

パブリックコメントの主な意見と対応

岐阜県自転車活用推進計画（案）に関するパブリックコメントの概要

(1) 募集期間 令和元年10月15日から令和元年11月13日まで

(2) 意見総数 6通（個人5、団体1） 78件 住所または所在地別

岐阜市	2
大垣市	2
垂井町	1
県外（愛知県）	1
合計	6

提出方法

電子メール	4
F A X	1
郵送	1
合計	6

番号	項目	意見の概要	対応
1. 総論（p1～8）に関する意見			
1	P7 メリット4) 自家用車に比べて維持費がかからない経済的な移動手段	具体的な数字を掲載されるとよいと思います。平成26年全国消費実態調査によれば、岐阜県の二人以上の世帯における年間の自動車関連消費額は平均32万円、勤労者世帯に限れば38万円にのびります。	ご意見を踏まえ、自動車関連消費や自家用車維持費に関する具体的な数値を計画に記載します。
2	P7 メリット5) 空間の有効活用が可能	駐車面積と書いてありますが、走行に要する空間についても同じことがいえますので「駐車」に限定すべきではありません。	ご意見を踏まえ、下記のとおり本文を修正します。 「自転車は、一台あたりの占有面積が小さく、駐車や走行のための空間を有効に活用することが可能です。（駐車面積が自動車の約13分の1（＝自動車150.0㎡÷自転車1.1㎡）」
3	P7 メリット	自転車のメリットとしてもうひとつ挙げさせてもらいます。「人や自転車にぶつかっても殺してしまう確率が自動車に比べればとても低い」ことです。	計画では自転車の安全利用の促進を施策としていますので、メリットへの掲載は控えます。
4	P8 デメリット1) 悪天候時は利用が難しい 悪天候時は路面が滑りやすく、泥はねがあり、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。	自動車でも自転車でも悪天候時には事故が増えます。ことさら自転車だけがリスクであるかのような書き方はやめてください。	悪天候時には自動車事故も増加することは認識しているため、下記のとおり本文を修正します。 「自動車を利用する場合と同様に、悪天候時は路面が滑りやすく、泥はねがあり、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。また、積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。」
5	P8 積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。	自動車も積雪時に乗るにはスタッドレスタイヤを装着する必要があります。その費用や保管スペース、交換の手間などを考慮にいれなければフェアな比較ではありません。	ご指摘のとおり自動車は積雪時、路面凍結時に備えスタッドレスタイヤの装着が必要であり、かつ走行には注意が必要です。自転車の場合でも、積雪時、路面凍結時の利用が不可能ではありませんが、実際には積雪時、路面凍結時には自転車の利用を控える人が多いと考え、デメリットとして挙げています。
6	P8 暑い季節は大量の汗をかき、寒い季節は身体が冷え体調を崩しやすくなります。	これは自転車ではなく「屋外移動」ないし「薄着」のデメリットです。	ご意見を踏まえ、下記のとおり本文を修正します。 屋外移動となる自転車は、公共交通機関や自動車と比較して熱中症対策や防寒対策等が必要となります。
7	P8 デメリット3) 盗難に遭いやすい 特にロードバイクは高価な自転車となるため、盗難のリスクが高くなります。	自動車のデメリットとして「ハイエースやランクルは盗難のリスクが高いです」と挙げられたら困惑しませんか。	高価な自転車に限らず、駐輪時には盗難防止のための配慮が必要として計画を修正します。
8		1章の総論で挙げられた自転車のデメリットを解消する施策を盛り込んでください。4章の実施すべき施策では対応する内容がありません。デメリットが解消されないことには自転車の活用が進みません。	計画では、自転車の特徴としてメリットだけではなくデメリットを整理したうえで、自転車の活用を推進するための取組を実施すべき施策として取りまとめています。
2. 目指すべき将来像（p9～11）に関する意見			
9	P9 目標1：自転車を快適に利用できるまちづくり	これは目標ではなく手段です。国の目標では「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」となっているので、岐阜県も「自転車を快適に利用できるまちづくり」によってなにを手に入れたのかを書くべきです。	県としては、「自転車を快適に利用できるまちづくり」を目指して各施策に取り組むことで、その結果として例に挙げていただいているような社会的・身体的弱者の日々の移動利便性の向上や自動車依存社会からの脱出などの実現に寄与していければと考えています。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
3. 自転車を取り巻く現状と課題（p12～37）に関する意見			
10	P34課題2「道路交通法では、自転車は車道を通行することが原則とされ」 P37課題17「自転車の通行空間は車道が原則となっているにも関わらず」との記載について	「原則」の後ろに例外的に歩道を通っていい場合について情報提供するとよい。	ご意見を踏まえ、P34課題2の後に例外的に歩道を通行することができる場合を記載します。

番号	項目	意見の概要	対応
4. 実施すべき施策 (p38～85) に関する意見			
11	P38 措置① 市町村の自転車活用推進計画策定の支援 「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町村へ周知すること等により、市町村における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援します。	「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」の周知は国交省にやってもらえばいいです。県は、市町村同士が、あるいは市町村と県が話し合って役割分担をはっきりと決め、無駄や見落としのない動きができるように、連絡会議の設置・運営をしっかりとってください。	施策1措置①のとおり、市町村の自転車活用推進計画策定の支援を行ってまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
