

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版(案)」に対する意見と対応について

令和6年6月25日
国土交通省・警察庁

令和6年3月7日(木)から令和6年3月21日(木)までの期間において、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版(案)」に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集した結果、計48件のご意見が寄せられました。以下のとおり、お寄せいただいたご意見の概要及びそれに対する考え方をまとめましたので公表いたします。皆様の御協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも安全で快適な自転車利用環境の創出に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

※とりまとめの都合上、内容を適宜分割・要約しています。

意見概要	国土交通省・警察庁の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 位置付けると位置づけるの字句を統一したほうがよい。 ヘルメット着用状況別の致死率比較(令和4年)は古いため不適切。 幅が全て含まれる白線と中心部までがカウントされる白線があり、統一すべき。 発着点となる施設について、自転車利用に関わるという形容詞あるいは条件は不要。 図と本文の関係をわかりやすく記載したほうがよい。 など 	<p>いただいたご意見を踏まえ、修正を行いました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用通行帯がある道路のイラストの自転車の追越し幅が0.5mも無いように見られ、修正すべき。 	<p>いただいたご意見を踏まえ、一部の図の車両等の縮尺を見直しました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワークの定義が必要。自転車通行帯の定義は一度しか使われず不要。 	<p>自転車ネットワークの用語の説明は、自転車ネットワーク路線の定義の中で記載しています(自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワーク)。また、自転車通行帯の定義は、前回改定後の道路構造令の改正を踏まえ、実務担当者の理解が容易となるように記載しているところ です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 漢数字と算用数字の表現を統一すべき。 	<p>改定案では、基本的には算用数字を使用しつつ、文中において法令の文章から引用している箇所については漢数字を使用しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 説明順の根拠や文章の所在を示すため、文中に前述した内容を再掲したり定義を記載すべき。 ヘルメット着用状況別の致死率比較(令和4年)について、事故の形態や被害者の年齢など、様々な変数を考慮した数値を掲載すべき。 今のものよりとても読みやすくなった。Goodです。 など 	<p>改定案では、実務担当者が読みやすいガイドラインとなるよう、重複を避けるなど文章の集約や整理を行っています。また、網羅的に記載することは行わず、具体的な取組にあたっては、他の計画や基準、資料等を併せて用いることを想定しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ニーズや現状分析について、自転車活用推進法に誘導するとともに、現状に寄り添った整備を優先すべき。ニーズに応じた計画設定の基準は残すべき。総合的な観点や将来も考え、地域一帯の整備を行うべき。 自転車利用環境を計画・設計する上で必要不可欠な自転車の活用が進んだまちの姿や人々の暮らし方を、未来ビジョンとして具体的に示す必要がある。 	<p>前回改定後に、自転車活用推進法の施行や国の自転車活用推進計画の閣議決定が行われ、地方公共団体においても自転車活用推進計画の策定が進んでいることなどを踏まえて、本ガイドラインを見直すこととしたものであり、改定案では、各所にその関係性を記載しています。また、地方公共団体の自転車活用推進計画は、国土交通省HPで紹介しているところですが、自転車の活用が進んだ将来のまちの姿等を示している市町村の計画もみられます。本ガイドラインにおいても、将来的には完成形態での面的な自転車ネットワークの整備を目指すことを基本としつつ、一部暫定形態を選定する場合の段階的な整備手順のイメージ等を示しているところ です。なお、市町村の自転車活用推進計画の策定にあたっては、都市計画や都市交通マスタープランなど他の計画との関連を整理することが考えられます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 小学生の自転車通学路も対象路線に追加すべき。 	<p>小学生の自転車通学に関する状況は学校によって様々であると考えますが、本ガイドラインでは、“中学校、高等学校、大学等への接続路線”と記載しており、自転車通学を行う小学校も、自転車ネットワーク路線を選定する際の検討対象に含んでいます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 目標・指標値の考え方や適切な将来の未来像を示すべき。前版から理由なく理想形から暫定を認める形に後退している箇所が多く見受けられ、常に周回遅れの内容になっていくおそれがある。安全と感じられる整備と設備が必要。 暫定形態から完成形への改良事業の遅滞を防ぐため、車道混在の暫定形態の危険性を伝えるための文言や事故例を記載すべき。 など 	<p>車道混在での整備が進む一方で、自転車道や自転車専用通行帯の整備が進みがたかった現状を踏まえ、今回の改定では、将来的には完成形態での整備を目指すことが基本であることを一層明確化しています。また、限られた道路空間の中で完成形態を整備することが課題の一つであったことから、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行いながら整備を検討する手法や、整備の機会を逃さないよう他の道路事業との円滑な連携を進めることについての手順等を示しているところ です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> より自転車の安全を確保するために、制限速度50km/hの道路は自転車道を推奨すべき。 車道混在の目安として、十分な幅のない車道で40km/hでは安心して通行することはできない。30km/h以下、できれば20km/h以下にしてほしい。 混在交通を許容する車の速度の上限を30km/hに引き下げるべき。基幹路線では30km/h以上、2000台/日以上から自転車道と自転車レーンも実務担当者の裁量で柔軟に選べるようにすべき。 (気候状況によっては)自動車の速度が高い路線においても車道混在を完成形態とできるようにしてほしい。 など 	<p>整備形態の選定は、車道を通ずる自転車の安全性の向上の観点から、自転車の速度のみならず、交通量を踏まえて検討することとしています。また、図1-7は、目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとしています。なお、趣旨をよりわかりやすくするため、同図において、必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備できることの記載を追加しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通や速度の抑制が望ましい道路は、中心市街地や居住地区等に限定されない。速度の抑制は規制速度の抑制だけではまず実現不可能。 	<p>中心市街地や居住地区等としており、中心市街地及び居住地区に限定しているものではありません。また、速度の抑制については、車道混在の場合の設計の考え方として、必要に応じて、自転車の速度を十分に減速させるとともに、自転車の通行を安全性の高い幹線道路等へ誘導するよう、物理的デバイスの設置を検討することについて記載しているところ です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 欄等がない通行帯はもともと通行できないものが多い。全ての道路とはいかないが、交通量の多い道路や基幹道路については歩道の異常に幅広くなっているところも多くあり、歩道の幅を見直して再設計することも計画してほしい。 II-16以降の図面は、どれひとつとして自動車の車線を減らしておらず、読んだ者の車線は減らせないものなどの思い込みを強固にする効果しかなく、再検討すべき。また、駐車区画を設置してドア開けパツパツがないのは時代遅れな設計。 道路空間の再配分における発想が貧困。自転車専用通行帯、停車帯を同じレーンとして扱う例では、停車中の車両を安全に乗り越えるため、自動車の走行レーンの幅を減し、3.25m確保することが適切である。 道路空間の再配分においては、自転車利用者のためだけでなく、渋滞回避や車両走行速度維持のために、ドライバーにとっても重要であることが伝わるよう加筆すべき。 など 	<p>改定案では、完成形態での整備をより進めるため、都市部に比較的多い幅員の道路について、限られた道路の中で、道路構造令の特例規定も考慮して自転車道や自転車専用通行帯を確保する例を図示しており、留意事項として、道路に求められる機能や安全性その他の道路交通の状況によって、考え方は異なることについて記載しています。空間再配分の検討例では、自転車の車道通行を前提とすることで歩道の幅員を変更・縮小する考え方や、車線数を削減しつつ自転車道を確保する例、ドアを開けた際における事故を防止するため手法(横断柵・ゴムボールの設置、余裕幅の確保)についても記載しています。なお、空間の再配分を含めた取組について、自転車の安全かつ円滑な通行を確保する以外の効果が説明できる場合は、個々の合意形成の中で役立てることも考えられます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ロードバイクや若者でなく、高齢者や子供や赤ちゃんを乗せた自転車に、重点を置いて弱者の意見を収集すべき。 地元の高齢歩行者の意見ばかりでなく、自転車通勤者など隣の自治体の自転車ユーザーからの意見も集めるべき。 自治体の計画策定会議の公開性の確保と参加度を高めてほしい。 コミュニケーション・合意形成は、SNSを使ったアプローチが必要。他の地域の情報はPIIに役立ち、世界の都市の取組を知ってほしい。 歩道と自転車道の2cmの段差は、車いす使用者やリハビリの作業士、車いす制作者等に周知すべし。当事者ではないが、視覚障害のある方々へは、模型などによる3次元表現方法も活用してほしい。 など 	<p>取組の検討や実施にあたっては、地域の実情を十分に踏まえることが必要です。実情は地域に様々ですが、本ガイドラインにおいては、検討の各過程におけるコミュニケーション・合意形成項目について記載し、PIIを行う手法を例示しています。意見の聴取等は、特定の方に限定しているものではありません。また、SNSや模型等の活用も、様々な方法の一つとして考えられます。なお、国土交通省HPでは、地方公共団体の自転車活用推進計画について紹介しているところ です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 日本のサイクルツーリズムの最大の魅力は、各地の中山間地や村々の道の存在。おおよそ自転車ネットワーク計画路線には組みこめない狭小な細街路や市町村道という名の農道。PIIの手法例として、地方においては、自転車ネットワークの最大ユーザーの声を、デジタルヒヤリハットグッドマップ等の作成を通じて反映していることを加えてほしい。 など 	<p>本ガイドラインは、自転車ネットワーク路線を構成する路線を対象として実務的な検討事項等をとりまとめているものです。また、特定の地域において、ご指摘のような試みが行われていることは承知していますが、標準的な手法としてガイドラインに示すためには、今後の動向を踏まえる必要があると考えています。なお、国土交通省HPでは、サイクルツーリズムの推進モデルルートについて紹介しているところ です。</p>

意見概要	国土交通省・警察庁の考え方
<p>・安易な車道混在整備は避けるべきであるが、整備の迅速性、ニーズへの応答、通行空間整備による安全性も両立させる何らかの形で暫定・過渡的な整備形態及び段階的な整備プロセスを検討することも考えられる。</p> <p>・完全な自転車走行環境を整備すると時間がかかるので暫定形態の整備もやむを得ないとする。指導や支援を充実してほしい。</p> <p>・自転車通行空間は線ではなく面で整備する必要があるため、優先整備区間があったとしてもエリアで整備するようなことも想定が必要。海外と異なり、道路構造に余裕のない日本では東京をはじめ転用が可能な箇所は限られる。車道混在型では対象エリアをナビラインで整備した後、利用実態調査を経て、自転車専用通行帯化するかどうか判断をするような、段階的な整備が現実的かつ思った。</p> <p>・現実的に路上駐車の根絶は困難であり、自転車道を基本整備形態とし、自転車専用通行帯、車道混在はオプション扱いすべき。車道混在はもはや暫定処置で恒久とすべきではない。</p> <p>・車道混在における矢羽根型路面表示は、道路幅に余裕のある道路のみのとしてほしい。左折道路や店舗の手前は、自動車の左折のため、自転車道や矢羽根等を設置しないでほしい。</p> <p>・車道混在の整備形態は、道路や交通状況、地域の実情に応じてブルーレーンなどほかにも創意工夫が考えられ、様々な応用があり得ることを記載すべき。</p> <p>・幹線道路においても矢羽根型路面表示が見られ、あくまで暫定的なものであることを強調すべき。