

第2期北海道自転車利活用推進計画(素案)についての意見募集結果

令和3年2月24日

「第2期北海道自転車利活用推進計画(素案)」について、道民意見提出手続により、道民の皆様からご意見を募集したところ、19人から、延べ65件のご意見が寄せられました。

ご意見の要旨及びご意見に対する道の考え方については、次のとおりです。

A	意見を受けて素案を修正したもの
B	素案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	素案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	素案に取り入れなかったもの
E	素案の内容についての質問等

1. はじめに ～北海道自転車利活用推進計画について～	
3 本計画の位置づけ(P1～2)に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
○「北海道自転車条例の概要」に記載されている内容について、条例の内容と一部齟齬があるので修正を検討いただきたい。道の役割として市町村への助言等とされていますが、条例本文では「第4条 道は、(中略)自転車の活用等の推進に関し、地域の実情に応じた総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。3項 道は、自転車の活用等の推進に関する施策を推進するに当たっては、国市町村その他関係する機関及び団体との密接な関係を図るものとする」と明記されているため、「その他関連する機関及び団体との密接な連携」という部分も追記いただきたい。第1期の計画推進においては、市町村が主体とされていることで、各々の利害のみが追及され、結果として当初から設定されていたルート協議会のモデルサイクルルートしか成果物は得られなかった。	本計画2項【参考：北海道自転車条例の概要】における「責務・役割等」の【道】の部分において、「国、市町村、関係機関・団体との緊密な連携」と「関係機関・団体との緊密な連携」について明記しております。
	B

2. 「I 自転車を取り巻く現状と課題」	
1 自転車を取り巻く現状と課題」(P 3～7)に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「効率的な自転車環空間の整備に取り組んでいます」、「道では、これまでに9路線、約190キロメートルの自転車歩行者専用道路である大規模自転車道を整備しており」、「より安全で快適な自転車空間の整備の推進が必要です」と枕言葉が書かれているが、具体的な整備についての行動指針が見当たらない。確かに釧路地域においても昨年度、大規模自転車道のトイレ整備は行われたが、走行環境は年を追うごとに劣悪になっている。また、自転車空間(路側帯)も矢羽根は剥げたまま、路面は年々荒れていく状況で第2期では何をやっていくのか見通せない。</p>	<p>道では、さらなる自転車の活用促進のため、自転車専用道の整備のほか、道道における矢羽根型路面表示などの取組を推進しています。</p> <p>今後も、自転車利用者が安全・安心に利用できる自転車通行空間の整備に努めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
	C
<p>○「モデルルート」については、国土交通省が主体となって作成されたルート申請だと思いが、3桁国道で道幅も狭く地域の物流拠点をつなぐルートであるため、大型車の通行も煩雑である。前項でも書いた通りに道路整備が追い付かない中で危険も伴うルート設定と言わざるを得ない。国と有識者が引いたラインで今後ナショナルサイクルルートを目指す、道外からのサイクリストを誘致することを前提にするのであれば、ルートの再考や地域ルートとの融合、交通事業者との連携による移動手段の検討など、多面的な検証が必要である。</p>	<p>道では、北海道開発局と連携し、サイクルツーリズムの推進に向けて、道内8つのモデルルートの試行を行い、休憩施設等を含めた受入環境整備等の検討を進めてきたところです。</p> <p>今後も、試行の結果などを踏まえながら、北海道のサイクルツーリズム推進に向けた環境整備の取組を推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
	C
<p>○素案P7サイクルルート協議会の北海道地図を新しいものに差し替えしていただきたい。</p>	<p>計画(案)につきまして、ご意見を踏まえ、最新版の地図に差し替えました。</p>
	A
<p>○素案P7「令和元年度までに7つのルート協議会」を「令和元年度までに8つのルート協議会(1団体調整中)」としていただきたい。(国自活計画のモデルルートには8ルート位置付けられている)</p>	<p>計画(案)につきまして、ご意見を踏まえ、「令和元年度までに7つのルート協議会」を「令和元年度までに8つのルート協議会(1団体調整中)」に修正しました。</p>
	A

3. 「I 自転車を取り巻く現状と課題 2 自転車利活用のさらなるステップアップに向けた課題」(P8～9)に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
○「関連機関及び団体と緊密な連携を取りながら効果的に施策を推進するために北海道自転車活用等推進連携会議を設置し」とありますが、利用促進にあたり全く活動内容が見えてこない。第2期では「何処の誰に向けた発信を行うのか」明確にしていきたい。	道では、平成30年4月に設置した国・市町村・関係団体で構成する「北海道自転車活用等推進連携会議」について、これまでに5回の会議を開催し、関係者から幅広いご意見をいただきながら、ホームページにおいて開催結果を公表しているところです。 今後も、北海道自転車活用等推進連携会議におけるご意見などを広く周知するとともに、自転車の活用及び安全な利用の推進に関する施策検討の参考としてまいります。 E
○SDGsに関する記述があるが、自転車の利活用がどのように持続可能な目標達成につながっているのかや、そもそものSDGsに対する理解が読み取れない。	参20に記載しているとおり、道では、平成30年12月に「北海道SDGs推進ビジョン」を策定し、当該ビジョンに沿って、北海道全体でSDGsの推進を図ることとしており、計画においては、SDGsの趣旨を踏まえながら、ゴール3「すべての人を健康に」やゴール13「気候変動に具体的な対策を」などに資する自転車利活用の取組を展開することとしています。 計画に基づき、環境負荷低減や健康増進などの面でSDGsの推進に資するといった自転車の持つメリットや効果等について、幅広い世代への理解促進及び啓発が図られるよう、いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。 C
○“(3)サイクルツーリズムの進展”に関しては素晴らしいと思う。オンロードでのサイクルツーリズムは舗装路さえあればどこでも取り組めるが、オフロードに関してはそれなりの労力がかかるものの、その分しっかり行えば他との違いを出せる部分である。北海道は元々の素材は素晴らしいので、是非オフロードに注力して行きたい(現在はオリンピックでのMTB競技採用や、スポーツ自転車の販売傾向がMTBにシフトしているという好機でもある)。	道としては、北海道の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。 C

