

「三重県自転車活用推進計画（仮称）」素案にかかるパブリックコメントでいただいた意見と県の考え方

対応区分	
①反映する：最終案に意見や提案内容を反映させていただくもの。	6
②反映済：意見や提案内容が既に反映されているもの。	0
③参考にする：最終案や今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの。	16
④反映は難しい：反映または参考にさせていただくことが難しいもの。 (県の考え方や、施策の取組方向等と異なるもの。事業主体が県以外のもの。法令などで規定されており、県として実施できないもの。)	4
⑤その他（①～④に該当しないもの。）	1

<p>いただいたご意見等の取扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本意見募集と関連のないご意見等が提出された場合は、そのご意見については公表していません。 ・ご意見を公表することで、個人または法人の権利、競争上の地位その他正当な利益が害されるおそれがある場合は、その全部又は一部を削除しています。 ・ご意見の中に誹謗・中傷等および差別的あるいは差別を助長するおそれのある表現が含まれる場合は、置き換え、言い換え等の加筆、修正や削除を行っています。 ・類似のご意見等が提出された場合は、適宜整理のうえ、まとめて公表しています。
--

* 「三重県自転車活用推進計画（仮称）」最終案におけるページです。

番号	該当箇所	ページ*	素案に対するご意見概要	対応区分	ご意見に対する考え方
1	1 総論 (3) 計画の位置づけ	P1	「三重県総合交通ビジョン」との連携を考慮すべきかと思えます。 また、計画としての上位・下位や、あるいはどちらがどちらを補完するのかの言及をしてください。	①	ご指摘をふまえ、「三重県総合交通ビジョン」をふまえた計画として位置づけに記載しました。
2	2. 現状と課題 (1) 観光地域づくり	P2	自然や風景を楽しむだけでなく、「自転車に乗ること自体を楽しむ」レジャーがあることについて(そのためのスポットの存在についても)言及されると良いかと思えます。	③	目標1－施策4－措置①において、関係機関と連携し、自転車活用に関する様々なイベントや取組について、効果的に情報発信を行うこととしています。 いただいたご意見を参考に、情報発信の内容を検討していきます。

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
3	2. 現状と課題	P2～P8	<p>観点の一つに「県土の特性」をいれるべきです。山がちな県土特性を有する三重県では、坂道が心理的隘路となるのが必至です。</p> <p>したがって、自転車で移動する機運が拙く、機運を醸成しようにも、心理的な土壌が貧弱であるのが現状であり課題です。</p>	③	<p>現状と課題については、4つの観点から整理を行っています。今回、いただいたご意見を参考にしながら、機運醸成にむけた取組を行っていきます。</p>
4	2. 現状と課題 (1) 観光地域づくり	P2	<p>「三重県を訪れる観光客の多くは」とありますが、三重県を訪れる観光客の8割は自動車で来ます。</p> <p>項目名を「観光地域づくり」とはせずに「体験型観光の創出」とし、車を宿泊施設に駐車し続けたまま、観光客が自転車によって体験型観光ができるように、県として進めていくと良いです。</p>	③	<p>観光地域づくりの取組として、体験型観光としての自転車利用も含めて、自転車利用者の受入環境整備や積極的な情報発信を行っていきます。</p>
5	2. 現状と課題 (2) スポーツの振興・健康づくり	P4	<p>自転車部品メーカーのサイトに、自転車が健康に及ぼすデータをまとめたものがあり、こうしたデータやグラフ、図案などを活用し、自転車のメリットをよりわかりやすく県民にアピールしてください。</p>	①	<p>自転車活用推進官民連携協議会が作成した「自転車通勤導入に関する手引き」の健康に関する内容を記載しました。</p> <p>また、目標2－施策3－措置③において、「自転車通勤導入に関する手引き」の周知を行うこととしており、自転車利用のメリット等の情報発信を行っていきます。</p>
6	2. 現状と課題 (3) 自転車活用にかかる環境整備	P5	<p>県管理道路の整備済の46.9kmについて、主要な路線の名前、整備形態、距離をリストにしてください。</p> <p>また、自転車ネットワーク計画について、策定済の当該計画を参照できるようにするため、素案に市町名と計画名を明記してください。</p>	①	<p>ご指摘をふまえ、整備状況および市町の自転車ネットワーク計画策定状況について記載します。</p>

