

第2回 自転車の活用推進に向けた有識者会議 議事録

日 時：平成29年11月9日(木)10:00～12:00

場 所：合同庁舎3号館 11階特別会議室

【議事】

1. 関係者ヒアリング結果について
2. 関係団体との意見交換について
3. 今後のスケジュール等について

【委員出席者】

◎屋井 鉄雄	東京工業大学副学長・教授
絹 代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学大学院人間総合科学研究科教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
佐藤 洋一	ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員
長嶋 良	一般財団法人全日本交通安全協会事務局長
宮地 元彦	国立研究開発法人医薬基盤・健康・栄養研究所 国立健康・栄養研究所 身体活動研究部長

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局（大野）

- ・定刻となりましたので、ただいまから第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議開催させていただきます。本日司会を務めさせていただきます自転車活用推進本部事務局次長の大野です。よろしくお願いいたします。
- ・本日は事務局長である次官が公務のため欠席していますので、委員会を始めるに当たり、代理でありますアズマよりご挨拶を申し上げます。

【事務局長代理挨拶】

○事務局長代理

- ・推進本部事務局長代理のアズマです。本日はご多忙の中お集まりいただき、誠にありがとうございます。第2回有識者会議の開催に当たり一言ご挨拶申し上げます。
- ・8月に開催されました第1回会議においては、事務局より現状における自転車の活用実態等についてご説明をし、委員の皆さまより貴重なご意見を賜ったところです。先生方のご意見も踏まえ、本日までの間、事務局において自転車にかかわる多くの団体、有識者の皆さまから、自転車の活用を推進する上での課題や今後の取り組むべき事項についてヒアリングを行ってきました。
- ・本日の会議においては、ヒアリングの結果をご報告申し上げるとともに、ヒアリングの際に、都市環境の改善、安全で安心な社会の実現、活力ある健康長寿社会の実現、観光立国の推進等を図る上で貴重なご意見をいただいた団体の方々においでいただき、有識者委員の皆さまとの意見交換を行うことにより、さらに議論を深めていきたいと考えています。本日も長時間の会議となりますが、何とぞよろしくお願いいたします。

○事務局（大野）

- ・報道の方へのお願いですが、カメラ撮影等はここまでとさせていただきますのでご了承ください。
- ・議事の進行に先立ち、お手元に配布した資料の確認をさせていただきます。議事次第をおめくりいただくと、資料 1 から資料 3-2、参考資料 1 と 2 があります。順に、資料 1 として「関係者ヒアリング結果の概要」、資料 2-1 として「関係団体との意見交換について」、資料 2-2 から資料 2-5 の四つの資料が本日意見交換を行う団体による説明資料です。資料 3-1 として「自転車活用にアンケートについて」、資料 3-2 として「今後のスケジュール（案）」、参考資料が、参考資料 1 と 2 があります。
- ・不足している資料がありましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。会議の途中でも、資料の不備等ありましたらご連絡いただければと思います。よろしくお願いいたします。
- ・委員のご紹介については、時間の関係から配席図をもって代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。
- ・なお、委員のうち高橋委員および矢ヶ崎委員におかれては、本日も欠席との連絡をいただいています。
- ・続きまして、議事次第 2 の意見交換会においてお話を伺います関係団体の皆さまをご紹介します。まず、NPO 法人自転車活用推進研究会事務局長の内海潤さまで。一般財団法人自転車産業振興協会常務理事・小鷹狩幸一さまで。公益財団法人日本自転車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長・佐藤勝喜さまで。一般財団法人日本スポーツコミッション理事長・木田悟さまで。
- ・それでは、議事次第に従って委員会を進めていきます。ここからの議事進行は屋井座長にお願いしたいと思います。屋井座長よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・おはようございます。第2回の有識者会議にお忙しいところをお集まりいただき、ありがとうございます。今日は予定が立て込んでいます。短い時間ではありますが、各団体の皆さま、お越しいただきありがとうございます。よろしくお願いいたします。
- ・それでは、議事進行上、最初は、この間、事務局を中心に各団体や有識者の方々にヒアリングをしていただきましたので、その辺りのご報告からしていただきたいと思います。それでは、議事(1)から入ってよろしいですか。よろしくお願いいたします。

○事務局(大野)

- ・それでは、資料1に従い、事務局より、これまで実施してきた関係者ヒアリングの結果の概要についてご説明させていただきます。
- ・1ページをご覧いただきたいと思います。まず、関係者ヒアリングの実施の概要についてですが、実施時期は8月下旬から10月下旬にかけて。実施方法は、関係省庁の担当者から全国の有識者、また関係団体を対象として、直接の聞き取りまたは書面での意見聴取を行い、徴取した意見については担当者が報告書を作成して、ヒアリングした方々の内容を確認した上で取りまとめています。
- ・ヒアリングを行った対象団体、また有識者の方々の総数は128団体・者です。その詳細については2ページをご覧いただきたいと思いますが、自転車関係団体、また公共交通の事業者等、道路利用者、地方公共団体は全都道府県と政令市、また民間会社・各社団体、それと自転車に造詣の深い有識者の方々から意見をお聞きしました。ヒアリングした結果の概要については資料の3ページ以降でご紹介させていただきます。
- ・3ページをご覧いただきたいと思います。まず、自転車専用道路等の整備に関しては、主な意見として、車道上への安全な通行空間が必要だ。そのために車道幅員確保、財政的支援、道路構造令の見直し等が必要である。また、その円滑な通行に当たっては、段差・側溝の改修や駐車場の出入り口、トンネル、橋等における対策が必要である。さらに車道上の安全が担保できない場合には、歩行者、自転車の混在を検討すべきではないか。

- ・ネットワークの関係として、自転車ネットワーク計画の策定が必要である。その計画の検討に当たっては十分な調査を行い、道路空間の再配分や道路の一方通行化、また新設等に合わせた整備等を考慮することが必要である。
- ・駐輪施設に関しては、関係者が協力して駅周辺の駐輪施設や小規模な路上駐輪施設の設置を進めていくことが必要である。さらに、短時間利用など、多様なニーズに対応することや、上屋やラック等による利便性向上が必要という意見もありました。
- ・基本方針の2点目である路外駐車場の整備等に関しては、通行空間上の路上駐車に対して、駐停車禁止、ポール等による物理的な対策、さらには共同集配等の路外荷捌きスペースの確保などが必要であるという意見がありました。
- ・4ページをご覧いただきたいと思います。3点目のシェアサイクルの関係についての意見です。シェアサイクルを公共交通として位置づけた上で、導入に対する財政的支援や、公共空間にポートを設置できるような規制緩和が必要ではないか。また、利便性向上のためにサイクルポートの密度の向上、自転車ネットワークと連動した配置、さらに市町村をまたぐサービスが必要ではないか。その普及には、来訪者や観光客へのPRが必要という意見もありました。
- ・4点目の自転車競技施設の整備に関しては、国際規格に適合した競技施設の整備、競技施設や公道を活用した大会がしやすい環境づくりが必要ではないかという意見があります。
- ・5点目の高井安全性を備えた自転車の供給体制整備については、有識者による組立・点検・整備の標準化、またさまざまな安全対策器具の開発・普及が必要ではないか。また、電動アシスト自転車等の機能性が高い自転車の開発・普及が必要ではないかという意見がありました。
- ・6点目の自転車安全に寄与する人材の育成については、安全教育・指導・啓発活動を行う人材の育成が必要であり、その活動団体への財政的支援、またアドバイザー制度などの仕組みづくりが必要ではないかという意見がありました。
- ・7点目の情報推進技術等の活用による管理の適正化については、情報通信技術を活用することにより、統一的な登録制度、駐輪管理システムや危険箇所データの収集を実施することが必要ではないかという意見がありました。

- ・5 ページをご覧くださいと思います。8 点目の交通安全に係る教育および啓発に関する意見ですが、まず、根本の問題ではありますが、自転車利用者へのルールや安全対策の周知徹底が必要である。安全教育の観点では、保護者を含めた教育課程における安全教育が重要であり、自治体、学校、民間等が連携して実施していくことが必要ではないか。さらに、取締り違反の関係として、自転車運転講習制度の拡大に加えて、反則金の導入、取り締まりの強化が必要ではないかという意見がありました。
- ・9 点目の国民の健康の保持増進については、子どもから高齢者まで幅広い層の健康増進に関する活用が重要であり、サイクリング環境づくりや、ソフト施策の展開、普及に向けた人材確保が必要ではないか。さらに、自転車利用による健康面の効果を示すことによる健康増進に関する統一的な指針が必要ではないかという意見がありました。
- ・10 点目の青少年の体力の向上に関する意見です。学校トレーニング施設へのエアロバイク・固定ローラーの設置等による体力向上に向けた環境づくりが必要ではないかという意見がありました。
- ・6 ページをご覧くださいと思います。11 点目の公共交通機関との連携の促進に関する意見です。まず、公共交通機関への持ち込みや組立場所等の利用者サポートの充実が必要ではないか。また、モビリティ・アズ・ア・サービスのような一体的な公共交通サービスとして、公共交通とシェアサイクルを連携させて利便性を向上させることが必要ではないか。また、サイクルトレインの導入に当たっては、車両の改良や駅舎改良が必要ではないか。さらに、その運用に当たっては、混雑を避けた運用や、利用者マナーの向上も併せて必要ではないか。サイクルラック等を用いたサイクルバスの導入の必要性も意見としてありました。
- ・12 点目の災害時の有効活用体制の整備に関しては、災害時に自転車を利用できる体制づくり、また習慣的な自転車の利用、普段から自転車の利用を勧める。さらには、災害時の活用に当たってはノーパンクタイヤの導入が必要ではないかという意見がありました。
- ・13 点目の自転車を活用した国際交流の促進に関しては、国際交流のためのサイクルイベントの実施や、外国人に対する交通ルールの周知が必要ではないか。また、多言語案内や外国語ガイドの育成、団体客向けレンタサイクルなど、外国人向けのサービス強化が必要ではないかという意見がありました。

