第３次自転車活用推進計画（素案）に寄せられたご意見とそれに対する考え方

実施期間：令和８年１月８日(木)～２月６日(金)（３０日間）
意見数：　６５件

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
1. 総論	計画全般	電動自転車、競技用に近い一般の方が使える自転車、普通の自転車は当然にその性質やその用途が違うため、その性質やその用途に応じた推進計画にすべきである。	走行環境整備や交通安全対策など、自転車全体に共通する課題を一体的に進める必要があることから、自転車の類型別ではなく分野ごとに整理した計画としております。本計画に基づき、より実効性の高い自転車活用の推進に取り組んでまいります。
		警官の点数稼ぎにされ続けてきたから全体的に反対である。	ご意見として承りました。
		計画には専門用語や新しい概念の説明が不足しているため、国民や地方公共団体が理解しやすいよう、用語の定義や具体例を補足することが望ましい。	専門的な用語等については、脚注を用いてその定義や出典を示すようにしております。
		交通ルール無視や外国人の法知識不足、飲酒運転など現行の問題の改善なしに、自転車利用を進めるのは疑問。自転車は安価な移動手段であるため、選ばれているケースや自転車に乗れる健康状態が前提となっていることを踏まえるべきである。	本計画では、自転車利用者（外国人含む）をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進するとともに、高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関する技術・製品開発等を支援することとしております。いただいたご意見につきましては、自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		ウォーカブル事業が示す人中心のまちづくりの方向性と本計画は両輪であり、近年注目される「ウォーカブル」を本計画にも明記することで自転車の役割をより明確にできるとして、その記載を求める。	本計画では、人力による移動の自由を広げることをビジョンとして明確に掲げており、ご指摘の趣旨は包含できていると考えるため、原案の記述とさせていただきます。
		利便性・気軽さ・エコ・健康など利用者の視点の反映を強く求める。	計画の策定に際しては、自転車の各関係団体をはじめ、地方公共団体等を含めた関係者からの意見聴取を行い、いただいたご意見を有識者会議で示しながら検討を進めてきたところです。
		「アクティブモビリティ」は日本では誤解されやすいため、徒歩・自転車を明確に示す日本語表現に改めるべきである。	徒歩と自転車が、人中心の移動体系を構成する両輪であることの例示であることを明らかにしつつ用いており、原案の記述とさせていただきます。
		第１次計画、第２次計画では実行に移される施策に偏りがあり、規制的な取組が目立っていた。第３次計画では、基本理念をしっかり関係者全体で共有し、目標1・3も含め本来の自転車活用を推進するための施策を実施してほしい。	本計画では、新たにビジョンを定め、計画の目標年次までに目指す姿を示しております。いただいたご意見につきましては、自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	計画の位置づけ	急峻地形で自転車利用が困難な地域が存在するため、自治体に一律の配慮を求めることは不適切であり、「本計画を勘案し」の削除を提案する。	「本計画を勘案し」の文言は、自転車活用推進法第10条第１項及び第11条第１項の規定を参考にしたものであることに加え、ご指摘のような「地域の実情に応じた」計画を定めるよう努めることとしていることから、原案の記述とさせていただきます。
		自転車の定義について、自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要で公共性を有する交通手段として位置付ける表現への修正や、自動車中心からの転換をより明確に示す表現の強化を求める。	総論、ビジョン等の内容に合わせて自転車の定義を書き分けて表現しているほか、公共性についてはシェアサイクルの項目において記載していることから、原案の記述とさせていただきます。
		自転車が誰にとっても使える手段であり、ほとんどの日常の移動を支えるその潜在力を発揮できる環境づくりこそが本計画の目的であると明確に示すべきである。	本計画では、ビジョンにおいて、自転車は、単なる移動手段ではなく、地域の持続可能性を支える社会基盤となり得るものであるとともに、自転車がその役割を拡大し、より多くの国民が安全・安心に楽しく移動し、健康で豊かに暮らせる持続可能な社会を目指すこととしていることから、原案の記述とさせていただきます。
		「地域交通を補完する」の具体的な内容が示されていないため、他の公共交通との役割分担や利用場面について国としての整理を明確に示すべきである。	地域交通と自転車の役割分担については、多様な地域ごとの実情に応じて整理されるべきところ、本計画では、目標３において、地域公共交通計画等への自転車交通の位置付けを進めるなど、自転車と地域交通との連携を促進することとしております。
		自転車の役割の整理が不明確なため、他の交通手段との関係性を2030年までにどう明確化するのか、具体的な目標や施策を示すべきである。	本計画では、公共交通との連携や特定原付との関係を記載しつつ、ビジョン等で自転車の役割拡大に向けた方向性を示しております。
2. ビジョン	ビジョン	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・法制度を積極的に参照し、過度なガラパゴス化を避け、サイクリング文化やロードレース文化の定着を阻害しない姿勢を基本思想として位置づけることを求める。	ご指摘を踏まえ、P.15の14行目以降を下記のとおり修正いたします。 「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。」
		自転車と歩行を人中心の移動体系として位置付ける中で、「車に依存しすぎない」から「車に依存しない」表現への修正を検討してほしい。	車での移動が不可欠な方や場面が一定程度あることを踏まえ、原案の記述とさせていただきます。
		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。	ビジョンについては、計画期間年度までに目指す姿を示すものとして表現しており、原案の記述とさせていただきます。 また、本計画では、安全で快適な走行空間と交通安全の確保を基盤とし、人中心のまちづくりの実現を目指し、自転車の枠割を拡大することを記載しております。いただいたご意見につきましては、自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車の役割拡大や「確立」の内容が示されておらず、現状の何が不足で2030年に何を達成すれば確立と評価するのか国の具体的なビジョンを示すべきである。	計画の策定に際し、自転車の各関係団体をはじめ、地方公共団体等を含めた関係者からの意見聴取を行い、いただいたご意見を有識者会議で示しながら検討し、本計画では、現状と課題を整理したうえで、ビジョン及び５つの目標と実施する施策・措置に加え、評価のための指標を設定しております。