4. 「展開方向Ⅰ 自転車の魅力を生かした多様なサイクルスタイルの実現」 (P12～P13) に関する意見		
意見の概要	意見に対する道の考え方※	
「自転車利用環境の現状、課題」認識の中で、何故このような状況にとどまっているのか分析が浅いのではないか。故に主な取組が何ら変わらないものとなっているのではないか。	道では、今年度、「自転車の利活用について」の道民意識調査を実施し、第5回の北海道自転車活用等推進連携会議において結果を報告するとともに、その結果概要をホームページに公表したところです。 本計画においては、そうした道内における自転車利活用の最新の現状を参考としながら、改めて、主な課題として「環境負荷低減や健康増進などの面でSDGsの推進に資するといった自転車を持つメリットや効果等、自転車利用についての幅広い世代への理解の促進及び啓発」を加えるとともに、主な取組として「生活利用やスポーツライド等における自転車の正しい知識や適切な利用の普及啓発」を追記したところです。 いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。	C
○自転車を日常として市民が利活用することにより健康の増進につながることは明らかなので、医療保険額が全国でも大きい負担になっている北海道においては、本推進計画でも、もっと自転車と健康についての内容があって良いのではと考える。	健康増進の視点からの自転車利用の効果についてはP8で触れるほか、効果的な利用法等についてはP14のコラムに記載しているところです。 道民の健康増進施策については、「北海道健康増進計画」によることから、本計画においては新たな追記はしませんが、健康増進に資するといった自転車の持つメリットや効果等について、幅広い世代への理解促進及び啓発が図られるよう努めてまいります。	C
○道は「自転車活用等促進事業」で各種啓発資材の作成や地下歩行空間での普及啓発活動等に取り組んでいるが、活動にはドライバーをターゲットしたものもあるのか。また、活動を通じてドライバーの自転車に対する意識が変わったなど、啓発活動の効果を道として適切にフォローアップしているのか。	道では、これまでに歩行者、自転車利用者、自動車運転者が、お互いの立場を理解しながら、思いやることのできる走行環境づくりをすすめる「フレンドリーロード北海道キャンペーン」を実施してきているところであり、令和2年度においては、運転免許試験場での啓発チラシ及びステッカーの配布を実施するなど、今後も自動車運転者に向けた啓発活動に取り組んでまいります。	E
○『自転車と自動車の相互理解の促進に向けたキャンペーンの継続』について、自転車と自動車の相互理解に限定せず、自転車と歩行者の相互理解も促進していただきたい。	計画(案)につきまして、ご意見を踏まえ、「歩行者」についても追記しました。	A

意見の概要	意見に対する道の考え方※
○『自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置など、自転車利用環境に関する効果的な情報発信』について、当該項目に付け加えて、積雪期の自転車保管場所の情報発信もしていただきたい。	情報発信の内容については、自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置のみだけでなく、積雪期の自転車保管場所などを含む、自転車利用環境に関する幅広い関連情報になるとの考えです。
	B

5. 「展開方向Ⅱ 自転車を安全で安心して利用することのできる環境の構築」 (P14～P15)に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
○「交通安全教育のさらなる推進」首都圏と比較すれば、車道を逆走する自転車もなく、安全教育はできているのではないかと思うが、さらに向上させるのであれば自転車事業者や民間のサイクリング団体などと連携して「小学生等を対象とした安全教育の実践」等も視野に入れたらいかがか。	道では、交通安全教室の開催を含め、小学生等を対象とした安全教育について、関係機関と連携しながら、引き続き、実施していく予定です。
	B
○自転車交通安全教育の推進については、「自転車の安全利用に向けたフォーラム、イベント実施」や「交通ルールやマナーの普及啓発」などが素案の中に盛り込まれているが、さらに具体的な対策が必要である。やはり、都市部での交通ルール・マナー違反が目に見えるものがあり、都市部でのコアな利用者、通勤通学に自転車を使用している層にダイレクトな策が必要である。金沢市などの成功事例も見られるので是非参考にさせていただきたい。	道では、交通安全教室の開催を含め、小学生等を対象とした安全教育について、関係機関と連携しながら、引き続き、実施していく予定です。 いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。
	C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○今般の社会情勢の変化と、交通事情に合わせた内容での、学校での交通ルール教室の実施もしくは義務化が望ましいと思う。（警察による実情に則していない内容のものではなく、危険回避を最優先に、実際の道路での乗り方を指導するような内容のもの）小学校では、現状では小学生に「自転車はどこを走ればよいのか」と聞かれても厳密に答えられないような道交法と実際の交通事情の矛盾を埋める形で、自転車に乗る子供達の危険回避を最優先に、実際の道路での乗り方を指導している。通学で使用も始まり、道交法上はほぼ車道以外の走行が認められない中学生と高校生に対しても、小学生と同様に、道交法の解釈や遵守以上に、危険回避を最優先に、実際の道路での乗り方を指導している。</p> <p>イギリスでは既に各学校でほぼ義務化の流れです。</p> <p>*JCTA/Cycling UKの「Bikability」のリンク https://cycletourismjp.org/5-4-10-tips-safe-riding/ https://cycletourismjp.org/cycle-instructor-class/</p>	<p>道では、交通安全教室の開催を含め、小学生等を対象とした安全教育について、関係機関と連携しながら、引き続き、実施していく予定です。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
	C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○自転車損害賠償保険等への加入推進は良いことだと思うが、自転車専用の損害賠償保険（2,000円／年程度）にわざわざ利用者一人一人を加入させるより、本人や家族が自動車任意保険に加入しているのであれば、その保険に個人賠償特約を付加させる方が、年間3,400円程度の追加額で、家族全員が自転車専用賠償保険の内容もしくはそれ以上の内容を補償されると思うが、自転車専用の保険の加入にこだわる理由は何かあるのか。例えば、この事業の事業費を保険会社が負担しているとか。保険「等」と定義されているので、自転車専用の保険のみという意味ではないと思うが、文面全体が、わざわざ高額で手間のかかるものへの誘導に思えたため、意見させていただきました。</p>	<p>損害賠償保険等への加入につきましては、近年高額賠償の事例が発生していることを重く受け止め、事故に遭われた方が、補償を受け取ることが出来ない事態を防ぐため、加入促進に取り組むこととしており、本計画では、道民の保険加入の現状なども踏まえ、損害賠償保険等への加入を促す普及啓発等の取組の拡大・強化や損賠保険事業者等と連携した加入促進の強化を進めることとしています。</p>
	B

