

第 3 次自転車活用推進計画(素案)に対する御意見(パブリックコメント)【原文】

意見番号	意見の内容
1	<p>様々な地域に居住を構えた者である。本稿意見者が考えるに一口に自転車といっても電動自転車、競技用に近い一般の方が使える自転車、普通の自転車と様々にある。これを十把一絡げに論じているのは無理違和感がある。電動自転車、競技用に近い一般の方が使える自転車、普通の自転車は当然にその性質やその用途が違うわけだからその性質やその用途に応じた推進計画になるべきであって当然である。</p> <p>また、そもそも急峻な地形により、自転車そのものが役に立たない地域も現に日本国土内にはある。そうした地域を抱える地方自治体へ、都道府県及び市町村として一律に同一勘案した内容を求めるのは酷だと断じざるを得ない。ここでは「本計画を勘案し」という文章を削除することを提案したい。</p>
2	<p>意見募集様式の Word は必要ないのでは？</p> <p>自転車の利用率や分担率を増やしたいのは分かった。それでも、自転車専用ルートの整備が不十分なまま、自転車をターゲットとした青切符制度導入はいただけない。車道と歩道の間を自転車を通るには、あまりにも狭すぎるのだ。</p>
3	<p>自転車の普及促進という事だが、青切符の過度な罰則化、自賠償の強要などは やめてほしい。</p> <p>あくまで市民の乗り物であって、危険で 取り締まるべきなのは 自動車の方だ。</p> <p>気軽に乗れなくなれば、逆に 利用率が下がってしまうだろう。</p> <p>そうではなく、道路状況の改善を進めて、例えば 曲がり角の 視野を遮る構造物を撤去する（角のブロックを低くする、テーパーを付けるなど）、道路で自動車・自転車を分離するなど、事故そのものが起きにくい構造を作るべきだと思う。</p> <p>案では 自転車専用道の整備と有り、良いと思うが、現状では 幅が狭かったり（キャリアやバッグを付けていると通れない・対向が出来ない）、縁石の配置が不適切で 道路を渡れない、凸凹過ぎて 全く快適に走れないなど、実際に利用できない自転車道が多い。</p> <p>自転車道の規格についても言及して、実効性のある指針を出すべきだ。</p> <p>また、「ゼロカーボン」「脱炭素」と書かれているが、本当に必要なのは「温暖化抑止」だ。</p> <p>二酸化炭素を出さないからといって、その利用課程に 熱や温室効果ガスを出すもの（原発、希少採掘資源など）が含まれていては 意味が無い。</p> <p>「温暖化抑止」を本分として、逸脱が無いか 見直すべきだ。</p>
4	<p>自転車道の 自動車との分離、列車への自転車スペースの確保、道路の駐輪スペースの確保などは歓迎する。</p> <p>ただ、道路状況が改善されないまま、罰則強化が先行してしまえば、自転車に乗りたくなくなる。まず 違反しなくてもいい道路環境を作った上で 取り締まりをやってほしい。</p> <p>また、外国人に 交通ルールとマナーを指導、とあるが、ルールは解るが マナーとは 一体何を指導するつもりなのか。</p> <p>「～してもらったら頭を下げろ」など 人の良心に依るものまで強要するつもりなら、やめてほしい（反対に日本の恥だ）。</p> <p>最期に、近年 温暖化による異常高温で、夏場の自転車利用は 過酷を極めている。</p> <p>脱水症状、熱中症に加えて、道路のチョコレート化、タイヤ軟化によるパンク激増などまで、酷い状況だ。</p> <p>「脱炭素」と有るが、政府は 二酸化炭素を出さなくても 温暖化を促進している原発など、お門違いの政策をしている。</p> <p>この様な事は止めて、きちんと再生可能エネルギーへの転換や 環境保護を進め、温暖化を止める努力を 全力でするべきだろう。</p> <p>自転車に関して言えば、日陰になる街路樹の増設、水道の無い公園に 水道を設置するなど 環境整備を行ってほしい。また 油分がきちんと分離できていない低質アスファルトの使用を禁止したり、排出ガス・タイヤ粉塵の規制を強化したりして、大気環境・道路環境を改善してほしい。</p> <p>自動車の騒音基準も、EV 車の静音性に合わせて、ガソリン車も規制を強化すべきだろう。</p> <p>自動車が静かになれば、「うるさくて聴こえない」という事は無くなり、交通全体の安全は 向上するはずだ。</p> <p>自転車への規制だけでなく、自転車（および歩行者）の安全を確保するために、交通全体への改善を 促してほしい。</p>

意見番号	意見の内容
5	第 25 ページについて、運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率の指標があれば、これより特定性に欠ける運動・スポーツ実施率と運動習慣者の割合の指標は、不要ではないか？
6	自転車で走って良い箇所がどこなのかが分からない道路が多すぎます。歩行さえどこを通れば良いのか分からない箇所も多いです。歩道がなく路側帯のみ、など判断がつかない箇所も多いです。さらに注意の看板が多過ぎて読めない、政治家の大きな顔看板が消えた横断歩道にかかっている気が散る、など。(顔は人がどうしても注目してしまう図象です。)道路に面した場所のこういった看板は規制してほしい。視界を良くしてほしい。道路のどこを通れば良いのか分かりやすく、自転車と歩行者、白杖や杖、ベビーカー、車椅子、車が全て安全に通れるよう目指してください。街中に街路樹とベンチを設けることも定めてほしい。
7	全体的に反対。最大の理由は警官の点数稼ぎにされ続けてきたから。それ不満だし人生つぶされてきたから。自転車のナンバー確認に必死になってる警官が多すぎた。なんであんな増長していたのか不明。あれ以来検察庁に職権乱用罪で 4 回も告訴状出している。警官にまともな知能や倫理観はないのだから自転車の普及なんて不可能。代わりに歩けばいい。あと SDGs なんて妄想だし痛い三流のプロバカンダでしかない。
8	<ul style="list-style-type: none"> ・P18「指標」3 番目「自転車通行空間の整備延長」について、矢羽根印の整備は進んだが、専用道や専用通行帯の整備が進んでいないため、専用通行帯、専用道、車道混在に分けた指標が必要 ・P38 目標 2 11. 特例小型原動機付き自転車の歩道走行、および特定特例小型原動機付き自転車の徐行しない歩道通行への指導・取り締まりの強化を追加 ・P41 目標 3 21. カーゴバイク、タンデム自転車等多様な自転車の活用を推進することを追加 ・P45 目標 5 28. インバウンドサイクリストを始めとする長距離を移動するサイクリストへの対応、および全国にくまなくサイクリングを楽しめる環境を整備するため、サイクリングルートの全国的なネットワーク化を目指すことを追加 ・「第3次自転車活用推進計画(素案)の概要」の表紙を除く 1 枚目一番下【目標 5】の指標に「国内旅行(宿泊・日帰り)においてバイク・自転車を利用した旅行者率」とあるが、この文の「バイク」が何を指すのかわからない。日本において「バイク」というとオートバイを指すことが多く誤解を招く可能性があるためこの「バイク」は不要では？
9	<p>国土交通省「第 3 次自転車活用推進計画(素案)」への意見 — 子どもが安心して自転車に乗れる社会の実現に向けて —</p> <p>1. 該当箇所について 本素案において、施策 12「公園等の活用による子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出の促進」が盛り込まれている点については、子どもの安全確保を重視する方向性として高く評価します。一方で、本施策が「公園等」に限定されている点について、実効性の観点から課題があると考えます。</p> <p>2. 課題認識：公園だけでは「日常の移動の安全」は確保できない 子どもの自転車利用は、公園内での遊びにとどまらず、自宅から公園・友達の家・習い事・学校周辺といった日常生活の移動と密接に結びついています。しかし現状では、車道は自動車速度が高く危険自転車専用レーンは整備途上という状況にあり、子どもが安心して走行できる連続した空間が不足しています。</p> <p>3. 重要な法的前提：13 歳未満は歩道通行が認められている 道路交通法上、13 歳未満の子は自転車歩道を通行することが認められています。これは、子どもを交通弱者として位置づけ、安全を最優先するという社会的合意の表れです。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>にもかかわらず、歩道上では「自転車はどこを走るのか分かりにくい」歩行者との錯綜が起きやすいという課題が残っています。</p> <p>4. 提案:歩道を活用した「オレンジロード(子ども用自転車優先ライン)」の導入 そこで提案したいのが、歩道上にオレンジ色のラインを引き、子どもが走行してよい空間を“見える化”する施策です。 オレンジロードの特徴物理的な大規模工事は不要 ライン表示のみで導入可能(低コスト・短期間) 子ども →「ここを走っていい」 歩行者 →「子ども自転車が通る場所」 自動車 →「子ども優先エリア」 を直感的に共有できる 期待される効果 子どもの自転車事故リスクの大幅低減 歩行者との無用なトラブル防止 保護者の心理的安心感の向上 「自転車は危ないもの」から「育ちを支える移動手段」への意識転換</p> <p>5. 計画への具体的反映提案 以下のような形で、施策 12 の考え方を拡張することを提案します。 (案) 公園等の活用に加え、 13 歳未満の自転車歩道通行が認められている制度を踏まえ、 歩道空間を活用した子どもが安全に自転車に乗れる環境整備(視覚的区分表示等)を推進する。 これにより、 既存制度 低コスト施策 子ども・保護者・地域全体の安心 を同時に実現できます。</p> <p>6. 結び 子どもが安心して自転車に乗れる環境は、 交通安全政策 健康づくり 脱炭素 そして「未来を担う世代への投資」 そのものです。 オレンジロードは、日本全国どこでも今すぐ始められる“子ども最優先のインフラ”です。 ぜひ第 3 次自転車活用推進計画の中に、歩道を活用した子ども自転車環境整備の視点を盛り込んでいただきたく、強く要望いたします。</p>

意見番号	意見の内容
10	<p>(ご意見該当箇所)</p> <p>(ご意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市内交通における、引き続きの自転車専用レーンの拡充をお願いするとともに、常態化している同レーン内での違法駐停車自動車の取り締まり強化をお願いしたい。また違法駐停車を防ぎ、かつ同レーン内を走行する自転車を守るためにも効果も期待できる、ゴムポールを設置について、既存のレーン及び今後拡充していくレーンを含め早急をお願いしたい。 ・短・中距離移動における、自動車から自転車利用への転換を促進するために必須となる、様々なエリアにおける駐輪場(小規模も含む)の増設も推進してもらいたい。 ・生活道路へのクルマの侵入を防ぐための、あらゆる施策の実施をお願いしたい。 ・近年問題視されている電動キックボードやモパッドによる危険走行を防ぐための取り締まりを、利用者・レンタル事業者・製造業者に対し、罰則も含め厳格に実施してほしい。 ・地方の赤字鉄道路線を含めた、サイクルトレインの普及による利便性の向上、それに伴う鉄道利用者の促進を図っていただきたい。 <p>(ご意見の理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子供を含めた歩行者の安全、ウォーカブルな都市づくりの実現及び、健康増進・カーボンニュートラルに繋がる自動車から自転車への利用促進の実現を早期に達成していただきたいため。
11	<p>目標 1-4-1 他に掲げられている駐輪場整備につき、単なる駐輪場としてのスペース確保にとどまらず、盗難対策を主とする防犯対策が厳重になされている駐輪場の整備をお願いしたい。</p> <p>スポーツ自転車本体や、電動アシスト自転車のバッテリーの盗難が相次いで久しいところであるが、公共駐輪場についてみると、露店や屋外で簡易な屋根を設置したのみのところも多く、料金カウントのためのホイールロックシステム程度が提供されている程度で、防犯対策については皆無といえる状況であると認識している。</p> <p>しかし、例えばスポーツ自転車は整備性確保の要請から、ホイールの取り外しが非常に容易であり、ホイールのみを残置して本体(フレーム)のみを窃取する態様の盗難が後を絶たない状況にある。また、電動アシスト自転車においても、カギや外付けのロックによるバッテリーの施錠はなされていたとしても、これらの器具は破壊が比較的容易であり、リチウムイオン電池が高値で取引されることからバッテリーのみを窃取する盗難が相次いでいる。</p> <p>さらに、自転車価格は近年高騰しており、特にスポーツ自転車においては、100万円を超える価格で販売されることも珍しくなく、廉価なものであっても、数十万円前後の価格となっていることから、窃盗犯の動機づけには十分な状況である一方、利用者からみると、駐輪場には停められないという判断に至るのが通常である。</p> <p>また、スポーツ自転車に限らず、一般自転車についても昨今の販売価格は高騰しており、窃盗被害に遭った場合の心理的・経済的負担はかなり大きい。これらの状況を踏まえると、自転車の利用拡大を促進するためには、安心して駐車できる駐輪場の整備は必須の要素であると考えます。</p> <p>防犯対策がしっかりとされた駐輪場があれば、そこに停めて周辺を散策したり、鉄道に乗り換えてさらに遠くへ移動するなどの活動も計画しやすい。そのため、屋内や地下などの空間を利用した駐輪場整備を是非推進してもらいたい。</p> <p>これらの設置には多額の費用が必要であり、自転車利用者数が減少傾向にあることも鑑みると、設置は困難かもしれないが、自転車活用の推進には必須であろう。</p> <p>なお、このような駐輪場の整備が難しければ、昨今、普及が徐々に始まっている自転車用防犯アラームデバイスや、GPS 追跡デバイス等の防犯対策デバイスの普及に対する補助等も一策である。</p> <p>例えば購入補助金の支給や、販売店への販売奨励、駐輪場に配布して利用者に貸し出す等の方法が考えられると思う。</p>

意見番号	意見の内容
12	<p>本計画は自転車の活用促進と安全確保を総合的に進める重要な計画であると考えます。一方で、計画の実効性を高める観点から、以下の点について更なる整理や明確化が必要ではないかと考えます。</p> <p>まず、計画に示されている各種指標について、達成すべき具体的な数値目標や期限が必ずしも明確ではありません。ヘルメット着用率や自転車通行空間の整備などについて、可能な範囲で定量的な目標と達成時期を示すことで、進捗管理や評価が行いやすくなると考えます。</p> <p>次に、安全対策に関する施策が幅広く盛り込まれていますが、交通事故の発生状況などの客観的なデータに基づき、どの施策を優先的に実施するのかが分かりにくい印象を受けます。限られた財源の中で効果的な取組を進めるためには、事故データ等を踏まえた優先順位の考え方や、施策効果の検証方法を示すことが重要であると考えます。</p> <p>また、計画の中では専門的な用語や新たな概念が用いられていますが、その定義や具体的な内容が十分に説明されていない箇所があるように感じられます。国民や地方公共団体にとって理解しやすい計画とするため、用語の意味や具体例を簡潔に補足することが望ましいと考えます。</p> <p>さらに、各施策について、実施主体や役割分担、実施時期、財源の考え方が必ずしも明確ではありません。計画を着実に実行するためには、国や地方公共団体、関係機関の責任分担を明示し、可能な範囲で実施体制を整理することが重要であると考えます。</p> <p>加えて、地域によって人口規模や地理条件が大きく異なる中で、都市部と地方部の実情の違いへの配慮が十分に示されていないように感じられます。地域特性に応じた柔軟な取組が可能となるよう、支援の考え方を明確にすることが望ましいと考えます。</p> <p>最後に、シェアサイクルやデジタル技術の活用に関する施策について、普及の到達点や成果を測る指標が必ずしも明確ではありません。利用状況などを把握できる指標を設定することで、施策の効果を客観的に評価できるようになると考えます。</p> <p>以上の点を整理することで、本計画はより分かりやすく、実行可能性の高いものになると考えます。</p>
13	<p>日本の第3次自転車活用推進計画(素案)をざっと見ると、理念や指標はしっかりしてるものの、EUのような市民参加型で具体的な行動変容を促す施策がまだ不十分と思われる。より実現性を高めるために下記を提案します</p> <p>===== 自転車マイナポイント制度の創設と段階的インセンティブ設計の提案 ～中高年の健康促進と地域自転車交通の活性化に向けて～</p> <p>■ 1. 提案趣旨 本提案は、「第3次自転車活用推進計画(素案)」におけるビジョンの実現——安全・快適な自転車利用環境の整備、健康寿命の延伸、脱炭素社会の形成、地域交通の活性化——を、より一層加速させるための実効性ある施策として、「自転車マイナポイント制度」の導入を提案するものです。 自転車を単なる移動手段ではなく、「健康インフラ」「地域経済の触媒」「CO2削減ツール」として再定義し、行動変容を生むインセンティブ制度として制度化することで、持続可能な社会に向けた具体的な一歩となります。</p> <p>■ 2. 提案内容 (1) サイクリング・買い物・通勤通学を問わず走行距離に応じた「自転車マイナポイント」の付与 スマートフォンアプリで日常の自転車移動距離を記録 走行距離に応じたマイナポイントを付与 ポイントは地域通貨、健康支援、地元店舗クーポン等と交換可能 (2) 「指定自転車道」走行時はポイント3割増し 指定された自転車道の利用で付与ポイントが1.3倍に インフラ活用促進と地域振興の両立を図る</p>