12	P39 措置②自転車通行空間の整備	自動車道路の一車線を転用して、自転車道路二車線を整備してください。自動車道路が二車線であった場合は、自動車は片側一方通行になります。	施策1措置②のとおり、自転車通行空間の整備を進めてまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
13	P39 措置②自転車通行空間の整備	近隣の街を結んで信号待ちが生じない自転車専用道路を整備してください。欧米ではバイク・フリーウェイやサイクル・スーパーハイウェイなどと呼ばれる道路が整備され、効果を上げています。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
14	P39 措置②自転車通行空間の整備	日本以外の国々では「車道混在は危険」という認識が広く共有されてきており、車道と物理分離された自転車道の建設があちこちの都市で進んでいます。真に「安全で快適な」自転車利用環境の創出にご尽力ください。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
15	P39 措置②自転車通行空間の整備	安全な自転車走行のために、自動車道路および歩行者道路から物理的に分離された自転車道路を整備してください。道路に塗装を施しただけの自転車レーンや、歩行者との共用道路は混乱や危険を招くので不十分です。	施策1措置(2)のとおり、自転車通行空間の整備を進めてまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
16	P39 b. 交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて心身の健全な発達に資するため、長良川清流自転車道の整備を推進します。	川沿いの自転車道は信号も少なく平坦であり、河川が都市部を通過するのであれば通勤・通学路として大きな役割が期待できます。今後も着実な整備を続け、一年でも早く全区間の供用を開始してください。ところで長良川清流自転車道は都市部における自転車通勤路として大きなポテンシャルがあるように思うのですが、自転車道の利用状況や周辺道路の通行量はどうなっていますでしょうか。自動車通勤からの転換が見込めそうでしたら積極的な広報活動に取り組んでみてはいかがでしょうか。	施策1措置(2)のとおり、引き続き長良川清流自転車道の整備を推進します。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
17	P40 措置④ 乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施	都市環境というよりは観光振興に含めるべき話題のように思えます。	マイカー規制の実施で自然環境保護のほか、自動車交通量が抑制されることにより自転車走行環境の改善に寄与するものと認識しており、施策1措置④の通り、乗鞍スカイラインのマイカー規制を実施してまいります。
18	P41 措置⑤ 自転車通行空間の適正な維持管理の実施 a. 自転車利用者のニーズを踏まえ、快適な自転車通行空間確保のための除草・清掃・補修を実施します。	人数も予算も限られた中ですべての道路を維持するのは簡単ではないと推察いたします。道路脇に管理担当部署を明記した看板を立てるなどして、雑草や破損などの問題を見つけたときの連絡先がすぐわかるようにして、通報に随時対応していくというやり方も有効ではないでしょうか。	施策1措置⑤のとおり、自転車通行空間の適正な維持管理に努めてまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
19	P41施策2) 違法駐車取締りの推進	自転車レーンに関しては、車線を塞ぐ駐車車両を取締りによって「自転車が安全・快適に走行するために十分」といえるレベルまで排除するのは不可能です。自転車レーンはなにかしらの構造物で車道と分離し、物理的に駐車できないようにする必要があります。	施策2措置②のとおり、地域の実情に応じた違法駐車取締りを実施していきます。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
20	P43 施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進措置 ① 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進 b. 交通結節点への自転車でのアクセス利便性向上にむけた駐輪場整備を促進するため、岐阜県鉄道問題研究会をとおり、公共交通事業者に対しても、駐輪場の整備にむけた協力を要請します。	鉄道の駅だけでなくバス停にも、必要であれば駐輪場が整備されるよう、対策をお願いします。本計画ではとくに触れられていませんが、自転車の活用が進んでいる海外の都市においては、荷運びのトラックの代わりにカーゴバイクという積載量の大きな自転車が活躍しています。しかしながら日本国内においては、各都道府県の道路交通法施行規則により自転車の積載重量には制限が課されていることが多く、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この規則の見直しが必要です。	県では、各地域における「地域公共交通協議会」に参画し、広域的な観点からの助言及び先進事例等の情報提供を行っております。駐輪場の整備についても必要に応じて情報提供を行うなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。軽車両の牽引、積載につきましては、安全な通行の面からも、岐阜県公安委員会が所管する「岐阜県道路交通法施行規則」の規定を遵守する限りにおいての走行とされています。