		「政策的な交通手段」の意味が示されず国の責務も不明確なため、その定義を明示しつつ国と地方公共団体の役割分担を整理すべきである。	本計画では、国の計画として、国が実施する施策・措置を明らかにしつつ、地方公共団体において、各分野において地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開されることを、自転車が「政策的な交通手段」となるとしております。
		自転車分担率を目標とするなら他交通との転換や交通体系全体の姿を国が整理し、徒歩やバスとの関係も含めた政策判断の根拠を示すべきである。	車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成、人中心の移動体系の構成等を推進し、自転車の分担率を一定程度向上させるものとして設定しております。
		自転車分担率だけでは活用推進の評価に限界があるため、自転車トリップ数の推移など実利用の増加を測れる指標も検討すべきである。	ビジョンで示した社会が実現することによる、社会や人々の変化を評価する１つの指標として設定しております。
		自転車分担率向上を目指すなら、どの交通手段からの転換を想定し、環境負荷低減にどう寄与するのかを明確に記述すべきである。	車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成、人中心の移動体系の構成等を推進し、自転車の分担率を一定程度向上させるものとして設定しております。
		2030年を目標とする持続可能な社会のビジョンがSDGsと親和性を持つ点を評価する。	本計画への賛同意見として承ります。
		自転車分担率や事故死者数の目標は不十分なため、国際水準に見合う明確で測定可能な数値目標へ引き上げるべきである。	ビジョンで示した社会が実現することによる、社会や人々の変化を評価する指標として設定しております。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
		指標の内容について、個人レベルの自転車利用による利益にも着目しつつ、目標の趣旨を損ない不十分な政策が実施されることのないようにしながら、充実化を図るべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
3.自転車を巡る現状及び課題	現状・課題（利用環境）	自転車の利用率や分担率を増やしたいのは理解するが、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。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、その整備を推進してまいります。
		現在の車道混在中心の整備から脱却し、デンマーク等の自転車先進諸国にならった高規格な走行環境を実現すべきである。	本計画では、欧州諸国での高規格の自転車走行環境の整備について研究を深め、自転車走行環境の高度化に向けて、我が国における適用可能性を検討することが重要としております。
		「自転車は車道が原則」という表現が車道混在型整備を増やす要因であるため分離空間を原則とする表現への修正と、整備形態ごとの目標値設定、青切符制度導入を踏まえた通行空間整備の方向性見直しを求める。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		日本の狭い道路事情では自転車利用が難しく、普及を図るなら道路拡張などの環境整備か、自転車は事故を起こしても無罪といった施策が必要である。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
		「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。頻度を矮小化する懸念があるため、「通行する」を「通行している」と記載すべきである。	ご指摘を踏まえ、P.7の26行目以降を下記のとおり修正いたします。 「自転車対歩行者の交通事故件数が増加傾向にある状況を踏まえ、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。」
	現状・課題（安全・安心）	複雑化した自転車交通ルールが利用者に過度な認知負荷を課し安全を損なっているとして、青切符導入に先立ち行政の責任でルールの抜本的な単純化・明確化を最重要施策として位置付けるべきである。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		「自転車以外の交通主体」は明確に「車両」と記載し、違反を「場合がある」とする不正確な表現は実態に合わせて修正すべきである。	道路交通法上で定義される「車両」には自転車も含まれるところ、当該箇所では自転車以外の交通主体にも何らかの法令違反が認められる場合があることを記載していることから、原案のとおりとさせていただきます。
		頭部負傷が自転車死者の約５割という数値は、他の交通手段と比べて高い割合を意味しない。	いただいたご意見につきましては、自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	現状・課題（地域の移動環境）	「可能な限り」という不要な表現を削除し、明確な記述に改めるべきである。	地域によっては、地域交通のサービスレベルを維持することが困難となっている現状を踏まえた表現であり、原案の記述とさせていただきます。
	現状・課題（健康増進・脱炭素）	「ゼロカーボン」や「脱炭素」とあるが、本当に必要なのは「温暖化抑止」であり、利用過程で熱や温室効果ガスを排出しては意味がないため、「温暖化抑止」を本分として逸脱がないか見直すべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		近年の異常高温により夏の自転車利用は、脱水・熱中症に加え、道路のチョコレート化、タイヤ軟化によるパンク激増など極めて過酷なものとなっている。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		「脱炭素」と言いながら原発など温暖化を促す政策を続けているが、そういった政策は止めて、再生可能エネルギーへの転換や環境保護に全力で取り組むべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		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。	ご指摘を踏まえ、P.13の11行目以降を下記のとおり修正いたします。 「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がある。」
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 5.自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	施策・措置全般	施策の実施主体・役割分担・時期・財源が不明確なため、国・地方公共団体・関係機関の責任分担を明示し、実施体制を整理することが重要である。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	目標1（利用環境の目標・施策全般、素案の施策以外）	自転車利用を支えるため、街路樹や公園の水道整備を進めるとともに、低質アスファルトの使用禁止や排出ガス・タイヤ粉塵規制の強化により大気環境・道路環境の改善を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		走行環境整備と取締り強化の均衡、電動キックボード等の新たなモビリティに対する安全規制の強化の観点から再検討が必要である。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 電動キックボードの安全規制については、本計画の対象としておりませんが、関係部局に共有させていただきます。
