

# 広島市自転車都市づくり推進計画【改訂版】（素案）に対する市民意見募集の結果

## 1 意見提出期間

令和7年6月2日(月)から令和7年6月27日(金)まで

## 2 募集方法

- (1) 広島市ホームページへの記事掲載
- (2) 窓口での閲覧・配布（自転車都市づくり推進課、公文書館、各区区政調整課）
- (3) 広報紙「ひろしま市民と市政（令和7年6月1日号）」への記事掲載
- (4) 市政記者クラブへの情報提供

## 3 募集結果

- (1) 応募者数 13人
- (2) 応募件数 77件
- (3) 意見の内訳

区分	件数
ア 計画全般に関すること	12件
イ 走行空間整備～はしる～に関すること	26件
ウ 駐輪場整備～とめる～に関すること	17件
エ 法令遵守・マナー向上～まもる～に関すること	17件
オ 活用促進～いかす～に関すること	5件
計	77件

- (4) 意見に対する本市の考え方の内訳

区分	件数
ア 意見の趣旨により計画（素案）を修正するもの	5件
イ 意見の趣旨が既に計画（素案）に盛り込まれているもの	14件
ウ 計画（素案）の修正は行わないが、今後の取組の実施において参考とするもの	58件
計	77件

#### 4 意見に対する本市の考え方

##### (1) 計画全般に関すること (12 件)

	意見の要旨	本市の考え方
①	半角カタカナは読みにくいので、全角にしてほしい。	読みやすいように全角に修正します。
②	「輻輳」という言葉が分かりにくい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
③	自転車は環境負荷の低減に資する乗り物であるため、広島市環境基本計画との整合性を明示することを提案する。	P1の「本市行政計画における位置付け」に示すとおり、広島市総合計画に基づく各分野の計画(広島市環境基本計画を含む。)とも整合を図っています。
④	近距離移動における利便性について、近年では、駐輪場よりも駐車場の方がまんべんなく存在している地域もあり、一概に自転車が有利とは言えない状況ではないか。(P3)	都市部における一般的な交通手段別の特性を示しているものです。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑤	自転車の特性・メリットについて、個人のメリットだけでなく医療費削減といった社会的メリットや、極めて安価かつ手軽な手段で、年齢や経済力、障害や居住環境に対応でき、移動手段として空間効率が非常に高く、加えて所有者1人当たりの交通事故死亡者数が自動車に比べて低い等のメリットも加えた方が良いのではないか。(P3)	自転車の主な特性・メリットを記載しています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑥	自転車の特性・メリットに、自転車活用による交通渋滞の緩和や自動車事故の抑制といった効果も記載してほしい。(P3)	自転車の主な特性・メリットを記載しています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑦	人口や年齢別構成比の推移が本計画にどのように関わっているのかが分からない。(P6)	自転車の活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、年齢区分別人口の推移等の社会動向を把握しているものです。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑧	平日における代表交通手段として自転車を活用する割合を示すのであれば、休日も示すべきではないか。(P7)	通勤・通学等で自転車利用の多い平日に着目して、データを示しているものです。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑨	公共交通は十分な密度ないし頻度で利用できるとは言い難いため、隣接地域への移動までは自転車で担っていくのだと決意を示すべきではないか。(P17)	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑩	指標の達成状況と要因について、参考資料ではなく第2章に記載すべきではないか。(P48～51)	「前計画の指標の評価」は、前計画で設定した指標について達成度を評価しているものであるため、本編ではなく、参考資料として掲載しています。

⑪	アンケート調査について、歩行と自転車走行は分けて評価するべきである。(P52)	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑫	アンケート調査について、ヘルメットについては「着用する理由」も聞いてみてはどうか。(P53)	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。

(2) 走行空間整備～はしる～に関すること (26 件)

