

令和7年度 第2回 安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 議事録

日時：令和7年12月22日 15:00～17:00
場所：中央合同庁舎第3号館 1階 道路局A会議室

1. 開会

事務局 : 定刻となりましたので、ただ今から令和7年度 第2回 安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を開催いたします。本日司会を務めます、国土交通省道路局の原田でございます。よろしくお願ひいたします。委員の皆様におかれましては、お忙しい中ご参加いただきましてありがとうございます。本日の会議は、対面とオンラインの併用で開催します。オンラインで参加されている委員におかれましては、カメラはオンにしていただいて、マイクは発言時のみオンという形でお願いいたします。また発言される際には、挙手ボタンを押してお知らせください。それから報道関係者におかれましては、カメラ撮りは冒頭の道路局審議官及び委員長の挨拶までとさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

本日、北方委員、栗田委員、古倉委員、畠中委員はオンラインでの参加となってございます。また、井料委員におかれましては、欠席と伺ってございます。

それでは、会議開催にあたりまして、道路局審議官の富山よりご挨拶を申し上げます。

富山審議官 : 道路局審議官の富山でございます。委員の皆様方におかれましては、年末で慌ただしい中、ご参加をいただきまして、本当にありがとうございます。事務局を代表して御礼を申し上げたいと思います。現在、政府、自転車活用推進本部の方では新たな自転車活用推進計画、これを来年度早々に策定をすべく、別途、屋井先生を委員長とする委員会において議論を進めておるところでございます。先日、その素案といったところまでお示しをしておりますけれども、その中におきましては、やはり自転車通行空間のネットワークでありますとか、駐輪場といったいわゆる自転車等の利用環境を整備していくということを、改めて自転車活用推進のその基盤であるということで位置づけまして、これまでの一定の整備、その成果を踏まえつつ、さらに一層どのように質的にも量的にも向上していくかと、こういったようなことを重視して進めるべきであると、そういった内容を予定しているところでございます。そういう状況におきまして、本委員会におきましては、具体的にネットワーク整備でありますとか、あるいは現場でどのような工夫をして作っていくか、そういったことについて活発なご議論をいただいているわけでございます。その成果となるガイドラインでありますとか、手引き類、こういったものが、次期の活用推進計画の実施に向けましても、各地域で、そういう整備を促していくための非常に重要なツールになるであろうと考えておるところでございます。

委員会に関しましては10月に前回開催をしておりますが、その中で自転車ネットワークの計画策定のお話と、それから現場における構造的な整備をどういった形にしていくかと、そういったご議論をいただいているところでございます。本日の会議におきましては、その議論を踏まえまして、計画に関しましては主にデジタルデータを活用して、いかにネットワーク計画に活用していくかとい

うようなお話、それから整備につきましては、道路空間の再配分によるスペースの確保でありますとか、専用通行帯のあるところにおいて、どのように停車を抑制していくか、そういった工夫につきまして、先行する事例のヒアリング等の調査の結果、こういったものも報告しながら、論点を具体化していきたいと考えてございます。

本日こういったことについて、委員の皆様方から、忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、本日もどうぞよろしくお願ひいたします。

事務局 : ありがとうございました。続きまして、屋井委員長より一言ご挨拶をお願いいたします。

屋井委員長 : 年末の大変お忙しい中、委員の皆様どうもありがとうございます。第2回ですから、特にはないんですけども、機会をいただきましたので一つ申し上げたい。この委員会の歴史が長いのは前回申し上げましたけども、もしかすると強調していなかつたのは、この委員会のスタートは自転車を凶器にしないとか、歩行者の安全をどう守るかということが中心でしたので、市街地の特に歩行者の多いところでどういうような自転車の走行空間を作るか、あるいはネットワークとして機能させることによって自然体で自転車利用者が車道等の別の空間に降りていく、使えるようになっていく、こういうことがすごく重要な課題でスタートしたと思います。ですからその部分のある種ガイドラインとしての役割は、しっかりと全うしようということで、その総意の元に作られてきて、改定をされてきたということなんですね。それがゆえにですね、その構造に関して言うと、色々としっかりと検討してやってきたんですが、その割には、車道混在という方式しかほぼ使われてないということで、自転車専用通行帯のみならず、専用道についても、色々なことをガイドラインで書いてますけども、ほぼ使われてない状況にあります。