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○自動車運転者への教育については、自転車で車道の左側を走行していて、自動車の運転手と時々口論となる。それら自動車の運転手の多くは、道交法における自転車のルールを知らないためである。こちらが法を遵守しているのに、自動車運転手の無知や身勝手さに起因する幅寄せ等の行為で、こちらが嫌な思いをしたり、最悪は生命が危険にさらされるのは、非情に理不尽である。自転車利用者への指導や、交通ルール遵守やマナー向上をうたうのであれば、それ以上に、自動車運転手への指導や罰則も十分に強化してほしいものである。免許更新時に30秒程度説明を請けるだけでは全く不十分に思える。チカホでPRしたり、誰も見ないチラシを懇意している広告代理店に刷らせるような予算があるなら、TVコマーシャルぐらいに多くの不特定多数に届く媒体で周知するべきと思う。当然、前述のように、昨今の交通の実情に則した、自転車教室を各年齢（小学生、高齢者、通勤利用者）ごとに実施して、道交法の遵守以上に、自分の身を守る乗り方を身に付けてもらうことも、とても大事である。</p>	<p>道では、これまでに歩行者、自転車利用者、自動車運転者が、お互いの立場を理解しながら、思いやることのできる走行環境づくりをすすめる「フレンドリーロード北海道キャンペーン」を実施してきているところであり、令和2年度においては、テレビ番組での周知啓発や、運転免許試験場での啓発チラシ及びステッカーの配布を実施したところです。</p> <p>また、小学生等を対象とした安全教育について、交通安全教室の開催を含め、関係機関と連携しながら、引き続き、実施していく予定としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○素案P14、自転車損害賠償保険等への加入促進の強化について、現状では、北海道自転車条例において、自転車貸付事業者等に対し、自転車損害賠償保険等への加入を義務づけ、とあるが、P5では、道内の貸付事業者における自転車損害賠償保険等の加入は8割程度となっている（令和2年8月調査）との報告であった。同条例で定める保険加入の義務化について、残り2割程の貸付事業者にも保険加入を履行させるべく、当条例の周知活動等、普及啓発の取組の拡大・強化は進めていただきたい。</p>	<p>計画における道内の貸付事業者の自転車保険加入率につきましては、最新の調査結果である約95%に修正しました。</p> <p>なお、道としましては、条例の周知活動等、普及啓発の取組については、引き続き進めてまいります</p>
<p>○交通安全教室を開催してほしい。</p>	<p>道では、交通安全教室について、関係機関と連携し実施予定としています。</p>
<p>○交通安全教室の開催などによる交通安全教育の推進について、学校等における自転車交通安全教育が最も大事だと考えている。長く時間はかかると思うが、これらを地道に取り組んでいく事により、持続可能な地域づくりを実現できる。大人になってからルール・マナーを知り、実践するのは難しい。</p>	<p>道では、交通安全教室について、関係機関と連携し実施予定としています。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>

C

A

B

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○自転車通行空間の整備や路面表示などの自転車利用環境の整備は、歩行者・自転車・自動車の安心と安全を守る最も重要な取組だと考えている。ルール、マナーを知っていても、ハード整備が整わないと守れない場合が多い。車道を走るのは例えヘルメットを着用しても怖い。交通安全教育の推進と自転車利用環境の整備については、あわせて推進していただきたい。</p>	<p>道としては、今後とも、市町村が策定する自転車ネットワーク計画による路面表示の整備などのほか、関係機関と連携しながら、安全な自転車走行環境の整備に努めてまいります。</p>
<p>○SDGsはもちろんの事、今回の新型コロナ感染症により今後の自転車利用は移動における感染拡大防止策の一つとなると思われる。このことから通年での自転車利用も想定し、冬場の安全性も視野に入れた計画策定が必要になるのではないかな。</p>	<p>道としては、昨今の社会情勢の変化や自転車の果たす役割の高まりを踏まえ、関連機関及び団体と緊密な連携を取りながら、環境負荷低減や健康増進などの面でSDGsの推進に資するといった自転車が持つメリットや効果等をはじめ、冬場の自転車利用についての正しい知識なども含め、自転車利用についての幅広い世代への理解の促進及び啓発を図っていく考えです。</p>
<p>○自転車の安全利用は大変大事なコンテンツであると考えているが、保険に関しては、世帯主が民間の生命保険などでカバーできることもあること、STや民間の自転車保険など個別に自転車保険に加入する場合でも1年間保証となり、冬季間自転車を活用しない道民にとってはフィットしていないという感覚がある。どのような保険があり、どれに加入すればよいのかなどの情報提供までの具体的な策が必要ではないか。また、整備については、札幌市内にあってもタイヤの空気が弱い自転車をよく見かけ、自転車愛好家でなければ自転車を整備するという意識が薄いというのが現状であると考えている。整備に対する意識の薄い道民に対して、どのようにすれば整備をすることに意識を持ってもらえるかなど、具体的な提案がなければ、コロナ禍の影響で自転車に乗る市民が増える昨今において、自転車を活用する道民の安全は確保できないと考えるため、この保険と整備については、推進計画の中でもボリュームをもって推進すべきと考える。</p>	<p>損害賠償保険等への加入につきましては、近年高額賠償の事例が発生していることを重く受け止め、事故に遭われた方が、補償を受け取ることが出来ない事態を防ぐため、加入促進に取り組むこととしており、本計画では、道民の保険加入の現状なども踏まえ、損害賠償保険等への加入を促す普及啓発等の取組の拡大・強化や損賠保険事業者等と連携した加入促進の強化を進めることとしています。</p> <p>また、道では、自転車に対する正しい知識や適切な利用の普及啓発を図ることとしています。</p>

C

B

B

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○第2期素案の「視点・展開方向」では、現在の計画をステップアップするなかで「もっと、安全・安心に」を指向し、条例第12条第2項でも「道は、自転車利用者の自転車損害賠償責任保険等への加入を進めるため、自転車損害賠償責任保険等に関する普及啓発その他必要な措置を講ずるものとする」とされています。北海道と損保協会の間で保険の情報提供や加入促進、条例の周知、交通安全教育の取り組みに関することなどについて連携して取り組むことができるとよいと考えます。損保協会では、高校生や消費者団体等に対する交通安全研修講師派遣事業や自転車事故注意喚起チラシなどを作成し、自転車事故防止啓発に取り組んでいる実績があります。また、他県では損保協会支部との間で自転車事故防止に係る連携協定を締結している例もあります。より円滑に連携した対応が実施できるよう、道と損保協会北海道支部との間で自転車の適正利用促進に係る連携協定を締結するなどの取組は考えられないか。</p>	<p>道としては、ご御意見のとおり、損保協会北海道支部と連携して取り組みたいと考えています。</p>
<p>○自転車走行環境について、札幌市内では自転車走行レーンに駐停車している自動車が散見されるが、ドライバーや駐停車を常態化している事業者等に対し、道として指導等を行っているのか。</p>	<p>道では、交通安全運動等、道民の交通安全への取組を通じて、道路交通法の周知に努めているところです。</p> <p>自転車の安全な利用について、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが通行に配慮するなど、道路を利用する者がお互いに思いやりのある交通マナーの向上を図ってまいります。</p>
<p>○自転車走行環境について、札幌市内では自転車走行レーンに駐停車している自動車が散見されるが、荷さばき場の整備等も自転車走行環境の整備の一環として考えているか。</p>	<p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p>
<p>○自転車走行環境について、道内では自動車の速度超過等が常態化しており、また、自転車を追い抜く際の車間距離も十分に保たれないまま行われることがあるなど、安心して自転車を利用できる環境にはないと思料する（実体験として、重量のある子供乗せ自転車を運転中は、路駐車の回避、追い越し車による風圧など、命がけの移動を余儀なくされている）。日常的な用途での自転車の利用促進をするに当たり、道として、ドライバーの意識改革や危険運転に対する取締の強化について、どのような考えか。</p>	<p>道では、交通安全運動等、道民の交通安全への取組を通じて、道路交通法の周知に努めているところです。</p> <p>自転車の安全な利用について、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが通行に配慮するなど、道路を利用する者がお互いに思いやりのある交通マナーの向上を図ってまいります。</p>

