

いばらき自転車活用推進計画(案)に関する意見募集結果及び意見への対応

【パブリックコメントの期間】
2019年1月30日から2月13日まで
【応募人数及び意見総数】
○応募人数 45名 ○意見総数 202件

【計画全般に関すること】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
1		サイクリストにとって魅力度1位の県になってほしい。	御意見については参考とさせていただきます。
2		目標3の施策4はともかく、目標1の施策2・3・5、目標3の施策2、目標4の施策2に指標を設定しないのは何故か。	計画のフォローアップを行っていく中で検討させていただきます。
3		自転車利活用の推進のため、県職員が積極的に取り組む事項として、次のような取組を追加してはどうか。 ①短距離(例:2km以内)の出張には積極的に自転車を利用する。そのために各出先事務所で公用自転車の台数を増やす。 ②通勤手段を自動車から自転車に変更した職員に道路のモニターになってもらい、どこが危ないか。どこを直した方がいいかレポートしてもらう。 ③自転車で通勤する人に対し、駐輪場代は通勤手当を増額して対応する。 ④自転車で通勤する職員や県民のため、県庁舎や県機関に自転車ポンプ(米、英、仏の全てのバルブに対応)や貸し出し工具を備える。 ⑤自転車で通勤する職員や来訪する県民のため、県庁生協で自転車グッズ(特にタイヤやチューブ)を販売する。 ⑥自転車で通勤する職員や来訪する県民のため、盗難防止でロックできる柵を設置する。また、休日夜間の警備を強化する。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
4		推進期間は3ヶ年だが、その後はどのように取組を進めていく展望なのか。	計画のフォローアップを行っていく中で検討させていただきます。

【2. 茨城県の自転車を取り巻く現状と課題】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
5		交通分担率や高齢化率等のデータ関連は出典を明記すべき。	御意見を踏まえ修正いたします。なお、主なグラフやデータなどについては今後、HPで掲載する予定です。
6		現状から見えてくる課題を整理しているのか、課題解決を目的とした取組を行っていくにあたっての課題を整理しているのかが不明確で、分かりづらいと思います。	御意見については参考とさせていただきます。

【5. 計画推進期間】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
7		「長期的な視点に立った取組が必要」と言っているのに、「計画推進期間」が「3ヶ年」というのでは、計画の実効性を疑われるのではないのでしょうか。「急速に変化する社会経済情勢の変化を踏まえて」とありますが、それは、まず、長期的な視点に立って策定した計画があって、その上で、適時、必要な修正をしていくと考えるのが適当であって、「計画推進期間」を小刻みに設定するものではないと思います。	御意見については参考とさせていただきます。

【6. 計画推進に係る実施主体の役割分担】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
8		文中では実施主体の役割分担を「県」「市町村」「民間企業・団体」「地域のさまざまな主体」としているが、表6.1は「県」「市町村」「民間」、P25～41の別紙には「団体」「県交通安全協会」があり、P57では「県」「市町村」「民間企業等」、概要版P4では「県」「市町村」「民間事業者」「県民」と区別しており整合性がないように思える。	御意見を踏まえ、「県」「市町村」「民間企業・団体」と統一いたします。

【7. 将来の姿の実現に向けた施策目標】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
9		ここだけ読むと、「本県の目指すべき将来の姿」と「県政の目指すべき将来像」が同義であるように見え、読み手において混乱を生じられるので、具体的に記述した方がよいのではないのでしょうか。 また、「国の自転車活用推進計画の4つの施策目標」については、6ページまでのどこにも示されていないので、どこかに示してください。 さらに、事故原因に関する分析がないと必要な安全教育や対策の妥当性について説得力を欠くと思います。	御意見を踏まえ修正いたします。 また、「国の自転車活用推進計画の4つの施策目標」については、1ページの表1.2に追加いたします。 さらに、今後、安全教育を推進するにあたっては、十分事故原因の分析をするなどして対策を講じてまいります。

【8. 実施施策】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
10		何度も走っているが、素晴らしいコースなのに認知度が低いことが勿体ない。ロングライドイベントを開催し、全国のサイクリストにアピールすることが大事である。	施策目標1の各施策に基づき、効果的な情報などを継続して推進し、さらなる認知度向上に向けて取り組んでまいります。
11		サイクリストが挑みたくなるような仕掛けとして県内のほかのサイクリングロードと合わせたスタンプラリーを実施してはどうか。	施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
12		茨城県主催の大会やツール・ド・フランスを走った有名なプロ選手を招致して、イベントを開催しても良いかと思えます。	施策目標1の各施策に基づき、豊富な地域資源を活用した多彩なサイクリングの提供の推進を図る中で参考とさせていただきます。
13		地域モデルコースの策定にあたって、アクティブなサイクリストに情報提供を呼びかけると共に、「ルートラボ」や「STRAVA(ストラバ)」などのルート共有の仕組みを活用するのはどうか。	施策目標1の施策1を推進する中で参考とさせていただきます。
14		コースの全部、若しくは一部を使用した観光サイクルイベントを民間主導で開催してはどうか。また、愛好家向けのヒルクライム大会や100km程度のサイクリング大会等の充実した疲労感を味わえる大会を民間主導で開催するべきでは。 さらに、出発地、目的地、経由地にて、自転車を入れて撮影した写真を基に足跡(到達記録)が確認できればカードを発行するような取組ができないか。	施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
15		筑波鉄道跡地を活用した看板等の設置は計画に記載しないのか。	【参考2】の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の走行環境の整備を進める中で参考とさせていただきます。

16		<p>リピーターを増やすために、地元の方々の協力とサポート体制の充実が重要である。茨城のサイクルツーリズムの推進は、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の活性がポイントであると思う。</p>	<p>【参考2】の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート（幹線コース）とするための走行環境や受入環境の整備、情報発信といった取組の推進を図る中で参考とさせていただきます。</p>
17	<p>施策目標1： サイクルツーリズムの推進による地域の活性化 施策1. 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり</p>	<p>ルート案内板、距離・目安時間表示、コンビニ以外の休憩所（無人休憩所には自動販売機）の設置、写真撮影のできるモニュメントや休憩個所から行ける周辺の観光施設・食事処・特産品販売所（宅急便配送ができる施設）の情報（インバウンド向けのフリーWifi設置含む）提供等を行うことで、誘客の促進が図れると考える。</p>	<p>施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。</p>
18		<p>サイクルツーリズムを推進するにあたり、首都圏や周辺地域からのアクセスの良いつくば市にて「つくばクリテリウム（案）」を開催するのはどうか。 ※大会来場客へは「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の認知向上と沿線地域の特色を活かしたルート案内や特産品のPRを関係団体と連携し実施。また、大会中には、講習会など、屋内外で楽しめる体験イベント等を実施。</p>	<p>施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。</p>
19		<p>北関東で実業団レースを開催していないのは茨城県だけである。こうしたレースは地域ぐるみでの自転車文化への理解の高さに繋がっており、そのコースもサイクリストの聖地として平時より賑わっています。この点から、是非1度はロードレースを開催することを推奨致します。</p>	<p>施策目標1の各施策に基づき、豊富な地域資源を活用した多彩なサイクリングの提供の推進を図る中で参考とさせていただきます。</p>
20		<p>つくば霞ヶ浦りんりんロードを幹線としながら、各地域におけるサイクルルートの開発、人気スポットのPR等により各地域におけるサイクリング周遊の活性化を推進していただきたい。</p>	<p>施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。</p>
21		<p>市町村をまたぐ地域ごとのサイクリングツアーを実施すれば地域資源の再発見、再認識につながるのではと考える。</p>	<p>施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。</p>
22		<p>北浦湖岸(堤防道路)も同様に整備してほしい。周囲約70数キロと手ごろなサイクリング距離であるが、北浦の河川河口部分の道路は未舗装路区間が数か所ある。堤防上の道路が舗装されており、神宮橋・北浦大橋・鹿行大橋と素晴らしい施設があるが、サイクリングや観光資源としては生かしきれていない。休憩所などの施設が極めて少なく、その整備が望まれる。</p>	<p>北浦湖岸の自転車通行空間の整備に向けては、関係市の自転車ネットワーク計画の検討状況等を踏まえながら対応してまいります。</p>
23		<p>宿泊施設ガイドマップの作成と配布により、1日で走りきれないライダーの不安を解消するのはどうか。</p>	<p>施策目標1の施策3②の全県版サイクリングマップの作成を進める中で参考とさせていただきます。</p>
24	<p>施策2:「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上</p>	<p>環境整備が進展中であるが、日本2位の雄大な霞ヶ浦(湖)・日本百名山の筑波山(山)を体験できる日本一のサイクリングロードとして一層のPRに務める。平坦で雄大な霞ヶ浦コース、ヒルクライムも楽しめるりんりんロードとして、観光案内、自転車・健康運動系の雑誌に掲載を図る。</p>	<p>施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。</p>

