

島根県自転車活用推進計画（素案）に対するご意見と県の考え方

No.	ご意見の主旨	ご意見に対する県の考え方
1	<p>サイクルロードの推進も良いが、従来の生活道路の整備が先だと思う。急に段差があったり、穴があったりで危険な箇所が多々ある。そちらの整備を先にしてほしい。</p>	<p>生活道路の整備や、路面の維持管理の必要性については認識しており、自転車通行空間のみを優先して整備するものではありません。</p>
2	<p>道交法で決められた自転車手信号三種について、島根大学周辺の川津地区内では殆んど見ることがない。学生や教授陣が路上で実践すると自転車利用も進むと思う。</p>	<p>警察では、自転車利用者のマナーの向上と交通事故防止を図るため、交通安全教室等において手信号を含めた自転車通行ルールの周知徹底を図っているほか、広報啓発活動や地域・交通ボランティア・学校等と連携した街頭指導を行っています。 今後も、関係機関・団体等と連携し、自転車利用者の交通ルールの遵守とマナーの向上を図って参ります。</p>
3	<p>施策1の取組1において、「市町村の”自転車活用推進計画”や”自転車ネットワーク計画”の策定を促進する」とあり、両計画が自転車の利用に関する施策の両輪として位置づけられている。一方、取組2のなかでは、「”自転車ネットワーク計画”等に基づき、関係機関と連携しながら自転車道や自転車通行帯等の自転車通行空間の確保について検討します。」とあり、「”自転車ネットワーク計画”が通行空間整備の前提となっている。また、目標1の成果指標として「市町村版自転車活用推進計画策定市町村数」の目標値が「3」と記載されている。このため、本来、自転車関連計画の両輪として策定すべき”自転車ネットワーク計画”と”自転車活用推進計画”の策定目標にアンバランスが生じている。取組1で両計画の策定支援をもう少し具体的にするとともに、成果指標は両計画とも「3」とすべきではないか。</p>	<p>市町村への策定支援については「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を周知するほか、情報提供に努めて参ります。 また、自転車ネットワーク計画は市町村が自転車活用推進計画の中に位置づけて策定すべきものであるため、成果指標としては自転車活用推進計画のみを記載しています。 該当部分を一部修正しました。</p>
4	<p>施策8の取組5に関し、令和2年度の島根県交通安全県民運動実施要綱の年間の運動重点にあげられている「自転車の安全利用の推進」の中では、推進事項「自転車の点検整備と損害賠償責任保険加入の励行」の内容に、事故発生時の備えとして、「傷害・賠償責任保険や自転車保険に加入する」とある。自転車に関する保険は、多様で各種の保険や共済の特約条項となっていることが多く、保険相互の重複確認が必要なため、保険内容の確認は、自転車利用者にとって極めて重要で消費者トラブルにもつながりかねない。このため他県では、保険加入の確認について、丁寧に取られている。保険加入率が全国下位となっている本県では、県民運動実施要綱と整合を図るとともに、保険加入に関し他の自治体のような条例化を行わないのであれば、広報において特に丁寧に取扱うとともに、相談等にも応じるようにした方が好ましい。また、TSマークによる損害賠償は、補償対象が限定的であり、慎重に取り扱う必要がある。</p>	<p>自転車に関する保険が各種の保険の特約となっている場合があり、保険内容の確認が重要であること等の情報も含め、自転車の安全運行や点検整備、自転車保険、TSマークに関する県民の皆様の適切な理解を深めるための広報啓発に努めて参ります。 該当部分を一部修正しました。</p>
5	<p>国の自転車活用推進計画では、自転車通勤に関する施策について記述され、国としての役割と地方自治体等でもできる役割と内容について具体的に示されている。市町村においては、すでに長らくノーマイカーデーにより自転車の利用が促されており、昨今はSDGsに関する取り組みが重要視される中、県および市街地を抱える関係市が、自らが取り組むことも含め、施策の中で自転車通勤について取り上げることが好ましい。</p>	<p>市町村が定めるノーマイカーデー等、通勤における自転車利用を促す取組へ協力するとともに、自転車を活用した健康づくりを、運動促進の一つの例として日常生活における自転車利用を促進して参ります。 該当の部分を一部修正しました。</p>