B

E

E

E

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○都市部駐輪場について、駐輪場の設置場所等は自転車利用者のニーズを調査した上の配置になっているのか。また、駅やバス停、商業施設等に対し、駐輪場を設けることへの義務づけや、駐輪場設置に係る補助などの施策を、道として行っているのか。あるいは、その予定はあるのか。</p>	<p>自転車の駐輪場対策については「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、地域の放置自転車の状況に応じて、市町村が計画を定めながら対応することとされています。</p> <p>市町村が策定する自転車ネットワーク計画では、自転車専用道の新設に限らず、地域の自転車利用実態を把握しながら、計画的な自転車通行空間の整備を図るため、既存道路等の面的な整備について検討が行われます。</p> <p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p>
<p>○『損害保険事業者等と連携した加入促進の強化』について、加入促進の強化に留まらずに、国に先行した北海道モデルとして、北海道独自の損害保険の開発まで踏み込んでいただきたい。自転車保険の多くは、業務で自転車を乗車している場合は保険が適用外となる。別途、施設賠償責任保険などに加入しなければならない。バイクや自動車の保険では、業務中も対象となる保険への加入が容易であるのに比べ、特に個人事業者などでは、加入のしやすさのハードルが高い。業務で自転車に乗車している場合でも保険適用となる自転車保険を、北海道独自で損害保険事業者等と連携して開発してほしい。北海道では、フードデリバリーの参入や、コロナ禍における飲食店舗の独自のデリバリー事業展開など、環境の変化により、業務中における自転車事故が懸念される。独自保険の開発は、北海道自転車条例・第12条2にある『その他必要な措置』を根拠として取り組めないだろうかと考える。</p>	<p>損害賠償保険等への加入につきましては、近年高額賠償の事例が発生していることを重く受け止め、事故に遭われた方が、補償を受け取ることが出来ない事態を防ぐため、加入促進に取り組むこととしており、本計画では、道民の保険加入の現状なども踏まえ、損害賠償保険等への加入を促す普及啓発等の取組の拡大・強化や損害保険事業者等と連携した加入促進の強化を進めることとしています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>

E

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○『道路標識の設置や適切な路面表示（矢羽根型）など、自転車利用環境の整備』について、車道走行が原則なのは理解する。ただ、歩道通行可の歩道に併走する道路の場合、矢羽根型表示と歩道通行可標識の混在で、自転車走行箇所が困惑する。さらに歩道通行可の箇所において、矢羽根型を通行せずに歩道走行すると、原則通行禁止の一般歩道の走行よりも、歩行者により悪い印象をあたえてしまう。北海道独自のカラーを出した利用環境の整備として、歩道通行可の歩道に並行する箇所の矢羽根型は色を変えるなどして、歩道も通行可能な場所だというのがわかるようにしていただきたい。もしくは、矢羽根型表示した場合には、歩道通行可を解除することを検討するなど、車道の矢羽根型表示と、歩道の歩道通行可標識の混在による困惑解消を図っていただきたい。</p>	<p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○『道路標識の設置や適切な路面表示（矢羽根型）など、自転車利用環境の整備』について、主な取組として上記項目が列挙されているが、主な取組に関連して、『交差点における自転車横断帯の撤去推進』を加えてほしい。交差点に自転車横断帯があることで、車道走行していた自転車が、車道を直進せず、いったん、横断歩道寄りの自転車横断帯へ向かうことになる。それが交差点を左折するのかと自動車ドライバーに誤認させる動きとなることで事故を誘発する。そのため、他県でも、自転車横断帯の撤去が進んでいる。北海道においても、主な取組として具体的に項目として列挙したうえで推進していただきたい。</p>	<p>道としては、道路標識の設置や適切な路面表示（矢羽根型）はもとより、交差点における自転車横断帯の撤去なども含め、自転車利用環境の整備を進めていく考えです。</p>
<p>○「災害時における自転車の活用」について、大規模災害時の避難活動などでの利用により、避難行動時の交通混乱など招きかねないので、十分な検討を行っていくことが必須と考える。</p>	<p>道としては、国の検討状況や他自治体における活用等を踏まえた災害時における自転車の利活用に向けた在り方等の検討を進めていく考えです。</p>
<p>○「自転車利用環境の整備の促進（再掲）」利用環境の整備を推進するためには、行政担当者のやる気と当該事業が行政サイドでどの程度のプライオリティーに位置づけられるのかが一番重要なのではと考える。北海道開発局を例にすれば、人事で担当官が変わるたびに整備事業の進み方も変わり、何度再掲してもここを抑えなければ何も変わらない。また市町村については本事業に取り組む姿勢意欲は少なくとも見えてこないで、どのようにしてフラットに腹落ちさせるか重要だと考える。整備が必要な自転車通行空間をどの様に把握するのか方法の立案も必須。</p>	<p>本計画では、主な取組として、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるため自転車ネットワーク計画の策定を促進することとしています。</p> <p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>

