

「自転車の利用に関する条例（仮称）」骨子（案）へのご意見と県の考え方

くらし安全・消費生活課

○ 意見募集期間：平成30年11月21日（水）～12月20日（木）（30日間）

○ 意見の総数：21名（56件）

No.	該当箇所	ご意見の内容	県の考え方
1	1 - 条例の 目的・基本理念	○ 山岳地においては、マウンテンバイクの利用は「自然環境を破壊」する行為となる恐れがある。 目的・基本理念に記載されている基本認識を改めるとともに、自転車利用者の責務にも、自然環境に配慮した適切な自転車利用の文言を盛り込むべきである。 また、「自転車活用推進計画」に定める事項についても、同様である。	○ 長野県の豊かな自然環境を保全することは重要であると考えますので、条文に明記したいと考えます。なお、自転車活用推進計画にも自然保護に関する施策を明記する予定です。
2		○ 環境への負荷低減という表現は、誤解を招く可能性があり、「二酸化炭素低減」にしたらどうか。 また、長野県の地形を生かしたという表現についても、県内で生じている問題点について、環境省や林野庁から情報収集すべきである。	○ 環境への負荷低減には、二酸化炭素の低減も含め、自然環境の保全も含めた表現としております。ご意見のとおり、関係省庁から情報収集し、問題点等を改善していきます。
3	2 - 県等の 責務、県民等の 役割（1）	○ 県の責務として、駐輪場の整備を入れるべきだ。	○ 自転車駐車場は公共施設や大規模な商業施設、また鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点など、利用者の立場に立ち適切な場所に適切な規模で設置することが重要と考えます。 このため県のみならず、市町村や民間事業者も含め官民が連携し整備を進めて行くべきと考えますので、市町村等が駅やバス停等へ駐輪場を整備する場合、交通事業者との連携が図られるよう調整します。 なお、駐輪場整備は様々な整備主体が想定されるため、整備の支援について、自転車活用推進計画にも位置付けてまいります。
4		○ 県民や自転車利用者に様々な責務を課しているのに、道路管理者たる国・県・市町村に何の責務も課さないのは、一方的ではないか。 いかに整備された自転車に乗り、安全に関する知識があっても、現状の整備が不十分な道路の状況を是認しては自転車・自動車の双方が不幸である。	○ 県の責務として、自転車の利用に関する総合的かつ計画的な施策を策定し、国、市町村と連携して実施していくことを明記します。 なお、道路環境の整備等についての具体的な施策については、自転車活用推進計画に明記する予定です。

5	2 - 県等の責務、県民等の役割（2）	○ 必要な点検及び整備に努めるとあるが、点検・整備を担う街の自転車店が経営難、後継者不足で次々と閉店している。 利用促進と併せて、小規模自転車店の振興策を立てるべきである。	○ 自転車の点検整備に関係する団体と協議してまいります。
6		○ ヘルメットの購入・着用、自転車の安全利用に関する情報を拡散してほしい。	○ ヘルメットを含む事故の被害を軽減するための器具の使用について、条例に明記することを考えています。 また、安全な自転車利用を促進するため、ライフステージに応じた安全教育、特に自転車に乗り始める幼少期からの安全教育を推進してまいります。
7	2 - 県等の責務、県民等の役割（6）	○ 児童等への交通安全教育は、法令も教えるべきである。 また、死亡事故の多くは頭部外傷であり、高齢者を含めヘルメット着用の促進を明記すべきである。	○ ヘルメットを含む事故の被害を軽減するための器具の使用について、条例に明記することを考えております。 ○ 安全な自転車利用を促進するため、ライフステージに応じた安全教育の充実を図ることを考えています。 県では、自転車に乗り始める幼少期の安全教育について、特に推進していきます。
8	2 - 県等の責務、県民等の役割（8）	○ 自転車の利用に関する理解については、県内の道路の多くは自転車と並走できる幅がなく、自動車運転者に特にお願いしたい。	○ 歩行者、車両の運転者等、道路を共有する全ての人が思いやりの行動に努めてもらうことが、重要と考えております。 条例制定を契機に自動車運転者の更なる安全意識向上のための各種啓発活動に努めてまいります。
9		○ 関係法令の遵守に関する啓発は、自動車運転者に特にお願いしたい。	○ 歩行者、車両の運転者等、道路を共有する全ての人が思いやりの行動に努めてもらうことが重要と考えております。 条例制定を契機に自動車運転者の更なる安全意識向上のための各種啓発活動に努めてまいります。
10		○ 自動車運転者の遵守事項にある「配慮」は、道路交通法にも明記されているように「関係法令を遵守し安全走行」とすべきである。	○ 自転車に関する条例ですので、自動車運転者には、関係法令の遵守、安全走行を含めて、自転車への配慮という表現にさせていただきました。 なお、自動車を運転する方については、事業所等での安全講話の場において、道路を共有する全ての人に配慮する運転をするよう教示していく予定です。