- ・7ページをご覧いただきたいと思います。14点目の観光来訪の促進、地域活性化の支援に関しては、まず魅力的なサイクリングコースの設定、安全な通行環境の整備、維持管理体制の構築が必要ではないか。さまざまなサービス向上に向けた取り組み、そのためには官民が連携した観光振興のための仕組みづくりが必要ではないか。また、さまざまなPRに関する取り組みが必要ではないかという意見がありました。
 - ・15点目のその他の意見としては、まず利用促進に向け、経済・環境・健康等の自転車活用のメリットを明示することや、キャッチフレーズ、イベント等による利用促進が必要ではないか。その他、放置自転車対策の必要性や、物流用電動アシスト車の規定等に関する検討が必要ではないかという意見がありました。
 - ・概要については以上ですが、その他の個々の意見の方々については、参考資料1というふ厚い資料がありますが、これに全ての方々の団体名と、実際に寄せられた意見を原文のまま掲載しています。参考にしていただければと思います。全てご本人の了解を得た上で掲載しています。団体名を伏せていただきたいという方が一部おられましたが、それについては団体名を匿名にしていますが、意見の内容については相手方の了解を得ています。
- 以上で資料の説明を終わらせていただきます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。時間が限られていますし、資料に沿ってご説明いただいたわけですが、実際には非常に多くのご意見をいただいています、今日この委員会において公表されていますが、今後はホームページ等でも、おそらく資料として多くの方に見ていただけるようになると思います。お気づきの点等がありましたらいただきたいと思います。

○長嶋委員（全日本交通安全協会事務局長）

- ・全日本交通安全協会の長嶋と申します。ヒアリング結果の概要をまとめたものを見せていただきましたが、その他のところで、自転車の事故の関係について触れる必要があるのかなと感じていて、これは他の団体さんのヒアリングの中でも出てきているように、自転車の交通事故です。いろいろ施策を打って自転車の活用の促進ということは非常にいいことだと思っておりますが、万が一の事故に備えた対策が必要ではないか。
- ・それは自転車の賠償責任保険や自転車にあてられて逃げられたような事故の場合の救済がいま全くありません。犯罪被害者給付金制度というのがありますが、こういった犯罪被害者に対するものは故意犯について支給の対象になるもので、自転車事故のような過失による場合には補償されない。そういうこともあって、自動車であれば自賠責保険があるのだろうと思うのです。そういう制度を今後構築していく必要があるのではないかと。もしくは賠償責任保険にみんなが加入することを呼び掛けていく必要があるのではないかと。そういう点についても、いくつか意見が出ていたように感じましたが、いかがでしょうか。

○事務局（大野）

- ・意見が多いもので、概要に載せるかどうかは事務局で判断させていただいた部分があります。ただ、いま長嶋委員からご指摘いただいた被害者救済の観点からの保険等の検討については、自転車活用推進法の附則にも検討すべき事項として指摘されているものなので、その点について今後推進計画でどのように位置づけて、今後どのように検討していくのかということは大きな課題であると認識しています。委員の意見も踏まえながら今後検討を進めさせていただきたいと思っております。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。よろしく申し上げます。ほかにいかがでしょうか。

○久保田委員（埼玉大学大学院理工学研究科教授）

- ・3ページの自転車専用道路等の整備の中の3項目目に駐輪施設というのがあるわけです。私は前回、すっかり条文の誤解をしていて、8条の2の路外駐車場というのは自転車のことだと思っていたのだけれども、そうではないということを屋井先生から教えていただいたのですが、駐輪施設は第8条の1として位置づけるということだと理解したのですが、少し気になるのは、小規模な路上駐輪施設をどんどんつくるべきだというご意見があるようです。
- ・ご意見としてはわかるのですが、そろそろ駐輪施設の配置の問題をわれわれはちゃんと議論すべきではないかと考えています。とにかく何でもいいからとにかく駐輪場をつくれという状況から少し次の段階へ行くべきではないか。車の駐車場についても、とにかくつくれから臨時駐車場みたいな配置の議論によりやくなりつつある中で、自転車も同じ議論が必要ではないか。とにかくつくってしまったら、それはホコ天の先だったりして、押しチャリをお願いするけれどもみんな乗ってしまうとか、あれは結局配置の問題です。こういうご意見もわかるけれども、ここについては多少注意しながら議論したほうがいいのではないかと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・ヒアリングの結果のまとめ、ありがとうございました。資料1の4ページにある高い安全性を備えた自転車の供給体制整備のところ、これは要約されているとおっしゃっていましたが、詳細のほうを見たときに、多くの意見の一つとして、電動アシスト自転車のアシスト比率とか、適合状況とか、そういったものの義務づけ等のご意見がかなり出ているようで、そして粗悪品を流通防止しようではないかとか、安全性基準を設けようではないかというご意見も出ているのですが、この辺は割愛した理由等があるということか、紙面の制約なのか。ここは非常に大切なおところではないかと私は思います。

○事務局（大野）

- ・決して意見を無視するという観点で除いたのではなく、この委員会で紹介させていただけるものを選んだだけです。出ていた意見をないがしろにするという意味ではありません。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・わかりました。

○事務局（大野）

- ・いま委員から指摘を受けた意見が、数が非常に多いことも事務局としては認識していて、それにどう対応するかは今後検討していきたいと思います。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・ありがとうございます。この件は社会的にもいろいろな問題が出ているので、今後、議題の中に入れていきたいという私の思いもありますし、ここで要約されている有資格者による組立・点検・整備の標準化という部分は、実は一般自転車と電動アシスト車をすみ分けた区分はされていないのです。
- ・ですからこの辺も含め、今後、将来的に日本の社会の中で電動アシスト車のシェアが増えてきたときに、どういうふう一般自転車と電動アシスト車をすみ分けていくかというところの議論もさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いま資料1に関しての全体的なご意見がありましたが、私も個別に見るとそういうふうを感じることもあります。ただ、資料1は今日の時点では、あくまでもこの有識者委員会のために、この2時間の中で議論をするときに、参考資料を全部見るというわけにはいかないのです、事務局としてこの会議のために整理したものだという位置づけにさせてください。
- ・ただ、会議資料としては公開されてしまうけれども、引き続いて、ちょっと時間がかかるけれども、これだけ多くの方のご意見を丁寧に取り上げて整理されて、しかも対象になった方々はこれについてご了解いただいているということだから、したがって参考資料1のほうをうまく分野別にもう一回整理していく。
- ・生の声が分野別に整理されていく。そのときにほぼ同じ意見があれば、こういう意見があったということで2件と書けるのだけれども、違う意見だったら1件ずつでも構わないし、そういう段階のものもつくっておいていただければ、参考資料1をそのまま見ていくのは大変だけれども、分野別に見ていくということはできると思いますから、その上でさらに今日の資料1みたいなものが必要であれば、そういうふうにしていただいたほうがいいかなという気もしますので、あくまでも今日の会議用の資料だという位置づけをお願いします。

○事務局（大野）

- ・参考資料1の1～9ページまでが、原文のままではありませんが、さらに詳細に意見を区分して、それに対して何名の方が意見を言っているかということ、各委員の中の言葉を分解して、それに当てはめて整理をし直したものです。これはいちばん細かな意見と考えていて、これをベースに私どもも施策の検討を進めていければと考えています。

○屋井座長

- ・わかりました。そういうときに、言葉のまとめ方というところでそういうものの経験が、例えば計画、プランニングプロセスの中でパブリックインボルブメントとありますが、そういうことを通常やっている方々であれば慣れているのだけれども、そこら辺をぜひ注意深くやっていただきたい。
- ・これは実際そうだろうけれども、例えばサイクルトレインの話を見ていくと、これだけ見ると否定的な意見というか、かなりマイナスな、いろいろなところを注意しなさいという意見ばかり出てきて、もう少し頑張るべきだという意見はないのだけれども、本当にないのかなという感じもする。地方だと、いろいろなところでもう少し自転車も活用しながら、シームレスな移動空間、モビリティができると思います。そういう方も多いと思うのだけれども、東京の中でやれといっても無理だけれども、場所によってはいろいろな活用ができる。でもこれで見えてしまうと、いろいろ難しいなという意見しか見えてないようになってしまう。例えばだけれども。
- ・それは検討課題として整理するときは必要だけれども、自然体でヒアリングの意見を見たときに、検討課題としての整理と、ただ、出てきた意見をそのまま見せましたというのとはちょっと違ってしまうものだから、もし前者のほうに非常に強くまとめるときの意識が出ていると、どうしてもいま問題になっていることばかりが上がっていつてしまうことになるので、そこら辺を自然体でまずは見せていくことができると大変ありがたいと思うので、そういった意見だと思います。よろしくお願いします。

○久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授）

- ・筑波大の久野です。5 ページの⑨の国民の健康の保持増進のところですが、これからの日本の社会、いわゆる超高齢社会で、さらに高齢化が進むという中で、基本的に自転車を推進するという立場で私は臨んでいるのですが、一方で、高齢者が非常に増える社会の中で、例えばどこで自動車の運転をやめていただくかという問題と同時に、自転車に関しても同じようなことが可能性としてあり、その辺りに関してこのヒアリングの中で意見やそういうご指摘はあまりなかったのでしょうか。

○事務局（大野）

- ・一部の先生からは高齢者に対応した自転車の開発、またそこら辺の観点からの検討という意見も出ています。決してないわけではありません。そこら辺については十分に留意しながら、高齢者について自転車をどのように取り扱うかについては検討を進めたいと思います。