意見番号	意見の内容
	<p>(3) 年齢に応じた「逡増型ポイント制度」の導入 健康リスクの高い40～70代に対し、年齢に応じてポイントの付与率が逡増 例：・40歳代:0.5ポイント/km ・50歳代:1.0ポイント/km ・60歳代:1.5ポイント/km ・70歳以上:2.0ポイント/km</p> <p>(4) 道の駅チェックイン ボーナスポイント付与</p> <p>■ 3. 期待される効果 健康:医療費抑制、健康寿命延伸、運動習慣定着 環境:CO2排出削減、自動車利用の代替 地域経済:サイクルツーリズム、地元消費の促進 社会参加:高齢者・女性の移動支援、地域活性化</p> <p>■ 4. 実施フェーズ フェーズ1(PoC):モデル地域で自治体×商工会×IT企業が連携した実証実験 フェーズ2(制度設計):厚労省・国交省・デジタル庁が連携して制度化 フェーズ3(全国展開):マイナポータル等と連携した全国運用</p> <p>■ 5. 結び 「自転車に乗ることが、未来への投資になる」。 自転車マイナポイント制度は、持続可能な地域社会を生み出す“人の力”に報いる仕組みです。医療・環境・交通課題を横断的に解決する統合政策として、検討をお願い申し上げます。</p> <p>【参考資料】自転車マイナポイント制度におけるアプリ設計ビジョン ～見える化と継続を生むスマートサイクリングプラットフォーム～</p> <p>■ 1. アプリの位置づけ 自転車マイナポイント制度を実効性あるものとするためには、ユーザーの行動データを正確かつ継続的に取得し、それを動機づけに転換するインターフェースが不可欠です。ここではその中核を担うスマートフォンアプリの構想を示します。</p> <p>■ 2. 主な機能群 (1) 走行距離記録 GPS・センサー連携による自動走行ログ取得 自動判別(徒歩/自転車/車)フィルター機能 (2) マイナポイント自動加算 年齢別・距離別にポイントを自動換算 自治体連携による「地域ボーナス」も自動適用 (3) CO2削減量の見える化 自転車走行に基づく温室効果ガス削減量の可視化 自動車移動との差分を基に以下を表示：・削減CO2量(kg)・杉の木換算(本数)・削減したガソリン相当量(L)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>(4) インセンティブ・ゲーミフィケーション 月間チャレンジ(例:100km 達成) 地域別ランキング/貢献度バッジ コミュニティ機能(グループ参加型)</p> <p>■ 3. ユーザービリティと連携性 マイナポータルとの連携による本人認証とポイント管理 健康アプリ(Apple Health/Google Fit)との連携 多言語対応(訪日観光客・外国人居住者向け) 自治体ごとのテーマカスタム(ご当地キャラ・地域名など)</p> <p>■ 4. 導入効果(期待) 継続的な利用促進(ポイント×可視化×社会貢献) 健康行動の習慣化による医療費抑制 環境意識の醸成と“行動の選択肢”の変容 地域エンゲージメントの創出と交流促進</p> <p>■ 5. 今後の開展望 LINE や地域電子マネー等との API 連携 自転車保険、事故通知、緊急連絡機能などの安全強化 データ活用による地域交通政策支援(統計提供)</p> <p>以上</p>
14	<p>(ご意見該当箇所) 【意見1:道路環境の整備について】 第2章 II 1.(1) 自転車通行空間の整備の推進</p> <p>【意見2:交通ルールの明確化と運用について】 第2章 II 2.(1) 自転車交通ルールの遵守の徹底</p> <p>【意見3:自動車との安全な距離(1.5m ルール)について】 第2章 II 2.(4) 自動車運転者等に対する啓発等の推進</p> <p>(ご意見) 【意見1:道路環境の整備について】 整備距離(km)の数値目標を達成するだけでなく、物理的に分離された「自転車道」や、十分な幅員が確保された「自転車専用通行帯」など、質の高い整備を</p>

意見番号	意見の内容
	<p>優先して進めてほしい。</p> <p>【意見2:交通ルールの明確化と運用について】 「車道通行原則」の周知を徹底するとともに、歩道通行ができる例外規定(「やむを得ない場合」など)の曖昧さを排除し、現場の指導・取締りにおいて一貫性のある運用を強化してほしい。</p> <p>【意見3:自動車との安全な距離(1.5m ルール)について】 自動車が自転車を追い越す際の具体的な側方間隔(例:1.5m 以上)を数値として明文化し、免許更新時の講習や広報活動において強力な周知を行うとともに、将来的な法制化を検討してほしい。</p> <p>(ご意見の理由) 【意見1:道路環境の整備について】 現在の主流である「車道混在(矢羽根型路面表示)」のみの整備では、自動車との速度差が大きいロードバイク等の利用者にとって安全性が不十分です。このことが車道通行を躊躇させ、結果として歩道通行を誘発し、歩行者とのトラブルの原因にもなっているため、より安全な「分離」を重視した整備が必要です。</p> <p>【意見2:交通ルールの明確化と運用について】 自転車、歩行者、自動車の各者が「自転車はどこを走るべきか」を正確に、かつ共通して理解していないため、現場での混乱やトラブルが生じています。インフラ整備と並行して、誰もが納得できる明確な運用指針を示すことがルールの定着に不可欠であるためです。</p> <p>【意見3:自動車との安全な距離(1.5m ルール)について】 抽象的な表現だけでは、至近距離での危険な追い越しが後を絶ちません。欧州諸国のような具体的な数値基準を導入し、それを徹底することで、初めて自転車利用者が安心して車道を走行できる環境が整い、自転車活用推進という本計画の目的も達せられると考えるためです。</p>
15	<p>自転車利用によって様々な効果を期待できることには賛同いたしますが、自転車利用に係わるマナー浸透はもとより、法整備とその適用も同じように必要と考えます。</p> <p>年々、自転車利用が多くなり、そのマナー違反、乱暴運転により、交通障害や交通事故が発生していることも事実です。公共交通機関としてのバスの運行が阻害されない環境整備もあわせてお願いします。</p>
16	<p>意見該当箇所 P.38 13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。</p> <p>意見 情報通信を活用する場合は、自転車以外の自動車、バイク、シニアカー、モビリティなどへの ITS 通信手段について、整備・普及が進むよう関連官庁や、団体への指導をお願いしたい。</p> <p>意見の理由 ITS 通信を用いて安全を確保する場合、必要な機器の普及が必要である。 自転車と同じ路上に存在する物への適用が進むようお願いしたい。</p>

意見番号	意見の内容
17	<p>(ご意見該当箇所)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① P18 10 行目 路外駐車場等の整備 ② P18 18 行目 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制 ③ P20 16 行目 自転車の交通安全教育を推進する ④ P20 21 行目 自転車利用者に対する指導・取締りの実施 ⑤ P21 2 行目 ヘルメット着用率 ⑥ P23 2 行目 地域の公共交通等との連携 <p>(ご意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 利用率の低いパーキングメーターの撤去がうたわれているが、同様に歩道上に設置されている駐輪場も廃止すべきである ② 自転車での走行禁止を呼び掛けている商店街での走行行為に対する処罰規定も必要ではないか ③ 社会人を対象とした安全講習の実施もうたう。実施場所として公共施設のほか、企業や自転車販売店にも協力を要請する ④ 歩道走行時の徐行速度や逆走への意識啓発を強化 ⑤ 目標数値を具体的に上げる ⑥ 目指すところとしてラストワンマイルの移動の実現を掲げる <p>(ご意見の理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 自転車走行空間確保のため。歩行者と自転車の混在による事故の発生を低減するため。 ② 歩行者の安全確保は最優先事項 ③ 大人のマナー違反が目につく。そもそも交通法規を知らないのではないか ④ 見落とされがちな違反行為 ⑤ 目標があれば行動につながる ⑥ 高齢化社会における自転車活用の社会的意義を周知する必要性
18	<p>私のコメントに目を向けて下さりありがとうございます。</p> <p>「安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備」に関して、ハード面だけでなく、自動車運転者に対し自転車の関係する道路交通法を周知徹底すること等、ソフト面の対応が必要だと感じます。</p> <p>私は毎日自転車で片道 10km の距離を通勤しているのですが、現状では多くの道路において安全に自転車に乗れる環境ではないと感じています。</p> <p>自動車からの無理な追い越し、幅寄せ、クラクションを鳴らされることが日常茶飯事です。</p> <p>道路交通法を遵守し車道の左端を走行しているだけで、なぜ理不尽な扱いを受けなければならないのかと義憤を感じています。</p> <p>このような状況を解消しなければ、多くの自転車ユーザーは車道走行を躊躇することでしょう。</p> <p>多くの場合、自動車は制限速度を超過して走行しています。さらに自転車を追い越す際の安全な速度と側方間隔も確保されていない場合が多いです。自転車の道路交通法違反に対する取り締まり強化を希望します。</p> <p>加えて、自動車運転者に対し自転車に関わる道路交通法のさらなる周知徹底も必要ではないでしょうか。</p> <p>例えば、自転車は左折専用レーンのある交差点を直進する場合には左折レーンを直進することや、交差点を右折する場合は 2 段階右折をすることなどです。</p> <p>自転車が法令を守って走行していても、周囲の自動車が正しい知識を知らなければ安全で快適な走行環境を実現させるのは難しいと思います。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>積極的に行政から情報発信することにより、道路交通に関わる全ての人に法令遵守と思いやり運転を意識付けられるよう取り組みをして頂ければ幸いです。</p>
19	<p>(ご意見該当箇所) ・計画全体の基本理念 ・自転車の安全利用に関する考え方 ・サイクリング観光・ナショナルサイクルルートに関する施策 ・地域振興・民間事業者との連携に関する部分</p> <p>(ご意見) 日本のサイクリング文化は、フランス・イタリア・ベルギー等のヨーロッパ諸国をルーツとする文化であり、スポーツ、日常交通、観光が同一文化圏の中で共存してきた歴史を有しています。 第3次自転車活用推進計画においては、安全対策を最優先としつつも、海外の自転車先進国で培われた考え方や法制度を積極的に参照し、日本独自に過度に先鋭化・ガラパゴス化したルールによってサイクリング文化やロードレース文化の定着を阻害しない姿勢を、計画の基本思想として明確に位置付けることを要望します。 また、サイクリングは単なる移動手段ではなく、地域の歴史・食・産業と結びつく文化的資源であり、ナショナルサイクルルートは道路整備に留まらず、観光・地域振興・民間事業との連携を前提とした国家的ブランド戦略として推進されるべきものです。 若狭湾サイクリングルートおよび鯖街道は、御食国若狭の歴史、日本海と京都を結ぶ文化的背景、海・山・峠を含む多様な地形を有し、日本における文化型サイクリング観光のモデルとなり得る地域です。こうした地域特性を活かし、カフェ、観光、物販、EC、OEM等の民間事業者が主体的に関与できる制度設計を、本計画の中でより明確に位置付けることを求めます。</p> <p>(ご意見の理由) 過度な禁止や制限による安全対策は、長期的には自転車文化の衰退を招き、結果として安全性の向上にもつながりません。ヨーロッパ諸国では、自転車を正当な車両として位置付け、ドライバー教育や相互理解を重視することで、ロードレース文化と日常交通、観光が共存しています。 日本においても、国際的なサイクリング文化との整合性を意識した制度設計を行い、自転車を「危険な存在」として排除するのではなく、「文化として育てる」視点を持つことが、真の安全確保、地域振興、観光振興を同時に実現する最短の道であると考えます。</p>
20	<p>意見該当箇所「3. 自転車を巡る現状及び課題」の「利用環境」(9 ページ)および「4. 目標 1 施策 2」(19 ページ)</p> <p>意見 本計画において、自転車を「車に依存し過ぎない地域交通ネットワーク」の主役とするためには、現在の「車道混在」中心の整備から脱却し、デンマーク等の自転車先進諸国に倣った高規格な走行環境を実現すべきである。素案にある「諸外国の取組の研究」に留まらず、「道路における自転車の占有幅(幅員)と設計速度の観点から、日本の道路構造令の基準を抜本的に見直すこと」を本計画の施策として明確に位置付けることを求める。具体的には「中長距離移動を支える高規格な走行環境」を実現するため、道路構造令を見直し、「有効幅員 3.0m 以上」および「設計速度 30km/h」を基準とした高規格自転車道の整備を本計画に位置付けるべき。</p> <p>(意見の理由)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>国際基準との乖離による実効性の欠如 日本の道路構造令における自転車の占有幅や設計速度の基準は、デンマーク等の自転車先進国と比較して著しく低い。現在の基準では、荷物を積んだカーゴバイクや速度の速い電動アシスト自転車が、安全に「追い越し」や「並走」をすることが困難である。この構造的制約が、自転車を「自動車に代わる実用的な移動手段」として選択する障壁となっている。</p> <p>設計速度の向上による速達性の確保 欧州の高規格な自転車道(サイクルスーパーハイウェイ等)は、自転車が一定の速度(巡航速度 20-30km/h 程度)で安全かつノンストップで走行できる設計基準に基づいている。日本の現行基準のままでは、中長距離移動を支える走行環境の創出は困難であり、通勤・通学の自動車から自転車への転換(分担率 15%の目標達成)を促すだけの競争力を持ち得ない。</p> <p>多様なモビリティへの対応不足 素案でも触れられている通り、特定小型原動機付自転車や大型の自転車(子乗せ自転車、カーゴバイク等)の普及により、通行空間内の車両密度と多様性が増している。これらに対し、従来の「車道混在」や狭小な「専用通行帯」の基準で対応し続けることは、利用者の安全性・快適性を損なうだけでなく、事故のリスクを増大させる。</p> <p>「検討」から「法規改正」への踏み込み 素案では「海外の取組の研究と適用可能性の検討」とされているが、これまでの計画でも検討は進められてきた。目標とする「安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備」を実現するためには、その根拠となる道路構造令そのものを、国際的な高水準に合わせて見直す工程を計画に盛り込むことが不可欠である。</p>
21	<p>P19、14-15 日本語がわからなかったり、観光で来ている外国人に対し、どう徹底して守らせるつもりなのかかわからない。 日本語がわからないけど法律はわかるのか？実現できない目標を掲げている自覚がない。 実現したいなら自転車も免許制にすべきで、試験も日本語のみにすべき。</p> <p>P22 交通空白になっている地域の多くが過疎地域だとすると、過疎地域に自転車を乗れる人間がいるのかということを考えていない。過疎地域の住民は高齢者が中心と考えた場合、乗るのにバランス感覚が必要なものに安全に乗れるとは思えないし、過疎地域は自動車でも長い時間を運転しなければ買い物ができないこともあるのに、そのような環境で運転し続けられるのか？ 高齢者向けに漕がない自転車を運用するとなれば、それは自転車と呼べないものである。電動で動くものなのに免許なしで運転可能にしてしまう問題はどうか？</p> <p>P27、実施すべき施策 現時点の問題(交通ルールの無視、法律を知らない外国人の事故、飲酒運転)になっていることを徹底しないまま進めるつもりなのか？ 多くの人にとって自転車は「金のかからない交通手段の一つ」でしかないし、好き好んで自転車を利用しているわけではない人間にとって、健康にいいのと言われても癪に障る。 そもそも自転車に乗れるのは自転車に乗れる健康状態の人間だけである前提が抜けている。</p>
22	<p>(ご意見該当箇所) 目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 指標 ・ヘルメット着用率 ・自転車損害賠償責任保険の加入率</p> <p>(ご意見)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>自転車安全教育が実際に推進されるよう、指標として(小学生、)中学生、高校生(或いはその合計)をベースとした自転車安全教育の実施(受講)率を指標として追加してほしい。</p> <p>(ご意見の理由) 自転車運転者単に交通ルール遵守やヘルメット着用を呼び掛けても大きな効果を得るのは難しい。自転車運転者が走行時の危険性を認識していないため、その重要性を感じていないのが主要因。 自転車走行における危険性についてほとんどの人が教育を受けていないこと問題だと思われる。 大人への自転車安全教育をする機会としては運転免許更新時の講習しか考えられず、ゴールド免許の場合はその機会すら無い。自転車の乗車距離、頻度、スピードが増える中学、高校において安全教育を実施することが最も効率的かつ効果的であると推察する。 教育現場の負荷が大きい状況や、教員の指導能力のバラツキも考慮すると簡単に実施可能な教材が必要であると思われるので、特に走行時のリスクに重点を置き、危険予知の必要性を訴え、安全対策としてルール遵守が重要であることを解説する動画を作成して試聴させるのが効率的と思われる。</p>
23	<p>パブリックコメントをお送りさせていただきます。 ユーザ目線で書きましたが、ご一読頂ければ幸いです。</p> <p>1. 安全・安心、円滑に通行できる環境について(p.32 目標 1 施策 1) 1)～5)のような問題のある状況の道を抽出して対策することが良いのではないか</p> <p>1) 自転車が通行することで後続の自動車の通行が著しく妨げられる道 例) https://www.google.com/maps/@35.6133484,139.5524167,3a,75y,206.99h,87.82t/data=!3m7!1e1!3m5!1sDSGI8koruv5Krfr1OsZ0-w!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D2.176045788550539%26panoid%3DDSGI8koruv5Krfr1OsZ0-w%26yaw%3D206.9940381784078!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDEyOC4wIKXMDSOASAFAQAw%3D%3D</p> <p>2) 渋滞によって自転車の円滑な通行が妨げられる道 例) https://www.google.com/maps/@35.610487,139.6390125,3a,75y,172.77h,78.52t/data=!3m7!1e1!3m5!1sxrLFg6NZP0C5PCd0bXDy3A!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D11.478122736979259%26panoid%3DxrLFg6NZP0C5PCd0bXDy3A%26yaw%3D172.77479251353162!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDEyOC4wIKXMDSOASAFAQAw%3D%3D</p> <p>3) 自転車は押し歩きを強いられ、迂回もできない道 例) ※歩道橋は乗車しての通行が認められていないが、同地点の高架橋の車道通行も認められていない</p>