	施策1（地方版計画）	都市部と地方部の実情の違いへの配慮が不足しているため、地域特性に応じた柔軟な取組が可能となるよう、支援の考え方を明確にすることが望ましい。	本計画では、地方公共団体による自転車活用推進計画について、地域の実情と課題に応じた策定に向けた支援策を講じる等、地域特性に応じた柔軟な取組を支援することとしております。
		自治体間の財政力・人員・道路構造の差を踏まえ、国が十分な財政・制度支援と明確な基準を示さなければ、計画推進は過度な責任の押し付けと地域間格差拡大を招く懸念がある。	本計画では、国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じること、本計画に基づき、民間団体等が実施する取組に対して必要に応じた支援策を講じることとしております。
		ネットワークは自治体内完結ではなく広域で構築し、県境や主要ルートの安全性向上を図りつつ、EuroVeloのような広域サイクルルート化を進めるべきである。	本計画では、ナショナルサイクルルート等のサイクリングルートの走行環境等の強化を推進することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車ネットワーク計画の策定を義務化し、国が技術・財政支援を強化すべきである。	本計画では、地方公共団体における自転車ネットワーク計画の策定について、技術支援も含めて促進することとしております。
		第２次計画で自治体の自転車活用推進計画策定目標が未達となった点について、どのようなフォローアップや具体的な改善策を講じたのか示してほしい。	本計画では、第二次計画のフォローアップも踏まえ、手引きの改定等により、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を更に促進することとしております。
	施策2（通行空間整備）	道路状況の改善を進め、事故が起きにくい構造を作るべきである。現状は、幅が狭いことや縁石配置が不適切等、実際に利用できない自転車道が多い。自転車道の規格に言及し、実効性のある指針を示すべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車道の自動車との分離は歓迎する。	本計画への賛同意見として承ります。安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
		道路のどこを通れば良いのか分かりやすく、自転車と歩行者、視覚障害者や高齢者、ベビーカー、車いす使用者、自動車がすべて安全に通れるよう目指してほしい。道路に面した場所の看板の規制や、街中に街路樹とベンチを設けることも定めてほしい。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		都市内交通における、自転車専用レーンの拡充を引き続き進めてほしい。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
		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。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
		自転車利用者のマナー違反や乱暴運転により、交通障害や交通事故が発生している。公共交通機関としてのバスの運行が阻害されない環境整備を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		安全・安心で円滑な自転車通行環境の実現に向け、自転車や自動車双方の通行が妨げられる道路や押し歩きや遠回りを強いられる区間、自転車の直進ができないまたは危険を伴う交差点など問題のある状況の道を抽出し対策すべき。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		第３次計画では小型低速モビリティ全体の区分を整理・統合し、速度域ごとの単純なレーン体系に再編し、子どもから高齢者まで直感的に安全に走行できるよう迷わせない明確なインフラ整備を進めるべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車の車道走行原則化により、道幅が狭い区間や大型車両が多い道路で事故被害経験者や不安を抱える利用者が危険にさらされ移動を断念しかねないことから、道路条件や利用者の多様性に応じた柔軟な運用と配慮ある制度設計を求める。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自動車との接触事故防止のため、ペイントではなく物理的に分離した自転車通行空間の整備を求める。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
		自転車を車両扱いする標語の濫用が車道端の簡易整備を正当化しているため、実態に合わないフレーズ使用を控えるよう警察への周知を求める。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		多様な自転車が安全に走行できるよう、普通自転車基準の見直しやサイズによる通行制限の改善など走行環境の柔軟化が必要だと求める。	多様な自転車の安全で快適な通行空間の整備は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における自転車空間の「再配分」概念を本来の意味で再定義し、併せて自転車の安全確保のため信号の黄色時間延長を施策に例示してはどうか。	ご指摘のガイドラインでは、海外の整備事例も参考にしつつ車線削減等も含めて道路空間再配分について解説しています。 また、本計画では、交差点における自転車が関係する事故を減らす観点から、分かりやすさに留意しながら、自転車が従うべき信号機と標識の設置と運用を推進することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車通行空間の安全確保のため、簡易な対策だけではなく、protected intersection や parking-protected lane など海外の先進構造を取り入れるべきである。	かねてより海外の自転車通行空間の整備事例の把握に努めているところであり、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		ゾーン30内で自転車優先道路に相当する規制を導入し、自転車ネットワークの稠密化を図るよう求める。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車通行環境整備の上で参考とさせていただきます。
		路面店の駐輪スペース確保の義務化、不法駐輪の即時撤去、自転車専用レーン1万km義務化、車道の自転車優先化などが事故の削減や地方格差解消につながるとし導入を強く求める。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境の整備の上で参考とさせていただきます。