11	2 - 県等の責務、県民等の役割（8）	○ 安全利用の推進は自転車利用者のみならず、ドライバーの自転車走行への理解のための啓蒙活動が圧倒的に重要である。	○ 自転車事故防止のためには、自動車運転者の理解も不可欠と考えますので、自動車運転者には他の車両等への思いやり運転の醸成をあらゆる機会を通じて、関係機関・団体と協働し、啓発活動に努めてまいります。
12		○ 自転車利用者への安全啓蒙は、「あれは危険、これはだめ」だけではなく、本来自転車の持つ権利も教えないと、自転車利用の魅力は輝くことなく、自転車利用者は委縮し続け、その上にドライバーが胡坐をかいている危険な状況が未来永劫続いてしまう。	○ 頂いたご意見を参考にして、条例や活用推進計画に反映させていただきます。
13		○ 自動車運転者の遵守事項について謳われているが、是非とも道路を共存して利用できるように啓蒙活動をお願いしたい。	○ 道路を共有する全ての方が思いやりを持った行動ができるよう、あらゆる機会を通じて各種啓発活動に努めてまいります。
14		○ 自動車運転者の遵守事項が最後にあるのはおかしい。 自動車による自転車利用者の死亡事故は悲惨であり、現在、自転車で安心して走れる道路はほとんどない。	○ 歩行者、車両の運転者、全ての人が道路を利用する際は思いやりを努めてもらうことが重要と考えておりますので、条例制定を契機に各種啓発活動に努めてまいります。 ○ 自転車に関する条例ですので、自動車運転者には、関係法令の遵守、安全走行を含めて、自転車への配慮という表現にさせていただきました。 なお、自動車を運転する方については、事業所等での安全講話の場において、道路を共有する全ての人に配慮する運転をするよう教示していく予定です。
15	3 - 自転車活用推進計画（1）	○ 健康や環境のことが考えられ、観光振興に関しても言及されていて長野県の活性化につながる。	○ 具体的な施策については、自転車活用推進計画の中に盛り込んでいきます。
16	3 - 自転車活用推進計画（2）ーイ	○ 通勤に関しては、自動車で走る距離を自転車に置き換えなければ、環境負荷の低減(CO2の削減)にならない。 目的地まで遠いために自動車に乗るのであり、取り組む施策として、あえて短距離と明記している理由は何か。	○ 国の調査によると、自動車による移動は5km以内の利用が約4割を占めることから、比較的短距離の自家用車利用を自転車利用等に転換することが重要であると認識しています。長距離の通勤に関しては、自転車と公共交通機関の組み合わせにより長距離通勤も無理のない範囲で実施が可能となり、CO2の削減に寄与できるものと考えております。