</p> <p>・矢羽根型路面表示は廃止すべき。矢羽根型路面表示は、自転車専用道路を示すものではなく、あくまでも飾りに過ぎないものだが、これを自転車専用道路と勘違いし、自転車が無理な追い抜き、追越しをする原因となると思う。 など</p>	<p>自転車通行空間の整備形態は、自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度、交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在のいずれかを選定するものとしています。ご指摘にある通り、面的な自転車ネットワークを構築することが重要であり、初期段階における暫定形態での整備も含めて、完成形態での自転車ネットワークの整備を段階的に行う手順を図1-14に例示するなどしているところです。</p> <p>路面表示については、道路や交通の状況・地域の実情に応じて表示内容等に工夫を加えることで、より一層の効果が期待できる場合には、それらの取組を妨げるのではなく、様々な応用もありません。ただし、図2-5に記述の通り、自転車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則であり、矢羽根型路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状・位置を設定するとともに、自転車専用通行帯として共有する幅員を自転車利用者ドライバー双方に認識させることが重要です。</p> <p>また、自転車安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車利用者のみならず、歩行者、ドライバーなど全ての利用者が、道路におけるそれぞれの通行ルールを正しく理解し、かつ、その利用ルールの徹底を図る必要があり、第三章において、取り組むべき内容を示しているところです。</p>
<p>・自転車専用通行帯の駐停車の取り締まりを徹底すべき。</p> <p>・路上駐停車については、警察庁調達を参照し、パーキングメーターの撤去を踏まえ、交通管理者と協力して検討するような内容とした方がよい。</p> <p>・現在でも高齢者、13歳以下は自転車でも歩道を通行することとなっている。自転車専用通行帯が日常的に路上駐車で塞がれている。路上駐車を徹底的に取り締まるか、当面の自歩道標示を残すかの方法が必要。</p> <p>・自転車走行帯を拡充するのは結構だが、路駐・長時間路上停車が通行の妨げになっている。駐停車・荷捌き場を別に手配し、交通指導員が誘導するの良いが限界があり、樹脂ポール等により侵入を防ぐ仕組みが必要。</p> <p>・自転車専用通行帯が駐車により塞がれ、機能不全に陥っており、取締りに頼らない設計による解決を求める。ポールの設置やその間隔の基準を明記してほしい。</p> <p>・車の駐車帯への出入り、ドアの開閉など危険であり、自転車専用通行帯に駐車を設けることに反対。</p> <p>・ドアの開閉による接触の恐れがあるため、停車帯と自転車専用通行帯の間はバッファゾーンのような空間を得るなどの工夫が必要。ゴム製ポールは、維持管理上などの問題が生じ、巻込部分を塗るだけでも十分効果が得られる。ゼブラの余裕幅は交通管理者の意見を踏まえた絵とすべき。駐停車と自転車通行環境整備は非常に難しい問題。parking-protected bike laneの考え方を導入するには道交法も変えることが必要。</p> <p>・停車帯自体だけではなく駐停車に伴う乗降や荷下ろしなどのスペースも確保した上で、自転車通行空間は削るべきではない。駐停車ができなくなる側面からも自転車道等を整備すべき。駐車スペースの余裕幅やゴム製ポールについて数値基準を示すべき。</p> <p>・バフアを確保できない場合は停車帯など作るべきではない。</p> <p>・自転車専用通行帯への停車の禁止を法改正含め検討すべき。</p> <p>・自転車専用通行帯は駐車禁止ではなく駐停車禁止にすべき。</p> <p>・自転車専用通行帯は停車も認めるべきでないし、原則を外し例外を設けるべきでない。 など</p>	<p>自転車専用通行帯における路上駐停車の課題は、委員会においても重点的に議論を行ってきたところであり、道路管理者や都道府県警察が連携して実施すべき事項について記載しているところです。</p> <p>改定案では、自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車専用通行帯の整備箇所には、原則として、駐車は認めないものとしています。取締りに関する考え方を示しつつ、自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、貨物の積卸や人の乗降等といった駐停車需要に応えるため自転車専用通行帯等の整備箇所には、停車帯や駐停車スペースを確保する必要がある場合の設計の考え方等について示しているところです。現行ガイドラインにおいては、改定案の図2-40に類似した停車帯の設置例を示していたところですが、改定案では、改定案の図2-41や図2-42、図2-43のような設置例も記載しているところです。これらは一部の地域において、先導的に検討・整備が行われている段階であり、当面は、それぞれの道路や交通の状況に応じて、詳細な検討が行われることが必要です。</p> <p>なお、委員会の議論を踏まえ、自転車専用通行帯の設置と併せて、駐停車禁止の規制の実施を検討するものと記載しています。</p>
<p>・停車帯を併設した自転車道には防護柵の設置を義務付けるべき。</p> <p>・横断防止柵は安易に設置を推奨するのではなく、沿道の利用状況や維持管理上の制約を踏まえ、十分な検討を行った方がよい。歩行者横断指導線設置箇所は色を変えるなど、双方が認識しやすい形が望ましい。</p> <p>・車道と自転車道の分離の柵は、ベダル等引くような可能性があり、緑石やラバーポールを使用すべき。</p> <p>・自転車道は緑石に加えての積極的な分離を求める。有効幅員減少などにつながる柵以外の工物（植栽、緩衝帯など）の採用について今後検討してほしい。</p> <p>・緑石に変え又は加え、車両用防護柵を分離工物として設置する目的として違法な路上駐車が発生しないようにすることも加えるべき。 など</p>	<p>本ガイドラインでは、必要な区間では、車両用防護柵を分離工物として設置するものとし、自転車通行の走行性・安全性に配慮した高さ・構造とするものとしています。また、必要な箇所では、植樹帯を分離工物として設置することができることとし、留意事項として、自転車の走行性、視認性を妨げることがないように配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し維持管理に努めることなどを記載しているところです。</p> <p>自転車道の成長は沿道の防護柵を設置する例は改定案の図2-39に示しており、横断防止柵の設置や、看板・路面表示等により自転車利用者に対し、歩行者の横断について注意喚起することを記載しているところであり、具体の検討においては、色彩を変えるなどの工夫も一手法として考えられます。</p> <p>なお、緑石を乗り越えてまで駐車する行為への対策として、横断防止柵の設置が必要であるかは、地域の実情を踏まえて、ルールの徹底等に関する取組を含めて検討する必要があります。</p>