○屋井座長

- ・よろしいでしょうか。どうぞ。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・モビリティジャーナリストの楠田です。たくさんヒアリングしていただいて、まとめていただくのは大変だったかと思います。ありがとうございます。久野先生のご意見に関連して1点と、その他に加えてもう1点お話しさせてください。
- ・久野先生の話に関連して、乗るのをやめる時点もありますが、加えて、高齢者の方の身体機能に合った自転車の選び方や、自転車をさらに開発するということも大事ななと思っています。また、交通ルールを徹底するに加えて、正しい選び方も普及させていくことも必要かと思っています。

- ・もう1点は、このヒアリングは自転車に関する関係者に対してされているかと思うのですが、たくさんされているのに加えてというのはちょっと酷かなとも思うのですが、暮らしの視点からの関係者の調査もしていただきたいと思います。例えば高齢者の方々が、地域包括ケアの構築というお話もたくさん出ているので、これから地域でずっと健康で元気に働きながらよりよい暮らしをしていく中で、自転車での移動は大事になってきて、何が問題なのかというところや、また小中高の子どもさんは通学や習い事に自転車を使ったり、また送迎でかなり負担になっている親御さんもいらっしゃるのでは、その辺りで何かできることはないのか。
- ・また、子育て層の方や、子育てストレスの部分で、自転車に関連して、また移動をよりよくするために、暮らしをよりよくするために何かできないかということに関して、ちょっと難しいかもしれませんが。また、オリパラの開催もあるので、障害者の方々に対する自転車の話ももう少し掘り下げて聞いていただければと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。今回のヒアリングはいったんこれでまとまっていますが、この計画をつくっていくのはまだまだ続いていきます。その途上でいろいろとお聞きできると思いますので、よろしくお願いします。どうもありがとうございました。
- ・時間が少し過ぎてしまいましたので、どうしましょうか。では、早くお願いします。

○宮地委員（国立健康・栄養研究所 身体活動研究部長）

- ・自転車を活用するという観点ではCO₂の排出や環境の問題も大きくあると思います。また、自転車を投棄されて粗大ごみとなって問題になっていたり、環境を守るという観点でどのように自転車をリサイクルしていくのかとか、環境というキーワードについてヒアリングの結果がなかったのか、ご教授いただければと思います。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局（大野）

- ・環境という切り口では、今回聞いた方の中ではあまり大きな意見としては、環境そのものについて自転車を捉えた意見はなかったと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。
- ・それでは、大変恐縮ですが、時間が遅れぎみになってきましたので、今日はヒアリングのほうも行わなければなりませんので、いったんここでヒアリング結果についての議事は終わらせていただきます。どうもありがとうございました。
- ・それでは、(2) 関係団体との意見交換のほうに入らせていただきます。最初に、趣旨や概要のご説明をよろしくお願いします。

○事務局（大野）

- ・資料 2-1 をご覧いただきたいと思います。これまで関係団体からさまざまなヒアリングを行ってきた中で、貴重な、かつ重要なご意見をいただいた団体の方、今回は 4 団体に限られていたので、来ていただいています。意見交換を行い、今後の議論の参考にするということです。
- ・今回対象となった団体については、各々説明の中で自己紹介があるかと思いますが、まずは自転車活用推進研究会については、国内外の自転車政策の現状の調査、提案とか、総合的な自転車政策確立のための提言を取りまとめることにより、自転車を有効かつ安全な交通手段として機能させることに貢献していただいている団体です。
- ・続いて一般財団法人自転車産業振興協会については、自転車に関する統計の取りまとめ、また自転車産業業界に向けた情報の発信、さらに自転車 JIS の ISO 化など、業界を取りまとめながら規格統一化や国際標準化を図るとともに、自転車開発の技術向上や試験方法の改善などにもこれまで貢献された団体です。
- ・続いて日本自転車競技連盟については、自転車競技の普及・研究、またさまざまな競技会の開催、後援・公認といったことを通じてスポーツとしての自転車の普及と振興に貢献された団体です。

- ・4団体目の日本スポーツコミッションについては、国内外のサイクルスポーツを生かしたまちづくり、地域活性化にかかわる調査・広報活動を行うことによって、自転車を活用したスポーツや観光の普及に貢献してきた団体です。
- ・以上の4団体に今日はおいでいただき、意見交換をお願いしていますので、よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。それでは、早速ですが、それぞれお願いしたいと思います。時間が非常に限られていることもあり、ご発言については、大変恐縮ですが、10分以内ということでお願いします。また、質疑については、5分から最大7～8分程度ということで、これも非常に限られた時間になりますが、そういう制約の中でよろしくお願いいたします。
- ・それでは、今ご説明いただいた資料の順番ということで、最初に自転車活用推進研究会（自活研）さんからまずはお願いします。

○内海氏（自転車活用推進研究会事務局長）

- ・自転車活用推進研究会ですが、現在会員は506名います。今年は記念すべき年でした。自転車活用推進法が施行されて、ようやく日本にも国レベルの自転車の推進計画が来年にもできようとしているという非常に大きな節目を迎えているところです。われわれもその中で、国会の自転車活用推進議員連盟とともに成立に向けて努力してきました。
- ・国会の中では自転車をこよなく愛する国会議員の方々150名ほど、いま議員連盟に入っているのですが、それをもっと全国に普及させていこうということで、全国自転車議員ネットワークと名づけて、地方議員の先生方で自転車の活用に積極的な議員の先生方を集めて、ちょうど明日、総会を持ちたいと思います。ちょうど明日から松山にて、自転車利用環境向上会議というものがあるのですが、その前座という形で全国の地方議員の先生方によるネットワークということで情報交換をしていただきたいと思います。

- ・ 普段の活動は、こちらにも書いてありますが、研究会と称していろいろな勉強会をやってみたり、あるいは政策提言をしたりという活動をしているのですが、私や小林理事長が中心になってイベントに参加したり、メディアに出演して、自転車活用推進法の理解を広げるというお手伝いをしています。
- ・ 今回、こちらで提言というか三つ柱をご用意しています。まず、一つ目の柱としては、先ほど来いろいろとまとめていただいたものに含まれるのですが、これは警察のほうでも出している三つの柱と同じですが、1 の柱としてインフラの整備ということで、走行空間はもとより、信号の制御。これはご存じの方は多いと思いますが、札ノ辻という左折車が非常に多い交差点において、信号制御がうまくいかずに直進したい自転車が左折レーンから直進できないことが起きていたのですが、それを見直していただき、先に直進の矢印を出していただくことにして、自転車も直進車も出た後で左折車が出ることに変えていただきました。こういう既存のものの組み合わせ、あるいは運用の仕方によって改善できる部分も多々あるかと思ひますし、将来的には自転車専用信号灯器の設置に向けていろいろと検討していただければと思っています。
- ・ あるいは鉄道事業者との連携ということで、先ほど来、高齢者の話がありますが、どうしても遠くへ行く、あるいは自転車をうまく活用することに関しては、自走と呼んでいるのですが、自転車だけで行くというのは距離が限られているので、車や電車やバスとの連携でうまく展開すれば、より行動半径が広がるということで、ぜひそういったものをこれから検討していきたいと思ひます。
- ・ シェアサイクルに関しては、いま非常に話題になっていますが、中国発の Mobike や ofo が日本でのサービスを一部開始しているし、これから開始する会社もいくつも出てきそうです。そういった部分を既存のまちに一つずつあるような、自治体を中心になって運営しているシェアサイクルとのすみ分けをどのようにしていくのかが、いま大変話題を呼んでいます。
- ・ また、日本発の民間のシェアサイクル団体も増えています。メルカリが始めるメルチャリとか、DMM のサービスなどがどんどん出てくるので、そういったものがうまく機能することによって、今まで歩いていた人が自転車に乗ったり、あるいは車に乗っていた人が自転車に乗ったりということで、自転車の利用機会が増えることで、いろいろな部分でメリットがあるのではないかと思ひます。

- ・防犯登録ですが、この間、全国の防犯登録協会の研修会に出てきたのですが、今は県単位になっています。技術的には統一できると本人たちも言っているのですが、問題だけですが、県をまたいで登録したり、あるいはネットで自転車を買う方も増えているので、そろそろ時代の実態に即した制度にしていきたいと思っています。
- ・それから、タンデム自転車。これは高齢者もそうですが、視覚障害者や、あるいは、避難困難者と呼んでいます。地震などのときに走って逃げられない人がたくさんいるわけですね。そういった方々を乗せて避難するという部分でもタンデムが非常に有効に使えるのではないかと思います。また、先ほどオリパラという話が出ましたが、パラリンピックの正式種目にもなっていますが、東京都はまだサイクリングロードや、公園や、一部の道路でしか認めてないので公道を走れない。そういった部分も早期に解禁ということにしていきたいと思います。
- ・それから、意図的に消したのではないとおっしゃっていただいておりますが、自転車本体の安全基準づくりを自活研としてもぜひお願いしたいと思っています。経産省の？塩田さんに今日来ていただいておりますが、もう腹をくくって、何とか粗悪な自転車が出回らないように対策をしていただきたいと思います。
- ・二つ目の柱としては教育・広報です。いくら信念がよくても伝えていかないと広がらないということで、ルール周知ということと、あるいは今回できた法律の理念を国民の皆さんに周知していただくことをぜひわれわれも含めてやっていきたい。これに関する具体策としては、エリアごとの協議会を設置するとか、企業向けに自転車通勤の支援をしつつ、安全講習会をするとか、あるいはもっと踏み込んで、初等中等教育のカリキュラムに入れていただく。欧米では第二次世界大戦前からもう既にやっていて、もう70年以上続けているわけです。いま生きている人はみんなその自転車の教育を受けている。ところが日本では自転車の教育は系統立てたものがないので、自転車のルールを知らないよという話になっているわけです。
- ・こういうことをやっていくということは、いつか始めれば続いていくわけですが、そうすることで親がちゃんと教えられる。いま講習会などで聞いていると、「自転車はどこを走らなさい」と聞くと、後ろからお母さんが「右、右」とか言うわけですね。「お母さん、それは違う」と言うのだけれども、お母さんも知らない。そういう状態になっているわけで、いつかから始めないといけな。そういうことを始めたいということです。