21	P47施策5) サイクルスポーツ振興の推進措置 ① アスリートの育成支援	まずは、趣味のスポーツとしての自転車を楽しむ人を増やす、そのための環境を作るというのが先ではないでしょうか。	アスリートの育成にあたっては、まずスポーツとして楽しむための機会の提供が不可欠です。そのため、県では「ジュニアアスリート発掘・育成事業」として、昨年度から中学生を対象に自転車競技の体験プログラムを実施するとともに、県自転車競技連盟における普及委員会の事業として、「トラック競技者の普及振興を図るバンク普及大会&スポーツ教室」や、「お子さん対象の自転車教室(初めての自転車)」を実施しています。今後も、自転車をスポーツとして楽しむための環境づくりに努めてまいります。
22	P48 f. 安全性が確保される飛騨御嶽高原高地トレーニングエリア内の公道において、タンデム自転車の走行が可能となるよう検討します。	障害のある県民の健康と幸福のため、エリアの限定を伴わない全面的解禁をぜひともご検討ください。またあわせて、岐阜県内および中部圏の障害者のためのパラサイクリング競技大会の開催をお願いします。	ご指摘のとおり多くの都道府県において解禁されていることを踏まえ、今後、解禁の効果や安全性の確保など総合的な検討を関係機関とともに行ってまいります。
23	P49 措置② 公園等の有効活用の促進 a. 岐阜県百年公園におけるサイクリングロードの利用を促進します。	ここに限ったことではないのですが、市街地から離れたサイクリングコースは(とくに子供連れですと)自動車でアクセスすることになり、周回コースになっていないと来た道をまた駐車場まで戻ることになって興ざめです。なるべくぐるっと一周回できるような形での整備をお願いします。	岐阜県百年公園は、里山の起伏を活かした整備をしており、急勾配な園路が多い公園となっています。このことから、自転車を安全に走ることができる場所が限られているのが現状です。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。

番号	項目	意見の概要	対応
24	P51 施策7) 自転車通勤等の促進 措置① 自転車通勤の広報啓発 a. 「マイカー使用自粛運動実施要綱」に基づき、マイカー使用を自粛し、鉄道やバス等の公共交通機関を利用したり、健康のため自転車利用や徒歩に努めるよう、広報活動を推進します。	例年この運動を実施しておられるようですが、どれほどの成果が出ているのか明らかにすべきですし、成果が出ているのならそれを期間中だけでなく恒久的なものとするためのフォローアップを行うべきです。県職員が対象の「マイカー通勤自粛の日」にも同じことがいえます。あわせて「脱・自動車マニュアル」的な、「自動車がないと困るのではないか」という不安を解消するためのパンフレットなども有効かもしれません。単なるスローガンの連呼にとどまらない、おもしろいアイデアを期待しています。	平成30年における岐阜県の人口に対する自動車の保有率は、1台につき1.18人と全国平均（1.54人）を上回っています。交通総量を抑制し、車から生ずる諸問題を減少させ、良好な交通環境、生活環境を実現させることは、交通事故の減少にもつながると考えております。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
25	P54 観光振興	観光振興の対象として長良川の小紅の渡しや木曾川の中野の渡しを追加してください。自転車をそのまま乗せて渡航できる小型船舶は全国的にも珍しいですし、清流の国岐阜の魅力を端的に表すことにもなります。	図表4-17は県内の主な観光資源と自転車関連施設の一部を紹介していますが、ここに掲載されていない取組みも観光振興の対象であるとらえています。いただいたご意見を参考に、図表4-17に小紅の渡しを追加します。紙面の都合ですべての観光資源及び自転車関連施設等を記載できないことをご理解ください。
26	P54 観光振興	観光振興の対象に中部山岳国立公園を追加してください。同公園は標高2,700メートルを超える畳平まで自転車で行くことができるので、日本最高標高の自転車ルートとしてアピールすることができます。また、マイカー規制がされているので道路が混雑しておらず、安全に走行できるもの訴求点です。	図表4-17は県内の主な観光資源と自転車関連施設の一部を紹介していますが、ここに掲載されていない取組みも観光振興の対象であるとらえています。紙面の都合ですべての観光資源及び自転車関連施設等を記載できないことをご理解ください。
27	P54 観光振興	岐阜県内に数多く存在するトンネル通行時の安全確保についてもお願いしたいところです。ここ数年でトンネル内を走行中の自転車が自動車に追突されて死亡するという事故がいくつも発生しています。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
28	P61 措置① 道の駅のサイクルステーション化	道の駅のサイクルステーション化では、自転車整備用品（空気ポンプ、パンク修理キット、工具など）を合わせて設置してください。	ご意見を参考に、道の駅に設置するものとして「自転車整備用品」を追加します。
29	P64 施策12) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援	施策12の国際的なサイクリング大会等の誘致への支援に関しては、すでに認知されたロード・レースだけでなく、他では見られないようなユニークな競技を誘致してください。	県では、県民の皆様のスポーツへの関心を高めるとともに、交流人口の拡大、地域活性化が期待できるスポーツイベントの誘致を積極的に支援しています。サイクリング大会等についても、このような効果が見込まれる大会については支援を検討していきます。
30	P67安全安心	自転車の交通ルールや走行マナーの啓蒙活動を行ってください。逆走や二列走行、無灯火やスマートフォン操作など危険な行為が横行しています。	施策14,15のとおり、自転車の通行ルールの周知をはじめとした安全利用の促進や学校における交通安全教室の推進に取組んでまいります。