意見の要旨		本市の考え方
①	道路の端のアスファルトが波打っている場所や途切れている道の自転車通行に危険な場所は早急に対策してほしい。	自転車通行時に危険な状況があれば、必要に応じて、道路の維持管理の中で適切に修繕等を行います。 また、車道上で自転車が安全で快適に走行できるよう、引き続き、自転車走行空間の整備を進めていきます。
②	交差点などの歩車道境界の部分について、段差がありすぎるため、色々な方にとってバリアフリーとを感じるよう段差を解消してほしい。	交差点部(横断箇所)の歩道と車道には、視覚障害者が歩車道境界部を識別でき、車いす使用者にも配慮した、約2cmの段差を設けています。 また、車道上で自転車が安全で快適に走行できるよう、引き続き、自転車走行空間の整備を進めていきます。
③	太田川の川土手の車道から、河川敷へ降りる道の車止めに反射材を付けてほしい。	いただいた御意見については、太田川を管理する国土交通省太田川河川事務所にお伝えしています。 また、自転車が安全で快適に走行できるよう、引き続き、自転車走行空間の整備を進めていきます。
④	前計画の優先整備路線のうち、整備未完了の区間を地図上で明示してほしい。(P9)	「これまでの取組と評価」では、自転車ネットワーク路線全体における整備済路線と未整備路線を示し、評価を行っています。
⑤	「車道を走行する自転車の割合」と「逆走(右側走行)する自転車の割合」は、日常的に自転車に乗る市民が減り、趣味でスポーツ自転車に乗る層だけが残った場合、車道を走行する自転車の割合は高まるため、評価基準値として望ましくない。(P10)	自転車走行空間整備前後の調査であり、利用者層が多大きく変わるような期間を経た調査ではないことから、走行空間整備における一定の評価指標になると考えています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑥	自転車走行空間を整備しただけで逆走自転車がゼロになることはない。横断のしにくさが大きく関わっているため、自転車横断帯の設置間隔や自動車の実勢速度、交通量といった要素を、横断しやすくするために改善する施策を計画しなければ、逆走の割合を測定することは無意味だ。(P10)	逆走の実態調査については、自転車利用者の法令遵守等の意識状況などを把握する上で必要なものと考えています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑦	「今後の課題」において、「優先整備路線を再検討する」ことがなぜ「自転車ネットワークの形成を早期に図る」ことにつながるのかが分かりにくい。(P16)	分かりやすく修正します。

⑧	<p>車道通行は、目的ではなく、歩行者・車両と衝突の危険がない自転車走行空間を確保することの実現手段のひとつにすぎないため、自動車都市づくりの基本方針として掲げるのは不適切である。(P19)</p>	<p>自転車が安全で快適に走るための走行空間を整備することで、歩行者・車両との事故の減少につながることから、基本方針として適切であると考えています。</p>
⑨	<p>「並行する代替路(細街路)を新たに優先整備路線とし、早期整備を図ります」とあるが、このような路線の整備に当たっては、アメリカ・ポートランド市で導入されている「Neighborhood Greenways」の設計思想や構造が非常に参考になるので、計画に「国内外の先進事例を参考に、ひと中心の道路ネットワーク構築に向けた有効な方策を検討する」といった方針を記載してほしい。(P21)</p>	<p>参考となる先進事例については、引き続き、情報収集に努め、今後の整備の参考にしていきたいと考えています。</p>
⑩	<p>広い歩道があれば、歩行者がいない場合は徐行義務が解除される「普通自転車通行指定部分」が広島県警では一切採用されていないが、積極的に指定し安全快適な走行空間を確保してほしい。</p>	<p>本市においても、普通自転車通行指定部分を整備している箇所はあります。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑪	<p>道路の制限速度を下げることで自転車専用通行帯ないしは車道混在を完成形態とすることができるため、速度規制とあわせた手法の明記をお願いしたい。また、ゾーン 30 プラスをネットワークに沿って設定することも今後の検討材料としてほしい。</p>	<p>制限速度の変更や自転車走行空間の詳細な構造については、設計時において、県警等との協議により決定します。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑫	<p>改訂計画期間中に、デルタ外についても自転車ネットワーク路線を策定するべきではないか。</p>	<p>現在、まずは自転車利用の多いデルタ市街地を中心に整備を進めているところですが、その他の地域については、自転車ネットワーク路線への位置付けの有無に関わらず、地域の実情に応じて自転車走行空間の整備を行います。</p>
⑬	<p>自転車走行空間の整備形態について、自転車は、右折時は交差道路の青信号まで待たなくてはならないなど、道路の横断が難しいため、自転車道を「一方通行が基本」とするのはやめてほしい。(P25)</p>	<p>各路線の交通量や利用状況は年々変動するところから、整備形態については、整備実施段階において詳細な検討を行い決定します。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑭	<p>自転車走行空間の整備形態について、道路構造令上の法的位置付けは一般市民には不要な情報である。また、交通規制を伴わない「自転車専用通行帯」を「自転車通行帯」と言って、「車道混在」と分けるのは混乱を招くだけであり、極めて不適切である。(P25)</p>	<p>自転車走行空間の構造を選定する上で、道路構造令上の位置付けは必要な情報であると考えています。 本市では、まずは、車道走行における市民の意識醸成を図るため、交通規制を伴わない自転車通行帯として整備を進めています。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

