」と記載されている(P42) 上記⑦での生活道路での道路交通の抑制、無電中化などで、コンパクトシティ等やほこみちなど特定目的のまちづくりでのシェアサイクルポートの設置の推進をお願いしたい。
		目標 2	上記⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出について サイクルスポーツという視点において、公道や公園で安全に乗れる環境は限定的であるという課題に対して、MTB やロードバイクなどスポーツとして乗れる環境の創出の加速をご配慮いただけますと幸いです。また、サイクルスポーツの振興において、既設競輪場の活用は有効な手段と考えます。サイクルイベントのメイン会場として活用、非日常的なケイリン体験などによりエンターテインメントとしての訴求側面もある旨、ご配慮いただけますと幸いです。 上記⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進について 自転車通勤の拡大が限定的である課題に対して、ドイツの事例(下記参照)としてリースや通勤手当補助などの施策により、通勤における自転車活用比率が増えている事例もあるかと思しますので、国内においても支援策の具体化の加速・拡大により、自転車通勤の拡大加速に向けた推進をご配慮いただけますと幸いです。 (事例①)ドイツの施策 1)自転車リース利用に対する最大 40%割引補助 2)カーゴバイクの購入補助 3)屋根付き駐輪場や社用自転車の提供 4)自転車の無料修理 5)修理道具や修理パーツの提供 6)シャワールームや洗濯機の提供 7)通勤手当の支給(ドイツでは通勤手段問わず1km あたり 30 セント) (出所)世界の自転車通勤事情ドイツ編 MIND SWITCH (事例②)ドイツにおける企業向け自転車リース台数 2019 年 40 万台 ⇒ 2023 年 190 万台 (出所)Der deutsche Dienststradleasing-Markt (事例③)ドイツにおける e-bike の主な用途 通勤 2021 年 18% ⇒ 2023 年 28%

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			(出所)E-bike Monitor 2023 Germany 上記⑪自転車通勤等の促進について、 (1)自転車通勤を推進するための現行計画での「国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。」こととされていますが、その設置が推進されますよう、ご配慮をお願いしたい。 (2) 自転車通勤の促進に向けては、⑤の推進と共に、他交通手段からの切替えを促す施策も必要かと思ひます。以下の施策など含め複合的に推進することで加速する可能性があると思ひますのでご配慮頂ければ幸いです。 1)自動車や公共交通機関から一部又は全部を自転車通勤へ切り替えた場合の通勤手当などの税制面の配慮（自転車通勤の場合、雨天時などの利用は難しく、一部を他移動手段を活用する場合もある等） 2)自転車通勤利用者増加による CO2 排出量抑制といった社会的な価値の訴求（CO2 排出量の算定基準や試算値の簡易な表記方法の作成など含め） (3)自転車通勤にシェアサイクルを利用する場合について、これを推進するため、今後これに対する通勤手当の支給が拡大されますようご配慮をお願いしたい（マニュアルでの推進等）。
		目標 3	上記⑬について、 サイクルツーリズムにおける地域の課題に応じた積極的なシェアサイクルの活用を推進するように提案します。 この場合に、各エリアにサイクリングルートは数多く存在しますが、「観光」という切り口でサイクリングを考えたときに、ターゲットは顕在化したサイクリストではないため、観光メインかつ滞在型のツアーコンテンツを提供する必要があり、また観光拠点でのレンタル車体やシェアバイクの設置も重要と考えます。現状ではそれらが整備されたエリアは少ないとの認識であり、その背景として、収益性の低さからビジネスモデルとして成立しにくいことや、それに起因するツアーガイドの不足、サイクリストを受け入れる拠点の少なさという課題を踏まえる必要があると考えます。 理由 一般観光で、地域を面的に効率よく移動し、地域資源の享受のためにシェアサイクルを活用することで、特に都市部のサイクルツーリズムでの果たす役割を拡大する。
		目標 4	上記⑭及び⑯について、シェアサイクルに安全な自転車の投入の促進を図ることで、より自転車の安全性の向上を目指すため、安全な導入や活用に支援をお願いしたい(より公共的な役割を演ずる)。また、これにより、一般の自転車利用者にも、安全な車体やメンテによる自転車の安全性の確保が必要であることをアピールする(「このシェアサイクルは〇〇の点で安全な車体や点検をしっかりとしていますなどの表示等の情報提供など」)。 上記⑭及び⑯について 自転車事故の約8割は対自動車との事故であり、対自動車との事故を道路形状・事故類型別でみると、無信号交差点での出会い頭事故が約4割を占めており最大の構成比となっているため、それに対して有効な安全技術の確立に対しての支援にご配慮いただけますと幸いです。 上記⑰について、シェアサイクル事業者は、スマホなどによる啓発に積極的に取り組むこととしますが、そのためのわかりやすい事故データや安全確保のデータの提供をお願いしたい。 シェアサイクル事業者として、これまで安心・安全利用に向け、アプリやホームページを通じた啓発活動に取り組んでおり、利用者への適切な周知に努めているところです。今後も、ヘルメットの着用や、2026 年 4 月施行予定の道交法改正に伴う青色切符制度の導入を踏まえ、継続的に事業者として利用者へ周知を徹底して参ります。他方で、自転車利用に関する知識や交通マナーについては、自動車のドライバーに対するルールの啓発教育などシェアサイクル事業者のみでは情報を届けられる範囲にも限界があり、自治体や警察、教育機関等による働きかけも非常に重要であると考えます。そのため、車道走行、信号・一時停止の遵守、飲酒運転の禁止等自転車を含め社会全体に対して公共主体での積極的な交通安全に係わる啓発や教育活動についても、引き続き、対応をお願いしたい。 上記⑱について、災害時のシェアサイクルの活用について自治体側の救援活動等への活用や一般利用者が利用できるような環境下での活用等に関し積極的な取り組みを自治体が推進するように災害協定の締結の自治体数の目標の設定を検討していただきたい。 上記⑲について、「シェアサイクルは保険加入をしております」との啓発を積極的に行うことによるシェアサイクルに対する理解の促進とこれを通じて一般の自転車保険の普及啓発に効果を上げるようお願いしたい。
		その他	以上をお願い申し上げた内容につき、総論的な項目を以下のように整理しますので、よろしく願ひします。 (1)シェアサイクルの公共交通並みとして位置づけ (2)シェアサイクルの利用の目標値の設定 (3)シェアサイクルの利用目標に至るための公共側のシェアサイクルの利用促進の広報啓発等の支援をお願いしたい。 (4)シェアサイクルのメリットに関して、いつでも、どこでも利用可能、健康と環境に寄与、保険やメンテなどがなされているなどを公共側の利用促進策を講ずる旨の広報誌その他での啓発をお願いしたい。 (5) 自動運転社会における他のモビリティとの共存(自動運転社会における安全な自転車利用社会の確立)については、今から考慮すべき課題であると認識しております。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(一財)日本スポーツコミッション	目標 1	◆自転車駐車場における多様なモビリティへの対応 地方における二次交通として注目されて久しい自転車ですが、現実的には山がちな日本で、より山がちな地方部における自転車の利用率向上は遅々として進んでいないのが実情です。 今後さらなる高齢化の進行で、「自動車が無いと生活が出来ない」といわれるような地域でもどんどん免許返納が進んでいくのは必然です。しかし返納後のモビリティ事情は寒々しいばかりで、グリーンスローモビリティやタクシー運転免許の条件緩和などが試験的規模で行われていますが、とても日本の厳しい地方自治体をカバーし続けられるとは考えられません。 そこで重要視されるのが自転車の活用ですが、これは免許返納時(平均で 79 歳というデータがあります)から乗り始めるのでは体力的にも認知能力的にもすでに遅く、より若い年代からの利用開始が必要だと考えられます。そこで注目されるのが E-BIKE であることは承知の通りです。現在では第 3 世代とも言うべき E-BIKE が数多く登場し、普及を待っている状態です。 たとえば老人でも転びにくい 3 輪や 4 輪の自転車。他にも E-CARGO といった荷物を運ぶことに特化した E-BIKE も増えてきました。しかしこれらの普及には一つのハードルがあります。町中の目的地(たとえば病院やスーパー、駅前など)に駐輪しづらいのです。これらの自転車は目的に特化している分、通常の自転車の数倍の専有面積が必要になります。二段式駐輪器の上段にも乗せられません。これらのスペースが確保されていけば、せめて社会全体で推進されていることを知らされれば、普及も進むと思うのです。 現在では令和 6 年に改訂された「自転車駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」の 1.1.4 多様なモビリティへの対応、としてまとめられていますが、これらをさらに深掘りし、より前進させていくべきだと考えます。 ◆自転車ネットワーク計画 さすがに具体名を出すのは憚られますが、自治体によっては自転車活用推進計画を策定しながら、自転車ネットワーク計画を制作・制定しないケースが散見されます。ネットワーク計画は活用推進計画を具体的に地域にどのように落とし込むかを決定するものである以上、片手落ちも甚だしいと感じます。国なりの何らかの働きかけが必要ではないでしょうか。
		目標 2	◆壮年層、高齢層への自転車活用推進のアプローチ 前記にあげた免許返納後という部分も重要ですが、もちろん健康面、健康寿命の面から考えても自転車の利活用が必要なのは当然のことですが、現実的には自転車版リターンライダー(高校までは通学で利用するも、自動車免許などの取得以降は自転車に乗らなくなる)は、特に地方部において非常に少ないというのが実感です。リターンライダーへの切っ掛けを意識的に創出していけないと、前項記述部分も実現することは難しいと考えられます。通勤企業などの制度も一つの切っ掛けになるかと思ひ評価していますし、私どもでは地方の集落を回りながら電動アシスト自転車の試乗会なども行っていますが、国全体でリターンライダームーブメントを作っていくくらいの気概で取り組まねばいけないと考えております。 その観点から壮年層・高齢層からでもチャレンジできるサイクルスポーツの推進は必須ではないかと考えています。私どもの取組の例ですが、「0-150games (ゼロワンフィフティ・ゲームス)」という自転車レースを令和 7 年から本格的に運用開始しました。これは自転車で 150m をどれだけ速く走れるかという単純な競技ですが、年齢・性別・車種別などでクラスを細かく分け、“自転車レースの世界王者”をたくさん作るというものです。自分が世界チャンピオンなら興味を持つ切っ掛けになるのではないかとというのが開発の主軸で、もちろん競技性も追求するものですが、一方では地域の運動会のようなスタンスで住民総出で参加する“自転車駆けっこ”の側面も併せ持ちます。 これが答えのすべてとは当然思いませんが、リターンライダーへの切っ掛け作りは是が非でも必要です。ヒルクライムやロングライドもいいですが、一般の方の参加ハードルが高すぎます。ピラミッドで言うとイベント参加層の下の層である超ライト層や無関心層の裾野を広げなければいけません。総論的な部分でも結構なので、是非とも次の計画では単にサイクルスポーツとするのではなく、まちづくり視点を踏まえてターゲット層を明示した推進としていただきたいと思います。
		目標 3	★広域化の推奨 目標 3 は目標 1 と並んでもっとも推進された分野であると考えられ、このまま肅々と進められればよいと考えています。しかし課題が無いわけではなく、地方の現場で切実に感じるのはやはり行政の壁です。根本的な解決には市町村合併しかなくなってしまうので説明が難しいのですが、やはり現状では実施主体の規模が小さすぎて有効な施策が打ててないと感じています。 私どもの携わった自転車活用推進計画では日本で二例目の複数自治体による広域計画でした。3町 1 村による計画ですが、計画範囲は南北 30km、東西 15km 程度しかなく、自転車活用の、特にサイクルツーリズム的な視点からはどうしても狭いものになってしまいます。また人口も合計で 2.5 万人程度と、経済規模から言っても単独で推進していくにも限界点がいまいち低いのが実情です。そしてこういった例は日本中で枚挙にいとま無いと考えられます。 自転車活用推進計画ベースでも増えてきた広域ネットワークですが、本来はサイクリングエリアである以上は百キロ超の規模になるはずで、そしてそれを作り上げるには、県境や地方整備局の境などを含め、超えなければいけないハードルが非常に多くなります。たとえばモデル事業などを利用して、国としてそれらの希望地域を募集し、超広域型ネットワークの推進事業を推し進めていただけると幸いです。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	★外国人労働者向けの自転車教室の実施を 地方に行けば行くほど工場などでの外国人労働者の数は増えます。彼らは外免問題などもありますが、経済的にも自動車を保有することが難しく、日常の交通手段が自転車であるケースが非常に多いです。そしてその数が増えれば増えるほど、交通事故などのアクシデントが増加する危険性があります。 そこで地域交通のリスクを減らすためにも、外国人労働者の方々の命を守るためにも、対象者たちへの交通教室が必要ではないかと考えています。実際に私どもの取組はじめ、今年度は試験的に域内事業者を通じて交通教室を実施予定です。つきましてはこういった現状にも着目し、是非とも現状認知の拡大をお願いしたいと思います。
関係団体等	(一社)日本損害保険協会	目標 4	<②について> これまで自転車活用推進本部を中心に働きかけが行われた結果、多くの都道府県等において、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化または努力義務とする条例の制定が進んでいるものと認識している。 損害保険業界としても、自転車事故の啓発活動および自転車損害賠償責任保険に関する国民へのわかりやすい情報提供・加入促進に取り組んでいる中で、自転車活用推進本部においても引き続き、条例制定の促進や利用者等に対する情報提供の推進をお願いしたい。 なお、自転車損害賠償責任保険等の損害率が結果的に悪化すると、将来に向けて安定的な制度の維持のために保険料引き上げが必要になる(加入者個人の負担する保険料が増える)可能性があるため、⑭～⑲の施策を中心とした自転車事故防止の取組みについても、引き続き推進いただきたい。
関係団体等	(一社)ルーツ・スポーツ・ジャパン	目標 1	【シェアサイクルの普及促進：施策 No.④】について ・移動手段としてのニーズはもちろん、観光地における二次交通および地域周遊コンテンツの手段としての拡充が重要であると考えます。(「目標3：サイクルツーリズム推進」とも連携) ・現在では地方部においても「移動手段」としての利用が主となっており、観光周遊目的の利用およびそのためのコンテンツそのものが不足しているため、この部分を解決すれば、「シェアサイクルの普及促進」への貢献のみならず、目標3の課題解決にも貢献できるものと考えられます。 【地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進：施策 No.⑤】について ・シティサイクルのみならず、サイクルツーリズムの推進のためには高級な自転車を安全に保管できる駐輪場の整備が必要であると考えます。
		目標 2	サイクルスポーツの振興には、競技者層の拡大だけでなく、より多くの国民が日常的にサイクリングを楽しみ、健康増進に繋げるための「裾野の拡大」が重要であると考えます。 【公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出：施策 No.⑨】及び【自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進：施策 No.⑩】について 従来のサイクルスポーツイベントは、特定の日に参加者が集中する形式が多く、競技志向が強い、あるいは健脚者向けと捉えられがちで、初心者や家族連れが気軽に参加するにはハードルがある。また、一過性のイベントでは、継続的な健康増進活動には繋がりにくいという課題もあります。 そこで、従来型の単日開催形式のイベントのみならず、アプリ等を活用した「期間分散型・通年型」のデジタルイベントについても益々の拡充が期待されます。 当社が展開する「JPK」や「サイクルボール」のように、数週間から数ヶ月の期間内に、参加者が都合の良い日時に自分のペースで参加できるモデルは、サイクルスポーツの裾野を広げる上で極めて有効であると感じているところです。 ■参加のハードル低下： レース形式ではなく、設定されたコースを完走すること自体を楽しむ形式のため、初心者や体力に自信のない方、家族連れでも気軽に参加できる。 これにより、サイクルスポーツへの第一歩を踏み出しやすくなる。 ■継続的な健康増進： 通年型のイベントは、一度きりのお祭りではなく、年間を通じた運動習慣のきっかけとなります。アプリが走行記録を管理し、達成度を可視化することで、参加者のモチベーション維持にも繋がる。 ■安全な環境の活用： デジタルイベントは、必ずしも交通規制を必要としないため、安全に整備されたサイクリングロードや公園などを最大限に活用することが可能。 単日集中型のイベント支援に加え、誰もが、いつでも、どこでも参加できるデジタルイベントの普及を促進することで、より多くの国民がサイクルスポーツに親しみ、活力ある健康長寿社会の実現に大きく貢献できる。 *従来型の単日型イベントなどによる取組みも、サイクルスポーツ振興に寄与するものと認識しておりますが、それに加えて、コロナ禍を契機に広がった「期間型」の取組みも同時に拡充を続けることで、より広い層へのサイクルスポーツ振興のPRとして寄与するものと考えているという意図です。
		目標 3	第二次計画の下で進んだハード整備の成果を最大化し、サイクルツーリズム先進国へと飛躍させるためには、戦略の軸足を「ハード」から「経験価値」へと移し、DXによってその価値を持続可能なものへと昇華させる必要があるのではないかと考えます。 【国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致：施策 No.⑫】について 課題： 多くの地域の取組みが、年に一度の大規模イベント開催に依存。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			これは短期的な PR 効果はあるものの、オーバーツーリズムや限定的な経済効果といった持続可能性の課題を抱えており、国際競争力のあるデスティネーション形成には繋がりにくい。 提言：DX を全面的に活用し、持続可能で国際競争力のあるサイクルツーリズムの可能性も追求すべきではないか ■イベントモデルの革新： 従来型の単日集中型イベントのみならず、スマホアプリなどを活用した「期間分散型サイクリングイベント」なども益々拡充が期待されます。 これにより、観光消費が平準化され、地域への負荷を軽減し、より多くの事業者が長期間にわたり恩恵を受ける持続可能なモデルが実現となります。 ■データドリブンな地域観光政策の実践： デジタルイベント等で収集したデータを活用し、「どこを走り、どこで消費しているか」を科学的に分析する基盤を整備すべきではないかと考えます。 これにより、勘や経験に頼らない、効果的なインフラ整備やマーケティング戦略の立案が可能となります。 ■国際標準のデジタル・プロモーション基盤の整備： 国際大会の誘致やインバウンド誘客を成功させるには、海外の巨大プラットフォームに伍する国内のデジタル基盤が不可欠です。 ルート検索から、ガイド付きツアーや認証施設の予約・決済までをワンストップで提供する 多言語対応の統合デジタルポータルを、官民連携で整備することが一つの出口となる可能性があると考えます。 これが、海外サイクリストにとつての「日本の玄関口」となり、国際競争力の源泉ともなります。 *従来型の単日型イベントなどによる取り組みも、サイクルツーリズム振興に寄与するものと認識しておりますが、それに加えて、コロナ禍を契機に広がった「期間型」の取り組みも同時に拡充を続けることで、より広い層へのサイクルツーリズム振興の PR として寄与するものとするという意図です。 ■加えて「単日型イベント」については ・国際的なものは最終的なゴールであり、まずは国内でのフラッグシップイベント等を充実させることが重要ではないか →東京都やサイクリングしまなみのような取り組みを全国に普及させることが自転車の地位向上には不可欠 →公道という資源があればどこでもポテンシャルはある 【走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出：施策 No.⑬】について 課題：これまでの環境整備は、走行ルートという物理的な「線」の整備に偏重し、サイクリストが実際に走行する上で不可欠な、休憩・補給・トラブル対応といった「点」「面」のサービス(ソフト面・人材面)が不足している。 美しい道を整備しても、サービスがなければサイクリストは常に不安を抱え、経験価値は損なわれます。 提言：「世界に誇るサイクリング環境」を、ハード・ソフト・人材が一体となった「統合的経験価値」として再定義し、以下のような「標準化」施策を全国的に推進しては？ 1) サービス人材の強化(質の高い案内・おもてなし)： 質の高いガイドは体験価値を飛躍的に高めるが、現状は担い手が不足し、質も不安定。 国が主導し、全国統一基準の「サイクルガイド育成・認証制度」を創設し、ガイドの専門性と社会的地位を向上させ、持続可能な人的基盤を構築しては？ 2) サービスの標準化(安心・快適な受入体制)： サイクリスト特有のニーズ(自転車保管、工具貸出等)に応える施設がどこにあるか分からない現状は、不安要素になる。 全国統一基準の「サイクリスト・ウェルカム認証制度」を策定・普及させ、宿泊施設や飲食店の受入環境整備を促進しては？ 3) 情報の標準化(シームレスな情報アクセス)： 各地域毎に断片化した情報を統合して、ルート、認証施設、危険箇所情報などを一元的に提供する基盤が必要。 たとえば、広域連携での「公式デジタルサイクリングマップ」の整備など。 これは、当社が提供するアプリ「TraVelo」のような民間ノウハウを活用し、官民連携で進めることが効果的です。 その他 ・より客観的なデータに基づいた施策の推進が必要ではないかと考えます。 他の観光施策と比較して、客観的なデータに基づいた事業内容が少なく、各自治体もサイクルツーリズムを推進するにあたり、効果を客観視出来ないことが課題として挙げられます。 ・手前味噌とはなりますが、当社が定期的を実施しております、国内のサイクリストおよびサイクルツーリズムマーケットを定量的に把握することを目的とした「サイクリスト国勢調査 2025」などの調査結果も、ご活用いただけましたら幸いです。 *参考：サイクリスト国勢調査 2025 https://www.tour-de-nippon.jp/series/topics/6386/ *なお、当調査は全国で一律で行っているものであり、各地域別の調査を行えば、より精緻な市場動向やそこからの課題解決法について導き出すことが可能となります。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	【目標4:自転車事故のない安全で安心な社会の実現】全般について 2026 年 4 月 1 日より、自転車の交通違反に対する「青切符」の導入が予定されており、自転車の安全な利用に対する意識がこれまで以上に求められる状況となっています。 これを受け、一般財団法人日本自転車普及協会は、国内における自転車交通安全教育・啓発活動の実施状況について、網羅的な調査を実施し、その結果をレポートとして公開しました。 本調査においては、弊社が調査設計、調査・集計・分析業務および事務局を担当し、以下の調査報告書にまとめました。 【調査内容】 ▼調査報告書 https://www.bpaj.or.jp/file.upload/102079/_main/102079_01.pdf ▼本件に関するプレスリリース https://roots-sports.jp/wordpress/wp-content/uploads/2025/07/JFK2025_press.pdf 本調査は「網羅調査」と「抽出調査」の 2 種類に分けて実施し、それぞれの結果から以下のような状況が明らかになりました。 ■網羅調査 【交通安全施策全般】 ・「自転車交通安全の啓発・対策」を重点施策として掲げている割合は、市区町村で 31.6%、都道府県では 57.1%。 ・都道府県では条例改正や啓発キャンペーンなどの大規模な施策が、市区町村では自転車交通安全教室などの地道な取り組みが重点的に行われています。 【自転車交通安全教室の現状把握】 ・市区町村のうち 54.3%が、所管地域における自転車交通安全教室の実施状況を何らかの形で把握。把握の方法は、行政自身による調査が（把握している市町村のうち）43.1%、警察からのデータ提供によるものが 11.9%。 ・都道府県では 39.2%が把握しており、そのうち行政による調査が 8.3%、警察からのデータ提供が 50%。 ・市町村の方が現状把握の精度は高い傾向にありますが、回答結果からは、いずれの自治体も教室の詳細までは十分に把握しきれていない可能性が示唆されます。 【自転車交通安全教室の実施状況】 ・2024 年度に実施された自転車交通安全教室のうち、90.9%が公共団体によるものでした。 ・対象年齢は、幼児(6.0%)、小学生(42.2%)、中学生(22.5%)、高校生(10.0%)、成人(7.2%)、親子(3.5%)、高齢者(8.5%)でした。 ・内容は、補助輪外し(1.2%)、乗り方教室(30.4%)、座学(30.3%)、シミュレーター(4.9%)、スケアード・ストレート(4.9%)などが挙げられました。 ■抽出調査 【横の連携の不足】 さまざまな団体が、それぞれの立場や役割に応じて自転車交通安全啓発活動を実施していますが、活動間の「横の連携」が不足しており、それが「コンテンツの充実」や「効率的な実施計画の策定」の妨げとなっていることが課題です。 【地域における好事例】 一部の先進的な自治体では、官民が連携し、ハード(インフラ)とソフト(教育・啓発)の両面から包括的な取り組みを進めた結果、自転車事故件数が減少しており、こうした取り組みが他地域にも展開されています。 【新たな取り組み】 デジタル技術を活用した実証実験も一部地域で始まっており、事故防止に向けたデータの取得とその活用が期待されています。 【要望事項】 本調査にあたって、対象団体および地域へのヒアリングを通じ、以下の課題が明らかになりましたので、要望事項としてまとめます。 <項目> ⑭ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 ⑮ 多様な自転車の開発・普及 <課題> ・電動自転車や E-BIKE において、最高速度のリミットを明らかに超えている車両が存在している。 ・新たなモビリティ(例:電動キックボード)に関するルールやマナーの徹底が不十分である。 <要望>

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			自転車のみならず、走行空間全体を対象とし、包括的にルール・マナーの周知と整備をお願いしたい。 ⑰ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ⑱ 学校における交通安全教室の開催等の推進 <課題> ・ライフステージ別で見ると、小中学生を対象とした交通安全教育は比較的充実しているが、高校生～成人にかけて教育の機会が著しく少なくなる。 ・また、近年では小学生でも自転車に乗らない(または乗れない)児童が増加している。 <要望> 各ライフステージに応じた自転車の利用実態やニーズに即した安全教育の機会を設けることが望ましい。特に幼少期においては、自転車のルール以前に、乗る楽しみを感じてもらえるような施策が必要な点を考慮いただきたい。 <項目> ⑲ 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(1.の再掲) ⑳ 自転車通行空間の計画的な整備(2.の再掲) <課題> 事故件数が減少している地域においては、交通安全教室にとどまらず、走行空間の整備や街頭指導など、地域全体での包括的な官民連携の取り組みが功を奏している。 <要望> 自転車事故のない安全な社会を目指すために、単独の取り組みにとどまらず、関連施策と連携させた一体的な政策の展開を検討いただきたい。
関係団体等	全国自転車施策推進自治体連絡協議会	目標 1	④シェアサイクルの普及推進 令和5年9月に策定いただいた「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を参考とし、全国的にシェアサイクルを導入する自治体が増えています。一方、先行して導入している自治体の中では、普及・啓発・維持管理等に対する財政支援を求める声が出ておりますので、更なる推進のため補助制度を創設いただけると幸いです。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 平成4年に全国で約80万台あった放置自転車は、令和5年に約2万台と大幅に削減されたところです。本協議会は平成4年に発足し、30年以上にわたり、放置自転車対策を中心に活動を重ねて来ましたが、その対策の一環として、全国の市区町村や民間事業者で協力し、自転車駐車を整備してきたところですが、施設の老朽化が進んでいます。しかしながら、駅周辺に自転車駐車場用地を確保することは大変難しい状況にあり、更新が困難となっています。 また、駅周辺では、依然として、放置自転車問題に悩まされているエリアが残っており、対応に苦慮している状況にあります。 自転車の利便性を向上させるためには、駐輪場の整備や放置自転車対策は必要不可欠であり、国、都道府県、鉄道事業者等と更なる協力体制が必要と考えております。
		目標 4	⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 自転車の利活用を推進し、適正な利用を住民レベルで定着させるためには、自転車の走行環境の整備に加え、すべての道路利用者の法令順守やマナーの向上が不可欠であると考えています。 令和5年4月に自転車利用時のヘルメット着用が努力義務化された際、着用率向上のため購入者へ補助金を交付する等の取組を行う自治体もありました。 令和8年4月から自転車の交通違反に対する「青切符」の導入において、市民の注目が集まっている機会をとらえ、市区町村としても交通管理者である警察とも連携し、交通ルールについて積極的に周知をしていきたいと考えています。 ⑳災害時における自転車の活用の推進 自転車は環境にやさしく健康的であることはもちろんのこと、災害時にも燃料等を使用せず、有効な移動手段となります。 また、「④シェアサイクルの普及推進」において、電動自転車を導入している自治体では、災害時にバッテリーの使用に関する協定を締結している事例もあります。 ※PCやスマートフォンなどの電子機器の充電等に利用
		その他	全国自転車施策推進自治体連絡協議会は、駅周辺における放置自転車問題の解決に向け、平成4年2月13日に「全国自転車問題自治体連絡協議会」発足し、放置自転車対策を中心に活動を重ねてきました。 その後、健康や環境意識の高まりを背景に自転車の利活用が注目される中、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、平成30年6月に自転車活用推進計画が閣議決定されたことを受け、会の名称を現在の「全国自転車施策推進自治体連絡協議会」に改め、全国の会員が自転車施策を推進する市区町村の核となり、関係機関の皆様と連携を図るとともに自治体としての責務を再認識しながら、新たな自転車施策の推進に寄与していくものとなりました。 本協議会としても、本計画の趣旨を踏まえ、自転車の持つ様々な可能性を探り、環境負荷の低減、国民の健康増進、公共交通のラストワンマイルを担うといった