25	施策3. サイクリング情報の効果的な発信	山岳コースは、八溝山も含めて十数キロに渡り自動販売機が無い区間があるので、コースマップ等の作成の際は、給水ポイントの情報も入れた方がいいのではないかと。	施策目標1の施策3②の全県版サイクリングマップの作成を進める中で参考とさせていただきます。
26		それぞれのターゲット(地域ごとの通勤者、ハイレベル、観光客、海外)へ、アンケートを継続していただきたい	御意見については参考とさせていただきます。
27		インターネット上におけるPRのさらなる強化を図っていただきたい。	施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
28		サイクリストが使いやすい広域自転車マップ(自動車交通量が少ない、景色がいい、信号が少ない等)を作成してはどうか。	御意見については参考とさせていただきます。
29		鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮)の鬼怒川、小貝川については、全国的に見ると知名度が低いと感じます。むしろ利根川の名称も使用したほうが良いのでは。	御意見については参考とさせていただきます。
30	施策4. 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築	ルートごとにビギナー・中級者・上級者の別の、距離に対してのおおよその所要時間を明記(目安時間)してはどうか。	御意見については参考とさせていただきます。
31		サイクリングガイド養成について、現状は県南生涯学習センターでのみ行われているが、交通アクセスを考えると土浦市のほか「水戸市」での開催も行うのが良い。また、多言語対応は当初は日英2カ国語から開始するのが望ましいと考える。	御意見については参考とさせていただきます。
32		シェアサイクル(電動アシスト、モバイル活用)等環境に優しいソーシャルインフラの導入を検討してほしい (仮)水戸市 水戸駅エリア(弘道館)～偕楽園エリア～千波湖エリア	施策目標1の施策4③のまちなか等でのレンタサイクルの導入促進や公共交通との接続強化を図っていく中で参考とさせていただきます。
33		旧りんりんロード(土浦～岩瀬間)の案内表示板・休憩所・トイレ等の整備はよくされているが、霞ヶ浦部分のそれは未整備が多い。例えば、案内図、休憩所やトイレ・水補給、近隣案内が未整備である。特に女性が霞ヶ浦部分をサイクリングするにはトイレは重要施設となる。ポケットパークが行方市麻生地区に新設されたが、同様の施設を20Kmごとに設置するなど対策を願いたい。霞ヶ浦部分の石岡高浜地区の道路の一部がいまだに未舗装となっているので、早急に舗装願いたい。	【参考2】の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の走行環境や受入環境の整備、情報発信といった取組を進める中で参考とさせていただきます。また、高浜地区の未舗装につきましては、今年度中に舗装が完了する予定となっております。
34		古民家を利用したサイクリスト向けの宿泊施設が山間部にあったら、サイクリストだけでなく、一般の旅行者にもサイクリングを楽しんでもらえるのではないかと思います。その宿泊施設に案内役のサポートライダーが常駐していれば更に魅力あふれる場所として旅行者に親しまれると考えます。	御意見については参考とさせていただきます。
35	並走しながら楽しくサイクリングができる県であることをアピールするため、「並走可」区間の設定を加えていただきたい。	御意見については参考とさせていただきます。	

36		サイクリングで観光に来てもらうという考え方はいいと思うが、広い県内を自転車で回ることにはできないし、年齢も様々であるので、移動するためには車やバス、電車を使わざるを得ないので、どうやってつなぎ合わせるか考えないといけないのではないか。サイクリングで急にたくさん来られても、そこに住んでいる住民からしたら迷惑にしか感じないことの方が多いと思うので、住民の人たちにサイクリングがどういったものなのかを理解してもらって、地域で楽しめる環境づくりがまず必要なのではないか。	施策目標2の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
37		主要駅等の出発地点でのレンタサイクルを、目的地近隣の公共交通機関等で返却出来るようにし、その交通機関を利用して出発地へ戻れる選択肢あっても良いのではないか。	施策目標1の施策5①の交通結節点となる鉄道駅のサイクリング拠点化を推進する中で参考とさせていただきます。
38		自転車販売店等への助成金の検討(長期的サポート体制維持のため)をお願いしたい。	御意見については参考とさせていただきます。
39		B.B.BASEという、房総半島と東京(両国)を結ぶ列車があるように、茨城県もこのような列車を運航出来るよう、交渉をすると良いと思います。	施策目標1の施策5③のサイクルトレインやサイクルバスといったサービス向上に向けた取組の中で、交通事業者等への働きかけを図ってまいります。
40		県内唯一の空港である茨城空港にサイクルラックを設置して、展望デッキから航空自衛隊 百里基地を一望するイベント等があっても良いと思います。(もちろん、自衛隊の防空任務に支障の無い範囲で実施し、基地と交渉してランウェイウォーク等の企画もあると良いかと思っています。)また、せっかくF-4EJ改やRF-4EJ等の展示がせつくなされているのなら、インスタグラム映えするフォトスポットにしても良いと思います。	茨城空港では既にサイクルサポートステーションに登録しておりますが、施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
41		つくば霞ヶ浦りんりんロードの走行環境について、休憩所が不十分な点を改善してほしい。また、しまなみ海道等を参考に、どこからでも戻ってこられるような交通手段等の整備をお願いしたい。	【参考2】及び施策目標1の施策5③を進める中で参考とさせていただきます。
42	施策5. 交通結節点の拠点化, サイクリングサポート体制の充実	つくば霞ヶ浦りんりんロードの霞ヶ浦方面, 特に南岸部では, 休憩所や自動販売機の増設の検討をお願いしたい。	【参考2】にありますとおり、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の走行環境や受入体制の整備, 情報発信といった取組を進める中で参考とさせていただきます。
43		レンタサイクルの普及は「貸出、返却拠点の展開」に左右される。つくば霞ヶ浦りんりんロードに関しても土浦駅でしか返却が出来ない為、利便性が発揮されていない。少なくとも、JR主要駅にレンタルと返却出来るポイントを整備する必要があるのではないか(例:水戸、友部、石岡、牛久、取手、日立など)。	つくば霞ヶ浦りんりんロードやその周辺自治体, 民間事業者などで実施しているレンタサイクル事業が複数ございます。その中でも, 県と8市町で実施している広域レンタサイクル事業につきましては, 8市町にある貸出返却施設(全10箇所)で乗り捨て可能なシステムとなっております。さらには, 施策目標1の施策4③を進める中で参考とさせていただきます。
44		ロードバイクでサイクリングをする際の一番のネックは, スタンドが無いため立ち寄ることができる場所が限られることである。今後, 日常的な自転車活用を推進するのであれば, 全県的に且つ身近な場所(スーパーや飲食店, 駅等)への拡充も併せて進めていただきたい。	施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
45		道の駅にサイクルスタンド、サイクルラックの設置を推進することでロングライドを趣味とするサイクリストの利用を即すことが可能になる。また、荷物配送はコンビニの受け取りで対応可能である。	施策目標1の施策5①の道の駅などの交通結節点のサイクリング拠点化を進めてまいります。