<p>・自転車道設計において、より低い緑石の採用などについて検討すべき。</p> <p>・車両乗り入れ部の自転車道と歩道間の緑石の高さ5cmは自転車にとって危険を伴うので見直してほしい。</p> <p>・自転車道と歩道間の緑石について高さは5cmとあるが、勾配のついた緑石を使うなどの手法を提示すべき。</p> <p>・車両乗り入れ部の歩道と自転車道間の緑石には、垂直に近い面を持つ5cm高の緑石を使うべきでない。 など</p>	<p>いただいたご意見を踏まえつつ、自転車のみならず歩行者の安全性を配慮する必要があることも含めて、追記を行いました。</p>
<p>・双方通行の自転車道の幅員は一方通行と同じ2.0m以上ではなく、少なくとも3.0m以上必要である。</p> <p>・自転車道・自転車専用通行帯ともに、普通自転車同士の追越し時は車道にはみ出す運用と考えるので、車道の仕切り等はそれを前提としたインフラとすべき。</p> <p>・自転車専用通行帯について、やむを得ない場合は、1.0mまで縮小することを1.5mとし、場合によってセンターラインを抹消等すべき。 など</p>	<p>自転車道及び自転車専用通行帯の幅員は、道路構造令を踏まえて、自転車の幅に余裕を加えた占有幅について、道路構造令を踏まえて想定し、追越しやすれ違いも考慮しています。自転車道の幅員は2.0m以上とし、現地の状況等を勘案した上で検討することとしており、双方通行とする場合は、特に余裕をもった幅員構成とすることが望ましいものとしています。また、自転車専用通行帯を1.0mまで縮小することができることについては、交差点の右折車線設置箇所での空間的制約が少ない場合など特別の理由によりやむを得ない場合とともに、局所的なものにとどめることなどについて記載しているところです。</p>
<p>・いわゆるダイヤマークは自転車道や自転車専用通行帯でも省略すべきではない。</p>	<p>当該標示は、自転車道や自転車専用通行帯に限らず、交通規制基準において対象となる道路が示されているところです。</p>
<p>・線形は反対車線へ逸脱しないよう曲線を用いるべき。</p>	<p>図2-11はシフト比の考え方について記載したものであり、線形について示したものではありませんが、現地において誤解のないよう、図と文章の修正を行いました。</p>
<p>・自転車道を一方通行にすることは大変素晴らしい。もし道路の片側にしか設置できない場合でも、一方通行とすべき。</p> <p>・自転車道は安全性の面から一方通行を基本とすべきである。一方通行規制を行わない限り、双方通行になるという記載は矛盾。</p> <p>・自転車道は一方通行を基本とする考え方について、利用者にとって不便を強いるため撤回し、構造による解決してほしい。</p> <p>・双方自転車道の検討。明らかに不便や移動距離、右左折、横断の増加は潜在的に危険。</p> <p>・自転車道は左側一方通行至上主義を押し付けられるのではなく、あくまで条件のもと、双方通行を選択できるようにすべき。</p> <p>・（限られた幅員の中では）移動パターンに合致するならば双方通行の自転車道を片側だけにのみ設ける手法もある。交差点間隔の長大な主要幹線道路の自転車道は双方とすべき。</p> <p>・自転車道は一方通行を基本とすることに反対。出会い頭事故を起こすようなドライバーは免許を取らせない、更新させない仕組みを作ればよい。 など</p>	<p>自転車道は、双方通行の場合、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性や交差点内での自転車同士の交錯の危険性があることなどから、一方通行を基本としているところですが、ご指摘のように、様々な意見があることは承知しているところです。また、本ガイドラインに記載した内容は、あくまで標準的な考え方を示したものであるため、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があります。なお、第三章におけるルールと注意点の解説においては、道路交通法の規定の理解を容易にするための説明を行っているところであり、自転車通行空間の設計の考え方として、安全性の観点等から一方通行を基本とすることと矛盾があるわけではありません。</p>
<p>・サイクリングロードなどの車止めは危険であり、例を挙げるなど強調してほしい。</p> <p>・新設する自転車歩行者専用道と既存の道路との交差点について記述がない。自転車、歩行者専用道も同様。</p> <p>・自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用できるのは常時徐行義務がないからだと明記すべき。 など</p>	<p>本ガイドラインにおいては、自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在のいずれかの自転車通行空間の整備を行うこととし、設計の考え方等について記載しているところです。その上で、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路が、自転車等の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路又は道路の部分であることを踏まえ、図1-7において、これらを自転車通行空間として活用することもできることとしており、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があります。</p>
<p>・バス停やパーキングメーター、荷捌き等、すでに車道左側端を対象地域では利用されていることが多く、ナビラインをそれらの車道寄りを通すような工夫も必要。</p> <p>・（図2-25について）歩行者保護のため横断歩道を設置すべき。（図2-30のような）停止を促す注意喚起は、よけて走ればよい。</p> <p>・バス停部の設計に関して、構造的に分離可能であれば、バス交通の多い区間でも代替路を検討する必要はない。 など</p>	<p>車道混在の区間については、道路の形状や環境により様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとしていますが、改定案の図2-43では、停車帯より車道寄りに矢羽根型路面表示を設置する例を記載しています。図2-25では、交通島における滞留スペースが限られていることから、横断歩道ではなく歩行者横断指導線の設置を示しているところです。注意喚起の内容については、ご意見を踏まえて修正しています。また、ピーク時において、概ね常時バス停が利用されるほどバス交通が多い区間は、交通島と歩道を行き交う歩行者が多いため、代替路を検討するものとしています。</p>