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			自転車の特性を活かし、「21世紀の交通の主役」たる自転車に関する諸問題の解決と、更なる利活用を推進して参りますので、引き続き、皆様からのご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。
関係団体等	日本シェアサイクル政策研究会	目標 1	②について、自転車通行空間の計画的な整備はシェアサイクルを含む安全な自転車利用に不可欠なものであり、自転車の利活用促進、自転車の交通ルール・マナー遵守など多くの課題に対しても必要な要素であると考え。現状、車道を中心として自転車通行空間整備が進められているところであるが、矢羽根型路面表示等による車道混在の整備が大半を占めており、特に交通量が多く自動車走行速度が速い幹線道路においては安全で快適な自転車利用環境が形成されているとはいえない状況であると考え。 わが国の道路環境において自転車通行空間の整備、とりわけ歩行者・自動車と完全に分離した自転車道の整備は、自動車の車線を削減するなど自動車交通量の抑制を図ることが必要となるため困難な点が多いと思われるが、自転車利活用の推進やインクルーシブな自転車利用環境整備に必要なものである点を踏まえ、わが国では曖昧である道路の機能設定を明確化し、大胆な面的速度抑制策及び流入抑制策（スーパーブロックなど）を含めた自動車交通誘導を含む道路環境の改善、自転車通行空間のネットワークを明確化し、自転車利用の拡大と自動車交通の整序化を図ることで、公共交通との連携とシェアサイクルを含む自転車の活用により、自動車に頼らずとも移動できる環境の形成に向けた取り組みをお願いしたい。 ④について、「シェアサイクル事業が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数」が指標に設定されているところであるが、シェアサイクルの導入の可否は市区町村の交通環境や地形・気候等により異なるところであり、市区町村数を指標に設定するだけでなく、市区町村数の更なる増加に向けて、道路、都市公園等の公有地の活用の促進、自転車活用推進計画に加えて地域公共交通計画及びその実行計画となる地域公共交通利便増進計画や都市・地域交通総合戦略へのシェアサイクル活用の位置づけや記載なども含めた指標設定をご検討いただきたい。
		目標 4	⑦について、シェアサイクル事業者として、シェアサイクルの安全な利用にあたり、自転車安全利用五則、交通ルール・マナーの周知徹底を積極的に行っているところである。なお、2023年4月1日から年齢を問わずすべての自転車利用者の乗車用ヘルメット着用が努力義務化されたことで、この点についても、利用者のさらなる安全性を確保すべく、着用促進に向けた取り組みを行っていく所存である。他方で、ヘルメット着用による頭部の保護は事故の被害を軽減する上で重要であるが、ヘルメット着用により事故そのものを抑制することはできないため、一義的には、自動車運転者の交通ルール遵守と併せて、シェアサイクル利用者を含む全ての自転車利用者に対し、交通ルール・マナー遵守を浸透させることが重要であり、バランスを考慮した交通安全意識の醸成が不可欠であると考え。 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においては、ヘルメット着用をサービス利用の条件とすることを推奨する旨の記載もあるが、自転車利用者数そのものが減少することがないよう、例えば学校や地域での交通安全教室の開催や自転車安全利用五則の普及など、交通安全教育・啓発をヘルメット着用と並行、あるいはそれ以前に実施することで、自転車利用の安全性・利便性を高め、かつ、利用者の裾野を広げる施策を講じるなど、優先順位を明確にした安全対策の周知・実行をお願いしたい。 また、2026年4月1日より適用される改正道路交通法施行に伴ういわゆる青切符の運用について、自転車の違反処理の見直し内容について異論はないが、正しい交通ルールを啓発する安全教育を継続的に推進していただくと同時に、各都道府県警察における交通違反取締りの基準が、地域や担当者によってばらつきが生じないよう、実務運用の観点で警察庁との連携を図っていただきたい。
		その他	・自転車駐車場の附置義務について、各自治体において定められる商業施設・マンション等の共同住宅それぞれの自転車駐車場の附置義務駐輪台数について、シェアサイクルの台数参入の可否に関する解釈が異なるところ、特にマンション等の共同住宅においては、比較的大きな都市を中心に、自転車利用環境が変化しており、共同住宅の居住者や周辺住民がシェアサイクルを日常的に利用するケースが多く駐輪場の役割が多様化している。加えて、管理者側にとっても、個人所有の自転車台数が抑制され、放置自転車や利用状況の把握もシステム上で一元管理しやすくなり、そのための管理業務の効率化やトラブル対応の負担軽減が期待できる等の利点があると考えられる。これらの点を踏まえ、マンション等の共同住宅の自転車駐車場については、附置義務制度の運用にあたり附置義務標準条例に囚われず各自治体における個別の課題解決に対する対応として、自治体独自の運用としての附置義務駐輪場へのシェアサイクルポートの設置等、一定の条件においてシェアサイクルの台数算入を認めている例や具体のシェアサイクルポートの設置事例、台数算入の考え方を各自治体に対し紹介する事例集の発出を含めた情報共有の促進など、柔軟な運用についてのさらなる取組を進めていただきたい。 ・税制特例措置について シェアサイクルの導入促進に係る税制特例措置（ポートの償却資産に係る固定資産税の軽減）について、實際上、ポート設備の金額は免税点以下の場合が大半であるため、当該措置を活用しているシェアサイクル事業者はほぼおらず、本質的には、利便性の高い場所にポート設置を増やすための税制面での障壁は、ポート用地の土地自体にかかる固定資産税の負担であると考え。すなわち、事業者側に対する軽減措置や補助金等でなく、ポート用地を提供いただける土地所有者に対する固定資産税負担を軽減（課税標準の減免等）する手段を実行いただきたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(一社)市民自転車学校プロジェクト	目標 2	⑨についての公園等の活用における課題を受け、自転車安全教育の特に実技部分における学習拠点ともなる公園での自転車乗り入れ禁止に伴う練習場所としての機能確保をお願いしたい。 更に既存の交通公園のリニューアルと公園未整備地域での学習拠点づくりの推進をお願いしたい。
		目標 4	⑩についての課題を受け、学校のみならず、公道を利用する全ての自転車利用者にライフステージ別の交通安全教育が受けられる機会の創出に努める事の必要性について配慮をお願いしたい。
		その他	22 の施策以外 普通自転車を含む自転車の利用時に事故リスクの増大が懸念される道路交通法等の見直しをお願いしたい。
関係団体等	(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会	目標 1	②について、原則として自転車は車道の左側を通行するよう定められているが、タクシー車両と接触する事故が依然として発生している。自動車と分離した自転車通行空間の整備に配慮をお願いしたい。
		目標 2	⑪について、交通事故防止の観点から、質問1で回答したとおり自動車と分離した自転車通行空間の整備に配慮をお願いしたい。
		目標 4	⑪について、現在取り締まりの強化が図られているところであるが、自転車による信号無視や歩行者妨害が散見されている。特に交通量の多い交差点等での自転車の交通違反に対する指導・取り締まりの強化について配慮をお願いしたい。 また、⑫について、学校だけでなく職場等においても交通安全教育の更なる推進に配慮をおねがいしたい。
関係団体等	(公社)全日本トラック協会	目標 1	1. 自転車の活用推進に係る取組について 大手事業者の取組として、観光協会や宿泊施設と提携し、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ます。 また、都市内の配送を中心として、交通混雑の緩和や環境負荷の低減、運転者不足対策等から、メール便や小型の宅配貨物を自転車で配送することが増えていきます。 2. 自転車の活用推進に関する課題について 自転車の活用推進には、安全が第一だと思います。しかし、自転車運転者講習制度等安全対策が強化されているにもかかわらず、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す。 また、近年、都心部を中心に急増している電動キックボード等についても、交通ルールの認識が不十分な利用者が未だに多く、報道等もなされているところです。 自転車や電動キックボードの利用者が、 ・(操作に不慣れな場合が多いことから)急な進路変更や転倒など予測しづらい動きをする。 ・無灯火で走るなど夜間の視認性を意識していない。 ・信号を無視したりスマートフォンで会話しながら運転する。 といった危険な走行を行う例が目立ちます。 加えて、自転車専用通行帯がない場所では車速の違う自転車やキックボードと自動車が隔たりなく並走することになることから、トラック運転者は神経をすり減らし、無謀な行為に対処しながら運転するケースが増えています。 3. 課題解決に向けた取り組むべき事項 自転車運転者に対する交通ルールの徹底と教育の継続が第一です。上記の通り、平成 27 年 6 月から自転車運転者に対する義務が強化された際には、社会全体として気をつけていたように思いますが、最近では忘れられているように感じることがあります。 また、昨今の社会情勢の関係から、フードデリバリーの自転車が未だ多く走行しています。これらの自転車はその商業形態からかなりの速度で走行していたり、交通ルールを無視した走行も散見されます。 トラック運送事業者としては、交通事故0に向けて、日々事故防止対策に尽力しておりますが、我々だけでは如何ともし難いこともあり、苦慮しているところです。 課題解決のため、最終的には、歩道、自転車道、車道の完全分離が必要だと考えます。 4. その他、自転車の活用推進に関する懸念事項・要望事項等

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			令和6年6月に国土交通省及び警察庁において取りまとめられた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては「自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として駐車は認めない」としつつ「貨物の積み卸しや人の乗り降り等といった駐停車需要に応える」と記載頂いています。 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、路上に設けられた荷さばきスペースを利用しなければならない場合が多々あります。自転車活用を推進されるにあたっては、上記のガイドライン等を踏まえ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いたします。
関係団体等	(公社)日本バス協会	目標 1	・②については、自転車通行空間(自転車通行帯)と路線バスのバス停及びバスベイとが重なる部分について安全上の工夫を考えていただきたい。併せてバスを含む自動車交通との道路上での分離を図るよう進めてもらいたい。 ②について ・写真のように、バス停手前に自転車通行帯が設置されているにもかかわらず矢羽根が整備されている路線や、車道幅員が狭い路線に矢羽根が設置されている事例がある。 「自転車は車両」という前提で予算の範囲で対応した結果と推察されるが、混乱を招くような整備や速度が異なる車両を混在させることについてのリスクを鑑み、慎重に検討・対応すべきである。地方公共団体は、低予算で対応可能な「矢羽根」を設置する事例が多いと思われるが、交通事業者としては自転車専用道や自転車専用通行帯、既存の歩道を歩行者・自転車に分ける等の取り組みを推進すべきである。 引用元:Google 社「Google マップ、Google Earth」 ・写真のように、バス停手前に路面標示や看板を用いて自転車に対して注意喚起を実施している事例がある。乗降扱い中のバス左側方(路肩部等)のすり抜けや歩道を走行する自転車と、降車客が接触する事故も発生しているので、この取り組みを標準化するように国から地方公共団体へ働きかけを行うべきである。 引用元:Google 社「Google マップ、Google Earth」 ⑦について 自転車が電柱等を避ける際に、後方を確認せず進路変更したことで発生する事故が発生しているので、防止対策として無電柱化を推進すべきである。
		目標 2	・⑨について、公道や公園等における歩行者や他の交通との事故を発生させない環境を整備してもらいたい。 ・⑪について、鉄道駅や会社への通勤時における自転車利用の想定ばかりではなく、バス停付近に駐輪場を整備し、自宅からバス停までは自転車、バス停から鉄道駅まではバス、鉄道駅から会社までは鉄道といった交通機関の連携による自家用車から公共交通利用の通勤へとシフトさせる観点による自転車通勤を促進していただきたい。 ⑨について 走行環境や法改正が未成熟で自転車の事故・トラブル・道交法違反等が発生している中で、タンデム自転車の公道走行検討は新たなトラブルを招くだけでなく、事故発生リスクを増長するのではないかと。まずは、現状の課題に取り組むことを最優先すべきである。 タンデム自転車の公道走行を検討する場合においても、走行空間が独立している自転車専用道路のみに制限すべきである。
		目標 3	・⑬について、走行環境整備には他の交通等との安全性に十分な配慮をお願いいたします。⑫⑬について地域活性化やインバウンド効果があることは理解しているが、イベント開催に伴う交通規制等により著しい遅延が発生し生活路線として使用している利用者へ影響があったほか、迂回対応の掲示物の作成や貼り出し・当日の案内・遅延に備えた予備人員・車両の配置・利用控えによる減収など、交通事業者は大きな影響を受けている。開催する地域に与える影響をより慎重に検討し、事前に関係機関と合意形成が図られたうえで開催場所を決定する等、綿密な協議を行うべきである。
		目標 4	・⑰について、安全意識の向上は重要なポイントであり、子供から高齢者まで自転車利用者全ての意識を向上させるとともに、取締りを強化徹底することでより安全意識を高めるよう取り組んでももらいたい。特に自転車における交通ルールをしっかりと自転車利用者に理解させ、無謀な運転をする自転車利用者の撲滅を図ってもらいたい。 ・⑱について、交通事業者として安全教育の推進については積極的に取り組んでいきたい。 ・⑳について、自転車利用者は事故の被害者ばかりではなく、加害者になるということを理解してもらい損害賠償責任保険等への加入を促進してもらいたい。 ・㉑について、安全性の一つとして、自転車と人・自動車の接触を避けるため、自転車の存在を知らしめる、高い視認性を持つ自転車の普及に期待したい。 ・㉒について、バス停付近での、バス、バス乗降中の人、歩行者、自転車の交錯を避け、接触事故を起こさせないような通行空間の設計をお願いしたい。また、バス停付近や交差点などで自転車の速度を抑制するための物理的な対策(スピードバンプの設置など)をお願いしたい。 ㉓について ・自転車の後方確認用ミラー装備を義務化すべきである。歩道を通行していた自転車が後方確認せずに車道へ進路変更したことが起因となる事故が発生している。(自転車との接触や急制動による車内人身)バスと自転車の接触事故は大きな事案に繋がりがかねない。 ・反射板や前照灯を改善すべきである。ペダルや後方に設置されている反射板について、規格変更(拡大)やフラッシュ機能の導入。 ・自転車購入時、新車・中古車ともに交通法規や事故事例が記載されたパンフレットや冊子を配布すべきである。 ㉔について ・自治体のホームページや地域回覧版を活用し、自転車が遵守する交通法規や走行マナー等を周知すべきである。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・自転車の交通法規遵守事案については厳罰化し抑制すべきである。(以下4事例) ・2024年4月に法改正されるが、反則金はより重いものにすべき。 ・運転免許証所持者が違反をした場合は赤切符(点数制度)で対応すべき。 ・運転免許証未所持者が違反をした場合、点数を累積していき運転免許証取得時に加点すべきである。 ・16歳未満が違反した場合は、保護者等に対する警告等を行うべきである。 ・ヘルメット着用を義務化すべきである。 ・歩道通行の可否に拘らず、「自転車は車道と順行」で整理すべきである。 ※従前に歩道を通行している場合は逆走には当たらないとの見解を受けたことがあるがいつ車道に出てくるかわからない。 ・取り締まりの強化 駐車監視員のような制度を用いて、民間への委託等も含め取り締まりを強化※ヘッドホン、スマホ使用、スピード超過、信号無視、一時停止等を重点的に ・行政、警察、教育機関、交通事業者が連携し交通安全マップを作成・公開 それぞれの機関で、教育や周知活動等に使用するほか、危険箇所等の改善を要する課題については行政が積極的に取り組む。※国主導でルール化し地方に降ろし全国的に取り組む ・バス事業者のヒヤリハット情報や事故事例を日本バス協会で情報収集。収集した情報を警察や行政機関と共有し、ソフト面・ハード面で改善を要する課題については積極的に取り組む。 ⑩について 小学校、中学校、高校の全ての階層の学校で交通安全教室を開催すべきである。 ⑫について 地方公共団体によって、保険加入義務、保険加入努力義務、制限なしの3つに分かれているが、全国統一で保険加入を義務化すべきである。 また、中古の自転車を購入した場合においても、保険加入をする仕組み作りを実施すべきである。 ⑬・⑭の内容にあるような、道路交通法における自転車運転における留意点の啓発等を進めていただけるとありがたいです。法令規制の強化もありますし、事業用自動車運転に関わる事業者側からも自転車に起因する事故防止につながるような取り組みを望みます。。
		その他	・サイクル&バスライドによるバスと自転車の連携強化。 ・バス事業者が、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。 ・自転車交通の役割拡大の一つとして、路線維持が難しくなりつつある公共交通の代替手段としての活用、交通空白地帯の解消やラストワンマイルへの活用
関係団体等	北海道旅客鉄道(株)	目標1	①について弊社では、沿線の利用促進や、自転車と公共交通を活用した地域活性化を目的としたサイクルトレインの実証運行を2022年から行っており、これまで釧網線、花咲線で実施いたしました。参加いただいた方からの満足度は高かった一方で、継続的に実現可能な方法・価格設定について課題もありました。今後も地方自治体の皆様をはじめ、関係者の皆様と取組みを検討して参ります。
		目標4	⑬について、弊社では、踏切事故を防ぐために踏切を利用する通行者の皆様に「安全」に対するご理解とご協力を繰り返しお願いしております。踏切事故防止のため、国・道・市町村の道路管理者をはじめとする関係機関のご理解とご協力をいただきながら踏切事故防止を進めてまいります。
		その他	特にございません。
関係団体等	九州旅客鉄道(株)	目標1	国の取り組みに対する課題 ・⑤ 要請があれば、用地の提供などでご協力はさせていただいていますが、駐輪場整備は地方公共団体が実施するものという概念が浸透していないケースが多いため、地方公共団体への法律の懲罰をお願いしたい。
		目標3	国の取り組みに対する課題 ・サイクルトレインの導入に関して以下の課題を認識しております。 ・車内や駅構内での安全確保(設備、マナー)についての課題 →自転車持ち込みに起因した通常利用のお客さまの怪我や整備破損への対応(補償はどうか、特にお客さまの怪我について事業者側の責任の整理) →駅や車内における自転車動線の確保、固定設備等の設置

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・輸送力および運行収支の課題 →通常利用との混乗の場合、特に都市部は列車の輸送力に余裕がなく、自転車の持ち込みは難しい →サイクルトレイン専用で列車を運行する場合の費用負担(乗車数も限られるため、通常の運賃収入では補えない)
関係団体等	(一社)日本民営鉄道協会	目標 1	1 ③⑤について 駅近隣では違法駐輪が多く見受けられるため、取締りの強化および駅近隣への駐輪場の整備推進に配慮をお願いしたい。 2 ③について (道路認定されていない民有地の)駅周辺地域における放置自転車など不法駐輪への対応に苦慮している。ポール設置や放置自転車への警告ビラ貼付、広場の啓発活動などを実施しているものの、行政による撤去(移送)が実施されないため、(撤去区域と比較して)不法駐輪されやすい状況となっており、土地所有者としての対応にも限界がある。 例えば、当該区域を準行政地域に指定することで、放置自転車を撤去できるようにするなど、行政の支援・協力をお願いしたい。または土地所有者が(個人財産であっても)放置自転車を撤去処分できるような法整備を望みたい。 さらに駅周辺地域において、不法駐輪(駐輪場を利用せず駅周辺地域への比較的短時間の駐輪)に苦慮している。行政による放置自転車撤去(移送)が午前中や午後の早めに行われることが多いため、不法駐輪が道路等の公有地、民地を問わず夕方以降に増大する傾向にある。不法駐輪車両が多数滞留する夕刻以降の撤去作業を自治体へ働きかけていただきたい。 3 ③⑤について 駅務員が常駐していない駅の無料駐輪場の放置自転車や、範囲外駐輪(車道にはみ出した駐輪)による近隣住民とのトラブルが発生している。駐輪場の管理には人的コストがかかるため、トラブルが続く場合は駐輪場を閉鎖せざるを得ない。自転車活用推進のためにも、駅付近において、自治体において駐輪場の整備をお願いしたい。 4 ①について 多くの自治体では公共交通担当と自転車活用に関する部署が異なるため、公共交通と自転車の関連計画を一体として位置付けるためにも、自治体内の横連携強化につながる取組みを推進いただきたい。 (例:ガイドラインの策定、国からの助言 など) 5 ④について、公共施設等におけるシェアサイクル整備の推進をお願いしたい。 6 ④について、シェアサイクル拠点整備に向けた補助金等の支援スキーム整備をお願いしたい。 7 ⑦について 交通安全の課題を受けて歩行者の安全に配慮を願いたい。 8 ②について 十分な幅が確保されていないレーンがあり車と自転車が安全に走行できる整備をお願いしたい。自動車が道路ギリギリまで占有するために移動手段やサイクルツーリズムについて、安全に自転車が走行できないということがある(特に1級河川沿いなど)。国道においては、ある程度の自転車専用スペースの確保をお願いしたい。 9 ④について 各自治体で異なっており、また道路・公園・公開空地等の活用促進について各自治体の指標ではなく、国の指標設定をして示していただきたい。また、一部の都心部であれば双方行き来があり成り立つが、観光地においての活用が難しい事例が多く発生する。二次交通の整備が成り立たない観光地でも導入が進むような助成金等の検討をしていただきたい。さらに、シェアサイクルを公共的な交通手段として明確に位置付けるとともに、他の交通モードと上手に組み合わせた移動スタイルの普及・定着に向け、広報活動の推進をお願いしたい。 10 ⑤について シェアサイクルを含む自転車全般が十分に駐輪できる駐輪場の整備をお願いしたい。 11 ⑥について 都心部中心にシェアサイクルも含めた MaaS 事業における支援や、先進事例の共有をお願いしたい。
		目標 2	1 ⑪について 自転車が道路上を走ること、諸車や公共交通機関の進行の妨げとなることでの交通渋滞や触車等事故の未然防止のため、専用道の整備などの安全対策を平行して推進いただくようお願いしたい。 2 ⑪について 近年は脱炭素や健康増進の観点から自転車通勤等の促進が重要になっていると見られますが、自宅から職場へ直接自転車で通勤する以外に、自宅から駅まで、または駅から職場までの通勤についても自転車の活用促進が有効であると考えます。 しかし、駅周辺は駐輪禁止区域が多数設定されているにも関わらず、駐輪場容量が足りていない駅もあり、駐輪場用地を確保する必要があります。また、駅前

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			駐輪場を鉄道事業者が管理している場合、その整理や放置自転車の対応が大きな負担となっています。鉄道事業者は駐輪場用地を自治体などへ提供している場合もあるため、このような駅前駐輪場の整備・管理などについては、行政が中心となって担っていただきたいと考えます。
		目標 3	1 ⑬について サイクルトレイン等の専用列車の運行には、駅構内の段差除去(スロープ等)や一般旅客導線との隔離、列車内におけるロードバイク用固定器具の設置等、実現には考慮すべき課題が多いのが現状です。 2 ⑬について 一般客が利用する電車内に自転車を持ち入れるかたちのサイクルトレインを運用している。しかし、自転車を持ち込むことによる混雑などの理由で、一般の電車利用客の理解が得られにくい側面がある。電車内に自転車の専用スペースを作ることは、費用や需要などの面から、実現が難しい。サイクルトレインの周知を進め、自転車を持ちながら、公共交通機関を利用することへの抵抗感の軽減に取り組んでほしい。 3 ⑬について サイクルトレインやサイクルバスを利用することで、都心部から地方へ、自転車利用者の輸送を行うことができる。都心部からの人の移動で、地方でのサイクリング人口の増加が見込まれるため、地域の活性化に貢献できると考える。より広範囲の地域で、サイクルツーリズムの盛り上がりを実現させるために、サイクリングに関するイベントなどにおいて、サイクルトレイン・サイクルバス事業者と、自治体や他団体との連携を積極的に行っていただきたい。現在は、特急列車のみに乗車が可能であるが、今後、急行列車・普通列車・ワンマン運転の路線・他の路線での導入を行う上では、システム改修・駅や車両側での設備の整備・エレベーターの導入など、費用の課題がある。費用の補助や自治体との連携を積極的に行っていただきたい。また、サイクルトレインの周知を進め、自転車を持ちながら、公共交通機関を利用することへの抵抗感の軽減に取り組んでほしい。 4 ⑬について 恒常サイクルトレインについての課題 ・駅及び車内等の設備(駅:専用 EV、専用階段など、車内:専用固定場所、固定器具等)が必要。 ・対象区間の選定(ターゲットをどこに設定するか 沿線住民?サイクリスト?) ・インバウンド旅客の増加による駅、車内の混雑を鑑みて実施の可否を含め区間、時間等を検討。 ・乗客含め、沿線住民の理解・協力が必要。 臨時(イベント)サイクルトレインについての課題 ・現在、駅及び車内等の設備が無いため、要員を各場所に配置して対応している。 ・費用対効果が見込めない。 ・自治体との連携が必要。 5 ⑬について 「サイクルトレイン等の導入推進」について、鉄道の利用促進のためにもサイクルトレインの積極的な導入検討は必要であると考えられる。しかし、路線の特性や輸送密度の大小により、特に通常列車への自転車持込は安全性、他の乗客への影響を慎重に検討する必要があるため、導入ありきで検討を進めるのではなく、導入後も持続可能な運用スキームとなるよう検討を進めていく必要があると考える。 6 ⑬について サイクルトレインの検討促進にあたっては、対応できる駅設備、車両設備に限られると同時に、運行上の安全性確保、駅係員の人員確保が必要となる点が課題。また、相互直通電車で実施の場合には、各社旅客営業規則の統一化等の対応が必要と見られる。
		その他	1 公共交通との連携について、事前予約の実現を検討いただきたい。具体的な利用シーンでは、例えば、任意の目的地までの移動に際して公共交通とシェアサイクルを組み合わせる場合には、利用日より前の計画段階から事前に予約することで、あらかじめ目的地までの交通手段を確保するニーズがあるが、実際には直前以外での予約はできず、目的地までの交通手段の確保が確約されないおそれが生じる。
関係団体等	(一社)日本旅客船協会	目標 1	「サイクルシップ」(※ここでは「サイクルシップ」とは、自転車を解体せず、また「輪行袋」に入れることなく船舶にそのまま持ち込み輸送する船舶とする。)は、観光、サイクリングといった観光行動目的や通勤、通学、買い物といった生活行動目的等多様な目的で利用されている。そのような利用状況のもと、①について、関係地方公共団体が策定する自転車活用推進計画において、積極的に「サイクルシップ」を取り上げ、その利用促進の取組を進める等、引き続きご支援を御願いしたい。
		目標 3	⑤について、「サイクルシップ」利用者が快適に利用できる駐輪場の整備、駐輪場から乗船場所までの動線の整備等、引き続きご支援を御願いしたい。
			健康増進志向や環境負荷低減といった観点から今後サイクリングの人気のますます高まることが予想され、「サイクルシップ」の活用によるサイクリストの受入環境整備を図る必要がある。
			そのような状況のもと、令和 6 年度の自転車の活用推進に向けた有識者会議の資料「ナショナルサイクルルートの取組状況」においてご紹介いただいたような船と自転車を組み合わせた取組をはじめ、サイクルシップの導入及び航路の拡大が図られつつあるところである。⑬について、現計画にはサイクルトレインの拡大については言及があるものの、「サイクルシップ」については言及がないところ、冒頭に記載の問題意識を踏まえ、「サイクルシップ」についても計画に盛り込み、普及拡大を推進していただきたい。なお、過去には自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会からも、航路に関する取組みへの支援について要望がなされたものと承知している。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・自転車を活用したまちづくりを推進するための提言と要望(令和5年11月14日)別冊 https://media.toriaez.jp/t0035/410.pdf また、関係地方公共団体が策定する自転車活用推進計画において、積極的に「サイクルシップ」を取り上げ、その利用促進の取組を進める等、引き続きご支援を御願いたい。
		目標 4	自転車に関わる関係者(自転車利用者、自転車運送事業者等)にとっては、自転車本体の安全性に問題がないことが大前提である。 そのようななか、⑭について、「サイクルシップ」が自転車を目的地まで安全に運送することに支障が生じることがないように、高い安全性を備えた自転車の開発普及促進を引き続き御願いたい。 特に電動アシスト自転車については、外部からの強い衝撃や直射日光や雨水による影響等によるバッテリー電池の発火等の恐れが皆無となるように、高い安全性を備えた電動アシスト自転車の開発、普及を引き続き御願いたい。
		その他	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現に向け、現在の計画に位置付けられているサイクリートレイン、サイクルバスのみならず、サイクルシップを活用した取り組みの推進も効果的であると考え。離島等への移動手段として船舶に依存するケースも多く、離島における観光振興等と相俟って、サイクリストの受け入れサービスの充実等を図るためには、「サイクルシップ」の果たす役割は大きいものと考えている。そのためにも、計画の施策、措置にサイクルシップの普及拡大を位置づけていただくことについて、ご検討を御願いたい。
関係団体等	(一社)全国空港事業者協会	目標 1	②について、一部の空港では、国内外からのお客さまを対象にレンタルサイクル事業を展開しており、利用者には好評いただいているが、空港から至近の観光地に至る車道脇の除草計画(頻度)が、雑草の生育スピードに全く追いついておらず、せっかくのサイクリングについて安全・安心が担保されていない状況となっている。除草計画に対する必要十分な支援策(予算配分・整備計画の立案、サポート)がこれまで以上に必要であると思料する。
関係団体等	(一社)建設コンサルタンツ協会	目標 1	(交通・安全①オリコン) 自転車通行空間の計画的な整備にあたり、自転車利用実態に関するデータがまだまだ不足している状況です。データ(経路、ヒヤリハット等)を充実することで、施策の一つである「情報通信技術の活用の推進」を更に促進し、データに基づく自転車通行空間の計画的な整備ができると良いと思います。 シェアサイクル等を導入している自治体さん等においては導入企業と連携しデータを有効活用できる環境を構築していただけるとよいと思います。 ----- (交通・安全②) ①について、自治体の活用推進計画の要素の一つである自転車通行空間のネットワーク計画において、計画上必要な道路であるにもかかわらず、計画を策定する自治体が管理していないため、ネットワーク路線から外すことのないよう、「ネットワーク計画は、関係機関と連携して策定すべき」であることを明記すべき。 ⑤について、駅周辺では駐輪場不足による路上駐輪が散見される。駐輪場の整備とあわせ、取り締まりについても言及していただきたい。 ⑦について、駅周辺の細街路では、歩道が狭いため歩行者が車道を闊歩する状況が見られる。 このような状況を改善する施策の例として、歩車共存道路(コミュニティ道路)などについても触れていただきたい。 ①、⑥について、事例集の作成をお願いしたい。 ----- (道路専門①_EJ 無記名) ②について、ベロタクシーなどの自転車交通の商業利用(側面広告なども含め)の扱いも検討が必要ではないかと感じます。 ----- (道路専門②_KIN①) ②について、自転車通行空間の整備の課題を受けて、交差点付近等の狭小箇所等のボトルネックの解消が必要です。 ⑤について、駐輪場整備の課題を受けて、利用時にいつでも使用できる駐輪スペースの確保することで安心して、自転車の利用ができると思います。 ----- (道路専門③_KIN②) ②について自転車通行空間を既存道路空間の再配分で整備する場合、現在の道路利用状況を十分に把握した計画と現行利用者への利用形態変更の周知徹底をお願いしたい。 ■課題 1:路肩に自転車通行帯を整備すると交差する可能性がある対象は、荷捌きのための集配車両、バス停に停車する路線バス、違法駐車車両(観光バスを含む)があり、事故防止の点では自転車空間と車両空間(路肩)と歩行空間を物理的に分離するのが確実だが、積雪地域では除排雪があるため物理的分離は難しい。仮に分離整備するとしても、自転車需要の多い密集市街地では既に飽和状態の交通空間ではその余力が無いという問題もある。結果的に自動車交通、自転車交通、歩行者交通のどれに制限を掛けどれを優先するのかを示さなければ計画的な整備が出来ないと思われる。 ■課題 2:利用箇所を限定するように荷捌き専用のスペースを設けても、何の罰則も利用制限も無ければ結果的に荷受け場所の近くに停車してしまうため意味が無い。バス停付近では自転車交通が増えてくればバスベイへの進入が妨げられバスの運行に支障が出る。(時速 10 kmの路線バスが誕生してしまう)