46		サポートレベルを上げすぎないことが必要。パンク修理、輸行バッグの販売や貸出、輸行のアドバイス程度にとどめて対応可能な人員の確保に努めるほうが良い。	施策目標1の施策5②を進める中で参考とさせていただきます。
47		サイクリストが地域を回遊する際、地域の土産物を購入したくなる宅配サービスをぜひ導入していただきたい。	施策目標1施策5②を進める中で参考とさせていただきます。
48		交通拠点からの送迎(荷物類の運搬や希望グループにはサポートカーとして伴走)や荷物配送(着替え、自転車用のケース、お土産もの他)サービス、交通結節点(茨城空港, JR土浦駅等)から利用者の力量に合わせたプラン設計と送迎(宿泊含む)を強化してほしい。	施策目標1の施策5②を進める中で参考とさせていただきます。
49	【参考1】目標1「サイクルツーリズムの推進による地域の活性化」施策1及び施策2のセグメント分けの考え方	ターゲットを競技志向者と観光志向者、上級者とビギナーとしていますが、特に上級者の競技志向者が生活道路を通行することにより、安全に対する懸念が大きくなる可能性があるため、路線の指定の見直しが必要と考えます。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、安全対策を含め、関係機関との調整等を図ってまいります。
50	【参考2】施策2「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上に係る取組内容	つくば霞ヶ浦りんりんロードの平面交差箇所の改善にあたっては、サイクリストの快適性と住民の利便性、双方の安全性の確保に努めてほしい。	御意見については参考とさせていただきます。
51		本県の強みである海を活用した自転車道設置(特に夏海バイパス, 鹿島灘, 日立バイパス)をお願いしたい。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
52		つくば霞ヶ浦りんりんロードの旧筑波鉄道廃線敷部は平面交差が多いため、サイクリングをするのにストレスがかかる。ついては平面交差の解消をお願いしたい。また、発着地及び執着地に特に何も無いのがもったいないため、何か写真が撮れるような仕掛けをすればよいのではないか。	【参考2】の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート(幹線コース)とするための走行環境や受入環境の整備、情報発信といった取組の推進を図ってまいります。
53		本県の交通事情を踏まえると、自動車の往来が多く、自転車が走りやすい環境が整っているとは言い難い。路側帯と車道の境界が大型トラックの走行で轍となり変形していたり、路側帯にゴミやガラス片等が落ちていてパンクの原因ともなる。一方、自転車が車道を走ること自体が浸透していないように思うこともある。道路整備と併せて交通ルールの周知を図るべきではないか。	p51表9. 1にありますとおり、舗装修繕や路肩の土砂撤去などにつきましては、維持管理レベルの向上に取り組んでまいります。また、交通ルールの周知につきましては、施策目標3の各施策を推進する中で検討してまいります。
54		涸沼サイクリングロードが現状放置状態なのは勿体ない。サイクリングロードと銘打ってあるだけに景色も良く走りやすいのですが、所々未舗装であったり、周辺に何も休める施設が無いのが難点でした。1周できるように舗装、北浦や霞ヶ浦、大洗とのバイパスを整備されたら最高なのですが。	p51表9. 1にありますとおり、舗装修繕や路肩の土砂撤去などにつきましては、維持管理レベルの向上に取り組んでまいります。また、p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
55		久慈川河口の久慈大橋から20km位で道がなくなるか、未舗装で走行不可(ロードバイクでは)になるため、道路整備をお願いしたい。また、隣県との連携も見据えて、宇都宮や日光、那須等を繋ぐようなルートを検討し、他県から本県への誘客を促進するための観光情報の発信も行っていたきたい。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。また、隣県との連携については、施策目標1の施策3を進める中で参考とさせていただきます。
56		以前に岩瀬駅から霞ヶ浦までを利用したが、一部案内が不十分な箇所があった。岩瀬駅～霞ヶ浦1周等のルートラボによる情報発信が必要ではないか。また、霞ヶ浦側の未舗装区間の整備もお願いしたい。	【参考2】の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート(幹線コース)とするための走行環境や受入環境の整備、情報発信といった取組の推進を図ってまいります。また、霞ヶ浦区間の未舗装につきましては、今年度中に舗装が完成する予定となっております。

57		現状、「法定外表示」である自転車ナビラインを茨城県の条例で強制力を伴う表示とすべきでは。また、ネットワーク路線は、初心者でもハードルが低い比較的平坦なコースでの策定が必要ではないか。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
58		道路全域での路面表示(矢羽表示とピクトグラム)と、交差点付近(特に左折専用レーンのある交差点)における進路支持表示を徹底する必要がある。特に二段階右折時の右折自転車待機場所の表示の必要性が有ると提言します。	施策目標2の施策1を進める中で参考とさせていただきます。
59	施策目標2: 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備 施策1. 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進	植栽の手入れと雑草対策の徹底をお願いしたい。	p51表9. 1にありますとおり、除草などにつきましては、維持管理レベルの向上に取り組んでまいります。
60		片側1車線だと車のドライバーも自転車を抜きにくく(カーブしているとなおさら)、自転車の立場からしても、道の端は斜めだったり、マンホールがあったり、水がたまっていたりと車道の真ん中に寄ってしまう要因があり(特に雨や夜道は)、いまのままの道路環境で自転車の台数が増えるのは危険な気がするので、自転車専用レーンの設置を検討してほしい。	ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。合わせて安全確保のため、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。なお、自転車ネットワークに位置付けた路線は、将来的には国のガイドラインに則った環境整備を行うものとします。
61		自転車は車道を走行することが原則であることから、車道を走れと言われても、車社会の茨城で車道を走るの気が引けるのは言うまでもなく、身の危険を感じることも多いと思う。自転車も車道を走る乗物として安全に走れるような道路整備を進めてもらいたい。	御意見については参考とさせていただきます。また、交通ルール・マナーの周知については、p57のとおり、本計画に記載の施策・措置と連携を図ってまいります。
62		茨城空港の海外便(台湾や韓国)を踏まえると、インバウンド対応を早急に進めるべきと考える。については、海外からのサイクリングに対する受け入れ体制として、矢羽根の整備や標識の多言語化を早急に整備すべきと考える。	施策目標2の施策1を進める中で取り組んでまいります。
63		市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画)に係る整備支援について、県管理道路に限定しているのはなぜか。サイクリング振興を推進しようとしても体力のない(財政力の弱い)市町村は計画策定を断念してしまう恐れがあるのではないか。全県的にサイクリングを推進していくという目標を掲げるのであれば、市町村管理道路についても県が一定割合の財政的な支援をするといった視点も検討いただきたい。	市町村道のネットワーク路線に係る整備については、道路管理者の市町村が整備することが適当と考えます。合わせて国や市町村と連携し、各道路管理者が役割分担しながら進めてまいりたいと考えております。
64		いばらき自転車ネットワーク路線の選定方法として、県管理道路(補助国道、県道)を原則としているが、自転車利用者は道路種別の違いなど意識していない。利用動向を丁寧に抽出し、どの路線のニーズが高いのかを精査したうえで、道路種別に関係なく、自転車利用者にとって真に走行しやすい最適なルートを選定・整備いただくよう検討いただきたい。	御意見については参考とさせていただきます。
65		サイクリスト以外の層で、矢羽根への認知度がまだまだ低いと感じます。りんりんロード沿いでは案内表示の少ないところが多く、自転車走行時に迷うこともあるため、より多くの看板の設置をお願いしたいと思います。	施策目標2の施策1を進める中で取り組んでまいります。
66		安全・快適に自転車を活用できる自転車走行環境を推進とは何をするのか。自転車専用の走行帯を用意するのか。自転車の走行が増えると自動車の走行にとって邪魔になる側面もある。	ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。合わせて安全確保のため、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。