- ・それから、子どもさん向けにウィーラースクールとか、有志が今いろいろなところで自転車教室をやってくれています。ところが、金銭的な部分も含めてなかなか立ち行かないという声も聞こえてきているので、概要にも書いていただいているのですが、こういった部分への支援を私のほうからもぜひともお願いしたいと思います。
- ・それからドライバーさん。車の皆さんの協力なしには自転車が車道で安全に走れないという部分が多々あります。とにかく 1.5 メートルあけて走りましょうというキャンペーンをこれから自活研でも張っていきますので、愛媛県からもう始まっていますが、1.5 メートル離れて抜いてくださいね。離れられないときは抜かないでくださいということをお願いしていきたくと思っています。
- ・それから、いま警視庁さん、あるいは各県警さんのほうで、いま道路にマークを一生懸命書いてくださっています。警視庁に至っては、3年間で1000キロ書くということで、矢羽根と自転車ナビマークを書いていただいているのですが、残念ながら道路工事があると全部そのマークが消えてしまう。それをさらにまた書き直していただけないかと思っています。

○屋井座長

- ・そろそろ10分を超えましたので、まとめていただけますか。

○内海氏（自転車活用推進研究会事務局長）

- ・三つ目は取り締まりです。これは警察の皆さんにお願いしたいのですが、警察官がまずは自転車で車道を走っていただくことをぜひともお願いしたいと思います。すみません。長くなりました。以上で終わります。

○屋井座長

- ・どうもご協力ありがとうございました。いかがでしょうか。意見交換ということになっているので、ご質問やご意見をよろしくお願ひしたいと思います。
- ・出ないので、私から1点。先ほどの資料1のほうにもありましたが、インフラを整備するというは一定程度進んできたようにも思うのですが、一方で、車道を安全に自転車に走っていただくためには、出来上がった空間が使えるという状態にしなければいけないわけです。施策の2番目の路外駐輪場にかかわるかもしれませんが、路上の駐車あるいは停車の問題は今回の資料の中で特に言及がないのですが、そういうことについてはどのようにお考えでしょうか。路外駐車場の整備、あるいは路上の空間の確保ということですか。

○内海氏（自動車活用推進研究会事務局長）

- ・路上、路外での駐車場に関しては、われわれのほうで独自に調査したことがあります。国道246で朝7時から9時まで、路上駐車場の台数の数と、近隣のコインパーキングの空き状況を調べたのですが、そのときの調査に関しては路外の駐車場が空いていて、路上駐車のほうが十分収容できる数があるということでした。
- ・宅配など物流関係の業者の皆さんは、時間を惜しんで路上駐車で、ちょっと許してねという話かもしれないですが、止める場所がないとおっしゃるのですが、そんなことはないということをわれわれとしては調査の結果わかっているので、多少不便かもしれないですが、安全に止められるところにきちんと止め、そこから手押し車で押していただけないかと思っています。路外駐車場をつくっていただければ、さらに利便性というか、近隣の目的地に近い場所に止めて配送などができるのではないかと思っていますので、その動きをぜひ続けていただきたいと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・勉強不足なので教えていただきたいのですが、タンデムの自転車の公道走行禁止とありますが、どうしてだめなのかということと、海外で見ているといろいろな自転車がありますが、ほかにも日本だと走れないものがあったら教えてください。

○内海氏（自転車活用推進研究会事務局長）

- ・タンデム自転車に関しては、歩道走行させるのは適切ではないということで禁止されたやに聞いています。諸外国で走っている、例えばカーゴバイク、前に大きな荷台というか、リヤカーが前に来たような形状のものは、歩道通行は禁止です。車道は全然問題ありません。歩道を通行することができる自転車を普通自転車と呼んでいて、全長が 1.9メートル以内、全幅が 0.6メートル以内と決まっているのですが、それで言うと、宅配業者さんがいま自転車でごろごろ荷台を引っ張っていますが、あれは幅が 90センチほどあるので、本来、歩道通行は禁止ですが、お構いなしに走っているのが実態です。

○警察庁（交通企画課長）

- ・若干の補足と修正をさせていただければと思います。タンデム自転車は、いま全国で公道を走ることができる県が 16 府県あります。いずれも車道です。タンデム自転車は非常に長いので、普通自転車の中に入らないので、そもそも歩道走行は前提とされていません。歩道を走れないから公道を走れないというものではないです。車道も走ることができない県もあります。16 県を含め 46 の都道府県で、例えば自転車道など限定されたところでは走れることもできる場所も含めれば 46 都道府県あります。
- ・タンデムについては、構造上非常に車体が長いとか、小回りがききにくいとか、あるいは運転操作が難しいということで、走行できる環境が整ってないとできないのではないかというご意見があります。タンデム自転車が走れるかどうかについては都道府県の公安委員会の規則で定められていて、各都道府県の公安委員会がそれぞれの県の個別の道路交通環境を踏まえてその規則を定めています。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。最後に一つぐらいいかがですか。何かありますか。よろしいですか。どうもありがとうございました。
- ・それでは、短時間で恐縮ですが、2番目の一般財団法人自転車産業振興協会さんからよろしく願いいたします。

○小鷹狩氏（自転車産業振興協会常務理事）

- ・資料 2-3 をご覧いただきたいと思います。当協会から自転車活用推進計画の基本方針の第八条五項、高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備についてご意見を申し上げたいと思います。
- ・まず、1番として、定期的な試買テストの実施ということで、電動アシスト自転車です。当協会では堺に技術研究所を持っていて、ここでいろいろな自転車に関する技術等についての研究開発を行っています。その中で、電動アシスト自転車のアシスト比率や制動性能等を検査する機械も持っています。この研究の一つとして、アシスト性能の評価を検討しようということで、市販されている電動アシスト自転車を購入して、アシスト比率等の検査を行ったことがあります。

- ・その結果、道交法で定められたアシスト比率 1 対 2 を上回るものがたくさん出てきて、これを放置しておくわけにはいかないということで、電動アシスト自転車に関する団体である日本交通管理技術協会さんに結果についてご報告しました。その結果、警察庁さん、消費者庁さんから、違法な電動アシスト自転車があるということで消費者の皆さまに広報された経緯があります。
- ・また今年に入り、その追跡調査として、国民生活センターさんのほうで電動アシスト自転車のアシスト比率等を検査された結果、やはり超えているものが 2 台ほどあったということです。
- ・アシスト比率の基準値をものによっては 600 倍とか大きく超えるものがあったそうで、非常に危険なもので、急発進や急加速によって事故が発生する危険性があることが懸念されています。
- ・一方、電動アシスト自転車の需要については、昨年が、推計値ですが、だいたい 60 万台ぐらいは国内で販売され、更に今年も増えていることが予想されています。というのは、当初、電動アシスト自転車は脚力の弱い高齢者や、あるいは女性の方向けの利用ということがあったのですが、最近はいろいろなタイプの自転車が販売されていて、街乗り用や、中距離用の自転車や、あるいは本格的なスポーツ車、マウンテンバイクやロードバイクといったものにも電動アシストが取り付けられた自転車が販売されているので、今後ますますこの自転車の需要が増えていくことが予想されているわけです。
- ・こうした状況を踏まえ、アシスト比率がきちんと基準に適合しているかどうか、国および関係機関によって定期的な試買テストを実施していただき、その結果を公表するとともに、不適合なところについては関係業者の指導を行うことが必要ではないかと考えています。
- ・一般用の自転車ですが、製造関係については JIS 規格、SG 基準、BAA 基準といったものがあります。TS マークの基準は販売後の基準なので、ここでは割愛させていただきます。この基準に合格したものはそれぞれのマークが表示されていて、消費者の購入の目安になっています。したがって、マーク表示制度について、付いている自転車はきちんと基準に適合していることを確実にすることと、さらに PR 等を行って普及させていくことで自転車の供給を図っていくことが必要ではないかということです。現在、年間の自転車の販売台数は約 800 万台ですが、マークが付いている自転車は半数に満たない状況なので、マークが付いている自転車の普及が今後の業界としても課題であろうかと考えて

います。

- ・次に、自転車販売時の有資格者による最終的な組立・調整実施の表示です。自転車の製造は自転車販売店には七分組みと言って 70%組み立てられた状態で出荷されるわけですが、販売店で残りの 30%を組み立てて最終的なお客さまに合わせた調整を行うことを、これまで実施してきました。今も販売店ではそういった形で実施しているわけですが、それと同時に、購入される消費者に、交通ルールやマナーも含めて使用上の注意事項や日常的な点検整備の必要性などについての説明を行っているということで、非常に重要な役割を担っているわけです。
- ・ところが、最近は販売形態が多様化してきて、自転車専門店だけではなく、ディスカウントストア、あるいは通信販売、ネット販売等々によって自転車が売られています。消費者にとっては便利になったこともあるのですが、いろいろな形によっての販売で、最終的な組立や調整を消費者が行うといったケースも増えてきているのではないかと思います。
- ・そういったことで、例えば NITE が製品事故情報を取りまとめているのですが、その事故情報の報告を見ると、自転車は多くの部品で組み立てられているので、初期の部品の組み付け不足や誤使用等を原因とした製品事故が自転車購入後 1 年以内に多発しているといった事実もあります。
- ・したがって、最終的に組立・調整を行うことの必要性が非常に大事なわけなので、いま自転車の組立に関する資格である自転車技士（旧制度は自転車組立整備士）と自転車安全整備士が必ず組立・調整をしてお客さまに渡すという体制をつくる必要があるかと思っています。現行、BAA マーク制度等については、最終的な組立・調整は有資格者が行うということでマーク制度の一つとしてあるわけなので、マークの普及と併せてこちらのほうも周知させていく必要があろうかと思っています。簡単ではありますが、以上です。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・いろいろご示唆いただき、ありがとうございます。先ほども申し上げましたが、電動アシスト自転車の普及率から見ると、ご指摘いただいた点も含め、これからこの有識者会議の中で討議していきたいポイントだと思います。