意見番号	意見の内容
	<p>https://www.google.com/maps/@35.6160331,139.553201,3a,75y,196.85h,90.84t/data=!3m7!1e1!3m5!1s9oj5Zt9xE74n5lhtUVrJUw!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D-0.8359762245106737%26panoid%3D9oj5Zt9xE74n5lhtUVrJUw%26yaw%3D196.85322316174836!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDEyOC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D</p> <p>4) 自転車は直進できない交差点 例) ※車両は全て直進禁止。自転車は高架橋の車道通行も認められていない</p> <p>https://www.google.com/maps/@35.6718287,139.6133535,3a,75y,2.27h,78.72t/data=!3m7!1e1!3m5!1sYMrXeIzhCbAHyEqYaHPw8g!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D11.275925325462595%26panoid%3DYMrXeIzhCbAHyEqYaHPw8g%26yaw%3D2.2749421156669136!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDEyOC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D</p> <p>5) 自転車での直進に危険を伴う交差点 例) 左折車線を2つ跨いで直進しないといけない</p> <p>https://www.google.com/maps/@35.6582298,139.7036169,3a,75y,81.95h,75.91t/data=!3m7!1e1!3m5!1sugZl-JGxg0BxNm3dwZADzQ!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D14.094870179258663%26panoid%3DugZl-JGxg0BxNm3dwZADzQ%26yaw%3D81.95003930858151!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDEyOC4wIKXMDSOASAFQAw%3D%3D</p> <p>2. 駐輪場について(p.32 目標 1 施策 4) 駐輪場が増えてより気楽に止められると助かる。 A.既存の駐輪場のラックは、昨今の大型化した自転車を停めるには狭いのでより隣同士の間隔が広いと止めやすい B.「n 時間まで無料」といった駐輪場は利用者からみて使いやすいので増やして欲しい</p> <p>3. 教育について(p.36 目標 2 施策 8) 自転車(軽車両)の交通ルールを小中学校(義務教育)で教えてもよいのではないか。</p> <p>4. 交通法規の見直しについて(p.37 目標 2 施策 11) A.軽車両の左折については、他の交通を妨げない限りにおいて赤信号でも「常時左折可」として良いのではないか B.自転車の一時停止については、「車輪の完全な停止」ではなく「足で停止線を蹴る」など、より順守の容易なルールに変えても良いのではないか</p> <p>以上</p>

意見番号	意見の内容
24	<p>(ご意見該当箇所) (素案)の概要 P1 【目標 2】施策 14 災害時における自転車の活用推進 に係る P3 第 3 次計画における主な措置 災害時の移動手段としての自転車利用 自転車活用推進計画(素案)P11 自転車が一定の機動性を有する移動手段であることを踏まえて P33 14② 災害時の移動手段としての自転車活用について</p> <p>(ご意見) 上記の下線部分について、<u>移動手段及び搬送手段</u>に変更をお願いしたい。</p> <p>(ご意見の理由) 災害時においては、自転車には被害状況の迅速な把握はもとより、津波が発生した際の避難のための住民搬送、倒壊家屋などにより車両通行ができない道路状況下での物資の搬送など多くの活用が期待されるため。 参考までに、現在、堺市において民間企業と消防局との連携により、フェーズフリーの考え方のもと、平時はもとより災害時に活用が期待される電動アシスト 3 輪自転車を製作しています。また、堺市の自転車活用推進計画のなかでは、施策 13 災害時における自転車活用の推進のなかで、施策 13-2 として「災害救助活動における自転車の活用」を項目として位置づけています。</p>
25	<p>(ご意見該当箇所) (1)p8 L4-7、p18 L1-3 および p34 1-6-3、(2)p19 L10-15、(3)p19 L16-23 および p36 2-8-1 (4)p22 L15-18 および p40 3-18-1、(5)p24 L19-21 および p42 4-25-1、(6)p32 1-3-2、 (7)p34 1-6-4、(8)p39 3-17-1、(9)p40 3-20-1、(10)p42 4-25-2、(11)p46 5-31-3</p> <p>(ご意見) (1) 令和 8 年 9 月 1 日からの、生活道路における法定速度改正の記述を追加してください。 (2) 自転車の交通ルールは単純化や明快化をする必要があると考えます。 (3) 学校などによる交通安全教育では、基本的な原則を外さぬよう教育していただきたい。 (4) 長距離バス旅行でも自転車の積み込みが普及するよう積極的に取り組んでいただきたい。 (5) 自転車構成部品のリサイクルに積極的に取り組んでいただきたい。 (6) 道路上に設置されているパーキングメーターは原則、全て撤去していただきたい。 (7) 無電柱化においては付帯設備等により有効幅員が狭くならないよう配慮してほしい。 (8) シェアサイクルの定期点検を義務付けし長期間サービスできる支援策を講じてほしい。 (9) 自転車ベルの JIS 規格の見直しを行っていただきたい。また、電動アシスト自転車は国際規格との整合を図るなどの改善を続けていただきたい。 (10) 自転車防犯登録は全国統一のシステムを整備していただきたい。 (11) 国際大会だけでなく、既存の国内自転車イベントについて、海外からの参加者を募集または参加しやすくする支援や取り組み、ガイドラインを整備していただきたい。</p> <p>(ご意見の理由)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>(1) 道路交通法改正により整備や対策の取り組み方が変わると考えるため。</p> <p>(2) 自転車の交通ルールが複雑で例外が多いことがルール違反の要因になっていると考えるため。</p> <p>(3) 学校などで例外措置を優先して教育している実態があり将来の違反につながっていると考えるため。</p> <p>(4) 長距離バス旅行においては現状、ほとんど積み込みしてもらえず不便である。自転車の積み込みが普及するよう支援策など取り組んでいただきたい。</p> <p>(5) 自転車構成部品はアルミニウムなどリサイクル効果の高い素材が多いが現状ほとんどリサイクルされていないこと、炭素繊維の廃棄やリサイクルは今後の課題となると考えるため。</p> <p>(6) 自動車も含めて路外駐車場を整備すればよいと考えるため。</p> <p>(7) 付帯設備等により有効幅員が狭くなっている事例があるため。</p> <p>(8) シェアサイクルを安全かつ将来に渡って持続するサービスとするため。</p> <p>(9) 自転車ベルの JIS 規格は取付け径が 22mm でロードバイクのハンドル(23-24mm 径)に取付けできないことがベル未装着の一因と考えるため。電動アシスト自転車の規格のガラパゴス化を回避し国際競争力を維持するため。</p> <p>(10) 現状では都道府県単位のシステムのため脆弱で都道府県連携した検索能力が低いこと、登録後の抹消期間も様々で不便であり改善が必要と考えるため。</p> <p>(11) 既存の国内大会のエントリーシステムの改善や支援により海外からの参加を多くできると考えるため。</p>
26	<p>(ご意見該当箇所) 素案 P1:6-11 行 「買い物や通勤等の日常利用をはじめとする移動において、性別や年代を問わず、社会のあらゆる人々にとって極めて身近な手段である。また、一定の距離において速達性や定時性に優れ、徒歩の移動範囲を広げ地域交通を補完するものであるとともに、二酸化炭素等の地球環境に影響を及ぼすおそれのある物質を排出せず、災害時において機動的である。」</p> <p>(ご意見) 上記該当箇所について、本計画における「自転車」の定義について、有識者会議にて以下の点を再度議論いただたく考えております。 ①第2章のビジョンにある「自転車を徒歩や公共交通となら重要な交通手段」という位置づけとなるような表現に修正もしくは、現行の第2次自転車活用推進計画にある「自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティ」の表現を継承すべきではないか。 ②「まちの質を高める政策的な交通手段」の表現をさらに自転車の活用を推進する上で交通手段における自転車の優位性を高める表現に位置付けるべき。 素案では「交通における自動車への依存の程度を低減」(P1:21 行)や「地球温暖化や渋滞対策を進める上で、中短距離の自家用車利用を(中略)自転車の利用へと転換」(P14:1-4 行)とまで記載されており、自動車中心の交通体系からの転換をより明確に示すべき。</p> <p>(ご意見の理由) 自転車は「地域交通を補完するもの」という記述について、「補完」とは「足りないところをおぎなうって完全にする」という意味です。もちろんそのような側面もありますが、現行の第2次自転車活用推進計画では「自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティ」(第2次自転車活用推進計画 P9)との定義から後退したようにも感じられる表現です。 今回の第3次で初めて示された国の自転車の定義について、自転車は経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資すると高く評価を広く社会に共有した上で、自転車の活用を推進する上において自転車を下記のように定義すべきと考えます。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>(ご意見該当箇所) 素案 P10:8-11 行 自転車通行空間の整備形態は車道混在が多くを占めている。また、停車需要の多い路線等の自転車専用通行帯では、通行帯上に停車車両が発生し、自転車はこれら車両を避けて通行するケースも見られる。</p> <p>素案 P10 :1-6 行 交通反則通告制度(青切符)が導入され、自転車の交通安全教育の充実と指導取締りの実施による交通ルールの遵守意識の向上を図ることで、地域における自転車の安全利用が促進されることが期待されるほか、自転車の通行空間への関心も高まることが予想される。</p> <p>(ご意見) 上記該当箇所について、有識者会議にて以下の点を再度議論いただたく考えております。</p> <p>①「車道混在」による整備形態がた8割強を占めている要因として、「自転車は車道が原則」という表現が車道混在型の通行空間整備を増やす要因になっているのではないか。この表現を「自転車は適切に車、歩行者から分離された通行空間を走行することが原則とし、車道混在はあくまで暫定的な整備形態とする」などと改める必要がある。</p> <p>②国として整備形態ごとの整備延長についても目標値を定める必要がある。</p> <p>③青切符制度により交通ルール遵守により自転車の通行空間への関心が高まることが予想される今、通行空間の整備に関する方向性を見直すべきではないか。</p> <p>(ご意見の理由) 整備形態のうち車道混在型が大半を占める要因に「自転車は車道が原則」という表現が「車道混在」の整備形態をしておけばよいと判断している要因と思います。さらに自転車専用通行帯や自転車道の整備形態がほとんど増えない要因とも考えます。明確な表現の修正をご議論をお願いします。</p> <p>特に青切符制度にて、自転車の走る場所に対する社会的関心が再び高まることも素案にて明記があります。国はそのような危機感のもと、整備形態の方針をより自治体関係者にもわかりやすい表現にて提示をしていく必要を感じます。</p> <p>(ご意見該当箇所) 素案 P4:19-25 行 自転車に乗ることと歩くことは、「アクティブモビリティ(人力による移動手段)」とも定義され、人中心の移動体系を構成する両輪である。自転車活用をまちづくりや交通政策と一体的に捉えることで、人力による移動の自由を広げ、車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成や、子どもが安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成を図り、歩く・乗る・集うが調和した人中心のまちづくりの実現に寄与することを目指す。</p> <p>素案 P13:8-11 行 自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されている。日常的な運動につながる自転車通勤は、健康経営優良法人認定制度でも評価されている等、労働生産性の向上に寄与することが期待される。</p> <p>(ご意見) 上記該当箇所について、有識者会議にて以下の点を再度議論いただたく考えております。</p> <p>① 22 行にある「車に依存し過ぎない」から「車に依存しない」の表現と修正をご議論をお願いします。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>② 自転車通勤における労働生産性について、運動効果によりメンタルヘルスに加え、都市部で深刻化する車の渋滞による損失時間やラッシュアワーの公共交通の混雑対策についても有用である点も重要な効果と感ずます。これらの表現を追加できないかご議論をお願いします。</p> <p>③ 人中心のまちづくりは近年まちなかウォーカブル事業などを中心にメインストリートの改修などで事例があります。「ウォーカブル」というキーワードは近年注目されており、本計画においても明記されるべきと考えます。ご議論のほどよろしくお願ひいたします。</p> <p>(ご意見の理由) 自転車の環境や経済、健康面の有用性を国の計画として、可能な限り明確に打ち出すことが、自治体の計画への波及効果が最も発揮できると考えます。車への依存や通勤ラッシュアワーへの対策などで自治体関係者がより自転車の効果を国が明記するほど、自治体の計画推進を後押しし、国の目指す計画像が達成されるものと考えます。 近年国が進める居心地がよく歩きたくなるまちなか(ウォーカブル事業)と本計画に人中心のまちづくりの両輪とあるとおり、ウォーカブルというキーワードを本計画にも記載することで、自転車が果たせる役割をより明確に打ち出すことができると考えます。</p> <p>(ご意見該当箇所) 素案 P4:(該当なし)行</p> <p>(ご意見) ・カーゴバイクについて、今回初めて本計画に明記されたことは大変大きな進展と感ずています。ぜひ残してください。 ・カーゴバイクについての課題として明記されたのは駐輪場の整備のみでした。「普通自転車」とカーゴバイクなどの「自転車(軽車両)」の法改正と欧米で進んでいる補助制度創設の検討を2030年の目標として明記できないかご議論のほどよろしくお願ひいたします。</p> <p>(ご意見の理由) カーゴバイクに関する記載が今回素案として明記されたのは大変大きな進展と感ずています。ぜひ重要なキーワードとして残してください。 カーゴバイクは普通の自転車以上、車未満の有用性を有していると使用して実感しています。ただ、駐輪できる場所の制約や車体価格が高額(ただし車よりは安い)である点が課題と感ずています。2030年にカーゴバイクが日本でどのような発展を遂げるかをぜひ関係者の皆様と議論していただきたく考えています。</p>
27	<p>1. 意見の概要 本計画素案では、目標2において「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を掲げ、令和8年4月からの反則金制度(青切符)導入を見据えた指導・取締りの強化や教育の推進が謳われている。しかし、現在の自転車に関する交通ルールは、度重なる改正と例外規定の継ぎ接ぎにより、一般利用者が直感的に理解・遵守することが不可能なほど複雑怪奇なものとなっている。「ルールの徹底」を叫ぶ前に、まずは行政の責任において「誰もが直感的に理解できるルールの単純化」を行うべきである。原動機付自転車(特に原付二種)のように車両としての走行区分が明確な乗り物の方が、かえって安全かつストレスなく走行できるという現状は、自転車政策の敗北である。よって、第3次計画においては、教育や取締りの強化の前提として、「交通ルールの抜本的な簡素化・明確化」を最重要施策として位置づけることを強く要望する。</p> <p>2. 「原付二種」よりも難解な自転車ルールの現状について</p>