また、計画に関しても、車道混在ということを前提にすると特に、沿道との合意形成等必要ありませんから、そういうことで言うと、計画プロセス、特に住民の関与を前提とするようなプロセスも使われてないということにもなっています。ガイドラインとして作ってきてるけども、より一層、今のタイミングで、あるいはこれから必要性に合致するように、変えていく場所が多いんじゃないかなと思ってます。そういう意味で、構造なんかに関してもいろいろと広げていかなきやいけない。計画論に関しても、今回もいろいろお話をありますけど、それにとどまらず、大いに、広めていくべきところを広めていかなきやならないんだろうなというふうに思っています。ぜひ今日も様々な観点から幅広くご議論いただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございました。

事務局 : ありがとうございました。

それでは、報道の方におかれましては、これ以降のカメラの撮影等はご遠慮願います。

2. 議事

事務局 : それでは、議事に先立ちまして、会議資料の確認をさせていただきます。本日会場の方にはタブレットをご用意しております、議事次第に記載のとおり、次第、委員名簿、出席者名簿、それから資料1として計画に関する検討状況、資料2として整備に関する検討状況、資料3として今後の進め方、それから参

考資料として前回委員会の振り返りとしてございます。また、次第と配席図についてはお手元にも配布してございます。併せまして、現時点未定稿ではございますけれども、データの活用の手引きのVer1.0をつけていっているのと、道路空間の再配分による通行空間整備に関する参考資料（仮称）について、こちらタブレットの一番後ろの方にかなり分厚いページですけども、ご用意させていただいてございます。データの手引きについては、タブレットに入っておりますけれども、お手元にも紙で配布をさせていただいてございます。

委員についてご連絡でございますけれども、本日対面でご参加予定だった日本サイクリング協会の小林博理事につきましては、急遽欠席ということでご連絡をいただいたということでございます。

そうしましたら、ここからの進行については、屋井委員長にお願いをしたいと思います。屋井委員長よろしくお願ひいたします。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

それでは、早速でありますけども、議事次第の(1)から入らせていただきます。その中に計画、整備の2つありますが、まず最初に計画ということで、事務局から資料1があると思うんですけど、それをもとに説明をお願いします。

土田参事官：道路局自転車活用推進担当参事官、政府の自転車活用推進本部事務局次長土田でございます。私のほうから、資料1、まず計画に関する検討状況について、ご説明申し上げます。

では、冒頭、富山審議官の方からもございましたとおり、前回10月の委員会におきまして、計画と整備、それぞれについてこの委員会で議論をしたいというところで、ご議論いただいたところでございます。その際、計画、特にデータの活用については、ワーキングを別途立ち上げさせていただきまして、自治体の方に活用いただけるような手引きを策定することを念頭にご議論いただきたいということでさせていただいたございまして、実際、2ページにございますように、ワーキングの構成として吉田先生をトップとさせていただき、小嶋先生、井料先生に入っていただいた上で、自治体の皆さんにも加わっていただきワーキングを構成いたしました。そのワーキングにおきまして、3回、これまで熱心なご議論をいただいたところでございまして、その議論を踏まえて、手引きという形でできればまとめていきたいというふうに思ってございます。紙ベースのものについても、机上で、参考で配布させていただいてございます。まだ未定稿なので、後でまた、回収という形になってしまふかもしれません、このご議論用に少し見ながら活用いただければというふうに思います。3ページ目以降で手引きの概要をまとめてございます。