- ・一つ意見と、二つ質問をしたいのですが、最後の文面にある製造・輸入事業者に対する電動アシスト車の不適合の製品を取り扱っている対象に対する指導はこれからどのようにやっていくかは、実はいろいろなところで論議があると思います。ここでご意見をいただこうと思いませんが、ぜひ一緒に考えさせていただきたいと思っているので、よろしくをお願いします。
- ・それから、その他の自転車と書いていらっしゃいますが、電動アシスト車も含めてということでご意見を伺いたいのですが、文面の中に、例えばマーク貼付車の基準適合検査を充実するとか、あるいは業界活動を強化するという言葉があるのですが、充実させたり強化するという具体的な施策をお考えでしたらご意見を確認したいのですが、よろしくをお願いします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。よろしくをお願いします。

○小鷹狩氏（自転車産業振興協会常務理事）

- ・まず、電動アシスト自転車の製造・輸入業者に対する指導は、当然道路交通法の基準に違反しているわけですから、こういう結果があったのでどういう改善をするのか、その改善計画を求めるとか、あるいは再度試験をした結果を提出させるとか、そんな方法があるかと思います。
- ・その他の自転車で、もちろん電動アシスト自転車も自転車に含まれているわけですが、電動アシストユニットの部分を除いたほかのところはいわゆる自転車なので、これも同じことだろうと思います。いろいろなマーク制度のもとで安全基準に適合したことでマークが貼られているわけなので、マークが貼られたものは基準に適合していることを、制度を運用するところが自ら検査を行い、それを確実なものにしていくことが必要ではないかと考えています。
- ・それが安全な自転車の供給に結果的につながるようなマーク制度を充実させるための活動をいろいろな関係者が協力して行えないか。具体的な策を今というのは難しいですが、そういうことも今後必要ではないかと考えています。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。ほかに。

○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・サイクルライフナビゲーターの絹代です。電動アシストの話がかなり出たので、自転車を活用する安全面というところとはもしかしたら角度がずれてしまうかもしれませんが、いま電動アシストの中ではスポーツバイク専門のモーターも出てきています。そうになると、世界ではそちらが主流ですが、パーソナルモビリティと考えたり、シニアの方が健康増進の手段で使うと考えたときに、現在の電動アシストだと負荷がかなり低いことと、近距離の移動に限られてしまうので、可能性をそいでしまうかなという感があります。
- ・現状そういったルールがあり、まず安全というのはわかるのですが、今後のビジョンとして、例えばそういう違う規格に基づいた、もう少し先に行かれるような電動アシストの可能性や、また電動アシストは日本で発明されたものですが、いま日本は規格が違うために輸出という点で競争力を失っています。この辺りについて、現在はもちろんルールに基づいた誰もが乗れるものですが、もし何かビジョンがあったら教えていただきたいのと、先ほど自活研からも指摘というか提案があったと思いますが、自転車の基準はJISや、SGや、BAAといったいくつかの基準があります。
- ・一般の方にはなかなかわかりにくいのかなという感があります。これをよりわかりやすいものに変えていかないと、一般消費者が、いい自転車とそうではない自転車を選びにくいのではないかと思うのですが、基準をよりわかりやすく、選びやすくするような動きに対して何かビジョンがないか。この二つについてお伺いしたいと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

○小鷹狩氏（自転車産業振興協会常務理事）

- ・まず、電動アシストのほうですが、いろいろなタイプの自転車が出ているということで、さらにもっと距離を伸ばしたいとか、使っておられる方はいろいろと希望があろうかと思えます。アシスト比率の問題はわれわれの範疇を超えていて、1対2がいま道交法で決まっていますが、1対3がいいのかどうかという問題もあるでしょうし、走行距離を伸ばすには、端的に言えばバッテリーがどれだけ持つのかといったこともあろうかと思えます。バッテリー関係、あるいは電動アシストのモーター関係については、それをつくっておられるところが新しい高機能の製品を開発されるように日々努力されていることだろうと思うので、今後そういったものは出てくる可能性はあろうかと思えます。
- ・マークの件ですが、現状マークがいくつかあります。そもそもマークがつくられた経緯はそれぞれ目的や趣旨が違って、運用の仕方も違うところがあるので、それを一つにすることは、どのようにするのがいいのかわかりませんが、マークの特徴や、マークを貼った自転車がいいという形で消費者の方が選んでいただけることがあり、それぞれのマークが表示されている自転車が増えていくというのが現実的な方法かなという気がしています。
- ・先ほども申し上げたように、800万台のうちの半数がマーク貼付車ではないという状況なので、それを高めていくことがまず先決かなと、お答えになっていませんが、現状では思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。
- ・では、私からも。今日は大変勉強にもなりました。参考資料2と一緒に出ていて、国民生活センターから出している資料です。タイトルに、アシスト基準を超えた電動自動車に注意と書いてあり、公道を走行すると法令違反となるおそれもという表現がよく使われるので、とりたてて別にこれを指摘する必要もないのかもしれない。しかし、アシスト基準を超えていて公道を走っても法令違反にはならないかもしれないとも読めるのだけれども、法令違反ではないのですかね。

- ・そこら辺をはっきりと買う側にも伝えることは必要だろうし、輸入してきて売る側が、例えば自分の家がすごく広く、家の中だけで使いますと言われたら売ってしまうような話がよくありますから、売ること自体がまず違反なのか。あるいは買う側にその自覚がちゃんとあるような周知というか、その努力がされているかとか、そこら辺はいろいろ課題がありそうです。
- ・日本の場合はそれで歩道をばんばん走ってしまうものだから、電動のアシストリットに中国みたいにすぐ変えていいかということにはならないと思いますが、しかしながらこのおそれというのはちょっと気になったのですが、違反は違反ではないでしょうか。これは誰に聞いていいかわからないのですが。

○警察庁（交通企画課長）

- ・警察庁です。道交法上は自転車に入る範疇の電動アシストは基本的には1対2までとなっています。今回、実は府令を改正して、一部の、荷台をリヤカーのような形で後ろに引っ張るものについては、少し特殊な形で1対3の特例もつくりました。これは運送需要などに応えるためということですが、基本的には1対2です。これを上回るものを公道で走行した場合には、基本的にはこれは自転車ではありませんので、道交法違反なり、あるいはこれが原動機付自転車に当たるということになれば、今度は道路運送車両法とか、いずれかの法違反になるということです。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。今日は経産省の方も来られていますか。売ること自体は、問題はないと考えるのですか。

○経産省（製造産業局車両室長）

- ・先ほど座長もおっしゃられたとおり、あくまで規制をされているのは道路交通法の世界なので、現行法上は売ること自体に対しては、規制がなく手の打ちようがない。われわれとしては、この参考資料1や2にあるような話もあったことから、販売店や関係業界、それからネットの販売業者の皆さま方には、こういったものの取扱いはやめていただきたいといった要請を行っているところです。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。売るときに、公道では乗れませんというのは必ず伝えないと、例えば不動産でも何でも説明責任が売る側にありますね。そういうことは、義務づけはできないのですか。

○経産省（製造産業局車両室長）

- ・もちろん、そういった問題意識でこれから考えていくことも一つの考え方だとは思いますが、現時点で義務づけをわれわれがやれということが出来るかという、まだそれは今できる状況にはなっていないということです。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。よろしいでしょうか。それでは、だいたい時間になりましたので、どうもありがとうございました。
- ・続けて、3 団体目になりますが、公益財団法人日本自転車競技連盟さんからよろしくお願い致します。

○佐藤氏（日本自転車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長）

- ・日本自転車競技連盟です。今回はこのような機会を与えていただき、ありがとうございます。本連盟は日本国内で自転車競技を統括する唯一の団体、**National Federation** として活動をしています。今回、資料を作成し提出せよというお題をいただき、資料 2-4 を提出させていただきました。本来、全て詳細に申し伝えて紹介したいところですが、時間の関係もありますし、また、事前に質問もいただいているので、質疑応答の時間に留保したいと思っており、要点のみご紹介させていただきたいと思います。
- ・まず、1 点目として、東京 2020 オリンピック・パラリンピックを目前としたときに大きな課題があると考えています。一言で申し上げますと、必要なインフラが少ないか、あるいはないという状態になっています。オリンピック種目はトラック競技、ロード競技、**BMX**、マウンテンバイクの四つになっていますが、例えばトラック競技でいくと、国際規格が決まっています、屋内に設置された木製の走路、その周長は **250** メートルと決められていて、これについては静岡県の伊豆市にある 1 カ所のみとなっています。