意見番号	意見の内容
	<p>本計画素案の現状及び課題において、多様なモビリティの出現や交通環境の変化について触れられているが、利用者側の「認知負荷」についての認識が欠落している。私は日常的に自転車を利用しているが、昨今の自転車ルールの複雑さには限界を感じている。皮肉なことだが、免許が必要な自動二輪車(原付二種等)の方が、「原則として車道を、自動車の流れに乗って走る」という単純明快なルールであるため、はるかに精神的に楽に、かつ安全に運行できると感じている。一方で自転車はどうか。「車道が原則」と言われながら、場所によっては「歩道通行可」の標識があり、その歩道内でも徐行義務があり、かと思えば自転車専用通行帯が現れ、それが路上駐車で塞がれていればまた車道の右側に膨らんで回避しなければならない。さらに交差点では、二段階右折が必要な場合と、車道通行の流れで直進すべき場合が混在し、そこへ「特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)」という、さらに異なるルールを持つ車両まで混入している。現在の道路上は自転車利用者に対し、瞬間的な判断で複雑な法解釈を強いている。この状態で「ルールを守れ」というのは利用者への責任転嫁に他ならない。</p> <p>3. 青切符導入と「ルールの単純化」の必要性 素案10ページおよび20ページにおいて、令和8年4月からの交通反則通告制度(青切符)の導入と、それに伴う指導・取締りの実施が記載されている。違反者にペナルティを課す制度を導入するのであれば、その前提として「ルールが誰にとっても明快であること」が不可欠である。現状のように「ここは歩道を走っていいのか」「この交差点はどう進むべきか」と迷うような道路環境のまま取締りを強化すれば、単に利用者を萎縮させ、自転車離れを引き起こすだけであろう。計画素案では「交通安全教育の推進」が掲げられているが、教育で解決できるレベルを超えている。複雑なルールを時間をかけて教え込むよりも、教育不要なほどルールを単純化する方が、安全確保のコストは低く効果は高いはずである。</p> <p>4. 多様なモビリティの混在による混乱への対処 素案7ページにて、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等の新たなモビリティへの言及がある。これらは自転車と類似した空間を走行するが、最高速度や走行可能な場所等のルールが微妙に異なる。自転車だけでも手一杯な状況で、さらにルールの異なる乗り物を同じ空間に詰め込むことは、利用者(自転車、歩行者、自動車すべて)の認知能力を超えている。「多様なニーズに応える」という名目のもと、なし崩し的にカテゴリーを増やすのではなく、第3次計画期間中に、自転車を含む小型低速モビリティ全体の区分を整理・統合し、「このレーンは、この速度域の乗り物が走る」というシンプルで物理的な区分けに再編すべきである。</p> <p>5. 結論:インフラとルールのユニバーサルデザイン化を自転車活用推進計画が目指すべきは、分厚い教則本を暗記しなければ乗れない社会ではなく、子供から高齢者まで直感に従って走行すれば自然と安全が保たれる社会である。現在の自転車政策は、インフラ整備の遅れを複雑な「特例ルール」と利用者の「マナー(努力)」で穴埋めしようとしているに過ぎない。については、本計画における施策の優先順位を見直し、「ルールの厳罰化・教育」よりも前に「ルールの単純化」と、それを担保するための「迷わせないインフラ整備(物理的・視覚的に明確な走行空間の確保)」を強力に推進することを求める。「原付の方が簡単で安全だ」と市民に言わせてしまう現状を重く受け止め、誰もが迷わず、安心して利用できる自転車走行環境の実現を切に願う。</p>
28	<p>自転車の車道走行原則化に伴う安全配慮について(事故被害経験者の立場から) 福生市在住で、日常的に自転車を通勤に利用している者です。通勤経路は昭島市寄りの道路(緑街道、徳洲会病院周辺、国道・五日市街道)を利用しており、道幅が狭い区間や大型車両の通行が多い道路環境が生活圏となっています。</p> <p>私は過去に複数回の交通事故被害を経験しており、現在も車両が至近距離を高速で通過する状況では、強い恐怖反応が生じます。外傷はありませんが、事故体験に起因する心理的影響は現在も残っており、安全配慮が必要な状態です。</p> <p>今後、自転車の車道走行が原則とされ、取り締まりが強化されることにより、 ・道幅が十分でない道路 ・大型車両の通行量が多い区間 ・自転車レーン等の物理的分離がない道路 において、事故被害経験者、高齢者、身体的・心理的な不安を抱える市民が、日常の移動そのものを断念せざるを得なくなる可能性を懸念しております。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>安全確保を目的とした制度が、現場の道路条件や利用者の多様性を十分に考慮しないまま運用された場合、結果として・無理な車道走行・危険なタイミングでの合流・取り締まりへの恐怖から生じる萎縮などを招き、かえって事故リスクを高める恐れがあると感じています。</p> <p>つきましては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路条件に応じた柔軟な運用 ・危険区間における現実的な配慮 ・事故被害経験者等への配慮を前提とした制度設計 について、 <p>ぜひご検討いただきたく存じます。</p> <p>一市民、また事故被害経験者の立場からの意見として、今後の施策検討の参考としていただければ幸いです</p>
29	<p>現在は子供乗せ自転車での二人乗りが可能な年齢は小学校就学前までですが、マンションに駐車場の空きがなく車を買えない、そもそも免許がないなどの問題で交通手段が自転車のみという家庭も多いです。</p> <p>低学年の間は身長差や運動神経の差も大きく、自転車の運転技術がつかない子はタクシーで移動するしかなくなりますが日常的にタクシーを利用するのは現実的ではありません。</p> <p>とくに歩道に電柱がせりだして自転車一台分がやっと通れるような狭い道やうねった坂道などでのふらつきで道路側に転倒した場合重大な事故の可能性もあります。</p> <p>また、自転車でも安全に走れるような大きな道ではバスも通りますが、上記のような狭い道にはバス停はありません。</p> <p>低学年の子供 1人でフラフラ漕がせるのと子供を後ろに乗せて二人乗りで走るのとでは、二人乗りのほうが危険性は低いように感じます。</p> <p>もちろん子供の体重が重ければバランスが崩れやすくなり危険なことに変わりはありません。</p> <p>せめて小学3年生の平均である30キログラムの「体重制限」で決めていただけないでしょうか？</p>
30	<p>SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)第3期に参画し、交通事故死者ゼロに向けて次世代モビリティおよび交通システムに関する研究開発・実証実験に取り組んでいる立場から、本計画案について意見を述べます。</p> <p>SIP第3期における取組の中では、自転車を含む多様な移動手段を対象として、安全性向上や利便性向上、交通参加者間の相互理解促進等を目的とした実証的な検討を行っています。これらの取組を通じて、自転車は単独の移動手段としてではなく、自動車や公共交通、歩行と一体となった交通体系の中で位置付けることが不可欠であると認識しています。特に、自転車を含む交通参加者間の認知・意思疎通を支援するV2N/V2X技術を活用したITSの導入・活用を一層加速させることが重要であると考えています。</p> <p>第3次自転車活用推進計画(案)では、ITSやデータ活用、実証を通じた施策検討が示されていますが、これらを実効性のある取組として展開するためには、民間の技術開発や実証に委ねるだけでなく、国が主体となってITS関連インフラやデジタル基盤への投資を進めることが不可欠です。特に、自転車利用環境における通信・データ連携基盤の整備は、事故削減や安全性向上に直結する重要な施策であり、重点的に取り組むべき分野であると考えます。</p> <p>今後、本計画の推進にあたっては、SIP第3期をはじめとする産学官連携の実証活動で得られる知見を柔軟に取り込みつつ、自転車を含む多様なモビリティが安全に共存する持続可能な交通環境の実現に向けた施策を展開し、官民連携により社会実装されることを期待します。</p>
31	<p>(ご意見該当箇所)</p> <p>4. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策 目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 施策13</p> <p>(ご意見)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>本素案において、「情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減」の方針が明示され、情報通信技術の活用が明確に位置付けられたことに、賛同いたします。</p> <p>(ご意見の理由) 本素案において、「情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減」の方針が明示され、情報通信技術の活用が明確に位置付けられたことに、賛同いたします。近年、自転車利用者の増加や交通環境の多様化により、車両・自転車・歩行者が混在する交通空間における安全性向上は、一層重要性を増しております。情報通信技術はその課題解決に不可欠であり、国として推進の方針を明確に示されたことは意義深いものと考えております。</p> <p>国土交通省道路局次世代 ITS 検討会先行プロジェクト、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第3期、トヨタ・モビリティ基金タテシナ会議等の官民による実証実験においては、自転車と自動車等の車両同士が直接通信を行う車車間通信、携帯電話網を介して行う通信、スマートポール等が取得した交通参加者の存在情報を他の交通参加者へ伝達する路車間通信など、情報通信技術を活用した事故削減効果の検証が進められているものと承知しております。今後、これらの技術検証の深化および社会実装を着実に進めていくためには、官民が連携した取り組みを一層加速させることが重要であると考えます。</p> <p>本計画が目指す「自転車と自動車共存し、安全・安心に移動できる社会」の実現に向け、当社としても引き続き協力してまいります。本素案のさらなる具体化と着実な推進を期待するとともに、情報通信技術の活用を軸とした官民連携による交通安全の高度化が、今後一層進展することを強く期待いたします。</p>
32	<p>(該当箇所) 目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 施策「13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する」に対して講ずべき必要な措置について</p> <p>(意見) ITS 等を活用し自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進すること、及び、自転車事故を削減するための技術開発を支援することは、自転車事故の無い社会の早期実現のため必要不可欠な施策であり、是非とも推進いただきたいと考えております。</p> <p>(意見の理由) 自転車に関与する事故における事故類型について、死亡、重傷、軽傷のいずれの傷害程度においても出会い頭事故の割合が最多であり、信号無交差点において自転車側の法令違反ありのケースでは一時不停止や安全不確認が70%程度を占めております(出展:イタルダ インフォメーション 2025 No.149、https://www.itarda.or.jp/contents/10597/info149.pdf)。このようなケースにおいて、ITS 等の情報通信技術により自転車と自動車の双方が予めお互いの存在に気付くことが可能になれば、当事者の行動を変容し、事故件数を大幅に削減できるものと考えます。特に、中速域で走行中の自転車と自動車の出会い頭のケースを想定すると、相手方の接近検知から情報提供まで短時間で実現する必要があるため、通信手段としては安全運転支援専用割り当てられた700MHz帯ITS通信が有効ですが、昨今、本ITS通信を利用可能な事業者を拡大するように電波法が改正されたことと合わせて、今こそ、関連する技術開発・実証と社会実装を加速すべきと考えております。</p> <p>当社では、安心で自由な交通社会の実現を目指し、インフラ、人、モビリティの3者を無線通信により結び、安全で円滑な交通を支援するソリューションの研究開発に取り組んでおりますので、機会があれば本施策に対して積極的に参画していきたいと考えております。</p>
33	<p>国土交通省自転車活用推進本部殿が進められている持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図る「第3次自転車活用推進計画」に賛同いたします。</p> <p>目標2(安全で安心な社会の実現)に関する施策「情報通信技術の活用による自転車と自動車の事故削減の推進【新規】」、主な措置「ITS等を活用した自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムの技術検証・社会実装の推進【新規】」について、今後、自動車の自律技術の進化や、自転車ライダーの意識啓発</p>

意見番号	意見の内容
	<p>が進んだ場合でも、見通しが悪い交差点での出会い頭事故などは発生する可能性があり、自転車とインフラと自動車が互いに情報をやり取りする三位一体のシステムについて、官民が連携して効果検証を行うことが大変重要であると考えます。</p> <p>自転車事故削減の効果が確認されたシステムについては、関連する省庁と連携していただき社会実装を強力に進めていただくことを期待いたします。</p>
34	<p>(ご意見該当箇所) 「目標2 自転車事故のない安全で安心な社会の実現」 ITS等の情報通信技術を活用して自転車関連の事故を削減するため、技術検証や社会実装の推進等を図る。 [実施すべき施策] 13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。</p> <p>(ご意見) 「第3次自転車活用推進計画(素案)」に対する意見募集についてコメントいたします。 目標2「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の施策として、「13. 情報通信技術等を活用し、自転車と自動車等の事故削減を推進する。」に賛同します。推進にあたっては、実証的なプロジェクトのみに留まることなく、円滑に持続的な社会実装段階に移行できるよう、柔軟な制度設計がなされることを希望します。</p> <p>(ご意見の理由) 警察庁の公表によると、令和6年中の自転車関連交通事故件数の全交通事故件数に占める割合は23.2%と高水準にあり、また自転車対歩行者事故の発生件数は近年に増加傾向にあるとされています。また、令和6年中の自転車乗車中の死亡・重傷事故のうち、自転車側に何らかの法令違反が認められた割合は約4分の3と高止まり状態です。このような背景から、道路交通法改正により令和8年4月から自転車の交通違反に対する交通反則通告制度(青切符)が導入される予定であると認識します。</p> <p>加えて、令和4年7月の改正道路交通法以降、従来型の自転車と走行空間を共用する特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の違反・事故は急増しています。警察庁公表データによると、施行1年間で検挙数は約2.5万件、事故は219件発生しており、通行区分違反(55%)と信号無視(31%)も多く、20代のレンタル利用が事故の約9割を占めるとなっています。</p> <p>そこで、取締や交通安全教育の強化に加えて、電動キックボード等を含む自転車運転者に対して、対向または交差する自動車の接近情報や前方信号機の点灯状態等をモバイルデバイス等を通じて注意喚起し、出合頭事故や信号無視による事故の未然防止を支援するシステムの併用が、交通安全意識の向上と安全対策に非常に有効であると考えます。</p> <p>このような事故防止支援システムの効果を最大化するためには、自転車側のモバイルデバイスやアプリと検知・情報提供用の路側インフラ設備の普及が極めて重要です。そのため、国土交通省、警察庁、総務省等の関係省庁と、自転車メーカー、レンタル事業者、自動車メーカー、路側インフラ設備メーカー等が緊密に連携して実証を進めて課題を抽出し、持続的な社会実装が推進されることに期待します。</p> <p>また、「自動運転インフラ検討会」の場で国土交通省、警察庁、総務省で議論されている自動運転車両に向けた路側インフラからの情報提供(路車協調)の活用ユースケースに、自転車用も加え、自動運転車両の路側インフラと自転車等の安全支援用の路側インフラが、用途の垣根を超えて相互に活用できる柔軟な制度設計がなされれば、両者とも社会実装加速と費用対効果向上が期待できると考えます。</p> <p>以上をふまえ、「情報通信技術等を活用した自転車と自動車等の事故削減」に資するモバイルデバイスや路側インフラ設備が迅速に社会実装に至り、かつ持続的な取組となるよう柔軟な制度設計がなされることを希望します。</p>
35	<p>当社はモビリティに強い総合商社として交通事故を削減するための次世代インフラの開発及び社会実装を目指している。日本国内の交通事故発生件数は過去10年と比較した場合減少傾向にあるものの、直近の数では横ばいであり、中でも自転車事故は減っていない。当社が開発、社会実装を目指す次</p>