67	施策2. 自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進	公共交通と自転車の連携拡大を通じた、車からの移動手段の転換とは何を指すのか。公共交通が行き渡っていないエリアではそもそも車がないと移動するのが難しいのではないか。	クルマに過度に依存しないまちづくりを目指し、環境や健康等に資する自転車への転換を図っていくため、施策目標2の各施策の推進を図ってまいります。
68		自転車の利活用を促進するということだが、茨城県の実態にそぐわないのではないか。それでも県民に対して自転車の活用を促したいのであれば、自転車道の整備等よりも、むしろ、自転車をより利用しやすくするサービスや二次交通の利便性向上が必要だと思う。	施策目標2の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
69		ママチャリと呼ばれる軽快車についてはスタンドが標準搭載されておりますが、ロードバイク等の一部自転車はスタンドが搭載されておられません。主要な駅にはサイクルラックを設置しても良いかと思えます。(導入には県から補助金を出すのも良いかと思えます。)	施策目標1の施策5①及び②の交通結節点となる鉄道駅のサイクリング拠点化を進める中で参考とさせていただきます。
70		歩道橋下のスペースを駐輪場として整備することで、違法駐輪の抑制につながることを期待できる。また、各自治体の公営駐輪場利用の促進案として「ワンデイフリーチケット」を発行し、指定駐輪場を複数箇所使える仕組みを作るのはどうか。	施策目標2の施策2①の、まちなかにおける駐輪場の整備の検討にあたり参考とさせていただきます。
71		スクールゾーンにおける自転車利用に速度制限を設ける(基本は標識に従う)のはどうか。	御意見については参考とさせていただきます。
72		後続の自動車による追突及び逆走自転車回避を目的とした待機スペースの確保を検討いただきたい。	施策目標2の施策1を進める中で参考とさせていただきます。
73		移動手段は生活の根底をなすものであり、マイカー依存からの脱却は容易でないと思うが、交通政策や健康政策と連携したモビリティマネジメントを展開してほしい。	施策目標2及び4を推進する中で参考とさせていただきます。
74		自転車運転の法規遵守及びマナー向上のため、自転車交通指導員等の認定について明記した条例の新設をおねがいしたい。その際、警察職員OBなどを再雇用し、駅前主要交差点や学校付近に配置し、指導を行う。周知期間を設定し、その後、違反者には過料として500～1000円程度を徴収する。僅かではあるが、過料収入の増加と雇用拡大、交通法規の順守向上が見込まれる。	御意見については参考とさせていただきます。
75		「歩行者・自転車中心の」について、「まちづくり」と「通行空間の整備」の両方にかかっているか、それとも、「まちづくり」のみかかっているのか、不明確です。「通学路周辺の自転車の視点」とありますが、どのような視点なのか分かりません。	御意見につきましては参考とさせていただきます。

76		高齢者の自動車運転免許返納後の移動手段として、自転車がその選択肢のひとつとなれるよう計画を推進してほしい。	施策目標3の施策1①を進めて行く中で高齢者の自転車利用については、ライフステージに応じて安全利用に係る教育等を図ってまいります。
77		小学校及びPTAに呼びかけ、交通安全教室等の教育指導の際に、親子参加の機会を設定し家庭内における交通安全意識及び知識の習得を図っていただきたい。	施策目標3の施策1①を進めて行く中で、市町村に対し、保護者向けの交通安全教室の開催に向けて働きかけ、自転車の安全教育に対する意識向上等を推進してまいります。
78		自転車の活用を積極的に推進して行くことはとても素晴らしい考えだと思います。自転車をより普及させて行くために、安全面の対策をして行くことの重要性も感じました。多くのひとが自転車を利用するようになれば、その分車や自転車同士の接触事故も増えかねません。それを見越した対策を先に進めているところでは、すごくいいのではないかと思います。	県としましては、自転車の活用を図る上では、通行空間の整備と安全教育が基盤となると考えております。県民の誰もが安全で快適に自転車を利用できるよう本計画に基づく様々な取組を推進してまいります。
79		ライフステージに応じた安全教育は重要である。併せて違法走行の取締りも強化してほしい。	施策目標3施策1①及び施策2⑤にありますとおり、対応を図ってまいります。
80		自転車を活用し始める小学生や通学に利用する中学生への自転車教室の開催し、子どもの時期から自転車への愛着と知識を深めるよう自転車文化の浸透を図っていただきたい。	施策目標3の施策1①のライフステージに応じた安全教育・啓発により対応してまいります。
81	施策目標3: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 施策1. 多様な交通安全教育の推進	小学校・中学校での交通安全教室など交通ルール等の啓発はしているもののしっかりと理解している人は少ないと感じる。 自分事であるという意識付けとともに、まずは大人が子供たちの手本となるような走り方を実践できるような安全に対する普及啓発をしてもらいたい。	施策目標3の施策1①のライフステージに応じた安全教育・啓発により対応してまいります。
82		自転車の普及・活用に向けた取組をもっと県民に対するPRや啓発を行っていくことが必要ではないか。小学生以上のカリキュラム等で、通常の交通安全教育のみならず、自転車が子どもたちにとっても身近な存在として認識させ、社会に出てからも自転車の利用に意欲的になれる下地を作っておくことが重要だと思う。学校や警察などの垣根を越えてしっかりと取り組んでもらいたい。	施策目標3の施策1①のライフステージに応じた安全教育・啓発により対応してまいります。
83		年代別の安全モラル教育の徹底(交通ルール、損害賠償など) 特に小学生(低学年)から、自転車の交通ルールを徹底植え付け	施策目標3の施策1①のとおり対応を図ってまいります。
84		「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」のために、茨城県における交通分担率が最も高く、道路利用の大多数を占める「自動車」利用者、つまり「成人」に本計画への関心を持っていただき、自転車の車道通行について正しい理解を得ることは、子どもに対する教育以上に重視すべき施策であり最重要課題であると思います。このため、本計画に対して「自動車利用者＝成人」にも関心を持っていただくためには、「自動車」が入った施策が必要だと思いますので「自動車利用者(ドライバー)に対する教育・啓発」を単独の施策として位置付けていただきますよう強く要望いたします。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成する一員として、大きな役割を占めている自動車ドライバー等への的に対しても、交通安全意識向上の啓発を図ってまいります。
85		近年では、歩行者が自転車にはねられ死亡する事故が発生しており、運転者のルールやマナーに頼るだけでなく、物理的に安全を確保する必要もあると考えます。計画の推進にあたっては、安全確保を第一と考えますので、本計画に具体的な安全対策の位置付けが必要と考えます。	ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。 合わせて安全確保のため、P54の矢羽根の設置やP57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。

86	万一の犯罪, 事故に対処するためにも, 監視カメラの整備や自転車版ドライブレコーダーの設置促進させてはどうか。	施策目標3の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
87	未だに自転車で右側走行をする人が多いので, 警察の取り締まり強化をお願いしたい。	施策目標3の施策2⑤において, 自転車指導啓発重点地区・路線を中心に取締りを実施しており, 今後とも推進してまいります。
88	目指すべき将来に安全教育があるのは素晴らしい。自転車免許の公布を進めていただきたい。	交通安全全般の施策を進める中で参考とさせていただきます。
89	逆走や無灯火, イヤホン利用等, 自転車利用者の交通ルールに対する意識が低いように感じるため, 交通ルールの教育は重要である。また, 自動車ドライバーによる巻き込みや幅寄せも多いため, 自動車ドライバーに対する教育も併せて実施してほしい。	施策目標3の施策1①及び施策2①②及び④にありますとおり, 世代に応じた自転車安全教育の推進や自動車ドライバー等への意識向上, 定期的な街頭指導, 各種キャンペーンの実施による普及啓発を図ってまいります。
90	自転車乗車時のヘルメット着用の義務化を検討すべき。また, 低価格のヘルメットやヘルメットと思わせないデザインのヘルメットを普及させるべき。	施策目標3の施策2②ありますとおり, 自転車乗車におけるヘルメット着用の意識向上を図る取組の中で参考とさせていただきます。
91	自転車の安全利用を図るためには, 安全教育は必須。ヘルメットの着用を促進するとともに, 子供の自転車事故の増加も踏まえると, 損害賠償保険の加入の義務付けは必要と考える。	施策目標3の施策3②及び同目標の施策3③の対応を図っていく中で参考とさせていただきます。
92	自転車利用時のヘルメット着用を義務化して欲しい。幼児や小中学生限定だけでなく全ての世代において義務化することで, ヘルメット着用がより日常生活に近いものになると考えます。	施策目標3の施策2②を推進する中で啓発等を図ってまいります。
93	他自治体の中には, 事故保険の加入を義務づける(予定)自治体もある。積極的に加入義務化に取り組むべきではないか。	施策目標3の施策2③の加入促進を図っていく中で参考とさせていただきます。
94	自転車が加害者となり, 高額な賠償金を払う事故が県内で身近に起きている。気軽に普段から乗れるからこそ, 誰でもいつでも加害者になる危険性はある。自転車の乗る人全員が保険に加入するような制度作りをお願いしたい。	施策目標3の施策2③の加入促進を図っていく中で参考とさせていただきます。
95	損害賠償保険等と防犯登録をセットで契約できるプランを作るのはどうか。	施策目標3の施策2③の加入促進を図っていく中で参考とさせていただきます。
96	自転車事故の原因を統計データとしてまとめ, 原因別(逆走, 傘差し運転, イヤホン装着等)の対策が必要。	警察では, 交通事故統計をとっており, 分析結果に基づいた情報発信や広報啓発を行うなどの対策をとっております。
97	自転車運転時の「デイライト義務化」について条例で義務化するべき。	施策目標3の施策2②のライト点灯(昼夜間)意識向上には, 「自ら『知る』, 周りに『知らせる』, 相手に『譲る』」のコンセプトに基づき, 交通社会を構成するすべての者の交通マナーの向上に取り組む中で, 自転車利用者に対して, 自分の存在を知らせる重要性を含め, 自転車の安全利用と交通事故防止について広報啓発活動を実施してまいります。