- ・もう一つ、BMX のレースですが、国際規格に準じたコース、トラックと呼んでいます。こちらについては国内にいま一つもありません。このような状況において競技力を上げていこうとした場合に、非常に大きな課題となっていて、多くの選手たちは飛行機代を出し、宿泊費を捻出し、ほぼ自費で、海外でトレーニングキャンプを積んだりしている状況です。
- ・また、先ほど来タンデムの話が出ていますが、やはり同じようで、視覚障害、ブラインドと言っていますが、タンデムの走行を思い切ることができる環境がないということで、苦労されているところですよ。
- ・しかしながら、自転車の活用推進法の計画の中に自転車競技場の整備が入っていることについては、非常に安心と喜びを感じています。今後、ほぼないという競技場が、郊外であったとしても、過疎地であったとしても、設置されたとすれば、それは競技力の向上だけではなく、必然的に合宿や協議会が催されるはずなので、地域振興に寄与するものと考え、大きく期待をしています。
- ・それから、今回資料を作成しながら改めて感じていたところですが、本連盟は自転車競技を安全・公平にすることに一生懸命になりすぎていたのではないかと反省しています。自転車競技は、自転車と一言で言ったところの何なのかということを考えさせていただいたのですが、自転車文化という言葉を使いたいと思いますが、自転車文化の頂点に自転車競技があることによって自転車の活用がけん引されるのではないかと考え、われわれはもっと自転車文化の普及と、生涯スポーツ……。自転車の関係者の中で生涯スポーツということを言われる方は少ないのですが、生涯というのは一生という意味です。一生続けられるスポーツとしての普及を目指し、皆さまと一緒に頑張っていきたいと感じています。
- ・それから、先ほど委員の先生方から質問があった賠償保険の件について、本連盟での取り組みを紹介させていただきたいと思います。本連盟の活動の一つとして会員制度、ライセンス制度を設けていて、その中で、競技者は現在 8000 名程度加盟しています。競技者は日々練習しているので、どうしても衝突事故が起きてしまうので、会員になると同時に自動的に損害賠償保険に加入するような制度を数年前から取っていて、現実的に使用が稼働されています。先日も重大事故があったようで、約 1 億 5000 万円の賠償が命じられたということで、われわれが加入している限度額 1 億円が支払われるという状況だと聞いています。

- ・手短ではありましたが、もしこの資料の中で気になるところがありましたらご質問いただけたらと思います。

○屋井座長

- ・時間の制限がある中で、非常に短いご説明でしたが、どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

○宮地委員（国立健康・栄養研究所 身体活動研究部長）

- ・自転車競技は従来から速く走る、長く走ることが競技の対象になっていましたが、最近では BMX など技術を競うとか、アクロバティックなもので観客を魅了するとかいった種目が出てきました。先ほど競技場の問題もありましたが、修善寺以外にトラックがないという事実はよく把握していますが、東京オリンピック・パラリンピックを機に BMX 系の競技会場も用意されると思いますが、そういったものがパーマネントになり得るのか、あるいは今後そういったものがどのように整備されていくべきなのか。体力だけではなく巧緻性や技術を身につけるといった観点の自転車を普及させていく上では重要だと思いますが、お考えがありましたら。

○佐藤氏（日本自動車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長）

- ・BMX の新種目であるフリースタイル・パークが国際基準にのっとった常設のコースがないものですから、先日来、ワールドカップに転戦して、いま中国で世界選手権をやっていますが、非常に苦戦しています。初めていきなり競技をするわけなので難しい状況になっていて、どうやって競技場をつくっていくかと、現場の人たちと一緒に考えているところですが、財力や、維持管理する上で、民間では難しいだろうという結論に達し、自転車を活用した市民へのサービスの提供ということで、各自治体さんが設置を名乗り出ているところもあり、そういった方々と一緒になり、公認できる競技場を設置していきたいと考えています。競技場ができただけでは安全性が担保されないの、先生がおっしゃるように、指導者の育成についても、日本体育協会さん等々と連携しながらやっているところです。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・今回、自転車競技を支える自転車文化もつくっていきたいということで、地に足のついた提案をいただいたと思います。まずは自転車競技がこういった自転車活用推進計画をつくり、国としてやっていくに当たり、国として自転車競技を振興させるのにどんな価値があると JCF としては捉えていらっしゃるのかという思いを聞かせていただきたいということと、現在、BMX のレースのほうでも世界で表彰台のてっぺんに立ったというホットニュースが入ってきたばかりです。
- ・日本人選手でも、トラック、ロード、マウンテンバイク、BMX、シクロクロスなど、世界を目指して活動していて、実際に結果を出している選手たちもいますが、特に女子などは、大学を出るともう競技を続けられない環境にあるのも現状で、BMX だけでなく練習環境が非常に厳しいのも現状です。JCF としては、自転車競技をより振興させていくために、今いちばんハードルになっていることは何だと考えられているのでしょうか。教えていただければ幸いです。

○佐藤氏（日本自転車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長）

- ・自転車競技を続けていくことに対しての日本においてもメリットということだと思いますが、第一義的に国民の健康と QOL の向上を目指したいと思います。運動に勝る薬はないという言葉もあるので、自転車は関節に負担がかからない有酸素運動がメインになってきて、体力のわりと低い方であっても、ギア比の調整やいろいろなコースのバリエーションにより、誰でも楽しめる気軽なスポーツになり得ると思っているので、それにより皆さんの健康が維持されて、医療費が減り、経済の波及にも十分寄与できるものだと考えています。

- ・それから、競技力の向上と競技を続ける動機みたいなことでしょうか。いろいろな意見はありますが、諸外国と比べると、日本におけるサイクルスポーツの入り口は、自転車競技部があるのは高校からです。小学校、中学校では自転車のクラブはないのです。資料にも書きましたが、例えばオリンピックに出るには 10 年ぐらいかかるといった場合に、10 歳より前に始めていなければいけなくて、その中では、極論を言うと、学校教育の中でスポーツを続けてオリンピックを目指してメダルを取ろうというのはちょっときついかたと感じています。
- ・自転車先進国の中では、地域にクラブがあり、その中で一貫したカリキュラムの中で、この年代にはこれを覚えなければいけない。この年代になったらこれをやらなければいけないというのが全て決まっています。統一したカリキュラムでやることにより、各国から、各地域からいきなり集まってきて自転車競技をやって集団で走ったとしても、事故が起きてそれほど重傷にならないという事例があるので、その例にならい、日本でも学校教育の枠にとらわれない地域のスポーツクラブづくりの中に自転車競技を置き、全国統一のカリキュラムでもって、頂点はオリンピックですが、中高年の方のカリキュラムも用意して、安全性を高める努力をしていくべきだと考えています。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

○久保田委員（埼玉大学大学院理工学研究科教授）

- ・いただいた資料の 2 ページ目に河川敷管理道路の話が出ています。路上に車止めがあって走行を阻害するということが問題視されているわけですが、自転車の通行が禁止されているがために車止めがあるのか、そうではないのに走りにくくなっているのか、その辺の状況を教えていただきたい。
- ・あと、私の知っているところではバイクは入ってはいけませんというので、バイクを入れないがためにすごく入りにくくなっているのですが、自転車は禁止されていないので、よっころしょと担ぎ上げてそこを通るようになってはいますが、確かに快適ではないです。何か工夫の仕方があるのかどうか、その辺を教えていただければと思います。

○佐藤氏（日本自転車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長）

- ・私が回答するものではないとは思いますが、車止めの目的は、河川敷道路を安全に利用していただくためのものだと十分理解はしていますが、自転車、歩行者以外の車両が入らないようにするものだと認識しています。
- ・例えば四輪車やオートバイが入らないようにやっただけでいるものだと思うのですが、自転車であっても通行できない幅員に制限されていて、私も自転車が好きで乗るのですが、それが快適さを阻害していると思いますし、そこを無理して乗車したまま通過しようとするサイクリストもいて、のり面を少し削ってみたり、車止めにペダル等々が接触してその場で転倒してしまうという事例も見ているので、ちょっと書かせていただいたところです。

○屋井座長

- ・私からも1点。非常に幅広い内容の提案をいただいている、通勤とか、公共交通との連携とか、大変重要な視点のご指摘もあります。一方でサイクルツーリズムが、最近はまだブームというか広がりを見せているように感じるのですが、その中に公道を使った競技のようなものも比較的増えているのではないかと。すごくレベルの高いものかどうかは別にしても、いろいろなタイプの競技があるような気がします。その辺りは連盟としてはスコープに入っているのか、いないのか。それはツーリズムとの境界線にあたり、両方を兼ねたりする場合もあるでしょうが、その辺りの課題というか、提言やセッションがあればいただきたい。

○佐藤氏（日本自転車競技連盟業務部競技課兼国際事業推進室事業推進課長）

- ・サイクルツーリズムは、皆さまもよくご存じかと思いますが、ツール・ド・フランスという世界最大級のロードレースと言われているものがあります。23日間、タウン・トゥ・タウンという形で同じところはもう二度と走らないで、まちからまちへ一直線に走る公道のレースがフランスで行われています。これこそがサイクルツーリズムで、自転車で知らないところへ行って楽しむという魅力があるもので、それがたまたまツール・ド・フランスではレースです。その際は他の交通を遮断して完全交通規制をして行っています。

