

三原市自転車活用推進計画（案）に対する意見内容及び市の考え方

意見提出人数 15 人

1 意見内容を踏まえた「三原市自転車活用推進計画（案）概要版」及び「三原市自転車活用推進計画（案）全体版」の修正は無し。

2 意見内容に対する市の考え方は以下のとおり。

※意見は原文のまま掲載

1	該当箇所	第Ⅵ章 自転車ネットワーク計画 ほか	
	意見		市の考え方
	自転車を活用したくても、道路が整備されていないため、危険なので活用できません。沼田東町の国道 2 号の舗道や自転車道を整備してほしいです。		ご指摘の沼田東町周辺の国道 2 号沿線については、交通量が多く、自転車利用者にとっては危険を感じやすい道路環境であることを市としても把握しております。 本計画では、自転車通行空間の整備を自転車の通行量が多いと想定される三原市中心部から実施していく予定としておりますので、今後整備エリアの拡大を検討していく際に、参考とさせていただきます。
2	該当箇所	第Ⅵ章 自転車ネットワーク計画 ほか	
	意見		市の考え方
	路側帯の狭いところが多く、歩道を走りたいけど、歩行者専用になっていると自転車は利用できません。歩道を自転車も通れるようにして欲しいです。標識に自転車可と入れていただけると安心です。		自転車は軽車両で車道通行が原則であるため、本計画でも歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる空間の整備を進めてまいります。 ただし、歩道における自転車の通行は、道路構造や交通状況等に応じて警察の「普通自転車通行可」の標識により例外的に認められておりますので、市としても、自転車の通行安全性を確保するため必要と判断される場合には、標識の設置に関して、警察と連携しながら検討してまいります。

3	該当箇所	第Ⅴ章 実施施策	
	意見		市の考え方
	保育所の駐車場が混みやすいので、自転車での送り迎えを検討しています。坂道もあるので、電動自転車が良さそうですが、購入するには値段が高く、数年で使わなくなることを考えると買えずにいます。市から、特に送り迎えに必要な子育て世代向けの電動自転車のレンタルをしたり、補助金を出したりして頂けたら、駐車場問題も解決しやすいのではないのでしょうか？子ども達にとっても自転車に乗る機会が増えて、安全意識を小さい頃から持てるかもしれません。 また、ヘルメットについて、市内の中学生高校生に無償で配ってはどうですか？若者はスピードが速いし、友人と話しながら並列で自転車に乗っているのをよく見かけ、危ないなと感じます。		本計画は、自転車通行空間等の環境整備を進めつつ利用促進を図る計画のため、特定の対象者への補助制度は位置づけておりませんが、いただいたご提案は、子育て支援や自転車の安全利用において大変参考となるものです。関係部局とも共有したうえで、今後の整備状況及び利用状況を踏まえ、他事例等を参考に検討を進めてまいります。
4	該当箇所	第Ⅵ章 自転車ネットワーク計画 ほか	
	意見		市の考え方
	会社の通勤に自転車を利用することがありますが、自転車専用の道がなく、危険を感じます。特に本郷に入って JA のガソリンスタンドまでがひどいと思います。		ご指摘のとおり、通勤や通学など日常的に自転車を利用される方々にとって、安全に走行できる空間の整備は重要な課題であると認識しております。 本計画では、「自転車通行空間の整備」を施策の一つとして掲げており、関係機関と連携しながら段階的に整備を進めていく方針です。 当面は、自転車通行空間の整備を自転車の通行量が多いと想定される三原市街地から実施していく予定としておりますので、今後整備エリアの拡大を検討していく際に、参考とさせていただきます。

5	該当箇所	第Ⅴ章 実施施策	
	意見		市の考え方
	自転車の活用はいいことだ。街中レンタルサイクルがあればうれしい。		市としましても、計画の中で「まちなかの移動容易性を確保する仕組みづくり」として、レンタルサイクルの活用推進を施策に掲げており、観光や市民のちょっとした移動など、幅広い用途に対応できるよう検討していきます。
6	該当箇所	第Ⅵ章 自転車ネットワーク計画 ほか	
	意見		市の考え方
	自転車専用レーンの充実！高校生や大学生が通学で使う道が全く整備されていない！まず歩行者と自転車と車のしっかりとした区別のできる道が必要だと思います。		ご指摘のとおり、通学路における自転車専用レーンの整備は、安全・安心な移動環境の確保という観点から非常に重要であると認識しております。 本計画では、基本目標Ⅳのなかで、自転車通行空間の計画的な整備を掲げており、特に通学路をはじめとする生活道路においては、必要に応じてハード・ソフト両面からの対応（例：通学路安全点検等）を行うこととしています。 今後も、地域の実情や利用実態を踏まえながら、安全で快適な通学環境の整備を段階的に進めてまいります。
7	該当箇所	第Ⅶ章 実施施策	
	意見		市の考え方
	1、自転車無料貸し出し。 2、自転車でスタンプラリー(QR コード読み取り等) スタンプ貯めた方はドリンクチケット交換やポイントと PayPay 交換等。 3、三原市自転車コースの作成(道路だと走りにくいため) 4、自転車リレー大会の開催(企業ごと、または地域ごとの対戦)		本計画においては、施策に対する具体的な実施案は明記しておりませんが、ご提案いただいた内容は、今後の施策検討において大変参考となる内容です。 今後、他自治体の事例等も踏まえながら、自転車の活用について、関係部局とも連携し、調査・検討を進めてまいります。