		未整備な通行環境のまま取締りが先行すると利用者の負担や萎縮を招き、安全確保という目的と整合しないため再検討が必要である。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
		車道混在区間の安全確保のため、自転車専用帯の整備に先立ち側溝部の段差解消など車道左端の走行環境改善を重要施策として明記すべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車専用通行帯を塞ぐ停車車両による危険を解消するため、規制強化や監視体制整備、荷さばきスペース義務化など実効性ある対策を計画に明記すべきである。	本計画に基づき、自転車専用通行帯の設置区間における、停車抑制対策を適切に推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車と特定小型原動機付自転車の安全な共存には、通行空間の再設計方針と速度管理の考え方を国が示す必要がある。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		通行空間や駐輪などの重要課題に対応するため、質の高い指標の大幅強化と車道混在型に依存しない整備評価の再検証を求める。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		矢羽根で済ませる整備では安全性が不十分なため、速度規制の強化や自転車レーン幅の国基準化など、国が整備方法の指針を示し自治体を誘導すべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を活用しつつ、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境の整備の上で参考とさせていただきます。
		横断歩道の自転車横断帯やそれに付随する「歩行者自転車」信号機などの、警察官による不適切な交通規制はすぐに撤廃するよう求める。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	施策3（停車抑制対策）	自転車専用レーン内の違法駐停車の取り締まりを強化してほしい。また、既存の自転車専用レーンや拡充するレーンに早急にゴムポールを設置してほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		道路上の自動車のパーキングメーターは、路外駐車場の整備で代替すべきとの考えから原則すべて撤去してほしい。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		違法駐車取締りでは自転車通行空間の確保実績が乏しいため、実効性のある別手段による空間確保を検討すべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進してまいります。
	施策4（駐輪場）	道路の駐輪スペース確保は歓迎する。	本計画への賛同意見として承ります。
		短・中距離移動の自動車から自転車利用への転換を促すため、様々なエリアで小規模も含め駐輪場の増設を推進してほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		盗難対策を強化した安全な駐輪場を整備してほしい。駐輪場整備が難しければ、防犯対策デバイスの普及に対する補助等も一策である。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		自転車走行空間を確保し、自転車と歩行者の混在による事故を低減するため、歩道上の利用率が低い駐輪場を廃止すべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		昨今の自転車サイズに対応した広い間隔のラックや一定時間無料で使える駐輪場を増やし、より気軽に利用できる環境にしてほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
		カーゴバイクに関する記載が本計画に初めて明記された進展を評価しつつ、駐輪場整備だけでなく法改正や補助制度創設を2030年目標として検討することを求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		多様な自転車に対応した駐輪場基準の明確化と地域特性に応じた支援、既存施設の改修支援、設備の安全管理基準強化、環境配慮型整備の推進を求める。	本計画では、多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		附置義務駐輪場や駐車場のポート転用など、特定の領域のニーズのみを優先するのではなく、自転車利活用の推進を念頭に置くべきである。	本計画では、多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進することとしております。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		現代の利用実態に対応するため、駐輪場の基準見直しに加え補助制度や整備義務の強化を検討すべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
	施策5（計画策定等への情報通信技術活用）	自治体間でのデータ形式・分析手法の差が大きいことから、データ活用の標準化と自治体支援を明確化すべきである。	本計画では、地方公共団体において、自転車プローブデータ等のデータの活用により施策目的や対象を明確にした自転車ネットワーク計画の策定を促進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策6（まちづくりとの連携）	生活道路への自動車侵入を防ぐため、あらゆる対策の実施を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		歩行者の安全確保は最優先事項であり、自転車走行を禁止している商店街を自転車で走行する行為には処罰規定も必要ではないか。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		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。	ご指摘を踏まえ、P.8の4行目以降を下記のとおり修正いたします。 「生活道路における必要な箇所への速度規制や、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。」
		無電柱化に際して、設置される付帯設備によって有効幅員が狭まる事例があるため、そのような現象は防止するよう十分に配慮してほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		生活道路での通過交通抑制の方針自体は大変良いが、警察の現場意識の乖離が大きいため、警察官にも自転車活用推進法の基本理念を周知するか、警察署の権限を縮小を求める。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	目標1の指標	「自転車通行空間の整備延長」の指標について、専用通行帯、専用道、車道混在に分けた指標が必要である。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進することとしており、当該施策の進捗を確認するための指標としております。