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			これらは、利用者の意識の問題であるため明確なルールの提示とその周知が必要。 (道路専門④_八千代) ⑥について活用しやすい情報通信技術(オープンデータなど)があると計画が立てやすい。(特に自転車交通量) ※自転車に関するデータはシェアサイクルデータを使用が多く、携帯 GPS データの活用可能性も高まってきているが、まだ信頼性等の観点から限定的な活用に留まっている。 ⑦について、無電柱化と合わせることは理想だが、なかなか難しい。 既に無電柱化が完了しているところへの配慮や代替路以外の考え方があれば示してほしい。
		目標 2	(交通・安全①オリコン) 自転車競技について東京オリンピックを契機に少しは国民が認知されたと思いますが、まだまだご存知ない国民が多いと思いますので、継続的な広報活動やイベント等が重要だと思います。 「健康づくりに関する広報啓発の推進」にあたり、特定のデータ(シマノさんのデータ)しかないのが現状だと思います。データがないと利用者への説明性が向上しないと思います。自転車活用による健康への効果をデータで検証できるとよいと思います。 「自転車通勤等の促進」にあたっては、雨天時や、季節の問題があると思います(天候や季節によっては自転車通勤が適さない)が、企業の通勤制度が柔軟に対応できない事が多いと思います。そのため、自転車通勤の促進にあたっては企業との連携が重要だと思います。なかなか難しい課題であることは承知ですが、 (道路専門②_KIN①) ⑪について、自転車通勤等の促進の課題を受けて、勤務先での駐車スペースの確保が必要だと思います。また、自転車保険の加入の義務付けや指導が必要だと思います。 (道路専門③_KIN②) ⑧自転車競技施設の整備促進に関して、施設を整備しても維持運営していただくの見通し(ビジョン)と利用需要(ニーズ)の不整合(ミスマッチ)が課題となるので過去の箱もの建設の失敗を繰り返さない検討をお願いしたい。
		目標 3	(交通・安全①オリコン) 「サイクリング環境の創出」は地方創生にも寄与すると思いますが、サイクリストはあまりお金を使わないと聞いた事があります。その場合、なかなかサイクリング環境整備に予算を費やしにくいと思いますので、補助金等が活用できるとよいと思います。 ※活用できる補助金があるのかもしれませんが、あまり自治体さん等は認識されていないかと思っています。 また、補助金の制度と連動すると、自転車活用推進計画の策定の促進にもつながると思います。 ※地域公共交通計画のように。 (交通・安全②) ⑫、⑬について、計画書の中に、オーバーツーリズムへの配慮や、インバウンドへの自転車通行ルールの周知についても記載したほうが良いかともいます。 (道路専門③_KIN②) ⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致に関して、観光立国を目指すうえで、独自性が無いと観光資源の価値としては低くなることが懸念されるので 2 番煎じのようなものではなくオリジナル性のある大会を開催するよう WG を開き議論をお願いしたい。有識者会議ではお堅いものしかならないので民間の経験・知識を優先する。
		目標 4	(交通・安全①オリコン) 交通安全意識の向上については、青切符導入に関する道路交通法の施行が予定されていますので、新しい内容を含め継続的な広報啓発が必要だと思います。イヤホンや傘さし運転がNGである旨等の基本的なルールが意外に知られていないのではないかと思います。 また、自転車と合わせて、歩行者や自動車ドライバーに対しても交通安全意識の向上のための広報啓発が重要と思います。 「災害時における自転車の活用の推進」については、事例があまり無いor探せないため、具体的な施策を検討しにくい状況です。事例等があれば示していただけると助かります。 (交通・安全②)

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			⑬については、次期計画においても重点的に考慮すべき事項と考えられます。実効性のある措置を記載していただくと有益なものになるかと思います。 (道路専門①_EJ 無記名) ⑮に関連して、今後の高齢者増加をうけ、高齢者運転の安全対策(横転事故や低速走行)や乗車年齢規制、安全装置装備などの議論もいるように感じます。 (道路専門②_KIN①) ⑭について、高い安全性の課題を受けて、交差点付近等の狭小箇所等のボトルネックの解消が必要です。特に地下鉄の出入口では、自転車通行帯が途切れる場合があります危険です。 ⑰について、交通安全意識の向上の課題を受けて、自転車利用のルールを自動車運転免許同様に義務化する必要があると思います。特に、来年度から施行される交通違反による反則金徴収について、警察と違反者の認識の相違によるトラブルが懸念されます (道路専門③_KIN②) ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施に関して、自転車運転に関してほぼ無法地帯である現状では“事故られ損”の状況が多い、自転車運転者用の保険制度や加入の義務化、自転車教室の開催と認定証制度の実施など「自転車運転には責任が伴う」ことを広く認知させるような広報活動と制度整備をお願いしたい。また、実際に自動車の取り締まりより自転車の取り締まり事例の方が少ないが、街中を歩けば違反している自転車は無数に見受けられるので、きちんとした取り締まりの強化をお願いしたい。(信号無視や右側走行なんて常態化している) (道路専門④_八千代) ②について、自治体が具体的に取り組みやすい内容があると自治体の計画にも目標がたてやすい。
		その他	(交通・安全①オリコン) 電動キックボード等の特定小型原付との共存については考慮すべき課題と思います。自転車と速度帯が異なりますし、同じ空間を通行しますが、交通ルールは若干異なりますので、安全で、迷わず道路交通法を遵守できる通行空間の構築や広報啓発活動が重要と思います。 (交通・安全②) 目標2、目標3と重複するかもしれませんが、地域活性化の観点で、「公道を活用したサイクルイベント等の開催」について言及してもよいかと思います。(措置の例に含めるなど)。 なお、サイクルイベントで公道を活用する際は、安全に配慮するため、通行規制をかけることになると思いますので、クルマ(特にバス利用者)との軋轢回避に留意する旨も併せて記載したほうが良いと思います。(添付の場合、通行規制の情報は、公共交通を利用する登山者向けのサイトにも掲載するなど、具体的な事例を提示) https://ashiyasu-kankou-taxi.co.jp (道路専門③_KIN②) 自動車排出ガスの削減への課題として自動車の利用抑制が挙げられる。 対策として自動車の市街地への流入規制を検討 (自由な自動車流入→交通量増大→事故多発、渋滞発生→運行距離当たりの Co2 拡大) 形成された密集市街地への車両流入は事前の許可制にして、市街外縁部にトラフィックターミナルみたいな場所を設けて乗り換える。指定範囲内の居住者、事業者は車両についての許可は自動付与とし同時に年間走行距離の申告を義務化し一定距離以上の走行は課税対象とし利用を抑制する。車検制度を利用すれば年間走行距離の申告内容との整合確認は可能。 (道路専門④_八千代) ・公共交通との連携 ・電動キックボード等の新たなモビリティとの共存 ・車道上整備での走行環境の安全性の確保 ・新交通システムの導入(LRT など)の計画と連携した交通まちづくりとしての一体的な推進 ・地上器等の支障物の有無など、改良において物理的または経済的な制約条件がある場合の整備選択枝の緩和(例えば歩行者優先を大前提とした歩道混在のような整備など)

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・これまでの取組によって、車道通行などのルールが徐々に浸透してきた状況を踏まえて、無理な自転車ネットワークの連続・拡大ではなく、その時々の時勢や地域に合った、選択と集中などの整備方針が検討可能な考え方などがあると、効果的な計画が立てやすくなるかもしれません。
関係団体等	(一社)日本旅行業協会	目標 1	通勤、通学等の自転車利用拡大により良好な都市環境を作っていくことは積極的に進めていくべきと思いますが、観光利用という観点では、都市部と地方都市・観光地で分けて考えておくべきだと思います。 東京、大阪等の大都市においては、交通事情や道路事情もかなり難しい状況であり、地元住民による自転車の活用は、課題への対応とセットで進めるとして、観光利用においては、大都市圏での活用はリスクが大きい(交通事情、道路事情、道路交通法の厳格化等)ことから、活用できる地域とそうでない地域を分けたいと、活用できる地域においては、観光客への自転車観光の取り組みを進め、必要な整備(案内表示、駐輪場等)を進めていくことがベターだと考えます。
		目標 2	サイクルスポーツの振興という観点では、国際規格に合致した競技大会の誘致等は積極的に進めるべきと思いますが、そこまでハードルが高くない形での自転車を活用したイベントや観光利用についても取り組んでほしいと考えます。 例えばですが、北海道十勝で開催しているママチャリ耐久レースなどは、自転車に親しむという観点で他地域からも参加者が来るという意味では、サイクルツーリズムの一つの例ではないかと思っています。各地で行われている「市民マラソン」的な発想での自転車を活用したイベントで、地域活性化にも繋がるサイクルツーリズムを増やしていければ良いのではと思います。
		目標 3	質問2で回答した内容と重なりますが、国際的な競技以外にも自転車を活用したツーリズムの拡大は可能性があると考えます。 また、既に実施している地域もありますが、日本は山が多く、UP と DOWN が多い国ですが、川下りの考え方と同様に、下りのみ自転車を使うという発想で観光に活かしていくという取組を増やしていけないかと考えています。(観光客は下りのみ自転車を使ってピュースボットをまわったり、風を浴びて自転車走行を楽しみ、下り終えた自転車をトラック等で上に運び、また次の客様に自転車を提供する)
		目標 4	自転車の観光利用という観点では 14～22 はどれも重要な施策ですが、中でも観光事業者が行う整備点検、お客様への安全運転指導、保険への加入の必須化等は厳格にルール化して、インバウンド客を含めたすべての利用者に安全安心を担保できる体制とセットでの普及がマストだと考えます。
		その他	思い付きの意見で恐縮なのですが、地球温暖化対策の観点で自動車利用を減らしていくとともに、身体を動かすという観点で健康促進の意味からも、ショッピングセンターや体育館、図書館等の公共施設の利用に際し、自動車を利用せずに徒歩、自転車を利用した方への特典を付与する等、自転車の積極利用(逆に言えば自動車利用の抑制)を進められるようなトライアル、実証実験を進めてみるのはいかがでしょうかと思います。
関係団体等	(公財)日本交通公社	目標 3	③走行環境整備や受け入れ環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出については、世界に誇りうる「日本のサイクリング」のブランド価値向上のための取組を、重点的に取り組むべき事項として提案する。詳細については、別添参考資料を参照されたい。
関係団体等	Cycle Sports((株)八重洲出版)	目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 課題： ・自治体ごとの取組格差が大きい(西高東低)。 ・専門人材・予算不足により計画策定が進まない地域も存在。 重点取組： ・人材育成(専門職員の研修)や財政支援の拡充。 ・成果事例の横展開とベストプラクティスの可視化。 ② 自転車通行空間の計画的な整備 課題： ・連続性、一貫性の欠如(市区町村で途切れたレーン、歩行者との共用)。 ・空間的制約のある都市部での整備の難しさ。 重点取組： ・幹線道路沿いの優先整備。 ・物理的・視覚的に分離されたインフラの導入。 ・地方部におけるモデル整備区域の指定。 ③ 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進 課題： ・都市部において駅周辺や商業地域での駐輪スペース不足。 ・取締りは行われるが代替駐輪場が不十分な地域も多い。 重点取組： ・民間スペースの活用や立体駐輪場の整備促進。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・自転車ナンバーや QR コードなどのデジタル管理と連動した駐輪管理。 ・放置自転車対策とセットでの地域計画の推進。 ④ シェアサイクルの普及促進 課題： ・利用可能エリアに偏り(都市部中心、博多が上手くいっている?)。 ・他交通機関との接続性が限定的。ラストワンマイルをどう考えるか。 重点取組： ・駅・バス停・観光拠点とのネットワーク連携。 ・地方自治体と民間事業者との協業モデルの促進。 ・アプリ統合や共通 IC カード利用など利便性向上。 ⑤ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 課題： ・地域ニーズの調査不足(学校、病院、商業施設周辺などでの不足)。 ・駐輪場の設計が古く、E バイクやカーゴバイクに非対応。 重点取組： ・利用者動向を踏まえたニーズベースの整備。 ・多様な自転車への対応(タイヤ系の幅広、電動自転車など)。 ・地元住民・商業施設との連携による柔軟な運用管理。 ⑥ 情報通信技術の活用の推進 課題： ・データ収集や活用に関して民間と自治体で整備水準に差。 ・システムが連携しておらず、ユーザー利便性が低い。 重点取組： ・モビリティデータの収集と可視化(GIS、IoT センサー等)。 ・観光地を中心に MaaS(Mobility as a Service)の統合。様々なサービスが乱立しているが、統一性がない。サービスの横のつながりが希薄。 ・駐輪場のリアルタイム空き情報の提供。 ⑦ 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 課題： ・歩道においては歩行者・自転車が混在するリスク。 ・道路においては車、バイク、自転車、電動キックバイクが混在する事故リスク。 ・生活道路における空間再配分の社会的合意の難しさ。 重点取組： ・新しい道交法との兼ね合い。 ・生活道路の車両流入制限(クルマの速度抑制・車止め設置)。 ・無電柱化と合わせて自転車・歩行空間を同時整備。
		目標 2	⑧ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 課題： ・日本には UCI(国際自転車競技連合)基準に適合した施設が少なく(2施設)、国際大会の開催機会が限定されている。 ・建設・維持コストが高く、自治体単独での整備が困難。競技以外の利用が少ない。 ・競技人口が限定的で、利利用率が懸念される。 重点取組： ・スポーツ庁、地方自治体、民間の連携による整備モデルの構築。 ・多目的利用(e スポーツ併設、観光施設との併設)による施設の稼働率向上。 ・トラック・BMX・マウンテンバイクなど複数種目対応施設の計画。 ⑨ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 課題：

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・公道では交通量や路上駐車等により危険箇所が多く、安全な環境が整っていない。 ・公園内では歩行者との共存ルールが曖昧で、事故リスクがある。 重点取組： ・公園、河川敷、空港内外周などを活用した「自転車教室」「試乗ゾーン」などの常設化。 ・一部の生活道路を時間帯限定で自転車優先ゾーンとする社会実験の実施。 ・通学路や地域の幹線道路を対象とした NCR の次のステップとして「サイクリング・セーフルート」の整備。 ⑩ 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 課題： ・「自転車＝日常の移動手段」や「子どもの乗り物」といった固定観念が根強く、健康ツールとしての認識が広がっていない。 ・様々な医療データと紐づけた医療・介護業界との連携が限定的。 重点取組： ・地域包括ケアシステムと連動した「自転車健康プログラム」の導入（高齢者向け e バイク活用など）。 ・健康ポイント制度やアプリ連携による行動変容の促進。 ・自治体・病院・フィットネスクラブとの連携によるイベントや広報活動の展開。 ⑪ 自転車通勤等の促進 課題： ・自転車通勤に対応した職場環境（駐輪場、更衣室、シャワー等）が整っていない企業が大半。 ・通勤時の事故リスクや保険加入の問題。 ・冬季や降雨時の代替手段の不足。 重点取組： ・企業向けの「自転車通勤認証制度」のさらなる普及・インセンティブ提供。 ・労災・傷害保険と連動した安全対策の普及。 ・通勤者向けの e バイク補助・リース制度の導入。
		目標 3	⑫ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 考慮すべき課題： ・日本国内のサイクリング大会やイベントは数多くあるが、国際大会の定着・誘致は限定的。 ・地方自治体や観光協会におけるノウハウ・実績不足。 ・運営費用もかかるため、単独（行政および民間）での運営は困難を極める。 重点的に取り組むべき事項： ・UCI（国際自転車競技連合）公認大会や国際サイクリングイベントの招致を、民間だけではなく、観光庁・スポーツ庁の後押しが必要。 ・開催候補地（行政）の支援。 ・警察による道路使用許可の簡略化、交通整備が必要。 ・国外に向けて「自転車×地域資源」のストーリー（例：温泉地・食・文化）を発信し、サイクリングイベントを体験型観光の目玉としてブランディング。 ⑬ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 考慮すべき課題： ・地域間でインフラの整備水準や情報提供の差が大きい。 ・外国人旅行者にとっては言語バリア、標識、交通ルールの違いが大きな障壁。 ・自転車と共存できる宿泊施設・交通機関の整備が不足。 重点的に取り組むべき事項： ・国内外へのプロモーション不足。 ・外国人対応として、多言語案内板、ルートマップのデジタル配信、交通安全啓発コンテンツ（動画含む）を充実。 ・「サイクルフレンドリー宿泊施設」の認証制度を国として創設・拡充し、自転車持込、洗浄、充電、保管に対応。 ・新幹線・ローカル鉄道等でのサイクルトレインや輪行（自転車持込）のハード面での普及と同軸で利用者のルールやマナーなどを多言語で普及がマスト。
		目標 4	⑭ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 課題： ・市場には安全基準に満たない廉価な自転車（電動キックボード）も多数流通。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・子ども用・高齢者用自転車などに対する安全基準の周知不足。 ・安全な乗り方講座の減少。 重点取組： ・自転車の**型式認証制度(BAA等)**の普及と、消費者への明確表示義務化。 ・ヘルメット装着の義務化に連動し、車体の安全性(ブレーキ性能、反射材、電動アシストの制御)向上の基準強化。 ・学校(特に小中)への安全運転講習の義務化及びそれらを統括する団体の設立。 ⑮ 多様な自転車の開発・普及 課題： ・高齢者、子育て世帯向けの多様なニーズに応じた安定性が担保された自転車の開発・供給体制が未成熟。 ・小型モビリティ(電動キックボード等)との境界も曖昧で、法整備が追いついていない。 重点取組： ・三輪自転車、タンデム、カーゴバイク、Eバイクなどへの購入補助や制度的後押し。 ・交通法規・保険制度と連動した新型モビリティの定義・区分けの明確化。 ・ユーザー体験機会(試乗イベント、福祉施設での導入実証)を民間の力を借りて実施および応援。 ⑯ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 課題： ・一般ユーザーの点検意識が極めて低く、「購入後ノーメンテ」が常態化。 ・自転車技士等の人材不足、整備業の担い手減少。 重点取組： ・「TSマーク点検」や定期点検の重要性をPR。 ・学校や職場での定期点検推奨キャンペーン。 ・自転車販売店への整備表示制度(例：認定整備士のいる店)の導入。 ⑰ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 課題： ・自転車利用者の交通ルール無視(逆走・信号無視・スマホ運転)が常態化。 ・特に中高生・高齢者・外国人居住者に対する啓発が不十分。 重点取組： 交通安全キャンペーンのSNSや動画による展開。 地方自治体と連携した現場型の指導取締(交差点での声掛け運動等)。 在留外国人向けに多言語化した交通ルールガイドの配布。 ⑱ 学校における交通安全教室の開催等の推進 課題： ・小学校では一定の実施率があるが、中学・高校では継続的教育が不足。 ・実走指導や実技教育の機会が少ない。 ・取りまとめる組織が存在しない(依頼先の情報がない)⑭と同様。 重点取組： ・小・中・高校を通した一貫した交通教育カリキュラムの構築。 ・警察や地域団体と連携した実地訓練の導入(校庭や通学路での模擬走行等)。 ⑳ 損害賠償責任保険等への加入促進 課題： ・自転車事故による高額賠償リスクがあるにもかかわらず、保険加入率がまだ低い地域も存在。 ・加入義務化の法的整備が自治体ごとにバラバラ。 重点取組： ・全国統一的な加入義務化の法制化または国による制度統一。 ・学校、職場、レンタサイクル利用者への自動加入型保険制度の導入。 ・自転車購入時の保険加入の「初期設定化」(車両登録と保険連動)。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	Bicycle Club((株)ADD IX)	目標 1	②についての自転車通行空間の整備不足を受けて道路交通法を曲解しないと走れないような道路設計に配慮をお願いしたい 自転車の利用者にとってわかりにくい通行空間を放置している現状を危惧しており、配慮をお願いいたします。特に令和 8 年(2026 年)に施行される道路交通法施行令の改正では、自転車に対する交通反則通告制度を導入されます。これにより現実にはない自転車走行空間で道路交通法を守ろうとすると、自転車利用者に危険が及ぶことを危惧しております。 例えば「左折車通行帯における自転車の通行」 以下、図1に示すように左折車通行帯において、自転車が第一通行帯を走行すること義務付けることは、安全という観点から配慮に欠けると考えられます。特に左折通行帯がある交差点に矢印信号の左折がある場合、自転車利用者は安全に通行することが困難です。 図1は実態にあっていない自転車通行空間の一例ですが、車道に設置される青色の矢羽根型路面表示を設置するだけの自転車の走行空間整備から、自転車の利用実態に伴った計画的な自転車通行空間の整備が必要になります。 図1 左折車通行帯において、自転車が第一通行帯を走行するケース 警視庁の WEB サイトより引用
		目標 2	⑨について、自転車用インフラ不足を踏まえ、安全かつ有益な公園内サイクリング環境の整備に配慮をお願いします。スポーツとしての自転車推進のため、公道とは異なる“リクリエーションスペース”としての公園内に自転車走行空間の整備が求められます。特に安全な空間の確保が難しい都市部近郊では、こうした整備が有効です。以下に好例としてタイ・バンコク近郊にあるスワンナプーム国際空港周辺のサイクリングコースを紹介します。 例)Cycle Track Around Suvarnabhumi Airport https://bicyclethailand.com/cycle-track-around-suvarnabhumi-airport/ より ●Cycle Track Around Suvarnabhumi Airport(バンコク) バンコク近郊のスワンナプーム国際空港周辺に整備された全長約 23.5km の「Happy and Healthy Bike Lane(旧:Sky Lane)」は、広大で安全な一方通行構成の周回型サイクリングコースです。ブルー(一般)／パープル(上級者)に分かれた 8.6m 幅のトラックに加え、休憩所や救護所、レンタル施設も併設。国際的なベストプラクティスといえます。 ●Anneau de Longchamp(フランス・パリ) パリ西部、ブローニュの森にある全長約 3.6km、幅 10m 超の舗装ループ。ロンシャン競馬場周囲にあり、火曜と木曜夜には多くのサイクリストが集団走行を楽しんでいます。陸上や球技と同様に、都市公園内にこうした常設の自転車用インフラがあることは非常に重要です。 https://velo-longchamp.fr/en より
		目標 3	12 の国際的なサイクリング大会の誘致についての課題を受けてインバウンドに強い参加型イベントの誘致に配慮をお願いしたい 各自治体を実施しているサイクルツーリズムをインバウンドに繋げるためにはイベントの開催がカギとなります。ただし、欧州やアメリカ、アジアといった遠隔地からサイクリストを呼び込むためには地域の魅力だけでは難しいのが実情です。また、海外からの競合チームの誘致は金銭的に難しい面があります。そのため参加型イベントの誘致が重要になります。緩いエントリー向けイベントは国内外問わず遠隔地から人を呼び込むには魅力となりません。そこで世界的な冠レースの誘致や珍しい大会を開くことがポイントです。また、こうした 1000 人規模のコアなイベントをきっかけにブランド化、そのあとで常に少人数を受け入れられる 10 人単位のマイクロイベントやツーリズムを組み合わせることで、地域の知名度を上げることができます。 例)台湾・太魯閣ヒルクライム www.taiwankom.org より 毎年春・夏・秋に開催される「Taiwan KOM Challenge(台湾 KOM チャレンジ)」は、世界中から賞金を狙うプロライダーが集う名物レースです。花蓮から総距離 105 km、標高 3,275m の合歡山・武嶺まで登るレースですが、世界でも屈指のトップ選手から一般ライダーも参加できるのが魅力です。インバウンド参加者が国内参加者よりも多く、参加者は 1 週間ほど台湾に滞在をし、レースだけでなく観光を楽しみます。
		目標 4	⑩についての学校における交通安全教室が形骸化している課題を受けて学校教育を改めてに配慮をお願いしたい。特に令和 8 年(2026 年)に施行される道路交通法施行令の改正では、自転車に対する交通反則通告制度を導入されます。これにより自転車利用者が減少することを危惧しております。
		その他	自動運転車導入における自転車への配慮 現在、国として「自動運転車導入」を推進していると聞いております。その結果、公道での自転車利用者への配慮を無視した法や走行空間の整備が行われる可能性があります。一部の自動車の自動運転車の社会実験では自転車を車道から歩道への通行を推奨するなどの実例を見かけます。こうした自転車推奨を脅かす自動運転車導入が推奨されないような配慮をお願いいたします。 例)前橋市での社会実験
関係団体等	日本電子(株)	目標 1	① 自転車利用促進へ向けた、専用道路・駐輪設備の整備などへの助成金支援 ② 自転車専用道路の整備拡張。まだまだ、自転車が安全に走行できず、現環境では自転車運転側も安全運転が困難な状況。 ③ 駐輪場以外の違法駐輪の強化。スポーツ系サイクルの普及は良いのですが、駐輪スタンドがなく(スポーツ系は軽量化のため、スタンドはナンセンスの感覚)、市民の視点では「迷惑駐輪」になっている。「スタンドなし」の自転車は、一般道の走行禁止など、何らかの対策をして欲しい。 ④ シェアサイクルの普及促進は大賛成。その時の「損害賠償保険」加入義務が課題では？

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			⑤ 路上駐輪場設置推進では、歩行者、自動車走行などの交通秩序の確保と放置自転車防止なども念頭においた推進策を願う。 ⑥ 良く分からず、言及するに至りません。 ⑦ 日本の狭い公道・生活道路では、無電柱化の取組みは必須。全国的に「無電柱化」の促進を願う。
		目標 2	⑧ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進において、日本の道路事情や環境整備など、課題は多々あり。専用の自転車競技場の新設や、一般道の活用であれば「地方創生」の観点も踏まえて、地方で競技施設の整備などを検討してはと思う。 ⑨ 公道や公園等の活用に対しては、専用自転車道の設置、利用ルールの整備は必須。スポーツサイクルの振興において、「安全に」は欠かせない課題。スポーツサイクルの公道や公園等の活用では、安全利用での一般自転車との共存が課題かと思う。 ⑩ 自転車を活用した健康づくりでの広報啓発では、行政やメディア等とのタイアップは欠かせない要素。 ⑪ 自転車通勤導入でネックとなるのは、駐輪場の設置や整備。企業敷地内に駐輪場を設けられない場合、近隣に駐輪場施設がないと、自転車通勤を推進できない課題がある。
		目標 3	⑫ 国際的なサイクリング大会等の地方での誘致は、「地方創生」で有効だと思うが、地方公共団体との連携は必須。 ⑬ サイクル専用道路の拡張・整備は必須。歩行者、自動車、自転車道路の区分環境整備が必須。
		目標 4	⑭ 電動自転車の普及に伴い、それに伴う歩行者等の接触事故では重大事故に至る傾向にある。電動自転車は、速いうえに、重量が重く、歩行者と接触した際、衝撃が大。自転車走行者の交通マナーの問題が大であるが、自転車側の安全性能も向上を図って欲しい。 ⑮ 高齢者が利用できる多様な自転車の開発・普及では、転倒防止機能や、自転車の仕様によっては駐輪場の問題が発生しそう。こちらも念頭に開発・普及を願う。 ⑯ 自転車技士や自転車安全整備士に関わる資格試験支援では、この資格を取得して、どのように活用拡大できるのか、良くわからない。この資格が活かされれば、雇用創生にも繋がりそうです。広報啓発等の促進を望む。 ⑰ 行政、警察との連携対応は必要不可欠。交通ルール・マナーの広報啓発、および悪質な自転車走行(交通違反)に対する指導取締強化を望む。 ⑱ 若者の自転車走行における交通ルール・マナー遵守が不十分。教職員向けの講習会はもちろん、生徒への交通安全教育を教育カリキュラムに必須とすることを望む。 ⑲ ①と同じ ⑳ ②と同じ ㉑ 災害時における自転車の活用は、危険であり安全走行が望めないのでは、と思う。あまり賛成できない施策ではと思う。 ㉒ 損害賠償責任保険等の義務付け(条例制定)を全国統一で行うべき。行政と連携し、広報啓発は必須。
関係団体等	(株)シマノ	目標 1	②自転車通行空間の整備 自転車専用レーンの整備は、都市部だけでなく郊外や地方都市にも広げるべきです。特に通勤・通学ルートにおいては、歩行者との分離を徹底することで、事故リスクを低減し、安心して利用できる環境を整備できます。また、通行環境を整備し自転車の有効利用を拡大するには、各自治体の担当部署だけでなく、通行管理を担う警察との連携が必要だと思います(京都市や金沢市のように)。その部分を施策として掲げられる内容の検討をお願いしたいと思います。 ④シェアサイクルの普及促進 シェアサイクルの利用データを活用し、需要の高いエリアに重点的なステーション設置を行うことで、都市の移動効率を向上させるとともに、公共交通との連携も強化できます。特に公共交通との連携においては既存の企業(鉄道、バス)の連携だけでなく、それらの企業が運営主体となるための支援などの具体的施策を検討いただきたいと思います。
		目標 2	⑩健康づくりに関する広報啓発 自転車は年齢を問わず取り組める有酸素運動であり、生活習慣病予防にも有効です。シマノの自転車と健康の情報サイト「Cyclingood」をご活用頂いても構いません。 ⑪自転車通勤の促進 都市部の駐輪場問題による自転車通勤実施や企業としての導入機会の損失に対して、目標 1④のシェアサイクルとの連携も視野に取り組むべきだと思います。具体的には自転車通勤を促進することを目的とした、企業(または企業が入るビル)の敷地内でのポート導入に補助を出す仕組みなどです。
		目標 3	⑬サイクリング環境の整備 地域の観光資源と連携した「テーマ型サイクリングルート」の整備を推進すべきです。例えば、歴史・自然・食文化を軸にしたルート設計により、国内外の観光客の満足度向上が期待できます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
関係団体等	(株)マスター	目標 4	②災害時における自転車の活用推進 被災者個人の自転車活用はもとより、救助に当たる消防・救急などにあたる従事者が自転車を活用することをもっと推進すべき。自転車の活用により、救助に必要な機材や物資運搬にかかる工数を減らし、人命救助そのものにリソースを割くことができるような体制を構築すべきです。具体的には堺市消防局では民間企業と協業し、災害時に活用できる自転車の開発に取り組んでいます。そのような取り組みを全国に広げる施策を盛り込むことを検討いただきたいと思います。 ②損害賠償責任保険等への加入促進 自転車利用者の保険加入率向上のため、購入時に保険加入を促す仕組みや、自治体との連携による啓発活動が有効です。
		その他	地球温暖化対策 自転車の CO₂排出削減効果を定量的に示すことで、環境政策との連携を強化すべきです。 公共交通との連携 自転車と鉄道・バスの接続性向上(駐輪場整備、車内持ち込みルールの整備等)により、移動の選択肢を広げることができます。 新モビリティとの共存 電動キックボードや小型 EV との通行空間の調整が必要です。利用者の安全確保のため、速度制限や通行区分の明確化を提案します。
		目標 1	⑤について、駅から近い駐輪場の増設をお願いします。 理由は、定期駐輪場を申し込もうとしたが空きが無く、1 日貸しの駐輪場を約 1 ヶ月使用した結果、使用料金が多額になってしまったため。 ②と⑦について、自転車が安全に走行できるだけの道幅確保をお願いします。 歩道がない道路がまだまだ堺市内にはたくさんあり、そういった道路であっても路線バスの経路になっていたりするため、その真横を自転車が通行するのは、安全と思えるだけの十分な幅が確保できておらず危険だと感じる。 また堺市内にある電柱は、道路に飛び出した状態で立てられていることが多く、自転車通行時にその電柱をよけて通らなければならない、どうしてもふくれてしまうことになり、こちらもやはり危険だと感じる。 全ての道路に歩道を！と言いたいところだが、それが難しければ、せめて自転車通行空間の早急な確保をお願いします。 堺市民は、町を良くしようと税金を一生懸命支払っております！身近に感じるところへ、その税金を使って頂ければと思います。質問ですが、森林環境整備料の予算はこちらにはまわってこないのでしょうか？
		目標 2	⑩について、健康増進効果につながる有効な情報を市民へ発信して欲しいです。 自転車にただ乗っているだけでは健康増進効果につながっているとは思えないため、こういった自転車の乗り方が効果的なのか、1 日どれくらいの乗車が最適なのか、電動自転車も有効なのか等の具体的な情報を求める。「健康」というくくりで言うと、ウォーキングも推奨されているが、自転車との比較があったら興味を持つ社員は多いと思う。 ⑪について、自転車通勤促進についての課題は、先ほどの回答と重複するが、駅近定期駐輪場の増設をお願いします。 自宅から会社まで自転車通勤している社員に関しては大きな問題点ではないが、会社の最寄り駅から会社まで自転車通勤したい社員に関しては、やはり駅から近い駐輪場の確保が必要である。また、自転車通勤促進をしている企業として、会社側の負担も大きいなど感じることもあり、自転車通勤の際の保険加入確認、通勤経路確認、距離確認など、全て紙媒体での申請ありきで、その申請内容に問題なく許可された者のみが自転車で通勤できるため、そこを簡素化できないものかと思案中。堺市でそういった管理アプリ等があれば利用するかもしれない。
		目標 3	⑫と⑬について、町を盛り上げる素敵なイベントだと思う。ただ、盛り上がりにかける。市全体が盛り上がるような工夫をしてもらわないと、大会を開催しました！だけでは、わざわざ堺市に誘致するという意味が薄れるような気がする。とは言いつつ、まず億歳退会の誘致にお金をかけるよりも、安全で事故が少なくなる生活道路の整備にお金をかけて欲しい！堺市や大阪市の自転車使用数は全国でも上位である。是非ともお願いしたい！
		目標 4	⑭必要、⑮不要、⑯～⑳必要、㉑～㉒必要 ⑮についての理由、歩行であってもふらつきや転倒等があるので、高齢者は自転車には乗らないで欲しい。いくら自転車の性能をあげても、乗車する高齢者の体力が衰えていくため、そのリスクを背負ってまで、こちらに予算をつける必要はない。別の移動手段を検討すべき。 全体的なコメントとして、安全で事故を起こしにくい自転車を開発することも大切だと思うが、まずは自転車ドライバーの現状を考えるべきだと思う。 例えばヘルメット着用、現在は努力義務となっている。強制ではなく、努力義務だからなのか、堺市内はヘルメットをかぶっていない人が多いように思う。まずは努力義務から強制に変更すべきではないか。同時に、ヘルメット購入の補助金制度を整え、自転車ドライバー全員がヘルメットを購入し、運転時にはかぶっていることが当たり前という環境を作っていかなければならない。その補助金制度は、ずっと続けるべき。何なら自転車購入時に保険とヘルメットが自動的についてくるような制度があっても良いかもしれない。また電動自転車がエコ化等につながっているのであれば、そちらも補助金制度があれば良い。たくさんルールを作って、取り締まって、違反していたら罰金を取る、もしくは罰則を与える、このような仕組みではなく、自転車に乗ろうと思ったら、自然にそのルールにはまるような仕組みがあれば良い。
		その他	重複していますが下記の通りです。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			(地球温暖化対策) ・自転車を使用するための環境作り ・電動自転車やヘルメット等の購入への補助金制度 (公共交通との連携) ・駅近駐輪場の整備 ・電車通勤、通学の人への駐輪場の補助金制度や割引制度 (企業との連携) ・企業負担の軽減 ・社員通勤時のシェアサイクル利用 ・管理アプリ開発(無料利用) ・会社経由で自転車通勤者全員へヘルメットを支給した場合の支援金制度 (災害時) ・シェアサイクルが保有している台数が不明、市民全員対応可能か？ (自転車の利用期限) ・経年劣化している自転車は不安全 ・車の車検と同じような制度を自転車も設けるか、利用期限を設定 ・高齢者の自転車利用不可、その代わりにするような案を策定
関係団体等	(株)あさひ	目標 4	⑯についての課題を受けて全都道府県で交通指導や取り締まり基準を統一できるように配慮をお願いしたい(カサキャッチやイヤホン、右側通行など)
関係団体等	(有)クリオシティ	目標 1	全体への意見 ・「目標1:自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」について「自転車利用を増やす」という量的な側面と、「都市を良くする」という質的な側面があると思います。しかし、現状では後者の「なぜ自転車を増やすのか、自転車政策に取り組むのか」というビジョンの共有が弱いため、推進力が限定的になっていると考えます。現在の計画の「課題解決型」アプローチから、「ビジョン創造型」アプローチへと転換することで、ガイドラインは最低限行うマニュアルとして、各自治体が「どうすれば、自分たちの都市の特性を活かしてこのビジョンに貢献できるか？」と自ら考え始め、ガイドラインを超えるような、より創造的で効果的な施策(ベストプラクティス)を生み出すと考えます。 参考: the European Cyclists' Federation ウォーカブルなまちづくりの 海外事例紹介(国土交通省) 日本の自転車推進計画が次のステージに進むために これまでの計画は、自転車をめぐる多くの課題を整理し、安全確保という土台を築く上で重要な役割を果たしてきました。しかし、その「課題解決型」のアプローチは、自転車の持つ真のポテンシャルを解放する段階において、限界を迎えつつあると感じています。 日本の自転車活用推進がさらに飛躍するためには、現在の「安全・秩序」という土台の上に、「ビジョン主導」の思想を大胆に導入することが有効だと考えます。 ・ネガティブな問題指摘から、ポジティブな未来創造へ。 ・個人の行動変容の要求から、システム全体の変革へ。 ・遵守すべきマニュアルから、創造性を刺激する目指す姿へ。 こうした理念の転換が、行政の縦割りを乗り越え、市民を巻き込み、日本各地で世界を驚かせるような革新的な自転車まちづくりが生まれると考えます。 ①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 弊社が位置する横浜市(人口約 377 万人・437 km ²)における自転車通行空間の整備済み延長は 2017 年度末で 33 km、2021 年度末で 43 kmと 4 年間で 10 km程度の整備に留まっている一方で、さいたま市(人口約 135 万人・217 km ²)の自転車通行空間の整備済み延長は、2023 年度末で 216 km、今後 5 年間で 75 kmの整備が計画されています。直近の数値で面積当たりの整備延長は、横浜市 0.1(km/km ²)、さいたま市 1.0(km/km ²)と同じ首都圏の政令市においても 10 倍の差があり、整備の進捗や取組状況に大きな差があります。横浜市は勾配も多く自転車保有率・分担率に差があることは理解しておりますが、自治体によってここまで自転車通行空間整備の差があることは大きな課題であると認識しております。 横浜市自転車活用推進計画: https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/jigyo_kikaku/jitensha/by-cycle-plan.files/2212hashiru.pdf