8	該当箇所	第□章 実施施策 ほか	
	意見		市の考え方
	観光客増加の観点になりますが、三原には、良い坂があるので、ネーミングは、さておき坂バカコースとか、作られては如何でしょうか？筆影山コース、小泉から竹原、幸崎から沼田東コース、恵下谷コース等、自転車好きには良いところがたくさんありますが、隣が尾道なので、誰も知らないかと思いたすので、是非とも PR して町おこしになればと思います。		ご提案いただいたように、三原市内には起伏に富んだ魅力的な地形が多く、サイクリストにとっては走行しがいのあるコースが多数存在しています。しかしながら、こうした魅力が十分に広く知られていない現状については、ご指摘の通りであり、今後のサイクルツーリズムの推進における課題のひとつと認識しております。 本計画においても、観光振興施策としてサイクリングイベントの開催支援や、ルートの整備・情報発信に取り組むこととしており、頂いたご意見は、今後の具体的施策の検討にあたって参考とさせていただきます。
9	該当箇所	ー	
	意見		市の考え方
	みはらし温泉が再開できるように良い提案をいただきたく		今回のパブリックコメント募集の主旨とは直接関連のない意見と思われるますが、この度の貴重なご意見については、その内容に関連する課へお伝えさせていただきます。
10	該当箇所	第□章 実施施策 ほか	
	意見		市の考え方
	鷺島に、自転車コース道路、開拓し、コースの、途中なね、海鮮料理店や、お好み焼き店やお土産店や、健康らんどや、サウナや、釣りや、キャンプ▲□場や、アスレチック施設や、ゲーム機や、パソコンの無料開放や、学習施設や、ちょっとした、お宅訪問や、心のふれあいの島として、鷺島島民の良さを、活用し、全国的に、又は海外の外人の方々の幅広い枠組みを、試行錯誤して、解説し、目的		佐木島については、風光明媚な環境やしまなみ海道へのアクセスの良さ、自転車関連イベントの実績などから、本計画のなかで自転車通行空間の整備を予定しています。 今後も観光振興を踏まえながら自転車の活用について検討していきます。

	は、心、真心を、重視して、心の正しい持ち方の学習により、全ては、皆が助け合って生きていける手を繋ぎを、学習するものとする。いわゆる心の再復刻。忘れがちな人間の真心を呼び戻す働きかけだ。人生は、一度だ、はよ気づけ。死んだらおしまいだよ。真心は、神にも通ずる。以上です。あとは、自分で考えろ。 合掌🙏		
11	該当箇所	第□章 実施施策 ほか	
	意見		市の考え方
	まず町乗りから始めないと どんなところが道が悪いかわからん 沼田川を渡る橋狭くてやれんよ 自転車は手信号を教えんと。この前もぶつかりそうになったし。ヘルメットは絶対教えんとだめよ。		本計画では、「自転車通行空間の整備」を施策の一つとして掲げており、優先度を関係機関と連携しながら段階的に整備を進めていく方針です。当面は、自転車通行空間の整備を自転車の通行量が多いと想定される三原市中心部から実施していく予定としておりますので、今後整備エリアの拡大を検討していく際に、参考とさせていただきます。 また、自転車のルール・マナーについては、計画の中でも広報啓発や安全教室を施策として位置付けており、全世代に向けて、自転車の安全利用を促進していきたいと考えております。
12	該当箇所	第□章 実施施策 ほか	
	意見		市の考え方
	竜王山ヒルクライムを再開してほしいです。イベントをした時は県内外からも多くのサイクリストが参加して、評判良かったです。 また再開するなら、西日本最強クライマーと言われる私が大会アドバイザーとして盛り上げます。		本計画においても、サイクルスポーツ振興とサイクルツーリズムの推進のなかで自転車関連イベントの開催支援を施策として掲げております。竜王山でのイベント再開に関するご提案については、大会の主催者にもお伝えしたうえで、市としての今後のイベント開催支援を関係部局とも連携し、調査・検討を進めてまいります。