C

B

B

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○自転車通行空間の整備の推進については、素案概要版P2「3つの視点展開方向」でまとめられている通り、3つの展開方向すべてに自転車通行空間の整備が示されている。当団体の活動においても、この点が最も希望するところである。道路標識の設置や適切な路面表示（矢羽根型）は、道路上における自転車のポジションが自転車利用者のみならず、自動車ドライバーや歩行者にも認識されるもので極めて重要なことである。さらに具体的な指摘をすれば、都市部でこそ急がれるものとする。現実、札幌市内の通勤通学時間帯の自転車利用を観察すると目を覆いたくなるような有様であり、自転車交通安全教育と合わせて急がれる課題である。</p>	<p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○大人へのヘルメット着用については、私自身は、自身も家族も必ずヘルメットを着用する推進派であるが、ヘルメットはあくまでも転倒の際、もしくは事故に巻き込まれた際の自転車利用者の安全を確保するものであり、その責任を利用者のみに負わせることは正しいとは思わない。幹線道路の車道左側を自転車で安全に走行するのに、技術も反射神経も道交法の理解も不十分な高齢者や若年者を、矢羽根を道路に書いただけのよう、自動車から自転車利用者を物理的に守るものが何もない場所を走行させて、計画策定者の皆様は、果たして安全だと思っているのか。ヘルメットを着用させれば、安全の担保されていないインフラの未熟な車道を誰でも走らせても良いということにはならないかと思う。ヘルメットの着用も大事ですし、賠償（と傷害）保険の加入も大事であるが、それ以上の事故の起きない道路環境の構築（子供やお年寄りでも、歩行者にぶつかったり、自動車にひかれぬ道路環境の整備）を、全体計画の最優先にあげていただきたい。</p>	<p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○素案P15 自転車利用環境の整備の推進主な取組において「自転車ネットワーク計画の策定」を「市町村における自転車活用推進計画の策定」としていただきたい。</p>	<p>市町村における自転車活用推進計画の策定については、P12において主な取組として掲載しています。</p> <p>また、自転車ネットワーク計画の策定は、推進計画の策定とともに、安全・安心な自転車利用環境の整備の促進に必要な取組であると考えています。</p>

C

C

B

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○自転車の安全な利活用を促進するには、上記保険や自転車整備に加えて、他の都府県とは違い広い北海道においては、市街地での自転車レーンの整備と、駐輪場の整備が重要であると考え、自転車レーンと駐輪場の増設について提案していくような記述をしていただきたい。</p>	<p>自転車の駐輪場対策については「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、地域の放置自転車の状況に応じて、市町村が計画を定めながら対応することとされています。</p> <p>市町村が策定する自転車ネットワーク計画では、自転車専用道の新設に限らず、地域の自転車利用実態を把握しながら、計画的な自転車通行空間の整備を図るため、既存道路等の面的な整備について検討が行われます。</p> <p>道としては、自転車走行環境の整備について、市町村が策定する自転車ネットワーク計画によるほか、関係機関と連携しながら、個々の設置箇所に応じた整備手法を検討し、安全な利用環境の整備に努めてまいります。いただいた意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>

C

6. 「展開方向Ⅲ 北海道の特性を生かしたサイクルツーリズムの推進」(P16～P17)に関する意見

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○ニセコエリアおよび道内では、全国的に活発になってきた自伐型林業を实践するプレイヤーが着実に増えている。自伐型林業で敷設する森林作業道は、熊野古道のように、地形や地質を見極めて作る技術ゆえ、道内の現行の森林政策ではなし得ない低コストで壊れない森林作業道敷設技術で行ってほしい。例えば、道有林である羊蹄山麓森林を一周の自伐型林業で行う森林作業道をまず敷設し、除間伐を道の周りに施し、さらに自転車が通り安い路面処理を施してほしい。これにより、現在は一般自動車道を回るサイクルコースに合わせ、羊蹄山の森林の中を一周するMTBコースができる。森林浴や健康に寄与しながら、森の中で自然をより感じ、さらには一般道で自動車との危険も避けることができる。伐採量を求めた現行林業政策ではなし得ない、雰囲気の良い森林管理技術との相乗効果も見込まれる。それに対して、道内の森林政策は大規模集約型を主眼としているため、例えば、国有林やハーベスター等を用いた林業現場では、大規模な皆伐や列状間伐など、とても良い雰囲気の中でサイクリングを楽しむような森にはなっていない。木材の収穫を主眼に置いているためである。また、集材が早くできれば良いルート設計と長期間壊れにくい道を敷設しているわけではない。さらに、せっかく敷設した森林作業道に、皆伐後植林をしていくのも常であるため、そのうち木が生えるため道は使えなくなる。再造林における除伐や植え付けの工数を増やすためと思われる（造林補助金の効率的な獲得）。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>
<p>○自転車を活用した観光を促進するに当たっては、鉄道事業者やバス事業者との連携も欠かせないと思料するが、道として、自転車の地下鉄・JRへの持込みや、バスへの自転車ラックの取り付けなど、既に何らかの施策を講じているのか。あるいは、その予定はあるのか。</p>	<p>道では、自転車利活用に係る鉄道事業者やバス事業者等との連携のあり方の検討を進めるため、国・市町村・関係団体で構成する「北海道自転車活用等推進連携会議」の場において関係者からご意見をいただくとともに、今年度は、関係交通事業者及び団体とのWEB意見交換会を実施したところです。</p> <p>道としては、今後とも、こうした場を活用しながら、サイクリストの利便性向上に向けた、公共交通機関との連携のあり方検討を進めていく予定です。</p>

C

E

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「国内外のサイクリストの誘客、北海道の特性を生かしたサイクリング環境の創出」については、道としても課題に気が付かれていると思うが、アフターコロナを見据えた活動をどの様に創出するかが非常に重要だと考えます。ATWSや高まりを見せているATなどを視野に入れば、新たな観光需要としても期待値は高い。プロモーションの展開については、従来台湾などのサイクリスト対象に行政や観光団体主体のFAMトリップやインフルエンサー対象のプロモーションをかけていたが、その効果も薄いことが見えてきたはずなので異なった視点での検討を行うべき。</p>	<p>道では、サイクリングが盛んな地域をターゲットとしたサイクリイベントへの参加やメディア招聘等といった戦略的なプロモーションを展開するなど、多様な主体と幅広く連携しながら、サイクルツーリズムの推進を図ってきました。</p> <p>道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら検討を進めるなど、北海道の魅力的なサイクルルートやトレイルなどの自転車利用環境に関する国内外に向けた情報発信を強化していく考えです。</p>
<p>○自治体、関係機関（観光協会等の団体など）、民間事業者が連携した拠点整備を進めていくことが課題と認識しているが、現状のルート協議会等は市町村や観光団体が主体メンバーで自らの利害にしか興味がないので、広域での改善にはつながらない。故にサイクリング団体などを主体とした機能に変革する必要がある。</p>	<p>道では、多様な主体と幅広く連携しながら、サイクリストの受入体制整備など、サイクルツーリズムの推進を図ってきました。</p> <p>道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら、北海道の魅力的なサイクルルートやトレイルなどの自転車利用環境整備に向けた検討を進めてまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○MTBトレイルの開発についても、市町村、観光協会では知見もなく全く機能しないので、民間の団体を主体にした機能を開発すべき。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>
<p>○サイクリングを安全に魅力あるコンテンツに仕上げるための人材養成については、現状はJCA、JCGAのガイド要請のみが公に認知されているが、これを踏襲するのであれば受講者補助金などの要請支援を図るべき。またはガイドとしての要件の整理が必要かもしれない。</p>	<p>道としては、サイクリングガイド等を含めた人材の育成も課題の一つだと考えており、そうしたサイクルツーリズム推進を担う人材育成や確保を進めていくこととしておりますので、いただいたご意見は、そうした取組を進める上での参考とさせていただきます。</p>