17	3 - 自転車活用 推進計画 (2) - イ	○ 「環境負荷の低い交通手段への転換」(付属資料1 施策(案))の例として挙げられている「通勤や短距離移動における自転車利用の促進」は、市町村職員が目標を示して先導してほしい。	○ ご提案いただいた事項について、今後、市町村を対象とした温暖化対策に関する会議の場等で、自らの事務事業に係る温室効果ガスの排出を削減する取組として検討するよう促してまいります。
18	3 - 自転車活用 推進計画 (2) - ウ	○ 観光客用のサイクルマップの作成や道路案内の充実が必要である。	○ 安全に長野県でのサイクリングを楽しんでいただくため、観光客用のサイクルマップの作成や道路案内の充実は必要と考えていますので、市町村等と協力した、サイクルマップの作成や道路案内の充実について、自転車活用推進計画に位置付けてまいります。 また、今後設立予定である「長野県サイクルツーリズム推進協議会(仮称)」において、お勧めのサイクリングコースを、地域(市町村、民間団体等)と相談しながら設定し、構築する予定のウェブサイト上で、一元的に紹介していきたいと考えております。
19		○ サイクルツーリズムによる観光振興を挙げていることは、素晴らしい。他県には無い山岳を活かし、国際的な自転車レースを招致したらどうか。アルプス縦断レースを開催し、山並みが国際放送されれば、高額なCMよりも効果的であり、世界にアピールできる。	○ 「山・坂」は山岳県ならではの大きな魅力であり、こうした本県の特性を活かすことで、「海のしまなみ海道」を上回る世界級のサイクリング王国となり得る可能性があるかと認識しております。 今後、情報発信や走行環境の整備など着実に進めていきながら、将来的には、国際的な自転車レースなどのイベント開催にもつなげていきたいと考えております。
20		○ 観光での利用については、自然環境の保護と登山者などの安全を十分に配慮すべきであり、この点は私有地にも適用されなければならない。	○ 私有地を含めた自然環境の保全に係る施策については、自転車活用推進計画の中で検討してまいります。
21	3 - 自転車活用 推進計画	○ 県民で最も自転車を利用している者(生徒)の立場への環境整備が、第一に置かれるべきだ。	○ 通学ルートなどの生活道路における自転車通行空間の整備は必要と考えていますので、自転車活用推進計画に位置付けてまいります。
22	(2) - エ	○ 自転車の走行環境の整備として矢羽根型路面表示の拡大を考えているようだが、狭い日本の道路で自転車に道路の路肩を走行することを強要する前に、自転車が安全に走れる道路環境の整備をするべきである。路面表示を進めるなら、最低でも1.5m ぐらいの幅にしてほしい。	○ 自転車が安全に走行できる環境を整備することが必要と考えています。 整備手法等については矢羽根型路面標示の他、自転車専用通行帯などの手法も考えられることから、道路幅員や交通状況等を踏まえ、市町村や警察等とも調整の上決定してまいります。
23		○ 県内の道路は狭く、自転車専用レーンもほとんど設けられていないため、自転車が歩道でなく車道を走行すると危ないことが多々ある。安全で安心な自転車の利用を促進するためには、子どもも安心して通行できる自転車用のレーンの整備など、安全確保のための道路環境整備が不可欠であるので、県としても、自転車のための道路環境整備を計画的に進めてほしい。	○ 子どもたちが安心して通行・利用できる道路環境の整備は必要と考えています。 生活道路における自転車通行空間の確保に取り組むことについて、自転車活用推進計画に位置付けてまいります。