98	施策2. 自転車の安全利用の促進	自転車を乗る人が法律やルールの知識や認識が低いため、全国に先駆けて自転車の免許制度の創設を検討してほしい。	運転免許制度は道路交通法に基づくものであり、県独自に対応することはできませんが、幼少期から交通安全を意識することは重要ですので、警察では学校等と連携し、任意の自転車運転免許証を交付する等の交通安全教育を実施しております。
99		「思いやり運転」と言った場合、自動車ドライバー同士のマナーを広く指す事になります。自転車活用推進計画では、愛媛の「思いやり1.5m運動」のように、対自転車への「思いやり」に特化しなければ意味がありません。「思いやり1.5m運動」は愛媛だけのものではないので、そのまま茨城でも導入するのがいいでしょう。	施策目標3の各施策の推進を図るためには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成するすべての者が、互いに配慮し、コミュニケーションをとりながら道路空間を共有するための啓発活動に努めてまいります。
100		自動車、自転車、歩行者すべてが、自転車活用推進法や本計画の趣旨を理解し、道路交通全体のマナー向上や安全性向上に繋がるような、大々的な取組を展開すべきではないか。	施策目標3の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
101		自転車活用を推進するうえでは、自転車利用者の交通ルール順守はもちろんのこと、自動車ドライバー側の自転車利用者に対する配慮という視点も重要であると思われる。「道路空間は自動車のもの」という感覚を改め、道路空間を利用する者全員が互いに安全に走行できるような気運の醸成に向けた取組を重点的に実施していただきたい。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成する一員として、大きな役割を占めている自動車ドライバー等に対しても、交通安全意識向上の啓発を図ってまいります。
102		自転車に乗る側に安全教育をすることはもちろん必要だと思うが、自動車を運転する側に自転車の安全のためのルールを理解してもらうことはどうするのか。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成する一員として、大きな役割を占めている自動車ドライバー等に対しても、交通安全意識向上の啓発を図ってまいります。
103		自動車のドライバー、自転車利用者、双方の安全運転への意識向上には、免許を持たない世代(18歳未満や高齢者など)の安全運転への基本的なリテラシーの意識が低いと感じます。その世代への安全教育を重点的に行い、同時に自動車ドライバーの更なる意識向上が必要だと思います。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成する一員として、大きな役割を占めている自動車ドライバー等に対しても、交通安全意識向上の啓発を図ってまいります。
104		とにかく安全が第一である。安全に配慮したハード整備と、それぞれの利用者の利便性への配慮は、表裏一体ではあるが、どちらものバランスも考慮して進める必要がある。同様に、道路は歩行者、自転車、車のそれぞれの利用者が共に利用できるものとして、お互いに譲り合いの気持ちで通行するという、意識面での改革も必要だと思う。	施策目標3の各施策の推進を図るためには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成するすべての者が、互いに配慮し、コミュニケーションをとりながら道路空間を共有するための啓発活動に努めてまいります。
105		茨城でも「思いやり 1.5m 運動」の認識向上に努めてほしい。具体的には運転免許更新講習で、講習者に認識を深めさせる。私も道路走行時には、自転車に配慮する運転者が増えていることは実感するが、特に大型車や車両が長い運搬車は道路幅員の関係からか自転車運転のすぐ脇を通行され、危険を感じることも少なくない。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通社会を構成するすべての者の交通マナーの向上に取り組む中で、自動車のドライバーには、自転車や歩行者に優しい「思いやり運転」を呼びかける広報啓発活動に努めてまいります。
106		「県民による定期的な点検整備」とありますが、これは、自転車利用者によるセルフチェックを促すということなのでしょうか、それとも、点検整備を担う団体のようなものを組織することなののでしょうか。	自転車を安全に利用するためには、県民一人ひとりの日頃からの点検整備が重要であると考えており、セルフチェックを促すことを意図しております。
107	施策3. 自転車の交通安全に係る人材の育成	自転車販売店関係者だけでなく、一般のサイクリストからも人材発掘を行うのはどうか。	施策目標3の施策3②の、自転車安全教育指導員講習会への関係機関・団体等からの積極的な参加を働きかけ、人材の拡充を図ってまいります。

108	施策4. 災害時における自転車活用の推進	道路補修工事の際に側溝のグレーチングや橋梁の継ぎ目対策を並行して行う必要性がある。	p51表9. 1にありますとおり、グレーチング等対策につきましては、維持管理レベルの向上に取り組んでまいります。
109		電動アシスト自転車は、バッテリーが切れた後は逆に負担になるため、活用については検討の必要があると思います。	御意見については参考とさせていただきます。
110	【参考3】目標3「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」施策1～施策3の実施に係る方針等	ライフステージのうち「成人」について、茨城県においては「成人」の自転車利用率が極めて低いと思われることから、「成人」の多数派を占める「自動車」利用者を想定した教育方針を設定すべきだと思います。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通社会を構成するすべての者の交通マナーの向上に取り組む中で、自動車のドライバーには、自転車や歩行者に優しい「思いやり運転」を呼びかける広報啓発活動に努めてまいります。
111		自転車乗車時におけるヘルメット着用に向けた働きかけの対象年代について、幼児まで拡大してはどうか。	施策目標3の施策1①の、ライフステージに応じた安全教育・啓発により、対応してまいります。
112		県内企業等や商工会議所等団体との連携により期間限定でもよいので、自転車通勤を推進していただきたい。	施策目標4の施策1②の県内企業等への普及・啓発の中で検討してまいります。
113	施策目標4: 自転車を活用した県民の健康増進 施策1. 健康増進等に繋がる自転車活用の推進	健康だけでなく、CO2の削減など環境の観点から、役所や企業が積極的に自転車通勤を推進すべきと考える。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
114		自転車を通勤に利用する人への手当を増額するなど自転車利用を促す取り組みが導入されても良いのではないかと。利用者の健康増進にも繋がり、環境への配慮も期待できると思います。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
115		県庁内の駐輪場整備の際は、警備員の巡回等の防犯対策をお願いしたい。また、自転車の預かり施設が全県に広がればと思っている。	御意見については参考とさせていただきます。
116		企業への自転車通勤者優遇制度(通勤手当等)の提起が必要。	施策目標4の施策1②の県内企業等への普及・啓発の中で検討してまいります。
117		自転車通勤者に対するマイレージ制度の創設(STRAVAなどのサイクリングアプリと連携し、提携店舗でマイレージ利用による自転車用品や補給職の購入ができる等)を検討して欲しい。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
118		企業によっては自転車通勤を認めない、もしくは近距離で無いと認めない等が実態としてあるので、県内の事業者に対して自転車通勤の解禁を要請する。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
119		自転車通勤の利便性向上のため、大型ロッカーの設置(スーツを置きっぱなしにできるサイズ)や夏場のシャワー提供をお願いしたい。	自転車通勤の普及拡大を図っていく中で参考とさせていただきます。
120		県職員の自転車通勤促進については、環境整備どころか、県庁内のサイクルショップが閉店したとききました。環境整備に逆行する状況を非常に残念に思います。県庁内のことですので、自転車通勤促進については、より具体的な目標を掲げ、実行してください。	施策目標4の施策1②の県庁における自転車通勤の利用促進等を検討する中で参考とさせていただきます。
121		まず、茨城県職員について、自転車通勤の活用促進運動を展開する。具体的には週当たり1～2回(日)、車通勤に変えて自転車通勤を促し、通勤手当の増額を実施する。自転車通勤職員を中心にその職場での利用拡大を目指す。職場から自宅の近い近隣職員(距離7～8程度)に対し、月2回程度、自転車通勤促進キャンペーンを実行する。自転車大県(王国)として、期待するもの大である。	施策目標4の施策1②の県庁における自転車通勤の利用促進等を検討する中で参考とさせていただきます。