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			さいたま市自転車ネットワーク整備計画:https://www.city.saitama.lg.jp/enquete/e003253_d/fil/nw_soan.pdf ・通行空間の整備については、各自治体の判断によるところが大きいと思いますが、自治体の自転車関連政策の取組の実施状況についての評価やそれらの情報を公表するなど検討して頂けたらと思います。例えば、上記のように通行空間整備に関しては、計画延長、整備延長、進捗率など。 ・海外の Copenhagenize Index のような評価指標や放置自転車の実態調査結果のようにランキング形式で公表することで、各自治体の取組促進につながるのではないかと考えています。 ②自転車通行空間の計画的な整備 ・交通量の多い幹線道路では、自転車が原則車道を走行しなければならない現状は安全な自転車環境が確保されているとはいえないため、歩行者や自動車と完全に分離された自転車道や自転車レーンの設置が理想 ・追越し車線の導入や立体交差への自転車専用道の整備など、より高度なインフラ整備 ③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 ・違法駐車を取り締まりは人手不足等の課題もあり、1 日中徹底することが困難であると考えられるため、ドライバーの法令順守意識向上が必要。 ・都市部における路上駐車の一定数を占める物流系トラックをカーゴバイク等に転換することで、駐車需要そのものを減らす取組を同時に実施してほしい。トラックから自転車の駐車需要に転換することで道路空間の省力化が図れる。 ・路上の駐車需要を0にすることは難しいことから、一定程度の駐車スペースを物理的に分離して自転車の通行空間と同時に整備してほしい。 ・違法駐車と放置自転車取締等、街の安全と美観を維持するための取締業務の一括化 ・取締の監視員が車で移動しているケースは、自転車による取締りの推進 ・自転車通行空間整備済み路線における取締の強化 ・路上駐車のしにくい環境整備 ・カーゴバイク等軽車両の駐車が可能な駐輪場の整備 ④シェアサイクルの普及促進 ・欧州の多くの都市でカーゴバイクのシェアリングが普及していることから、日本においてもカーゴバイクを始めとした多様な自転車のシェアリングの可能性を検討してほしい。 ・自転車によるシェアサイクルの再配置(カーラカーゴの活用) ドンキーリパブリック(ベルギー) カーラカーゴ(弊社所有)の活用 ・カーゴバイクを活用したシェアサイクルのメンテナンスサービス ドンキーリパブリック(コペンハーゲン) MEVO(ポーランド) ・シェアサイクルポートを活用した自転車メンテナンスステーション(空気入れやメンテナンス工具の配置) コペンハーゲン グルノーブル ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 ・オフィス用途中心のビルに附置義務を課している自治体が少ないため、オフィス街において駐輪場が不足している。また、駐輪場はほとんどが不便な位置にある(出入口から遠い)ため、短時間の駐輪であっても駐輪するための時間を取られてしまう。弊社で扱う荷物はオフィスビル等への配達が多いため影響が大きいと感じています。 ・オフィス用途の附置義務を徹底(条例で義務化する自治体の増加) ・配達用専用駐輪場の整備(熊本市サクラマチ)…宅配用の短時間駐輪が可能 ・駐輪場の位置や利用状況などをオープンデータ化して情報提供 ・道路空間を有効活用したきめ細かい駐輪場の整備促進 ・普通自転車ではない大型のカーゴバイクが駐輪できるスペースの設置 ⑥情報通信技術の活用の推進 ・メッセンジャーは、日々、自転車で街を配達で走っているため、道路状況や街の変化に気づきやすいことから、GPS と連動した道路の破損や砂利の堆積などを市民が報告できるアプリ等があれば、市民や地域の企業と連携した街の維持管理に貢献できると考えています。また、これらの道路状況等の可視化を進め、市民と共有できるようにすることで危険箇所の回避等ができ、安全な自転車利用環境構築にも役立つのではないかと考えています。 ・信号のない交差点部において、一時不停止の自転車が左右確認せずに走行している人が多いと感じています。そのため、ルール遵守・徹底も重要ですが、見通しの悪い交差点部におけるテクノロジーの導入(例:ミラーの代わりに交差点の向こう側の車や人を検知するレーダーなど、LiDAR の活用など)を検討して頂きたいと思います。 -----

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			主に弊社事業となる配送・物流の観点から自転車施策の可能性について意見させていただければと存じます。また弊社は自転車配送を主軸とした事業となりませんが私を含めて多くのスタッフが自動二輪、自動車の免許を持ち、クライアントのご依頼・ニーズに沿ってそれぞれの車体に乗って対応しているという背景から自転車・バイク・車といったそれぞれの視点を併せ持っていると言えます。それらをふまえて道路交通の現状の課題を見通して理想の形を想像することが可能になるのではと考えております。また自転車物流を通して地域経済及び地域社会の発展に寄与すべく「一般社団法人 自転車物流イノベーション協議会」を今年 5 月、起ち上げに加わり理事として活動しております。 それらをふまえて以下の回答をさせていただきます。 ①地方公共団体の皆さまに是非関わっていただきたいのが地方都市部の自転車物流におけるカーゴバイクの活用についてです。例えば政令指定都市の主要駅から半径 2.5～5km 圏内の配送をトラックや軽バンから自転車(カーゴバイク)に置き換える部分を増やしていれば CO2 排出ゼロに寄与し、さらに路上駐車や交通渋滞の緩和、自動車事故の減少に繋がると考えられます。ヨーロッパの多くの地域では都市部での車の侵入を制限し、自転車道を車道一車線分拡張することを行い、歩道を含めた三者三様の棲み分けが実装されています。 ②上の説明に続き、車中心の道路設計から人の活動中心の設計にする流れがウォーカブルシティの実現に必要です。その為に棲み分けは明確に行う。それぞれの立場から物理的に緩衝しない境界線引きを行うことが重要です。 ③上記同じように道路の完全な棲み分け、自転車道に路上駐車をを行う車ドライバーの心理的に道路上に少しの突起や隔たりを設ければ駐車する可能性は少なくなると予測されます。
		目標 2	⑧国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 既存のサイクルスポーツセンターなどは、イベントやロードレースでは利用されるものの、一般の利用がほとんどない状況です。これは、国際規格に合致した施設があっても、その利用促進や一般への普及が課題であることから、日常生活に関わるような自転車イベントの拡散が必要であり、ロードレースに限定されない多様なイベント(カーゴバイクの活用提案、ママチャリに焦点を当てたイベントなど)の開催などを促進し、自転車利用自体の普及につながる取組も同時に実施して頂きたいと思います。 ⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 弊社では、自転車に関するイベントを数多く企画・開催していますが、数年前からデンマーク式じてんしゃゲーム(ペダルのないキックバイクを使った2輪車遊びを子どもたちに体験してもらい、まずは楽しさを覚えてもらうような教育活動)を公道や公園等を活用したイベント時に実施しています。 ●白金商店街イベントでの体験イベント https://courio-city.com/news/2788/ ●横浜開港祭@臨港パーク内での体験イベント https://courio-city.com/news/821/ こうしたイベント開催時に、それが商用利用だとしても、行政も積極的に特例許可を出していくようなスキームを作ってもらえると助かります。 ⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ・自転車が安全快適に乗れる環境がないと、健康に寄与することが分かっても実際に乗るに至っていないのが現状だと思っています。健康よりも事故やケガするリスクの方が大きいと感じている市民が多い状況を改善することが先決であると感じますが、健康というアプローチで現在は自転車に乗っていない層にも乗るきっかけを訴求することができると思います。 例えば、健康を意識し始める層(40 代前後)や精神疾患が多い業種や年代など、セグメントごとに期待できる効果など、エビデンスをもとに説明することが重要であるため、自転車と健康に関する研究や事例が必要となります。 弊社が認定して頂いた自転車通勤推進の優良企業制度など、認定するだけでなく、認定企業における自転車通勤者の健康効果を計測するなどして事例に基づく広報も必要かと思っています。(弊社の場合、自転車通勤のみならず業務でも自転車に乗っているため、通勤だけによる効果とは言えませんが…) ⑪自転車通勤等の促進 ・自転車が安全快適に乗れる環境がないと、通勤者だけでなく、企業側が自転車通勤に前向きにならない状況だと考えられます。 ・弊社はもともと業務で自転車を使っていたことから、従来からシャワー、駐輪スペース、消耗品の割引制度等の設備や制度が完備されていましたが、一般企業においてはシャワーや駐輪スペースなどハード面の受入環境を後から整備しにくい側面があるため、こうしたハード整備に対する補助やソフト面(消耗品の割引制度、保険加入の補助、税制優遇など)の補助など企業側及び利用者の双方がメリットを得られる仕組みづくりが重要だと思います。 ・健康経営優良法人認定制度のような他の健康に関する認定制度や評価指標の認定要件及び加点要素などに「自転車通勤」を追加することなど。 ----- ⑨まずカーゴバイクの法規制を明確にし、普通自転車(車体幅の延長が規制を除く)としての枠組みの中で社会認知を高めていくことが出来ればと考えます。特に都心部に住む人々にとっては自動車に代わる、積載性豊かな乗り物として荷物や人を運べる事が出来る手軽な手段としてシェアが拡がる事が想像でき、CO2 排出ゼロに貢献する効果が望めるのではと想像しています。 ⑪例えば弊社からもほど近い横浜中心部・みなとみらいエリアは国の脱炭素先行地域として認定されておりますが、各ビル群の敷地に広いスペースがあるにも

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			関わらず、自転車駐輪スペースがとてども少ないです。またほとんどのビルで社員通勤用の自転車駐輪場は設置されておらず自転車通勤推進にも消極的もしくは否定的な傾向にあると言えます。 そこを改善する為にもみなとみらいを一つの脱炭素及び自転車先進都市のロールモデルとなるように自転車道を明確に区分して、駐輪スペースが充実した都市をまちづくりの観点からも着手することが出来れば脱炭素活動にも寄与し、自ずと自転車分担率は高まると想像します。
		目標 3	⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ・2022年に横浜赤レンガ倉庫で JCMC(サイクルメッセンジャー日本選手権)を、2023年に CMWC(サイクルメッセンジャー世界選手権)横浜大会を弊社が中心となり実行委員会事務局を置いて開催しました。CMWC では数多くの外国人(世界中のメッセンジャー達)が横浜に訪れました。 JCMC https://www.welcome.city.yokohama.jp/eventinfo/ev_detail.php?bid=yw10713 CMWC https://courio-city.com/news/246/ その経験から、誘致や開催する際に困ったことや要改善点を挙げさせていただきます。 ・高速道路の入口に英語の看板がなく、Google マップでは高速道路を通過するルートが一番早いという案内が出ていたこともあり、高速道路へ誤って自転車で侵入してしまいトラブルに遭ったため、外国人にもわかる案内(英語などの外国語表記になっているか)やインフラ整備が重要です。 ・自転車は世界中どの国でも乗られておりますが、国際的なイベントの開催に際しては、各国々のルールと日本のルールの違いを認識してもらう必要があります。例えば、左側通行であることや自転車の並走が禁止されていること、電車に自転車のまま乗ることができないなど、グローバルスタンダードではないルールがたくさんあります。これらの日本独自のルールの周知が重要ですが、長期的にはインバウンドが増加していることなども踏まえて、グローバルスタンダードに合わせていく方向性を検討して頂ければと思います。 ・CMWC 開催時に問合せが多かったものとして、シェアサイクルを利用時(登録時)にアプリ等の英語表記がないことや、海外のスマートフォンでは利用ができないことがあったため、インバウンドにも対応できるシステム及び多言語対応に改善してほしい。 ・ニューヨークに本部があるバイシクルフィルムフェスティバル(BFF)を今年 2025 年 11 月に横浜、大阪、尾道で開催する予定です。 https://www.bicyclefilmfestival.com/ このようなイベントに、後援や協賛で自治体が支援してくれると助かります。 ⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 ・CMWC 横浜大会時における外国人や毎年世界各地で開催されている CMWC へ参加している日本人などから、欧米と日本の走行環境の違いについてヒアリングする中で良く聞かれた意見として日本のドライバー(クルマ)は、自転車に対して厳しい、フレンドリーではないと言われます。日本は物理的に分離された通行空間が少ないこともありますが、欧米のシェアードレーンなどではクルマが自転車を抜いてはいけない区間(写真:ドイツ)があるように、弱者が優先されるようになっています。世界に誇るサイクリング環境を目指す上では、物理的に分離された通行空間整備だけでなく、ドライバーの意識改革も同時に必要であると考えています。 ----- ⑫当方は 2022 年に横浜・赤レンガ倉庫でサイクルメッセンジャー日本選手権・通称「JCMC」(https://jcmc2022.jp/bma.org/)を開催し、2023 年に同じく横浜・日産スタジアムでサイクルメッセンジャー世界選手権・通称「CMWC」(https://cmwc2023.jp/bma.org/)の大会実行委員長を務めて参りました。開催後、メーカー様、店舗様を取り巻く自転車業界の方々からも大変反響をいただきまして、次回大会の開催を望む声を関係各所から頂戴しております。またニューヨーク発・世界中の都市で開催されるバイシクルフィルムフェスティバル・通称「BFF」(https://www.bicyclefilmfestival.com/japan/)の日本チームの実行委員としても務めており、昨年は尾道で開催し、今年は 11 月に横浜、大阪、尾道の開催を予定しております。そして現時点で企画制作中ではありますが、来年の 11 月を目処に赤レンガ倉庫を開催第一候補地として JCMC を開催し、翌週も繋がり度 BFF や自転車関連のアートショーを横浜近隣施設で開催し、トータルで自転車文化フェスティバルウィークとして横浜開催を実現したいと考えております。国内のみならず、近隣のアジア諸国の自転車カルチャーのファンを誘う国際的イベントに発展させることが出来ると考えております。企画がまとまりましたら改めてご案内させていただきたい次第です。総称は「GOOD CYCLE YOKOHAMA WEEK」(仮)として多くの一般市民と自転車に関連するヒト、モノ、コトを繋ぐ機会となりますよう尽力いたします。またイベントが成功した暁には再来年開催の愛媛県で行います自転車国際会議「Velo-City」で世界への紹介事例としてブース出展を構想しております。 ⑬上記のイベント運営を持続的に行った先には弊社代表の柳川が考案したプランとして、横浜港を周遊するサイクルルートの実現に向けた働きかけを行っていきたい所存です。
		目標 4	全体への意見 「目標4:自転車事故のない安全で安心な社会の実現」について、これまでの計画が持つ「安全と秩序」への強い志向は、重要な第一歩であると同時に、それ自体が自転車活用のポテンシャルを最大限に引き出す上での「足かせ」になり得るという側面があります。 「個人の責任」から「システムの責任」へ対立構造の転換が必要です。「ルールを守りましょう」「マナーを改善しましょう」という呼びかけは、裏を返せば「事故が起

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			きるのは、ルールを守らない利用者がいるからだ」というメッセージになりがちです。これにより、インフラの不備という根本原因から目が逸れ、利用者同士が互いを非難し合う「責任の押し付け合い」や自転車利用者と歩行者、自動車利用者の分断を起こしています。 参考:Bicycles - Vision Zero ⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進 ・違法な電動アシスト自転車(本来はバイク)が歩道も含め縦横無尽に走っている状況が散見されるため、取締を強化して頂きたいと思います。 ⑮多様な自転車の開発・普及 ・弊社ではカーゴバイクの利活用促進を進めています。日本の多くの自転車メーカーがまず普通自転車規格ありきで製品開発を行っています。一方で欧米のカーゴバイクメーカーは、重たいものや人を運ぶための安全な自転車の開発からスタートしているため、モビリティとしてイノベーションが起きています。この状況は国内の自転車の普及を阻害しているほか国内メーカーの国際競争力の低下を招いていると考えます。 参考:CARLA CARGO(弊社所有) ・カーゴバイクを海外から輸入する際に、日本の電動アシストの設定がヨーロッパで定められたそれと比較して小さいため、同じ出力設定のまま国内に持ち込むのが難しくなっている。 ごく限られた企業が管理しているような状況に違和感を覚えます。 ・助成制度の不足: 業務利用や子育て支援としてカーゴバイクや電動車両を推進するための助成が、現状では十分ではないと考えられます ⑯交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ・自転車ユーザーによる交通ルールの理解不足とモラルの低さが深刻であり、逆走、ながら運転、傘さし運転、並走、信号無視などが常態化しており、罰則強化の必要性は感じるが、安全性が確保されていない現状の環境で罰則を強化すると、かえって自転車ユーザーが減少する可能性があるかと懸念しています。 ・また、取り締まり側の警察官が自転車の交通法規に精通していないことや、人手不足による取り締まりの強化が困難とも言えるため、取締のみでは限界があると考えます。 ・近年都市部で増えている「自転車+リアカー」タイプやカーゴバイク(普通自転車ではない)は軽車両であることから、歩道通行不可であり、駐輪スペースにも困るケースが多いため、配送用自転車の駐輪場等が整備されないまま取締が実施されると業務に支障がでることが想定されます。 ・自転車専用通行帯やナビマーク等の意味合いを、自転車ユーザー、自動車、バイクの運転手が把握していない可能性があるため、それぞれの周知を図る必要があります。 ⑰学校における交通安全教室の開催等の推進 ・日本では、交通ルールを守る教育が先行しているため、デンマークのような幼少期から自転車に当たり前のように触れる機会が足りず、逆に遠ざける結果になってしまっています。 弊社では、デンマークが開発した教育プログラムで、交通ルールよりもまず自転車の乗り方を知り、特性を知り、自転車は楽しいものなんだと理解してもらうデンマーク式じてんしゃゲームを実施しています。 ・デンマーク式じてんしゃゲームを開発した女性に、どうやったら日本が自転車を活用した世界一幸せな国デンマークのように変われるか、聞いたことがあります。 一つは、インフラだと。そしてもう一つは教育だ、とのこと。小さな子どもたちも、10年くらいすれば立派に大人たちに混ざって自転車に乗るようになる。日本も、10年間頑張ったら子どもたちにコツコツ教え続けたら、街の様子が変わってくるんじゃないかと思い、微力ながら勝手に取り組んでいます。 ●白金商店街イベントでの体験イベント https://courio-city.com/news/2788/ ●横浜開港祭@臨港パーク内での体験イベント https://courio-city.com/news/821/ ・車の運転手が自転車の特性などをもっと理解することで解決できることがあると思います。 例えば、座学の必修科目に自転車のことを取り入れたり、ドライバーが自転車に乗って、教習所を車と一緒に走って、サイクリスト側がどのように感じるかを実感してもらう、というようなカリキュラムなど。 ⑱災害時における自転車の活用の推進 ・東日本震災から3週間後、電気・ガス・水道が遮断された女川町の病院に MTB とカーゴバイクを届けに行った時の記事です。病院の先生に「往診に点滴をたくさん持って行ける」と喜んでいただきました。震災後の被災地の移動手段についても少し書かれておりますので、様子をご覧ください。(添付資料参照) この時の経験から、各自治体は、ガソリンや電気の供給網が寸断された時を想定して、カーゴバイクを 1-2 台、確保しておくのと良いと感じました。物資を運べる点で有用性が高いです。 ・AED は設置場所を指定することが義務付けられているため、AED を常時カーゴバイクに積んで走ることができません。AED 搭載のカーゴバイクが開発されているのですが、場所の指定ができないことから、導入を見送った行政があったようです。災害用カーゴバイクは搭載して移動することができるよう規定の見直

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果														
			しをしてほしい。 ・カーゴバイクの活用について、ディザスターレース(災害時を想定したシミュレーションレース)を行うことにより、多くの方へ意識付けになると思います。国交省様には、後援で入っていただき、その後ろ盾になっていただけるとありがたいです。 ②損害賠償責任保険等への加入促進 ・現在、弊社では、業務中におけるケガに対する治療費の他、通勤途上におけるケガも保険がカバーする対象に入ります。通勤途上以外や休日におけるケガに対しては対象外です。 賠償責任保険の対象範囲においては、業務中に負った損害賠償責任は対象になりますが、通勤途上や休日における事故に対しては、付保されていません。 ⑭⑮国内自動車メーカーやバイクメーカーと共創して電動カーゴバイク制作を促進し、日本の高い技術力や安全性から世界シェアナンバーワンとなるようなモデルが生まれることを望みます。 その為には全てのメーカーでなくとも良いので将来的には国内で所有率が減少することが予測される自動車よりもカーゴバイクのようなモビリティ製造に舵を切る判断が求められます。 ⑯現在弊社では「デンマーク式じてんしゃゲーム」を主催して幼児向けに行っていますが、地域の小学生に行う交通安全教室にも参加して私共からの視点、道路交通のプロとして、あらゆるシチュエーションの危機予測を共有する取組を行いたいと考えております。 ②防災の観点でこそ「カーゴバイク」が最も重要なツールとなることが全くと言っていいほど認知されておりません。各防災拠点、地域の消防団施設等にカーゴバイクを最低1台は所有することが必要です。カーゴバイクはあらゆるインフラが遮断された災害時に物資やケガ人を運ぶ最有力の手段となることは想像に難くありません。														
		その他	欧州では、持続可能な都市モビリティ計画(SUMP)の中で、物流に焦点をあてた持続可能な都市物流計画(SULP: Sustainable Urban Logistics Plan)というものがあり、その中でカーゴバイクによる配送も重要な位置付けとなっています。カーゴバイクが担える配送も全てではないため、トラックや公共交通など他の交通との連携が不可欠であると考えます。 温暖化対策は人類全体での喫緊の課題です。CO2 排出ゼロを目指す中、自転車物流の幅を広げることが我々の使命と思ひ事業に取り組んでおります。運輸・物流・配送においての CO2 排出が全体の約 20%を占めていると言われていますが都市部においては配送量の 15%～25%を車からカーゴバイクに置き換えることが可能という見方もあり、政令指定都市の中心部の駅周辺でカーゴバイク配送の活用が行われた際は CO2 を全体の 2%削減できるという見解もあります。 自転車がゼロエミッションに貢献できる分野として自転車施策で取り組む必要性を是非ご検討ください。 以上となります。どうぞよろしくお願い申し上げます。														
自治体等	北海道	目標 1	③について目標の自転車交通の役割を拡大する上で、自転車通行空間の整備は必要不可欠であり、目標4の「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」にも繋がる施策であるため、重点的に取り組んでいただきたい。 ④について交通反則通告制度の対象になることから、より実質的な推進が必要となることが予想されるため、重点的に取り組んでいただきたい。 ⑥について目標の自転車交通の役割を拡大する上で、地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進は早めに対応すべき課題であり、早急に取り組んでいただきたい。														
		目標 2	⑫については自転車交通の役割を拡大する上で重要な施策であり、質問1の記述のとおり、自転車通行空間の整備及び駐輪場の整備も平行して進める必要があるため、一体的に取り組んでいただきたい。														
		目標 4	⑯について、北海道では、児童生徒の自転車乗用中の交通事故が、全体的に減少傾向にあるものの、高校生については、令和2年から増加傾向にあることから、交通事故防止のための指導の充実が必要であり、特に、警察等と連携を図った体験型の実践的な交通安全教育の推進に、引き続き、警察を始めとする関係機関による協力、支援をお願いしたい。 (参考)令和6年中の交通事故実態(警察本部交通企画課)より作成 <table border="1"> <thead> <tr> <th>自転車乗用中事故発生件数</th><th>H27</th><th>R6</th><th>増減率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>小学校</td><td>129</td><td>66</td><td>▽48.8%</td></tr> <tr> <td>中学校</td><td>80</td><td>70</td><td>▽12.5%</td></tr> <tr> <td>高等学校</td><td>251</td><td>284</td><td>▲13.1%</td></tr> </tbody> </table>	自転車乗用中事故発生件数	H27	R6	増減率	小学校	129	66	▽48.8%	中学校	80	70	▽12.5%	高等学校	251
自転車乗用中事故発生件数	H27	R6	増減率														
小学校	129	66	▽48.8%														
中学校	80	70	▽12.5%														
高等学校	251	284	▲13.1%														