意見番号	意見の内容
	<p>世代インフラは歩行者、自転車、自動車をセンサ、通信などを活用して事故回避を支援するインフラであるが、特に通信によって支援することが事故削減に大きな貢献ができると考えている。一方で、ネットワーク効果が大きく表れる仕組みのため、普及率がそのまま事故削減率につながると考えている。今回の第三次自転車活用推進計画の中では、安全、交通事故削減が大きくクローズアップされていることや、「情報通信技術による自転車と自動車の交通事故を削減するシステムの推進」が織り込まれており、より具体的な交通事故対策に言及されていることに関して大きく賛同いたします。一方で、このシステムは「普及」しなければ、その効果が望めず、すなわち「普及」が大きなキーワードになるため、具体的な普及方法についても深く検討を行っていただき、普及策を実行いただくことに期待いたします。</p>
36	<p>① 意見該当箇所 目標1(良好な自転車利用環境の実現)に関する施策・措置 2自転車通行空間の計画的な整備の推進</p> <p>(意見) 物理的に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。</p> <p>(意見の理由) 都心部等については自転車レーン等整備がされているが、自転車とタクシー車両が接触する事故が依然として発生している。ペイントだけでは自動車、自転車の双方が定められた走行レーンを逸脱おそれがあり、事故を完全に防ぐことができないため。</p> <p>② 意見該当箇所 目標2(安全で安心な社会の実現)に関する施策・措置 11自転車利用者に対する指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進</p> <p>(意見) 令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が開始される場所であるが、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、学校だけでなく職場等においても自転車が車両として遵守すべき交通ルール等について周知徹底を図るとともに交通安全教育の更なる推進に配慮をお願いしたい。</p> <p>(意見の理由) 交通反則通告制度の開始に合わせ、実効ある指導・取り締まりを実現するため。</p>
37	<p>有識者会議のメンバーに偏りが見られます。 日本の自転車利用で圧倒的に多いのは買い物や通学などの日常利用であるにも関わらず、委員の半数はスポーツ利用と密接な関係があり、他の委員も交通安全協会理事や自転車会社部長、大学教授であり、一般的な利用者目線ではありません。</p> <p>屋井 鉄雄(ロードバイク愛好家) 楠田 悦子(趣味のトライアスロンでロードバイク使用) 内藤 久士(スポーツ競技研究)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>畑中 絹代(ロードバイク愛好家) 矢ヶ崎 紀子(観光、サイクルツーリズム)</p> <p>よって老若男女にとって危険性も不満も多い車道走行空間を推進する意見が強く、実際に車道混在型などの敷設が進みつつあり、本題である「自転車活用推進」からかけはなれ、利用者を減らす方向に進んでいるのではないか。</p>
38	<p>日本の道路は非常に狭いので自転車は厳しいです。 どうしても自転車を普及させたいのなら道路を拡張するか、事故を起こしても自転車は無罪放免にするなどの施策を。</p>
39	<p>全体的に大きな進歩が見られます。関係者のご尽力に感謝します。以下、意見です。</p> <p>P1L7 本場に「あらゆる人々にとって極めて身近」であれば本計画は不要なはず。自転車は「あらゆる人々がアクセスできる手段」で「利用環境しだいでは日常移動のほとんどを支えられるポテンシャルがある」こと、そして誰もがそれを発揮できるようにすることが本計画の目的であると示してください。</p> <p>P4L22 「車に依存し過ぎない」ではなく「依存しない」ネットワークの形成を目指さなければ、インクルーシブな社会は実現できません。</p> <p>P4 自転車が大きな役割を果たす目標として「重大交通事故で命や健康が失われない」社会の実現を掲げてください。自動車という高い殺傷力を持つ移動手段を置き換えるには、いつでも利用できてドアツードアで移動できるという自動車と同じ特長を持つ自転車が最も有力です。</p> <p>P5L2 「健康のインフラ」という言葉の意味がよくわかりません。</p> <p>P5L7 「自転車を基点とした」という言葉の意味がよくわかりません。GXの「基点」とはなんでしょうか。このフレーズがなくても十分に意味は通じます。</p> <p>P6 「積雪のない季節を対象とする」世界を見渡せば、冬季に積雪があっても自転車活用推進に全力でコミットすることで走行環境を維持している都市が存在するのですから、日本でも積雪時の自転車利用を可能とすることを目指すべきですし、指標にも通年の値を採用すべきです。</p> <p>P7L26 「自転車と歩行者の事故の割合が高い」何と比べて高いのか明確にしてください。</p> <p>P8L10 「通行するケースも見られる」この表現ですと発生頻度がそれほど高くなく大きな問題でないようなニュアンスが出てしまいますから「通行している」としてください。</p> <p>P9L25「自転車以外の交通主体」自転車の死亡・重傷事故なのですからこれは車両のほうです。歩行者とぶつかった死亡・重傷事故があったとしても無視してよい程度の割合でしょうからここでは「車両」とわかりやすく書いてください。</p> <p>P9L25 「何らかの法令違反が認められる場合がある」令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議の資料には「原付以上の法令違反別に自転車×原付以上事故件数をみると、ほぼすべての事故で違反が認められており」とありますので、「場合がある」という表現は不適切です。</p> <p>P11L22 「可能な限り」このフレーズは不要です。可能なことしかできないのはあたりまえのことです。</p> <p>P18L27 「自転車通行空間の整備延長」距離だけを指標とすると車道混在型のような安価で効果の薄いものばかりが作られてしまいます。整備形態ごとに安全性あるいは自転車利用者からの選ばれやすさを係数として設定し、質を担保できるようにしてください。</p> <p>P19L15、P36 「日本の交通ルール・マナー」マナーというものは明文化されていないものですし、行政が旗を振って理解を促せるようなものでもありません。マナーについての言及は避けてください。そのかわりに、日本語が読めなくとも理解・運用できるような道路構造や標識の整備を進めてください。</p> <p>P20 これまで、警察から自転車利用者に対して、交通違反に罰則があることを強調するための呼びかけとして「自転車は車のなかま」というフレーズが頻繁に使われてきました。同様に「自転車は車道が原則」という言葉も繰り返し発信されています。こうしたフレーズが、専用の通行空間の整備を放棄して車道の端に色を塗るだけという施策に一定の正当性を与えてしまっています。本計画で示された「アクティブモビリティ」という考え方も示す通り、自転車はその運動エネルギーや脆弱性からいえば本質的に車両と共存できるものではありません。また「車道が原則」も、もともとは道路構造令の通りに十分な量の自転車道(そして自転車道は定義上は車道です)が供給されている状態を想定していて、それでも車道と歩道しかない道路では車道を通りましょうねというだけのことであって、現在のように専用通行空間が乏しい道路環境ではその意味が変質してしまっています。この種のフレーズの濫用を控えるよう警察関係者の方々に周知をお願いします。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>P21L4 「自転車通学時のヘルメット着用推進等」着用を義務化した高校で生徒がヘルメットを忌避して自転車通学からより不便な方法での通学に切り替える事例も見られ、いわば自己表現を人質にとって移動の自由を奪うような事態が起きています。着用推進にあたっては義務化は避けるべきであると宣言してください。</p> <p>P21L5 「前年以上の着用率」乗車時のヘルメット着用は、高校生だけでなく、これから自転車に乗ってみようという層にとっても自転車利用への障壁となります。ちょっと自転車移動を試してみようかなという市民を増やしたいのであれば(=ヘルメットをかぶらない奴には自転車に乗ってほしくないなどと思っていないのであれば)、着用率が下がることも覚悟すべきです。「前年以上」という指標はわかりやすいだけに、行政も力を入れがちで、市民を自転車からかえって遠ざける恐れがあるので反対です。</p> <p>P23L7「高い安全性を備えた自転車」国内の道路も駐輪場も普通自転車でない利用できないものばかりです。しかし子供を乗せる自転車や、障害のある方でも乗れる三輪自転車等をこの枠(幅)に収めると不安定なものしか作れません(前者は長さが、後者は幅が不足する)。なんといっても最大のネックは歩道が通れないことです。自動車であれば幅や重さを理由に道路の通行を禁じられるのは物理的に通れない(大きすぎる、重すぎる)場合ぐらいなのに、自転車だけはサイズによる通行制限がまかり通っています。前述の自転車に加えてサイクルトレーラーやタンDEM自転車、カーゴバイクなどといった多様な自転車への配慮が駐輪場整備に関する項目で追加されたのは大きな一歩ではありますが、走行環境についてもなんらかの形で(たとえば幅や長さの基準を拡大する、自転車サイズと歩道幅によって規制種別と対象を何段階かに分けるなどして)普通自転車の枠を取り払うことが必須です。</p> <p>P24L8 「自家用車利用について、自転車へと移動手段の転換を図り」本計画でも言及されている欧州諸国では旅客・運送業でも自動車から自転車への転換事例が数多く見られます。自家用車に限定するのはやめてください。</p> <p>P27P22 「世界への発信等を進める」なんのために発信するのでしょうか。発信するとなにが嬉しいのか書いておいてください。</p> <p>P30L16 「関係者が一堂に会する会議」ここには一般市民が含まれないことが問題に思えます。一市民が自らの暮らす町の将来を気にかけて、意見を交わらせるような機運の醸成、機会の提供が必要です。</p> <p>P32 先ごろ改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では「再配分」という言葉が矮小化されてしまいました。諸外国における自転車通行環境整備の文脈では、「再配分」とは自動車のための空間を車線単位で自転車に割り当て直すことを主に指していたのですが、本邦のガイドラインでは道路のあちこちから隙間をかき集めてひねり出すといった程度のニュアンスになりさがっています。本計画内で、再配分という言葉の定義の再確認、もしくはあらたな単語の提案が必要です。</p> <p>P32 交差点信号の黄色時間が自転車の通過速度ですと短すぎて危険ですので、これを延長する必要があります。施策として例示していただくとありがたいです。</p> <p>P32 交差点の安全性を向上させるため、protected intersection、parking-protected lane といった、海外における先進的な道路構造の導入を本邦でも推し進めるため、道路構造令に取り入れる必要があります。そのような施策を追記してください。</p> <p>P32 警察庁は欧州で見られるような「自転車優先道路」に相当する規制を導入し、ゾーン 30 区域内での実装を進めることで、自転車ネットワークの稠密化を実現してください。</p> <p>P33 「違法駐車についての取締りを積極的に推進」これまでに、取締りによって自転車通行空間の可用性を確保ないし回復できたとは聞いたことがありません。事例があればぜひとも紹介を、なければあきらめて他の手段で通行空間の確保をするようお願いいたします。</p> <p>P35 自転車に関する道交法には数々の不備(以下に列挙)があるにもかかわらず長い間放置されています。これらの改正を項目に加えてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通自転車等及び歩行者等専用(325の3)の意味＝徐行義務の有無＝が設置者によって異なる ・「ゆずれ」標識が存在せず安全確認のために自転車利用者にとっては抵抗の大きい完全停止を強いられる(cf. アイダホストップ) ・自転車専用通行帯内で追い越しができない(幅も足りず、足りていても道交法が許さない) ・自転車を除く一方通行道路から右折する自動車が右側端に寄ると逆走自転車が通れない ・自転車道から直進する自転車と第二車線から左折する車両との優先関係が未定義 ・歩行者信号の「自転車歩行者専用」標識の視認性が悪い(特に夜間)