⑮	<p>自転車走行空間の整備形態における自転車の通行方法について、自転車専用通行帯の場合、車道混在の説明と同じく「歩道と車道の区別のある道路においては車道」を通る場合にのみ適用されるため(道路交通法第17条第4項を参照)、そのように明記してほしい。(P25)</p>	<p>あくまで原則について記載しているものであり、「歩道と車道の区別のある道路においては車道」の記載は必要ないと考えています。          なお、車道混在の場合は、歩道がある道路において、歩道の通行を妨げないとの誤解を招かないよう記載しています。</p>
⑯	<p>車道混在の整備イメージについて、自転車と自動車は前後方向にずらし、左右方向は重なるように描くべきである。(P25)</p>	<p>自転車と自動車が同一の通行空間を共有することがイメージしやすいように、修正します。</p>
⑰	<p>国のガイドラインでは、「矢羽根型路面表示は右端が縁石端から1.0m以上(路肩の一部又は全部が通行の用に適さない状態である場合は、その部分を除く)の位置となるように」と示されているが、写真では側溝に矢羽根が接しており、ガイドラインから逸脱している。(P25)</p>	<p>国のガイドラインは標準的な考え方を示しているものであり、実際の施工においては、現地条件等を踏まえ、整備を行っています。          いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
⑱	<p>ガイドラインで定められた整備形態に従うだけでなく、国内の他地域や海外の動向も参考にして、自転車利用者が真に安全と感じられる通行空間の整備を検討する旨、計画に記載できないか。(P25)</p>	<p>参考となる先進事例については、引き続き、情報収集に努め、今後の整備の参考にしていきたいと考えています。</p>
⑲	<p>自転車ネットワーク路線図には、観光拠点だけでなく、多くの市民が通勤・通学、買物の行き先としている施設や、利用者の多い病院や公共施設等も掲載すべきではないか。(P26)</p>	<p>主な公共施設や観光施設を掲載しています。          いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
⑳	<p>P9・P26の自転車ネットワーク路線図の整備済路線と今後整備する路線について、整備形態を区別して掲載するとともに、整備形態別に目標設定できないか。</p>	<p>自転車ネットワークの各路線の交通量や道路の利用状況等は年々変動することから、整備形態については、実施段階において詳細な検討を行い決定する必要があるため、本計画において、各路線の整備形態を掲載することや、整備形態別に目標設定することは困難です。          いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
㉑	<p>前計画では、走行空間を10km整備したが、本計画では7kmというのはあまりにも消極的すぎるのではないか。(P26)</p>	<p>前計画期間の整備実績を目安に、今後、事業規模が大きい平和大通りの自転車道整備が本格化することなどから、設定したものです。          いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
㉒	<p>駅の前後では跨線橋が自転車通行禁止であったり、地下道や人道橋が乗車禁止であったりすることがあるので、こうした区間を解消することも優先度の高い目標としてほしい。</p>	<p>いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