24	3 - 自転車活用 推進計画 (2) - エ	<p>○ 既存の自転車道とは、歩道に白線を引いて作った自転車歩行者道路を含むのか。</p> <p>自転車の歩道走行を促進する自転車歩行者道路の指定は、自転車による事故の高額賠償事例を助長するものであり、自転車歩行者道路の利用を促進したり、距離が延びるようなことになっては、ますます自転車事故が増えるのではないか。</p> <p>道路標識どおりに走ろうとしても走行不能な箇所があり、道路標識を無視する走り方を増やしている。走れない自転車道を整備しても事故の抑制にはならず、「自転車道の整備を進めているが、走行区分違反の違法自転車が事故を起こしている」というような自転車道が整備されることを心配している。</p>	<p>○ 県としては、関係機関と協働し、交通事故を起こさないための交通安全教育の推進と道路環境の整備に努めてまいります。</p> <p>なお、白色実線が引かれている歩道は、普通自転車が歩道を通行する部分を示す標示になりますので、自転車専用道路ではありません。</p>
25		<p>○ 日常の足やスポット観光としての歩道・生活道の整備と、本格サイクリングの車道走行の安全確保の両方が必要である。</p>	<p>○ 生活道路における自転車通行空間の確保のみならず、レジャーとしてサイクリングを楽しむ方や、スポーツとして自転車を楽しむ方などのための自転車通行空間の確保も必要と考えています。</p> <p>こうした方々に対応した、自転車通行空間の確保に取り組むことについて、自転車活用推進計画に位置付けてまいります。</p>
26		<p>○ 自転車を利用するための環境整備に関し、現状での整備されたサイクリングロードの距離数やこれからの整備目標距離数・整備地域について、具体性を持たせると分かりやすくなるのではないか。</p>	<p>○ 具体的な数値目標等について、自転車活用推進計画に定めてまいります。</p>
27		<p>○ 自転車は利用価値の高い交通手段であり、日常的なものと非日常的なものを区別して検討することが重要である。</p> <p>また、環境が整備されれば、高齢者の有力な外出手段となる。</p>	<p>○ 自転車は健康増進や環境負荷の低減等から、その利用価値は更に高まっていくことが予想されています。これらを踏まえ、条例でも通勤通学や観光面での利用促進を考えています。</p> <p>安全な自転車の通行空間の確保は、両者に共通する課題もあり、高齢者の移動など日常での利用に固有な課題もありますので、自転車活用推進計画の中で具体的な施策を策定し、実施していく予定です。</p>
28	3 - 自転車活用 推進計画 (2) - オ	<p>○ 自転車は、用途が多様でスピードも様々である。</p> <p>スピードを出さない自転車は、歩道の走行を認めるべきである。</p> <p>また、自転車の歩道走行には、制限速度を設けてもよいのではないか。</p>	<p>○ 道路交通法では、自転車の運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者等であるときは、歩道を通行することができるとされています。</p> <p>また、歩道を通行するときには、原則、徐行して進行しなければならないとされていますので、こういった内容を交通安全教育で指導してまいります。</p>

