

第5回自転車活用推進会議の意見と対応方針

【観光振興】

主な意見		対応方針
(公共交通・サイクルトレインと自転車・シェアサイクルの連携)		
藤本委員	自転車の利用促進には、公共交通との連携強化が重要であり、サイクリングコースは駅を起終点にすることや駅前にサイクルステーションやレンタサイクル等を設置することで、公共交通として双方の利用促進を目指していただきたい。	<p>▶⑧サイクルトレインとの連携について（措置1-2-2：サイクルトレイン等の実施に向けた検討）に、ならクルルート案内等の公共交通との連携を記載。（P20）</p> <p>▶⑧シェアサイクルとの連携について、（措置2-2-1：サイクルポート設置に向けた施設管理者への働きかけ）に、公共交通やサイクルステーションからの利用を記載。（P23）</p>
山中議長	公共交通との連携強化において、シェアサイクルあるいはサイクルトレイン等が考えられるので、計画に反映出来ればと思う。	<p>▶⑧公共交通との連携について、（措置1-3-1：自転車観光などの情報発信の充実）に、鉄道駅からサイクリングルートへの案内等の情報発信等を記載。（P22）</p>
(サイクリングルートの走行環境)		
佐野委員	県内の自転車通行空間について、矢羽根が途切れている場所がある。実際に自転車で担当課の方に走っていただいて、ぜひ取り組みに反映していただきたい。	▶サイクリングルートの走行について、（措置1-1-1：広域的な周遊観光サイクリングルートの改善）の記載とおり、措置を実施していく中で、検討していく。（P19）
三船委員	実際にサイクリングを行うと休憩したいタイミングと休憩所の場所が一致していないところがある。ハード整備とソフト対策の双方を充実させるためにサイクリングルートの走行会等を実施し、問題点を洗い出すことも必要である。	

【観光振興】

主な意見		対応方針
(サイクリングルート)		
古倉委員	ならクルルート、世界遺産周遊サイクルルート、京奈和自転車道は合計で約600kmあり、面的に繋がっていることが先進的な取り組みだと感じている。	<ul style="list-style-type: none"> ▶ならクルルート、京奈和自転車道、世界遺産周遊サイクルルートのネットワーク図を計画に記載（巻末資料） ▶ナショナルサイクルルートについて、コラムとして記載（P4）
山中議長	奈良県の自転車ネットワークとして、ならクルルート、京奈和自転車道、世界遺産周遊サイクルルート明記し、県として自転車ネットワークを計画の中で明示した方が良い。	<ul style="list-style-type: none"> ▶措置を実施していく中で、奈良県内のネットワークの活用方法や情報発信等を検討していく。
古倉委員	飛鳥から藤原京、平城京を通り、京都府に入って平安京へと続くルートは、都の変遷をたどることができ、歴史的な順番になっていて非常に分かりやすい。奈良県のルートが歴史的に意味のあるストーリーで構成されていることは強みである。	
山中議長	サイクリングの環境整備として、ナショナルサイクルルートには指定要件である整備基準しかないが、ルートをファミリー向けの場所、サイクリスト向けの場所など利用者がわかる基準で見せなければならないと思う。例えば、「ファミリー層に向けてこの10kmの区間が楽しいです」という旅行の視点でルートを設定・検証していくと、利用者が楽しめる良いルートにつながる。	

【観光振興】

主な意見		対応方針
(情報発信)		
佐野委員	サイクリングを楽しむための情報発信の充実に対して、「HPの閲覧数」を評価指標として追加しているが、積極的に閲覧数を上げるための具体的な方法や魅力的なコンテンツ等を検討する必要がある。	▶措置を実施していく中で、HPの活用方法や情報発信の方法を検討していく。
佐野委員	情報発信の充実として、HPやSNSを活用して、利用者に「楽しい風景や場所を教えてください」と提案をし、気軽に情報を提供していただける発信ツールがあれば、新たな魅力を発見できると考える。	
古倉委員	情報発信は主に観光を念頭に置いていると思うが、日常利用として、「日常の通勤でこんなことをしたらこれだけ健康になったよ」など、もう少し幅広く発信してもいいかと思う。	

【まちづくり】

主な意見		対応方針
(自転車走行空間整備)		
藤本委員	観光に関する走行空間の整備は完了しつつあるが、生活道路の走行空間整備は進んでいないと思う。走行空間の整備は自転車を安全に使うために大事なことであり、自転車利用者の増加に繋がる取り組みなので、整備の評価指標として走行空間の延長を残していただきたい。	▶まちづくりにおける自転車走行空間の整備は市町村版自転車活用推進計画策定と繋がりが強いことから、(措置2-3-1：地域内の自転車通行空間の整備推進)、(措置2-1-1：市町村版自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画等の策定支援)において促進を検討していく。なお、走行空間の整備延長に関しては、措置の参考値として、フローアップ等、継続して状況を確認していく。
	生活道路の走行空間の整備は市町村道での整備が大きく関わるので、市町村版自転車活用推進計画と自転車ネットワーク計画策定の支援を積極的に進める必要がある。	