B

C

C

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「自転車利用環境の整備の推進（再掲）」に対しては、3項で示したことで重複しますが、魅力のあるサイクルルートとして磨き上げるために、現行のモデルルートを踏襲するのであれば、それと連携した地域ルートを民間のサイクリング団体や事業者が主体となって作成することが必要だと考える。併せて交通事業者を交えた移動手段の設置も同時に検討することが必要である。行政は粛々と道路整備、環境整備を計画的に実施することを検討すべきで、機能しない団体は再編するなど対応を検討いただきたい。</p>	<p>道では、北海道開発局と連携し、サイクルツーリズムの推進に向けて、道内8つのモデルルートの試行を行い、休憩施設等を含めた受入環境整備等の検討を進めてきたところです。</p> <p>今後も、試行の結果などを踏まえながら、北海道のサイクルツーリズム推進に向けた環境整備の取組を推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○サイクルツーリズムの推進については、何といたっても北海道のポテンシャルの高さは全国を見回しても圧倒していると思う。北海道は、「しまなみ海道」や「ピワイチ」などのようにナショナルルートとして認定されていないが、サイクリストの視点からもそれらに劣るものではない。あとは、どれだけ民間レベルの様々な分野の方々が北海道におけるサイクルツーリズムに関わるかということだと思ふ。観光関係事業者のみならず、その周辺の事業者の方々も、サイクルツーリズムに関心を高められるような息の長い対策が求められると思う。</p>	<p>道では、北海道開発局と連携し、サイクルツーリズムの推進に向けて、道内8つのモデルルートの試行を行い、休憩施設等を含めた受入環境整備等の検討を進めてきたところです。</p> <p>道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら、魅力的なサイクルルートのさらなる整備及び磨き上げを図っていく考えですので、いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
<p>○「海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けて検討」と主な取組として取り上げている。例えば、阿寒摩周国立公園 公園計画変更書〔一部変更〕（案）に乗り入れ規制区域の変更が拡大されているが、この点については、どのような考えか。車場乗り入れ規制や禁止区域の「車場」に自転車が該当しないのではないか。自転車は軽車両ではあるが、ガソリン等の燃料を使用しない環境にも問題無い乗り物だと思ふ。自転車は「車場」の適応外、対象外として、例外的に認めていただきたい。又、林業などの旧作業林道の開放し、整備できれば、トレイルだけでも北海道を回れるのではないか。海外の大規模トレイルのような要求を北海道で実現し、自転車観光事業を推進して欲しい。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>

C

C

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○安心してマウンテンバイクで走ることの出来る場所がもっと増えてほしいと考えている。現在道内には、ニセコヒラフやBANKなどスキー場の夏場利用によるMTB専用コースが少しずつ増えてきているが、現在のE-MTBは非常に高性能化が著しく、リフトなどがない一般的なトレイルにおいても十分に楽しめる専用コースが整備できる条件が整いつつある。佐賀県ちやのき地区のような限界集落地域と密着したMTBトレイル整備活動の事例もあるが、北海道の特性を活かして都市近郊型のMTBパークが存在すれば全国もしくは全世界からMTBトレイルをもとめてライダーが集まる可能性がある。ニセコスキーリゾートは海外からの力による開発の要素が強いが、スキーと並ぶ夏場のアウトドアスポーツリゾートとして道内、国内の力でMTBリゾートを北海道に構築することができれば、素晴らしいことと考えている。新しい時代の森林活用としてもMTB専用トレイル・パークの整備をぜひ進めて欲しい。（参考：森林スポーツ新時代 2018）</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>
<p>○主な取組にある”海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討”に関して、こちらも良い取組だと思う。しかしながら、サイクルツーリズムの推進を目的にし、そして5年間という長期計画の取り組むため、”検討”ではなく具体的な行動が見える様な文言に変える事で更なる飛躍を目指すべきだと考える。ここは是非サイクルツーリズム特区の策定と実証実験の実行等を具体案として載せてはどうか。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしています。</p> <p>今後、取組を進めていくためには検討が必要だと考えていることから、記載内容の修正はいたしません。いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>

C

C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○釧路地域で釧路阿寒自転車道や夏場のスキー場を活用した自転車による地域づくりを行う団体を運営している。北海道は7割が森林であり、地域の特性を生かしたサイクルツーリズムを行ううえでマウンテンバイクの活用がかかせない。今回の素案に「マウンテンバイクの活用をしたトレイルの利用環境の整備に向けた検討」という文言が入ったことにより、マウンテンバイクの利活用や、トレイルの開発や利用環境の整備に弾みがつく。欧米ではロードバイクと同じくらいポピュラーなマウンテンバイク。山梨県ではすでに自転車活用計画にマウンテンバイクの利活用の項目があり、北海道は全国でも2番目になり、他に導入を検討している県や自治体の活動にも大変励みになる。我々の活動の一つでもある、道東の3空港を結ぶ、ハイカーやランナー、バイカー（MTB）が共存したロングトレイルの整備は、複数の行政区域をまたぐことから、北海道に果たしていただく役割が多くなる。この文言があることで、初めて関係機関と議論のテーブルに立つことができるようになると思う。来年度からはじまる、環境省による阿寒摩周国立公園ロングトレイル計画を進めていくにあたり、釧路総合振興局の担当課にも相談やアドバイスをいただきながら、一步一步官民が協働で事業を進めてまいる。ありがとうございました。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>
	C