⑳	自転車走行空間整備について、整備計画の広報にもっと早い段階から力を入れていく必要がある。施策に加えてほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
㉑	平和大通りの自転車道の整備については、県警との確に協議を行いながら進めてほしい。	平和大通りの自転車道の整備に当たっては、県警等の関係機関と随時適切な協議・調整を行った上で、詳細な構造等を決定しています。
㉒	平和大通りの自転車道の整備形態について、「自転車利用者が影響を受けない、樹木が並んでいる、魅力的な走行空間を用意して誰もが自転車で移動できるようにする」の何を大事にするのか、協議会でしっかり話し合っって答えを用意してもらうべきだったのではないか。	平和大通り自転車道整備については、広島市自転車都市づくり推進協議会、広島市デザインアドバイザー会議等の有識者を交えた会議や市議会などに随時報告しながら進めています。
㉓	走行空間の整備効果は、「利用者がどれだけ増えたか」で測定すべきであり、せめて整備形態によって係数をかけるなどして、前計画の実績を上回る計画を立ててほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。

(3) 駐輪場整備～とめる～に関すること (17件)

意見の要旨		本市の考え方
①	有料の駐輪場にこだわらず、半数を無料とする広島市の整備姿勢は、大いに評価できる。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
②	直接的に自転車がどれくらい使われているかを表す数字として「駐輪総台数(駐輪場利用台数+放置台数)」をグラフに表示すべきでないか。	近年は民間駐輪場も多く整備されており、駐輪総台数としては、民間駐輪場の利用台数の把握も必要と考えていますが、正確なデータ入手が困難な状況です。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
③	アンケート「目的地から徒歩何分以内であれば駐輪場を利用するか」で、「3分以内」の回答に「1分以内」「2分以内」の回答を含めるのは、全員が「5分以内」の回答とも言えてしまい、おかしい。(P12)	適切な表現に修正します。
④	市営各駐輪場の満空状況調査を定期的実施し、エリアごとの駐輪場充足状況をきめ細かく分析し対応していく必要がある。	市営駐輪場の利用者に対しては、「⑮満空情報の見える化」において、利便性の向上に取り組んでいるところ。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑤	「補助制度を活用した民間駐輪場の整備状況」の実績はなかったのか。なければ、対策を示す必要がある。	計画(素案)には整備状況等を掲載していませんが、前計画期間中(R2~R6)の実績は、2年度1件(89台)、6年度1件(129台)の計2件(218台)となっています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。

⑥	路上の放置自転車が多くの箇所をニーズが高い箇所と捉えるのも適切だが、満車となっている時間が長い駐輪場を把握することも必要である。(P21)	満車になることが多い駐輪場の状況についても把握しており、「取組 5-2 駐輪需要に応じた受入拡大」のとおり対応します。
⑦	駐車場から駐輪場への転用については、他自治体ではなかなか真似ができない大胆な事例のように思える。国土交通省を通じて国内に広く周知してほしい。(P29)	本取組については、国土交通省に事例紹介しています。
⑧	広島市民間自転車等駐車場整備補助金について、小規模駐輪場の整備を促したいのであれば、収容台数に比例した標準整備に加えて、固定費用(料金徴収機など)についても補助金を出すべきではないか。(P30)	広島市民間自転車等駐車場整備補助金については、これまでも、事業者のニーズ等に応じて補助対象等の改正を行っています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑨	市駐輪場附置義務制度における、駐車場のかわりに駐輪場を作れる制度について、近年の実績はどうか。附置義務駐輪場届出実績(件数及び収容台数)とあわせて、前計画期間中についてもデータを提示してほしい。(P31)	前計画期間中(R2～R6)の実績は次のとおりです。 ○駐車場から駐輪場への整備促進策の利用件数 2年度2件(65台)、3年度1件(30台)、5年度1件(120台)の計4件(215台) ○附置義務駐輪場届出件数・収容台数 2年度7件(233台)、3年度5件(1,539台)、4年度7件(758台)、5年度4件(162台)、6年度2件(86台)の計25件(2,778台)
⑩	附置義務駐輪場の位置は施設の敷地からおおむね50m以内と定められているが、直線距離でなく入口間の道のりによる基準に変更してほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑪	附置義務駐輪場の案内板は駐輪場入口に掲示すればよいことになっているが、施設利用者が駐輪場の存在に気付かないことがあるため、施設入口にも案内板の掲示を義務付けてほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑫	附置義務駐輪場が施設の上階にありエレベーターを利用する必要がある場合は、専用エレベーターを設けるよう義務付けてほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑬	附置義務駐輪場が届出どおりの台数分きちんと運用されているか、案内板が設置されているか、店舗の倉庫として使われていないか、といったことを定期的に確認するようにしてほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑭	附置義務駐輪場を従業員専用又は契約者専用等とすることを禁じていないのであれば、一般利用客のために最低限開放すべき割合を設定してほしい。	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。