29	3 - 自転車活用 推進計画 (2) - 一オ	<p>○ 学生から人生のベテランである高齢者に至るまで、自転車のルールを違反している光景をよく見かける。</p> <p>自動車の免許保有率の高い長野県であれば、自動車の交通ルールを基本として自転車のルールへの理解を深め、親が子どもに教えられるような形になると良い。県では、そのきっかけを提供し、自転車安全県を目指してほしい。</p>	<p>○ 自転車事故の防止には、交通ルールやマナー向上が不可欠と考えます。</p> <p>条例を契機に県では関係機関と連携し、幼児、児童、生徒を中心にライフステージに応じた交通安全教育の推進を考えております。</p>
30		<p>○ 安全について一方的に教え込むのではなく、対話的な方式を採るべきである。また、子どもの意見を尊重すべきである。</p>	<p>○ 安全な自転車利用を促進するため、ライフステージに応じた安全教育の充実を図ってまいります。</p> <p>県では特に自転車に乗り始める幼少期からの安全教育を推進してまいります。</p>
31		<p>○ 車を運転する者が、歩行者と自転車について理解するため、免許更新時にも「交通の教則」を配布すべきである。</p> <p>また、歩行者・自転車用の指導書を作り、容易に入手できるようにすべきである。</p>	<p>○ 関係する交通安全団体に働きかけを行っていくとともに、道路を共有する全ての方が思いやりを持った行動ができるよう、あらゆる機会を通じて各種啓発活動に努めてまいります。</p>
32	4 - 自動車損害賠償保険の加入等 (1)	<p>○ 「自転車損害賠償保険」の定義を明確にしていきたい。</p> <p>他県の条例から推測するに「個人賠償責任保険」の契約または付帯を義務付けるものと考えているが、条例文(案)を作成するまでに、明らかにされたい。</p>	<p>○ 自転車損害賠償保険の定義「自転車の運転により生じた他人の生命又は身体の損害を補填するための保険又は共済」を条文に明記する予定です。また、自転車の保険には、人に掛ける保険と物(自転車)に掛ける保険など様々な形態があります。</p> <p>条例制定後は、それぞれの保険がどのような場合に補償されるかや自転車保険の加入確認方法など周知していく予定です。</p>
33		<p>○ 自転車損害賠償保険に一律加入させることに反対する。</p> <p>重大事故の多くは、一部の不心得者によるものであり、自転車を唯一の交通用具とする年金生活者に一律加入を強制することは酷である。</p>	<p>○ 県としては、関係機関と協働し、交通事故を起こさないための交通安全教育の推進と道路環境の整備に努めてまいります。</p> <p>しかし、万が一の交通事故の発生に際し、被害者の補償・加害者の生活を守る観点から、他人の生命や身体に損害を与えた場合に補填するものを限定して、自転車の保険加入を義務化する予定です。月 100 円程度負担をお願いすることとなりますが、県民生活の安全・安心の観点からご理解願います。</p>
34		<p>○ 自転車損害賠償保険の加入は必要だと思いが、保険制度自体を県が主体となって整備すべきである。</p> <p>自動車の自賠責保険のように全員が加入するような最低限必要な補償内容の自転車保険を県が整備し、加入を勧めるようにしてはどうか。</p>	<p>○ 自転車保険には、人に掛けるものや物に掛けるもの、また、自動車保険の付帯など様々な形態があり、保険料や加入方法などから選択していただくことが望ましいと考えております。</p> <p>また、補償内容については、全国で発生した過去の損害賠償請求の発生状況を見ながら、広くの皆様へ情報提供してまいります。</p>

35	4－自動車損害賠償保険の加入等（1）	<p>○ 県が、高齢者も加入できる自転車損害賠償保険を用意する必要があるのではないか(例えば、3輪車限定で加入できる保険など)。</p> <p>高齢者が保険に加入できず、自転車に乗れないというのであれば、それに代わる何らかの補助(タクシー利用への補助)が必要ではないか。</p>	<p>○ ご家族が何人居ても、年齢を問わず月 100 円程度で加入できる保険商品もありますので、県民生活の安全・安心の観点からご理解願います。</p>
36		<p>○ 条例で義務化することに賛成。</p> <p>自転車は、幼い子どもを含め誰でも簡単に利用できる乗り物であるが、自動車やバイク同様、交通事故を引き起こす乗り物でもあるという意識が社会的に希薄である。</p> <p>自転車の利用を今後県として促進するのであれば、県民の安全・安心を確保するために、罰則付きでなくても保険の加入を義務化し、県民の保険加入への意識を高めることが必要である。</p>	<p>○ 県では、自転車の利用促進にあたり、自転車事故によって生じた他人の生命・身体の被害に対する補償を確実に行うとともに、加害者側の経済的破綻も回避し、安全・安心な県民生活を実現するため、県内の自転車利用について保険加入を義務化する予定です。</p>
37		<p>○ 自転車損害賠償保険の加入等については、具体的に検討がなされている。</p> <p>自転車を取り巻く環境を整備することで事故は減少する。</p>	<p>○ これまで検討連絡会議や県民との意見交換会等で意見を伺い、自転車損害賠償保険の加入を義務化とするという方針を決めさせていただきました。</p> <p>万が一の交通事故の発生に際し、被害者の補償・加害者の生活を守る観点から、他人の生命や身体に損害を与えた場合に補填するものを限定して、自転車の保険加入を義務化する予定です。</p> <p>○ 自転車事故を防止するための道路環境整備は必要なことですので、自転車活用推進計画において、具体的な施策を考えていきます。</p>
38		<p>○ 自転車保険と言われる「個人賠償責任保険」については、一世帯に一契約、必ず必要な保険であると考えている。</p> <p>重複加入を避けるために、保険会社等に一斉確認を依頼したらどうか。</p> <p>また、長野県では、ほとんどの家で車を持っていることから、新しい保険を作らなくても、自動車保険の特約で間に合うはずである。</p>	<p>○ 重複加入を防止するため、保険の加入確認方法について周知するなど、保険会社等と連携した対応に努めてまいります。</p>