<p>・立体横断施設部の設計の歩道合流処理は現実的ではなく、車道合流処理を基本とすべき。押し立て歩けばよい、というのは快適な走行とはいえない。</p> <p>・立体横断施設等出入口付近の例はほとんど不便な事例のみではなく、あるべき形態も提示すべき。 など</p>	<p>道路空間に余裕がなく、車道側、歩道側いずれにおいても連続的な自転車道の確保が困難な立体横断施設部においては、自転車通行位置及び自動車と混在することを示す矢羽根型路面表示を設置するなど安全対策を実施した上で、自転車と自動車を車道で混在させることを検討するものとしています。その上で、車道での混在が困難で、かつ歩行者の安全が確保される場合には、暫定措置として当該部分に限り歩道とすることができることとし、その例を提示していたところですが、一般的な場合であるとの誤解を与える可能性があることから、記載内容を修正しています。</p>

意見概要	国土交通省・警察庁の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 変則交差点では普段から自転車の乗っても悩むことが多いため、通行方法を明示してほしい。 左折導流路のない左折可の交差点は、分離帯による左折導流路のある交差点形状に集約が望ましい。 5差路や左折レーンが2車線設定された交差点の整備方針を示すべき。 分流部で自転車通行空間を中断してまで矢羽根を描く必要はないと思う。左折導入路では速度抑制手段としてスピードランプ等を考慮してほしい。protected intersection)に関する社会実験の事例を紹介すべき。ラウンドアバウトに触れないのは喜ぶ。私の信念も揺らぎつつある。 交差点付近では、やむを得ない場合は縮小することができるとあるが、交差点付近可自転車道の幅員を確保してほしい。自転車走行帯も同様。左折レーンが2列あるパターンについて考慮されていない。 分離の場合において、交差点内部で自転車道と車道の間に交通島を設けることで安全性が向上する。 左折自動車のみ混在の方式は、安易に採用すべきではなく、Protected Intersectionや環状交差点を採用すべき。多叉の交差点における通行空間の整備及び自転車の進行方法について取り扱うべき。 ラウンドアバウト交差点及びロータリーの処理記載を検討すべき。 今後普及が進むと思われるため、ラウンドアバウトの設計を追記すべき。 など 	<p>今回の改定においては、自転車がどのように通行してよいかわかりにくいような複雑な交差点における通行ルールについて表示方法の例を追加しているところです。ただし、本ガイドラインは網羅的に記載することは行わず、具体的な取組にあたっては、他の基準や文献等を併せて用いることを想定しています。交差点については、「改訂平面交差点の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引き」(一社)交通工学研究会)等の活用も考えられ、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるものと考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 植樹帯は、景観、自動車排ガスを浄化し、地球温暖化防止のためにも極めて大切なインフラである。消去してしまうことは許されず。 街路樹は公害しませんが、管理に無駄なお金がかかりすぎており、すべて撤去すべき。 植栽や柱などにより視界が妨げられることのないようにすべき。 など 	<p>本ガイドラインは、自転車ネットワーク路線における安全性の向上が必要である一方で、植樹帯についても様々な機能・役割を有していることを踏まえて、作成しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 快適に走行できても停車できなければ実用には耐えない。そうした配慮への言及は必要。 駐輪規制のためコーン等を置いている歩道も早急にコインラック式自転車駐車場へ転換すべき。 	<p>本ガイドラインは網羅的に記載することは行っていないですが、駐輪場の整備に関する施策については国の自転車活用推進計画において位置づけており、市町村自転車活用推進計画においても、自転車ネットワーク計画とともに、地域のニーズを踏まえた駐輪場整備計画を位置づけることが考えられます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 歩道を自転車を利用できるのは、幼児、児童、70歳以上の高齢者、障害者に限られているのが原則。 歩行者と自転車の分離を視観点から、自転車に対して自転車道通行の義務だけでなく、歩道走行の禁止も記載してほしい。 歩道における自転車走行帯について廃止する方向であることを明記すべき。 警察の歩道における自転車通行可の規制の見直しと、道路管理者の自転車通行空間の整備を連携して行うべき。自転車の歩道の通行指定部分を自転車通行空間として評価すべき。 自転車専用通行帯が整備された際に、歩道の自転車通行可の規制を解除するとされているが、性急すぎる。慎重に転換状況を見たとえ解除すべき。 自転車利用者の通行が多い歩道や、少ない費用で高品質な自転車通行空間に転換できる歩道を自転車ネットワークから除外すべきでない。普通自転車の歩道通行部分の指定はじゅうぶん活用可能で、都道府県警察の地域格差に対策を講じるべき。自転車通行帯を設置した路線のピクトグラムは依然として必要。構造的には自転車道だが法的には歩道という道路には、歩道という意味の標識なり看板をくまなく設置すべき。 歩道通行せざるを得ない意思表示としてのマークを創設するのも方法の一つかと思う。 自転車利用者が多いにも関わらず車道走行禁止な条件下で歩道上で色分けしただけの分離は危険。現状の整備が、完成形態なのか、暫定形態なのか標識等による明記が必要。 など 	<p>自転車は、道路交通法第2条第1項第11号において軽車両として規定されており、同法第17条では、車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならないこととされています。本ガイドラインは、この観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車と適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方、道路管理者・都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールの解説及び周知方法等を示しているところです。なお、実際の運用にあたっては、関連する基準や通達等の内容や、地域の課題・ニーズ・交通状況等を十分に踏まえる必要があるものと考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 免許のない自転車利用者は、後方確認をしないで車線変更して後方から来る自動車との事故がある。