

6	第9条の2 (乗車用ヘルメットの着用)		報道等で本件の改正理由が、自転車利用者の悲惨な事故を減らすためとしており、前橋市で発生した事故などを引き合いにあげているが、本改正は、安全への負担を交通弱者である自転車利用者に課すもので、本来は、判断力の低下した高齢者等の自動車の免許更新の厳格化等を優先して実施すべきものではないかと考える。	条例では、県や市町村、県民の役割を明らかにし、県民生活の安全確保を図ることを目的として、県が高齢者に対する交通安全教育の推進と交通安全教育に関する情報の提供等を行うことと規定しています。一方、道路交通法では、高齢運転者対策として、臨時認知機能検査等が規定されているほか、本年、75歳以上で一定の違反歴がある方が運転免許を更新する際に、「運転技能検査」を義務づけることを柱とする改正案が閣議決定されるなどの法改正が進んでおり、それぞれの法の立場により、対策が行われています。
7			本改正により、手軽で便利な手段としての自転車の特性が損なわれ、利用者が減ることで、エコな社会への取り組みに逆行すると考える。他国ではヘルメットを義務付けたら利用者が大幅に減ったという事例も聞く。	自転車の「簡便性」と「安全」は等価であり、いずれかを優先させることはできません。誰もが手軽に利用できる自転車だからこそ、万が一の交通事故に備え、安全に乗っていただきたいと考えております。
8			ヘルメット購入の負担や駐輪中の盗難リスクなど新たな課題も生じる。街を見ても自転車は学生以外ほぼ見かけないが、利用者に新たな負担を強いることで一層利用者が減るのではないかと考える。	自転車用ヘルメットに関する負担が生じるのは事実ですが、事故時における被害軽減効果は明らかであり、命に代えることはできません。令和元年中も自転車の関係する事故により6人もの尊い命が失われています。利用促進と共に、県民の命を守ることも県の重要な責務であると考えております。
9	第9条の4 (自転車損害賠償保険等に関する情報提供等)	第2項	「学校設置者等」とされているが、中高生の多くは夜間休日など塾等にも通っている。保護者不在で行動範囲が広がるが、一般のサイクリストも含め、自動車と同様に交通センター等で登録できるシステムはできないか。	自転車は、現状では自動車等と異なり、ナンバープレートや運転免許証等による一元的な把握が困難となっています。御意見については、今後の参考にさせていただきます。
10	第11条 (交通安全用具の普及)		「交通安全用具の普及」について、「県は、高齢者等の安全の確保」と規定されているが、「歩行者（高齢者他）の安全の確保」とするのはどうか。また、反射機材は暗闇の歩道では反射しないことから、自動車のライト照射距離と制動・停止距離について周知してもらいたい。	「歩行者の安全の確保」については、第8条及び第9条において規定されていますので、これらに基づき安全を確保して参りたいと考えております。 また、自動車のライト照射距離等については、交通安全活動計画により、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止」を重点とし、早めのライト点灯やライト上向きの実践等について推進しています。
11	第12条 (公共交通の利用促進)		「公共交通の利用促進」について、自動車、自転車、バス、鉄道を含めた交通局の設置をすることにより、道路交通の死傷ゼロから、安全な暮らしの実現を検討していただきたい。これにより、交通教育や傷害保険についても統合されると思う。	群馬県では、「群馬県交通対策協議会」や「交通安全対策会議」を組織し、各部局が連携して交通安全対策に当たっています。御意見にある公共交通の利用促進についても、所管課が構成員になっていますので、今後も緊密に連携して交通安全対策を進めて参りたいと考えています。