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果			
			計	460	420	▽8.7%
			⑨について令和8年度から16歳以上が交通反則通告制度の対象となることから、学校教育において自転車安全教室をカリキュラムに盛り込むよう配慮をお願いしたい。 ⑫について、加入数、加入率などに関する公的な調査結果がなく、実態の把握が困難となっていることから、加入状況を毎年把握した上で、加入促進に向けて積極的に取り組んでいただきたい。			
		その他	自転車は極めて身近な交通手段であることを踏まえ、誰もが通勤・通学・買い物・子どもの送迎など、気軽に利用できる日常利用の自転車について、より利用の促進を図ることが必要と考える。なお、日常利用の自転車の促進には、安全教育及び安全対策を一体的に取り組んでいくことが重要であると考え。			
自治体等	青森県	目標1	⑫について、普通自転車通行指定部分がある歩道等を整備した事例はあるが、自転車通行帯等といった自転車通行空間の整備を行う場合、既存の道路敷地に整備スペースが無く、新たに用地取得が必要となる箇所が多いことから、自転車通行空間の整備が進んでいない状況です。			
		目標4	⑫について、普通自転車通行指定部分がある歩道等を整備した事例はあるが、自転車通行帯等といった自転車通行空間の整備を行う場合、既存の道路敷地に整備スペースが無く、新たに用地取得が必要となる箇所が多いことから、自転車通行空間の整備が進んでいない状況です。			
自治体等	岩手県	目標1	①について、県側から各市町村に対して、会議の場や個別説明を通じて、市町村計画策定を促しているところであるが、計画策定数について伸び悩みが課題である現状を踏まえ、例えば、国土交通省側から自治体向けの説明会開催などの検討をお願いしたい。			
		目標3	⑬について、本県では、将来的なナショナルサイクルルート指定を目指す中、「先進的なサイクリング環境整備事業」の活用を見据えているものの、交付要件のハードルが高いため、当該交付金を活用できていないところ。そのため、選定要件(特に、要件4のうちア及びイについて)の基準を緩和して頂けないか検討願いたい。 ※ 参考資料①を添付します。 ※ 選定要件4 ア) 自転車通行空間がルートの概ね2/3以上整備されていること。 イ) 訪日外国人旅行者にもわかりやすいルート案内の路面標示又は標識が、単路部に概ね5kmごと、また全ての分岐部に設置されていること。			
		目標4	・⑫について、昨今の大規模災害にて活用した事例等があれば、各都道府県に情報提供をお願いしたい。			
		その他	・新たなモビリティという観点では、交通空白地帯・不便地域の解消を図るため、コミュニティバスやデマンド交通などの利用が増えているが、それらの新たなモビリティと自転車(シェアサイクル)を組合せた連携や、海外の「モビリティ・ハブ」の考え方が浸透していくよう、次期計画案に盛り込んでいただきたい。 ※参考資料②を添付します。			
自治体等	宮城県	目標1	・①について、市町村の策定率が低い状況。 ・策定の手引きの更なる周知と活用促進や策定することのメリットなど、各自治体に対して積極的にアプローチしていくことが必要。			
自治体等	秋田県	その他	自転車は、環境負荷低減、国民健康増進、観光振興、地方創生、人口減少社会の地域活性化に貢献し、特に公共交通機関の維持が困難な地方部における移動手段や観光周遊ツールとしての役割拡大が期待されます。しかしながら、予算や制度の運用面の制約があることから、十分な効果を発揮できていない現状がござります。つきましては、本事業がより一層効果的に機能し、自転車通行空間の計画的な整備、生活道路での交通抑制、無電柱化と合わせた取り組み等の補助対象事業の拡充や、これらを支える予算の確保については、地方自治体の財政負担が軽減されるよう検討いただきますようお願い致します。			
自治体等	山形県	目標1	⑫自転車通行空間の計画的な整備について ・安全な通行環境の維持管理について、自転車通行空間は整備するだけでなく、自転車利用者の視点に立った維持管理が重要となると考える。 ・路面・表示の劣化や障害物の除去など、継続的な維持管理の重要性を次期計画にも明記し、そのための財源確保策についても配慮をお願いします。 ・路肩部などの路面清掃や除草作業が必要となっている。そういった維持経費に対する補助制度の拡充などの配慮をお願いしたい。			
		目標4	⑮矢羽根型路面標示について 整備後に標示の意味について多数の問合せを受けている。地元新聞紙面掲載などの周知活動を行っているが、国としてもより一層の広報・周知への配慮をお願いしたい。			

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		その他	データ活用による計画策定・評価(EBPM)の推進 ● 自転車通行空間の整備効果や利用実態を客観的に評価するため、スマートフォンアプリや GPS 等から得られる移動データ(ビッグデータ)の収集・分析基盤を国が整備し、地方自治体が活用できるような仕組みづくりを推進してほしい。 ● データに基づいた計画策定(EBPM: 証拠に基づく政策立案)により、より効果的・効率的な施策展開が可能となると考える。
自治体等	茨城県	目標 1	①について自転車活用推進計画を策定した茨城県内の市町村数が 44 市町村(3ルート加盟市町村数(いずれか含む)は 25 市町村)中 13 市町に限られている。市町村において、計画策定の意義が明確に理解できない、協議会の設置等手続面が負担である、等の課題があり、計画策定を推進する際の障害となっている。については、計画策定の意義やメリット等に係る市町村の理解促進についてご支援いただくとともに、計画策定手続の簡素化についてご検討いただきたい。
		目標 3	⑫について、インバウンドサイクリストの誘客に向け国際的なサイクリング大会等の開催を考えているが、費用面での実施の難しさを感じているところである。については、国際的なサイクリング大会等の開催支援に係る事業について次期計画に向け議論いただきたい。
自治体等	栃木県	目標 3	○国際的なサイクリング大会等で活躍する自転車競技選手の育成(追加)
		目標 4	⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 令和8(2026)年4月1日施行となる改正道路交通法において、自転車の交通違反に対する反則通告制度が適用となることから広く広報啓発する必要がある。 ⑳自転車通行空間の計画的な整備 自転車通行は車道が原則であるが、現状道路では幅員が狭く通行に適さない道路が多いことから、道路管理者が道路の新設や拡幅を実施する際には自転車通行空間を念頭に置いて整備するものとするようにされたい。
自治体等	群馬県	目標 1	②について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用する場合は自転車ネットワークに採用しないこととなっている。 一方、本県では既設の自転車歩行者道の多くを自転車ネットワークに位置づけており、そのほとんどが「自動車交通量が多く、路肩も自転車が十分に通行できる幅員がない」「長大橋梁や隣接地買収困難な路線などで、拡幅もできず、道路空間再配分もできない」などの理由により、自転車の車道通行への移行ができず、自転車歩行者道をそのまま活用せざるを得ない状況で、ガイドラインとの整合に苦慮しているところである。 については、上記のような路線において、「自転車歩行者道内における車道側通行を促す対策を実施している路線はネットワークに含むことができる」など、自転車ネットワークに自転車歩行者道を位置づけられるような扱いについて検討をお願いしたい。
		目標 3	⑬について、本県ではナショナルサイクルルート指定に向けた取り組みを開始したところである。しかし、今後は鉄道駅や商業施設などの民間事業者のご協力をいただくことが課題と考えている。については、民間事業者の皆様に向けて、ナショナルサイクルルート指定によるメリットを含めた周知・広報活動を一層推進していただきたい。
		目標 4	⑳について、群馬県では令和3年4月に改正した県条例により自転車の保険加入を義務化し、これに先立ち一定基準を満たす民間保険に、県の認証を付与するなど、官民連携した普及啓発を図ってきた。 義務化を受けて、県民の関心も高まり、保険加入に関する問合せが寄せられるが、義務化に対応する保険が TS マーク、自動車保険、火災保険等多岐に渡り、加入者の選択肢が豊富である反面、加入者本人をして加入状況の正確な把握が困難となっている状況が散見される。自動車の自賠償保険は加入した保険会社によらず、統一した規格で加入期間を示す証書とシールが交付される。自転車の保険についても、これと同様に全国で統一された規格で加入期間を示すシールの様なものが交付される等、誰でも容易に自分の保険加入状況を確認できる仕組みの構築に配慮をお願いしたい。
自治体等	埼玉県	目標 1	①について、県内市町村の策定率が低く、人手・機運が薄い中、策定の必要性やメリット等を説明することに苦慮している。策定を前提とした整備時の補助金だけでなく、策定時の支援にも配慮をお願いしたい。
自治体等	千葉県	目標 1	①について 地方版推進計画、ネットワーク計画策定の状況については、市町村に対し、策定の支援を行っているものの、未策定自治体が多い状況です。特に地方部では自転車利用が少ないこと等から策定が進んでいないため、同様の地域での成功事例等を踏まえた、方針の提示等をお願いしたい。また、これに併せて計画策定による、メリットを感じられるような、財政的な支援をお願いしたい。 ②について 県管理道路を完成形態で整備するにあたっては、主に自転車道と自転車専用通行帯での整備となります。しかしながら、実際は現道の再配分が困難な路線が多く存在し、道路幅員を広げるための用地取得についても難しく、理想的な自転車通行空間の整備が進まない状況です。このことから、安全で快適な自転車利用環境

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果																																																						
自治体 等	新潟県		創出ガイドラインについて、暫定形態・完成形態ともに柔軟な運用ができるよう、支援をお願いします。 ③について 違法駐車を取り締まりは指定区間のみが対象となり、自転車通行帯の整備延長をすべて規制することは考えにくい状況となります。違法駐車を防ぐための、ポストコーン設置など物理的な対策の推進についてもお願いしたい。																																																						
		その他	・多様な自転車走行空間の整備に向けて、オランダやノルウェー等で導入されている高速自転車道路について、推進をお願いしたい。																																																						
		目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 ・当県のサイクルルートの整備について、雪国特有の幅広路肩(堆雪帯)を活用し、矢羽根等による自転車通行空間の整備を行っている箇所があるが、矢羽根などの路面標示は冬期の除雪により摩耗してしまい、非降雪地域と比較し、塗り替えの頻度が高くなることが懸念されている。降雪地域においても、除雪の影響を受けにくい、耐久性に優れた路面標示材の検討や矢羽根などの路面標示に代わる手法の検討が課題となっている。 ・警察では、自転車は車道通行を原則とし、自転車と自動車、自転車同士、自転車と歩行者との輻輳による交通事故等を防止するため、道路管理者には「自転車道の整備」を要請するとともに、事故の発生状況、駐車車両の多寡、道路の形状等を踏まえて、交通規制による普通自転車専用通行帯の設置、普通自転車の歩道通行部分の指定、普通自転車歩道通行可の見直し、自転車横断帯の見直し(廃止)を行うなど、道路管理者と連携して安全な自転車通行空間の整備を推進する必要がある。 ③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 ・自転車通行の安全性を向上させるため、道路状況及び交通実態等を踏まえ、自転車通行空間の整備と併せて、駐車規制の実施を検討する必要がある。 ⑦生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 ・交通管理者と道路管理者とで連携を図り住民の意見を踏まえながら、通過交通や車両速度の抑制等を目的とする「ゾーン30」を整備し、区域内における歩行者や自転車の安全な通行空間を確保する必要がある。																																																						
		目標 4	⑩交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ・令和5年4月の改正道路交通法施行により自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務化されるとともに、令和6年 11 月の同法施行により、自転車のながらスマホ及び酒気帯び運転が罰則の対象となった。 更に令和8年4月1日からは、自転車の交通違反に対し反則金の納付を通告する、いわゆる「青切符」による取締りが導入されるなど、自転車に関する交通法規の改正が相次いでいる。こうした新たな自転車の利用ルールについて広報啓発を強化するとともに、ルールを遵守した自転車の適正な利用について意識を高めていくための取組が重要と考える。また、令和8年4月1日から導入される自転車をはじめとする軽車両への青切符については、取締りの対象年齢は 16 歳以上となっている。自動車の運転免許を取得できない高校生は自転車が主な移動手段であることから、学校・社会を通じて高校生の交通安全意識の向上に資する施策が重要だと思われる。 ・自転車事故発生件数、検挙・指導警告数(令和 3 年から令和 7 年 5 月末まで)は以下のとおり																																																						
			<table><tr><td></td><td>令和3年</td><td>令和4年</td><td>令和5年</td><td>令和6年</td><td>令和7年5月末</td></tr><tr><td>発生件数</td><td>360</td><td>373</td><td>347</td><td>331</td><td>64</td></tr><tr><td>(全事故比)</td><td>12.6</td><td>13.7</td><td>12.8</td><td>12.4</td><td>6.7</td></tr><tr><td>死者数</td><td>6</td><td>11</td><td>5</td><td>4</td><td>0</td></tr><tr><td>(全事故比)</td><td>12.8</td><td>18.0</td><td>9.1</td><td>7.3</td><td></td></tr><tr><td>負傷者数</td><td>352</td><td>356</td><td>333</td><td>318</td><td>62</td></tr><tr><td>(全事故比)</td><td>11.0</td><td>11.4</td><td>10.8</td><td>10.4</td><td>5.6</td></tr><tr><td>検挙</td><td>7</td><td>5</td><td>7</td><td>62</td><td>114</td></tr><tr><td>(内飲酒運転)</td><td>3</td><td>3</td><td>2</td><td>17</td><td>43</td></tr></table>		令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年5月末	発生件数	360	373	347	331	64	(全事故比)	12.6	13.7	12.8	12.4	6.7	死者数	6	11	5	4	0	(全事故比)	12.8	18.0	9.1	7.3		負傷者数	352	356	333	318	62	(全事故比)	11.0	11.4	10.8	10.4	5.6	検挙	7	5	7	62	114	(内飲酒運転)	3	3	2	17	43
	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年5月末																																																				
発生件数	360	373	347	331	64																																																				
(全事故比)	12.6	13.7	12.8	12.4	6.7																																																				
死者数	6	11	5	4	0																																																				
(全事故比)	12.8	18.0	9.1	7.3																																																					
負傷者数	352	356	333	318	62																																																				
(全事故比)	11.0	11.4	10.8	10.4	5.6																																																				
検挙	7	5	7	62	114																																																				
(内飲酒運転)	3	3	2	17	43																																																				

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果					
			指導警告	2, 347	4, 343	7, 132	7, 818	2, 788
			自転車事故の発生件数と負傷者数は減少傾向にあるが、全事故に占める自転車の割合はほぼ横ばい(12%以上)で推移し、自転車利用者の死亡事故も一定数発生しているほか、自転車事故の大部分は自転車側にも法令違反が認められる状況にあり、自転車を取り巻く交通事故情勢は依然として厳しい。自転車の指導警告数は年々増加しており、検挙数についても令和6年 11 月の改正道路交通法の施行後は、自転車の酒気帯び運転に罰則が適用されたこともあり、増加が著しい。 自転車事故のない安全で安心な社会の実現に向け、交通安全意識及び遵法意識の向上に資するよう、年齢層に応じた交通安全教育を推進し、自転車の正しい通行方法や自転車用のヘルメット着用の実践を促すとともに、自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした広報啓発活動や悪質・危険違反の指導取締りを推進し、交通ルールの周知徹底を図る必要がある。 なお、令和7年4月に、自転車等利用者を対象に交通安全活動を重点的に実施する部隊「サイクルポリス」を発足し、今後は、幅広い広報啓発活動を推進していくこととしているほか、令和8年4月からは、自転車の交通違反に交通反則通告制度(定型的な違反行為に対し、定額の反則金の納付を求める制度)が導入されることから、自転車の基本的な交通ルールの周知とともに、本制度の趣旨を理解してもらうための広報を併せて実施していく必要がある。 ⑩学校における交通安全教室の開催等の推進 ・警察では、中高生に対するスクエアードストレイト手法を用いた自転車教室を行っている。スクエアードストレイト手法を用いた自転車教室の効果は高いものの、年間実施数が限られていることから、拡充できる仕組み作りが必要と思われる。					
自治体等	石川県	目標 1	①について、市町村の自転車活用推進計画(自転車ネットワーク路線の位置づけを含む)の策定について、働きかけを実施することについて、問題はない。しかしながら、策定に対しては路面標示などの維持管理の課題もあると思われるため、ご配慮をいただくと助かります。					
		目標 4	⑨について、市町村の自転車活用推進計画(自転車ネットワーク路線の位置づけを含む)の策定について、働きかけを実施することについて、問題はない。しかしながら、策定に対しては路面標示などの維持管理の課題もあると思われるため、ご配慮をいただくと助かります。(再掲)					
自治体等	福井県	目標 3	⑬について、魅力的なサイクリングルートの要素の一つとして、「安全安心に走れる」ことが求められ、郊外では主要幹線と並走する、自動車の通行台数が少ない県道や市町道などがルートとして設定されることが多い。一方でそのようなルートは、道路維持管理費の確保が難しいなかでは、交通量が少ない箇所は対策の優先度が下がることから、修繕等に必要の財源を確保することが難しい。 さらに、タイヤ幅が狭いスポーツバイクなどの交通の安全確保するためには、ひび割れやポットホールなどについては、よりきめ細やかな対応が必要となるため、路面表示等だけでなくサイクリングルートとして安全な路面状況を維持管理するための経費についても支援願いたい。					
自治体等	長野県	目標 1	①②について、自転車の活用及び普及促進には走行環境の整備が必要不可欠である一方で、地方公共団体においては生活道路をはじめとした維持管理を行う必要があり、自転車通行空間の整備に費用を割くことが難しいという実態がある。 自転車通行空間の計画的な整備を計画に盛り込むのであれば、上記のような実態も踏まえ、安全・安心な自転車走行環境整備に関する支援拡充を検討いただきたい。 ④について、シェアサイクルの普及促進の最大の課題は事業の採算性や事業を継続する体制と考えられるため、シェアサイクルの普及促進を今後も進めていくのであれば、導入経費の支援とともに成功事例の横展開を図るような取組をご検討いただきたい。					
		目標 2	⑧⑨について、トラック競技場等だけでなく、マウンテンバイクフィールドへの整備促進及びヒルクライムやファンライドなどのサイクルイベントの開催に向けた(公道の)走行環境整備促進がさらに進むような施策・支援策を検討してほしい。					
		目標 3	⑬について、(現行のナショナルサイクリングルートは勾配要件などが設定されていることから)既指定ナショナルサイクリングルートのほとんどが、海沿いもしくは湖沿いとなっており、本県のような山岳を有する地域での指定は現実的に難しい状況。					
		目標 4	ルートの多様性という観点から、本県のような山岳ルートの指定にも配慮をお願いしたい。 ⑰について、市町村からは、地元住民から矢羽根型路面標示の意味合いを問われることが度々あると聞いている。ついては、交通法規の啓発に合わせ、矢羽根型路面標示を整備する意義や目的についても周知に配慮をいただきたい。同じく⑰について、外国人サイクリストへの注意喚起を行うため、多言語での発信についてもご検討いただきたい。					
自治体等	静岡県	目標 1	①について、自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の未策定の市町があり、独自で開催している会議等で計画の必要性を説明しているが、策定できていない市町がある。策定時のメリットや策定方法の具体的な事例を示していただきたい。					