自転車教育が車道における行動について不十分な日本においては、注意点として、後方確認をしてから車線変更することを示すべき。 	<p>いただいたご意見を踏まえ、停車車両を避けて自転車専用通行帯以外の車両通行帯を通行する際の注意について追記を行いました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> p. II-53やp. II-73において、直進する自転車と左折する自動車のどちらが優先されるのかを明記すべき。 	<p>交通の方法に関する教則において、「交差点に入ろうとするときや、交差点内を通行するときは、右折車、歩行者などに気を配りながら、交差点の状況に応じてできる限り安全な速度と方法で進行しなければなりません。」「車が右折するときは、内輪差が生じます。特に大型車は内輪差が大きく、左後方が見えにくいので左側を通行している歩行者や自転車などを巻き込まないよう注意しましょう。」と記載しております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自転車を車両とみなした場合、歩行者横断禁止の場所を二段階右折で横断するのが正当だが危険。 二段階右折の直進の際に、後続左折自動車から左折自転車と誤解される危険性があり、左折自動車の右側で待たせることも考慮すべき。 	<p>本ガイドラインでは、改定案の図Ⅱ-45や図Ⅱ-78などにおいて、二段階右折する自転車等が滞留時に自動車と交錯することを避けるため、安全に滞留できるスペースを確保する考え方の例を示しているところです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 車いすと連絡するハンドバイクを普通自転車の解釈の範疇に含めることを検討してほしい。慣れるまでの短時間だけでも歩道通行を許可してほしい。 法律では普通自転車しか適用されない通行方法について明確に認識・周知すべき。 普通自転車を広義の自転車に変更すべき。 キャリア付自転車、電動キックボード、モペットを含む原付、二輪車との混在や、配送ロボットの横断などを考慮すべき。 	<p>自転車の通行ルールは、その道路の歩道等の有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などによって異なるとともに、普通自転車とそれに該当しない自転車は通行方法が異なることです。改定案では、道路管理者や都道府県警察において、これらの相違点を留意して、ルールを正しく理解することができるよう、表Ⅲ-1において、自転車等の種類、自転車通行空間の整備形態別と通行の可否について示しています。なお、普通自転車の定義は道路交通法に規定されているものであり、表Ⅲ-1のように、他の一部の車両は自転車と同じ通行空間を通行することもありますが、今回の改定を踏まえて自転車通行空間の整備を一層進めることで、それらの通行にも寄与することが考えられるところであり、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 未就学児を対象とした自転車安全教室は既に各地で始められてきている。自転車利用に関するルールの周知・啓発活動の対象に、未就学児もしくは幼児を含めるべき。 	<p>表Ⅲ-2等における事例等は未就学児を含むものであり、事例Ⅲ-6においても、未就学児を対象とした自転車安全教室を実施している事例を挙げているところです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 安全な自転車利用の大前提は、道路環境の整備、車体の整備、交通ルールの遵守が重要であり、幼い時からの教育と道路交通法令の周知を徹底することが重要。 自転車は右側通行したり、急に出てきたりして危険な事もあるので、きちんとガイドラインを遵守するように周知してほしい。 自転車側へのルール周知は成人にも徹底が必要。また、自動車側のルール周知も不足しており、自動車学校のコースに自転車専用通行帯等の設置などを行うべき。 SA・PAのようなドライバーの集まる施設での広報、マスメディアや自治体広報誌を活用した幅広い層への広報といいたドライバーへの周知・啓発活動をより多く例示すべき。 歩道のない道路は概ね生活道路で、道路利用の自由度や、景観上から、走行帯の区分表示ではなく、マナー啓発に重点を置いた施策が望ましい。 自転車ヘルメットの義務化について対応し済みであり、今後の変化を見据えたものとすべき。 駐車禁止除外標章により、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示上で駐車ができてことを改めて広報してほしい。 交通安全協会費を講習に役立ててほしい。 自転車安全利用五則がまったく普及していない。私が指導者や、指導者を育成する指導者として立候補する。(利用ルール遵守に関するインセンティブ付与は)良い考えと思うため続けてほしい。 自転車の交通ルールを守らない理由の一位はルールをよく知らないからにはなっているものの、自転車通行空間が安全で快適に利用可能な状態で確保されるということと自身が適切な自転車通行を促進するであろう点を踏まえるべき。 これまでも交通ルールやマナーに関する周知、教育が各所で行われていたが、実際には効果が乏しい。利用ルールの徹底に、徹底的な取り組みを推進すべき。 自動車は追い越し前に自転車に近寄りすぎたはいけない。ドライバーに周知し、違反者は摘発すべき。 	<p>自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、ドライバーなど全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、道路におけるそれぞれの通行ルール等を正しく理解し、かつ、その利用ルールの徹底を図る必要があります。そのため、第三章では、自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説するとともに、その利用ルールを徹底していくための周知方法、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの観点から取り組むべき内容を示しており、本ガイドラインは、全国の道路管理者と都道府県警察に対して周知を行う予定です。</p> <p>なお、自転車に関する効果的な交通安全教育の在り方、自転車の交通違反に対する効果的な違反処理の在り方及び自転車通行しやすい交通規制の在り方等について、「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」において議論が重ねられ、本年1月に報告書がとりまとめられているところです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自転車専用道路が整備されていない段階での規制強化はただの増税にしか見えないう、カーボンニュートラルにも反する。近くに行くのもヘルメットや右側通行を気にするくらいなら車で。