31	P70 b. 自転車シミュレータを活用するほか、スタントマンによるスケアードストレイト方式の自転車教室や自転車安全大会の開催など、子どもから高齢者までの幅広い年齢層を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します	スケアードストレイトはいつのまにか日本では一般的な教育手法になってしまいましたが、その教育効果は学術的に認められていません。また自転車安全大会も、操縦技術や道路標識の読み方を身につけるのはよいことですが、公道での走行を含む総合的なトレーニングを実施し、自動車や歩行者といった様々な交通が入り乱れる中で安全に走るにはどうすればいいのか、きちんと考える力が身に付くようにすべきです。	学生の身近な乗り物である自転車のルールとマナーを学ぶことの大切さの気づきを促す試みとして従来の交通安全教室に加え、県内の学校からの開催要望等を踏まえ、スタントマンが自転車事故を再現する手法(スケアード・ストレイト教育技法)を用いた自転車交通安全教室を主に中学・高校生を対象として開催しています。実際の交通事故事例を再現することで、違反行為が交通事故に繋がるものであることを学んでもらうもので、他の交通安全教室と併せて実施しています。また、自転車大会につきましては、小学生を対象に自転車の基本的な交通ルールとマナーを学ぶ機会として開催しています。大会を通じて、自転車に乗車する上での基本を学ぶとともに、実際の道路における正しい通行方法や危険箇所等を把握する交通安全教育を実施しています。ご意見は今後の自転車交通安全教育推進の参考とさせていただきます。
32	P76 施策15) 学校における交通安全教室の推進	自転車利用率が高い中学校や高等学校での自転車の交通ルールや走行マナーの啓蒙活動を行ってください。施策15の学校における交通安全教室の推進では、継続実施として従来から取り組まれているとされていますが、登下校時のマナーの悪さは現在も改善されていないので、抜本的な対策が必要だと思います。	中学校、県立学校において、自転車の安全利用のため、「自転車安全運転チェックシート」の活用や自転車安全運転授業の実施を通して、交通ルールの遵守と交通マナーの向上について、引き続き指導に努めてまいります。また四季の交通安全運動や自転車安全利用月間の機会における啓発活動を推進しているほか、交通安全意識を一層向上させるため、自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践的な出前講座を実施しています。自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上を図るため、効果的な指導及び啓発を推進してまいります。
33	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進 措置① 自転車損害賠償保険加入促進を図るための広報啓発	全国の自治体で自転車使用者に損害賠償保険加入を義務付ける動きが広がっています。保険そのものを否定はしませんが、以下のようなことが見過ごされたまま、この動きが広まり続けることに大きな懸念があります。 ・自転車が加害者になりうるとはいつても衝突時の運動エネルギーはクルマの数千分の一であり、被害者が重傷を負ったり死亡したりする確率はクルマに比較すると非常に低い。 ・また交通死亡事故の8割は車両が第1当事者（違反の度合いが大きい方）となっている。 ・にもかかわらず自動車に加入が義務付けられているのはきわめて補償範囲の狭い自賠責保険のみ。など こうした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というのでは、それは順番が違うでしょう、という話になります。 また、保険金額が少額のため、相対的に事務手数料の比率が大きくなり、補償金額に比べて保険料が割高になるという問題もあります。自治体や各種団体で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働きかけていくべきです。	自転車に関係する交通事故は、年々減少傾向にありますが、自転車側にも何らかの原因が認められる事故は高率を占めるほか、自転車が加害者となる歩行者との事故も発生しています。自転車は便利な乗り物ですが、軽車両であり、全国的にも歩行者との事故の加害者として高額な賠償を請求される事例も少なくなく、損害補償など被害者救済のためには、自転車保険の加入が重要と考えております。しかしながら、県としては、自転車保険の加入を義務化することは、県民に新たな経済負担をお願いすることとなるため、条例の制定にはなお検討が必要と考えていることから、啓発活動を中心に自転車保険加入促進を図っているところです。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
34	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進	施策16の自転車保険については広報啓蒙だけでなく、加入しやすい仕組みを作ってください。例えば、最小限の基本的な保険は県民全員に無償で自動付帯させると良いと思います。	自転車保険加入促進の啓発チラシを作成するにあたり、保険の種類、取扱い先等を表にしたものを盛り込むなどできる限りわかりやすいものにするよう心がけています。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
35	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進	自転車事故での高額賠償事例を耳にするが、自転車保険の加入方法がわからないのもっと加入方法を公報してほしいです。	四季の交通安全運動のリーフレットや自転車安全利用月間推進要領、自転車安全利用のためのチラシ等に保険の種類や取扱い先など、加入方法をわかりやすく表にしたものを盛り込んで広報しております。今後も県民にわかりやすいチラシ等資料の作成に努めてまいります。

番号	項目	意見の概要	対応