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		その他	2026 年に予定している道路交通法の法改正(自転車の交通違反による青切符)を受けての自転車通行空間の整備のありかたについて、追加で項目をあげたらどうか。
自治体等	愛知県	目標 1	①について県としても管内市町村へ働きかけを行っています、計画策定をするための予算措置が困難との意見がありますので、未策定市町村において、一定の条件により優先的に計画策定を図る市町村(自転車交通量が多い、自転車事故数が多い等)の場合においては、財政支援を行う等、計画的に策定数が進捗するように、取組を進めていただきたい。
自治体等	三重県	目標 3	⑬についての課題を受けて、自転車活用については、専門的な知見が必要であるためアドバイスを受けれるような専門員の設置や派遣、相談窓口等に配慮をお願いしたい。
自治体等	大阪府	目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の推進 自活計画策定においては、道路部局や観光部局など複数の部署間をまたぐため、特に市町村では策定が難しいという実態をよく耳にする。 自活計画の分かりやすい策定方法など、市町村に向けたアプローチが必要と感じており、次期計画においても引き続き積極的に市町村における計画策定の促進を推進すべきと考える。 ② 自転車通行空間の計画的な整備 自転車通行空間の整備においては、道路交通法の改正により青切符が切られることを受けて、より一層、物理的に車道と自転車通行空間を分離した自転車専用通行帯や自転車道などの自転車通行空間の整備が求められることになると感じているが、現道幅員の限られた中で、新たに幅員を創出させることが困難なケースが多く課題と認識。 自転車専用通行帯の整備を推進するためにも、幅員が狭小な箇所においては、連続的に自転車専用通行帯幅 1.0mで取り扱ってよい旨を警察庁と連携して発信して頂きたい。
		目標 3	⑬ 大阪府では、大阪・関西万博を契機として、自転車により安全、快適に府内各地を周遊できるよう、周辺府県の広域サイクリングロード・NCR との連携を含め、広域的な自転車通行環境の整備・検討をしている。 既存の自転車道・通行環境のストック活用など、整備手段について柔軟な検討・選択をしていくことが、広域的なネットワークの充実のために必要であると感じている。
		目標 4	⑰⑳ 自転車の交通ルール周知や自転車ヘルメットの着用促進、損害賠償保険への加入促進等について、本府においても力を入れて取り組んでいるところではあるが、思うように効果が出ていない状況。また、自転車の交通違反に対して反則金の納付を通告する、いわゆる青切符制度が来年4月から適用されることを受け、より効果的な啓発が求められている。 そこで、交通安全にかかる広報啓発を行うにあたり、より効果的と思われる啓発手法等があれば、その考え方や参考事例等について都道府県や市町村にも展開・共有いただきたい。 ⑲㉑ 質問 1 の回答と同じ。 ⑲⑳㉑ 普通自転車と概ね同じ空間を通行する特定小型原動機付自転車(一定の基準を満たした電動キックボード等)の普及に伴い、両交通モードの共存のもとにおいても安全で安心な交通環境を実現できるよう、両交通モードの位置付けや通行環境整備の指針について、次期計画内の記載の配慮をお願いしたい。
		その他	令和8年4月から青切符が切られるようになるが、自転車通行空間の整備が進んでいないことを指摘する意見が府民から寄せられている状況。(主に電話) 自転車通行空間の整備においては、道路交通法で青切符が切られることを受けて、より一層、物理的に車道と自転車通行空間を分離した自転車専用通行帯や自転車道の整備が求められることになると感じている。 自転車専用通行帯や自転車道の整備を今後予定しているが、費用も大きくなる。 従前、国費(交付金)をいただいで整備を進めているが、自転車通行空間整備に関わる新たな補助金等、資金面での強化をお願いしたい。 普通自転車と概ね同じ空間を通行する特定小型原動機付自転車(一定の基準を満たした電動キックボード等)の普及に伴い、両交通モードの共存のもとにおいても安全で安心な交通環境を実現できるよう、両交通モードの位置付けや通行環境整備の指針について、次期計画内の記載の配慮をお願いしたい。(質問 4 の回答再掲)
自治体等	兵庫県	目標 1	○重点的に取り組むべき事項 ④について ・年齢等問わず様々な方の活用につなげるため、全国のシェアサイクルの情報を一つのサイトに集約して発信する等の取組み。
		目標 2	○重点的に取り組むべき事項 ⑪について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・自転車通勤を普及させるため、制度導入に対するメリットやニーズ、雇用者の「生産性向上」や「健康増進」等が企業にもたらす具体的効果を認識してもらう機会（イベント、説明会）の創出。
		目標 4	○重点的に取り組むべき事項 ⑰について ・令和8年4月からの自転車取り締まり強化（青切符）を受けて、高校生世代に対する、積極的な広報啓発活動。 ⑱について ・学校主体で企画・運営する交通安全教室だけではなく、その他の各種団体が主体となった、より効果的な交通安全教室の企画・運営。 ⑳について ・県立学校では県条例に基づき、登下校で自転車を利用する生徒については、自転車登校許可要件に自転車保険の加入を義務づけている。しかし、いまだ100%の加入状況ではないため、引き続き自転車保険加入について周知と、経済的に自転車保険に加入できていない家庭への支援や配慮。
		その他	○重点的に取り組むべき事項 ・サイクルルートまでの自転車の運搬サービス（鉄道・バス・航空機による輸行、自転車託送サービス等）の普及。
自治体等	奈良県	目標 1	②自転車通行空間の整備に関しては自転車ネットワーク計画等の基本的な整備計画が示された上で全県的に整備を行っていくべきと考えているが、計画策定のハードルも高く、また県単独ではネットワークとしての整備が難しいこともあり、なかなか進んでいない状況であるが、ぜひ奈良県で行われている直轄国道による大規模な道路整備（京奈和自動車道の整備、国道25号線の無電柱化、斑鳩パークウェイ（国道25号線バイパス）の整備等）において、自転車通行空間の整備を進めて頂ければ、交差する県道、市道での自転車通行空間やナビラインの整備が進み、左側通行による安全走行の促進が進むのではないかと考える。また、本県から大阪府等の他府県と繋がる箇所は県道だけではなく国道もあることから広域的なサイクリングルートの整備においては直轄国道の自転車通行空間の整備が必要不可欠であるため、協力をお願い出来ればと思っている。
		目標 2	①自転車通勤の促進に関して、安全な走行には質問1と同様の自転車通行空間の整備が不可欠だと考えている。学生や社員が安心して自転車を走行するためには、自動車・二輪車の並列走行に速度や幅寄せによる恐怖を感じないことが重要だと考える。
		目標 3	奈良県は外国からの観光客が多く、レンタサイクルやシェアサイクルを利用した外国人観光客の自転車周遊が少しずつ増えてきていると感じている。本県では魅力ある観光資源が多数あるが、自転車による外国人向けのガイドツアー等、他府県で実施されているような自転車による観光振興が進んでいないので民間企業と連携した取組事例や支援等を頂ければと思う。長距離走行を目的としたサイクリングについては、サイクルトレインの普及や電動自転車の重点場所の提供等、日本全国を周遊出来るような取組があれば楽しいと思う。
		目標 4	自転車の通行ルールの普及は道路整備と付随していると考え。また、自転車に関しては「信号を守る」や「歩行者は歩道を歩く」等の子供の頃から当たり前に感じている道徳的なルール付けが弱いと感じる。時間がかかることではあるが、絶対的なルールとして幼い頃から教育していくことが重要だと考える。
		その他	自転車は人が移動する一つの手段ではあるが、乗車する行動が様々な取組や施策と繋がっている乗り物である。その利用価値を高めて理解してもらうことで利用促進を図っていくことが重要だと考えている。
自治体等	鳥取県	目標 1	① 地方公共団体、特に市町村の自転車活用推進計画策定が一層進んでいくよう、国が主体的となった説明会や計画策定の促進事業をお願いしたい。鳥取県としてもナショナルサイクルルート指定を目指す中で、県内市町村対象とした研修会などの開催をしているが、なかなか進んでいないのが現状。
		目標 3	④ 地方都市における二次交通解消のためのシェアサイクルについて、コンスタントな利用者が見込めない場合が多く、継続的な実施に繋がりにくいため、シェアサイクルの導入や利活用に関する補助メニューなどがあると検討しやすいと感じている。
自治体等	島根県	目標 1	愛媛県での Velo-city 開催が決定したことはとても素晴らしい、大きな成果かと思う。今後、Velo-city に向けて、愛媛県のみならず周辺や国内での受け入れ体制を構築していく必要性もあると考えられるので、開催に向けた関連情報の発信をお願いしたい。
自治体等	岡山県	目標 1	①について、岡山県内の市区町村における計画策定状況は、1割にも満たない状況であり、策定を促しているものの進んでいないのが現状です。 原因として、各市区町村における職員不足などが考えられます。 ついては、こうした状況を踏まえ、策定済市区町村数など指標設定への配慮をお願いしたい。
自治体等	広島県	目標 1	①自活計画が未策定の市町に向けて引き続き財政的な支援をお願いしたい。 ②自転車利用者のための通行空間の確保が求められており、計画的な整備が必要であるため、引き続き財政的な支援をお願いしたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
自治体等		目標 3	⑫サイクリングしまなみの継続的な開催について、引き続き支援をお願いしたい。 ⑬サイクリング大会やサイクリングルートの整備や維持管理(清掃、除草、舗装修繕、距離標の更新)など走行環境整備にかかる費用について、財政的な支援をお願いしたい。
		目標 4	⑰ヘルメットの着用、左側通行等のサイクリストのマナー向上に加え、自動車利用者の理解も進むように引き続き啓発する必要がある。 ⑳当県でも加入促進のため広報活動をしているところであるが、加入率が 7 割にとどまっており、引き続き加入促進の取組が必要である。
	山口県	目標 1	㉑について、原則、自転車は車道を走行しなければならないが、自転車道等の区間の整備は部分的なため、現状として自転車が歩道内を通行する場合が多く、自転車と歩行者の事故が課題である。
		目標 4	⑯⑰について、交通ルール、マナーの遵守、点検整備、ヘルメット着用の意識が未だ浸透していると言い難く(特に若年層、高齢者)、継続的かつ多様な媒体を活用した広報啓発活動の強化、学校、地域、企業と連携した段階的な教育プログラムの整備、実施を推進するとともに、いわゆる「青切符」制度の運用開始を見据え、「指導、取締りと教育」で行動変容を促す。 ㉑について、加入義務化地域における浸透不足や加入手続きの煩雑さ等から自転車保険の加入率が上がっていないため、各種媒体を活用した加入義務化の広報、自転車保険への加入手続きの明確化、ワンストップサービスの整備、学校や関係団体と連携した継続的な加入啓発が必要。 ⑰について、交通事故総発生件数は年々減少傾向にあるものの自転車に関与する交通事故の構成率は横ばいであり、また、令和8年4月から自転車への交通反則通告制度が導入されることを踏まえ、交通ルールの遵守に向けた広報啓発活動と交通事故抑止に資する交通指導取締りが重要となります。 ⑯について、⑰でも記載した交通反則通告制度は16歳以上の者に対して適用されることから、高校生も対象となります。 現在でも警察と学校が連携した交通安全教育を実施しているところですが、数に限りがあるうえ、全てを補填することは困難であることから、「平素から教員による指導と保護者への指導の呼びかけを重点的に行う。」などの記載が必要と思われます。 ⑰について、令和8年4月1日から「自転車等に対する交通反則通告制度導入」という大きな課題が待ち受けているところであるが、指導・取締りの必要性について理解が得られるような広報を行うことにつき配慮をお願いしたい。
		その他	・猛暑対策 ・スポーツサイクルの位置づけの明確化と法整備 ・特例特定小型原動機付自転車の普及などによる交通秩序の変化やモペット等のいわゆるペダル付き電動バイクの利用による交通ルールを無視した道路での通行事例が増加していることから、道路利用者に対する道路交通法令の周知が課題である。
自治体等	徳島県	目標 1	①について、当県においては、市町村計画策定の進捗率が上がらないことが課題。 計画策定を促すべく、新たな補助制度創設等の予算措置、計画策定のメリットの再周知など、国・県が協力し更なる取り組みが必要であると考えている。
自治体等	香川県	目標 1	・①について、地方版自転車活用推進計画を策定している地方公共団体数が限られていることから、計画策定について重点的に働きかける必要があると考える。 ・②について、シティサイクルとサイクリストが乗るロードバイク等では走行速度が大幅に異なり、自転車同士の事故の危険性も高まっていることから、自転車種別を考慮した通行空間を設定しガイドラインで示してほしい。
		目標 4	・②について、災害時には四輪では通行不可能箇所において、自転車を使用することで避難所との連絡手段確保や被災状況の把握等が可能となる場合があるため、重点的に取り組むべきであると考えている。
自治体等	愛媛県	目標 1	①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 全国的に市町村の計画策定が進んでおらず、本県においても県内 11 市9町のうち、2025 年度末時点で計画策定済みの自治体は8市のみと、県計画で定める 2026 年度末の目標値 10 市町に満たない状況である。 先駆的な取組みや実効性のある取組みのデータベース化等により地方版計画策定の効果を横展開する仕組みを構築するなど、市町村計画策定に向けた支援や策定後の取組実施に向けた支援の充実に配慮をお願いしたい。 ⑥情報通信技術の活用の推進 地方では、シェアサイクルが普及しておらず自転車プローブデータの活用が困難な地域もある。安全利用の促進や走行空間の整備、まちづくり、サイクルツーリズムの振興等、自転車利用推進に係るあらゆる取組みに資するものとして、携帯電話の位置情報等のビッグデータから自転車利用者のみのデータを抽出するなど、全国統一的に情報通信技術の活用が可能な仕組みづくりの検討をお願いしたい。
		目標 3	⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			本県は、広島県や地元自治体等との連携により、ナショナルサイクルルートであるしまなみ海道に世界各地から参加者が集まる国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」を開催しているほか、国土交通省をはじめとする関係機関の強力な後押しを受けて国際会議 Velo-city2027 の誘致にも成功し、今後ますます世界から注目される地域となり、その効果が全国に波及することが期待される。 こうした国際会議や国際サイクリング大会等の誘致・開催に向けて自治体と連携した取組みをさらに強化していただくことはもとより、自治体の取組みに対する財政援助等の積極的な支援について配慮をお願いしたい。 また、ナショナルサイクルルートの更なるプロモーション強化や横連携の促進などのソフト面の施策について、国が主導権を持って進める体制の構築に配慮をお願いしたい。 【参考】サイクリングしまなみの参加者数 2022 年大会 日本人の参加者:46 都道府県 6,191 名 外国籍の参加者:33 か国・地域 180 名 2024 年大会 日本人の参加者:47 都道府県 2,967 名 外国籍の参加者:27 か国・地域から 479 名
		目標 4	②自転車通行空間の計画的な整備 全国では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局)」に基づき、各市町村が自転車ネットワーク計画を策定し、その計画に基づき、各道路管理者が自転車通行空間の整備に取り組んでいるところ。 H28 年度末に 1,247km であった自転車通行空間延長は、R5 年度末には 7,570km になるなど、各道路管理者の取組みも加速している。しかし、その整備形態の内訳を見てみると、車道混在(矢羽根型路面表示)が全体の 88%となる 6,665km となっており、限られた道路空間の中で暫定的な整備が進められてきた状況がうかがえる。 車道混在(矢羽根型路面表示)については、自転車の通行位置・通行方法を示し、ドライバーへの注意喚起などの効果が期待される一方で、交通量や路肩幅員、周辺の土地利用等の状況によっては、自転車を車道に誘導することによる事故を心配する声も聞かれる。 「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」でも議論がなされてきたが、今後の自転車通行空間の整備の方向性を議論するにあたって、また、矢羽根型路面表示の適切な維持管理が今後求められる中、これまで進められてきた車道混在(矢羽根型路面表示)の整備効果を科学的知見に基づき、検証することをお願いしたい。(グラフ等略)
自治体等	高知県	目標 1	① の地方公共団体における計画策定について、高知県では計画策定率が低いのが課題です。 計画策定にあたり、予算・事務作業の両方の理由より、策定率が上がらないのが実情です。 下記点の検討をお願いします。 ・計画策定業務に使用できる予算措置 ・計画を策定することによる、整備を行うにあたってのメリットの充実 (現在のメリットは、防災交付金事業重点配分。 重点配分を受けるには、「立地適正化計画作成」も必要) ・計画(簡易版)の新規作成 ②高知県では中学生・高校生の自転車通学割合が高いものの、車道・自転車・歩行者の空間が区分されている道路が少ない状況である。とくに大規格道路では自転車・歩行者が接触しないような標示や標識、舗装の色彩、材質等により明確に区分することを望む。 ⑤高知県の高校生は公共交通機関と自転車を乗り継いで通学する生徒が多く帰宅時は駅に自転車やヘルメットを置いておく必要がある。駐輪場に屋根がない駅があるので、雨天時に自転車やヘルメットが濡れないよう屋根の設置を望む。 ①については、国内及び地域内の現状のサイクリストの人数や動向の把握を、それぞれの地方公共団体単位で実施することが難しいところです。以前、国の補助を受けて実施された「サイクリスト国勢調査」のような国内規模の調査を実施いただき、サイクリストの現状や今後の動向について把握し、共有いただけると地方公共団体の自転車活用推進に繋がると考えます。
		目標 2	⑨について、道路整備促進地方公共団体が管理する国道や地方道等におけるサイクルルートの基準やガイドラインを今後示していただければ、地方公共団体による自転車活用推進のための道路整備促進に繋がると考えます。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 3	⑬について、サイクリングルートやサイクルトレイン等の整備を全国各地、各自治体が実施しているところですが、実際に整備した後の客観的・定量的効果(国内外からのサイクリストが〇〇名増加した、地域内のサイクリストが〇〇名増加した等)について、国が集約し、成功事例を共有することで、地方公共団体の自転車活用の取組促進に繋がると考えます。
		目標 4	⑰大人の自転車運転のマナーの悪さやヘルメット着用率の低さが目立つので、大人に対する自転車ルールの指導・徹底の強化を望む。 ⑱学校における交通安全教育の開催については、各学校で行われているところであるが、本県では警察関係者が講師となり実施する場合が多い。自転車の青切符制度も始まることから、外部講師の活用を踏まえた交通安全教室のさらなる拡充を望む。
		その他	⑳について、災害時における自転車活用の取組として、防災施設等における自転車配備の取組や実際に自転車を活用した防災の事例等を共有いただくことで、地方公共団体の災害時における自転車活用の推進に繋がると考えます。
			自転車活用を推進し、自転車を利用する人が増えれば、自転車の交通事故割合も増えることが予想される。自転車死亡事故の大半が頭部外傷によるものであることから、現在、道交法では着用が努力義務とされているが、努力義務では着用しない大人も子どもも多い。指導する側の根拠としても努力義務では徹底しきれず、法律等で早期に自転車ヘルメット着用を義務付けるように望む。 ----- 本県においては、自転車活用推進の取組を始めて数年経過したところですが、サイクリストの人数の推移やサイクリストが地域へもたらす独自の効果については未だ把握しきれておらず、自転車活用の推進が難航しているところ。そのため、今後、国においてサイクリストがもたらす効果や今後の動向について調査等により把握し、共有いただくと地方公共団体の更なる自転車活用推進に繋がると考えます。
自治体等	福岡県	目標 4	「㉔自転車通行空間の計画的な整備(2.の再掲)」について 当県においても、車道混在(矢羽根型路面標示等)の整備延長は増加傾向にあります。用地の制約などにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備延長は伸び悩んでいます。 2024 年 6 月に改正された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離による整備手法が例示されているところですが、こうした整備は、地域住民の生活環境や、経済活動に深く関わるものであり、地元調整の難しさを伴います。 (例:植樹スペースの減少、荷捌きスペースの減少など) つきましては、他の地方自治体における成功事例や、反対を乗り越えて整備された事例を幅広くご紹介いただければと思います。
自治体等	佐賀県	目標 1	①において、市町の計画策定完了箇所は令和7年6月現在で1市町(20 市町中)である。市町からは「他の優先事業がある、人員・予算不足、計画策定する意義が分からない」など、計画策定に向けて消極的な意見が多いのが課題である。整備事例の周知や業務効率化が見込める支援策などについて配慮をお願いしたい。
		目標 3	⑬について県では、サイクリングコースの造成、サイクルラックの設置やレンタサイクル導入支援、国内外への情報発信等について取り組んでいるが、サイクルツーリズムへの認知や安心して走行できる環境整備に対する取組が十分ではなく、自転車を活用した観光誘客がすすんでいないと感じている。 この状況を踏まえ、更なる情報発信や走行環境の整備等に対する配慮をお願いしたい。
自治体等	長崎県	目標 1	「地方公共団体における計画策定・取組実施の促進」について、市町村が計画を積極的に策定できるよう、策定するメリット(経済支援等)の拡充・顕在化をお願いしたい。
		目標 3	本県ではナショナルサイクルルート指定を目指しております。 ナショナルサイクルルートに指定されることのメリット(経済効果等)を関係団体や市町村が認識できるよう、すでにナショナルサイクルルートに指定されている箇所の成果等をアピールしていただきたい。(できるだけ経済効果〇億円などの定量的指標で示していただきたい)
		目標 4	自転車事故が全国で一番少ない本県では、損害賠償責任保険等への加入促進の理解が進まないのが課題であります。
自治体等	熊本県	目標 1	②について、自転車利用環境創出ガイドラインに基づく自転車通行空間整備を計画・実施するにあたり、各々の現地状況に応じた整備内容の検討・判断に苦慮している。そこで、他県における事例や情報等の提供・照会についてご配慮賜りたい。 ④については、民間との共同が必要であり、特に費用面(施設の初期投資や運営・維持管理)においての支援が課題となる。他県における有効な施策について事例等の情報提供があれば、ご提供を賜りたい。
		目標 2	⑧について、当県では国際規格の自転車競技について、「天草宝島トライアスロン大会」及び「ツール・ド・九州」などが開催されているが、当該施策である「国際規格に合致した自転車競技施設」とは具体的にどのようなものか、またその施設整備に関する関わり合い、実際に競技として走行する自転車通行空間における整備基準(整備水準)などがうまく把握できていない。何か参考となる事例等があれば情報提供願いたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	⑮について、行政としては自転車の開発に関する取り組みについてどのようなことが想定されるのか、他県の状況等、取り組み事例等があれば情報提供願いたい。
自治体等	鹿児島県	目標 1	③について『利用率の低いパーキングメータ等の撤去推進』は、パーキングメータ作動手数料が県の収入財源であることから、一律撤去とすることは困難であるが、自転車活用推進計画において必要と認められるのであれば撤去の検討は可能である。撤去の検討が必要と思われる箇所については、積極的に提案していただきたい。
		目標 3	⑬について、矢羽根や案内標識等の走行環境整備には多額の予算が必要だが、現状の国の補助金は、既にルートの 2/3 以上が整備されている必要があるなど、要件のハードルが高い。要件の緩和について、配慮をお願いしたい。 ⑬について、観光地におけるE-バイクの整備が進んでいない。外国の旅行会社から、E-バイクのレンタサイクルの整備をしてほしいという要望があった。電動自転車の持ち込みは、電池もあるため、通常の自転車と比べて、さらに持ち込むハードルが高いとのこと。また、E-バイクであれば、気軽にサイクリングを楽しみたいライト層への訴求も可能である。 ⑬について、離島でのサイクリングイベントに本土から参加する際の、自転車の運搬費用が高額なため、イベント参加者数が減少傾向であると聞いている。高額な自転車運搬費用が課題となっている。また、安価に運搬可能な仕組みづくりも必要。 ⑬について、地元住民から、車道の左側部分からはみ出して走行するなど、訪日外国人の自転車のマナーが悪いという声が挙がっている。また、万が一事故が起こった場合の、補償の問題も懸念されている。訪日外国人が安心してサイクリングを行うため、損害賠償責任保険等への加入に係るガイドライン等の整備について検討をしてはどうか。
		目標 4	⑩学校における交通安全教室の開催等の推進における課題や重点 学校において、交通安全教室や交通安全指導が行われているが、内容や回数については差があるので、更に推進を図っていききたい。なお、内容については、今後、特に以下2点も重点としていく必要がある。 1. 自転車乗車中の交通事故に遭った際、頭部を保護し、被害を軽減するためにも、自転車乗車中のヘルメット着用の促 2. 令和 8 年4月1日から、自転車に対する交通反則通告制度(通称:青切符)が導入されることもあり、「ながらスマホ」の厳禁など、更なる自転車乗車時の交通ルールの遵守、マナーの向上の指導
自治体等	沖縄県	目標 1	②について、沖縄県管理の道路においては、道路維持に係る予算不足が課題であることから、自転車通行空間整備時及び維持管理時におけるコスト低減の取組事例を多く紹介して頂きたい。
		目標 2	⑪について、官公庁(地方自治体含む)職員から率先して自転車通勤を促進できるような取組を実施して、普及を図ってもらいたい。
		目標 3	⑬について、ナショナルサイクルルート指定に向けた国から地方公共団体への助言等について、更に充実化してもらいたい。
		目標 4	⑰について、自転車の道路走行に関する道路交通法上の規制が、子供を含めた一般の方にわかりにくいので、わかりやすく周知できるようにして頂きたい。自転車の反則金制度が始まることから、お願いしたい。
自治体等	札幌市	目標 1	②現在、矢羽根型路面表示の整備を進めているところ。 しかし、自転車専用通行帯は、冬期間に雪の影響でそこを通行できない状態になる場合には交通規制をかけられないという見解から、札幌市での整備が困難であり、路肩幅員を十分に確保できたとしても、法定外表示の矢羽根型路面表示の整備を行っているのが現状である。また、自転車道は、車線数を削減するなど必要な用地確保のハードルが高く、かつ冬期間の除排雪などの維持管理に課題があることから、実現に至っていない。 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進に当たっては、自転車通行空間整備に係る警察の理解が不可欠であることから、警察庁及び国土交通省には、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおいて、I-11 に記載されている、積雪寒冷地における道路の路肩を積雪期以外に活用することを念頭に置いた自転車通行空間の整備について、具体例を明示していただくなど、道路管理者と都道府県警察が共通のイメージを持ち、自転車通行空間整備に関して前向きに考えられるような施策を考えていただきたい。その他の意見としてですが、道路空間の再配分による自転車通行空間に係る道路整備の検討段階で、「道路構造令」や、「道路構造令の解説と運用」及び「ガイドライン」の設計時の取り扱いがわかりやすくなるよう、例えば、「道路構造令の解説と運用」から「ガイドライン」へ誘導するなどの配慮をお願いしたい。 ③自転車通行空間上の違法駐車取締りは警察が行うことであるが、道路管理者として、矢羽根型路面表示の意味を自転車利用者だけではなく、自動車ドライバーにも理解してもらうことが重要と考えており、札幌市では、北海道開発局や北海道警察と連携し、ドライバーの方々へ矢羽根型路面表示の説明と、路上の駐停車をできるだけ少なくするようお願いする内容のチラシを作成し、運転免許試験場などで配布している。これからも、警察と協力しながら、矢羽根型路面表示整備路線における違法駐車抑制に取り組んでいく。しかしながら、今後はマイナンバーカード一体型運転免許証の普及により、更新時に運転免許試験場へ行く機

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			会が減ることが想定されるため、新たな手法を検討する必要があると思われる。警察及び国土交通省には、矢羽根型路面表示や自転車専用通行帯のPRに関する施策を計画に盛り込んでもらいたい。 ⑤鉄道事業者のご協力も得ながら、鉄道駅周辺に路外駐輪場整備を進め放置自転車対策に取り組んでいるところである。しかし、駐輪場整備のための十分な土地を確保できない地区については、多くの自転車が歩道上に放置されている。第2次自転車活用推進計画では、そういった場合を想定し、路外駐輪場整備の推進を図るとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るとあるが、駐輪場を設置してなお道路構造令に定められた歩道幅員を確保できるだけの幅員を要している歩道が少ない。さらに、本市のような積雪寒冷地では、冬期間は除雪作業の支障となることから、歩道上の駐輪場を一時撤去せざるを得ないこともあり、本市では可能な限り歩道上の駐輪場は廃止していく方向である。自転車の乗入に対し駐輪場が足りていない鉄道駅周辺については、可能な限り歩道上には駐輪場は設置せず、路外へ駐輪場を整備していくことが望ましいが、土地利用が高度化している地域では駐輪場用地の確保が困難であることから、対策に苦慮しているところ。
		目標 2	⑧ 現在、該当する施設の整備計画はなく、特段の意見等はありません。 ⑨ 公道のうち、道路法上の道路については設問①に同じ。
		目標 4	⑳ 質問1 ②に同じ
		その他	自転車通行空間の計画的な整備に当たっては、防災・安全交付金などの国費を充当することにより、地方自治体の負担を軽減することができているが、積雪寒冷地においては、除排雪により矢羽根型路面表示の劣化が早いことから、矢羽根型路面表示の更新・補修は喫緊の課題となっている。 しかしながら、市の財政状況により、すべて市で更新・補修を行うことは難しく、矢羽根型路面表示の更新・補修ができていないのが現状である。 更新・補修に対して、国の補助メニューの創設をご検討いただくと共に、「ガイドライン」において路面表示の消失状況による更新の目安を明示していただきたい。
自治体等	さいたま市	目標 1	・②について、本市のネットワーク整備計画路線については、既存道路で道路幅員が狭いにもかかわらず、歩行者・自動車・自転車交通量が多い路線等も設定しており、ガイドラインで示されている整備形態では整備が困難な路線が確認されている。矢羽根やピクトグラムによる車道混在型の整備ですら難しい既設道路に対する整備方針(路面標示以外の方法含め)をガイドライン上で定める等が可能であればご検討いただきたい ・④⑤について、シェアサイクルを都市内交通における公共交通機関のひとつとしての位置づけが進んでいる中で、自転車等駐車場の附置に関する条例へのシェアサイクルに関する内容の適用が課題となっている。附置義務駐輪場へのシェアサイクルポートの設置による附置台数の低減や公共交通機関の利用促進による附置台数の低減などのある程度の指針を標準条例等で示していただくことが可能であればご検討いただきたい ・⑤について、鉄道駅が多い都市部は、既成市街地となっていることが多く、駐輪場の用地の確保や整備が課題となっている。鉄道利用者数の多い都市部の主要駅における駐輪場の確保の担い手について、用地確保や整備費用の面で自治体には限界があることから、鉄道事業者へ鉄道利用者向け駐輪場の確保を求める制度の設定が必要ではないか ・①について、フォローアップの指標が計画の策定した市区町村数となっているが、良好な都市環境の形成を具体的に把握できる数量(自転車通行空間の整備延長など)をいくつか設定していただいたほうが、各自治体が具体的なイメージを持ちやすく、国全体として自転車活用が進むのではないかと考えている。
		目標 2	・⑪について、自転車通勤への転換を促進するためには、民間企業に先駆けて国や自治体職員が積極的に自転車通勤に転換することが必要であると考えている。転換を促進する方策として自転車通勤者への優遇制度(例として勤務時間の短縮や通勤手当の優遇等)の仕組みの導入ができないか
		その他	・自転車の利活用を推進するためには、年齢や性別、職業等の属性や自転車利用の有無を問わず、広く国民全般が自発的に、自転車活用に対する理解の深化を進め、クルマ中心の生活からライフスタイルを転換することが必要であることから、それらに向けた広く国民全般への広報周知について、国から後押しをしていただきたい ・自転車の利活用を推進するためには広く国民全般の理解が必要であり、そのためには計画に基づき様々な施策を行った(各目標を達成した)結果として、国全体がどのような状態になっているか(国民の生活がどのように良い方向に変化したか)を示していただくことで、地方自治体が自転車施策全般を推進していくための後押しとなっていただきたい
自治体等	川崎市	目標 1	④について、本市のシェアサイクルについては、平成31年から実証実験、令和4年から本格運用を開始し、入札により選んだ運営事業者と協定を結びシェアサイクル事業を展開しています。今後は、市民の利便性向上のために、複数社が事業に参入できるなどの検討を行っているところですが、今後、シェアサイクル事業者間のポートの共有化などについてのご配慮をお願いします。 また、自転車利活用推進計画は、自転車活用法の基本理念にのっとり自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図る自転車に特化した計画であると認識しており、特に自転車以外の新たなモビリティの活用について計画の理念などから該当しないものと考えておりますので、計画策定の際にはご配慮をお願いします。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
自治体等	新潟市	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 令和 8 年 4 月 1 日から自転車の青切符制度が導入されることを受け、道路管理者として自転車利用者をはじめ全ての道路利用者にとって分かりやすく安全な走行空間の整備を進める必要があると感じているが、本市では、自転車走行空間ネットワーク路線の計画延長 281.9km のうち、現在まで 160.9 km を整備しており、その大部分は、車道混在(矢羽根型路面表示)としての整備形態で進めているのが現状です。 車道幅員や交通量を考慮のうえ警察協議を経て整備形態を決定、整備を進めていますが、自動車交通量が多い路線や道路幅員が狭い路線などは、整備が進まないため、道路空間の再構築を含め整備検討が課題となっています。警察協議を進めるうえで全国的な整備事例(課題、整備手法)などを共有いただきたい。
		目標 4	⑩⑪について、自転車利用者や自動車ドライバーに自転車の走行ルールが共通認識として根付くことが、自転車事故のない安全で安心な社会の実現につながると考えるため、各自治体での推進だけでなく、関係機関を含め全国的な展開をお願いしたい。
自治体等	静岡市	目標 1	●⑤について、駐輪場の整備を促進する際、促進天候の不安により自転車利用を忌避させないためにも駐輪場へ屋根設置が望ましいですが、屋根を設置する際に、建築基準法の建ぺい率や周囲の建築物とのとりあい等、設置基準の複雑さが整備のハードルとなると考えています。現行の緩和措置等の整備基準を周知したり、新たに設置を促進するための対策等を検討する予定はあるのでしょうか。 ●⑤について、国が推進するウォーカブルなまちづくりにおける自転車のあり方や駐輪場の配置等について国の考え方や指針、事例等を示していただきたい。 ●シェアサイクルのステーション設置に当たり、ガイドラインや通知等により設置促進にご助力いただいているところであり、市有地への設置は比較的進んでいるところですが、県有地、国有地への設置に際しては、運営事業者が民間企業である点や、シェアサイクルの公共性の判断が問題となり設置進まない現状があります。県有地や国有地についてもステーション設置が進むよう、通達等により設置の後押しをお願いしたい。
		目標 2	●⑧について、競技は手段ではなく嗜好であり、スポーツ推進の枠組み等で検討されるべきものと思います。活用の一面はあっても、本計画には馴染まない感があり、登載しなくてもよいのではないかと感じます。 ●⑨について、「安全に自転車に乗れる環境の創出」で公園を挙げていますが、国交省の「都市公園の柔軟な管理の在り方に関する検討会」の公園利用ルールと連携しているでしょうか。 公園でのボール遊びと同様、公園内の自転車走行は他の公園利用者の安全を確保するうえで禁止されることが多いため、児童が自転車に乗る練習をしたり、交通公園のように交通ルール研修を実施したりできる場所として設定する場合も、配慮が必要と考えます。
		目標 3	●サイクルツーリズムと観光立国として掲げる意図は理解できますが、⑫の大会誘致は目標2になじむのではないのでしょうか、また⑬は目標1に包含してもよいのではないかと感じます。括り変えによって、計画全体がより明確になるのではないのでしょうか。 ●⑫について、地方都市への誘致可能性がある会議・大会等について、各自治体に対して随時情報提供をお願いしたい。 ●⑫について、地方都市で会議・大会等を開催する際、地方自治体の財政負担や警察協議について、国としての支援・後押しをお願いしたい。
		目標 4	●⑭について、高い安全性を備えた自転車の普及促進には、自転車のみならず、ヘルメット着用などの附帯装備なども含まれることになるのでしょうか。個人の見解ですが、ヘルメットと胸部プロテクターをセットしないと、重篤な受傷が避けられないと思っています。その一方で、気軽に乗れる利便が損なわれる側面があり、相反するものと思います。安全性なのか身近で手軽な手段なのか、どちらを優先するかを定義したうえで、計画立案されることを望みます。 ●⑯⑰について、自転車のヘルメット着用率向上の課題を受けて、高校生の通学時ヘルメット着用義務化(通学条件化など)に配慮をお願いしたい。警察庁の着用率調査結果上位の県では、多くが義務化を実施している。
		その他	●自転車政策全般を進めるにあたり、基準となるデータ、目標とするべき数値等のデータが不足しており、その収集に苦慮することがある。定期的な自転車に関するデータ(利用率や保有率等)を全国的に収集、展開する仕組みを検討するか、データ収集する方法等について、事例提示や助言をいただきたい。
自治体等	浜松市	目標 1	②、③について 本市の自転車活用推進計画では、温暖で平坦な地形にネットワークを構築している。 また、本市は自動車依存の生活スタイルが根付く一方で、温暖で平坦な地形という自転車活用に適した地域であり、自転車通行空間の整備や駐輪環境の確保といった実施すべき施策についての課題を受けて、郊外部を含めた通行空間整備の柔軟な基準設定や、生活拠点における駐輪場整備への支援に配慮をお願いしたい。
		目標 2	⑩、⑪について 本市は浜名湖周辺を中心としたサイクリング環境を有し、スポーツや健康づくりの観点からも自転車活用が期待される地域であり、サイクルスポーツ環境の整備や健康利用の促進といった施策についての課題を受けて、日常生活での自転車活用を促す啓発活動や、高齢者・子育て世代を含む幅広い層への普及支援に配慮をお願いしたい。
		目標 3	⑬について 本市は浜名湖や温泉地、音楽文化など多様な観光資源を有する地域であり、観光資源と連携した走行環境整備や多言語情報発信などの施策についての課題を受けて、地方都市における受入環境整備や地元観光事業者との連携促進に向けた支援に配慮をお願いしたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	⑩、⑪、⑫について 本市における主な自転車活用利用者は高齢者や学生であり、自転車安全教育の充実や保険加入促進などの実施すべき施策についての課題を受けて、地域の実情に応じた交通安全教育の継続的支援や、ヘルメット着用・整備促進の制度的後押しに配慮をお願いしたい。
自治体等	名古屋市	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 本市は、平成13年3月に名古屋市自転車利用環境整備基本計画を策定し、幅の広い歩道の中で、自転車歩行者道による歩行者と自転車の通行分離を図ってきました。その後、平成23年10月に警察庁が発出した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」により、「自転車は車道を原則」とした考え方が示され、本市も車道走行を促す整備を進めてきました。つきましては、以下の点についてご検討・ご支援賜りたく、課題として提示する。 【課題】 既に歩道内で分離された路線は、自動車交通量が多く、車道への転換は非常に難しい状況にあります。又歩道内の自転車通行空間の自転車道指定は利用者や沿線住民への影響が大きく、理解を得にくいです。この為、通行分離された自転車歩行者道について、次期自転車活用推進計画の中で取り扱っていただけるようご配慮を賜りたい。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 現在、多くの鉄道駅周辺において、自転車駐車場は鉄道を利用する方々によって日常的に利用されているが、こうした自転車駐車場の整備・管理については、鉄道事業者が担うのではなく、主に道路管理者が行っている。鉄道利用者による利用が大半であるにもかかわらず、鉄道事業者側で整備が進められていない背景には、整備費用の負担先として鉄道事業者に求めることが現実的に困難であるという事情があることは理解している一方、鉄道事業者が所有する駅前や高架下の土地や高架下の土地を活用して道路管理者が自転車駐車場を整備する場合であっても、その土地の使用にあたっては借地料が発生しており、整備・運営の財政負担が非常に重くなっている。つきましては、以下の点についてご検討・ご支援を賜りたく、課題として提示する。 【課題】 鉄道事業者が所有する駅前用地において公共性の高い自転車駐車場を整備する場合には、借地料の軽減や無償化など、整備主体に過度な負担がかからないような措置の検討。本課題は、地域住民の利便性向上のみならず、公共交通の利用促進、自転車の安全な利用環境の確保にも資するものであり、今後の持続可能な都市交通施策の観点からも、重要な課題であると認識しているため、ご配慮を賜りたい。
自治体等	京都市	目標 1	① 地方公共団体における計画策定・取組実施の推進及び②自転車通行空間の計画的な整備について、計画推進のための十分かつ安定的な予算確保が課題となっており、自転車走行環境整備を含めた市町村自転車活用推進計画の推進に係る個別支援など更なる財政支援を検討いただきたい。 また、自転車政策を円滑に推進できるよう、財政措置の内容等、各自治体に対して情報提供も継続的に実施いただきたい。 ③路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等について、本市では、道路事情(幅員が狭い等)を考慮し、車道混在(矢羽根)による整備を主としているが、整備後の道路においても、違法駐車により自転車走行空間が確保できずに市民から苦情をうけることが多い。今後、青切符の導入を踏まえ、こういった市民の声が増えることが想定されるため、実効性のある違法駐車取締り対策を推進していただきたい。 ④シェアサイクルの普及促進について、本市でも、シェアサイクルの普及促進のため、公有地の貸し出しを実施している。道路上へのポート設置事例はあるものの、現状では公安委員会との協議など、設置へのハードルが高いことが課題として挙げられる。歩行者の安全確保は不可欠だが、道路上においてもより柔軟な設置が認められるよう検討いただきたい。 また、「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」においては、シェアサイクルポートは道路法施行令における「自転車駐車器具」に該当するとされている。事業者によっては、費用面などからラックの設置を伴わない方法(例:テープによる区画線の設置)でポートを設けたいとの相談があるが、道路管理者からはテープのみでは自転車駐車器具にはあたらないと聞いており、駐輪場の設置と同様の考え方で運用をしている状況である。 そのため、駐輪場の考え方とは切り分けて柔軟に対応できるよう、シェアサイクルの道路上への設置に係る取り扱いについて、別途整理いただきたい。
		目標 2	⑩自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進及び⑪自転車通勤等の促進について、自治体としても推進すべき施策と認識しているが、メリットを伝えることに苦心している。 高齢者は自転車事故が多いという統計データがあり、高齢層になる前から自転車を活用しはじめ、そのまま自転車を継続利用する形が理想である(高齢者になってから自転車を利用しはじめるのは体力、筋力的に危ない方もいる)。メリットとして示す対象は、自転車を活用した場合の健康効果、環境への好影響等があるが、個々の自治体が個別に研究するのは費用対効果が見合わないと考えるため、国で研究され、成果や効果を公表いただきたい。また、これらに関する情報は、自転車専用の部署がある本市ですら殆ど情報が入ってこないと認識しているため、一般の自治体や企業はなおさら何も情報がないと認識されているのではと懸念する。わかりやすく、明確に情報発信いただきたい。(シモノ自転車博物館展示における情報発信も参考にされたい) また、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトはメリットが薄く、事業者に勧めるのは難しい制度になってしまっている。前段の情報発信と共に、企業側へのメリットを検討いただきたい(自転車通勤者の人数(又は社員総数に対する割合)による法人税減税、助成金など)。
		目標 3	⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出について、本市では、観光客の増加に伴い、特定の地域や観光地へ向かうバス等の交通混雑が課題となっている。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			そのため、自転車の観光面での利用を促進することにより、交通混雑緩和などの課題解決にもつなげるという視点が重要となっているため、観光面での自転車利用促進につながる、走行環境整備などのハード面と、観光客等に対する啓発やマップ作成といったソフト面への取組に対する財政支援について、検討いただきたい。
		目標 4	⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進 基礎自治体であるため、地域の自転車店とやりとりすることが多い。その中で、近年出てきている違法電動アシスト自転車、違法E-bike について、速やかに正しく規制し、取り締まってほしい。違反販売事業者には罰則を科すなど、正しく商売をしている自転車店が不利益を受けないようにしてほしいとの要望があるため申し伝えたい。 ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施について、自転車ユーザーとのタッチポイントをどう増やすかが課題である。安全教育は大切であるが、広く浅く繰り返しユーザーの視界や意識に入ることも重要であり、その意味では、「自転車を購入するタイミング」を捉えたと購入者は必ず自転車ユーザー（又はユーザーの家族や雇用主等）であるため、自転車購入のタイミングで販売店から働きかける仕組みを構築いただきたい。 なお、販売店の負担を増やしたい意図ではないため、たとえば「自転車保険登録に要する時間で見られる動画を用意する」「コンパクトにまとめた資料＋ミニクイズなどで定着を確認」など、仕掛けのあるものかつ販売店の負担が少ないものを自活推進本部で用意され、自転車販売店での使用を促していただきたい。自転車保険手続に必ずセットするというのも一手段であると考えます。 ⑱学校における交通安全教室の開催等の推進について、現在、官民連携協議会において学校現場に限らず幅広くに安全教育に関し協議・検討されている。今後はその結果を受け、実施主体となる民間事業者を発掘・増やしていくフェーズに入るが、事業者へのヒアリングをしていると「安全教育だけで成り立たせることはできない（収支が見合わない）」との意見しかない。将来の事業化（自走化）は見据える必要があるが、青切符施行を転換点とし、自転車安全教育と自動車への交通規制の三位一体による自転車安全利用を推し進めるためには、まさに今（R8に向け）、補助金等を含め、自転車安全教育実施主体への強力なサポートが必要である。 なお、学校現場における自転車安全教育は、教育カリキュラムとして正式に組み込まれない限り、時間的にもマンパワー的にも取り組み難いという現場の実情を考慮されたい。（地震・火災を念頭とした防災、通学路における犯罪、歩行者事故、ネットリテラシーなど近年の「安全」対象が多岐に渡りすぎているため）教育カリキュラムへの組み込みが容易でない中で、学校現場での自転車安全教育の効果的・効率的な実施手法については、文部科学省と連携調整いただき、お示しいただきたい。
		その他	特定小型原動機付自転車について、シェアサイクル事業者による特定小型原動機付自転車のシェアリングや自転車と走行位置をほぼ同一とすること等から、特定小型原動機付自転車に関する事業を自転車政策で取り扱うべきか、また交通政策等の他の政策分野で取り扱うべきか悩んでいる自治体が多いと思われる。現在検討されている第3次自転車活用推進計画の中でも議論されることかと思うが、位置付けを明確にしていいただきたい。
自治体等	大阪市	目標 1	④について、本市においてシェアサイクルの普及促進に向け、各区で実証実験を行っております。本格実施へ移行するにあたり、「ポート整備における公有財産の活用・取扱い」について公有地を所管する各局との調整に苦慮しております。 シェアサイクルの普及促進には公有地の活用が必要不可欠であると考えており、引き続き協議を行うこととしておりますが、次期自転車推進計画において公有地の積極的な活用等について記載されるなどお願いしたい。 (例)別紙_目標1_施策4_措置への上記内容の追記 等 ②について、大阪市の自転車ネットワーク路線の約 400 kmのうち、昭和 40 年代後半から整備された、視覚分離の自歩道と構造分離の自歩道が約 200km 近くあります。一方、令和 6 年 6 月に改定された国ガイドラインにおいて、自転車道・自転車専用通行帯・車道混在を整備形態（完成形態）とすると明記されており、自歩道は完成形態ではなく暫定形態であると認識しています。これらの完成形態の整備を目指すにあたり、限られた道路空間を有効活用する手法の展開として歩道内で、歩行者通行部と自転車通行部に柵等を設けて分離するなどの改良手法や、自転車ネットワークとできるような整備手法を明示いただきたい。 ②について、大阪市では幅員 80mの広幅員道路において、自転車道の整備を検討しています。また、当該道路においては中央分離帯に高架鉄道もあることから、一方通行自転車道では利用者の利便性の観点から地元合意のハードルが高く、双方通行自転車道の整備検討を進めたいと考えています。この場合に、交差点付近で同方向に通行する自動車の左折による自転車の巻き込み事故や、交差点内・付近で自転車同士の交錯事故の危険性等に関して課題があることから、双方通行自転車道の交差点処理の事例や手法の提案をお願いしたい。 ⑦について、国ガイドラインでは、無電柱化に合わせ自転車通行空間の整備について取り組むように記載があるが、無電柱化補助の補助要件において、自転車通行環境の道路空間を再配分し、歩車道境界ブロックの位置を変更する等の記載がなされておらず、国費の充当範囲に関して要件を明示して頂きたい。そのため、電線共同溝設置時においては電力・通信柵のみ自転車通行空間を見据えた位置に設置し、電柱抜柱は後年度となることから歩車道境界ブロックは現位置復旧とし、将来の電柱抜柱時に防災・安全交付金により、自転車通行空間の整備の際に歩車道境界ブロックを再設置せざるを得ないと考えています。また、電線共同溝設置工事は施工に日時を要することから、無電柱化補助金と自転車通行環境整備交付金のセットでの工事発注にも問題があるため、補助金・交付金の棲み分けに苦慮しています。電線共同溝整備と自転車通行環境整備の連携による取り組みが円滑に進行するよう、新たな補助制度や交付金メニューの新設、整備事例等の明示をお願いしたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 4	②⑩について、②で記載。
自治体等	堺市	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 地方自治体では、地域の実情に応じて様々な形状や色の矢羽根型路面表示の整備が進められているため、これらの矢羽根型路面表示の仕様等についても「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に掲載していただきたい。 ⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 自転車利用者においては、機械化、キャッシュレス化のニーズが高いことから、多様な駐輪ニーズへの対応も追記が必要では。
自治体等	神戸市	目標 1	③について ■持続可能な駐輪場運営・放置自転車対策の体制、DX 推進 ・市営駐輪場の運営はシルバー人材がメインとなっているが、現在 70 歳代が担っており今後担い手の不足、働き方の見直しが求められる。 ・定期券 WEB 申請、完全キャッシュレスの自動券売機を令和 5 年より導入した。お客様の利便性向上、販売業務の効率化につながった。 https://www.city.kobe.lg.jp/a36648/kobe.parking-system.html 今後、回数券アプリを導入するとともに、昼間の無人管理など駐輪場の省人化をどのように進めるか、管理業者と検討している。 ・また、放置自転車の撤去台数は減少しているが、撤去・保管業務の人員、働き方については変わっており、業務の効率化、省人化が可能となる ICT ツールを検討している。 ・国においても、持続可能な運営に向けて、自治体や事業者が行う駐輪場運営、放置自転車対策の DX 推進に側面支援をお願いしたい。 ■自転車走行帯をふさぐ違法駐車を取り締まり推進 ・走行帯上に駐車されている車両により、整備済みの自転車レーンが十分に機能発揮されない事象が見受けられる。これを受けて、物理的な駐車対策を検討しているが、治道利用が多く連続的な対策が難しい。国においても、引き続き検討をお願いしたい。
		目標 4	⑤について ■シニアカーの駐輪 ・自転車以外の多様なパーソナルモビリティとして、ハンドル型電動車いす(シニアカー)があります。本市は坂道が多く、高齢者の歩行支援器具として駐輪場を利用の要望が多数あります。 ・神戸市では令和 7 年 4 月より一部駐輪場で受入れを試行的に実施します。 https://www.city.kobe.lg.jp/a83166/337938078410.html ・シニアカーは道路交通法では歩行者扱いであり、駐輪場に定めることは例外的な措置ではありますが、超高齢化社会を支える乗り物として、全国共通の駐輪に関する見解を示してほしい。
自治体等	岡山市	目標 1	②については、自転車利用ニーズの高い都心部を重点的かつ連続性を確保しながら実施していく取組が必要。 ③今後自転車通行空間の整備が進む中で、沿線に事務所や店舗がある路線では自転車通行空間上に違法駐車が増えることが予想されるため、今後、考慮すべき課題と考えている。 ③道路交通法施行規則の一部改定に伴う、最高出力を 4kW 以下に制御した総排気量 125cc 以下の二輪車が一般原動機付自転車(以下、原付という)に区分されることにより、1台当たりの駐車スペースの考え方など、既存市営駐輪場の運用方法及び今後整備する駐輪場での整備手法などが考慮すべき課題と考えている。 ⑤交通結節点における駐輪施設の整備について、鉄道駅周辺ではまとまった駐輪場用地が無く、駐輪施設の整備が進んでいないことが課題として挙げられる。鉄道利用者が使用する駐輪場確保について、鉄道事業者に積極的な取組を求める必要がある。
		目標 2	⑩自転車は、健康づくりに役立つ移動手段であるが、その効果・メリットに関する情報提供が不足しているように感じる。
		目標 3	⑬ナショナルサイクリングルートの基準を満たさないサイクリングルートにおいて、利用者が利用しやすい環境を整備する必要があるため、そういった視点での施策を検討してもらいたい。 ⑬サイクルツーリズムの施策を取り組むにあたって、そういったノウハウがない自治体ではプロセスや手法を調査するところからにあるため、実施するハードルが非常に高い。そのため、他都市での事例を情報提供していただくにあたって、実施手法やプロセスを見える化する検討してもらいたい。
		目標 4	⑯自転車の交通違反に対し、反則金の納付を通告する取組が令和 8 年 4 月 1 日から施行されるが、ながらスマホやイヤホンで音楽を聴きながらの運転などいまだに多く見かける。対象となる交通違反の指導・啓発等は今後、重要な取組と考える。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			⑪シェアサイクルでのヘルメット着用が課題として挙げられる。シェアサイクルでのヘルメットの貸し出しについては、管理方法・衛生面・サイズなどの問題があるため、本市では利用者にご自身の身体にあったヘルメットを持参して着用していただくことを基本としているが、着用率の向上につなげる取組については考慮すべき課題と考える。
自治体等	広島市	目標 1	②・⑦について、幹線道路等における自転車通行空間の整備においては、道路改良と合わせて自転車通行空間の整備に取り組むよう調整を図るものの、なかなか進まない(実現しない)課題がある。このため、無電柱化の設計の際に、コスト削減手法の検討等とともに、自転車通行空間の確保も、一つの条件として付していただきたい。 ③について、自転車通行空間を整備した箇所においても、違法駐車が頻繁に起きている箇所があり、自転車通行の支障になっている。県警等とも情報共有しているが、車に人が乗っている状態では検挙はできないため、対策に苦慮している。 こうした課題を受けて、違法駐車取締りを更に強化していただきたい。
		目標 3	⑫国際的なサイクリング大会の誘致・開催に当たり、国の補助金等の拡充をお願いしたい。
自治体等	北九州市	目標 1	③について自転車通行帯等をふさぐ違法駐車の間い合わせ等を受けていることから改めて取締りの推進や周知をお願いしたい。
		目標 4	⑯について、令和8年度4月から導入される予定の、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度(いわゆる「青切符」)の適用について、広く国民に周知していただきたい。
自治体等	福岡市	目標 1	②矢羽根を整備している区間(車道混在)の一部で、矢羽根を除いた車道部の幅員(有効幅員)が狭く、通行時に危険であると市民から意見があがっている。通行空間を整備する際の設定にあたっては、安全性に十分配慮した検討をお願いする。
		目標 4	⑰令和8年4月1日より青切符による取締りが開始されることを受け、通行ルールについて市民からの問合せが多いため、青切符により取り締まられる自転車の反則行為について情報発信を行ってほしい。
自治体等	熊本市	目標 1	②自転車通行空間の計画的な整備 自転車通行空間の整備にあたり、車道混在整備の有効性や意義について、関係者に分かりやすく伝える必要性を感じているため、車道混在による整備の効果や意義について、ガイドライン等において、より積極的に打ち出してほしい。
		目標 4	⑰R8.4.1 から道路交通法改正に車が自転車等の右側を通過する際のルール(第18条第3項)が追加される。自転車の車道通行の安全を確保するためにも、自動車側に何らかの周知広報する手段を設けてはどうか？
自治体等	北海道 TOKACHI サイクルツーリズムルート協議会	目標 1	・①の取組実施の促進として、帯広市において車道混在による矢羽根型路面標示により整備を行っている。車道混在により整備を行った場合の整備効果・費用対効果について妥当性がわかる参考資料があれば、今後、整備を促進することが可能と考える。(会員意見) ・②自転車通行空間の整備推進が必要であるとする。また、車道に比べて自転車走行空間のための予算は限定的であるため、計画的な整備を行うための予算配布、助成金の拡充が必要。(事務局意見) ・②について田舎道においては、歩道があっても木や草の手入れが行き届いておらず、自転車での登下校する中高生がやむを得ず路肩を走行している状況が見受けられます。(13 歳以上でも、トラックなども多く通る道の場合、歩道の走行を認めていただきたい。)歩道がない場所では、時期によって草が繁茂し、自転車が車道を走らざるを得ない場合もあります。特に、信号機のない交差点においては、視界が遮られることで事故の危険性が高まるため、そうした状況を未然に防ぐ観点から、市町村においては今より頻度を高めて草刈りの実施をお願いしたい。(会員意見)
		目標 2	・⑨について公園内での歩行者と自転車の接触の危険性などがあるため、歩車分離式の園路を作るなどの対策が必要と思われる。(会員意見) ・⑩による広報啓発と合わせて、自転車に乗る文化や楽しさの啓蒙(トカプチ走定)の取り組みも必要であるとする。また、四国のお遍路さんのように地域全体としてサイクルツーリズムにおける来訪者を歓迎するおもてなしの精神の醸成も必要と考える。(事務局意見) ・⑪について自転車通勤は、排気ガスの削減や健康増進、交通混雑の緩和といった観点から有効な移動手段であり、自治体としても積極的に後押しすべき取組であると考えます。 しかしながら、午後からの急な降雨や予報に反する天候の変化により、帰宅時に自転車が使用できなくなるケースも多く、こうした不確実性が自転車通勤の普及を妨げる一因となっているのではないかと感じます。より気軽に自転車通勤を選択できるような環境整備が求められます。そこで以下のような柔軟な支援策をご検討いただきたく存じます。 ・天候急変時の公共交通機関利用に対する補助制度の創設(企業との連携による助成等) ・一時的に自転車を預けられる駐輪場の整備