意見番号	意見の内容
	<p>・右左折時の合図が片手運転を強制 ・車両通行帯の有無が外観からは不明なため合法的な通行位置がわからない P37「通学用車両に係る学校の規定等も踏まえつつ」学校から示される規定が意味不明で理不尽な場合も少なくないので、そうした規定を撤廃するための道筋を示すことも計画の一部としてください。 P39「附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用」附置義務駐輪場については、施設管理者が附置義務を無視して駐輪場を倉庫にしたり契約者専用にしたリシェアサイクルのポートに転用するといった例が目立ちます(「附置義務駐輪場の現状」で検索してみてください)。附置義務駐輪場の設置&運用の適正化が先決です。駐輪施策の一環として、まずは全国規模での現状調査をお願いします。 P40 自転車通勤に対して直接的間接的な金銭援助を実施している国や都市も珍しくありません。日本でもそうした施策を導入すべきです。 P42 ここでいうスポーツは、エクササイズやワークアウトといった非競技を含む広義のものかと思いますが、マウンテンバイクへの言及も含めてもらえますでしょうか。ガイドツアーのようにツーリズムとしての側面もあるマウンテンバイクではありますが、夏季ゲレンデやクローズドコースでスキーやランニングのような楽しみ方をしている人が大半かと思います。体を動かす行為のひとつとして、誰もがマウンテンバイクを気軽に始められるような環境の整備が必要です。</p>
40	<p>第3次自転車活用推進計画(素案)に対する意見(規制強化反対とインフラ・マイ自転車優先の徹底提案) 素案を支持しますが、自転車活用推進を本気で進めるなら、規制強化ではなくインフラ整備・教育・マイ自転車優遇を最優先にすべきです。SDGs や自転車活用推進法を掲げているのに、規制先行の方向性は本気度が感じられず、オランダなどの先進国を見習うべきだと思います。自転車は免許不要・人力のエコで健康的な乗り物で、長年庶民の生活の足として浸透してきました。パワーもスピードも自動車とは全く違い、能力は人それぞれです。それなのに、自動車並みの罰金(青切符導入など)を科すのは間違っています。千鳥足や歩きスマホも危険なのに自転車だけ厳しくするのは不公平で、道路環境がバラバラの日本で車道走行を強制すれば事故が増えるのは目に見えています。年齢で区別するのも意味不明です。白線を引いただけのゾーン分けでは意味がなく、少しの段差・凸凹で振動を感じやすく、タイヤ擦り減りやパンクが増えます。バス停・タクシー・配達トラック・路駐車が止まっていると危険です。この先様々なモビリティが誕生するなら、速度別ゾーン分けを検討すべきです。 歩行者にも歩道の車道寄りを避ける周知徹底や、歩きスマホ・泥酔状態の罰金対象化が必要です。 路面店は必ず駐輪スペースを確保することを義務付けるべきで、不法駐輪の即撤去は言語道断です。 自転車走行に適した道路の専用レーン全国1万km義務化、車道の自転車優先転換、マイ自転車購入補助(1台2-5万円)、公共交通機関への持ち込み可能化を最優先にしてください。 ガソリン車新車販売の2035年禁止を2030年に前倒し、自動運転シェアカーと連携。これで事故20-30%減、CO2排出即時5-10%低減、健康寿命延伸、地方格差解消を実現できます。 自転車に乗らない人が決めるような気がしてなりません。乗る人の気持ちをわかってください。利便性・気軽さ・エコ・健康を活かした計画にしてください。素案に反映を強く求めます。</p>
41	<p>A) 該当箇所 別紙の目標 4-25</p> <p>意見内容 自転車の防犯登録について、電子化を進める際には、利用者および販売店の双方にとって入力・手続きが簡単で分かりやすい仕組みとすることを強く要望します。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>理由 電子化が進むことで利便性が向上する一方、入力項目が多かったり、操作が複雑であったりすると、かえって現場の負担が増えることが懸念されます。</p> <p>提案 ・販売店がリーフレットを渡すだけで手続き方法が理解できる公式資料の作成 ・高齢者や保護者にも配慮した説明方法の併用</p> <p>これらを国主導で整備することで、防犯登録率の向上と現場負担の軽減の両立が可能になると考えます。</p> <p>B) 該当箇所 P.19(目標 2) 10 から 15 行目</p> <p>意見内容 自転車活用推進計画を現場で「使える計画」にするため、分かりやすさをより重視してほしいと感じています。</p> <p>理由 自転車販売店では、購入時に安全ルール、防犯登録、保険など多くの説明が必要ですが、制度が複雑なほど説明に時間がかかり、利用者にも負担になる為。</p> <p>提案 ・政府が統一した分かりやすいリーフレットを作成する ・QRコードを読み取ると最新の情報が分かるといったような仕組みを用意する 等といった対応があれば、購入者(自転車所有者)の理解が深まると考えます。</p>
42	<p>自転車活用推進計画(第3次・素案)について、以下の点から意見を提出します。 本計画は、自転車の安全利用を推進するという重要な目的を掲げており、その基本的な方向性については理解します。しかしながら、現実の交通環境及び制度運用との間には、再検討を要する課題が複数存在すると考えます。 まず、交通ルール遵守の徹底や取締りの強化が前提とされている一方で、多くの地域において自転車通行空間は未整備又は断続的であり、安全かつ適法に走行できる環境が十分に確保されていません。このような状況下で取締りが先行すれば、利用者に過度な負担や萎縮を生じさせるおそれがあり、安全確保という本来の目的と必ずしも整合しないと考えます。 次に、本計画の実施に伴うインフラ整備や運用の多くが地方自治体に委ねられる一方で、財政力や人員体制、道路構造には大きな地域差があります。国として十分な財政的及び制度的支援や明確な基準を示さないまま計画を推進した場合、地方自治体に過度な責任を事実上押し付ける結果となり、地域間格差の拡大を招くことが懸念されます。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>さらに、近年普及が進む電動キックボード等、いわゆる特定小型原動機付自転車については、現行制度と利用実態との間に大きな乖離が見られます。歩行者、自転車、自動車が混在する空間において、利用者の運転技能や交通ルール理解が十分に担保されないまま走行が認められている現状は、事故リスクを高めており、利用者のみならず周囲の交通参加者にとっても看過できない問題です。</p> <p>自転車に対しては厳格な規律や取締りが求められる一方で、電動キックボード等については比較的緩やかな制度運用が行われている状況は、交通安全政策としての整合性を欠くものと考えます。車両特性や危険性に応じた規制の見直し、利用条件の明確化、実効性ある管理及び監督体制の整備が必要です。</p> <p>以上を踏まえ、本計画については、走行環境整備と取締り強化の適切な均衡、国と地方自治体の役割分担及び支援の在り方、電動キックボード等を含む新たなモビリティに対する安全規制の強化という観点から、改めて丁寧な再検討を行うことを強く求めます。</p> <p>以上</p>
43	<p>突然、国土交通省 道路局 自転車活用推進本部事務局のパブリックコメント担当様に宛てて「第3次自転車活用推進計画(素案)」に関する意見を拝送することをお許しください。</p> <p>早速、国際法を守らないロシアや他の国からの核ミサイルやドローン攻撃や火砕流、濃霧、大雨、大地震、台風があった時にも被害なしで安全・快適に自転車に乗る時、人と自転車をアルファゲルのような衝撃を吸収して人が窒息したり死傷しないものを開発して、病気になっても自動で行きたいところに発着できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会になるために、日本の市区町村ごとに原子力発電のように他の発電方法と比べてウランの輸入費用と廃炉費用が高く、放射線が人に当たった時に無害になる技術や治療がない、放射性廃棄物や使用済み核燃料の貯蔵がひっ迫している、人に影響がないと思われる尖閣諸島や沖大東島近くに放射性廃棄物や使用済み核燃料運んで、人に無害になるまで10年以上管理できる施設を作っていない、原子力発電をやめて、市区町村のすべての建物等で太陽光電池発電や海流発電、小水力発電、地熱発電、鳥が巻き込まれる被害が少ないと言われる輪っかのレンズ付きでメンテナンスがしやすいように地上部まで折り畳んだり、縮んだりする風力発電、間伐材や放置林や所有者不明山林で納税が1年間ない山林を市区町村が所有して近くの住民に貸して生産された木材等を使った火力、神奈川県を見習って下水汚泥を焼却発電しながら金やレアメタルも収穫できる発電、浮体式で太陽光と潮力と海流で発電して船舶に電力を供給できる設備などを地下でも、地上でも、海中でも発電できる発電所ができるように支援してほしいので、財源の目標として累進課税の強化と不公平税制の是正して、今ある返済可能な予算の範囲と外国に迷惑をかけない範囲で物価上昇率がプラスにならない深刻なデフレにならないようにしながら、1京8513兆円くらいまで原価20円のタクシー代、紙オムツ代他ゆりかごから墓場に入るまでサービスに使える地域商品券を発行して、日本に住む人と専門技術者、技能者が治療受けてなくても、治療しながらでも無試験、無学でも遠隔ロボットを活用する、または活用しなくても現実世界の職場で働いてるようにして専門技術者、技能者やサービスを受ける人から専門技術者、技能者並みになったと認められたら、人手不足のところや仕事に就きたい人を募集しているところにくじ引きで順序に入社できて、合わなかったら次の職場にすぐ就職できる仕組みを作って、日本に住む一人一人に毎月50万円から1200万円を選択的に支給したり、取りに来てもらえるようにご支援お願い申し上げます。</p> <p>以上、お忙しい中最後までご覧下さり有難うございます。</p>
44	<p>【意見1】 該当箇所:1 ページ 8～11 行目 また、一定の距離において速達性や定時性に優れ、徒歩の移動範囲を広げ地域交通を補完するものであるとともに、二酸化炭素等の地球環境に影響を及ぼすおそれのある物質を排出せず、災害時において機動的である。</p> <p>意見:「地域交通を補完する」との記述について、どの交通手段を、どのような場面で補完するのかが具体的に示されていない。第2次自転車活用推進計画P5においては、「地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)を実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要」とされていたが、その後、この考え方がどのように整理され、どのような結論に至ったのかが本素案からは読み取れない。「補完」という用語を用いるのであれば、他の公共交通との役割分担や想定する利用場面について、国としての整理を示すべきである。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>【意見2】 該当箇所:5 ページ 15～16 行目 2030 年には、自転車を徒歩や公共交通とながら重要な交通手段の一つとして確立し、…</p> <p>意見:本素案 1 ページ 6～8 行目では「自転車は、買い物や通勤・通学等の日常利用をはじめとする移動において、性別や年代を問わず、社会のあらゆる人々にとって極めて身近な手段である」とし、同 4 ページ 12 行目では「日本は世界有数の自転車利用国となっており、自転車関連の産業基盤も国内に厚く存在」と評価している一方で、どのような「役割を拡大(ビジョン 2 行目)」し、「確立」しようとしているのか不明確である。現状において何が不足しているために「重要な交通手段として確立されていない」と評価しているのか、また 2030 年までに何を達成すれば「確立」と判断するのか。国のビジョンとして現状の評価と、2030 年時点での到達点を具体的にお示しいただきたい。</p> <p>【意見3】 該当箇所:5 ページ 21～24 行目 地方公共団体においては、環境・健康・観光・教育等の各分野において、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることで、自転車が「まちの質を高める政策的な交通手段」となることを目指す。</p> <p>意見:「政策的な交通手段」とはどのような意味を持つかが本計画において定義されていない。また、国の基本計画であるにもかかわらず、主語が地方公共団体となっているようにも読め、国としての位置づけや責務が不明確である。国が考える「政策的な交通手段」の内容を明示したうえで、国と地方公共団体の適切な役割分担を整理していただきたい。</p> <p>【意見4】 該当箇所:6 ページ 1～2 行目 ・自転車分担率 12.4%(令和3年)→ 15%(令和 12 年)</p> <p>意見:自転車分担率は、全トリップに占める自転車トリップの割合であり、他の交通手段(鉄道、バス、自動車、徒歩等)との相対関係によって決まる指標である。つまり、自転車の割合が高まるということは、ほかの交通の割合が下がるということであり、自転車分担率を政策目標として設定する以上、どの交通手段からの転換を想定しているのか、また交通体系全体としてどのような姿を目指しているのかについて、一定の整理が不可欠であるが、本素案においては、自転車分担率の向上を掲げる一方で、他の交通手段との役割分担や最適な組み合わせの水準について言及されておらず、目標がどのような政策判断に基づくものか不明確である。また、自転車活用推進法は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を目的として掲げているが、本素案においては、これらの目的と、自転車分担率を引き上げることとの因果関係が十分に整理されておらず、例えば、環境負荷や健康の観点からは、徒歩による移動が自転車よりも優位となる場面も想定されるが、本素案では徒歩分担率との関係について整理されていない。「分担率」を指標として用いるのであれば、他の交通手段、特に移動距離的に競合しやすいバスや徒歩との関係性や、どのような交通行動の変化を目指すのかについて、国としての考え方を示しいただきたい。</p> <p>【意見5】 該当箇所:6 ページ 1～2 行目 ・自転車分担率 12.4%(令和3年)→ 15%(令和 12 年)</p>

意見番号	意見の内容
	<p>意見:自転車分担率は、自転車のトリップ数が増加しなくとも、他の交通手段のトリップ数の減少により相対的に上昇し得る指標であるため、「自転車活用推進」という政策目的を評価する指標としては限界がある。自転車利用の実態を的確に把握する観点から、分担率だけでなく、自転車トリップ数そのものの推移等、実際の利用数の増加を評価できる指標の導入について検討すべきである。</p> <p>【意見6】 該当箇所:7 ページ 11~13 行目 多様なモビリティにおける自転車の役割を明確化したうえで、その役割を最大限発揮できるハード・ソフト両面からの環境を創出し、自転車の活用を推進していくことが求められる。</p> <p>意見:「役割の明確化」が課題として掲げられているが、多様なモビリティ(鉄道、バス、自動車、二輪車、特定小型原動機付自転車、電動車いすなど)における自転車の役割を本素案においてどのように位置づけたのか不明確である。また、現状、明確化できていないのであれば、今後、2030年までにどのように、他の交通手段との関係性を明確化していくのか、具体的な目標、施策、及び措置としてお示しいただきたい。</p> <p>【意見7】 該当箇所:12 ページ 12~16 行目 同脚注部分 一方で、令和3年時点においてシェアサイクルを利用している世帯の割合は全国平均で約2%、14大都市29の平均で約3%であり、年齢層では50代以下が全体の8割を占めている2525等を踏まえ、より多くの地域で、より幅広い層による利用が可能となる環境の整備を促すことが求められる。</p> <p>【脚注部分】 25「2021年度自転車の保有並びに使用実態に関する調査報告書」(一般財団法人自転車産業振興協会)より。</p> <p>意見:当該調査は2021(令和3年)度のもので、第2次自転車活用推進計画と同時期のデータであるため、第2次計画の取組を踏まえた第3次計画の記述の根拠として使用するには古いのではないかと考えられる。また、同調査要約版では「10. シェアサイクルの利用割合」として、後述のデータが示されているが、これは、今まで一度は利用したことがある人(100%-92.4%=7.6%)のうち、約6割(4.5%/7.6%)が「以前利用していたが、現在は利用していない」と回答したということであり、シェアサイクルの離脱率の高さが示唆されていると考えられる。シェアサイクルがこのような高い離脱率を有するサービスであるならば、その要因の分析と、「地域交通を補完する公共性を有する交通手段」としての位置づけの正当性について、より新しいデータを用いて慎重に検証し、国としての評価をお示しいただきたい。</p> <p>【以下、同調査要約版 P38 からの抜粋】 今まで一度も利用したことはない:92.4% 以前利用していたが、現在は利用していない:4.5% 不定期ではあるが、現在利用している:2.4% 定期的に、現在利用している:0.8%</p> <p>【意見8】 該当箇所:22 ページ 7~9 行目 自転車と地域交通との連携を促進することで、「交通空白」等の地域の移動課題の解決に貢献できるよう、地域公共交通計画やまちづくりに関する計画等への自転車交通の位置づけを進めるほか、…</p>