36	施策17) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知措置① 各種自動車運転者の講習時における教育の実施 a. 自動車運転免許の更新時講習、安全運転管理者講習等の自動車運転者を対象とした講習の機会を捉え、「自転車安全利用五則」を始めとする自転車に関する交通ルールやマナーについて指導します。	交通死亡事故の8割は車両が第1当事者であるにもかかわらず、自動車運転者を対象とした指導がそれだけでは十分とはいえません。 自転車が歩行者の延長でも自動車の仲間でもなくれつきとした移動モードのひとつであり尊重されなければならないことや、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くべきです。	自動車の運転者、自転車利用者、歩行者など、道路を利用するそれぞれの立場における、交通ルール・マナーについての交通安全教育や指導を推進しています。 その中で、自転車は道路交通法においては車両としての区分にありますが、子供から高齢者まで運転免許証を持たない方でも乗ることができるものであるため、学校教育や地域における法令講習等の様々な機会を通じて、自転車の交通ルール・マナーについての指導を推進しています。 自転車利用者と自動車運転者の双方が正しい交通ルール・マナーを学ぶことで、交通事故防止が図れるよう、交通安全教育や指導を継続してまいります。
37	施策17) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知	自動車の運転免許取得・更新時にドライバーに対して自転車や歩行者の安全を図るように啓発してください。自動車の無謀な運転や路肩の駐車などによって、自転車や歩行者の安全が脅かされているからです。	施策17措置①のとおり、運転免許証の取得・更新時講習や安全運転管理者講習等の自動車運転者に対する講習において、引き続き、自転車や歩行者との交通事故防止についても指導してまいります。
5. 計画の推進方策 (p86) に関する意見			
38	P86 計画の推進方策	計画のフォローアップと見直し(あるいはそれ以前の章で)に進捗状況や達成度の評価基準を入れてください。数値化できるものは目標数値を入れてください。	具体的な措置に関しては、可能な限り取組目標を示しております。フォローアップではこれらの取組目標の進捗状況や達成度を評価していきます。
6. 計画の内容に関するその他の意見			
39	長良川自転車道について	起点が忠節橋であるが、なぜ忠節橋で、金華橋より上流側ではないのですか。忠節橋の下の玉石埋め込み部分を舗装し直して、金華橋上流部(長良橋)まで接続すれば、川原町や岐阜公園周辺などの観光地とのアクセス性が向上するほか、未整備である長良川清流自転車道との接続も視野に入ってくるのではないのでしょうか。 穂積大橋以南について、雑草の繁茂状況、舗装面の荒れなど、とても整備されているとはいえない状況です。また自転車道と交錯する部分の安全確保も課題です。	長良川自転車道は、河川改修事業等と合わせて整備が進められた経緯がございます。 また、草刈などについては、施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。 ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
40	長良川自転車道について	長良川自転車道における雑草の繁茂により通行に支障をきたす箇所があるため、管理の徹底をお願いしたいです。	施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。
41	「長良川清流自転車道」の未整備区間の取扱いについて	未整備区間のうち岐阜市の区間を整備することにより、連続性がある程度確保される。この区間を整備することにより岐阜公園や川原町などの観光名所へのアクセスが良くなることから、観光面での集客も期待される。また、連続性が確保されることにより、金華山ドライブコースも含めたサイクリングのモデルコースとすることもできる。そこで、 ①今後の整備計画はどのようになっているのか。具体的な年度ごとの計画を示してほしい。 ②審議会については、近年は開催されていない様だがどのような理由から開催されていないのか。審議会の開催回数、内容、進捗、審議会の今後の在り方はどうなっているか。 ③未整備区間の整備は多くのサイクリストが期待をしているが、非現実的な計画と思っている人も多い。特に旧交通公園～鏡岩の区間は車道も歩道も狭く実質不可能ではないかと思われる。非現実的な計画ならば計画を見直した上で、広く周知した方が良いのでは。	長良川清流自転車道の未整備区間については、一連の区間が繋がる等、整備効果の高い区間を優先して整備してまいりたいと考えています。「長良川清流自転車道検討会」については、これまでに整備してきた区間を有効に活用するため、既存の道路を利用した迂回路の検討を行ってきております。検討会は平成24年の設置以降、5回開催しており、迂回路の選定や案内方法等の方針がまとまりましたので、現在のところ今後の開催の予定はございません。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
42	長良川河川敷の道路の整備	長良川左岸の河川敷の道路について、長良橋下流から河渡橋付近までは多くのサイクリストが訪れる。その中で忠節橋の下だけが舗装されておらず、玉石の石畳となっている。サイクリストだけではなく、ウォーキングをしている高齢者やジョギングをしている人の転倒や捻挫の危険性もあるため、早急に舗装してほしい。また、草刈りも実施していただきたい。	長良川左岸の河川敷の道路については、管理者にご意見をお伝えします。草刈などについては、施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。
43	歩道と車道の段差	自転車は原則道路を走るものとされているが、交通量の多い主要道では歩道を走行するのが一般的である。今後、道路の補修や改修の際は、乗り入れ部分の縁石を無くすまたは段差を極限まで低くしていただきたい。	車両乗入れ部や横断歩道の接続部においては、視覚障がい者が歩車道境界部を認知できるよう段差を設けるなどの配慮が必要となりますのでご理解をお願いします。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