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・自転車通勤推進企業への支援メニューの導入(助成金・表彰制度等) 今後の自転車活用推進計画において、制度面での後押しも併せてご検討いただければ幸いです。(会員意見)
		目標 3	・⑬について北海道においては鉄道の廃止、バス路線の減便、廃止など移動手段の確保が問題となっていることから、公共交通機関への自転車の積載(輪行)の取り組みを実施することにより、通勤や観光における行動範囲の拡大、利用の拡大に伴い地域の活性化にもつながるのではないかと考える。(事務局意見) ・⑬について環境整備を進めると同時に、美しい十勝の自然を体感する体験型のインバウンド観光「コト消費」としてのサイクルツーリズムの PR・誘客のための国、地域によるキャンペーンの実施が必要。(事務局意見) ・⑬について十勝にも美しい自然や風景を楽しめる魅力的なサイクルルートがあり、ぜひ多くの方に走っていただきたいと思っています。そのためには走行環境の整備だけでなく、空港での輪行袋や大型荷物の預け入れのしやすさ、空港～宿泊施設間の荷物輸送サービス、宿泊施設での自転車の保管やメンテナンス対応など、受入環境の整備が不可欠だと感じています。こうしたサポート体制が充実すれば、国内外のサイクリストから選ばれる地域になり、観光振興にもつながると期待しています。ぜひ、総合的な環境整備を進めていただきたいです。(会員意見)
		目標 4	・⑰⑱について自転車のルールやマナーについては、学校教育に限らず、大人も含めた再確認の機会が必要だと考えます。道路交通法の改正も行われていることから、自転車利用者に限らず、歩行者や自動車の運転者も定期的に交通ルールを見直し、安全確保に努めることが求められると考えます。免許更新時の講習内容においては、自転車とともに走行する場面を想定し、実際の地域の道路状況を事例として取り上げるような学習機会があっても良いのではないかと考えます。こうした地域に即した具体的な内容を取り入れることで、より実効性のある交通安全教育につながるのではないのでしょうか。(会員意見)
		その他	・帯広市自動車活用推進計画では、自転車通勤の促進による環境保全意識の啓発と温室効果ガスの削減について記載がある。(会員意見) ・帯広市ゼロカーボン推進計画では、運輸部門における温室効果ガス排出量を削減するため、公共交通の利用を促進するとともに、安全な自転車通行空間を創出するほか、貨物輸送を鉄道等に振り替えるモーダルシフトなど物流の効率化を進めるとの記載がある。(会員意見) ・政府が2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言していることから、自転車利用推進計画に、自転車活用により地球温暖化対策につなげていく考え方が示されていていいのではないかと。(会員意見) ・この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とし、法律に合致する推進計画を進めるべきである。目標は①環境の負荷の低減、②災害時における交通機能の維持、③国民の健康増進を優先に推進すべきと思います。 現在、道路交通法の改定等により罰則等が取り上げられていますが、全国一律で地域の実情が違うことも加味して頂きたいと思います。人口密度が高く交通量の多い大都市と地方中核都市や郡部の市町村まで全て一律に規制することが如何に不合理であり制度設計するにあたり現場を見て確認し、状況により緩和措置が必要だと考えます。 本来の自転車を活用するためのプロセスとして、初めにそれぞれの地域の住民が自転車を活用するための各種整備をすることを優先すべきではないでしょうか？ 地域の住民が自転車を活用しやすい環境が出来上がると自ずと環境負荷が低減され健康増進が図ることができ、そんな環境が整うと自転車観光者も自然に増加すると思います。(事務局意見)
自治体等	太平洋岸自転車道利活用推進千葉地区協議会	目標 1	②について 太平洋岸自転車道は沿岸部を通行するため、堆砂対策などの維持管理が必要な状況です。県は交付金を活用して嵩上げなどの堆砂対策を実施していますが、堆砂撤去などの通常の維持管理については県の単独費用や民間のボランティアによって行われています。については、ナショナルサイクルルートのより良い環境づくりのために、官民が連携して取り組めるような支援をお願いします。本協議会では、太平洋岸自転車道の利活用を推進するため、初心者でも利用しやすい迂回ルートの検討を進めているところです。については、これらの取り組みについても、交付金の重点的な配分など、支援をお願いします。ナショナルサイクルルートの指定要件については、自動車交通量が概ね 10,000 台/日以上でかつ車道混在の場合は、外側線の外側に 1.5m 以上(やむを得ない場合は 1.0m 以上)の幅員を確保することとされています。しかしながら、実際は現道の再配分が困難な路線が多く存在し、道路幅員を広げるための用地取得についても難しく、理想的な自転車通行空間の整備が進まない状況です。また、暫定形態についても、車道混在型の整備では、自動車と自転車の接触事故が懸念されることから、推進できていない路線もあります。このことから、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて、暫定形態・完成形態ともに柔軟な運用ができるよう、支援をお願いします。
自治体等	太平洋岸自転車道利活用推進静岡地区協議会	目標 1	考慮すべき課題 ・広域での自転車ネットワークの未整備：浜松市は面積が広く、自転車通行空間の連続性に課題があります。 ・観光地と駅周辺等の拠点間のアクセス改善が十分でないため、シェアサイクルの有効活用が限定的。 ④について 観光拠点(館山寺・浜名湖周辺)と主要駅を結ぶ形で、観光客にも地元住民にも使いやすいシステムの整備が必要。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			⑤について 観光地やイベント開催時の駐輪場不足が課題。ニーズに応じた柔軟な運用(臨時駐輪場の設置など)も求められる。 ⑥について 自転車ナビアプリと連携した観光ルートの提示や混雑情報の提供、外国対応の多言語化などが重要。
		目標 2	考慮すべき課題 ・サイクルスポーツの参加機会は限られ、健康増進や地域活性化と連動した取組が不十分。 ⑨について 既存の湖畔道路や森林道路を活用し、安心して走れる「ファミリー層向けルート」の整備 ⑩について 医療機関や健康推進団体と連携し、「サイクリング×健康」のモデル事業を展開できるよう支援が必要
		目標 3	考慮すべき課題 ・世界水準の受入環境整備の遅れ(休憩施設、レンタサイクル、案内標識、トイレ、修理拠点など) ・観光施策との一体的な展開が不足 ⑬について 特に浜名湖周遊ルート(ハマイチ)は、浜松を代表するサイクルルートとして世界水準の整備が望まれる。外国人対応や EV バイク対応も含めたハード・ソフト両面での対応が必要。 ⑫について サイクリングイベントを通じた観光プロモーションにより、地域全体の認知度・来訪意欲を高めることが期待される。
		目標 4	考慮すべき課題 ・観光客向けの安全教育やルール周知の不足 ・点検整備・保険加入等の意識が低い ⑯⑰について 外国人観光客に対する安全ルールの周知が不十分。シェアサイクルや宿泊施設を活用した啓発活動の強化が必要。 22について 観光での利用が増える中、短期滞在者を含めた保険加入のしくみや周知が求められる。 21について 災害時の移動手段・安否確認・情報収集など、自転車の利活用に向けた地域との連携体制整備が必要。 ----- ⑰について 1 令和8年4月から自転車に関する 113 の違反行為に対する交通反則通告制度が適用されることに伴い、基本的な交通ルールと同制度の周知が課題となっている。 2 全ての自転車利用者に対するヘルメット着用が努力義務となり2年以上が経過したが、令和6年に実施されたヘルメット着用率調査では全国平均 17.0 パーセントに対し、本県は 13.1 パーセント(全国 22 位)と低調である中で、自転車事故の約3割(令和6年中)を占める高校生の着用率を如何にして向上させるかが課題となっている。 ※ ヘルメット着用率調査は警察庁主導で行っており、令和7年の実施結果は9月に公表となるため、その時点で最新の数字に差し替えたい。
		その他	浜松・浜名湖エリアは広域かつ観光資源の多い地域であり、観光と生活の両面から自転車活用のポテンシャルが高い地域です。今後の計画では、観光利用と日常利用のハイブリッド型施策を重視し、ICT・インバウンド対応・安全性向上などを重点的に進めるべきと考えます。
自治体等	太平洋岸自転車道利活用推進愛知地区協議会	目標 1	①について、地方公共団体の自転車活用推進についての取り組み意識の温度差に起因して、広域自転車活用施策の推進が阻害されている面があるように思います。 広域プロジェクトに対して、推進阻害となっている市町村に対して、国または県から個別に指導できる仕組みをご検討いただきたいと思います。 ----- ②: 通行空間の施設や区画線の老朽化が進んでおり、整備だけでなく維持管理も重要な取組となっている。 ④: 公共交通機関との接続強化や連携が課題となっており、引き続き情報共有をお願いしたい。 ----- ②について、走行空間の計画的整備について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」による整備が進められているが、根本的には道路構造について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			は、「道路構造令」が基本的な道路断面構成を規定していることから、「道路構造令」で示されている自転車の占有幅である「1.00m」について、新たに整備される道路空間のすべての道路(自動車専用道路を除く 3 種、4 種)の路肩の最低幅員を「1.00m」以上とすること。 また、これまで整備されたすべての道路についても高規格道路等の自動車優先の道路に自動車交通が誘導され、現道から自動車の交通の減少がみこまれ、自転車の走行がしやすくなる環境を整えるべき時期にきていることから、道路横断面の再配分を行い、現在使われているすべての道路空間の路肩に自転車が走行できる「1.00m 以上」を確保することを、「道路構造令」の見直しを行い基準化すること。 さらに、日本全国すべての道路で、自転車が走行しやすい空間確保による道路整備を行うことを、国家としての重要課題としての取り組みを明記し、予算の重点配分の対象とすること。 その際、現状の道路において、歩車道境界や路肩、道路外林地からの草が繁茂し、自転車の走行空間を犯しており、とてもではないが、自転車が安全・快適に走れる状況となっていない現状を調査し、課題を明確にし、除草され、本来の道路空間が通行可能な状態にすることができていないことを問題視し、その対策費用を、都道府県・市町村に優先配分することを次期自転車活用推進計画に明記し、罰則規定を設け、適切な予算配分を行う制度を設けること。 (田原市都市建設部建設調整監)
		目標 2	⑩について、自転車を活用した健康づくり取り組みに対しての奨励策(インセンティブ)の検討をお願いしたいと思います。地方公共団体に対する施策と利用者に対する施策の両面で検討をお願いしたい。 ----- ⑩⑪: 自転車が健康に寄与する強いエビデンスが確認できず、様々な健康効果の分析などが求められている。 ----- ⑨について、公園でのレンタサイクル事業を推進するうえで、運営時の車両保険が課題となっています。高額なロードバイク・電動自転車を利用者が破損した場合の保険について、業界全体で整備進んでいない状況です。利用者も事業者も安心して利用できる仕組みの構築について整備が進めば、より多くの方に安心して自転車を活用いただけたと考えます。(田原市農業公園管理事務所) ⑩について、本市では市内全世帯に配布する健康カレンダーにサイクリングの健康効果を掲載している。本市は公共交通機関が発展しておらず、クルマ社会が伸展しているため、自転車通勤やサイクリングの啓発を推進しにくいことが課題となっている。(田原市健康課) ⑩⑪について、海外(特に欧米)における医療関係の文献に、通勤における自転車利用が、他のモードよりも健康に良いという研究果の掲載が、近年増加していることから、そうした事実を国として分析し、自転車利用が、日本国民の医療費削減、健康寿命の増進に効果が高く、多くの国民が自転車利用すれば、どれだけの医療費削減となるかを算出し、国家としての財政にも好影響があることを結論づけることにより、②の自転車利用空間の整備にあてる事業費の創出のエビデンスとすることを検討し、実施すること。 事例: ・自転車通勤は「日常的な身体活動を増加させえるための最も現実的で持続可能な方法」である医学誌『BMJ Public Health 』掲載のスコットランド「ラース・ポー・アンデルセン」の研究結果 https://forbesjapan.com/articles/detail/76077?read_more=1 ・2017 医学誌『British Medical Journal』掲載の英国の研究結果 https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456 ・自転車に乗ることで認知症のリスクが低下する研究結果 中国の華中科技大学とオーストラリアのシドニー大学の研究者による新たな分析 https://yagajournal.jp/27979 (田原市都市建設部建設調整監)
		目標 3	推進の先進事例(海外・国内)の紹介と、地方公共団体の地域特性等を考慮した、推奨取り組み施策の個別コンサルティングを検討いただきたい。 ----- ⑬: サイクルツーリズムは観光の視点となるが、サイクルツーリズムによる収益性の確保が難しく、観光面での自転車活用の取組に課題があります。ハード・ソフト両面での取り組み、支援が必要である。 ----- ⑬中部3県は、太平洋岸自転車道に接続、あるいは隣接する日本風景街道の登録ルートが7ルートあり、太平洋岸自転車道と地域を結ぶ牽引役として日本風景街道が担う意義、役割は大きいと考えます。 そのため、次期計画には、各日本風景街道が行う受入環境整備等の取組に対し、その支援を強化する内容や、国、県及び市町村の連携を明確にするなどの配慮をお願いします。 (田原市街づくり推進課都市政策係) ⑬サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルシップ導入の促進に際し、交通事業者だけでなく、市町村、都道府県をまたぐ広域的な調整・連携が必要となります。そのため、交通事業者に対する導入支援を強化するとともに、広域的な連携調整について、都道府県や国の役割を明確化するなどの配慮をお願いします。 (田原市街づくり推進課公共交通係) ⑬について、最近、ナショナルサイクルルート太平洋岸自転車道の伊勢湾フェリー～渥美半島(田原市)を走行するインバウンドのサイクリストが増加してきてい

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			る。先日、行き会ったイタリア人やスペイン人になぜこのルートを選択しているのかと聞き取りしたところ、「JNTO(国際観光振興機構)」の2025.Jan.16 記事「Cycling the length of Japan:An Interew with Oscor Boyd」の記事・YouTube をみて九州～北海道を3か月かけて走行しているとのことであった。このことから、こうした情報発信はインバウンドに大変有効であり、彼らはみな、都市部を避けてできるだけ田舎道を人と触れ合いながら走りたいということであったので、日本在住で日本の良さを知っている海外の方にこうした実践の情報提供を行うことが有効である。 また、彼らは、ヨーロッパ等では一般的であるサイクルトレイン・サイクルバスが利用しやすいと言っていた(自転車には荷物満載でそのまま自転車を公共交通にのせたい)ことから、インバウンド対応として、日本全国の鉄道・バスに、自転車搭載を義務化し、必要な補助金を補填することで、利用促進を図るべきと考える。 さらに、日本人の自転車利用促進としても人口減少が進む中山間地では、急峻な地形での自転車利用は、アスリートの自転車利用促進にはつながるが一般の方が自転車利用するには電動アシスト・E バイクが必須であり、輪行ができないことから、そのまま電車に乗せるサイクルトレインを人口減少問題に照らし合わせて早急に実施することが望ましい。 予算と義務化制度は一体で進めるべきであり、そのノウハウはすでに自転車活用推進本部に一元化されていることから、政府としての決断を急ぎ次期自転車活用推進計画に盛り込むべきと考える。 (田原市都市建設部建設調整監)
		目標 4	ヘルメットの着用に関して、努力義務から完全義務化に向けて、タイムスケジュールに沿った推進。 ----- ⑭、⑮：高齢者の車での交通事故が問題となっており、運転免許返納に繋がる自転車が必要である。 しかし、高額となることが想定されるため、充実した支援制度が必要である。 ⑭については、ヘルメットの着用普及促進も必要である。 ----- ⑫について、災害時における自転車活用について、高齢化社会での災害時での緊急移動は、車移動以外では難しいことから、後輪もしくは前輪が2輪となっている高齢者が乗っても転ばない安全で電動付きの自転車が有効であり、かつ、普段から乗りなれていなければ利用できないことから、普段利用を促進することが必要であり、これは⑩で述べた健康寿命促進と合わせた効果があることから、高齢者への、後輪もしくは前輪が2輪となっている電動付き自転車の利用促進をサポートするための予算政策や広報実施、自主防災訓練などとのセットでの補助政策を行うことが有効であると考えられる。 (田原市都市建設部建設調整監)
		その他	自転車のリユースの推進。 リユースを阻害している要因の分析と対策の立案 ex)中古自転車流通ルート／整備費用／防犯登録切り替え手続きの煩雑さ etc
自治体等	(一社)しまなみジャパン	目標 1	・以下の設問は、しまなみ海道エリア(ゆめしま海道含む)の回答となります。 ②について、 <現状と課題> しまなみ海道は、専用の自転車道や自転車歩行者道が整備されており、サイクリストにとって非常に魅力的なルートです。しかし、一部区間では自動車との交錯が多い場所や、路面が荒れている箇所、夜間の照明が不足している箇所などが見受けられます。また、強風時の安全確保や、休憩施設の不足も課題です。 <今後の重点事項> ・安全性・快適性のさらなる向上: 自動車との交錯を極力減らすための分離対策や、路面の定期的な補修や草刈りなどの走行空間のメンテナンス、夜間走行の安全性を高めるための照明設置を計画的に進める。 ・休憩・補給ポイントの充実: サイクリストが安心して休憩・補給できる施設(サイクルオアシス、道の駅など)を、利用者のニーズに合わせて増設・改善する。特に、トイレや給水所の確保は重要。 ・強風対策の強化: 橋上区間など、強風が予測される場所での注意喚起や、迂回ルートの案内、場合によっては一時的な通行規制などの迅速な情報提供体制を構築する。
		目標 2	⑨について <現状と課題> ・障がい者の自転車利用は、機材、走行環境、支援者不足などで機会喪失しているケースが目立つ。 <今後の重点取組> ・各々の障がいに応じた機材開発や購入、取り付けに対する支援、走行環境の周知や障がい者走行への広報啓発、障がい者の自転車利用を促進し、支援する活