まずこの活用の意義でございますけど、我々の思いといたしましては、やはりその自転車の通行空間を整備していく上で、それぞれの自治体の皆さんにネットワークの計画を作っていただくことがまず大事だろうと思ってるところです。その際、やはり何らかそれぞれの地域ごとに課題があると思います。その課題に対応して、自転車のネットワーク、どこにどういうふうに作るのかというのが大事になってくると思ってるところでございますが、どの路線をその課題に対応して抽出をしていけばいいのかという点について、悩まれてる自治体の皆さん、あるいは、我々としても、そこに対してこのようにしたらいいですよというのをわかりやすく伝えきれていないんじゃないかなというところもございました。ですので、その点について特にデータを活用しながら、効果的に策定

していっていただけるんじやないか、していってほしいという思いも込めまして、この手引きを策定したいと考えているところでございます。

例えば、データの観点ではいろんなデータ、それぞれ進んで、その活用が進んできているけれども、自転車の分野でどのように使えばいいのかわからないであるとか、どんな作業が必要になるのかとか、そもそもどんな情報があるのか、そんないろんな疑問なり懸念があると思います。もしかしたらこの手引きの内容自体は、詳しい方にとっては当然だよというところもあるかもしれませんけれども、あらゆる自治体の皆様の目線を合わせるという観点で、このようにすれば活用ができますよというのが伝えられるような内容にしたいと思ってございます。

4ページ目、5ページ目のところですけれども、まず4ページ目は目次でございます。今言ったような意義、考え方をまず初めにというところでお示しをしたいというふうに思ってございます。2番3番が、現行の別途この委員会でお作りいただいたるガイドラインにデータの種類は既に言及があるんですけれども、特に昨今データの蓄積が進んでいたりとか、あるいは、なかなか我々として示せていないデータについて、個別に2番と3番で深堀りして説明をしたいと思ってございまして、それがプローブデータとネットワークデータでございます。それらも踏まえた様々な自転車に活用し得るデータについて、それぞれの地域課題に寄り添いながら、こういうふうに活用ができますよという手順も含めて、お示しをしたいと思ってるのが、4ポツでございます。

5ページ目、はじめにというところで、今申し上げたものを改めて書いてございますけれども、1.4で、この手引きでお示しするのは、特にネットワーク路線の選定ですと書いてございます。冒頭申し上げたように、計画を作っていただきたい、計画を作る際にはどの路線を対象に自転車としてのネットワークを講じればいいのか、そこをどのように抽出するのか、お悩みが大きいところかなと思います。そこで様々なデータが活用できるんだよというのをご提示したいというところでございます。1.5につきましては、様々なデータがある中、さらには、ガイドラインでもこんなデータがありますよというのをお示ししてるところですけれども、特にこのプローブデータとネットワークデータの活用、蓄積が進んできてきて、これまであまり我々としても、使い方についてお示しができていない、こんな使い方があるよという伝える意味があるだろうということで、この2番と3番、プローブデータとネットワークデータについて特に解説を深めたいというふうに考えているところでございます。

では6ページ目が、まずプローブデータについての深堀りの説明でございます。まず、プローブのデータとしてどういうものがあるのかというものを整理させていただいた上で、その特徴ということで、どんな情報あるいは、どんな入手ができるのか、という観点で整理をさせていただいているところでございまして、その上で2.2でどんな形でそれを活用できるのか、どういうデータをどのようにすれば、狙いとするものが抽出できるのかという点に触れたいというふうに思ってございます。

7ページ目、データの概要、プローブの概要でございます。皆様ご案内のとおり、スマートフォン、いろんなアプリが位置情報、GPSデータを個人の承諾のもとで取ったり取らなかったりしているというところでございまして、取ってるアプリについては、様々な取得の間隔であるとか精度ございますけれども、位置情