		自転車通行空間の整備について、定量的な目標と達成時期を示すことで、進捗管理や評価を行いやすくなると考える。	自転車通行空間の整備延長に係る指標を設定し、関連施策の進捗を確認してまいります。
		デジタル技術活用の施策は普及度や成果を測る指標が不明確なため、利用状況を把握できる指標を設定し、効果を客観的に評価できるようにすべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		車道混在型が自転車通行空間の大半を占める要因として「自転車は車道が原則」という表現が影響していると考え、適切に分離された通行空間を原則とし車道混在は暫定とする形に表現を改めるべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された通行空間の整備を推進することとしております。 なお、車道混在による整備は自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路では完成形態とされております。
		延長距離だけを指標にせず、安全性や利用者から選ばれやすさを反映した係数を整備形態ごとに設定し、通行空間の質を担保すべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		県土つくりプラン等への反映のため、指標達成の実施計画や都道府県別指標の設定方針を示してほしい。	今後の本計画に係る地方公共団体との連携にあたっての参考とさせていただきます。
	目標2（安全・安心の目標・施策全般、素案の施策以外）	自動車の騒音基準の規制を強化すべきである。自転車への規制だけでなく、自転車・歩行者の安全を確保するために交通全体の改善も促してほしい。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		放置されている自転車関連の道交法上の不備（標識・優先関係・通行位置・合図など）を改正項目として計画に明記すべきである。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	施策7（安全意識醸成）	外国人への交通指導で「マナー」とあるが何を指導する想定か。良心に依るものを強要するのは避けるべきである。	交通の方法に関する教則（昭和53年国家公安委員会告示第３号）第１章第１節に規定する「基本的な心構え」等を想定しております。 いただいた意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		電動キックボードやモペッドの危険走行を防ぐため、利用者・レンタル事業者・製造業者への取り締まりと罰則を厳格に実施してほしい。	特定小型原動機付自転車の安全利用に関するご意見については、自転車の活用推進に関する本計画に含めることは適当でないため、参考とさせていただきます。また、いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		「車道通行原則」の周知を徹底してほしい。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。
		自動車が自転車を追い越す際の側方間隔を数値で明文化し、免許更新時の講習や広報で強力に周知するとともに、将来的な法制化を検討してほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車利用に係るマナーの浸透や、法整備が必要である。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		行動につなげるため、ヘルメット着用率の具体的な目標数値を設定すべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		「安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備」には、ハード面に加え、自動車運転者に対する自転車に関する道路交通法の周知徹底や違反取締り強化といったソフト面の対応が不可欠であり、行政による情報発信を通じた法令遵守と思いやり運転の意識醸成を求める。	安全で快適な通行空間とルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標１及び２に基づき、所要の取組を進めてまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		日本語が理解できない外国人および外国人観光客に自転車ルールを徹底させることは困難であり、日本の交通ルール・マナーを理解してもらうには、自転車は免許制にし、日本語のみの試験にすべきである。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
		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。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		行政によるマナー啓発ではなく、日本語を読めなくても理解できる道路構造や標識の整備を進めるべき。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車活用推進には規制よりもインフラ整備・教育・優遇策を優先し、速度別ゾーン分け、歩行者のマナー徹底と罰則強化など利用者視点の安全対策を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		制度を分かりやすくし、リーフレットやQRなど国主導で情報提供をし、自転車販売店の現場で使えるようにしてほしい。	今後の本計画に係る周知にあたっての参考とさせていただきます。
		交通ルール周知は訪日外国人に限らず、自転車利用者すべてを対象に実施すべきである。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。
		事故の主因は通行空間や速度差にあるため、個人責任に偏らずインフラ改善を事故削減の最重要施策として明確に位置づけるべきである。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、その整備を推進してまいります。
	施策8（交通安全教育）	大人のマナー違反を減らすため、社会人向けの自転車交通安全講習を公共施設・企業・販売店などと連携した実施が必要であると考える。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車・軽車両の交通ルールを義務教育（小中学校）で教えてもよいのではないか。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。
		学校などでの例外措置を優先した交通安全教育の実態が、将来の違反につながっていると考えられるため、原則を外さないための指導をしてほしい。	ルール遵守等による交通安全の確保は、自転車活用推進の基盤として、目標２に基づき、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知をはじめ、所要の取組を進めてまいります。