122	施策2. 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発	成人, 特に高齢者に対する自転車の健康への有用性を周知し, 介護予防を図るなど, 自転車が健康保持に対し, 有効に活用されるような施策を推進していただきたい。	施策目標4の施策2③の自転車を活用した健康増進セミナー等の啓発イベントを検討する際の参考とさせていただきます。
123		自転車がウォーキングやランニングほど健康になるというイメージが浸透していないと思うので, 一般的に興味が高いダイエットなどに注目して, サイクリングがこんなにもダイエットに効くといったことをもっと宣伝した方が健康の意識につながるのではないかと。	施策目標4の施策2を推進する中で参考とさせていただきます。
124		県民の健康増進についてはどのように効果測定するのか。そもそも自転車乗ることによる健康効果については立証されているのか。	施策目標4の施策1①の健康づくりを推進するためのヘルスケアポイント事業において効果の検討を図っていくとともに, 施策2①の民間企業等における健康増進に係る好事例を収集し, 様々な機会を通して積極的に発信し情報提供を図ってまいります。
125		自動車安全運転センター中央研究所の開放を検討してほしい。	施策目標3の各施策を推進する中で, 当該施設への働きかけを行います。
126		自転車を利用した観光スポットめぐりイベントや運動公園を利用したサイクルフェスを開催してはどうか。	施策目標1の各施策を推進する中で参考とさせていただきます。
127		県民や, 企業・団体等の利用促進のために, コンディショニングトレーナーによる講演・実演をお願いしたい。	施策目標4の施策2③の自転車を活用した健康増進セミナー等の啓発イベントを検討する際の参考とさせていただきます。
128		国体について触れられていないのは意図したものでしょうか。取手だけでなくつくば(ロード)潮来(トライアスロン)で, 積極的な広報啓発を展開してください。	県民等への自転車活用促進を啓発するイベントの開催や各種県内イベントでの普及・啓発に関しては, 各実施主体と連携して対応を図ってまいります。
129		目標1施策1の①について, 支線コースの表記「市町村が中心となり, 地域の民間企業や関連団体, 住民等による協議会組織を立ち上げ, 魅力あるコース設定の構築に向けた取組みを支援する」について, 上記の表現を「…取組みを行うよう働きかける。」に修正してはどうか。	市町村や地域の関係者が主体となって支線コースの検討を行う際には, 県でも支援することとしていることから原文のままいたします。
130	目標1施策1の③実施内容の表記「地域資源を活用したサイクリングイベント等を企画・開催する。」のスケジュールについて, 茨城県及び市町村のスケジュール矢印をH31年度からH33年度へ修正してはどうか。	実施主体がそれぞれの役割分担のもと, 連携も図りながら取り組んでいくことが基本と考えておりますことから, 原文のままいたします。	
131	目標1施策3の①実施内容に, 「特に発信力のある女性インフルエンサー」とありますが, 女性に限定している理由を示した方がよいと思います。	女性はグルメやコト消費等を促す上で強い影響力を持っているため, このように記載いたします。	
132	目標1施策3の②について, 実施内容に茨城県の予算措置を明記するか, スケジュールにおける市町村を示す矢印を削除, 若しくは今後調整等の注意書きを示した破線で示してはどうか。	御意見を踏まえ修正いたします。	
133	目標1施策5の①について, 県有施設である「県庁バスターミナル」のサイクリング拠点化を施策に加えていただきたく思います。	御意見については参考とさせていただきます。	
134	目標2に係るわかりやすい施策の指標として「自転車ネットワークの整備延長」を加えるべきではないでしょうか。	御意見については参考とさせていただきます。	

135		目標2施策2の③において、「自転車専用通行帯等」とありますが、道路交通法において自転車は車道を通行することが原則とされていることから、法定外表示の矢羽根施工区間はもちろんのこと、「自転車専用通行帯」の告示の有無に限らず自転車交通量の多い道路全てを対象としていただきたく思います。	御意見については参考とさせていただきます。
136		目標2施策2の⑥について、「中学生以上の自転車通学は車道を通行することが原則」であることを踏まえた通学路安全点検であることを強調していただきたく思います。	目標2の施策2⑥の推進にあたり参考とさせていただきます。
137	(別紙)計画期間中に講ずべき措置	目標3施策1の指標について、「成人」への自転車交通ルールの周知は重要であることから、「自動車」利用者に対する講習回数等を指標に加えてはいかがでしょうか。	御意見については参考とさせていただきます。
138		目標3施策1の①について、「各世代のライフステージに応じた安全教育」に「自動車」利用者への教育も加えていただきたいと思えます。	施策目標3の施策2①の自転車ドライバー等への意識向上を図るには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通社会を構成するすべての者の交通マナーの向上に取り組む中で、自動車のドライバーには、自転車や歩行者に優しい「思いやり運転」を呼びかける広報啓発活動に努めてまいります。
139		目標3施策2の①自動車ドライバーへの啓発については、自動車学校(教習所)へ積極的に働きかけるべきだと思います。	施策目標3の施策2①の自動車ドライバー等への意識向上の啓発等を進める中で働きかけを図ってまいります。
140		目標3施策2の①について、自動車ドライバー(=成人)への意識向上の場として、運転免許更新時講習や自動車教習所、各運転管理者講習を追加するとともに、これらを管轄する部署を担当課に加えてください。また「思いやり運転」とともに「車道は自転車も通行する」「自転車関連の路面表示の意味」についても教育・啓発の機会を設けていただくようお願いします。	施策目標3の各施策の推進を図るためには、「自ら『知る』、周りに『知らせる』、相手に『譲る』」のコンセプトに基づき、交通マナーの向上に取り組む中で、交通社会を構成するすべての者が、互いに配慮し、コミュニケーションをとりながら道路空間を共有するための啓発活動に努めてまいります。
141		目標3施策2の②実施内容に、「ライト点灯」とありますが、これは夜間に限ってのことなのか、それとも、昼夜問わずのことなのか分かりません。	昼夜問わずと考えております。
142		目標3施策2措置5について、スケジュールに市町村を追記してはどうか。 ※各警察署の交通部署と市町村の交通安全を担う部署は、交通安全教育活動やキャンペーンで既に連携し取り組みを行っている。	施策目標3の施策2④の交通安全に係る各種キャンペーン等の実施を図っていくこととしておりますので、原文のままいたします。
143		目標3施策2の③実施内容に、「自転車損害賠償保険等への加入等」とありますが、「自転車損害賠償保険への加入等」でよいと思えます。	自転車事故の損害賠償をカバーするものは保険と共済があるので保険等と表現しているため、原文のままいたします。
144		目標3施策2の⑥について、ルール遵守の徹底とともに、「自転車は車道通行が原則」であることを踏まえた適切な交通協議が行える環境づくりに御配慮願います。	御意見については参考とさせていただきます。
145		目標4施策1の指標に用いている「通勤における自転車分担率」の出典を明示願います。	御意見を踏まえ修正いたします。なお、主なグラフやデータなどについては今後、HPで掲載する予定です。