⑮	「施策 5 既存駐輪場の機能拡大」については、どれも素晴らしい取組なので今後も続けてほしい。(P32、33)	引き続き、駐輪場利用者のニーズを把握し、取り組んでいきます。
⑯	放置自転車台数及び自転車事故件数の減少は自転車利用者数が減ることでも達成できるため、指標を変えるべきではないか。(P46)	自転車利用者数については、「活用促進～いかす～」の指標として、月 1 回以上自転車を利用する人の割合として設定しており、全ての指標の目標値達成に向けて取り組むこととしています。
⑰	駐輪場整備の評価指標に“駐輪場台数”を設定して「利用しやすい駐輪場の不足」への対応状況をモニタリングすべきである。(P46)	放置規制区域内での駐輪場収容台数と放置自転車台数の需給バランスという点では、収容台数が上回っており、放置自転車や撤去自転車等の台数も年々減少しています。放置自転車が多い箇所については、沿道の状況によっても変化することから、目標値を定めて駐輪場整備を行うのではなく、その時のニーズに応じて対応していくこととしています。

(4) 法令遵守・マナー向上～まもる～に関すること (17 件)

意見の要旨		本市の考え方
①	自転車専用道路も増え、自転車の移動が便利になってきており感謝する。 自転車の逆走や、若者のながらスマホが気になるので、若者への啓発活動をよろしく願います。	「取組 6-1 幅広い世代を対象とした法令・マナーの周知・啓発の推進」において、広島チャレンジサイクル推進事業や自転車マナーアップキャンペーンの実施などにより、幅広い年代に向けて法令・マナーの周知・啓発を推進するとともに、小中高生を対象とした自転車安全教室の開催や中学・高校生への自転車読本の配布など、若い年代に向けて自転車安全教育を推進していきます。
②	「ながら運転」については、各都道府県が定める道路交通法施行細則にて罰則が定められていたものが、全国統一基準になっただけであり、新設や強化と言うのは不適切である。(P4)	自転車の「ながら運転」については、広島県道路交通法施行細則で 5 万円以下の罰金とされていたのが、改正道路交通法の施行により、違反者は 6 月以下の懲役又は 10 万円以下の罰金、交通の危険を生じさせた場合は 1 年以下の懲役又は 30 万円以下の罰金と、罰則が新設、強化されています。
③	「平和大通りの自転車道を活用した法令・マナーの啓発」について、自転車道を走る自転車が交差点のたびに歩道に流入させられるような場所で啓発活動をされても、自転車利用者は理不尽な思いをするだけである。(P35)	自転車利用の多い路線等での周知・啓発活動は、有効であると考えており、積極的に活用していきます。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
④	商工センター地区について、自転車利用者を多く見かけるが、路上駐車が多いため、適切に指導してほしい。 また、違法店舗等を適切に指導するとともに、設置できる施設の規制緩和はやめてほしい。	路上駐車については、「②路上駐車が多くの箇所における駐車指導の実施」により、自転車走行空間の整備により車道走行を促している箇所において、現地で駐車指導を実施し、自転車走行環境の向上を図ります。その他の箇所においては、いただいた御意見を参考に、県警と連携して取り組んでいきたいと考えています。 違法店舗等の設置や規制緩和については、関係部署にお伝えしています。

