

■第1回愛知県自転車活用推進計画検討委員会での意見と対応(案)

資料1-1

委員名	委員意見	対応(案)	計画書での記載
佐藤委員	自転車通行空間がつながっていない箇所はかえって危険ではないか。	今後市町村と共に検討する自転車ネットワーク計画の中で、連続性を持たせたネットワークの形成を図っていきます。	施策1-① 「県内市町村に対し、本計画の周知や必要な調整、定期的な説明会等を実施し、市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を積極的に技術支援することで、連続的な自転車通行空間の形成に取り組む。※」 ※自転車ネットワークの形成や自転車通行空間の整備にあたっては、歩行者の優先を原則とし、自転車通学の安全性向上を重視するとともに、自転車通勤や主要渋滞箇所など、需要を踏まえた検討を行うものとする。
松本委員長	ネットワークの整備は計画に基づいて進めていく必要がある。	市町村と協働し自転車ネットワーク計画を策定し、整備を実施してまいります。	
松本委員長	国道や県道、市道にとらわれず、行きたい場所にネットワークとしてつながる計画としてほしい。	ご指摘の方向性を目指し、自転車ネットワークについては県単独で検討するのではなく、今後市町村と協働して作成していきます。	
松本委員長	ネットワークについては、どこに需要があるかを分析し、それに対してどこで供給できるかを検討してほしい。	自転車ネットワークの形成にあたっては、自転車通勤や主要渋滞箇所など、需要を踏まえた検討を行うものとしします。	
佐藤委員	ドイツの自転車通行空間のように、空間を明確化すること、ネットワークが途切れずに連続することが重要と思う。	自転車利用環境創出ガイドラインに基づく整備を、自転車ネットワーク計画に基づき実施していきます。	
佐藤委員	自転車の活用のためには安全のための対策を行うことが重要である。	自転車の活用のため、安全な自転車通行空間の整備を本計画に位置づけ、実施していきます。	
佐藤委員	自転車通行空間の明示のブルーは景観的にいかがか。	愛知県内における自転車通行空間の整備は、これまで国のガイドラインに準拠し、ブルーで整備を実施しております。また、路面標示の着色については、自動車への注意喚起を赤色、通学路における通行空間の明示を緑色で実施しており、その差別化のためにも原則ブルーで実施したいと考えております。	施策1-② (施策1-①) 「県内市町村の自転車ネットワーク計画において定められた路線を中心に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を推進。※」
松本委員長	自転車の活用が必要ではあるが、大前提として歩行者が優先されるべき。この考えを忘れてはいけない。	自転車ネットワークの形成や自転車通行空間の整備にあたっては、歩行者を最優先とするため、自転車の車道走行の原則に従い整備を進めます。	(県が具体的に実施する措置の例) 施策1-② 「県内市町村の自転車ネットワーク計画において定められた路線を中心に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を推進。※」
松本委員長	自転車は経済的な乗り物であるので、安心して乗れる環境を作るなどで、合理的な選択肢として選ばれるようにする必要がある。	安全で快適な自転車通行空間の整備を本計画に位置づけ、実施していきます。	
松本委員長	現状と課題の整理は総論的で、県がどの様なことを行うのかが分かりにくい。	愛知県が具体的に実施する措置について、計画で明示します。	
松本委員長	自転車通行空間上への駐車については、自動車運転者への啓蒙が必要。	各種運転者教育の機会における教育に加え、駐車違反の取締りもあわせて行ってまいります。	施策3-③ (施策3-④、施策13-⑩) 「悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。」
佐藤委員	自動車が駐車していると自転車にとっては危険であるので、取り締まりなどはしっかり行ってほしい。	警察官、駐車監視員による駐車違反の取締りを、悪質なものを中心に引き続き推進していきます。	