13	該当箇所	第□章 実施施策 ほか
	意見	
	市の考え方	
	<自転車利用促進について> まず、三原市民の健康寿命が広島県民よりも短いということ、様々な要因があるかとは思いますが、自家用車が日常生活の主な移動手段となっていることで絶対的な運動量が下がっていることは確かかと思えます。その中で、自転車の利用というのは健康寿命の最大化のためにもより促進していただきたいと思えますし、アンケート9ページにあるように年代が上がるにつれて利用者が増えているのは良い傾向と思えます。だからこそ、アンケート8ページにある「そもそも自転車に乗れない」ことが理由で利用しない層が乗られるように、子どもだけでなく大人を対象として自転車教室などがあれば利用促進が進むのではと考えます。 三原市のコンパクトシティ化を進む中、少なくとも宮浦、皆実、円一、東町、本町、館町、港町などの中心地であれば、自転車があればたとえ自動車を所有していなくても暮らせるインフラは十分に周辺にそろっていると思われますし、アンケートの7ページにもあるように、自転車を頻繁に利用する人は少なくないようです。一方、市役所や図書館の市の施設をはじめ、ショッピングセンターなどでも駐輪場の規模が限られているとともに、わかりにくい位置にあったり、屋根がなかったりと、あまり自転車利用者を想定していない作りになっているところが多いです。駅前の駐輪場も管理者がいるわけではなく、薄暗く少し	市民の健康寿命延伸には日常的な運動の促進が重要であり、自転車の活用はその手段として有効と考えております。ご提案いただいた大人向けの自転車教室について、今後の施策検討に活かしてまいります。 また駐輪場の状況については、ご指摘のとおりと受け止めておりますので、本計画の基本目標Ⅰのなかで位置づけているとおり、ニーズに応じた駐輪場の管理を検討していきます。 最後に、三原駅からの航路アクセスや「ゆめしま海道」への接続などの魅力が十分に広く知られていない現状については、ご指摘の通りであり、今後のサイクルツーリズムの推進における課題のひとつと認識しております。本計画においても、観光振興施策としてサイクリングルートの設定・情報発信や、広域的な連携による地域振興に取り組むこととしており、本市の観光ポテンシャルを活かし、広域的な視点でのサイクルツーリズムにも力を入れていきたいと考えております。頂いたご意見は、今後の具体的施策の検討にあたって参考とさせていただきます。

怖い印象があり、他の都市から引っ越してきたものからすると「三原はあまり自転車利用を推進していないのだな」という印象を受けました。実際にアンケートでも 8 ページに「駐輪場の整備」を望む声が少なくないのはそのような状況を反映していると思われます。

<観光について>

4 4 ページの課題として「須波港からは世界的に有名な「しまなみ海道サイクリングロード」へと接続する利便性の高い航路も有しています。」とありますが、追記しますと「しまなみ海道」には須波港からだけではなく三原港からも頻繁に利便性の高い航路があります。三原港は新幹線との接続もよく、多くの観光客の方が現地に来てから「新尾道からではなく三原からアクセスすればよかった」と気づかれる方も多いです。また、三原港からは、近年「第二のしまなみ」として人気が高まっている「ゆめしま海道」（愛媛県上島町）のルートである生名島までも船でいくことができ、非常に利便性が高い港となっております。一方、観光客だけではなく、三原市民の方でも上記の事実をご存知ない方が多い印象です。観光客から見ると、「三原」というより「しまなみ」や「瀬戸内」という広いエリアでとらえて訪問しているため、三原市としても観光目的地を必ずしも市内に限定せず、三原以外のエリアも含めた形でサイクルツーリズムをとらえると、より効率的に三原の宿泊施設や飲食店の活性化につなげていけるのではないのでしょうか。特に「しまなみ海道」は