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「主な取組」の中に「海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討」というものが挙げられているが、マウンテンバイク愛好家の立場で言わせていただくと、普及しない一番の原因は、トレイルが少ないことで、トレイルが少ない一番の原因は、トレイルを造らせてくれないこと、存在しても利用させてくれないことである。例えば、スキー場斜面やレク森の指定を受けている山林のように、スポーツやレジャー目的での整備や使用が認められている土地にマウンテンバイクのトレイルを造成する際の許認可の簡素化、もしくは、積極的利活用を自治体が推進してくれるような動きがない限り、事業者や愛好家たちの一方的な努力や財源や時間を費やさない限り実現しないものがマウンテンバイクのトレイルであれば、何時まで経っても普及はしないと思うので、まずはそこから着手していただきたい。また、短期的・中期的（＝むこう10年程度）使用予定のない町有林や道有林の利活用および長期間使用されていない遊歩道や登山道の再利用も、マウンテンバイクのトレイルをして使用したい団体や個人や事業者のために、転用できる措置もご検討いただきたい。倶知安町の旭が丘公園にあるトレイルのように、多くの人に関わり、経産省や国交省の経費がつき込まれて完成させたにも関わらず、町役場の「調整不足」により使用出来なくなるということが二度と起きないようにしたい。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、海外でも人気の高いマウンテンバイクなどを活用したトレイル利用の環境整備に向けた検討を進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○サイクルツーリズム事業者の登録と紹介については、実際にサイクルツーリズムの事業をビジネスとして実施している「有識者」や「専門家」の人たちは、自分のビジネスのノウハウを他人に知られたくないためか、もしくは自分のビジネスで忙しいのか、公的なサイクルツーリズムの事業に参画してこない。結果、公的資金で実施されるサイクルツーリズム事業に関わる「有識者」や「専門家」の方たちは、申し訳ないが、現在の最新のサイクルツーリズムの実情を把握されていないなど、国内外での実践の経験が乏しい方が多いように見受けられ、結果、体裁は良くても実践的ではない、もしくは実際のニーズに対応していない事業が多いように見受けられる。また、そのような「有識者」や「専門家」が選任される別の理由として、公的機関の選定担当者がサイクルツーリズム業界を熟知していなく、ふさわしい人材を見つけるに至らない場合や、実力や実績よりも名前が有名な人を選んでしまう場合も多いかと思う。そもそも、サイクルツーリズムの「専門家」は、日本には本当に少ないと思う。そのため、その数少ない専門家や専門事業者を有効に選出選定出来たり、依頼できるように、サイクルツーリズムへの参画を希望する事業者や個人を、資格や免許の有無を問わず「登録」して、公的な事業でも民間からの依頼があった場合でも、紹介や、招致ができる状態にしておく仕組みを行政が構築できるようにしておく、ノウハウの少ない自治体等が新規で事業を計画する際も、人材を探す負担が少なくなるかと思う。また、選ばれなかった「専門家」が、その事業や選ばれた別の「専門家」をネット上で非難したりする残念な光景を、北海道のサイクルツーリズムでは時々見かけるが、どの「専門家」を選ぶかは、当然、事業の主催者が決めればよいことであるため、公平性も透明性も高く、部外者からの理不尽や中傷や妨害も回避できる。</p>	<p>道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら、サイクルツーリズムの推進を図っていく考えですので、いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「主な取組」の中に「サイクリングガイドなどサイクルツーリズム推進を担う人材の育成・確保」とあるが、今後実施するものは、単発的で継続性のない小規模なもの（＝結果的に人材が育たないもしくは育っても、ごく少数で市場を支えられる人数ではない程度にしかならないもの）ではなく、継続的に複数年で、しかも「ガイド」のみではない、以下に挙げるサイクルツーリズムを支える各種人材を、市場規模に見合った人数で育成する事業の推進を望む。このような人材育成事業の計画と実施にも、さらに専門的なサイクルツーリズムの技術や経験をもつ人材や団体の関与が不可欠のため、JTB様やドーコン様のような観光公共事業系の「なんでも屋さんのようなコンサル」に任せないようにしてもらいたい。必要な人材はサイクリングガイドのみならず：もし①外国人向けサイクリングツアー（主にロードバイクやクロスバイク）を実施するのであれば、全て外国語で対応ができる、「サイクリングガイド」・「サイクリングツアーを造成するツアー運営事業者」・「ガイドとともにツアーを運営するサポートスタッフ」・「メカニック」といった人材が必要である。経験上だが（＝ですので道庁や運輸局できちんとした調査を実施して、統計が欲しいが）、ガイドツアーに参加する外国人サイクリストと、ガイド無しでサイクリングルートのものをたどって、観光をする外国人サイクリストでは、現在は圧倒的に前者が多い。理由は、長くなるので割愛いたしますが、説明が必要でしたら、後ほどご連絡いただければと思う。（例：イギリスのツアー専門会社の、日本のツアー紹介 https://www.freedomtreks.co.uk/japan）その「ツアー参加者がほとんど」という事実から、外国人サイクリストを誘致する、サイクルツーリズムの振興において、まず最初に取り組まなければいけないことは、ガイドツアーを造成し、実施できるガイド事業者を運営するために必要なガイドだけではない人材の育成だと思う。（これとは別に、このツアーを販売できる実力のある旅行会社も必要である。スキーのインバウンドもそうだが、国内大手では無理である。）しかも市場を支えられる規模の人数の育成である。もし②マウンテンバイクを観光資源として普及させるには、「インストラクター（外国人観光客が対象であれば語学力も要する）」・「トレイルビルダー（マウンテンバイクを乗れる専用のコースやトレイルを造成する土木技師）」といった人材が必要である。マウンテンバイクについては、全国的にも、これらの事業を展開したり、このような人材を常駐させている事業者は少ないですが、北海道にはニセコに「合同会社NINE（https://www.niseko-nine.com/）」といった事業者が既にある。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、地域特性を踏まえたサイクリストの受入環境づくりを進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>

意見の概要	意見に対する道の考え方※
○素案P16「7つのルート協議会によりモデルルートが位置付け」を「8つのルート協議会（1団体調整中）がモデルルートに位置付け」としていただきたい。	計画（案）につきまして、ご意見を踏まえ、「7つのルート協議会によりモデルルートが位置付け」を「8つのルート協議会（1団体調整中）がモデルルートに位置付け」に修正しました。 <div style="text-align: right;">A</div>
○サイクルツーリズムについて、北海道としてのサイクルツアーガイドを養成・認定してほしい	道としては、サイクリングガイド等を含めた人材の育成も課題の一つだと考えており、そうしたサイクルツーリズム推進を担う人材育成や確保を進めていくこととしておりますので、いただいたご意見は、そうした取組を進める上での参考とさせていただきます。 <div style="text-align: right;">C</div>
○素案P17「主な取組」について、サイクリストに対する情報提供のみでなく、観光促進も含めた一般向け情報発信（HP、PR動画等）についての取組も盛り込んでいただきたい。	道としては、情報発信の内容については、サイクルルート等のサイクリングに関する情報はもとより観光情報を含めて、サイクリストのみだけでなく、国内外の幅広い層に対して、北海道の魅力を伝えるものになるとの考えです。 <div style="text-align: right;">B</div>