		自転車だけでなく自動車の危険行為にも強力な対策と取締りを徹底しなければ、安全な社会の実現は不可能であると強く求める。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	施策9（自転車通学の安全確保）	現行、子ども乗せ自転車の二人乗は就学前までの年齢だが、低学年児童の単独走行は重大な事故に繋がりかねず、自転車以外の交通手段がない家庭もあり、年齢ではなく体重制限（30kg）とできないか。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		理不尽な通学用自転車規定も是正できるよう、その撤廃の道筋を計画に含めるべきである。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	施策11（指導・取締り）	青切符の過度な罰則化や自賠責の強要はやめてほしい。取り締まるべきなのは自動車のほうである。気軽に乗れなくなれば、利用率低下につながるだろう。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		道路状況が改善されないまま罰則が強化されれば自転車離れを招くため、まず道路環境を整備し、その上で取り締まりを行ってほしい。	安全で快適な自転車通行空間は、自転車活用推進の基盤として、目標１に基づき、その整備を推進してまいります。
		目標２に、特例小型原動機付き自転車の歩道走行や特定特例小型原付き自転車の徐行しない歩道通行について、指導・取り締まりを強化する項目を追加すべきである。	特定小型原動機付自転車の安全利用に関するご意見については、自転車の活用推進に関する本計画に含めることは適当でないため、参考とさせていただきます。 いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		歩道通行の例外規定の曖昧さをなくし、一貫性のある指導・取り締まりの運用を強化してほしい。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		見落とされがちな歩道走行時の徐行速度や逆走への意識啓発を強化すべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		軽車両の左折については赤信号でも他交通を妨げない限り常時可能とし、自転車の一時停止は「車両の完全停止」よりも順守しやすいルールへ見直すと良いのではないか。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
		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。	いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	施策12（公園等活用による自転車に乗れる環境創出）	施策12が盛り込まれ、子供の安全確保を重視する方向性は評価するが、公園等に限定されている点は実効性の観点から課題がある。歩道を活用した「オレンジロード（子ども用自転車優先ライン）」の導入を提案する。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
	施策13（情報通信技術の活用による事故削減）	限られた財源の中で効果的な取組を進めるため、事故データ等を踏まえた施策の優先順位の考え方や、効果検証の方法を示すことが重要である。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車以外の車両へのITS通信手段の整備・普及を進めるよう、関係官庁や関連団体への指導を求める。	本計画では、ITS 等を活用し自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		実効性のある取組として展開するため、民間の技術開発や実証に委ねるだけでなく、国が主体となってITS関連インフラやデジタル基盤への投資を進めるべきである。	本計画では、ITS 等を活用し自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車と自動車の事故削減に情報通信技術の活用が明確に位置付けられたことに賛同するとともに、さらなる具体化と着実な推進を期待する。	本計画への賛同意見として承ります。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		官民が連携した技術検証と社会実装の推進及び技術開発の支援は、自転車事故の無い社会の早期実現のための必要不可欠な施策である。	本計画への賛同意見として承ります。
		本計画に賛同するとともに、自転車事故削減システムの社会実装が関係省庁連携により進むことを期待する。	本計画への賛同意見として承ります。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		本施策に賛同するとともに、実証に留まらず持続的な社会実装に移行できるよう、柔軟な制度設計となることを求める。	本計画への賛同意見として承ります。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		本施策に賛同するとともに、具体の普及方法の検討及び実行に期待する。	本計画への賛同意見として承ります。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		本施策が安全・安心な自転車利用環境の確保に向けた新たな重点施策として明確に位置づけられたことを高く評価する。	本計画への賛同意見として承ります。
	施策14（災害時活用）	災害時には自転車が移動だけでなく住民搬送や物資輸送にも有効なため、計画中の表記を「移動手段」から「移動手段及び搬送手段」へ変更を求める。	人と物を移動させる手段として「移動手段」としていることから、原案の記述とさせていただきます。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
	目標2の指標	計画の実効性を高めるため、ヘルメット着用率について定量的な目標と達成時期を明確に示し、進捗管理と評価を行いやすくする必要がある。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		行動につなげるため、ヘルメット着用率の具体的な目標数値を設定すべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		自転車安全教育が実際に推進されるよう、小中高生を対象とした自転車安全教育の実施率を指標に追加すべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
		ヘルメット義務化は自転車利用を阻害するため避けるべきであり、着用率の「前年以上」など利用を遠ざける指標設定にも反対する。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。 いただいたご意見につきましては、関係部局に共有させていただきます。
	目標3（移動環境の目標・施策全般、素案の施策以外）	過疎地域では高齢者が中心であるうえ、車でも時間をかけて買い物に行くような環境であるところ、自転車利用は現実的ではないのではないか。	本計画では、高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関する技術・製品開発等を支援することとしているほか、地域交通との連携により地域の移動課題の解決に貢献できるよう、関連する取組を推進することとしております。