委員名	委員意見	対応(案)	計画書での記載
松本委員長	公共交通と自転車の連携も検討いただきたい。	シェアサイクルやサイクルトレイン、サイクルバスの普及促進の中で検討します。	施策4-⑤ 「定例的に開催している事業者との意見交換の場等において、サイクルトレインやサイクルバス等の導入について働きかけを行う。」
松本委員長	本計画は、市に向けた方針を示すものなのか、それとも県の方針を示すものなのかを明確化する必要がある。	本計画は愛知県の方針を示す計画です。しかしながら、市町村が自転車活用推進計画を策定する際には、県の計画を勘案することとなっていることから、一部に市町村に向けた記載を行っております。	(市町村に向けた記載の例) 施策5-② 「県内市町村の自転車活用推進計画の策定に際しては、駐輪場の質を含めた地域の駐輪ニーズを把握し、必要に応じて整備等を検討するよう促す。」
高石委員	企業の自転車通勤の促進に向けて駐輪場やシャワーなど企業側の環境整備も必要。	エコモビの啓発の中で、ご指摘いただいた意見も参考に、自転車通勤の促進を啓発します。	施策9-①の啓発にあたって参考とする 「クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイル「エコモビリティライフ(エコモビ)」を推進する運動の一環として、 <u>自転車利用促進のための広報啓発を行う。</u> 」
松本委員長	公園でランナー向けのシャワーが設置され始めたように、サイクリスト向けの施設についての考えもあっても良い。	モデルルートなどのサイクリングロードが広く利用されるために、協議会等においてサイクリストが必要とする施設をどのように供給するか検討するなど、サイクリストの受入環境整備を推進します。	施策11-① (施策11-②) 「先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、 <u>サイクリストの受入環境整備、魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、広く利用されるサイクリングロードの整備を図る。</u> 」
佐藤委員	わかりやすい案内、情報発信を積極的にしていただきたい。	観光用のルートの案内については、これから整備を進める太平洋岸自転車道の事例のように、わかりやすい案内や、情報発信に努めます。	
佐藤委員	自転車ネットワークのマップだけでなく、補完的なマップがあるとよい。休憩所、カフェ、修理できる場所も示されるとよい。数カ国語での展開をお願いしたい。	サイクリストにとって有用なマップとなるよう、県内市町村に対して優良事例を紹介するなどの支援を行います。	施策11-②で作成したマップの展開等 「太平洋岸自転車道について、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までに、路線全体を繋ぐ整備を行うとともに、他のモデルルートに先行した取り組みを実施し、世界に誇るサイクリング環境の創出を図ることにより、 <u>ナショナルサイクルルートへの指定とサイクリストの受け入れ拡大を目指す。</u> 」
佐藤委員	自転車を列車に持ち込めることも重要なので、計画を契機に進めてもらいたい。	サイクリストを誘致するため、必要に応じ交通事業者へサイクルトレイン等の導入などの要請を行います。	施策11-④ 「モデルルート等へサイクリストを誘致するため、必要に応じ <u>鉄道事業者やバス事業者、船舶事業者への要請を行う。</u> 」
伊藤委員	サイクルトレインは、車両を限定するなど、できるところはやっているとよい。	サイクリストを誘致する一つ的手段として、必要に応じ交通事業者への要請を検討します。	
伊藤委員	観光と言っても、観光利用者の周遊利用と、スポーツとしての長距離利用の2パターンがあることを踏まえて検討してほしい。	計画書の現状と課題について、それぞれの利用を踏まえた記載としました。 観光用ルートの設定の際には、観光関係者からの情報収集を行い、周遊性の高いものとなるように検討します。	施策11-⑥ 「観光利用の周遊が促進されるよう、関係者に協力を要請することにより、地域固有の文化、自然その他の特性を活かしたサイクリングルートの実現を図る。」

委員名	委員意見	対応(案)	計画書での記載
佐藤委員	自転車への罰則強化については県民への周知は十分に行っているのか。	自転車運転者講習制度の新設や、悪質・危険な違反に対する取締りの強化については、ホームページ及び啓発チラシの配布等による広報や、街頭活動等において県民への周知を図っており、引き続き取組を推進していきます。	施策13-① (施策13-②、⑤) 「自転車利用者に対して交通ルールの周知を図り、自転車は車両であることの意識を徹底させる。自転車乗用中の交通事故防止や安全利用を促進するため、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行、歩道通行時におけるルール等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を図る。」
佐藤委員	学校教育を終えた人にも啓発活動が必要。NPOなどと協力して進めてほしい。	関係機関・団体等と連携し、児童・生徒のみならず、全ての年齢層に対する啓発活動を引き続き行っていきます。	施策13-② (施策-①、⑥、⑦、⑪、⑫) 「自転車の安全利用について、県民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、 <u>広報啓発に努める</u> 。また、あわせて自動車の運転者に対しても自転車の事故防止に関する広報啓発に努める。」
高石委員	販売店側がドライバーへの意識啓発を行うなど、自動車側の意識改革が必要ではないか。	各種運転者教育やドライバーを対象とした交通安全啓発の機会において自動車の運転者の立場から、自転車の保護についての啓発の実施に努めていきます。	施策13-⑩ 「自動車教習所において、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行し、自転車への注意喚起を促すなどの教育を実施するほか、各種運転者教育やドライバーを対象とした交通安全啓発の機会において自動車の運転者の立場から、自転車の保護についての啓発を実施する。」
高石委員	自動運転技術の進展など道路に要求されるものが変わっていく中で、道路の再構成とならないよう自動車業界関係者に意見を聞いてはどうか。	来年度の国の概算要望においては自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を進めるとしており、本計画においてもこの状況を注視し、必要に応じて計画の見直しを行います。	5.3 計画の見直し 2022年、及び計画期末までに、施策実施に関する評価を行うとともに、その他の取り組みにおける検討結果や、 <u>社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行う</u> 。また、国の推進計画において更新がなされた場合には、更新内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを行う。
松井委員	自転車業界関連にも意見を聞いた方がよい。	意見聴取の結果は資料1-2のとおりです。	(計画書への反映は資料1-2をご参照ください)
松本委員長	自治体もこの計画に関連して策定していくので、自治体の意見も聞いていただきたい。	自治体の意見を踏まえ作成します。なお意見聴取の結果は資料1-2のとおりです。	