第３次自転車活用推進計画（素案）パブリックコメントの結果について

〇実 施 期 間：令和８年１月８日（木）～２月６日（金）

〇意　　見　　数：６５件

〇計画への反映：

素案目次	頁・行番号	意見	修正後の文章
３．自転車を巡る現状・課題	P.7　26 行目 ～P.８ ４行目	「自転車と歩行者の事故の割合が高い状況」を明確にすべきである。	「自転車対~~と~~歩行者の交通事故件数~~の割合~~が増加傾向にある~~高い~~状況を踏まえ、歩行者の安全確保を第一に自転車の通行空間整備を進めてきたところ、都市部を中心に自転車通行空間整備が進み、令和５年度末時点の自転車通行空間の整備延長は令和２年の 2.3 倍である 8,257km まで拡大し、「自転車は車道通行が原則」という認識が向上してきた。」
	P.8 5～9 行目	令和８年９月１日から生活道路の法定速度が改正されることを踏まえ、今後の整備や対策に影響するため本計画にその記述を追加してほしい。	「生活道路における必要な箇所への速度規制や~~いては~~、最高速度 30km/h の区域規制とハンプ等の物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備等、交通安全対策が展開されてきたところであり、令和８年９月１日から、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路における法定速度の引下げも行われる。」
	P.13 11～14 行目	自転車通勤は、運動効果によるメンタルヘルス向上、都市部の渋滞による損失時間の削減、ラッシュ時の公共交通混雑対策にも有用であり、労働生産性向上の観点からも表現の追加検討を求める。	「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ほか、経費の削減、短中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保等、事業者・従業員双方にとってメリット~~こと~~が~~期待され~~ある。」
	P.15 17～23 行目	第３次計画では、安全対策を最優先としつつ、欧州など自転車先進国の考え方・法制度の積極的な参照（中略）を求める。 「世界への発信」の目的が不明確なため、発信する意義や得られる効果を明記すべきである。	「こうした国際会議等の誘致により、通行空間の整備や、地域活性化、観光振興といった分野に関する海外の文化や知見を取り入れつつ、国内の自転車活用に関わる機運を高め、我が国の優れた自転車関連の文化、技術、取組等を世界に発信することにより、国内外からのサイクリストや自転車関連の観光客等を呼び込み、国内の観光地域づくりや自転車活用の更なる推進につなげることが求められる。」

素案目次	頁・行番号	意見	修正後の文章
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	P. 24 8～10 行目	欧州の例に倣い、自転車への転換対象を自家用車に限定せず旅客・運送業まで含めるべきである。	「また、自転車利用の促進により、短中距離の自動~~家用~~車利用について、自転車へと移動手段の転換を図り、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて貢献する。」
５．自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	P. 40 目標３ 施策 18 措置①	地方の赤字鉄道路線も含め、サイクルトレインの普及により利便性を高め、鉄道利用促進につなげてほしい。	「鉄道事業者やバス事業者、旅客船事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバス及びサイクルシップ（以下「サイクルトレイン等」という。）の取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、先進事例の共有を行うとともに、導入・運用に向けた整理を行う。また、通勤通学時間帯を含む自社路線におけるサイクルトレイン等の実施を事業者に働きかける~~について検討を促す~~。」

○主な意見

＜ビジョン＞

・ビジョン内での表現が概念的すぎるのではないか。自動車への依存を断つ明確な方針と、重大事故をなくす視点に基づき、積雪期も含む通年の自転車利用を目指すべきである。

＜目標１＞

・整備距離の数値目標だけでなく、物理的に分離された自転車道や十分な幅員の自転車専用通行帯など、質の高い整備を優先して進めてほしい。
・自転車専用ルートの整備が不十分なまま青切符制度を導入するのは問題である。
・利用者ニーズに即した駐輪場の整備を進めるべきである。

＜目標２＞

・自転車の交通ルールは例外が多く複雑なことが違反の一因となっているため、より単純化・明快化してほしい。
・交通反則通告制度の開始を踏まえ、自転車の交通違反への指導・取り締まり強化と、学校・職場での交通ルール周知と安全教育の推進を求める。
・自転車と自動車の事故削減に向け、三位一体システムの効果検証と官民連携による社会実装を強力に進めることを期待する。

＜目標３＞

・附置義務駐輪場・駐車場のポートへの転用に関する技術的助言において、事業者の予見可能性の確保のため、脱炭素施策としての推奨、用途ごとの転用可否の条件及び行政文書による方針の発出を明確にすべきである。
・列車への自転車スペースの確保の取組を歓迎する。

＜目標４＞

・環境負荷の軽減については、環境省の施策だけではなく、関係府省庁においても貢献できる取組を実施すべきである。
・自転車部品は現状ほとんど再資源化されておらず、今後課題となる炭素繊維の処理も含め、部品リサイクルへの積極的な取り組みを求める。

＜目標５＞

・サイクルツーリズムだけでなく、日常の移動環境を重視し、生活者の安全と利便性向上を最優先に、バランスのとれた施策を実施すべきである。
・ナショナルサイクルルートを観光・地域振興・民間事業と連携する国家的ブランド戦略として推進すべきである。

＜その他＞

・市民が地域の将来に意見を述べられる機運の醸成と参加機会の提供を求める。