44	岐阜県ならではのサイクリング環境の魅力について(堤防道路の活用など)	岐阜県ならではのサイクリング環境の魅力を改めて評価し、計画で位置付けて頂くことを希望します。また、サイクリングコース策定にあたっては、サイクリトレインを絡めつつ、堤防道路をネットワーク化するなど、堤防道路を意識的に活用する一方で、自転車が走りやすい堤防道路の整備をさらに進めて頂くことを提案します。	施策9措置①の長良川サイクルツーリズムなど、岐阜県の特徴である山や川、魅力的な観光資源を生かしたサイクルツーリズムの創出を目指してまいります。 ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
45	新規サイクルートの開発について	目的や技能に応じた新しいサイクル・ルートの開発してください。例えば、羽島市南端から続く木曾川と長良川に挟まれた背割堤や、大垣市南端から続く揖斐川と牧田川に挟まれた道路などは、地形的な特異性と景観の良さがあり、観光資源としても魅力的だと思います。	施策9措置①の長良川サイクルツーリズムなど、岐阜県の特徴である山や川、魅力的な観光資源を生かしたサイクルツーリズムの創出を目指してまいります。 ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
46	モデルルートやサイクリングコース等の広報	サイクリングのモデルコース等について、もっと広く広報を行った方が良いと思います。また、インターネットを利用しない人でも知れるように、駅の構内や自転車販売店で情報が入手できれば良いと思います。	施策9措置①長良川サイクルツーリズムの推進をはじめとして、サイクリングマップの作成や情報発信などを進めてまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
47	金華山ドライブウェイの整備について	近年ヒルクライムが人気で、岐阜市近隣市にも有名な峠などがあります。金華山ドライブウェイにスタート・ゴール標識の設置、サイクルラックの設置程度でも集客が望めます。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
48	市町村との連携・ヒルクライムスポットの整備と周知	ヒルクライムは登りのみを楽しむものであるため、速度は出ても時速10km程度であり、法定速度内で比較的安全に楽しめるものである。県内には多くの山があり、そのいくつかが人気のスポットとなっている。乗鞍スカイライン、金華山ドライブウェイ、池田山、片知溪谷、迫間不動など 岐阜県ヒルクライムマップを作製し周知してはどうか。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
49	伊吹山ドライブウェイの開放	伊吹山ドライブウェイを開放していただきたい。現在は春に実施される競技のみ開催しているが、競技に参加できない一般のサイクリストにも機会が欲しい。	伊吹山ドライブウェイの管理会社に意見をお伝えします。

番号	項目	意見の概要	対応
50	先進的な電動アシスト自転車や電動キックボードなどを利用できる特区	現在の法令にとらわれずに、先進的な電動アシスト自転車や電動キックボードなどを利用できる特区を作ってください。現行の法令は技術革新や社会情勢の変化に対応できていないからです。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
51	文化的側面から自転車の活用を推進する事業	文化的側面から自転車の活用を推進する事業を盛り込んでください。例えば、自転車関連のアートやエンターテインメントの提供、自転車関連のブログやSNSでの発信、自転車関連のショップや飲食店の誘致などです。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
52	自転車による経済効果の測定	自転車による経済効果を測定して、自転車の利点を県民に広くアピールすることで自転車の活用を推進してください。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
53	自転車による環境改善効果の測定	自転車による環境改善効果を測定して、自転車の利点を県民に広くアピールすることで自転車の活用を推進してください。岐阜県が進める温暖化防止施策との連携も必要と考えます。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
54	高齢者の運転免許返納の推進と自転車のための社会基盤の充実	高齢者の運転免許返納を勧めるとともに、自動車がなくても生活ができるように自転車のための社会基盤を充実させてください。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
55	弱者優先の原則の徹底	道路においては、まず歩行者、次いで自転車、最後にオートバイや自動車の順で弱者優先の原則を徹底するための施策をお願いします。例えば、道路利用についての岐阜宣言を行って周知を図ることも有効だと考えます。	施策14措置①や施策17措置①のとおり、「自転車安全利用五則」の活用による通行ルールの周知や、各種自動車運転者の講習時における教育を実施してまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
56	業務で自転車を使用した場合の旅費算定の参考基準	官公庁や企業において業務で自転車を使用した場合の旅費算定の参考基準を作り、周知啓蒙してください。	施策7措置①のとおり、自転車通勤の広報啓発を実施してまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