意見番号	意見の内容
	<p>意見:地域公共交通計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画であり、策定にあたってはバスなど他の交通手段間の役割分担や公共性の評価等についての整理が求められる。しかし、本素案からは、自転車、とりわけシェアサイクルについて、他の交通手段との最適な分担関係や、公共性の評価についての国としての整理が読み取りづらい。そのような中で、地方公共団体の計画への位置づけを一律に促すことは、計画制度上の整合性に疑問がある。特に、地域公共交通計画に位置づけるためには、バスやタクシー等の公共交通手段との補完関係や競合関係、自転車を公共交通として位置づけ得るのか、あるいは公共性は限定的であるが公益性を有する補完(代替)的手段にとどまるのかといった点について、国として一定の考え方を示す必要があると考える。現状の素案のように、公共性の整理が不十分なまま計画間連携のみを求めることは、地方公共団体に対して、法制度の解釈や位置づけの判断を事実上委ねることになり、地方公共団体の裁量の範囲を超えた負担を課すおそれがある。地域公共交通計画との連携をうたうのであれば、自転車交通をどのような位置づけで想定しているのか、公共交通との役割分担をどのように考えているのか、シェアサイクルの公共性をどのように評価しているのか等について、整理を行った上で記載すべきである。これらの整理が行われないのであれば、計画間連携について一律に促すべきではないと考える。</p> <p>【意見9】 該当箇所:22 ページ 11~13 行目 また、公共性を有する交通手段であるシェアサイクルの普及を公共交通との連携の観点から促進するため、公共の自転車駐車場等を含むモビリティハブの設置推進、…</p> <p>意見:公共の自転車駐車場の用地には、自己所有自転車(定期利用、および一時利用)、駅直結型のレンタサイクル等、シェアサイクル以外の利用形態も想定されるが、それぞれ公共性、事業採算性(公金投入の水準)、法目的との適合性(公益性)が異なり、どの用途を優先するのかについては慎重に検討する必要があると考えられるが、本素案では、シェアサイクルだけを政策的に推進するように読める。しかし、シェアサイクルは利用の片方向性から恒常的な満車・空車が発生し災害時等の強靭性には課題があること、電動アシスト車両や再配置に伴うライフサイクルカーボンの観点から CO₂排出量が必ずしも小さくないこと、健康増進の観点で徒歩と比較して効果が限定的、あるいは低下する場合も想定されることなど、自転車活用推進法の目的との関係について十分に整理されていないと考えられる。こうした点を整理しないまま、公共の自転車駐車場施策の文脈でシェアサイクルのみを特出しすることは、他の自転車施策との公平な比較衡量がなされていないように見受けられ、政策的な妥当性に疑問がある。従って、自己所有自転車(定期利用、一時利用)、レンタサイクル、シェアサイクルそれぞれの公共性、有用性、法目的(環境、災害、健康)への適合性を踏まえた整理を行っていただきたい。もしくは、シェアサイクルを「駐輪場の利用率が低い場合の活用の選択肢の一つ」といった限定的な位置づけに修正すべきである。</p> <p>【意見10】 該当箇所:23 ページ 12~13 行目 シェアサイクルの導入市区町村数 349 市区町村(令和5年度)→ 500 市区町村(令和12年度)</p> <p>意見:シェアサイクルの導入市区町村数として「500」という数値目標が掲げられているが、その根拠や算定方法が示されていない。また、シェアサイクルの在り方検討委員会において、無人管理のシェアサイクルは再配置に関わる費用等により事業採算性に課題があることが指摘されているが、当該課題は現在まで抜本的に解決されていないと認識している。一方、自転車活用推進法の目的は、環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康の増進であり、これらの目的は、必ずしもシェアサイクルに限定せず、駅直結型のレンタサイクル等によっても達成し得るものである。そのような中で、本素案がシェアサイクルに限定した数値目標を掲げている理由が不明確であり、交通手段の選択肢を狭めているようにも受け取られる。シェアサイクルの導入に適した市区町村数が500以上あるということなのか、導入市区町村数「500」という目標の設定根拠を明確にするとともに、なぜシェアサイクルに限定した目標としているのか、レンタサイクル等、他の自転車施策との関係をどのように整理しているのかについて、国の基本計画としての考え方を明示すべきである。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>【意見11】 該当箇所:全般 参考:第2次自転車活用推進計画の抜粋 5 ページ 10～13 行目 近年の動向として、各地でシェアサイクルの導入が進展しているものの、公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営に課題があり、他の交通モードと連携した MaaS13 等デジタル化の進展も見据えつつ、支援方策を検討する必要がある。</p> <p>意見:シェアサイクルについては、第2次計画において、「公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営の観点から課題」があるとされていたが、第3次計画(素案)においては、上記の課題認識に相当する記述が見当たらず、シェアサイクルの公共的な位置づけや事業採算性に関する整理が行われていない。第2次計画において明示的に指摘されていた「公共的な交通としての在り方」及び「持続可能な事業運営」に関する課題については、現在に至るまで抜本的な改善が図られたとは言い難い状況にあると認識しているが、そのような中で、第3次素案において当該課題に関する記述が削除され、十分に整理されないまま「公共性を有する交通手段である」との記述に変更された理由が不明瞭である。もし第2次計画時の課題が解消されたのであれば、その根拠や評価結果を示す必要がある一方、課題が依然として残っているのであれば、それを踏まえた位置づけや対応方針をお示しいただきたい。</p> <p>【意見12】 該当箇所:全般</p> <p>意見:本素案において自転車の分担率向上を目標として掲げるならば、自転車活用がどのような交通手段からの転換を想定し、どのように法の目的、特に環境負荷低減に資するのかを明確に記述していただきたい。なお、本素案において公共性を有する交通手段であるとされているシェアサイクルについては、走行時に排出ガスを伴わない点のみをもって環境負荷が小さいと評価されがちであるが、電動アシスト車両の製造、バッテリーの充電・交換、再配置に伴うトラック等の自動車の走行等を含めたライフサイクル全体での二酸化炭素排出量(ライフサイクル CO2)の観点からは、自己所有の非電動自転車や徒歩と比較して環境負荷が高くなる可能性があると考えます。</p> <p>以上です。よろしくお願いいたします。</p>
45	<p>(ご意見該当箇所) 目標 2(安全で安心な社会の実現)に関する施策・措置 施策 13.情報通信技術の活用による自転車と自動車の事故削減の推進【新規】 第 3 次計画における主な措置 ・ITS 等を活用した自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムの技術検証・社会実装の推進【新規】</p> <p>(ご意見) 「第 3 次自転車活用推進計画(素案)」に賛同いたします。 特に、「ITS 等を活用した自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムの技術検証・社会実装の推進【新規】」が、安全・安心な自転車利用環境の確保に向けた新たな重点施策として明確に位置づけられていて、その戦略的意義を高く評価し、支持いたします。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>(ご意見の理由) 「自転車と自動車などによる交通事故のない安全で安心な社会の実現」は、「第3次自転車活用推進計画(素案)」の中の目標として明確に位置づけられています。</p> <p>これまで自転車の交通事故に対しては、交通安全教育やインフラ整備など様々な施策が講じられてきましたが、本素案で新たに提示された「ITSなどを活用した事故削減システム」を更に追加することにより、実効性が高く、有効なアプローチを確立することができます。</p> <p>近年、交差点や見通しの悪い場所での事故が問題となる中、情報通信技術を活用することにより、人の注意力や経験に依存してきた安全対策を、より客観的かつ継続的に強化できる点は、非常に有効であると考えます。</p> <p>交通事故のリスクが低減し、自転車利用における安心感が高まることは、より多くの人々が安心して自転車を活用できる環境を実現し、特に高齢者や子どもを含む幅広い層が自転車を利用しやすくなることで、国民の健康増進、環境負荷の低減、地域の活性化など、本計画が目指す持続可能な社会の実現に大きく貢献することが予測されます。</p> <p>本施策が単なる技術開発にとどまらず、「技術検証」と「社会実装」を明確に打ち出している点は、具体的な行動計画として着実な推進が期待されます。</p> <p>技術開発、データ共有、実証実験、新たな制度設計、さらには広く社会に普及させるための啓発活動までを迅速かつ効果的に進めるためには、政府、民間企業、研究機関、自治体、そして利用者を含むあらゆる関係者が官民の壁を越えた連携が不可欠です。</p> <p>それぞれの知見と資源を持ち寄り一体となって取り組むことで、この画期的なシステムが早期に社会へ定着し、より安全な自転車社会の実現につながることを強く期待しています。</p>
46	<p>(ご意見該当箇所) 自転車活用推進計画(素案) P18[指標] ・自転車通行空間の整備延長 9,841km(令和6年度速報値)→12,000km(令和12年度)</p> <p>(ご意見) 指標達成に向けて、どのような計画で実施していくか教授下さい。 また、今後は都道府県ごとに指標が設定される予定なのか確認させてください。</p> <p>(ご意見の理由) 県土づくりプラン等へ反映させたいため。</p>
47	<p>(ご意見該当箇所) ①ビジョン(p.4) ②アクティブモビリティ(p.4)、モビリティ(p.7ほか) ③ネットワーク(p.7ほか)</p> <p>(ご意見) ①ビジョンについて:2030年をゴールとして持続可能な社会を目指すと宣言している点を評価。 ②アクティブモビリティについて:日本語で「徒歩や自転車など人力による移動手段」や「徒歩や自転車など身体活動を伴う移動手段」と表現したほうがわかりやすく、自転車の効果(健康増進や大気汚染対策など)を訴求しやすい。人中心の交通環境・社会環境にもつなげやすいのではないかと。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>③ネットワークについて:自治体内でネットワークが完結している事例が散見されるが、本来ネットワークとは地点間をつなぐものなので、ぜひ広域で考えていただきたい。都市間をつなぐルートや県境をまたぐ安全なサイクルルートを整備していくことが望まれる。</p> <p>(ご意見の理由)</p> <p>①ビジョンについて:国連の持続可能な開発目標(SDGs)との親和性があり、国際社会の一員として目標達成に貢献していく姿勢が感じられる。</p> <p>②アクティブモビリティについて:様々な言語がある欧州の自転車政策で「active mobility」という言葉が使われているが、英語ネイティブの英国では徒歩・自転車等による移動は身体活動を伴う移動として「active travel」という言葉が政策文書で使われている。概念的には、「mobility」は移動手段・移動能力・移動しやすさ、「travel」は移動行動・移動体験を表している。また、日本では、トヨタの「モビリティカンパニー」に代表されるように、「モビリティ」という言葉は、次世代移動手段や電気で動く乗り物として一般的に認識されている。そのため、日本国内で徒歩・自転車の推進を指す場合はモビリティという言葉 avoided ほうが良いのではないかと。</p> <p>③ネットワークについて:欧米から日本に自転車旅行に訪れるサイクリストは、日本縦断など広範囲で移動するため、県境のトンネルや荒れた路面はサイクリング体験や口コミにも影響する。高速道路やバイパスに大型トラック(および車の通過交通)を誘導するなど車道整備とも調整して、自転車旅行者が走る道路(国道・旧道・街道など)の安全性を高めていただきたい。特に、コンビニが少ない地方では、道の駅は、サイクリストにとってトイレ休憩・補給・地域特産品の発見などが数十キロおきにできる貴重な場所なので、道の駅がある道路の安全性向上を図っていただきたい。そして、EuroVelo のような広域のサイクルルートネットワーク化を図っていただきたい。</p>
48	<p>1. 数値目標の明確化と野心度の向上を求めます</p> <p>自転車分担率の目標(12.4%→15%)は、2030年を見据えた計画としては控えめであり、国際的にも低い水準です。</p> <p>また、事故死者数については「全体の減少割合以上」とされており、具体的な数値が示されていません。</p> <p>政策効果を検証するためにも、明確で測定可能な数値目標を設定すべきです。</p>
49	<p>子乗せ自転車等の多様な自転車に対応するサイクルラック技術基準は業界団体で見直されているが、基準値の JIS 規格や ISO 規格との整合性を確保されることを希望します。</p> <p>子乗せ自転車等に対応した製品開発には、明確な基準が不可欠であると考えます。</p> <p>北関東地域(群馬県、栃木県、茨城県)など積雪地域における駐輪場整備について、地域特性を考慮した基準や補助制度があるとよいと考えます。耐雪性能や融雪設備、屋根付き駐輪場の整備促進などの施策が明記されることを希望します。</p> <p>地域により冬季の積雪により自転車利用が制限され、また駐輪設備への負荷も大きいと、通年利用を促進するためには、地域特性に応じた整備基準と支援策が必要と考えます。</p> <p>既設駐輪場の多様な自転車対応への改修・更新に関する支援策の明記、特に、老朽化した駐輪場の更新時に、子乗せ自転車やカーゴバイク対応の設備へ改修する際の補助制度の創設を要望します。</p> <p>新規整備にみならず、既存駐輪場の更新・改修についても記載があるとよいと考えます。実際には、1980年代～2000年代に整備された駐輪場の老朽化が進んでおり、更新需要が高まっています。これらの駐輪場は当時の一般的な自転車を想定して設計されており、現在主流の電動アシスト自転車や子乗せ自転車には対応していない。更新時に多様な自転車に対応した設備へ改修することで、効率的に利用環境を改善できると考えます。</p> <p>駐輪設備の定期点検・メンテナンスの重要性についても言及し、駐輪設備の安全性確保に関する施策を追加していただきたい。特に、機械式駐輪設備(スライド式、2 段式、垂直昇降式等)の定期点検基準の明確化を要望します。</p> <p>機械式駐輪設備は可動部品を含むため、定期的な点検・保守が安全な利用に不可欠です。適切なメンテナンスも駐輪設備の安全性確保の点で、自転車活用推進の重要な基盤であると考えます。</p> <p>駐輪場整備における環境配慮(太陽光発電、LED 照明、環境負荷の低い材料使用等)についても評価・推進する施策があるとよいと思います。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>交通ルールの周知徹底は訪日外国人の枠組みでなく自転車に乗る人すべてを対象に実施するとよいと思います。様々なモビリティが同じ道路を走行することが想定されるため不可欠と考えます。</p>
50	<p>2. 自転車通行空間の「質」に関する方針を強化すべきです 車道混在が依然として多い現状を踏まえると、「歩行者・自転車・自動車の分離」を原則とする明確な方針が必要です。 ゴムポール等の簡易的な対策だけでは安全性は十分に確保できません。 プロテクテッド・バイクレーン等の本格的なインフラ整備を計画に位置づけるべきです。</p>
51	<p>1. 数値目標の明確化と野心度の向上を求めます 自転車分担率の目標(12.4%→15%)は、2030年を見据えた計画としては控えめであり、国際的にも低い水準です。 また、事故死者数については「全体の減少割合以上」とされており、具体的な数値が示されていません。 政策効果を検証するためにも、明確で測定可能な数値目標を設定すべきです。</p>
52	<p>2. 自転車通行空間の「質」に関する方針を強化すべきです 車道混在が依然として多い現状を踏まえると、「歩行者・自転車・自動車の分離」を原則とする明確な方針が必要です。 ゴムポール等の簡易的な対策だけでは安全性は十分に確保できません。 プロテクテッド・バイクレーン等の本格的なインフラ整備を計画に位置づけるべきです。</p>
53	<p>1. 目標1「安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現」(17 ページ、18 ページ) 2. 施策2「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を推進する」(19 ページ、32 ページ) 意見の概要： 自転車専用通行帯が未整備の区間における、路肩および側溝(エプロン部)の段差解消と走行環境の改善について 意見・理由： 素案の 8 ページ(3. 自転車を巡る現状及び課題)にある通り、自転車通行空間の整備は進められていますが、依然として「車道混在」が多くを占めているのが現状です。自転車の「車道通行原則」が浸透しつつある中、自転車専用通行帯(ナビライン等)の整備が追いついていない道路では、自転車は車道の左端、いわゆる側溝(排水溝)の上やその直近を走行せざるを得ません。 しかし、この側溝付近は舗装との継ぎ目に大きな段差があったり、蓋が滑りやすかったり、グレーチング(格子状の蓋)の隙間が広がったりと、自転車にとって極めて危険な状態の場所が多々見受けられます。こうした路面状況は転倒事故のリスクを高めるだけでなく、危険を避けるために自転車が車道中央寄りに膨らむ原因となり、自動車との接触リスクも増大させます。 つきましては、施策2における「安全で快適な自転車通行空間の整備」の具体策として、視覚的な分離(カラー舗装等)だけでなく、「車道左端(側溝部含む)の平滑化・段差解消」を道路管理上の重要事項として明記し、優先的に整備するよう要望します。専用レーンの整備に時間を要する場合であっても、まずは物理的な走行面を整えることが、直近の安全確保において不可欠と考えます。</p>
54	<p>3. 自転車専用通行帯を塞ぐ停車車両への対策を強化すべきです 停車車両による通行帯の占有は、重大な事故リスクを生む構造的な問題です。 素案では「検討」「推進」に留まっていますが、規制強化・監視体制の整備・荷さばきスペースの義務化など、より実効性のある施策を明記すべきです。</p>
55	<p>4. 自転車ネットワーク計画の策定を義務化すべきです 2030 年度で 800 市区町村という目標は、全国の半数程度に過ぎません。 地域間格差を解消するためには、ネットワーク計画の策定を努力義務ではなく義務化し、国が技術支援・財政支援を強化する必要があります。</p>
56	<p>5. 個人責任(ヘルメット・保険)に偏りすぎないバランスを求めます</p>