【9. いばらき自転車ネットワーク】

番号	意見対象箇所	意見要旨	意見への対応
146	9.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要	「いばらき自転車ネットワーク計画」が「いばらき自転車活用推進計画」とは別個の計画であるのか、あるいは、「いばらき自転車活用推進計画」を構成する一部であるのかが分からず、前者である場合、「いばらき自転車活用推進計画」の「9」として位置づけられている理由が分かりません。その点が理解できないので、以降の記述における言葉の使い方の適正性についても不明確になっています。例えば、「いばらき自転車活用推進計画の4つの施策目標」とありますが、仮に、「いばらき自転車ネットワーク計画」が「いばらき自転車活用推進計画」の一部であるのであれば、このような表現にはしない方がよいと思います。	いばらき自転車ネットワーク計画は、本計画を構成する一部です。
147		7ページに記載の「将来の姿の実現に向けた施策目標」と「基本方針」との関連性が不明確です。	御意見を踏まえ修正いたします。
148		出発地を主要鉄道駅にしているが、自転車乗りが輪行する例は多くないし、自転車乗りは市街地走行を避ける傾向があるので、駅を出発地とするのは意味が無いし、むしろ危険ではないか。	御意見については参考とさせていただきます。また、安全確保にあたっては、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。
149		県内に点在する広域農免道路は自転車乗りにも好まれているのでルートに設定すべきではないか。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
150		車道混在とした場合、自動車と自転車の走行範囲のイメージが分かるような図が必要。	p52図9. 12に示しております。
151		出発地、目的地のほかに経由地(景観等)を設定すべきではないか。最短距離を結ぶルートではなく、経由地を経由するルートとすべきではないか。	御意見については、分かりやすく効果的なルート案内の参考とさせていただきます。
152		観光入り込み客数50万人以上とあるが、観光客が多すぎて自転車交通が増えるのは危険が増すのではないか。	目的地については、既存の統計やサイクリストへのアンケート調査結果等に基づき設定しています。また、歩行者、自転車の安全確保にあたっては、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。
153		県管理道路を基本とするといっても、センターラインの無い道路を選定するのは、車道幅員が狭く通行に支障がでるのではないか。	歩行者、自転車の安全確保にあたっては、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。
154		河川堤防などは積極的に候補路線にすべきではないか。直轄河川(国)も含めた候補路線の選定をしてほしい。	p44のとおり、既存のサイクリングロード、河川堤防等を活用することとしております。直轄河川(国)などにつきましては、国など河川管理者と調整を図ってまいります。
155	9.2 いばらき自転車ネットワーク路線の選定	奥久慈里山ヒルクライムルートは、冬季の路面凍結が懸念されるため、オールシーズンで安全な自転車利用を確保できる環境を整えることは困難ではないか。候補路線に位置づけることによって、道路管理者の維持管理の負担が過度に増えることは避けるべきである。	御意見については参考とさせていただきます。
156		道の駅は、駐車可能スペースが不足する場合もあるので、別途、パークアンドライドの適用可能性を検討を行っておくべきではないか。	御意見については参考とさせていただきます。
157		ラウンド型のルートを設定する場合に、観光客や初級者などのニーズに応じた距離の短いルートなど複数の選択肢を設定した方がよいのではないか。	p49のとおり、距離の短いルートも含めた設定をしています。御意見については、分かりやすく効果的なルート案内の参考とさせていただきます。
158		路線選定方法で、自動車交通量の多い路線を除外するとあるが、選定したネットワーク路線は必ずしもそうならないのではないか？	p49のとおり、市町村を超えるラウンド型を設定するため、一部については、交通量の多い路線が含まれています。安全確保にあたっては、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。

159	広域とされる範囲がサイクリストのレベルで異なることへの対応が必要。 また、路線選定の際には、日常交通ネットワークを繋ぐ形で広域サイクリングネットワークを完成させる方法が良いと考える。	御意見については参考とさせていただきます。
160	「重点整備エリアの設定」とありますが、設定された重点整備エリアがどこなのか、説明が必要だと思います。	御意見については参考とさせていただきます。
161	「路線の選定方法」の中に「自動車交通量の多い路線を除外する」とありますが、なぜ、自動車交通量が多いことがネットワーク路線から除外する理由になるのかが分かりません。	実走した結果により、自転車の安全確保の観点から、自動車交通量の多い路線などを除外しました。
162	日常的に市町村を跨ぐような自転車利用が多いといえるのか。他の地域より相対的には利用が多いのかもしれないが、3年間で整備するほど重要なのか。日常交通を対象としたネットワークは、当面は一つの市町村内で完結させても良いのでは？高校生の通学ルートを整備するという趣旨ならば、「日常交通」という表現ではない方が分かり易いのでは。	市町村内で完結するネットワークについては、施策目標2の施策1③において市町村版自転車活用推進計画の策定を支援してまいります。 日常交通には、p45のとおり、通学だけでなく通勤も含んでおりますので、日常交通としております。
163	ネットワーク路線は今後変動するとの注意書きはあるが、鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮)の楢円が流域である結城市と筑西市に伸びておらず、利根川流域の坂東市・境町・古河市へ伸びているのは明らかにおかしい。また「国及び流域市町村が～」とあるが、茨城県内流域に村はない。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。 なお、流域市町の表記については、御意見を踏まえ修正いたします。
164	涸沼南岸の道路(県道16号線)がネットワーク路線に含まれていませんが、週末に涸沼を周回するサイクリストをよく見かけます。 サイクリストには自然環境保護への意識が高い方が多いので、ラムサール条約登録湿地という国際ブランドを持ち、なおかつ霞ヶ浦よりも手軽に周回できる涸沼は、魅力的なサイクリングコースです。 大洗駅や涸沼駅もサイクリングの拠点として機能するように思います。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
165	ネットワーク計画の役割として示されている「県民や県内外の観光客・サイクリストの自転車利用の促進」等を図る上で、茨城県の魅力であり3つのルートの強みともなる自然景観に加え、歴史、芸術、伝統文化を感じる新たなルートの選定も必要と考えます。 このことから、計画における空白地域となっていますが、鉄道及び高速道路による東西南北の交通結節点という地理的条件を持ち、かつ、りんりんルート、シーサイドルート及びヒルクライムルートの全てのルートと接続する道路環境を持つ笠間市を含む県央及び県西地域を周遊するコース(国道355号線、日立笠間線、笠間つくば線、大洗友部線等)の選定を提案します。	p46図9. 2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。

166		使用している地図について、鮮明なものに差し替え願います。	御意見を踏まえ修正いたします。
167		ネットワーク路線について、図と併せて路線一覧表を掲載願います。	御意見を踏まえ修正いたします。
168		各ルート「出発地」と「目的地」について整理した表を載せた方がよいと思います。	p49図9.10において、「出発地」、「目的地」を示しております。また、御意見については、分かりやすく効果的なルート案内の参考とさせていただきます。
169		距離感が分かりづらい。距離の表示が必要ではないか。	延長を示した路線のネットワークの一覧表を添付する予定です。
170		県北地区及び鹿行地区の海浜部周辺が抜けており、地域バランスが悪いのではないか。	p46図9.2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
171		県北地域の出発地として、常陸太田駅が挙げられているが、観光客の乗降客数は多くなく、むしろ道の駅ひたちおたの方が集客力があるので、道の駅を出発地とするほうが望ましい、あるいは、常陸太田駅と道の駅の併記が望ましいのではないか。(道の駅常陸大宮も、同様に出発地として指定すべきではないか)	施策目標2の施策1を進める中で検討してまいります。また、分かりやすく効果的なルート案内の参考とさせていただきます。
172		自動車交通量の多い路線を避けるなど、自転車の走行性や安全性を重視していることは理解するが、集落やまちなかを通過することで、様々な出会いが生まれることにより、地域の活性化にも繋がると思う。休憩場所やパンク修理などの協力者を求める際は集落内やまちなかの方が勝手が良い。そういう点も意識すべきである。	御意見については参考とさせていただきます。
173	9.2.2 路線選定の結果	「あみ・プレミアムアウトレット」が目的地に挙げられているが、目的地として考えると、荷物が発生することから、牛久大仏へ向かう途中の経由地としての扱いの方が現実的ではないか。	御意見については、分かりやすく効果的なルート案内の参考とさせていただきます。
174		「広域的なサイクリングを対象としたネットワーク」について、各ルートに「～向け」という表現がありますが、14ページで整理されているセグメントとの整合性に配慮した方がよいと思います。	御意見を踏まえ修正いたします。
175		「図9.2」、「図9.10」の凡例において、水色破線表示の路線の説明を記載してください。	御意見を踏まえ修正いたします。
176		県央地域9市町において、観光振興に資する広域なサイクリングを対象としたネットワークづくりの気運が高まっているため、P.48「3」いばらき自転車ネットワーク」の項において、計画期間中におけるネットワーク路線の拡充を可能とするような記載を追加してください。	p46図9.2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。
177		いばらき自転車ネットワーク路線から得られる印象として、北茨城・高萩地区、里美地区、城里・笠間地区、鹿行海岸沿などが空白域となっているが、なぜだろうか？ 県北と県南・県西の結節点を茨城空港のみとしていることで、ネットワークがひょうたん型に成ってしまっている。 余りにも茨城空港を玄関口とする意識が強すぎはしないだろうか？ 注釈として、下記の表記があるがこれらの空白域があることで、不完全なネットワーク路線にしか見えない。 特に県外の人々にとっては、見るべき物が全く無いものと誤解してしまうのではないだろうか？	ネットワークを早期に完成させ、p46図9.2の注釈記載のとおり、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ってまいります。