	日本にかぎらず世界的な知名度が圧倒的なため、三原からのアクセスの良さというのは三原の持つ大きな強み、今後活用すべき資源であると考えます。	
14	該当箇所	第□章 実施施策 ほか
	意見	
	市の考え方	
	この度は、市民の声を聞く貴重な機会を設けていただき、誠にありがとうございます。 また、三原周辺における道路整備の必要性をご認識いただいているとのこと、大変心強く感じています。 私自身、三原市在住で、サイクリングガイドとして主に海外の観光客と接する機会が多いこと、またサイクリスト向けのゲストハウス運営を計画している立場から、三原市の観光の現状について日々感じるがあります。 しまなみ海道の玄関口の一つであるものの、三原市は、隣町の尾道市と比較してレンタサイクルの選択肢が限られているため、多くのサイクリストが尾道市を拠点としてしまなみ海道へ向かい、三原市は素通りされてしまう傾向にあると感じています。 現在、三原観光協会様がレンタサイクル事業を展開されていますが、最大一泊二日、元の世界への返却が必須という利用条件は、しまなみ海道を広範囲に楽しみたいサイクリストにとっては利便性が低いのが現状です。 【具体的な提案】 そこで、三原市のレンタサイクル事業をより活性化させ、観光客の流れを変えるため、シェアサイクル事業を展開してい	

現在、三原からのしまなみ海道への接続の良さなどの魅力が十分に広く知られておらず、市としても広域的な観光振興が実施できていないことはご指摘のとおりであり、今後のサイクルツーリズムの推進における課題のひとつと認識しております。また市内のレンタサイクルについても、ご指摘のとおり、長距離サイクリングを希望する観光客にとっては使いにくさがあることを認識しております。

ご提案いただいた「シェアサイクル事業者との連携による乗り捨て可能なサイクルサービス」は、観光客の行動範囲を広げ、筆影山や佛通寺、佐木島などの観光資源へのアクセス向上、さらには市内での回遊性・滞在時間の拡大に資する有効な方策と受け止めております。

またシェアサイクルの主流である電動アシスト自転車は、高齢者や体力に不安のある方にも利用の幅を広げるものであり、健康増進や移動支援といった日常利用にもつながると考えられます。

いただいたご提案については、今後の観光振興に関する具体的施策の検討にあたって参考とさせていただきます。

る企業との連携を積極的に推進していただくことを強く提案いたします。 具体的には、シェアサイクル事業者（例：ハローサイクリング様 https://www.hellocycling.jp/）と連携し、市内各所にレンタル・返却スポットを設置することを検討いただきたく存じます。 【提案のメリット】 集客力の向上：市内店舗前にレンタルスポットが設置されることで、新たな顧客層の来店が期待できます。 市民の利便性向上：市民にとっても、自転車を所有せずとも近距離の移動手段として気軽に利用できるようになります。 維持管理の負担軽減：自転車の維持管理やメンテナンスは、事業者が主体となっていくため、市や観光協会での負担はありません。 利用の自由度向上：乗り捨てが可能になることで、サイクリストは体力や行程に合わせて柔軟なルート設定が可能になります。 広範な利用促進：電動アシスト自転車が主流であるシェアサイクルを導入することで、体力に自信のない方や初心者でも気軽にサイクリングを楽しめるようになります。 【期待される効果】 三原市内の見どころ（例：筆影山、佛通寺、佐木島）は点在しており、徒歩と公共交通機関での移動は困難な場所もあるのが現状です。 乗り捨て可能なレンタサイクルが導入	
--	--

	されれば、これまで素通りしていた観光客が三原市内に滞在し、周遊する可能性が高まります。 飛行機や新幹線で三原に到着した観光客が、充実したレンタサイクルサービスを利用できることで、尾道市へ流れることなく三原市に滞在する動機となり、市内店舗への立ち寄りや宿泊の増加、ひいては地域経済の活性化に繋がるものと確信しております。 三原市がしまなみ海道の重要な拠点の一つとして、より多くの観光客に選ばれる魅力的な都市となるよう、シェアサイクル事業の導入に向けた積極的なご検討を心よりお願い申し上げます。	
	該当箇所 第□章 実施施策 ほか	
	意見	市の考え方
15	①自動車を保有していない方や徒歩もしくは自転車しか移動手段がない 10 代、20 代の自転車利用頻度の高い方々のアンケート回答数を増やさないと自転車の利用者目線の適切な施策は策定できないと考えます。自転車の利用頻度の多い方々との意見交換会やアンケート調査を再度実施して下さい。利用頻度の多い方の意見や要望を考慮し、施策を策定することで、利用頻度の多い方々は勿論、利用頻度の少ない方々に対しても自転車を使用しやすい道路環境を整えることが出来、自転車利用者の増加に繋がると考えます。	①今回のアンケートにつきましては、自転車利用頻度の高い方だけでなく、自転車を利用しない方の意見や自動車運転者目線の意見も必要と考え、対象者を特定せず広くアンケートを実施いたしました。また、計画策定にあたり、自転車関係団体（自転車チームや自転車イベント開催団体）へのヒアリングやワークショップへの参加等を実施しております。それらを踏まえ、学生が多いと思われる若年層が日常的に利用する通学路、学校等の公共施設を連絡する経路を自転車通行空間の優先整備路線の候補に入れております。 今後も必要に応じて意見交換の機会を設け、実施施策について検討してまいります。