39	4－自動車損害賠償保険の加入等（1）	<p>○ 自転車損害賠償保険の加入等について、次のようにしていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用者：「加入しなければならない」→『加入することを勧める』 ・ 保護者：「加入しなければならない」→『加入することを勧める』 ・ 事業者：「従業者本人について又は従業者が使用する自転車について」→『事業者は、従業員が使用する自転車について』 	<p>○ 自転車保険加入は、万が一の交通事故のために加入するものです。県としては、関係機関と協働し、交通事故を起こさないための交通安全教育の推進と道路環境の整備に努めてまいりますが、交通事故のリスクは残ってしまいます。</p> <p>交通事故の発生に際し、被害者の補償・加害者の生活を守る観点から、自転車の保険加入を義務化する予定です。なお、月 100 円程度で加入できる自転車の保険商品もあることから、県民生活の安全・安心の観点からご理解願います。</p>
40		<p>○ 自転車損害賠償保険への加入については、基本的に賛成。事故の加害者となったときの「転ばぬ先の杖」である。</p>	<p>○ 万が一の交通事故に備えるため、人の生命、身体に対する損害を補填する自転車保険加入を義務化して、加入を促進してまいります。</p>
41		<p>○ 加入している保険内容を理解し、加入していることをどのように証明するか（高価な自転車にはステッカーを貼りたくないという心理も働く）等が課題になる。</p>	<p>○ 自転車の保険には、人に掛ける保険と物（自転車）に掛ける保険があります。</p> <p>まずは、自転車を利用者の方が自転車の保険に加入しているか否かの確認方法や、様々な保険の対象等についての広報や啓発活動に努めてまいります。</p>
42		<p>○ 損害保険加入の対象者が、県内在住者なのか、県内を通行する者なのか不明である。県民以外が県内を通行する場合もあり、全国共通の制度とすべきである。</p>	<p>○ 条例は長野県内を走る自転車について、自転車保険の加入義務化を予定しています。</p> <p>従いまして、県内居住者及び観光等で訪れるサイクリストの皆様も加入義務が求められます。</p> <p>なお、国の自転車活用推進計画では、各自治体に自転車の保険加入を推奨することとされています。</p>
43		<p>○ 自転車を使用する事業者は、事業を行う県の規定に従うべきである。</p>	<p>○ 事業者についても、保険加入について義務化して、加入を促進してまいります。</p>
44		<p>○ 自転車保険の加入義務化やヘルメットの着用促進は、事故が起こった後の話である。安全な自転車の利用には、まずルールへの周知が必要であり、事故が起きる前の対策をお願いしたい。</p>	<p>○ 安全な自転車利用を促進するため、ライフステージに応じた安全教育、特に自転車に乗り始める幼少期からの安全教育を推進してまいります。</p>
45		<p>○ 「被害者の救済と加害者の経済的破綻の回避」が目的でありもったもなしなことだが、義務化は行き過ぎだと思う。義務化により自転車の利用促進に逆行することが懸念される。</p>	<p>○ 県では、自転車事故によって生じた他人の生命・身体への被害に対する補償を確実に行うとともに、加害者側の経済的破綻も回避し、安全・安心な県民生活を実現するため、自転車の保険加入を義務化する予定です。</p> <p>義務化により自転車の安全な利用が期待されるとともに、自転車事故が起きない環境作りや交通安全教育も推進していく予定ですので、ご理解願います。</p>