報が取れています。それを加工すれば、ある程度その自転車がどのような移動をたどっているのかというのが取り得るという形になってございます。また、NAVITIME といったような自転車利用に特化したアプリも一部ございまして、これであればもう自転車にフォーカスした移動の情報が取れるというところでございます。また、昨今サービスが広がっているシェアサイクルにつきましても、まさに自転車が移動するデータでございますので、これもしっかりと活用できるだろうというところでございます。

一方で、それぞれのデータ、属性であるとか、母集団あるいは、使ってる方の癖がございまして、そういうものを加味しないと、やはりしっかりと分析ができないので、そういう点も併せてこの手引きでは書いていきたいというふうに思ってございますけれども、8 ページ、9 ページでございますが、それぞれのデータでどのような属性が取り得るのかというものをまず 8 ページでお示しをしてございます。左側にある年代、利用目的、交通手段、エリアの分けに応じて、それぞれのデータでどのような属性の抽出が可能なのかというものを整理させていただいてございます。例えば、様々なアプリの GPS データについて、利用目的、通学で丸をつけてございますけれども、それについては 9 ページ目ご覧いただきますと、そのデータにおいて、例えば平日の朝夕の時間帯に学校のあたりを移動する方がいれば、その人は通学の目的で使ってるね、このように属性が抽出できるよねという形で、それぞれ 8 ページ目、9 ページ目を整理させていただいており、自治体の皆様にご覧いただいたときも、自分が狙っている属性をどのデータから、どのように抽出すればいいのかという当たりをつけていただくような情報になればいいなというふうに思ってございます。

10 ページ目につきましてはネットワークデータ、ここではバイシクルネットワークデータということで BN データと略させていただいてございますが、これまで作った後、ネットワークを作った後のデータ、どの路線に、専用通行なのか、車道混在なのか、どのような整備形態で整備されてるのかというのが見える化できるデータのフォーマットがこれまでございませんでした。これについて、先行している東京都さんあるいは、その他の自治体さんの事例を参考しながら、我々として国としておすすめするデータフォーマットを策定していきたいと思ってるところでございます。そのデータにつきましては、まさにネットワーク路線の検討であるとか、作った後のフォローアップ等々について活用ができますよねと考えており、その観点で説明を加えていきたいと思ってるところでございます。

11 ページ目、今申し上げたようなことを基本的な考え方として書きたいなと思ってるところでございますが、右側ですけれども、ネットワーク路線の検討、さらには、作った後計画のフォローアップ、このために使う情報については必須項目として作ってくださいねというふうに言いたいと思っています。それ以外の情報については任意ということでプラスアルファのリッチな情報としてそれぞれ加えていただくことをおすすめしたいと思ってるところでございまして、実際のデータの区分については 12 ページ目以降でお示しをしているところでございます。

大きくリンクとノードということで、分けさせていただいており、リンクについては 12 ページ目、13 ページ目に、左側にある情報項目ごとに属性情報、こんな情報を入れてくださいね、必須と任意はこの区別ですよという分けをさせて

いただいているところでございます。

14 ページ目がノードでございまして、同様の観点でそれぞれデータの情報を整理させていただいているところでございます。

15 ページ目でございますけれども、具体的な描画のイメージでございますが、まずノードにつきましては、基本的に交差点単位でまず配置をしていただいた上で、自転車のネットワークのための情報でございますので、交差点だけではなくて、左下にありますように整備形態が変わることろ、専用から矢羽根、あるいは矢羽根から何もないところのように、整備形態が変わるポイントでもノードを配置していただきたい、この A ノードから B ノードまでは矢羽根ですよとか、B から C は専用通行ですよ、このようなことがちゃんとわかるように設定をしていただきたいと思ってるところでございます。