⑤	<p>自転車走行空間は、路上駐車を完全排除しないと意味がないものになる。駐車車両が進入できないよう物理的に防護された自転車通行空間を作るか、自動車が自転車に対して危険な追い越しをする気にならないような道路にするか、どちらかを目指してほしい。</p>	<p>いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑥	<p>犯罪防止教育としてのスケアード・ストレイト(自転車事故再現)は逆効果であることが示されており、交通安全教育としても「アンケートで勉強になったと答えた生徒が多かった」以上の効果測定は行われていない。皆がやっているからという姿勢は避けてほしい。(P36)</p>	<p>スケアード・ストレイトは、交通ルールを守る重要性を自覚させ、より安全な行動を促す参加・体験型の交通安全教育として、効果があるものと考えています。</p> <p>いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑦	<p>マナーの内容はどこで知ることができるのか。違反して注意されて初めて分かるということでは困る。明文化して誰でも閲覧できるようにしてほしい。</p>	<p>「⑫各種媒体や多言語による情報発信」において、公共施設等へのポスター掲示、広報紙や広報番組、本市ホームページ、チラシ配布等により、法令・マナーの周知に取り組みます。</p>
⑧	<p>小中高生等を対象とした自転車安全教育はとても重要だと思うが、子育て世代や、これから子どもを育てるであろう大人が自転車を日常の足として使いたくなるような環境整備こそが、安全への最短距離であることを忘れないでほしい。(P36)</p>	<p>「取組 6-1 幅広い世代を対象とした法令・マナーの周知・啓発の推進」において、幅広い世代への法令・マナーの周知活動を実施するとともに、本計画に基づき、安全・快適な自転車走行空間の整備に取り組みます。</p> <p>いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
⑨	<p>危険な運転等による自転車事故により多額の損害賠償を支払う事例が増えている根拠を知りたいので、一定額以上の損害賠償支払事例件数の推移のようなグラフがあれば掲載してほしい。(P37)</p>	<p>本市では、損害賠償支払事例件数等の推移は把握していません。</p>
⑩	<p>ヘルメットの着用率が低いため、ヘルメット先進県・市がどのような工夫をして着用率を上げているのか調査し、着用を啓発するだけでなく、必要に応じて購入費用の補助も実施してほしい。(P37)</p>	<p>本市市民意識調査では、ヘルメットを着用しない理由として、ヘルメット着用に対する抵抗感や必要性の理解不足などが多くの割合を占めていることから、まずは、「⑬ヘルメットの着用促進」において、意識を変えていくよう着用率向上に向けた啓発活動を行うこととしています。</p> <p>いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
⑪	<p>高校生はほとんどヘルメットを着用しておらず、教育委員会や学校の関心が低い。児童生徒の命を守るために、市役所と教育委員会がもっと連携して着用を促してほしい。(P37)</p>	<p>高校生に対しては、「取組 6-2 小中高生等を対象とした自転車安全教育の推進」等において、ヘルメット着用率向上に向けた啓発活動を行います。</p> <p>高校生等の若い年代のヘルメット着用促進について、教育委員会と一層連携して取り組んでいきたいと考えています。</p>