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
7	2. 現状と課題 (3) 自転車活用 にかかると環境整備	P5	平野の多い市町と坂道の多い市町を同列に並べず、三重県として、平野が多いにもかかわらず、なぜか自転車通学・自転車通勤の少ない市町を挙げるべきです。 また、有効な手段となるよう原因分析をしっかりと行うべきです。	③	本計画の施策の推進にあたっては、県と積極的に自転車活用に取り組む市町を中心に協議会を立ち上げることとしています。 この協議会において、市町と定期的に意見交換を行うことにより、現状把握に努めつつ、取組を行ってまいります。
8	2. 現状と課題 (3) 自転車活用 にかかると環境整備	P5	自転車を利用している人の割合だけでなく、自転車利用に影響の大きい統計データと並べてリストアップしていただけないでしょうか。 また、自動車への依存度の高さやその問題点を挙げたり、自動車からの転換を目標として掲げてはいかがでしょうか。	③	本計画の施策の推進にあたっては、県と積極的に自転車活用に取り組む市町を中心に協議会を立ち上げることとしています。 この協議会において、市町と定期的に意見交換を行うことにより、現状把握に努めつつ、取組を行ってまいります。
9	2. 現状と課題 (4) 事故のない 安全・安心の推進	P7	約75%で自転車利用者になんらかの交通違反があったとしても、事故の主な原因となるのは圧倒的に自動車側ですし、スピードや重量、免許制度なども考えれば、自動車に課せられた責務は非常に大きいものです。自転車側にだけ責任を負わせるような書き方はやめてください。	①	ご指摘をふまえ、誤解を招かないよう記述を修正しました。
10	2. 現状と課題 (4) 事故のない 安全・安心の推進	P8	自転車事故を減らしたいのであれば、自転車が安全に安心して走行できる環境が必要ですが、車道は安全ではない自転車走行空間です。 乗員が鋼鉄の箱や各種安全装置で守られている車両と同じ空間を走らせるのはナンセンスです。いまや世界中の都市がそのことに気づいて、専用の(車道とは障壁もしくは十分な空間で分離された)通行空間が標準的な手法となっています。	④	道路交通法において、自転車は「軽車両」に位置付けられており、歩道または路側帯と車道の区分があるところでは、車道を通行することが原則となっています。 平素のドライバーへの交通安全教育活動等を通じて安全運転に関する周知を行ってまいります。

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
11	2. 現状と課題 (4) 事故のない 安全・安心の推進	P8	道路を走るうえで責任が大きいのは自転車ではなく、自動車・二輪車側です。そちらの取締りを強化することを最優先とし、その上で自転車利用者に交通安全教育を施してください。	③	ご意見を参考にしながら、取組を行っていきます。
12	2. 現状と課題 (4) 事故のない 安全・安心の推進	P8	「自転車点検整備等の重要性などを周知」とありますが、点検整備不良による事故が無視できない程度発生しているという具体的なデータがなければ、議論が散漫になるのでことさら取り上げるべきではありません。	④	道路交通法において「自転車に乗る者などの義務」が定められており、同法第52条において「夜間のライト点灯義務」、第63条の9においては、「ブレーキ不良自転車の運転禁止」などが規定され、それぞれ罰則も規定されているところです。 このことからこういった義務を遵守し、自転車事故を減少させていくためにも自転車点検整備は重要なものとして掲載をしています。
13	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 全般	P9～P12	3つの目標それぞれについて施策がリストアップされていますが、項目の分け方が整理されていないように思えるので、整理を行ってはどうですか。	④	本計画の構成については、関係団体等への意見照会や検討会議で議論を重ねたものでありますので、ご理解いただきますようお願いします。
14	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 全般	P9～P12	各施策について「これまでの取組状況」「これからの力の入れ具合」をそれぞれ3～4段階で明記していただくとよいかと思えます。「これまで通りに実施するもの」「これまで以上に力を入れるもの」「これから新たに取組むもの」が簡単に見分けられるようにすべきです。	③	県と積極的に自転車活用に取り組む市町を中心に協議会を立ち上げ、定期的に意見交換を行いながら、施策の推進を図っていくこととしており、毎年度、成果の検証を行うとともに、取組のブラッシュアップを行っていくこととしています。
15	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標1	P9	自転車に乗ることそのものを楽しむレジャーについても推進対象としてください。 また、三重県でも、各地で行われている取組を検討されるよう、各市町に呼びかけてみてはいかがでしょうか。	③	いただいたご意見を参考にしながら、検討を進めていきます。