意見番号	意見の内容
	<p>事故の根本原因は、通行空間の不備や車との速度差にあります。 ヘルメット着用や保険加入の促進は重要ですが、インフラ改善こそが事故削減の最も効果的な手段であることを計画に明確に位置づけるべきです。</p>
57	<p>○意見該当箇所 P22 13～14 行目 「附置義務駐輪場や駐車場のポートへの転用に関する技術的助言」について および P39 施策 17 の4「サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。」について</p> <p>○意見 転用に関する技術的助言について、以下の観点もとに進めていただきたい。 1. シェアサイクルの普及は、モーダルシフトを促し、自動車の駐車需要そのものを低減させるという基本的考え方に基づいた上で、附置義務駐輪場および駐車場のポート転用を、公益的かつ脱炭素に資する施策として推奨いただきたい。 2. 自治体が転用を認める場合、行政文書(ガイドライン、通達、HP 公表等)として明確に方針を発出するよう自治体に促していただきたい。 3. 上記方針の策定にあたっては、根拠条例や要綱(自転車法、駐車場法、建築条例等)ごとに規定される建築物の用途ごとに、転用可否の条件を明確に可視化していただきたい。</p> <p>○意見の理由 1. 駐輪・駐車需要の代替性と脱炭素への貢献 本計画素案においては、シェアサイクルを「地域交通を補完する公共性を有する交通手段」および「脱炭素社会の実現に寄与する手段」と位置づけ、短中距離の自動車利用からの転換を目指している。附置義務駐輪場や駐車場(自動車用)の一部をシェアサイクルポートへ転用することは、自家用自転車・自動車の駐輪・駐車需要の低減や、都市のスペース効率を高め、カーボンニュートラルに直結する極めて合理的な施策である。 一方、実際に転用運用の方針を決定する自治体の判断においては、附置義務の駐車場、駐輪場を減らすとあふれ出しが起きるといった懸念や、駐車場法など他法令との兼ね合いを理由に転用が実現に至らないケースがある。 技術的助言においては、この「自家用自動車および自家用自転車からシェアサイクルへの代替性」の合理性を加味し、転用運用が計画内で目指す都市政策および環境政策に合致するものであることを明確に示すことができると良いと考える。</p> <p>2. 複雑な法規制による予見可能性の欠如 附置義務は、自転車法、駐車場法、建築基準関係規定など複数の法令・条例で定められており、特に「駐車場(自動車)」から「ポート(自転車)」への転用は、所管部局が多岐に渡るケースが多く、円滑な調整が難しい場合がある。現状では、これらの適用関係が整理されておらず、事業者側が意図せず法令違反(ある条例では是とされるが別の条例で否とされる等)を犯すリスクが存在する。これによりコンプライアンス観点で不動産事業者によるポート設置が進んでいない。</p> <p>3. 行政判断の効率化と実施を加速させるために 上記のリスクを回避するため、自治体担当者が判断ができていないことがあり、これを解消するため、国は技術的助言において以下のプロセスを標準化するよう促す事ができれば良いと考える。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>・「推奨」の明記:自家用車・自家用自転車からの転換効果に基づき、転用を推奨する旨をを明確にする。</p> <p>・判断基準の可視化:建築物の用途ごとに、転用可否の条件を可視化する。</p> <p>・行政文書による発出:書面等により明確な方針を示す。(ケースバイケースの判断から脱却)</p> <p>以上の措置により、事業者の予見可能性を確保し、官民連携による計画の実効性を高めるべきである。</p>
58	<p>6. 特定小型原付との共存ルールを明確化すべきです</p> <p>同じ通行空間を利用する車両が増える中、自転車と特定小型原付の安全な共存のための通行空間の再設計方針や速度管理の考え方を示す必要があります。</p>
59	<p>全体を通して、ビジョンや方針を示すという点では広く網羅されておりおおむね満足がいく内容だった。</p> <p>一方、計画の根拠は自転車活用推進法に基づくというだけでなく、自転車の利活用はどのような分野の利益増進に寄与するのかについて、地域差や個別具体的な施策の違いなどを除いた普遍的な視点において、数値やデータなどを伴ってより具体的に示すことで、政策的な根拠及び科学的な事実の基礎として参照できるようにすべき。</p> <p>事業に直接関係する施策も産業支援として有益である可能性があるが、特に、医療福祉や道路整備費など、行政コストに関連する点については国や地方自治体が得られるメリットとして政策上有益である。</p> <p>また、実際の施策を実行するのは地方公共団体、NPO、関係団体等であることも多いが、政策的及び科学的な根拠を示すことは、様々な政策主体を支援または指揮し、比較的困難な課題を確実かつ迅速に解決するためにも役立ち、それらの主体が個別に自らの担当する領域でのみ検討を行う非効率性を解消し、施策を多角的に展開するうえでの相乗効果が得られるなどのメリットも考えられる。</p> <p>同様に、自転車の活用の推進に関する目標における指標の内容についてもより充実させる必要がある。</p> <p>例えば、下位計画や下位の政策主体への移行と分化の過程で、あるいは当事者間での協議や議論の不在が、よりミクロな領域において、目標の趣旨がそぎ落とされ、不十分な政策が実行されることないようにすべき。</p> <p>具体的には、指標の内容について個人レベルユーザーサイドのの利益について殆ど言及されないことがあげられる。例えば、健康推進や交通としての利便性も市民が享受できるれっきとしたメリットであり、これらを定量的に評価することは政策決定を大きく支援すると考えられる。</p> <p>政策の比較としては渋滞対策が考えられる。単なる利便性だけでなく、時間や金銭的損失を評価している。</p> <p>他方でマクロな視点から、自転車がより普及した社会におけるメリットは、自転車利用で得られる直接的な利益とは異なり、都市計画や健康関連計画など広い視点からの計画的な政策実行の結果として広範囲かつ統計的に表れるものであり、直感的には理解しづらいものでもあるから、これらを整理し示すことで自転車活用を効果的に推進できると考えられる。</p> <p>これらの視点から根拠と目的を明確化することで、自転車政策において、自転車の実際の利活用を総合的に鑑みれば容易に反論可能な批判や、具体的な施策の実行において利害の対立や政策上の調整などを行う必要がある場面においても、それらの批判に対処し、円滑に政策を実行することができるようになると考えられる。</p> <p>この自転車活用推進計画はあくまで包括的なビジョン設定が主であり、詳細についてはそれぞれの下位計画やガイドライン、通行空間の設計に関する文献を参照すべきという姿勢なのかもしれないが、実際にそれらの文章に当たると非常に残念かつ骨抜きであると感じさせる内容であることが少なくない。国の計画として、全国的かつ包括的な計画としての意欲的かつ最低水準の目標設定を行い、計画が自転車行政のスタンダードとなることを期待したい。</p> <p>また、それに際し市民参加の貴重な手段としても、パブリックコメントは重視していただきたい。</p> <p>以下については細部の指摘</p> <p>- 3 自転車をめぐる現状及び課題 および 4 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策について</p>

意見番号	意見の内容
	<p>地方自治体版自転車活用推進計画の策定をした自治体の数は、第 2 次計画の目標を達成できなかったものと思われるが、そのことに関するフォローアップとして具体的にどのような改善を行ったのか。</p> <p>目標や施策の項目において、自転車での通勤通学と業務利用を厚遇しすぎではないか。買い物、食事、送迎など私事で使われることも非常に多く、これらが目的であっても自転車を利用するメリットは損なわれない。</p> <p>web アンケートの回答にもあった通り、通行空間や駐輪といった自転車利用に直結する課題が依然として多く挙げられており、これらの重要性を認識し早急に解決する必要がある。そのために定性的かつ定量的に質の高い指標をよりはっきりと大胆に設定すべき。</p> <p>具体的には、自転車通行空間の整備延長を 5 年で 3000km からより意欲的な水準に引き上げたり、車道混在ではない通行空間の整備に関し別枠で指標を設けるなどが考えられる。</p> <p>車道混在型の整備の検証については陳腐化している可能性を考慮すべき。国道 6 号の例も、自動車車線外に広い空間を確保できる、駐停車や沿道施設への需要が少ない、単純にナビマーク自体の新奇性があったなどの事情を考慮し再検証するべきだ。</p> <p>そもそも、単一の研究のみに依拠して政策決定を行くこと自体が妥当でない。</p> <p>車道混在型通行空間の評価についても、市民一般には高くないことが多い。</p> <p>「自転車乗用中死者の約5割は頭部負傷である」とあるが、これはほかの交通手段と比較して頭部負傷の割合が大きいことを意味しない。</p> <p>- 6. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項について 政治上の意思決定プロセスや予算執行の問題もあるのかもしれないが、国の果たすべき役割とは何なのかがわかりにくい。</p> <p>- 別紙(5. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置)について > 自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかける。 また、 > 電動アシスト自転車について、高齢者や子育て世代向け、勾配の多い地域での移動手段等として有効であることを踏まえ、利便性・快適性・安全性を向上させる観点から、アシスト方法等について引き続き研究を進める。 などとあるが、これらの領域に関して具体的に国ができることは何があるのか。 > 放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備や利用率向上に向けた取組についてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。 なぜこのような領域においてのみニーズに応じたとするのか。違法駐輪対策として不便・不十分な駐輪場整備を行う事例もまだあると思うが。他方では > サイクルポート設置の促進を図るため、附置義務駐輪場及び駐車場のポートへの転用について、事例の周知、モデル条例の提示等により支援する。 とあり、扱いに差があると感じる。現状のニーズだけでなく、自転車利活用を推進することを念頭にすべき。</p>
60	<p>6. 特定小型原付との共存ルールを明確化すべきです 同じ通行空間を利用する車両が増える中、自転車と特定小型原付の安全な共存のための通行空間の再設計方針や速度管理の考え方を示す必要があります。</p>
61	<p>7. 観光偏重にならず、日常利用の改善を最優先すべきです サイクルツーリズムは重要ですが、国民の生活に直結するのは日常の移動環境です。 観光施策と日常利用施策のバランスを見直し、生活者の安全・利便性向上を最優先に据えるべきです。</p>
62	<p>8. データ活用の標準化と自治体支援を明確化すべきです</p>

意見番号	意見の内容
	プローブデータ活用は有効ですが、自治体間でのデータ形式・分析手法の差が大きく、国による標準化・分析支援・人材育成が不可欠です。
63	9. 駐輪場の基準を現代化し、多様な自転車に対応すべきです 電動アシスト自転車、子乗せ、カーゴバイクなど、現代の利用実態に合った駐輪場基準の整備が急務です。 技術基準の見直しだけでなく、補助制度や整備義務の強化を検討すべきです。
64	10. 財政措置の具体化を求めます 多くの施策が「推進」「促進」とされていますが、自治体が行えない最大の理由は財源不足です。 どの施策にどの程度の予算を確保するのかを明確に示すべきです。
65	<p>■「自転車活用推進」の施策実現を 「第3次自転車活用推進計画(素案)」(以下、本案)の総論にも明記されている通り、自転車の利用促進は国民生活にとっても、社会全体の便益にとっても、大変有意義であり時宜を得た重要な施策と考える。 しかしながら、これまでの(1次、2次)「自転車活用推進計画」においては、実際に実行に移される施策に偏りがあつたように見受けられる。 すなわち、本案概要で示されている「目標2」の取り組みが目立ち、「目標1」や「目標3」の取り組みは計画段階が多く、なかなか日の目を見ていない。勘違いしないしてほしいのだが、規制的な取り組みをするなどと言っているわけではない。 しかし実施される施策のバランスが悪く、名前とは裏腹に自転車利用に規制的な取り組みがばかりが目立っていたため、「推進」のはずが、旧態依然とした「自転車対策」になっていた感が否めない。 そして、自動車メーカー等からの広告宣伝費に依存して経営しているマスコミが自転車の悪い例の極端なものをいたずらに取り上げるなどして煽って助長している面も見られた。 この背景には、実施する警察や自治体担当者などに、自転車活用推進法の第2条(基本理念)が理解されていないのではなかろうか。担当者レベルで理念が共有されていないければ、旧態依然とした「自転車対策」からの脱却もまた難しいだろう。 今回は「第3次」ということだが、まずは基本に立ち返り、基本理念をしつこくいかに共有して、本来の自転車活用を推進するための施策が全国各地で多く実施されることを願ってやまない。</p> <p>■自動車の取り締まりと規制の強化を 本案を含む「自転車活用推進計画」では、自転車「対策」ばかりで、自動車対策が全くされていない。自転車には反則金を課してガシガシ取り締まるぞという態度を示しつつ、かたや「道路利用者全体の安全意識醸成」などという甘っちょろい表現では自動車利用者にナメられるばかりだろう。 実際に、道路上では違法駐車が増えかえり、速度違反も常態化している。こうした危険行為を警察もろくに取り締まっていない。 同じ道路をシェアしている自動車の対策が欠落したままでは、【目標2】で掲げる「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」は永遠に実現しないだろう。 まずは自動車のルール順守を徹底させ、本来自転車が行く場所である車道左側に違法駐車があつたら即レッカー、速度違反は何キロオーバーまで黙認ではなくAIなども駆使して機械的に取り締まって即反則金、といった、自動車の取り締まり強化を求める。</p> <p>■自転車走行空間の整備方法 自転車走行空間を整備する際に、安易に「矢羽」で済ませられる例が多く見られる。もちろん「矢羽」でも無いよりはいいが、「矢羽」はその上を自動車が通行することも多く、自転車利用者にとり危険が大きい簡易的な整備方法であることに留意する必要がある。 よって、「矢羽」で整備された道路においては、混在する自動車の制限速度を下げるべきである。言い換えれば、自動車の制限速度を下げたくないのであれば、安易に「矢羽」で済ませず、広い自転車専用レーンを確保すべきである。</p>

意見番号	意見の内容
	<p>自転車ネットワーク計画の内容は自治体に一任されており、それ自体は良いのだが、整備方法まで自治体に丸投げするのはよろしくない。せめて指針は国が示し、例えば自動車速度制限と自転車レーン等の形態および幅などについて国が基準を示すとともに、広い自転車レーンが確保されるよう(例えば、自転車レーンの幅に応じて予算を配分するなど)誘導すべきである。</p> <p>■生活道路での通過交通(自動車)の抑制 新規に盛り込まれたこの方針自体は大変良いのだが、実行するには全国の警察署を動かす必要がある。 市民活動に取り組んでいる我々の現場感覚では、警察署は多くの場合、自動車をスイスイ走らせるための交通ルールの見直しは率先してするのに対し、歩行者や自転車の保護・優先のための交通ルールの変更は頑なにしない傾向がある。例えば自治体や地域団体等が警察に対し速度制限の強化(低速化)、一方通行、「止まれ」の変更などを求めても応じず、「関係者全員の同意書を持ってこい」だとか「県知事が言ったって俺はやらねえ」といった態度を取る担当者すら見られた。 もちろん、中には理解があって協力的な警察官の方もおられるのだが、実際の現場を見ると困難を抱えている。 このように警察の現場意識の乖離が大きい状況では計画を進めるのに障害になると考えられる。警察官にも自転車活用推進法の基本理念を周知し、または警察署の権限を縮小するといった制度改革を求める。</p> <p>■自動車から自転車への転換促進 本案では新規に「デコ活」が盛り込まれている。これは環境省案件と思われるが、環境省以外は何もしないということではいけない。 国交省管轄でも道路面積の再配分など、できることがある。警察でも交通規制や信号現示の変更など、できることがある。国交省と警察でも、自動車ではなく歩行者と自転車が優先される仕組みをつくる施策を求める。</p> <p>■地域公共交通計画との連携 今回新規に設けられたが、地方自治体では自転車は建設系部署が所管していることが多いのに対し、公共交通は異なる部署が所管していることも多い。 国では自転車活用も公共交通も国交省が主管だが、旧建設系と旧運輸系といった違いが残っているかもしれない。また、日本では公共交通を株式会社が運営していることが多く、行政と交通事業者との連携がうまくいかない課題もある。 この連携がされていない、またはうまくいっていない事例を少なからず見ているので、地方自治体に丸投げせず国の主体的な取り組みに期待するとともに、運輸局から交通事業者に誘導策を出す、地方自治体において自転車と公共交通の連携強化する取り組みを実施する際に補助を出すといった取り組みを求めたい。</p> <p>■原則として自転車横断帯を撤去すること (警察庁通達 2023 年 129 号 (6) 不要な自転車横断帯の撤去) 自転車は交差点を通行しようとする場合において、車道又は歩道のいずれを通行していても、交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、その自転車横断帯を進行しなければならず、場合によっては車道を通行する自転車に不自然かつ不合理な横断を強いることとなり得ることから、(中略)自転車が安全かつ円滑に自転車横断帯を進行することが想定される場合を除き、原則として自転車横断帯を撤去すること。 これが実施されていないどころか、あまつさえ警察官が待ち構えて積極的に捕まえ「青切符」(反則金)を課している事例すらあるようだ。横断歩道の自転車横断帯やそれに付随する「歩行者自転車」信号機などの不適切な交通規制はすぐに撤廃するよう求める。</p> <p>■自転車防犯登録制度について</p>

意見番号	意見の内容
	<p>我々が相談を受けた事例だが、自転車店に回収に出した後の自転車が(回収した販売店で)盗難に遭い、警察から以前の持ち主に返還される事例があったようだ。</p> <p>回収した自転車店で名義の書き換えをしていない、または書き換えても警察に反映されるまでに時間がかかることが原因と考えられるが、警察の運用のまずさ(回収に出した後で盗まれたものだと説明したにもかかわらず、防犯登録上はおまえの名義になっているから回収に来いと言われたそうだ)もあるが、防犯登録制度が形骸化している側面もありそうだ。</p> <p>各都道府県警察で管理している防犯登録を全国化するとともに、自転車店や自治体(いわゆる「粗大ごみ」)等で回収された自転車は即座に防犯登録を抹消する、マイナンバーカードを使った場合には即座に名義変更を行うなど、運用の改善が必要と考える。</p>