車の飲酒運転を避けるため、飲食店から仕事を奪わないため、自転車で飲みに行く状況もある。 	<p>自転車も、自動車の場合と同様、お酒を飲んだときは、運転してはいけません。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 現行の自転車横断帯は廃止すべきであるため、消去について記載してほしい。 自転車横断帯の消去が単路の横断箇所でも行われているのは性急。一定の有用性がある。 本論とは異なるかもしれないが、できるだけ早急に自転車横断帯の完全撤廃、歩行者用信号機の補助表示板の完全なる取り外しを全国的にチェックしてほしい。 交通規制基準が改定されていることから、自転車横断帯の撤去方針を再検討すべき。根本的には信号をわかりやすい規則に改めるべき。 	<p>本ガイドラインは、自転車ネットワークの基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として実務的な検討事項等をとりまとめたものです。その上で、交差点部の設計についての基本的な考え方として、p. II-53においては、自転車の直進性を確保し、進行方向を明確化するため、交差点部には指示標「自転車横断帯(201の3)」を設置しないものとしています。ただし、双方向通行の自転車道では、自転車横断帯を設置するものとしていないところ。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自動車・自転車・歩行者を適切に分離するという意味で、自転車専用信号を設置するのが望ましい。 車両用信号機に従って進行すると自動車との輻輳がおきることがあり、交差点の例示にあたっては信号制御事例を付すべき。 	<p>改定案では、左折導流路のない左折可の交通規制が実施されている交差点における留意事項として、直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、道路や交通の状況に応じて、左折可の交通規制を見直すとともに、信号制御の見直し、自転車専用信号の設置、自転車通行位置の明示などの安全対策を検討するものとしていっています。なお、本ガイドラインでは網羅的に細かく例示することは行っていないですが、現地状況に応じて適切な信号制御が行われることが基本であると考えます。</p>

意見概要	国土交通省・警察庁の考え方
<p>・市区町村、都道府県、国が連携して面的なネットワークを整備すべき。</p> <p>・国道と都道府県道とが交わる交差点など、ネットワーク計画の路線が交差する箇所は、原則一体で整備すべき。</p> <p>・法定外の車道混在も交通管理者が整備することもできるのか役割分担を明記すべき。</p> <p>・自転車通行空間の整備は道路管理者及び交通管理者が連携して進めるべき事業であるが、問い合わせると、道路管理者が勝手に進めている事業であるという警察官があり、ガイドラインの改定を機に認識を改めさせるべき。</p> <p>・自転車は地域密着性の高い移動手段であり、各市区町村が利用環境創出を担うが、国土交通省道路局と警察庁交通局は、その進捗をチェックし、正しい方向へ導いてほしい。</p>	<p>地域のニーズに合致した自転車ネットワーク計画を策定するためには、道路管理者や都道府県警察が連携しつつ、関係する行政機関や地元関係者等とコミュニケーションを取り、合意形成を図るよう努めることが望ましいところです。そのため、国、都道府県、市町村の道路管理者や都道府県警察に加え、自転車利用環境整備に関係する河川管理者、港湾管理者等の行政機関や地元住民等との交流・連携・分担を進めることのできる体制を構築するものとしています。また、計画策定段階に構築した検討体制を継続し、整備の実施、ネットワーク計画完成後に発生する課題への対応等に取り組みものとしているところです。</p> <p>また、自転車活用推進法において、国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとされています。多くの市町村において、区域の実情に応じた市町村自転車活用推進計画が策定、実施される際には、国や都道府県も参画しているものと考えています。</p> <p>なお、本ガイドラインは、全国の道路管理者と都道府県警察に対して周知を行う予定です。</p>
<p>・一方通行道路において、車との相対速度が大きくなる逆方向側では、チャッターバーやボールの設置、区画線のリブ加工など、より自転車利用者を保護する対応が求められる。</p> <p>・双方通行の自転車道について、歩道への接続を容認すると取れないよう、交差点まで自転車道が続くように改修すべきと追記した方がよい。シケインの構造を自転車は直進できるようにする等の必要があると思う。</p> <p>・次回で良いので、積雪地域における自転車通行帯の幅の考え方を示していただきたい。</p> <p>・各道路幅員における断面を例示しているが、建築限界についても詳しく記載すべき。</p> <p>・自動車や徒歩とは異なり、実務担当者が普段から自転車を利用しているとは限らない。自転車の挙動特性を整理して示すべき。</p> <p>・無電柱化事業との連携イメージにおいて、部分供用時の形態を例示すべき。一方通行道路における整備形態について、歩道なし路側帯ありや、自転車を除かない道路のネットワークについて記載すべき。</p> <p>・路切や渡河部、アンダーパスについて、歩行者、自転車、自動車の通行方法や整備基準があるとよい。</p> <p>・車道混在型の整備でエプロン上を矢羽根設置部分に加える例の記載を加えてほしい。</p> <p>・ネットワークの密度を提示すべき。経済的利益の見積手法を提供すべき。幅員は最低値だけでなく(想定する交通量に応じて)何段階かの数字で示すべき。一方通行化に関する対応策のヒント、事例を提示すべき。</p> <p>・建築限界・設計速度・視距の新たな基準、多様な自転車の寸法規格、枝葉やイベント厚に関する数値を示すべき等。自転車道の横断勾配は車道向きとすべき。自転車交通量や通行方向に応じた自転車道の幅員の数値を示すべき。張り出し量が不十分なシケインは採用すべきでない。</p> <p>・モニタリングについて、統計的な裏付けとその方法を提示すべき。</p> <p>・駐停車を防止するためにコーンなどで囲っている道路は早急に自転車専用通行帯ないし自転車道へ転換すべき。など</p>	<p>本ガイドラインは、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画策定及び自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から幅広い取組が行われるよう、関係者と連携して実施すべき事項について記載しています。ガイドラインに記載した内容は、あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等に十分に踏まえる必要があります。また、国のガイドラインとして、あまりに網羅し細かく記載することはせず、現地の職員に伝えるべき内容について改定案を作成しつつ、その他様々な方法により、情報共有や技術的な検討・試みが継続的に行われることを想定しています。</p>