- ・本連盟においても公道レースを推進していますが、マラソンほど簡単にできるような状況ではありません。この辺は何か制度的なバックアップがあったらいいなと常日頃思っています。現状、全てのレースを本連盟で管轄しているわけではなく、草レース、ホビーレースと言われるわれわれが公認していない未公認の大会も実際にはあり、参加者はその区別がつきにくい状況で参加される。要はライセンスを持っていない方々が集まってレースをするものですから、右へ行ったり、左へ行ったり、予測のつかない動きの中で転倒事故が起き、重傷な事案が起きています。本来であれば全て有資格者が監修し、アドバイスをし、安全・公平なレースを、例えば本連盟のような自動車競技連盟がお墨付きをして開催すべきだと感じています。
- ・公道レースの少なさについては、タウン・トゥ・タウンというラインレースではなく、ようやく約 10～15 キロの周回路を設置してそこを何周も走るという公道レースが増えてきてはいるのですが、本来で言うところのヨーロッパの人を魅了するようなレースにはなかなかないもので、選手たちが国内でいくら頑張っても、海外ではなかなか通用しない要因になっているのかもしれないと感じています。
- ・未公認大会の話に戻りますが、各地域、各団体の努力により、公道レースが成功しているので増えてきているのですが、何かしらの公道レースで重大事故が起きた場合には全ての公道レースがだめだという印象を与えかねやしないかということで、非常に危惧しています。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。それでは、時間になりましたので、4 番目の最後の団体さんになりますが、一般財団法人日本スポーツコミッションさんからよろしくお願ひします。

○木田氏（日本スポーツコミッション理事長）

- ・日本スポーツコミッションの木田です。私がなぜここに呼ばれたかはちょっとあれだったのですが、実は四十数年前から自転車問題を扱ってきています。四十数年前は駐輪問題です。いま私どもがやっているのは、スポーツを地域づくりに生かそうではないかということですが、もともと私は都市計画としての自転車ということでかかわってきました。
- ・四十数年間のスパンで自転車のことを考え、こういう法律ができるということを見てみると、その中でいちばんのネックというか、そのときは致し方なかったかと思いますが、自転車を歩道にあげたことがいちばん大きな問題ではないか。当時としてはそれしかなかったと思いますが、実は二十数年前、当時の建設省土建などでそういう問題についていろいろ話をしたときに、ちょうどバブルがはじけた後で、いろいろなことを、例えば自転車を軽車両として認知する。この前認知されましたが、そういう話をもう一回やらなければいけないのではないかという話も、お金がかかる話なのでなかなかできなかったりしています。そういうことを思うと、20年ぐらいヨーロッパより遅れているかと思います。
- ・そういう中で、先ほど言いましたように、都市計画としての自転車利用、交通の話もあってやってきた中と、もう一つは、現在、地域の活性化、地方創生という視点からの自転車と、スポーツとしての自転車という両方やってきていて、最初のほうは魅力あるまちづくりという視点から、自転車をどのように使うか。そのためのいちばん最初の課題が放置自転車の撤去、駐輪場の整備という話だったかと思います。特にこの件については、欧米で歩けるまちづくりという中で自転車利用のまちづくりがずいぶんはやって、視察に行ったりもしているし、今シティサイクルで有名になっていますが、コペンハーゲンで最初に実証実験をやったときにも参加しています。

- ・その中で、逆に地域活性化の視点からスポーツとしての自転車をやっていくということになると、郊外での話になります。いま話題になりましたが、サイクルツーリズムという視点なども含めた自転車利用ということだと思います。サイクルツーリズムは、座長がお話になったように非常に盛んになってきていますが、サイクリストのためにやる話なのか、地域活性化のためにやる話なのかということが明確になっていないとか、イベント屋さんのためにやっているという話もあったり、いろいろな課題もあります。今回、推進本部の中に農水省さんは入っていらっしゃいませんが、林道や農道を使ってやる話もあるのではないかと考えています。そういう話もあり、与えられた課題もあるのでお答えしたいと思います。
- ・資料ですが、1 ページ目は私がかかわってきたスポーツと地域づくりの話で、その中の組織としてはスポーツコミッションという言い方で、私どもはスポーツ庁と一緒にやっていて、現在、似たような組織が全国で八十数カ所あるような状況になってきました。いろいろな組織は、縦割りは仕方がない話なので、横割りで官民合わせた組織をつくったらどうかということを提唱しています。
- ・3 ページ目は自転車にかかわる主たる実績です。こんなことをやってきましたということで、私はたまたま卒論で首都圏の 576 駅の駅前放置自転車の実態を調べたという経緯もあってやってきています。その後、土研の中でいろいろな研究会をやったり、練馬区とか、世田谷区とか、課長さんがしっかりしたところがあり、自転車総合利用計画をつくるお手伝いをしてきています。そういう中で、いま新しくやっているのは、サイクルツーリズムも含めてやっています。
- ・与えられた話の中でスポーツを生かしたまちづくりということがあり、今回は自転車ということでやっているのですが、スポーツというのは体育とは違うということをまず理解していただきたいということで1 ページ目に書かせていただいています。いちばん有名なのは、1984 年のロサンゼルスオリンピックから民間がかかわり、スポーツイベントが地域経済の活性化や地域社会の活性化につながると言われるようになりました。

- 5 ページ目ですが、そういう中でスポーツ基本法ができ、スポーツが多様な位置づけや役割を持つようになってきたということにつながって、地域づくり、地域の活性化にもつながってきているということです。そういう中でわれわれが考えているのは、スポーツは競技スポーツ以外のレクリエーションも含めて考えていくべきだろうということもやっています。そうすると障害者問題、高齢者問題、子どもの問題等々いろいろなことがあり、いろいろな意味での社会的効果をいかに発現させていくかということが重要ではないかと思っています。
- 6 ページ目は、スポーツを活用したまちづくりの事例ということで話があったのですが、今はよくても明日は悪くなる例があったりします。例えば北海道の白老町などは大昭和製紙の白老がつぶれた後、地元でクラブチームをつくってやってきたのですが、やはりつぶれてしまったという経緯があるので、成功した事例となかなか言いにくい部分もあるのですが、ここに書いてあるようなところで、鹿島のサッカーや、秋田バスケットのノーザンハピネッツというチームがあつて、この設立にもわれわれはかかわっていますが、そんなことをやってきています。
- 支援するタイプということでは、長野オリンピックで、スポーツボランティアの方々が今はまちづくりボランティアに変わっていろいろな活動をしてきています。間接的にスポーツを活用するタイプの中では、スキーリゾートなどは有名な話かと思っています。産業的な話は少ないのですが、幕別でパークゴルフのものをつくったりして相当なシェアを占めているということを聞いています。

- ・ 7 ページは自転車を活用したまちづくりの特徴です。自転車というのは非常に一般的で、生活の中にもあるし、競技もありますが、普通に使われてきて、ついこの間までは買い物にいちばん利用されていた。この頃は、買い物は郊外に行ってしまうと少なくなってきていますが、相変わらず通勤・通学には使われているし、いろいろな形があります。新たにサイクルツーリズムのようなものが起こってきています。
- ・ ここにいくつか書いてありますが、先ほど少しありましたが、超高齢化問題があり、実は私が二十何年前にヨーロッパを視察したときに、ヨーロッパではその時代から高齢者は自転車に乗ったら危ないのではないかという話が言われていました。日本でもそのような状況が起こりつつあるので、車の免許返上と同じようなことを含めて考えていくべきではないかと思います。
- ・ 8 ページ目は国の役割・要望です。例えば自転車安全利用五則というのがありますが、こういうものをみんなご存じなのかどうか。これは基本的にみんなが知らなければいけない話ですが、知らないし、ここに書いてありますが、本当にどうやって走ったらいいかがよくわからない部分があります。これは子どもの頃から覚えていく。学校教育の中でやっていかなければいけないし、ヨーロッパ、特にドイツでは高校までで教えている。
- ・ 日本でもそういうところもありますが、全体的にはまだまだ小学校で交通安全教室をやる程度です。さらには自転車を自転車だけで考えるのではなく、交通体系の一部として捉えていくことが重要ではないかと思っています。そんなことも考えていくつかやっていて、私どもではサイクリズム推進研究会などをやって、自転車を活用した地域づくりの問題点、課題、いい事例などを紹介したりする研究会を開催してきています。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。それでは、いかがでしょうか。
- ・自転車利用五則の話が出ましたが、内容は皆さんご存じだと思います。国民の利用者の方もかなりの割合で知るようになってきていると私は思いますが、知っていることと守ることとは違ったり、いろいろな課題・問題があると思います。また、走行空間を整備するという前提条件をきっちりやっていって、しっかりと守り、合理的にというか理にかなって目的地に行けるような空間の整備もずいぶん進んできました。条件が少しずつでも進んできている中で、今度は取り締まりというか、ルールをきっちり守ってもらうことも周知と同時にやっていく。こういう状況の中でいま法律ができていると認識しています。

○木田氏（日本スポーツコミッション理事長）

- ・私はいろいろなことで道路整備空間やレクリエーション利用も含めてやってきているのですが、やはり原点は交通安全のルールをみんなに知ってもらうことではないかと思います。それと、五則とここに書いていますが、座長が言われたように、具体的な空間でどうなのという話があったり、左の歩道を走ったらいいのか、右の歩道でもいいのか、その辺がはっきりしなかったり、特に外国人が増えてきているので、そういうことも真剣に考えていけないのかと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。今おっしゃった外国人にもわかりやすいサインや、ルールもそうですが、それも大きな課題だと思います。ほかはよろしいでしょうか。

○長嶋委員（全日本交通安全協会事務局長）

- ・長嶋です。先ほど何人かの方々もおっしゃっていたと思いますが、今の自転車利用安全五則などもそうですが、いろいろなところで、子どもを含めていろいろな団体が、こういったものの普及・促進ということで月間を設けたりしながらやっているところです。ただ、なかなか普及していない。
- ・また、先ほどどなたかがおっしゃいましたが、交通安全教育は本来家庭から、要するに生まれたときからもう道路交通社会の一人として教育をしていくべきではないかというのが本来の考え方だろうとは思いますが、お父さん、お母さんの世代の方々がルールを知らない。マナーもわからないといったところに実は大きな問題がある。そういう問題が起きた根底は、交通安全教育を受ける場、自転車をどのようにして安全に利用したらいいかということ学ぶ機会がなかったところに一つ問題があったのではないかと。そこが今後も大きな課題になってくるのではないかと思います。