178		<p>いばらき自転車ネットワーク路線において、つくば市内の小田城跡地から大池公園までの市道が「サイクリングを対象としたネットワーク候補路線」となっております。この路線は、小田地区内の住民の生活道路となっており、また幅員が平均6m程度と狭いことから、サイクリングをスポーツとして利用される方の通行は地元住民の方に不安を与える可能性があり、この路線が自転車ネットワーク候補路線として適切ではないと考えます。</p> <p>例えば、つくば市内の小田城跡地から大池公園までの市道を通行させるのではなく、経路の一部を、並走する国道125号とすることを検討する必要があると考えます。</p>	<p>p46図9.2の注釈記載のとおり、安全対策を含め、関係機関との調整等を図ってまいります。</p>
179		<p>日常交通については、例えば鉄道駅までの利用など、一つの市町村内で完結する自転車トリップも多くあると思う。これらは本計画の対象外なのか。</p>	<p>本計画では、広域のネットワークを対象としています。各市町村内のネットワークについては、施策目標2の施策1③において、市町村版自転車活用推進計画の策定を支援してまいります。</p>
180		<p>日常交通に対応するネットワークについて、DID間の自転車利用ニーズがあるのか疑問である。市町村間の利用ニーズのアンケート等により路線抽出するなどの方法もあったのではないかと。</p>	<p>DID間の自転車利用ニーズについては、今後、市町村版自転車活用推進計画と整合を図り、実態に即した路線を選定してまいります。また、p45にありますとおり、県内の高校生や県内に本社を置く企業の従業員を対象としたアンケート調査を実施し、路線を抽出しています。</p>
181	9.3 いばらき自転車ネットワーク路線の整備方針	<p>ネットワーク路線の整備方針について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて、「車道に自転車通行空間を整備することを原則とする」ことを冒頭に明記すべきではないでしょうか。</p>	<p>ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。合わせて安全確保のため、p54の矢羽根の設置やp57危険箇所の改善に関する対策を推進してまいります。なお、自転車ネットワークに位置付けた路線は、将来的には国のガイドラインに則った環境整備を行うものとなります。</p>
182	9.3.1 整備時期及び整備の考え方	<p>市町村道のネットワーク路線を県に移管し、県が事業主体となって整備することも検討願います。</p>	<p>市町村道のネットワーク路線に係る整備については、道路管理者の市町村が整備することが適当と考えます。合わせて国や市町村と連携し、各道路管理者が役割分担しながら進めてまいりたいと考えております。</p>
183	9.3.2 整備の全体像と整備イメージ	<p>携帯用ルートマップはコストが高い割に使えない印象が強いのだがどうなのでしょう。</p>	<p>サイクリングマップは地域の魅力をPRする重要な情報発信ツールの一つであると考えます。</p>
184		<p>「3年間での完成を目指し」とあるが、中長期的(例えば5~10年)の目標があったうえで3年の目標とすべきではないか。</p>	<p>御意見については参考とさせていただきます。</p>

185		整備形態における自転車の定義についてシティサイクルとスポーツサイクルは基本走行速度が異なるので、特性に着目した走行区分を設定してはどうか。茨城県内の特徴でもある、歩行者がほとんど居ない歩道を前提とし、シティサイクルは自歩道、スポーツサイクルは車道と、実態に則した定義を加えてはどうか。	御意見については参考とさせていただきます。
186		初めて来訪するサイクリストに向けて、路面表示は矢羽根ではなくブルーラインの方が分かりやすいのではないかと。	警察庁の通知(法定外表示等の設置指針について)を踏まえ、矢羽根を設置する予定です。
187		「自転車ピクト」のデザインについて、正方形に近い寸法だと遠方から視認した場合に自転車の形を認識しづらいことから、幅に対して奥行き寸法を3倍程度引き延ばすことを検討していただきたく思います。(参考:道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 別表第6 備考の三)	御意見については参考とさせていただきます。
188		県のネットワーク路線において、各市町村内におけるネットワーク路線の統一性を確保する観点から、通過自治体において路面表示のデザインを定めている場合は、そのデザインを採用していただきたく思います。例えば、水戸市内の県道においては、水戸市の矢羽根とピクトグラムのデザインの採用をお願いしたいと思います。	警察庁の通知(法定外表示等の設置指針について)を踏まえ、矢羽根を設置する予定です。
189		郊外部・単路部の路面表示方法について、「自転車ピクト」もある程度の間隔(矢羽根4箇所ごとに1箇所とか)で設置しないと自転車通行空間であることが分かりづらいと思います。特に外国人は「自転車ピクト」がないと自転車の通るべき場所を認識できない可能性があります。	施策目標2の施策1①を進める中で検討してまいります。
190	9.3.3 自転車利用環境の充実	整備形態について、道路空間の再配分を含めた検討も議論できるようにすべきではないか。自転車需要が高いことを理由に路線を選んでいるはずなのに、現有幅員内の路面標示だけでは、消極的すぎるのではないかと。	ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、将来的な自転車通行空間の整備形態を念頭におきつつ、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。
191		県内には歩道が無い路線も多くある。矢羽根等で自転車通行帯を路肩に確保する場合、歩行者の歩行スペースをしっかりと確保することが必要である。	施策目標2の施策1①を進める中で検討してまいります。
192		幅員の狭い歩道の無い路線での整備形態はどうなるのか。	歩行空間の安全確保を配慮しながら、ネットワークを早期に完成させるため、p53にありますとおり、現状の車線数及び歩車道境界は変更せず、車道混在による整備を推進してまいります。
193		経由地を紹介する案内板を設置してはどうか。	御意見については参考とさせていただきます。
194		路面標示にキロポイント等の表示をしてはどうか。故障や事故等が発生した場合の目印になる。	p56表9.3の整備を進める上で、参考にさせていただきます。
195		峠の頂上までの距離を100m毎に表示してはどうか。八溝山ルートなどは、山岳ルートでカーブが多いので、日光の「いろは坂」のように、カーブに番号をつけてはどうか。	p56表9.3の整備を進める上で、参考にさせていただきます。

196	9.3.4 危険箇所対策	「危険箇所の改善」のうち、路肩の狭い橋梁部・トンネルについて、自転車の歩道通行を誘導するような表現となっていますが、道路交通法との整合を踏まえた表現とした方がよいと思います。	御意見については参考とさせていただきます。
197		「表9.4」について、「急カーブ」、「急勾配」、「グレーチング等」、「路肩の狭い橋梁部・トンネル」は「危険箇所」を例示したものであり、「対策」の区分ではないと思いますし、「除草、土砂払い」と「舗装修繕など」を区分している理由も分からないので、もう少し整理した方がよいと思います。	御意見については参考とさせていただきます。
198		危険箇所対策として、維持管理レベルの向上とあるが、予算確保は大丈夫なのか。	予算確保に努めてまいります。
199		危険箇所として「橋梁部やトンネルにおける安全対策」とあるが、具体的には何をするのか	p57表9.4の注釈記載のとおり、今後、実施計画として具体的な設置基準や仕様についてまとめてまいります。
200		危険箇所対策としては、記載された内容のほか、以下の対策が考えられるのではないかと。 <ul style="list-style-type: none"> ・視線誘導板(自発光式)の充実 ・高視認性区画線 ・人孔周りの補修 ・滑り止め人孔蓋 ・防草対策(コンクリート被覆, シート系防草対策) ・視線誘導標(路肩注意喚起) ・車止め 	御意見については参考とさせていただきます。
201	10 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	「フォローアップ会議」の構成について、明示した方がよいと思います。	御意見については参考とさせていただきます。
202	11.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	webアンケートの詳細結果について公開する予定はあるでしょうか。	HPでの公開の予定はございませんが、必要に応じて対応してまいります。