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			勤への補助 ⑩について ＜現状と課題＞ ・観光目的の利用が中心で、住民の健康づくりツールとしての定着が弱い。 ・高齢者・子ども向けの地域密着型サイクルプログラムが少ない。 ＜今後の重点取組＞ ・高齢者向け E-bike 体験会、健康サイクリング講座の定期開催。 ・健康アプリと連動した地元住民対象サイクルポイントラリー（地域通貨や特産品と連動）の実施。 ⑪について ＜現状と課題＞ ・島しょ部特有の長距離通勤や橋梁区間の気象リスク（強風・雨天）が通勤手段としての定着を妨げている。 ・駐輪場や着替え施設など通勤環境の不足。 ＜今後の重点取組＞ ・短距離通勤・通学ルートの安全ルート化と港・学校・事業所への駐輪設備整備。 ・事業所や自治体の自転車通勤奨励・E-bike 通勤補助の導入促進。 ・雨風対策つき駐輪場、簡易更衣スペース（道の駅や港湾施設に併設）の整備。
		目標 3	⑬について、 ＜現状と課題＞ しまなみ海道は、走行環境の整備が進んでおり、多くのサイクリストに支持されています。しかし、「世界に誇る」レベルに達するためには、さらなる質の向上が必要です。具体的な課題としては、以下の点が挙げられます。 ・走行環境：路面標示の劣化、一部区間の路面状況、自動車との共存区間の安全性、休憩所の不足、悪天候時の情報提供不足、緊急時のサポート体制の不足。 ・受け入れ環境：サイクルツーリズムに特化した宿泊施設の不足（自転車持ち込み・整備スペース、洗濯乾燥機など）、飲食店の多様性不足、多言語対応の不足、パンク修理などのメカニックサービス不足、情報発信の一元化不足、地域住民の理解促進。 ＜今後の重点事項＞： ・走行環境の徹底的なブラッシュアップ： ○路面標示と案内表示の統一性・視認性向上：劣化箇所の定期的な補修に加え、国内外のサイクリストにとって分かりやすい、統一されたデザインの標示・表示を徹底する。 ○安全性の向上：自動車との交錯を極力減らすための空間分離の検討、危険箇所の物理的改善、夜間走行の安全性を高める照明設置。 ○休憩・補給施設の充実：景観を損なわずに、トイレ、給水所、自動販売機、充電スポットなどを備えた休憩所を適切に配置する。特にしまなみ海道では、地元の特産品を販売する休憩所の設置も有効。 ○緊急時対応体制の強化：事故やメカトラブル時の連絡体制、救護体制、自転車回収サービスなどを強化し、サイクリストが安心して走行できる環境を整備する。特に、外国人サイクリスト向けの対応窓口の明確化。 ・質の高い受け入れ環境の整備： ○「サイクルフレンドリー」な宿泊・飲食施設の増加：自転車の室内持ち込み、メンテナンススペース、工具貸し出し、洗濯乾燥機などの設備を備えた宿泊施設や、サイクリスト向けのメニューを提供する飲食店の増加を促進する。これには、認証制度や補助金が有効。 ○多言語対応の強化と情報の一元化：観光案内所、主要施設、ウェブサイト、アプリなどでの多言語対応を徹底し、走行ルート、宿泊施設、飲食店、イベント情報、緊急連絡先などを一元的に提供するプラットフォームを構築する。 ○メカニックサービスの充実：パンク修理や簡単な整備に対応できるショップや出張サービスを充実させる。レンタサイクル事業者との連携も強化する。 ○地域住民との共存促進：サイクリストのマナー向上を促す啓発活動と並行して、地域住民がサイクルツーリズムの恩恵を感じられるような仕組みを構築し、サイクリストへの理解と協力を深める。例えば、サイクリストが地域のお店を利用することで地元経済が潤うことを実感できるようなプロモーション。 ・プロモーションと情報発信の強化： ○海外旅行博への積極的な出展と PR 活動：国際的な旅行博やサイクリングイベントに積極的に出展し、しまなみ海道の魅力を発信する。 ○海外メディア、インフルエンサーの招聘：海外のサイクリング専門メディアや著名なサイクリスト、インフルエンサーを招聘し、体験記事や動画を作成してもらうことで、拡散を図る。 ○デジタルマーケティングの強化：SNS 広告、ターゲット層に合わせたオンライン広告などを強化し、潜在的なサイクリストにリーチする。 ⑬について

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			<現状と課題> ・欧米や台湾などでは、電車などに自転車をそのまま載せることが出来るが日本では輪行でないといと載せられない。この輪行は技術を要し、時間や運搬の負担も大きいことから、よりすそ野の広い初～中級者にはハードルの高いものとなっている。 ・近年、人気のある電動アシスト自転車や E-bike は重量があるため輪行困難であり、加えて一般に普及している軽快車や子ども用自転車も分解、運搬は困難である。 <今後の重点事項> ・これまでも各地でサイクルトレインの実証実験をしてきており、イベントや不定期での運行から転換して、日常使いが可能な形での本格運行に取組むべきである。
		目標 4	⑭について <現状と課題> ・電動アシスト自転車や E-bike のアシスト力は、日本独自の規格で時速 10km/h を超えると徐々に通減するものとなっており、欧米で普及しているものとは異なっている。この規格が電動アシストを有する自転車の普及拡大やサイクルツーリズムでの利用促進において障壁となっている。 <今後の重点事項> ・電動アシスト自転車や E-bike のアシスト規格を EU 規格に合わせることで、こうした自転車の利便性向上を図り、サイクルツーリズムや一般利用での更なる普及促進を図る。 ⑮について <現状と課題> しまなみ海道においても電動アシスト自転車の普及は進んでいますが、子ども乗せ自転車や高齢者向け自転車など、特定のニーズ(障がいを持った方)に特化した自転車は十分ではありません。また、これらの自転車の需要が今後伸びることが予想されます。 <今後の重点事項>: ・特定ニーズに対応した自転車開発: 特性のある自転車について、レンタサイクル利用者が安心して選択できるよう情報を公開する。 ・ユニバーサルデザインの推進: 誰にとっても乗りやすく安全な自転車の開発・普及をメーカーに奨励する。 ・新技術の活用: IoT 技術を活用した盗難防止システムや、自動ブレーキ、車間距離センサーなど、自転車の安全性を高める新技術の開発・普及をメーカーに奨励する。 ⑯について <現状と課題> 自転車の交通ルールに対する理解度は依然として低く、信号無視、一時不停止、並進、歩道走行などの違反行為が散見されます。警察による取り締まりは強化されているものの、根本的な意識改革には至っていません。レンタサイクル事業者として、交通ルールの周知(インバウンド対策も含む)に苦慮している。 <今後の重点事項>: ・ターゲット層に応じた啓発活動: 子ども、学生、通勤者、高齢者など、ターゲット層に合わせたメッセージと媒体(SNS、動画、地域イベントなど)を活用した啓発活動を強化する。 ・「自転車も車両」という意識の徹底: 道路交通法上の位置づけを改めて周知し、自動車と同じく交通ルールを遵守すべき車両であるという意識を国民全体に浸透させる。 ・指導・取締りの継続と強化: 悪質な違反者に対する指導・取り締まりを継続的にを行い、ルールの厳格な運用姿勢を示す。特に、事故に繋がりがやすい危険な運転行為を重点的に取り締まる。 ・モデル地区での取り組み: 地域住民と警察、自治体が連携し、特定のモデル地区で集中的な交通安全啓発と取り締まりを行い、その効果を全国に広げる。 ⑰について <現状と課題> ・サイクルツーリズムの進展により、サイクリストが訪問する地域での地域住民や事業者にとっては、交通ルールの順守は当然のこととして、彼らのマナー向上が受け入れ側との関係性に与える影響は大きい。 <今後の重点事項> ・サイクリストや日常的に自転車を利用する者に向けて、マナー向上の意識啓発や子どもの頃からの教育に取組むべき。
		その他	1. 地球温暖化対策と脱炭素社会への貢献 自転車は排出ガスを出さない環境に優しい交通手段であり、地球温暖化対策の切り札の一つです。 <考慮すべき課題> ・具体的な CO2 削減目標への運動: 自転車活用がどの程度 CO2 削減に貢献できるのか、具体的な目標設定と評価指標が不明確です。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			・企業や個人の意識変革の遅れ：環境意識は高まっているものの、日常生活での交通手段として自転車を選ぶ行動変容にはまだ障壁があります。 <重点的に取り組むべき事項> ・自転車活用による CO2 削減効果の明確な数値目標設定と広報：各自治体や企業が自転車活用による具体的な CO2 削減目標を設定し、その達成状況を公表することで、国民全体の意識を高める。 ・カーボンニュートラル社会に向けた自転車利用の奨励制度の導入：自転車通勤や日常利用に対し、企業や自治体がインセンティブ(例：環境手当、CO2 排出量に応じたポイント付与)を付与する制度を検討する。 ・自転車道整備における低炭素素材の活用：自転車通行空間の整備において、環境負荷の低い資材や工法を積極的に導入する。 2. 公共交通機関との連携強化(MaaS への統合) 自転車は、鉄道やバスといった公共交通機関の「ラストワンマイル」を補完する重要な手段であり、MaaS(Mobility as a Service)の視点からの連携強化が不可欠です。 <考慮すべき課題> ・シームレスな乗り換え環境の不足：駅やバス停での駐輪スペース不足、自転車の持ち込み制限などにより、公共交通と自転車の連携がスムーズではありません。 ・情報連携の不十分さ：自転車と公共交通機関を組み合わせた最適なルート検索や、リアルタイムな情報提供が十分ではありません。 <重点的に取り組むべき事項> ・駅・主要バス停周辺における高機能駐輪場の整備とアクセス改善：公共交通機関へのアクセス性を高めるため、駅やバス停に直結した利便性の高い駐輪場を整備する。 ・自転車の公共交通機関への持ち込み(自転車乗車、輸行)ルールの緩和と利用促進：ピーク時以外の時間帯や専用車両の導入など、自転車の公共交通機関への持ち込みを促進する実証実験や制度設計を行う。特に地方部での観光需要創出に繋がります。 ・MaaS プラットフォームへの自転車情報の統合：乗り換え案内アプリなどに、シェアサイクルやレンタサイクルの利用情報、自転車通行ルート、駐輪場情報などを統合し、利用者がより簡単に最適な移動手段を選択できるようにする。 3. 新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車等)との共存 電動キックボードなどの特定小型原動機付自転車の登場により、道路空間における多様なモビリティとの共存が喫緊の課題となっています。 <考慮すべき課題> ・交通ルールの周知と遵守：特定小型原動機付自転車の交通ルールがまだ十分に浸透しておらず、歩行者や自転車との交通空間でのトラブルが発生する可能性があります。 ・走行空間の区分と安全性：これまでの通行空間に新たなモビリティが混在することで、歩行者や自転車利用者の安全性が脅かされる可能性があります。 <重点的に取り組むべき事項> ・多様なモビリティの共存ルールに関する広報啓発の強化：自転車だけでなく、電動キックボード利用者など、すべてのモビリティ利用者に対して、それぞれの交通ルールとマナー、そして互いを尊重する意識の啓発を徹底する。 ・道路空間の明確なゾーニングと物理的対策：自転車専用レーンや自転車歩行者道において、特定小型原動機付自転車を含む他のモビリティとの明確な走行空間の区分を検討し、必要に応じて物理的な分離を行う。 ・新たなモビリティに関する事故データの収集と分析：特定小型原動機付自転車等の事故データを継続的に収集・分析し、その結果に基づいた効果的な安全対策やルールの見直しを迅速に行う。 4. 地域活性化と関係人口創出への貢献 自転車は観光だけでなく、地域住民の健康増進や交流促進、そして移住・定住促進にも寄与する可能性を有しています。 <考慮すべき課題> ・観光以外の側面での活用が限定的：サイクリングルート整備が観光目的での利用が中心となり、地域住民の日常生活での利用促進や、コミュニティ形成への貢献が十分に図られていない場合があります。 ・地域資源との連携不足：自転車を通じた地域固有の文化、歴史、食などの魅力発掘と発信が不足しています。 <重点的に取り組むべき事項> ・「自転車のある暮らし」の提案と移住・定住促進策との連携：自転車が日常的に利用しやすい街づくりを進め、これを移住・定住促進の魅力の一つとして PR する。例えば、自転車通勤手当を導入する企業への優遇措置など。 ・地域コミュニティと連携したサイクリングイベントの多様化：競技性だけでなく、地域の自然や文化、食を巡る体験型サイクリングイベントを企画し、地域住民と観光客の交流を促進する。 ・地域特産品やサービスと連携した「サイクリスト向けパッケージ」の開発：地元の宿泊施設、飲食店、土産物店などが連携し、サイクリストに特化したサービス(例：

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			サイクルツーリズムバス、割引特典)を提供する。 ・「自転車ツーリズム」と「ワーケーション」の融合推進：自転車環境が整った地域で、仕事と休暇を組み合わせたワーケーションを促進し、新たな関係人口の創出を図る。 5. デジタル技術のさらなる活用とデータ駆動型施策 単なる情報提供に留まらず、AI やビッグデータを活用した、より高度な自転車活用推進を図る必要があります。 <考慮すべき課題> ・データ収集・分析体制の未整備：自転車の通行量、利用者の属性、事故発生状況などのデータが体系的に収集・分析されていません。 ・情報のサイロ化：各種情報がバラバラに存在し、一元的に利用しにくい状況です。 <重点的に取り組むべき事項> ・スマートサイクルインフラの構築：センサーやカメラを活用し、自転車の通行量、速度、事故リスクなどをリアルタイムで把握できるシステムを構築する。 ・AI を活用した安全・快適ルートの最適化提案：収集したデータを基に、個人のスキルや目的に応じた最適なルート(例：安全優先ルート、景色優先ルート、最短ルート)を AI が提案するシステムを開発する。 ・デジタルツインを活用した街づくりシミュレーション：都市のデジタルツインを構築し、新たな自転車道整備や駐輪場設置が交通流動や事故発生率に与える影響をシミュレーションし、最適な計画立案に役立てる。
関係団体等	匿名希望	目標 1	現状、自転車等駐車場の整備については、新駅開業時や新規の設置時において、沿線の地元皆様とともに丁寧に会話をさせていただいているところであり、今後も、引き続き様々な面で協力させて頂ければと考えている。
		目標 3	○地域住民の方々(社会全般)におけるサイクリトレインへの理解向上 →サイクリトレインを導入した際に、自転車を持ち込まない他のお客様からの苦言をいただくことがあった。列車内に自転車を持ち込むことに対する理解向上をお願いしたい。 ○利用者(特に学生)のマナー向上 →特に沿線の学生によるホーム上での自転車利用や移動中の列車への接近、車内での自転車固定の未実施など、事象発生の都度、乗務員からの報告を受けて、対象の学校に指導を依頼している。毎年同じような事象が発生していることから、事前のマナー周知が必要。 ○サイクリトレイン利用者への確実な情報提供 →通勤・通学時間帯によるホーム・列車内混雑等への対応のため、対象列車の設定(対象外列車)や事前予約制による台数制限などを講じて利用可能としている。また、無人駅やワンマン列車では、不案内なお客様対応に時間を要することでダイヤ乱れにもつながることから、乗車前に確実な情報提供が必要と考えており、お客様へ情報提供方法が課題。 ○列車内で自転車を安全に維持するための器具開発及び販売 →列車内で手すりやつり革等へ固定する場合、現状は利用者等々が創意工夫により市販の紐や固定バンドなどで固定している状況である。サイクリトレインの認知が向上すれば、列車内で固定するための器具の需要も高まるので、列車内の安全を確保するため、手すり、つり革用に固定する専用器具が市販されることを期待している。 ○サイクリトレインの円滑な導入に向けた支援体制 →サイクリトレインやサイクルバスを導入している線区や路線に対し先進的な取り組みを進めているので積極的な優遇施策を投入いただきたい。(例えば PR 施策への補助金拡充など)また世界基準を目指すのであれば専用の自転車道、駅階段への自転車用スロープ設置を含む安全な走行ルート、休憩所、駐輪施設などのインフラを地方格差なく整備いただきたい。
関係団体等	匿名希望	目標 1	⑤について、駅の駐輪場の設置については「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」に基づき、地方公共団体又は道路管理者による公共駐輪場が整備され、当社は鉄道用地の貸付け等により駐輪場の設置に協力しております。地方公共団体又は道路管理者が引き続き地域のニーズに応じた駐輪場を整備できるよう配慮をお願いいたします。
関係団体等	匿名希望	目標 1	一般市民及び自転車店からは「歩道を走れば交通違反で罰金」という話題がよく出るようになりました。販売店では現状車道しか走れなくなった場合、危険な箇所が多すぎるため、この方針が自転車の普及を阻むものという認識が多いようです。 ②について、特に都内の交通量の多い道路では自転車が安心して走れる走行空間が車道に確保されていない場所が多く、近年整備された自転車レーンも駐車車両やレーン自体の構造不備(レーンが消滅し歩道に上がる箇所がある、高架で自転車走行禁止箇所がある)が多々あり、多くの年代の人が安心して走行できる環境とは程遠い場所が多い印象。全ての施策を進めるには安心して走る環境が出来ることが前提となるので、整合性のある自転車走行空間の整備と合わせて、自動車側にも、例えば混雑地域に乗り入れ制限時間帯を設けるなど、道路をシェアしているという意識を育てる施策をご検討いただきたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			④シェアサイクルの普及については、販売店からは新車の売上が厳しくなる、使い方が荒いのには整備を怠っているなど否定的な意見が多くあがっています。販売店と競合しないようご配慮をお願いいたします。
		目標 2	⑨につきましては、ちょうど東京多摩地区でロードレースの国際大会が行われ、東京でこのような国際競技大会を無事に開催できたことは素晴らしいという声が多かったです。しかし地元からは道路封鎖について否定的な意見も出ていたので、なぜ自転車を活用するのかという点をもっと一般の方に周知して頂く施策が必要と思いました。 ⑪については、会社として自転車通勤を推進する立場ではあるものの、社内では伸びておりません。こここのところの過酷な気候もありますが、経済的に損な状態になってしまうというのが大きいです。定期支給はあるのに自転車通勤だと自転車通勤奨励金だけになってしまって、天気が悪いと赤字です。手当をもっと厚くできるよう自転車通勤推進について補助金の交付などぜひご検討いただきたいと思います。
		目標 3	⑬について、昨年しなみ街道付近のお店にご意見お伺いしたところ「環境は立派で来訪者は多いが地元の人の目は冷ややか」といった意見が多かったです。やはり地方都市は車の使用率が高く、地元の人に自転車利用が浸透しているとは言い難い状況のようです。せっかくの環境がありながら、地元の人々の心を捉えていないのが非常に残念に思いました。もちろん外からの誘致も大切ですが、ぜひ地元の人が自転車に乗ってみたいと思うような取り組みを期待しております。
		目標 4	⑯について、地域の自転車販売店でこういった施策に興味がある方は多いのですが、大抵がボランティアのような形になり、政策に貢献したいけれど収益が無いので及び腰になるケースが多いです。自転車のプロである地域の自転車店をもっと活用して頂き、収益を上げる形でご協力頂くこともご検討いただきたいと思います。 ⑳について、弊社輸入販売の自転車トレーラーにつきましては、実際に能登等の災害ボランティアの方が物資の輸送に活用したというお話を聞きました。ただ現状では牽引の軽車両というのは走行空間も限られ、なかなか知名度も上がらないジレンマがあります。特に電動アシストとの相性が良く、クリーンエネルギーで多量の物資を運ぶことが可能な優れた製品なので、防災イベント等でもぜひ活用して頂きたいです。
		その他	「自ら運転できる最初の車両」として、子どもに向けた自転車教育の推進 自転車に熱心な家庭を除き、親の共働きの多様化によって子どもの自転車に乗れる年齢は年々上がっているように感じます。小学校高学年でも自転車に乗れない子供は珍しくありません。身体の発達を考えると非常に勿体ないことなので、小学生よりももっと早い段階で、家族で自転車に親しみ、安全意識を持って自転車に乗れるような機会の創出を望んでいます。
関係団体等	匿名希望	目標 1	弊社内で最も意見の多く集まった目標が「②自転車通行空間の計画的な整備」でした。環境負荷の低減や健康志向の高まりを背景に、自転車利用の重要性の再認識が図られているように感じます。しかしながら、現状の都市部における自転車通行空間は、安全性・快適性の両面で課題が多く、利用促進の障壁となっている現状があります。現状の課題と改善の方向性について、以下の通り、回答させていただきます。 1. 自転車レーンの整備と安全性確保 自転車レーンが設置されていても、自動車の進入や駐車により安全に走行できないケースが多く見られます。自動者からポールや縁石などにより物理的に区分する方法、あるいは一部の都市(大阪・日本橋)や外国(オランダ)のように歩道と自転車レーンの間に駐車スペースを設ける設計が安全性を高めると考えます。 2. 自転車関連の法整備 例えば、現行法では自転車の並走が原則禁止されており、複数人でのサイクリングにおいてコミュニケーションが取りづらく、魅力が損なわれています。自転車専用レーンの整備に加えて並走など、制限を緩和することで、日常利用からレーストレーニングまで幅広い自転車利用ニーズに対応可能になると考えます。他に自転車乗車時の水分補給は片手運転のために禁止されているなど、制限の緩和は利用拡大に欠かせないと考えます。 インフラ整備と法整備に重要性が増しているように感じています。自転車に関するルールの厳格化が進む一方で、インフラ整備が追いついていないとの声が社員から多く寄せられました。自転車が「車両」として適切に扱われるためには、法整備と並行して、走行空間の整備が不可欠と考えています。
		目標 2	⑩、⑪については各々、少数ですが社員より意見がありました。 ⑩について、サイクリングの利用率の高い地域、人口の多い地域にターゲットを定めて啓蒙活動を行うことで、自転車のある生活が健康づくりにつながるといったプラスのイメージを醸成していけるように感じています。 ⑪について、自転車の裾野を増やすという視点では、弊社としても興味深い施策になります。一方で、その推進には通勤・通学の安全面の配慮から学校や企業側の努力だけでは難しい側面が大きく、②にある自転車空間の整備は不可欠であり、また⑩、⑪といった交通安全意識に資する広報活動や指導・取り締まりの重点的な実施が求められると感じています。
		目標 3	⑬については、自転車大国であるオランダの事例を挙げる社員が複数いました。 現在開催している大阪・関西万博のオランダの関係者の方も日本において自転車環境の改善・普及活動に尽力をしたいという考えをお持ちと伺っています。民間や単体の地方公共団体だけではできない、複数の自治体や企業を巻き込んだサイクリングの普及活動(例えば、東京マラソンのような国際イベント。東京マラソンは、ワールドマラソンメジャーズとして認定されている)を日本で開催できると国内の自転車業界だけでなく、観光業にもプラスになると思います。ただ、東京マラソンがメジャー大会になったのは自然な流れではなく、各大会組織が連携してワールドシリーズとして確立した中で組み込まれた背景があり、特にスポーツ業界においてはアシックスがマーケティング部門においてグローバルにネットワークを持っていたことが大きなアドバンテージになっていました。一方、ロードバ

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
			イクの世界はヨーロッパを中心に回っています。今現状として、グローバルにロードバイクのマーケティング分野で影響力のある企業、団体は日本には存在しているとは言えず、開催のハードル(現在の国内レースの格上げ含め)は非常に高いと言わざるを得ません。
自治体等	匿名希望	その他	・道交法改正による罰則強化の対応策をご検討いただきたい。
自治体等	匿名希望	目標 1	⑥情報通信技術の活用の推進 情報通信技術の活用は、駐輪場の利便性向上や放置自転車対策、シェアサイクルの推進などにより自転車交通の役割の拡大が期待されるため、良好な都市環境の形成にメリットがあると考えます。
		目標 2	⑪自転車通勤等の促進 自転車通勤は、生活習慣病のリスクを低減し、健康長寿社会の実現に寄与すると考える。また、市街地の渋滞対策にもつながり、目標1(自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成)にもメリットがあると考えます。
		目標 3	⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 国際的なサイクリング大会の誘致は、インバウンド旅行者の増加や国内サイクルスポーツの機運醸成につながることから、その実現に向けた走行環境や受入環境の整備が重要であると考えます。なお、サイクルツーリズムについては、その対象が、ロードバイクで本格的な走行を楽しむ層から観光地での二次交通としてレンタサイクルを利用する層まで幅広いため、ターゲットとする層に応じた体系的な観光施策の展開が有効だと考える。
		目標 4	⑳自転車通行空間の計画的な整備 啓発による交通安全意識向上や損害賠償責任保険による補償の充実はもとより、事故を発生させない安全な自転車通行空間の整備が重要だと考える。
自治体等	匿名希望	目標 1	①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 ・山間部等の計画策定が困難な地方公共団体での策定及び整備の事例への配慮をお願いしたい。 ②自転車通行空間の計画的な整備 ・自転車通行が危険な箇所の転落防止等安全対策の事例への配慮をお願いしたい。 ・一般的な自転車通行とサイクルツーリズム、ロードレース等利用の違いによる整備内容への配慮をお願いしたい。
		目標 2	⑪自転車通勤等の促進 ・官公庁や企業等の職員用駐輪施設の整備促進に配慮をお願いしたい。
		目標 4	⑲地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(1.の再掲) 1.に同じ ⑳自転車通行空間の計画的な整備(2.の再掲) 2.に同じ
自治体等	匿名希望	目標 1	②について、自歩道として整備済である広幅員の幹線道路に自転車道を整備する場合、現行のガイドラインに従えば、自転車道は一方通行化が原則となる。しかしながら、既に自歩道として双方通行可で利用していたものを一方通行化することは、大きく利便性が低下することとなり、沿道住民の理解を得るのは困難な状況にある。一方で、双方通行可での整備を計画した場合であっても、その必要性を説明するにあたり、交通管理者との協議が難航することもあることから、自転車道の走行方向については柔軟な対応が可能となるよう、ご配慮いただきたい。また、本市内では、細街路においても歩行者・自転車・自動車の錯綜が課題となっている路線が多数存在しており、車道混在型の自転車通行空間整備を含めた交通安全対策に取り組んでいるところである。特に車道幅員の狭い区間においては、通常の 10m 間隔の矢羽根設置を行った場合、路面の大半が路面表示に覆われることとなるため、その他路面表示(区画線、停止線、横断歩道など)の視認性確保の観点から、交通管理者と協議のうえで、一部設置を減らす等の対応も行っているが、特に車道幅員の狭い区間での矢羽根設置の考え方についても、ご検討いただきたい。 ④について、自転車のみならず特定小型原動機付自転車を含めたシェアリング事業が全国的に普及している状況にあるが、車両の安全性やルール・マナーの問題があり、特定小型原動機付自転車の本市内での取扱いに苦慮している。特定小型原動機付自転車の利用は今後も拡大すると思われることから、シェアリング事業としての特定小型原動機付自転車の位置づけ等について整理いただきたい。
		目標 2	⑩について、本市においても、自転車の利用促進にあたり健康増進等の自転車が持つ多様なメリットを発信することが今後より重要になると考えており、その広報手段や広報内容を検討している状況にある。より分かりやすく、市民に広く周知できるような広報物の作成や、自転車のメリットに関するデータ提供等をご検討いただきたい。 ⑪について、市内企業に対して自転車通勤の促進を図るにあたり、企業側のメリットを大きく打ち出せず、具体的な施策を展開することができていない課題があることから、自転車通勤促進を図るための支援策の拡充等についてご検討いただきたい。

分類	ヒアリング対象	目標	ヒアリング調査結果
		目標 3	⑬について、本市内のサイクルルートの活用方法に苦慮していることから、各自治体で取組み可能な好事例や先進事例に関する情報発信等をご検討いただきたい。
		目標 4	⑰について、自転車への青切符制度施行に際し、本市においても自転車ルール・マナーの啓発強化が重要であると考えているが、今回の法改正の効果をより一層高めるために、全国的な自転車関連の交通安全キャンペーン等の取組みや広報物の作成についてご検討いただきたい。 ⑳について、本市において、自転車に係る損害賠償責任保険等の加入状況は WEB モニターに対するアンケートを活用しているが、加入の有無は自己申告によるため、正確な実数を把握できない課題がある。なお、自転車の保険は多岐にわたり、保険会社経由での把握も困難な状況にあることから、全国的に比較可能な加入状況の把握手法について、ご検討をお願いしたい。
		その他	【自転車通行空間について】 自転車通行空間の整備を進める上で、自転車通行空間に係る路面表示の施工単価は、一般的な区画線等と比較すると高額な現状があることから、今後も継続して整備及び更新等を行うにあたり、施工歩掛を統一する等、より安価に施工可能となるような手法について、ご検討いただきたい。 【新たなモビリティについて】 自転車と通行空間を共有する新たなモビリティ(特定小型原動機付自転車)に関して、現在の自転車活用推進計画内では規定が無いことから、新計画においては、新たなモビリティの取扱い(自転車と共に活用促進すべき対象か否か)について、指針を示していただきたい。併せて、新たなモビリティに関する交通安全啓発の取組み方針及びその手法について、考え方を整理していただきたい。 【地球温暖化対策について】 自転車の利用促進にあたり、CO2 削減などの環境面における自転車のメリットを発信することが今後より重要になると考えており、その広報手段や広報内容を検討している状況にある。より分かりやすく、市民に広く周知できるような広報物の作成や、自転車のメリットに関するデータ提供等をご検討いただきたい。
自治体等	匿名希望	目標 1	㉒について、自転車等に対する交通反則通告制度(「青切符」による取り締まりを行う反則金制度)が令和8年4月1日から適用されることを受け、今後、さらなる自転車通行空間整備の需要が高まることが想定されることから、国費による自転車通行空間整備に関する補助について、特段の配慮をお願いしたい。