16 ページ目以降はその深堀りしたプローブデータとネットワークデータを使いながら、それをどのように活用していくかという点をお示したのが、第 4 章でございます。特にここで気をつけて書きたいと思ってございますのは、この地域課題に対してこのデータをいかに使うのかという観点で整理をしたいと思ってございます。やはりそれぞれの地域にそれぞれの課題があり、その課題に応じて自転車を活用する、あるいは自転車に関する課題を解消するために、ネットワークの整備というものを考えていくところだと思いますので、どの課題を設定してそれに対してデータをどのように活用するのか、この観点を特にご説明をしたいと考えているところでございます。16 ページ右側にありますのは、その主なフローでございまして、まず地域課題、もう既に設定されてる、あるいは思い描いている課題、抽出されてる課題は多分地域ごとにあろうかと思いますけれども、それをより鮮明にしていただく、あるいは深堀りしていただく観点で、その周辺となる様々なデータをまず集めていただくところから、マクロ的に集めていただき、地域課題をよりブラッシュアップする、鮮明化するという作業があるのかなと思っています。その上で、具体的に取り組むべき課題を優先順位をつけながら設定していただくと思っております。設定した課題において、データを使いながら、その可視化をしていく作業が発生していくわけですけれども、この際にどのような観点でやっていけばいいのかを具体的にご説明できればと思ってるところです。

17 ページ目、先ほど申し上げたフローでございます。詳細割愛しますけど、マクロ的に情報の収集をして、地域課題を設定してそれを可視化して、さらにはデータ活用と高度化を図って、こんなプロセスかと思っているところです。

18 ページ目、地域ごとに設定するべき課題がそれぞれ本当に千差万別であると思いますが、例えばということで 7 つほどこちらでは挙げてございまして、それぞれの主なこの地域課題に対応して、19 ページ目以降にあるようなフロー、データの抽出の仕方を具体的に解説したいと思ってございますけども、例えば駅周辺の歩行者自転車の交通安全という課題があるだろう、例えば 2 番にあるように自転車通学の交通安全があるだろうというふうに考えているところでございまして、例えばその 1 番の駅周辺の交通安全について言えば、19 ページにありますように、このようなデータの抽出の仕方があるんじやないかということでお示しをしてございます。利用・安全・ネットワーク、3 つのそれぞれの視点から必要なデータがあり、それを抽出していけばいいんじやないでしょかという頭出しでございまして、例えば利用の視点では、深堀りをして説明した

プローブデータ、これをその属性ごとに抽出をした上で、路線別の自転車の交通量というのがわかってくるだろうというところ、安全の視点で言えば交通の事故データを活用することによって、どの路線で自転車関連事故が多いのかということがわかってくるのではないか、ネットワークの視点で申し上げれば、道路の現状の情報でありますとか、あるいは深堀りしたネットワークデータ、規制の情報等々を活用すると、どの路線にどんな整備が行われているのかいなか、そのようなことがわかってくるだろうと。そして、3つの視点を重ね合わせることによって、自転車交通量が多くて、歩行者との錯綜リスクが高いんだけれども、ネットワークがあまり整備できてるでない、こういった路線が特定できてくるんじゃないかというのを解説したいと思っております。同じように20ページ、中高生の自転車交通で言えば、利用の視点でプローブデータを使うことによって、学生の自転車交通量が多い路線、安全のデータを使うことによって、学校周辺で危険性の高い交差点や路線、ネットワークの視点を使うことによって、整備できてるのかできていないのか、こういった点がわかってくる。そして、これを重ね合わせることによって、事故あるいはヒヤリハットが多いような道路において、自転車のネットワークが整備されてるされてないというのに加えて、実は裏道を通ると、交通量が少ないからむしろそっちを通した方がいいんじゃないかとか、そういったサジェクションも得られるだらうということで解説をしていきたいというふうに思ってございます。

今申し上げた重ね合わせのイメージを21ページにお付けしているところでございまして、様々なデータから得られるそれぞれの視点を重ね合わせることによって、今申し上げたような示唆が得られるのではないかというのをお伝えできればと思ってございます。

22ページが更なるデータの活用ということで、それぞれのデータにつきましては、交通の需要予測であるとか、さらには道路データのプラットフォーム、こういった既存のデータプラットフォーム、さらには将来の予測等々に使うことが可能ですよというのも併せてご紹介をしていきたいと思ってるところです。以上がデータの活用の手引きについて簡単に概要をご紹介させていただきました。