⑫	ヘルメットの着用を強制しすぎると、それを嫌って自転車利用者が減ってしまうことにもなりかねない。着用促進はほどほどにしてほしい。(P37)	警察庁資料において、自転車乗用中の交通事故で、ヘルメット非着用者の致死率は着用者よりも高いとされており、本市としてはヘルメット着用率向上に向けて取り組んでいきます。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
⑬	防犯カメラのある駐輪場ではそのことを大々的にアピールするようにしてほしい。また、市営駐輪場の防犯カメラ設置を進め、毎年その進捗を公表してほしい。	「⑳自転車の盗難防止の啓発」において、県警等と連携して啓発活動を行います。監視カメラは、未払い防止等施設管理上必要な駐輪場に重点的に設置することとしています。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
⑭	放置自転車の撤去にばかり熱心になれば、市民はやがて自転車よりもっと便利な移動手段を選ぶようになる可能性があるため、放置規制区域内を手あたり次第に撤去するのではなく、撤去の必要性が生じた場合のみ撤去すべきである。(P39)	1 台の放置自転車が大量の放置自転車を発生させる要因となるため、放置自転車の撤去に当たっては、放置台数や通行の支障になっているかを問わず、条例等に基づき適切に行っています。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
⑮	自転車事故件数を指標とすると、自転車利用者が自家用車移動に大きく転換した場合、自転車事故が減って自動車事故が増えたとしても目標達成できたことになってしまう。「重大事故の減少・根絶」を目指してほしい。(P46)	いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑯	自転車事故件数の主な要因を移動量とするのなら、移動量を示す指標も表示すべきである。(P50)	国資料等において、新型コロナウイルス感染症の感染拡大と交通事故死者数等に関連があることが示されており、コロナ禍による移動量の増減と自転車事故件数の増減には関連があるものと考えています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
⑰	計画案に記載された取組は、自転車利用者への啓発が中心であるため、自動車ドライバーへの教育・啓発を盛り込むことを強く望む。	自転車利用者の安全確保については、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転者の理解も重要であると考えています。このため、「取組 6-1 幅広い世代を対象とした法令・マナーの周知・啓発の推進」において、自動車運転者や普段自転車に乗らない人も対象に、自転車に関する法令・マナーの周知・啓発に取り組んでいます。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。

(5) 活用促進～いかす～に関すること (5件)

意見の要旨		本市の考え方
①	広島市を起点として、サイクリングを楽しむコースの整備をしてほしい。また、周辺市町・島しょ部と連携して自転車への関心が深まるよう取り組んでほしい。広島広域都市圏を自転車で巡れるように、多くの市町と連携してほしい。	「取組 8-1 市民主体の魅力づくり活動の支援」において、市民主体の活動を支援することにより、安全で快適に楽しめるサイクリングコースの設定や環境整備等に取り組みます。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
②	シェアモビリティの更なる利用促進について、特に目安が示されていないため、現状の利用が足りていないのか、それとも十分なレベルに達しているのか、どうやって判断すればよいのか。(P45)	本市で運営されているシェアモビリティ事業については、完全に民間事業に移行していることや、事業者が複数参入していることを踏まえ、利用回数等の目標値の設定は行わず、「④シェアモビリティ事業者への協力」のとおり、協力していくこととしています。 いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。
③	公有地へのシェアモビリティのポート設置について、その公有地の利用方法としてポート設置が最適かどうかを何らかの基準に基づいて判断するようにしてほしい。(P45)	一般来訪者用の駐輪場が確保されていることが前提の上で、公有地の余地に各施設管理者の許可等を得てポートを設置するものです。 いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
④	いかすの指標「月 1 回以上自転車を利用する人の割合」の目標値(32.4%以上)が実績値と同じに設定されているが、もっと野心的な数字にすべきである。(P46)	本市では、今後、自転車が通学の重要な移動手段となっている中高生を含む 15 歳～64 歳の人口の減少、及び自転車の利用率が低い 65 歳以上の人口の増加が見込まれる中、活用促進を図ることにより、自転車を利用する人の割合を現状と同等以上とすることを目指し「32.4%以上」としたのですが、自転車利用者数に着目し、利用者数を同数以上確保することを目指し「33%以上」に上方修正します。
⑤	シェアサイクルの利用回数のグラフには、強い相関が見られるポート数も表示した方が良い。(P51)	「達成状況と要因」において、利用回数増の主要因がポート数増にある旨を記載しています。 また、P15 に、ポート数と利用回数を表示したグラフを掲載しています。