②通学で自転車を利用している学生の安全確保は必須です。優先整備路線の尾道三原線については、如水館高校まで整備計画の延長をお願いします。 ③PDCA サイクル廻し計画を着実に実現するには年度毎の目標が必要です。基本目標Ⅰ～Ⅳの年度毎の目標値を開示をお願いします。現在、目標値が設定されていないのであれば、年度毎の目標値を策定し開示をお願いします。 ④基本目標Ⅰの目標値 13.1 km（令和 16 年度）は優先道路 A～C の合計距離でしょうか？具体的にどの道路をどの年度に整備していくのか、現況値 0.4 km と合わせ開示をお願いします。また、目標値を 13.1km とした根拠をご説明をお願いします。	②本計画では通学路の安全確保は課題の一つであり、尾道三原線についても整備候補路線に位置付けておりますが、まずは三原市街地を優先整備し、関係機関と連携の上、順次拡大を検討していきます。 ③年度毎の目標値は定めておりませんが、年度ごとに進捗状況を管理し、目標達成に向けて取組を進めていきます。 ④目標値 13.1km は優先度 A～C（計画案 p 96）における市道部分の合計となります。現況値 0.4km は三原高校校庭の南側にある歩道内で歩行者と自転車の分離を行っている区間を計上しております。 また、整備時期については、同じく p96 で記載しているとおり、各路線の具体的な整備時期及び形態は、今後、道路管理者や交通管理者等関係者で協議の上での決定となります（整備形態により時期や費用が変動するが、整備形態は関係者協議を踏まえ、設計業務を実施しないと把握できないため）。そのため年度ごとの整備計画ではなく優先度での表記としております。 目標値につきましては道路の幅員や延長を基に、仮の整備形態で概算費用を算出し、10 年間の予算見込みを勘案し決定いたしました
---	---

⑤基本目標Ⅱの指標を自転車イベント参加者数とした理由をご教示願います。また、その目標値を現況より増加とした根拠をご説明願います。イベント参加人数が増加すれば健康で活力のある三原市を実現できる因果関係が理解出来ません。イベント参加人数には他県からの参加者も含まれています。現況値とは三原市民の参加者数でしょうか？基本目標を達成するための指標、目標値の見直しをお願いします。 ⑥基本目標Ⅲの目標値を 3 ルートとした理由をご教示願います。現況の 1 ルートは久井のサイクリングコースを指しているのでしょうか？計画している 3 ルートについての情報開示をお願いします。 ⑦基本目標Ⅳの目標値を現況値より減少とした理由をご教示願います。毎年、施策を実行しながら PDCA サイクルを廻し、自転車関連事故が発生した場合、その原因を分析し対策し続けることで 0 件にするとは可能です。自転車事故がない安心安全に暮らすことが出来るまちという高い目標を掲げることで、様々なアイデアが生まれ、目標値を達成できると考えます。 ⑧免許不要で歩道も走ることが出来る電動キックボードについて言及されていません。電動キックボード以外にも、今後、発売が予想されているパーソナル・モビリティが複数あります。これら	⑤三原市民の健康を示す直接的な目標としては健康寿命の延伸等が想定されますが、自転車との因果関係を明確にすることが困難であることから、具体的に示すことが可能な関連する指標（基本目標Ⅱの実施策1サイクルスポーツ振興の推進の取組①自転車関連イベントの開催支援）を設定したものです。 イベント参加者数は市民に限らず広域からの参加を含んでおります。市民限定の指標については、今後の検討を進めてまいります ⑥現況 1 ルートは、さざなみ海道サイクリングコースを指します。残りの 2 ルートについては未定となっております。自転車イベントのルートや市内にあるサイクリングルートなどを候補として検討していきます。 ⑦自転車事故はゼロを目指すべきであるのご意見については、ご指摘のとおりと考えます。しかし 10 年間の本計画では自転車通行空間の整備が市の一部分しか実施できない現状もあり、実効性と現実的な達成性を考慮し、当面の目標として、「現況より減少」としております。 ⑧電動キックボード等の新たなモビリティについては、法制度や安全対策の整理が進められている段階であり、三原市において、現時点では広く普及しているものではないため計画への直接的な位
--	---

	のパーソナル・モビリティと歩行者、自転車利用者が安全に共存出来るよう推進計画で策定お願いします。	置づけは行っておりません。 今後の利用状況を踏まえ、適宜必要な対応を検討していきます。
--	---	---