57	自動車から自転車への転換を促進する施策	自動車を廃棄して自転車を購入した個人や法人に補助金を支給するなどして、自動車から自転車への転換を促進する施策を制定してください。	施策7措置①のとおり、自転車通勤の広報啓発を実施してまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
58	通学先や通勤先での自転車関連の施設整備の推進	通学先や通勤先での自転車関連の施設整備が進むように啓蒙や補助を行ってください。例えば、屋内の安全な駐輪場、自転車の整備道具、雨天時の水切り道具、更衣室やロッカーなどが必要とされています。	施策7措置①のとおり、自転車通勤の広報啓発を実施してまいります。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
59	有毒ガスを排出するガソリン車やディーゼル車などの道路利用を規制する条例	有毒ガスを排出するガソリン車やディーゼル車などの道路利用を規制する条例を策定し、道路を共有する自転車の利用者や歩行者の健康を守ってください。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
60	自転車の活用による環境負荷の低減について具体的な施策と目標の設定	自転車の活用による環境負荷の低減について具体的な施策と目標を設定してください。1章の総論では「自転車の活用による環境負荷の低減」が「重要な課題である」と明記しながら、4章の実施すべき施策では何ら言及されていないのは重大な誤りですので、計画を改善してください。	本計画においては、健康増進に向けた施策として施策7措置(1)のとおり、自転車通勤の広報啓発を実施していくこととしており、これら施策は環境負荷の低減にもつながると考えられることから、ご意見を踏まえ、本文に下記のとおり追記します。 施策7) 自転車通勤等の促進 措置(1) 自転車通勤の広報啓発 過度な自動車利用を見直して自転車利用への転換を図ることで、健康増進並びに環境負荷の軽減に寄与するため、県民や企業等への広報啓発により自転車通勤を促進します。
61	自転車の利用や安全に関する取り組みを行っている個人や団体に対して活動資金を提供する仕組み	自転車の利用や安全に関する取り組みを行っている個人や団体に対して活動資金を提供する仕組みを作ってください。プロポーザル募集やコンテストも有効だと思います。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
62	自転車の整備についての啓蒙について	自転車の整備についての啓蒙を行い、実際に整備を体験できるワークショップや整備を受けられるサービスを実施してください。整備されていない自転車は本来の性能を発揮できないだけでなく、不快であったり、危険であったりするので、改善が望まれます。	施策13措置①のとおり、関係団体等と連携して普及啓発を実施します。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
63	情報技術を活用について	自転車活用推進にインターネットなどの情報技術を活用してください。	サイクルツーリズムに関する情報発信(施策11措置③)や鉄道事業者が実施するサイクルトレインの取組事例の紹介(施策11措置④)、自転車通勤導入に関する手引きの紹介(施策7措置①)など、県ホームページで紹介する予定です。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
64	自転車情報を発信するWEBサイトやSNSなどを運営	岐阜県内の自転車情報を発信するWEBサイトやSNSなどを運営してください。これは旅行パンフレットのような形式的なものではなく、日々の話題や各地の状況など更新性と地域性が高いものが望まれます。	サイクルツーリズムに関する情報発信(施策11措置③)や鉄道事業者が実施するサイクルトレインの取組事例の紹介(施策11措置④)、自転車通勤導入に関する手引きの紹介(施策7措置①)など、県ホームページで紹介する予定です。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
65	サイクル・トレインについて	JRなど鉄道会社に働きかけ、自転車をそのまま車内に持ち込める(いわゆるサイクル・トレイン)とともに、自転車を置く専用エリアを確保し、固定する器具を整備するようにしてください。	サイクルトレインについては、各鉄道事業者において列車の利用状況や混雑状況等を勘案して実施の有無や実施日時を決定しております。県としても利用者のニーズや整備効果を踏まえながら、必要に応じて要望活動を検討するなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。
66	サイクル・トレインについて	サイクル・トレインを日時を限定して実施している鉄道会社に対しては、全日全時間帯で利用できるように働きかけてください。サイクル・トレインは日時を気にせず、いつでも利用できてこそインフラとしての価値があるからです。	サイクルトレインについては、各鉄道事業者において列車の利用状況や混雑状況等を勘案して実施の有無や実施日時を決定しております。県としても利用者のニーズや整備効果を踏まえながら、必要に応じて要望活動を検討するなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。
67	サイクル・バスについて	サイクル・バスを実施できるように関係機関に働きかけてください。これはバスの前部に自転車ラックを取り付け、自転車を2~3台そのまま載せる方式です。国内では実施例が少ないですが、欧米では多く運用されています。	県では、各地域における「地域公共交通協議会」に参画し、広域的な観点からの助言及び先進事例等の情報提供を行っております。サイクルバスについても必要に応じて情報提供を行うなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。

番号	項目	意見の概要	対応
68	手軽に無料で駐輪できる仕組み	駅前や商店街などに短時間であれば手軽に無料で駐輪できる仕組みを作ってください。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