<p>・ネットワークを作る前に動線が途切れている箇所を走れるようにすべき。バスとの混在は容易でなく記載すべきでない。通行義務の有無や対象の異なる道路に同じビクトグラムを設置すべきでない。通行帯指定されている道路の第一車線の矢羽根は車線幅いっぱいにするか一切設置すべきでない。除雪した雪を路肩に置く前提を排除すべき。対面通行を一方通行にする、中央線を撤去する、4車線を2車線にする図面を提示すべき。自転車交通量を減らすための手法も挙げるべき。混在する全ての道路で物理的デバイスを設置すべき。</p> <p>・車道通行に転換する可能性の記述は削除するか、速度と交通量の抑制とセットにすべき。整備形態の考え方は諸外国の基準と比較すると防護が不足。</p> <p>・積雪量の多く積雪期間の長い地域については、除雪した雪を路肩に堆積することから、融雪設備を設けない限り自転車専用通行帯等の整備は困難。</p> <p>・修繕等の際も完成形態にアップグレードすべき。モーダルシフト状況もモニタリングすべき。自転車レーンを細分化すべき。車線幅員や車線数、勾配等を整備形態の選択の基準に追加すべき。自転車レーンと歩道側の停車帯の組合せは禁止すべき。規制速度と実勢速度は高い方を用いるべき。規制速度は引き下げるべき。一般車線の幅は3.0mとし、自転車レーンを2.2m等とすべき。右折車線を撤去すべき。モーダルシフトを前提として車線を削減すべき。停車需要が少なくない場合も停車帯を縮小等すべき。植樹帯を削って自転車道等を設けるべき。矢羽根型路面表示は凸凹があり使用すべきでない。自転車道は横断歩道の手前で打ち切るべきでない。自転車道と車道との間の緩衝帯を図示すべき。一方通行道路では車線を集約すべき。自転車レーンを打ち切るのではなく一般レーンを減らすべき。</p> <p>・新しい研究結果や海外の整備事例を取り入れて抜本的な見直しを行うべき。自動車交通を隔離すべき。自転車ネットワークの網密度を示すべき。規制速度を実態に合わせて引き下げるべき。道路構造令の例外規定は適用すべきでない。自転車通行空間を歩道と誤認しないよう注意喚起すべき。細街路などで自動車が自転車の通行を妨げないような看板・路面表示を設置すべき。</p> <p>・自転車優先道路の記述が欲しい。</p> <p>・自転車ネットワーク路線にも一方通行の概念が必要。</p> <p>・都道府県庁所在地で、片側2車線又は、それ以上の車線の道路の場合は、一車線を自転車、宅配業者用手押(手引き)荷車線としてはどうか。</p> <p>・自転車道の線はテーパ状にしてベダルとの干渉を少なくすべき。歩道・自転車道間の隔離は過剰であり、一般部も車両乗り入れ部と同程度の分離レベルで十分。 など</p> <p>・自転車道または自転車専用通行帯の交差点流入部の接続について、自転車の停止線を前出しは一手法ではなく基本とした方がよい。 など</p>	<p>本ガイドラインは、自転車ネットワークの基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として実務的な検討事項等を取りまとめたものであり、取組の検討や実施にあたっては、地域の実情を十分に踏まえる必要があります。今回の改定は、前回改定後に生じた情勢の変化や課題を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、見直すこととしたものですが、自転車利用者にとっても望ましい自転車通行空間の整備を行うべきとの観点からのご意見と考えており、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>・オランダの設計コンサルタントなどに依頼して書き直した方が望ましい。自転車道の設計は世界のベスト・プラクティスを図示すべき。あり得ない質の低さで、適当な思い付きで書いているようなもの。できれば100本以上は参考文献(研究論文等)を挙げるべき。自転車は車両であり車道通行が大原則という信念は、自転車利用者にとっての安全性や快適性とは必ずしも一致せず、場合によっては相反する。矮小な目標をひたすら追いかめる状況に嵌まり込んでおり、車道でありさえすれば何でも良いという誤解を払拭し、理想的な自転車通行空間の展望を示すべき。</p> <p>・あるべき都市空間を実現するためには、いま現在目の前にある道路空間を、あらたに道路を作るときと同じように、自動車と自転車、歩行者にどのように配分すべきか、ゼロベースで検討すべき。たんに現状を追求するのではなく、目指すべき理想を提示してほしい。整備や再配分について、可能であれば、困難な場合といった言い回しを再考すべき。物理的な不可能など存在せず、政治的決定、市民の選択である。望む機運が高まっていないが恩恵を被る人が少ないということではない。事例がミニマルなものばかりで、もっと、こうならいいのというものを全面に押し出すべき。自転車が車両であることとひとくくりすることに正当性を見いだせない、死亡事故を起こすことが全る程度ならば柔道は車両と主張。</p> <p>・本案に賛同する。</p> <p>・改定内容は良くなっている。</p> <p>・全体には自転車走行環境が劇的に変わる素晴らしい内容だと思う。早期に実行すべき。 など</p>	<p>自転車道が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保は、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要です。今回の改定は、前回改定後に生じた情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう見直すこととしたものであり、今後とも自転車の活用の推進に取り組んでまいります。</p>
<p>○その他のご意見</p> <p>・他の委員会に対する意見</p> <p>・自転車活用推進法や自転車活用推進計画、道路法、道路構造令、標識令、道路交通法、道路運送車両法、予算、税、行政手続きの制度や運用等に関する意見</p> <p>・他の団体の取組に関する意見、個別の地域・自治体・道路の課題・改善に関する意見</p> <p>・モベットの新たなモビリティの活用に関する賛同又は反対に関する意見</p> <p>・自転車通勤・通学の促進など自転車活用や交通全般に関する意見 など</p>	<p>本ガイドラインは、自転車ネットワークの基本方針や計画目標に応じて選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を対象として実務的な検討事項等を取りまとめたものです。自転車の活用や交通安全の確保に関する意見等を広範にいただいたところであり、必要に応じて、今後の参考とさせていただきます。なお、他の団体等に関する意見については、本ガイドラインの改定では応じることができないため、ご了承ください。</p>