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
16	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標2 注釈	P10	三重とこわか健康マイレージ事業は、「県民の皆さん」を対象とはしていません。特定の県民しか対象としていません。	⑤	「誰もが健康的に暮らせる“とこわか三重”」の実現をめざして、市町担当者が出席する会議等において、三重とこわか健康マイレージ事業の対象に在住者のみならず、在勤者・在学者を含めた好事例を共有するなど、市町と連携して、県民の皆さんが健康づくりに取り組みやすい環境づくりに努めてまいりたいと考えています。
17	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標2	P11	M I Eスーパー☆(スター)プロジェクトの注釈を入れてください。	①	ご指摘をふまえ、注釈に説明を記載します。
18	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標2	P11	2020年の東京パラリンピックではパラサイクリング競技での日本人の活躍が期待されています。三重県でもぜひともパラサイクリング競技の大会を開催し、障がい者のスポーツ普及に大きく貢献してください。まずは既存のレースとの併催をされるのがよいかと思います。	③	東京2020パラリンピックを契機に、障がい者スポーツへの関心が高まることが予想され、これは障がい者スポーツの裾野を拡げる好機であるため、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
19	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標3	P11	三重県の一番の課題は何よりも整備です。安全教育の前に、まず整備を行うべきです。 「このため、整備を行うとともに、」を必ず筆頭に挟むべきです。	①	ご指摘をふまえ、「自転車通行空間の整備を行うとともに、」と記載します。

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
20	3. 自転車の活用の推進に関する目標および実施すべき施策 目標3	P11	<p>ドライバーに対する周知啓発に該当する項目が見当たりません。自動車に関係する事故の多くは、車両が第一当事者のはずですし、特別に許可を得ている車両運転者の責任は非常に大きいです。</p> <p>ドライバーを対象に、自動車というのは非常に危険な乗り物であり、免許を取得した者にだけ特別に運転が許可されているが、安全のため道交法で様々な制限が課されていることなどを相応の時間をかけて説いてください。</p>	③	<p>平素のドライバーへの交通安全教育活動等を通じて周知するとともに、いただいたご意見を参考にしながら、取組を行っていきます。</p>
21	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙 目標3－施策1－措置①	P18	<p>河川敷に整備用の通路が設置されているものがいくつかあるかと思いますが、これを遊歩道、サイクリングロードとして整備して連続性を持たせることで、通勤経路としての利用が期待できます。</p> <p>流域自治体等とも連携し、検討を進めていただくようお願いいたします。</p>	③	<p>広域的な自転車ネットワークについては、通勤や通学等の観点をふまえ、市町が策定する自転車活用推進計画と連携するとともに、いただいたご意見を参考にしながら、検討を行っていきます。</p>
22	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙 目標3－施策1－措置②	P18	<p>実際に計画を進めていくのは市町が中心となるでしょうから、市町に対するサポートというのは県の役割としてかなり重要です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・脱クルマ社会のビジョンの共有と先進事例の紹介 ・安全快適な自転車通行空間の提案 ・計画検討会議メンバー選定にあたっての助言 ・整備事例の効果や問題点・課題の共有 ・県管理道路における率先した自転車通行空間整備 <p>というようなサポートの内容が考えられます。</p>	③	<p>本計画は、市町と協力して取組を行う必要があると考えており、いただいたご意見を参考にしながら、市町と意見交換を行いながら取組を進めていきます。</p> <p>また、市町の自転車活用推進計画の策定につきましても、いただいたご意見を参考にしながら取組を行っていきます。</p>