69	室内トラック競技場	室内トラック競技場を作ってください。そのような施設があれば雨雪や強風など気象条件が悪い場合にも、自転車を楽しむことができます。また、競技場を自転車文化の拠点として事業を展開することが考えられます。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
70	自転車教育の促進と自動車のマナーアップ、取り締まりの強化について	自転車に限定すると、無灯火、スマホながら運転、車道右側通行の多さに辟易します。教育のさらなる徹底と取り締まりの強化をマナーアップの両輪としていく必要があります。自転車運転講習の実施回数と参加人数が少なすぎるのではないのでしょうか。最低限のマナーアップから、ヘルメット着用や保険加入へと発展させていくのが現実的と考えます。	<p>自転車が関係する交通事故は年々減少傾向にありますが、自転車側にも何らかの原因がある事故は依然として高率を占めています。交通事故防止を図るには、自転車利用者一人一人の遵法意識を向上させ、交通法規を遵守させることが重要と考えております。そこで、県としては、四季の運動や自転車安全利用月間等の機会を捉え、リーフレットの作成・配布による啓発活動をはじめ、自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践型出前講座等により、交通マナーの向上、交通法規の遵守などを訴えております。今後も、交通マナーも含め、交通法規の遵守意識の向上を図るため、より効果的な安全教育に努めてまいります。</p> <p>「自転車運転者講習」は道路交通法の規定により、特定の違反行為を3年以内に2回以上行った方に対して実施しているものですが、自転車利用者に対する交通安全教育や指導は学校や企業を対象としたもののほか、各地区における講習会など、幅広い年齢層の方に対して実施しております。今後も、ご意見を参考とさせていただき、効果のあがる交通安全教育や指導を継続してまいります。</p> <p>自転車利用者の交通ルール遵守や交通マナーの向上を図るため、街頭における指導警告を強化するとともに、指導警告に従わない悪質違反者には、積極的に検挙措置を講じます。</p> <p>ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
71	施策全体について	本計画案は既存の事業の継続が多く、他の地域でも取り組まれている内容がほとんどであると感じました。ぜひ、岐阜県の地域性を活かした新規性と独創性のある事業を多く盛り込んでください。	計画策定にあたっては、これまでに実施している既存の取組を踏まえて、本県の実情に即した施策を取りまとめました。今後、取組を進めていく中で、自転車活用の推進に必要なと思われる施策については、実施可能性も検討しながら、新規事業として取り組んでまいります。
72	自転車活用が進んでいる欧米での状況を視察し、県民や関係団体に紹介する取り組み	自転車活用が進んでいる欧米での状況を視察し、県民や関係団体に紹介する取り組みをしてください。抽象的な説明や啓蒙では実感が伝わらないので、実際にどのような社会が実現されており、どのような自転車のメリットがあるかを知ることが重要と考えます。	ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
7. その他の意見			
73	計画の記載について	丸囲みの数字などの機種依存文字は使用しないでください。	機種依存文字について別の表記（丸数字を括弧書きする等）を検討します。
74	計画（案）の提供方法について	岐阜県自転車活用推進計画(案)はPDFだけでなく、XMLなどマシーン・リーダブルなフォーマットでも提供してください。PDFで内容を読むことはできますが、統計処理などによって有意義な意見をまとめることが困難だからです。	ご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。 なお、パブリックコメント手続においては、広くみなさまの意見を募集するために、計画案を紙媒体での設置以外に県ホームページに閲覧可能な形式で掲載することで統一的に実施しています。
75	パブリックコメントについて	意見提出用紙はWordのようにプロプライエタリな形式のファイルを使用しないでください。また、意見提出用紙のPDFは入力可能なフォームを設けたファイルにしてください。	パブリックコメント手続の方針等を検討する際の参考とさせていただきます。
76	パブリックコメントについて	県民意見募集の周知を広く行ってください。例えば、関心のあるジャンルを登録すると、関連する情報を通知するような仕組みが考えられます。	意見募集の広報は、県ホームページへの掲載、記者クラブへの情報提供、現地機関での閲覧の提供などの方法で実施しています。技術的な事項等も踏まえつつ今後も効果的な周知に努めてまいります。
77	策定委員会について	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の構成員を幅広い層から構成してください。性別や年齢を問わず様々な人々が自転車を利用するので、計画検討にあたっては幅広い層から構成員を選出する必要があります。	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会は、幅広い分野の専門的見地から意見を聴取することを目的として、有識者や自転車関係団体、観光団体、市町村長などから構成しています。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
78	策定委員会について	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の議事録を迅速に公開してください。	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の議事概要について、会議資料とともに県のホームページに掲載します。ご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。