	施策16（公共交通連携）	高齢化社会における自転車活用の意義を周知するため、ラストワンマイル移動の実現を目標として掲げるべきである。	本計画では、「交通空白」等の地域の移動課題の解決の貢献に向け、関連する取組を推進することとしており、ラストワンマイルの移動への対応も含まれていると考えるため、原案の記述とさせていただきます。
		公共交通持ち込み可能化は、CO2排出量低減・健康寿命延伸・地方格差解消等につながるとし導入を求める。	本計画では、公共交通機関への自転車の持込みを促進するため、サイクルトレイン等の導入促進等の取組を推進することとしております。
		自転車交通の公共性や他交通との役割分担の整理がないまま地方計画への一律の位置づけを促すことには、計画制度上の整合性や地方自治体の負担の面で疑問がある。	本計画では、計画の手引きやガイドライン等における記載の充実や、地方公共団体への好事例の情報発信等を推進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の地方公共団体との連携にあたっての参考とさせていただきます。
		行政と交通事業者との連携がうまくいってない。地方自治体に丸投げせず、国から交通事業者や地方自治体の取組みにに誘導策を出すなど、国が補助を出すことを求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策17・26（シェアサイクル）	シェアサイクルを安全で持続可能なサービスとするため、定期点検の義務付けと長期間運営を可能にする支援策の導入を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		附置義務駐輪場のポート転用よりも、まずは全国的な実態調査と設置・運用の適正化を優先すべき。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		古い調査に基づくシェアサイクル利用率の記述には妥当性が乏しく、高い離脱率の要因分析と公共性の検証を新しいデータで国が示すべきである。	本計画では、良好な地域の移動環境の形成の観点から、シェアサイクルの普及を促進することとしています。現状把握については、入手可能なデータを用いて行っており、今後、当該データが更新された際には、フォローアップして適切に現状把握に努めてまいります。
		公共駐輪場でシェアサイクルのみを優遇するのは妥当性を欠くため、各利用形態の公共性や法目的への適合性を整理したうえで位置づけを見直すべきである。	本計画では、公共の自転車駐車場のモビリティハブとしての機能向上について、利用状況等を踏まえることとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車利用環境整備の上で参考とさせていただきます。
		第２次計画で指摘されたシェアサイクルの公共性や事業継続性の課題が解消された根拠が示されていないため、第３次計画での位置づけ変更の理由と評価を明確にすべきである。	本計画では、第二次計画においてシェアサイクルの普及が進んでいる状況を踏まえ、公共性を有する交通手段として引き続き普及を促進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		シェアサイクルは走行時以外の工程でCO_2排出が大きくなる可能性があり、ライフサイクル全体で見ると必ずしも環境負荷が小さいとは言えない。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		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。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策18（サイクルトレイン等）	列車への自転車スペースの確保の取組を歓迎する。	本計画への賛同意見として承ります。
		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。	ご指摘を踏まえ、P.40の目標３－施策18－措置①を下記のとおり修正いたします。 「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。」
		長距離バスでは自転車を積み込めないケースが多く不便であるため、自転車積載を普及させるための支援策や取組を進めてほしい。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策19・27（自転車通勤）	海外同様に、日本でも自転車通勤への金銭的支援制度を導入すべき。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		通勤・通学・業務利用を重視しすぎず、買い物や送迎など日常の私的利用も同等に重視すべきである。	本計画では、ビジョンにおいて、通勤・通学だけでなく、買い物においても、選択肢として自転車が根づくことを掲げております。
	施策20（安全な自転車の普及）	ロードバイクのハンドル径に適合しない現行JIS規格がベル未装着の一因であるため自転車ベルのJIS規格見直しを求めるとともに、電動アシスト自転車についても国際規格との整合を図りガラパゴス化を防ぐ改善を続けてほしい。	自転車ベルの寸法はJIS規格においてあくまで例示表記であること、また、電動アシスト自転車の国内規格は我が国の道路交通環境や道路交通規制等を背景にしたものであることなどから、原案の記述とさせていただきます。いただいたご意見は、関係省庁を通じて関係団体に共有させていただきます。
		自転車の積載制限は安全性が確保される場合に地域状況を踏まえて見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかけるべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策21（多様な自転車の開発）	目標３の施策21について、カーゴバイクやタンデム自転車など多様な自転車の活用を推進することを追加してほしい。	本計画では、目標３に基づき、多様なニーズに対応した高い安全性を備える自転車の開発及び普及を促進することとしており、原案の記述とさせていただきます。
		電動アシスト自転車の利便性向上に向け、アシスト方法等の研究を進めるとあるが、国として具体的に何ができるのか。	商品動向などに係る調査や情報発信等を通じ、アシスト方法等について研究を進めることとしております。
	目標3の指標	シェアサイクルの施策について、普及の到達点や成果を測る指標が不明確なため、利用状況を把握できる指標を設定し、効果を客観的に評価できるようにすべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。

該当箇所		計画素案に対する意見	意見に対する考え方
		シェアサイクル導入市区町村数500という目標の根拠が不明確で他施策との比較整理もないため、設定理由と位置づけを基本計画として明確化すべきである。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。なお、施策の進捗状況等に関するフォローアップに際しては、指標のみならず措置の取組状況も含め、総合的に実施することとしております。