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
23	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙 目標3－施策1－措置⑤	P18	<p>まず自転車に乗れる環境を整えないとニーズは生まれません。</p> <p>そもそも「安全性が確保される場合」とありますが、これについて明確な定義はありますか。</p> <p>どうしても一定の手続きを踏みたいのであれば、県内各地で公道走行解禁に向けた試乗会を開催するなど、タンデム自転車の存在を広く知ってもらう活動から始めてください。</p>	③	<p>タンデム自転車は道路交通法に規定する「普通自転車」の要件を満たしていないため、車長が長く、バランスを崩しやすく危険を伴います。</p> <p>そのため、ニーズがあるか、実際に乗る方がどれくらいいるかを把握したうえで、公道走行解禁に向けた検討を行う必要があります。</p> <p>タンデム自転車の公道走行解禁は人の命に関わる重要な問題と捉え、慎重に判断する必要があります。</p>
24	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙 目標3－施策1－措置②	P21	<p>自転車が加害者になりうるとはいつても、被害者が重傷になったり、死亡する確率は自動車と比べると低く、また、交通事故の8割は車両が第一当事者にもかかわらず、自動車に加入義務付けされているのはきわめて保障範囲のせまい自賠責保険のみなどの不公平を放置したまま、自転車利用者に損害賠償保険加入を訴えるのは順番が違います。</p> <p>また、保険金額が少額なため、相対的に事務手数料の比率が大きくなり、保証金額に対して保険料が割高になります。</p> <p>自治体や各種団体に一括して加入することで割安にできる保険プランの制定などを各保険会社に積極的にはたらきかけていくべきです。</p>	④	<p>近年、全国で自転車事故による高額賠償請求事例が発生しており、1億円近い賠償を求められた事例もある中で、自転車損害賠償保険加入率は、自動車任意保険が約9割近い加入率があるのに対し、約5割前後と自動車任意保険と比べ非常に低位にあることが、民間保険会社の調査で判明しています。</p> <p>このため、被害者救済の観点から加入を促進していく必要性があるため掲載をしています。</p> <p>また、損害保険会社の保険のほか、(公財)日本交通管理技術協会によるTSマークのように自転車安全整備店において自転車の点検整備を行い、その自転車が安全な「普通自転車」であることを自転車安全整備士が点検確認したうえで賠償責任補償が付帯している制度等もありますので加入検討者の選択肢が広がるように、幅広く周知を図っていきたいと考えています。</p>

番号	該当箇所	ページ *	素案に対するご意見概要	対応 区分	ご意見に対する考え方
25	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙	P15～P21	パークアンドライドが全く含まれていません。関係部局と連携して、脱炭素社会に向けて動くべきです。	③	目標2－施策3－措置③において、地球温暖化対策課とともに、マイカー等から自転車への転換によるCO2削減効果をふまえ、自転車利用における地球温暖化防止へのメリットを普及啓発し、自転車利用の促進を図っていくこととしており、いただいたご意見を参考にしながら取組を行っていきます。
26	4. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置 別紙	P15～P21	各都道府県の道路交通法施行規則により、自転車の積載量には制限が課されていることが多いです。自動車依存を減らし、カーゴバイクを活用していくためには、規則の見直しが必要です。	③	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
27	5. 計画の推進体制および別紙	P12 P15～P21	「県関係部局が一体となり」とあるのに、関係部局として、記載されていない部局がいくつもあります。別紙右端の担当課だけで済ませないでください。	③	施策の推進にあたっては、記載しました担当課に限らず、連携して取組を行っていきます。