7. 「その他参考 5 北海道のサイクルツーリズム推進方針について」 (P参23～P参24)に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
○「北海道のサイクルツーリズム推進方針について」だが、サイクルルートの考え方について、主要な交通結節点をつなぐ基幹ルートは、道路整備、環境整備を除けば改善の余地もないので、それをつなぐ地域ルートを充実させることで、道外からのサイクリストが興味を持って訪れてくれるような魅力的なルートを構築することが必須。地域ルートの構築については各地域のルート協議会で実施することで問題ないと思うが、ルート協議会の主体を市町村から民間事業者、団体が担うようにした方が知見も有しているのでより良いものが提案されると考える。受け入れ環境、走行環境の整備についても、ルート協議会からのフィードバックを道、国に行うことでの的確な情報共有ができると思う。	道では、北海道開発局と連携し、サイクルツーリズムの推進に向けて、道内8つのモデルルートの試行を行い、休憩施設等を含めた受入環境整備等の検討を進めてきたところです。 道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら、魅力的なサイクルルートのさらなる整備及び磨き上げを図っていく考えですので、いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。 <div style="text-align: right;">C</div>

意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>○「情報発信」について、情報を受けるべきサイクリストに対して訴求力があるサイトを立ち上げ行政のHPの一部や観光団体のHPではないイメージを持つ必要がある。走行ルートについては、スマホなどからルート検索、距離、標高差などやNAVIGATIONがダウンロードできるような機能が必要。</p>	<p>道としては、今後とも、北海道開発局と道が事務局となり設立した「北海道サイクルルート連携協議会」等の場を活用しながら検討を進めるなど、北海道の魅力的なサイクルルートやトレイルなどの自転車利用環境に関する国内外に向けた情報発信を強化していく考えです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p>
	C

8. 計画全体に関する意見	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
<p>総じて申し上げますと、市町村や観光団体を基軸とした動きでは今以上の成果は期待できないと考えている。条例の第4条3項にも書かれている通りに「道は、自転車の活用等の推進するに当たっては、国、市町村その他の関係する期間及び団体との緊密な連携を図るものとする」と言う条文を鑑みて、第2期推進計画の推進を加速させるために、サイクリングの民間団体や自転車事業者等と密接に連携したプランに変革して頂きたいと考える。</p>	<p>道では、平成30年4月に設置した国・市町村・関係団体で構成する「北海道自転車活用等推進連携会議」について、これまでに5回の会議を開催し、関係者から幅広いご意見を頂きながら、ホームページにおいて開催結果を公表するとともに、本計画の策定はもとより、道における自転車利活用の施策の検討の参考としてきたところです。</p> <p>道としては、昨今の社会情勢の変化や自転車の果たす役割の高まりを踏まえ、引き続き、関連機関及び団体と緊密な連携を取りながら、自転車の活用等の推進を図っていきます。</p>
	C
<p>○全体として良くまとめられており、北海道の自転車活用への意欲が見られ素晴らしいと思う。そこでこれを更に皆さんで自転車の良いイメージを共有できる様、せっかくの長期（2025年まで）にわたる計画案のため、更に突っ込んで未来像の見える具体的提案があると良いと思う。例えば、都市部には都市部の機能とそれに付随する自転車の利用の仕方があり、山岳地帯（特にスキーリゾートのある自治体）やビーチや湖のあるリゾートとその自治体は、都市部と違った利活用があると思うので、エリア別の切り口で特にスポーツサイクリング（E-BIKEの可能性）の実証実験等を行う特区等の策定はいかがか。少ないリソースを効率的に利用するためにも、まずは成功例になる可能性の高いエリアに注力し、そこでえた知見を後に全体に広げていく方法が好ましいと私は考える。</p>	<p>道としては、北海道の魅力を活かしたサイクリングの推進を図ることは重要な視点であるということ踏まえ、本計画において、地域特性を踏まえたサイクリストの受入環境づくりを進めることとしていますので、いただいたご意見は、そうした検討を進める際の参考とさせていただきます。</p>
	C

9. その他意見について	
意見の概要	意見に対する道の考え方※
○第3期になると思うが、今後のロードマップをしっかりと作ってほしい。	<p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
○自転車を使ってもらふ目標、安全・安心の目標、楽しく・快適の目標についての数値目標、方向性の目標などをもっと具体化してほしい。例えば、ヘルメットの着用が5年後には50%、10年後にはほぼ100%などの目標を設定すべき。そのための具体策を盛り込むべきと考える。	<p>道では、北海道自転車条例の施行後における道民の自転車利活用の意識や行動を把握するため、今年度、北海道全体での自転車利活用に係る道民意識調査をはじめて実施したところであり、今回の調査で得られた明確なデータについて、国・市町村・関係団体で構成する「北海道自転車活用等推進連携会議」の場等も活用しながら、幅広い関係者の皆様からご意見をいただいているところです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
○予算を獲得し、パンフレットだけでなく、人が入る支援活動ができるようになってほしい。	<p>道では、自転車活用等促進事業などの予算事業において、自転車利活用の推進に係る様々な取組を進めてきたところです。</p> <p>ご意見は、自転車利活用に係る普及啓発の取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>
○概要版P3自転車利用促進に関する普及啓発・活用の推進の主な取組に「道内市町村における自転車活用推進計画の策定の促進」を追加していただきたい。	<p>概要版につきまして、ご意見を踏まえ「道内市町村における自転車活用推進計画の策定の促進」を追加しました。</p> <p style="text-align: right;">A</p>
○年配の方に自転車生活が根付いてきているが、体力的な面を考えると、今後は電動アシスト自転車の増加が見込まれる。しかしながら高額なため、ヨーロッパなどのように購入にあたっての補助金などの政策がとれないか。	<p>道としては、昨今の社会情勢の変化や自転車の果たす役割の高まりを踏まえ、関連機関及び団体と緊密な連携を取りながら、環境負荷低減や健康増進などの面でSDGsの推進に資するといった自転車が持つメリットや効果等、自転車利用についての幅広い世代への理解の促進及び啓発を図っていく考えです。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の自転車関連施策への参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">C</p>

【問い合わせ先】
総合政策部地域創生局地域政策課地域活力係
電話011-204-5791