- ・学校教育の中でどう取り組みが必要であろうと思います。私が思っているのは、幼稚園・保育園のお母さん方を含め、交通安全教育の機会を自治体なり学校等と連携を持ちながらやっていくのがいちばんいいだろうとは思いますが、学校教育という中で自転車なり交通安全教育をする機会、時間が取れないという現実があります。このところについては関係の団体等々の皆さん、もしご意見がありましたら聞かせていただきたいと思います。

○木田氏（日本スポーツコミッション理事長）

- ・いま学校教育の中では、大部分が小学校ぐらいでしかやってないのですが、札幌市などは高校でもやっています。各市の条例やいろいろな基本方針でできないわけではないので、やっているところがあります。ヨーロッパなどでは高校まで教えたりして、より大人になるのだから大人のルールをしっかり守っていかないといけないということで教育をやっているということがあるので、ぜひ進めていっていただきたい。私は、先進国ではなく、昔の遅れていた時代の中国、自転車が非常に使われていた中国やベトナムにも行ってみましたが、そういうところでいちばん感じたのは、やはり教育がいちばん重要なことでした。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。ルールを知らないのはいろいろなところで議論になるのですが、私は、個人的で申し訳ないですが、知らないこともあるかもしれないけれども、軽視しているというか、ある程度知っていても、逆走などもかなりの人はいけないというルール上は間違っているとわかっているけれども、ちょっと先までとかいうことをすぐしてしまう。だから危険に対する認識も十分ではないこともあるし、あるいは、どこかにもありましたが、起こしたときに切符が切られないというか、罰則金が制度的にも十分でないとか、いろいろありますから、もう少し自覚をきっちりしてもらえるような仕組みが必要だと思います。知らないことと少し違ってきているのではないかという感じはします。個人的なコメントを最後にさせていただきました。どうもありがとうございました。

- ・4団体から、大変短い時間で、もっとおっしゃりたいことがあったとは思いますが、今回の4団体さんは個別にヒアリングさせていただき、なおかつ今回この場で意見交換をさせていただいたということですのでけれども、この後の議題で、ほんの少しだけ時間を延長させていただき、今後の進め方等が出てきます。また今後もいろいろとご意見をいただいたり、意見交換をさせていただく機会もあると思うので、その節もよろしくお願ひしたいと思います。今日はどうもありがとうございました。
- ・それでは、次の(3)の今後のスケジュール等についてというところに入ります。よろしくお願ひします。

○事務局（大野）

- ・事務局からスケジュール等について説明させていただきます。資料3-1をご覧くださいと思います。これまで関係団体の意見を幅広く聞いてきたところですが、それ以外の方々からも広く意見をいただこうということで、11月2日から11月15日までの2週間、Webにおいてアンケートをかけてみて、今後自転車活用を推進する際の課題や取り組むべき事項について意見を集めているところです。
- ・また、今月の10日と11日に愛媛県松山市で開催される自転車利用環境向上会議において、全国から自転車に関する行政、大学等の関係者が集まるので、その場でもいろいろな意見を集めてみたいと考えています。
- ・Webアンケートについては、実施を開始してからちょうど1週間になりますが、これまで約3400件の意見が集められてきています。このアンケートの結果については、次回の有識者会議でその内容については紹介させていただきたいと考えています。今日指摘いただいた高齢者の観点や、環境の観点、健康の観点、教育上の観点といった点は、関係団体の意見を整理、またWebアンケートについても、こういった点に留意しながら意見を整理していきたいと思っているので、よろしくお願ひいたします。
- ・その下の第2回のアンケート調査です。これはまだ予定ですが、骨子案がまとまった時点で、Webでまたさらにそれに対しても意見を集めることを今後検討していきたいと考えているので、よろしくお願ひいたします。

- ・資料 3-2 については、この第 2 回の有識者会議と Web アンケート実施をこれまでの事業に加えたものです。次回の第 3 回の有識者会議については、骨子案の検討に合わせて、開催する時期等については、座長等ともご相談させていただき日程調整をさせていただきたいと考えているので、よろしくお願いたします。

○屋井座長

- ・ご説明どうもありがとうございました。

○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・今日の話をお伺いして、例えば障害を持たれている方、ハンドサイクルに乗られている方や、重点項目に挙げられていない、宮地先生からご指摘のあった環境とか、自転車競技を実際に開催している方々とか、違う観点の方々から追加でヒアリングをしていただいたほうがいいのではないかと思う部分もあるのですが、その辺りは委員会終了後、直接連絡をして相談させていただいても大丈夫でしょうか。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。今のご意見は十分に踏まえて進めていきましょう。具体的な候補になるものについてもご提案をいただくことで結構だと思います。
- ・いま資料 3-1 で説明があったように、今後もアンケートを行ったり、ご意見をお伺いすることがあるので、資料 3-2 の、骨子案が出て推進計画の原案がつくられる間にも、左側に、関係者ヒアリング、Web アンケート等と来ていますが、また案が出てから皆さまのご意見をいただいく機会をぜひ設けていただきたいと思います。それにあわせ有識者会議も、これも本部事務局との相談事項になりますが、そういう進行に応じて柔軟に、検討の回数を増やす必要があれば増やしていただく。
- ・もともとこれは 3 回だったのが 4 回までに出てきました。それと同じですから、もし必要があれば 5 回があることにもなるでしょうけれども、そういうことは今後柔軟にさせていただきたいと思いますが、重要なポイントは、推進計画の骨子案が出た後にもまたご意見をいただくような機会を設けたいということです。

- ・もともとの法律の3条の2項は、国がやらなければいけないこととして、基本理念に関する国民の理解を深め、かつその協力を得るよう努めなければならないことがあり、一方で国民の役割、責務としても協力しなければいけないとなっていますから、こういう計画をつくる段階から意見もいろいろといただき、そういうものを踏まえながら国の計画として定めていく原案をつくっていく。
- ・その結果として、計画が定められて実際にいろいろ実行する場面になったときには、さまざまな関係機関や国民の皆さまの協力が必要になってきますから、そういうことを想定すると、今の段階からできるだけ多くの方の意見も聞いておこう、あるいは取り入れていこうという方向性で計画の検討をしたいと思います。関係省庁の方々もそのような取り組みをいま進めている。その上で下部決定して国の計画にしていくのだという理解をぜひいただきたいと思います。以上でよろしいでしょうか。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・スケジュールに関係してしまうから、今の意見ではないかもしれないですが、骨子案を検討する際に、目的、基本方針の前提をもう少ししっかりと考えるほうがいいのではないかと最近いろいろ考えていて、例えば暮らしぶりや移動の問題や社会の問題がいろいろあり、それに自転車をどのように活用して問題を解決するのか。各地域の特性があり、いろいろな移動手段がある中で、自転車の有用性や有意性は何なのか、どうやって活用していくのか、ちゃんと社会と暮らしの問題を整理しながらどう使っていくかを考えていかないと。
- ・これまでの議論を聞いている中では、活用という感じではなく、まだ対策の時点で話にとどまっているような気がするので、前提をちゃんと考えて整理してからでないとも骨子案はちゃんとつくれないのではないかと危惧しているので、検討のほどよろしくお願ひします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。極めて重要なことをおっしゃっていただいています。久野先生からも、前回、エビデンスの話がいろいろ出てきました。こういう計画をするときには、やはりエビデンス・ベーストというところも非常に重要で、ファクトがあり、効果がどれだけあるかとか、何のために役立つかということをきっちりと分析しておくことも必要です。それはぜひ共有したいところです。
- ・ただ、一方で、計画を定めていく期限もありますから、今回全てのことがはっきりしなくても、方向性が決まった上で、そのエビデンスづくりについては、それを進めていくのだということが明記されていくとか、そういう書き方、表現の仕方については、今後、骨子案が出てきた段階で大いに議論していただければいいと思います。エビデンスをつくるとか、あるいはきちっと調べていくのはかなり時間がかかることもあるので、計画をつくっていく期限とうまく照らし合わせながらできるだけ進めたいと思うので、よろしくお願ひしたいと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。
- ・それでは、そういうこともご意見としてあったということで、いま事務局というか本部の中も数としてたくさんの方がいらっしゃるわけでもないし、皆さん兼業されていたりするでしょうから、そういう中で、ぜひ多くの方にお手伝いしていただいたり、情報を提供していただいたり、あるいは場合によってはボランティアでもいいから手伝っていただけるような環境ができてくると、自転車問題は全ての国民にかかわると言っても過言ではないので、そのようになっていくとすばらしい実効性のある計画になっていくと思うので、よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。
- ・それでは、少し長くなりましたが、これで議題の(3)までは終了ということで、3の閉会に移ります。よろしくお願ひします。

○事務局（大野）

- ・長時間にわたり多くのご意見をいただき、ありがとうございました。座長から指摘もありましたが、今後の有識者会議をどういうタイミングで、どのように開催して、どういう議論を進めていくかということについては、また座長と相談した上で調整させていただきたいと思います。いろいろな意見の中でイベント等の話もありましたが、14項目ありますが、ものすごく検討が進んでいるもの、これまで実績が積み上がっているものと、これから時間をかけて詰めていかないといけないもの、濃淡があります。そういった点は私どもも検討の中で気づいているので、そういった点をどういう計画に位置づけて今後どう進めていくかということが非常に重要になってくると思います。そういった点も含め、今後議論させていただきたいと思います。
- ・今後、有識者会議では、骨子案等大事な検討に入っていくので、事前に委員の先生方のところにお伺いして、十分説明してご意見をお伺いしたいと思うので、そういった際にはぜひよろしくお願ひします。次回の日程についてはまた連絡させていただきます。
- ・以上をもちまして第2回の委員会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。