【まちづくり】

主な意見		対応方針
(市町村自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画)		
古倉委員	奈良県で自転車ネットワークを作る際に重点的に取り組むべき課題として、日常利用のネットワークを作ると良い。	▶取り組みやすい方法について、☑（措置2-1-1：市町村版自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画等の策定支援）に左側通行の推奨を記載。（P23）
山中議長	自転車ネットワーク整備は、市町村が対象となるが、県と一緒に整備していくことも有効である。	▶措置を実施していく中で、策定支援の方法等を検討していく。
山中議長	市町村の自転車活用推進計画の推進とあるが、市町村がネットワーク計画策定するのはハードルが高いので、まずは学校やその周辺の細街路を対象範囲とし、左側通行を遵守させることなどから取り組んでいくことを推奨している。	
佐野委員	東吉野村の計画策定の経緯を参考にすることで、他市町村が自転車活用推進計画を策定するきっかけになる可能性がある。	
(シェアサイクル、サイクルポート)		
佐野委員	人とのやりとりがある駐輪場に対して、シェアサイクルはスマートフォンを使用し、人との会話が無く手続ができてしまう。奈良だからこそ、その他の土地にはない、シェアサイクルやサイクルポートの在り方を検討してみてもどうか。	▶措置を実施していく中で、サイクルポートの在り方を検討していく。
(放置自転車、駐輪場)		
古倉委員	放置自転車が減ったからといって、駐輪場が不要になることはなく、駐輪場は走行空間と同様にインフラを支えるもの。特に都市部は駐輪場を整備することで公共交通との連携を強化し、自転車の適切な利用を推進できる。	▶☑放置自転車や駐輪場整備に関して、市町村において条例や他計画等で対策を実施していることから、（措置2-1-1：市町村版自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画等の策定支援）の措置を実施していく中で、策定支援の方法等を検討していく。

山中議長	駐輪については鉄道利用者だけではなく、周辺の商店街利用者の駐輪場利用が半分くらいだと言われているので分散すれば利便性が向上すると思われる。
------	---

【安全・安心】

主な意見		対応方針
(取締り)		
藤本委員	電動キックボードの安全利用について、取締等の強化が必要である。	<ul style="list-style-type: none"> ▶▶原動機付自転車等、交通反則通告制度に関する内容をコラムで紹介 (P34) ▶▶ (措置3-3-2：違法駐車 of 積極的な取締り) に
山中議長	事故に関して、自転車に関する交通反則通告制度 (いわゆる「青切符」) の適用を議論しており、施行に向けて教育を進めて行かなければならないという話もあるため、「反則金制度の導入」というキーワードが計画に追加できればと思う。	取締りや反則金について記載 (P33)
古倉委員	道路交通法の改正で、車側にも「十分な間隔が確保出来ない場合は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行」という規定が追加されていた。側方を通過するとき十分な間隔が確保出来ない場合は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行するという旨を措置3-2-5に追加いただきたい。	
(安全教育)		
古倉委員	自転車の安全教育に関しては、自転車を使うメリットを認識してもらうと同時に、自転車は重要な移動手段であり、運転には当然その責任があるということを理解してもらわなければいけない。	<ul style="list-style-type: none"> ▶▶以下の内容を前段として追加。 ■総論 <ul style="list-style-type: none"> ①移動時間の短縮 ②環境負荷の低減 ③健康に良い ④経済的にやさしい ⑤地域の新たな魅力の発見 ■自転車乗る時に事故に注意 ■自転車を安全に利用するための心得 (自転車安全利用五則) ■自転車の種類と特徴

【安全・安心】

主な意見		対応方針
(安全教育)		
古倉委員	自転車運転時のルールを守ってもらうためには、法律や取り締まりがあるから守るのではなく、ルールが何故あるのかという根拠やデータ等からルールの意味を知った上で守ってもらうことが重要である。	▶措置を実施していく中で、安全教育の方法等、検討していく。また、ご意見については、関係機関と情報共有を行う。
山中議長	安全教育について、ルールの意味を伝えることが重要である。身近な奈良の環境を教材に取り入れ安全教育を実施することでルールが伝わりやすくなると思う。	
三船委員	自転車大国であるオランダと日本では子供の頃からの自転車教育や自転車とのふれあい方の違いから道路利用者の意識が異なると考えている。	
山中議長	ライフステージに応じた交通安全教育について、自転車のメリットや自転車の利用の仕方などを踏まえて実施することで、交通安全教育の幅が広がると思う。キッズバイクのイベント等、子供に自転車利用教育や安全教育、自転車の楽しみ方、運動能力のつけ方等を教えることで、自転車文化の継承が行われていくことになる。	▶幼児の自転車安全教育の事例として、平城宮跡や鳴門市等の実施例をコラムに追加 (P25)

【その他】

主な意見		対応方針
(総論)		
古倉委員	<p>総論で県民に自転車のメリットを呼びかけ、自転車に良い位置づけ与えた上で、県の今後の取組を記載すると良いと思う。</p>	<p>➤以下の内容を前段として追加。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■総論 <ul style="list-style-type: none"> ①移動時間の短縮 ②環境負荷の低減 ③健康に良い ④経済的にやさしい ⑤地域の新たな魅力の発見 ■自転車乗る時に事故に注意 ■自転車を安全に利用するための心得 (自転車安全利用五則) ■自転車の種類と特徴
藤本委員	<p>車から自転車・公共交通での移動に転換することで、社会的な問題点を解決する糸口となる。</p>	<p>➤総論にて自転車のメリットや活用推進について記載。</p>