46	4－自動車損害賠償保険の加入等（2）	○ 学生（生徒）への事故保険は、県（学校）が一括して加入する支援をすべきだ。	○ 保険加入は万が一の交通事故のために加入するものですので、県としては、関係機関と協働し、交通事故を起こさないための交通安全教育の推進と道路環境の整備に努めてまいります。 なお、生徒が加入しやすい保険商品について保険会社にも要請してまいります。
47		○ 特に学生に向けて自転車事故の賠償事例を伝え、家族で危機意識を共有するべきである。	○ 交通安全教育や啓発活動等、あらゆる機会をとらえ、交通事故防止や自転車保険加入の重要性等を情報提供していきたいと考えます。
48	その他（交通指導取締り）	○ 条例制定以前に担当部署による整備不良車や道交法違反者を徹底的に取り締まるべきである。	○ 条例制定にあたり、自転車事故防止ため、交通安全教育の推進を図ってまいります。 これまでも、自転車利用者の無灯火、二人乗り、スマートフォンのながら運転等に対し、指導警告を実施してきました。 引き続き、自転車の通行ルール等の周知徹底に向けた交通指導取締りを推進してまいります。
49		○ 自転車の危険運転について、取締りを強化しないのか。	○ これまでも、自転車利用者の無灯火、二人乗り、スマートフォンのながら運転等に対し、指導警告を実施してきたところです。 引き続き、自転車の通行ルール等の周知徹底に向けた交通指導取締りを推進してまいります。
50		○ 自転車が安全に通行できる環境を整備すべき警察と道路管理者が、法規を十分に理解すべきである。車、歩行者、自転車が、法的には平等であるという基本について、運転者に対する再教育と事業者に対する研修を行うべきである。 運送事業者と実際に利用する従業員に対する指導を徹底し、違反に対しては厳罰に処すべきである。	○ 交通事故の防止には、交通ルールやマナー向上が不可欠と考えます。 条例を契機に県では関係機関と連携し、これまで以上に事業者への交通安全教育の推進を考えております。 なお、引き続き、交通指導取締りも推進してまいります。
51		○ ウェブサイトや看板等で、車の違法に対する警告はほとんどなく、現場での違反摘発も消極的であり、これらが歩行者と自転車の安全を脅かしている。	○ 引き続き、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなる迷惑性の高い違反に重点をおいた違法駐車の実態調査を推進してまいります。
52	その他（条例全般）	○ 折り畳み自転車は、公共交通機関の路線やダイヤが不十分であることをある程度補うことができるため利用価値が高い。 国内外では、輪行バッグを使用せずに持ち込めたり、専用車両を連結したり、車体に取り付け金具が備わっていたりと様々な例があり、今後の検討課題とすべきである。	○ 折りたたみ自転車の公共交通機関への持込みについては、旅客の安全性や定時性の確保、設備投資等、総合的な検討が必要なため、今後の検討課題とします。

53	<p>その他 (条例全般)</p>	<p>○ 以前行ったパブリックコメントの反映はどうなっているのか。</p>	<p>○ 平成29年に行ったパブリックコメントは、自転車の安全・安心に関する考え方を主体に行ったものですが、この時いただいたご意見も、条例や自転車活用推進計画の中に反映させていく予定です。</p>
54		<p>○ 「新・自転車“道交法”BOOK」を参考資料として取り上げてほしい。</p>	<p>○ 今後における交通安全教育や自転車活用推進計画策定における参考とさせていただきます。</p>
55		<p>○ 実際に自転車を利用している幅広い人や、環境整備に責任を持つべき警察や道路管理者が加わり、道路交通法や道路構造令、道路構造・交通規制・車の運転等の関連性といった観点から、検討すべき。</p>	<p>○ 検討連絡会議の構成団体については、自転車に関する団体を勘案して構成したほか、県民との意見交換会や県内で行われたサイクルイベントなどにおいてもご意見を伺いました。 条例の検討には、法令を担当する県警や建設部等の関係各課も入り、検討しております。</p>
56		<p>○ 自転車が安全・快適に通行できることと、障がい者を含む歩行者が安全・快適に通行できることとは矛盾しないことから、障がい者から広く意見を聞くべきである。</p>	<p>○ 自転車活用推進計画の策定に向けて、意見を伺ってまいります。</p>