	目標4（健康・脱炭素の目標・施策全般、素案の施策以外）	理念や指標はしっかりしているが、市民参加型で具体的な行動変容を促す施策が不十分である。実効性を高めるため、自転車マイナポイント制度の創設と段階的なインセンティブ設計を提案する。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策22（健康づくり）	マイ自転車購入補助の導入は、CO2排出量低減、健康寿命延伸等につながるとして導入を強く求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策23（サイクルスポーツ）	誰もが気軽にマウンテンバイクを始められるような環境整備が必要であり、サイクルスポーツの例示としてマウンテンバイクに言及すべきである。	サイクルスポーツとして、ご指摘のマウンテンバイクは含まれていることに加え、ロードバイク、BMX等の多様な自転車を対象としていることから、原案の記述とさせていただきます。
	施策24（環境負荷軽減）	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。	ご指摘を踏まえ、P.24の８行目以降を下記のとおり修正いたします。 「また、自転車利用の促進により、短中距離の自動車利用について、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。」
		デコ活は環境省案件と思われるが、国交省と警察でも、歩行者と自転車が優先されるような仕組みをつくるなど、対応できることについては施策としての実施を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策25（サーキュラーエコノミー）	自転車部品はアルミなどリサイクル性の高い素材が多いにもかかわらず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組を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車防犯登録について、都道府県ごとに異なる現行制度では検索連携が不十分で抹消手続きも統一されていないため、全国で一元化された統一システムの整備を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		防犯登録の電子化にあたり、利用者・販売店の負担を増やさない分かりやすい手続きと国主導の資料整備を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		自転車防犯登録制度が形骸化している。各都道府県警察で管理している防犯登録を全国化するとともに、運用の改善が必要と考える。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	目標4の指標	サイクリング行動者率の指標があれば、特定性に欠ける運動・スポーツ実施率と運動習慣者割合の指標は不要ではないか。	サイクリングを含む運動やスポーツを習慣化している者の割合を、頻度別に測ることで、目標４に基づく施策の進捗状況を確認することとしております。
	施策28（サイクリング環境）	インバウンドサイクリストを始めとする長距離移動のサイクリストへの対応や全国でサイクリングを楽しめる環境整備のため、サイクリングルートの全国的なネットワーク化を目指すことを追加すべきである。	本計画では、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇りうるサイクリングルートの整備を推進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策29（観光地域づくり）	道路整備に留まらず、地域特性を活かし民間事業者が主体的に関与できる制度設計を、本計画の中でより明確に位置付けるべきである。	本計画では、サイクルツーリズムの推進に向け、サイクリング環境の創出のほか、自転車活用による観光地域づくりを推進することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		観光施策に偏重せず、日常利用の安全・利便性向上を最優先にすべきである。	本計画では、サイクルツーリズムの推進のほか、良好な自転車利用環境の実現などについても実施することとしております。いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
	施策31（国際会議・大会）	国際大会だけでなく国内の自転車イベントについても、海外参加者が申し込み・参加しやすくなるよう、エントリーシステム改善やガイドライン整備などの支援を求める。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
		「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。	ご指摘を踏まえ、P.15の14行目以降を下記のとおり修正いたします。 「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。」
	目標5の指標	目標５の指標「国内旅行（宿泊・日帰り）においてバイク・自転車を利用した旅行者率」について、「バイク」はオートバイと誤解される可能性があり、「バイク」は不要ではないか。	指標について、各目標ごとに、施策の進捗状況を数値化して確認可能なものについて、客観的なデータを継続的に集計可能な指標を設定しつつ、現行計画よりも新規追加及び既存指標の内容拡充をしております。ご指摘の指標については、根拠とする統計において、調査事項が「バイク・自転車」とされ、自転車のみの統計がないことから、原案の記述とさせていただきます。
6.自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	関係者の連携・協力	「関係者が一堂に会する会議」に一般市民が含まれていない点を問題視し、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。	ご指摘の「関係者」には一般市民も含まれることから、原案の記述とさせていただきます。
	財政上の措置等	国の果たすべき役割が分かりづらい。	本計画は、自転車活用推進法に基づき、政府として自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために策定するものです。
		自治体の財源不足を踏まえ、各施策にどの程度予算を確保するのかを明確にすべきである。	いただいたご意見につきましては、今後の自転車活用推進の上で参考とさせていただきます。
その他	その他	警官の点数稼ぎにされ続けてきたから全体的に反対である。	ご意見として承りました。
		意見募集様式のWordは必要ない。	ご意見として承りました。
		有識者会議の委員構成がスポーツ寄りで日常利用者の視点が不足しており、車道走行推進に偏ることで自転車活用の促進に逆行しているのではないかと懸念する。	ご意見として承りました。
		他国からの攻撃時や天災時にも被害なく安全・快適に自転車に乗れる、自転車との衝撃を吸収する技術で人が死傷等しない、病気時でも自動で行きたいところに発着できる環境を実現してほしい。	ご意見として承りました。