23ページ目以降はその他の取り組みということで、我々本部として、ネットワーク計画をより策定をいただくために取り組んでる事項をご紹介できればというふうに思っております、まず24ページ目が計画の調整会議というものを今開催しているところでございます。国あるいは、都道府県を事務局とさせていただき、市区町村の自転車担当、さらには、警察の方にもご協力いただいて、各県単位で会議を設置してございまして、計画の策定の意義であるとか、情報共有、整備に向けた情報共有を行うことによって、自転車ネットワーク計画作ってみようかって思っていただけるような環境作りとして活用していきたいと思っているところでございます。それぞれ今順次、各県単位で会議をさせていただいており、継続的に行いたいなというところでございます。

25ページ目、その他の取り組みということで、自治体の皆様においては、まず自治体の全域を対象にしなきやいけないのではないかでありますとか、全ての項目、例えば整備のスケジュールを含めてどの路線をどの整備のスケジュールで作るというのを決めなきやいけない、フルセットでネットワーク計画作らないと作れないんだと思っていらっしゃるところも多いかと思いますので、そ

ではなくてできるところからでいいんですよというメッセージを伝えるために、地方版の自転車活用計画と併せて作らなくても、ネットワーク計画だけでも作ってくれていいんですよ、ありますとか、エリアも全域を対象とするだけではなくて、もう本当に課題に応じて優先的に行うべきエリアをフォーカス当てて作っていただくのもいいんですよ、ありますとか、フルセットの項目だけではなくて、まずはどのエリアでどのネットワーク路線を対象にするんだ、こういったところだけでもいいんですよ、というのをお伝えしつつ、ネットワーク計画の策定の働きかけをさらに進めたいと思ってるところでございます。計画に関する検討状況は以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、ただ今ご説明いただいた資料1なんんですけども、番号はついていないけれど、Ver1.0という案が配られているんですね。今日の議論としては、Ver1.0という案について、議論していただきたいということですので、スライドの方の記載事項に関するご質問、ご意見でも結構ですし、あるいは、Ver1.0をご覧になってご意見、ご質問をいただいても、結構です。よろしくお願ひします。WEB参加の委員の方々については、手挙げ機能をチェックしてください。それではいかがでしょうか。

入谷委員：一般財団法人全日本交通安全協会の入谷でございます。詳細な説明ありがとうございます。データ活用という話をご説明いただいたんですが、私は前回欠席したのでその時説明があったのかもしれません、データを収集するための方法というのはどういうふうにやるのでしょうか。住民の方にお願いして、スマートにアプリを入れてくれとか、そういうことをやるんでしょうか。それにプラスですね、もしそのデータを一定の数集められたとして、その信頼性というのはどうやってカウントするのでしょうか。つまり一部の動きなのか、それとも、十分なだけのサンプルが取れているのか、そういったところの判定の仕方をどうするのか疑問に思ったのですが、そのあたりを含めてお答えいただけないとありがたいです。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ほかにご質問やご意見があればお伺いしますがいかがでしょうか。

三国委員：24ページの「計画」に関する自転車ネットワーク計画調整会議というものなんですけれども、メンバーが都道府県単位になっていて、いろいろな機関の方がいらっしゃいますけれど、こういう方々は大体何年か経つと交代されているじゃないですか。今まで金沢でも、自転車ネットワークの会議をやっていて、3年以内にメンバーが全部変わっていくんですけど、変わっても続けていけるような仕組みが大事だと思うんですが、その点はどのようにお考えですか。

屋井委員長：どうもありがとうございます。ほかにいかがですか。とりあえず、ご質問、ほかに出てこないようでしたら、ここで一旦切れます。質問としては今お2人から出てきましたので、よろしくお願ひします。

土田参事官：ありがとうございます。まずデータについてはその住民に頼むというよりは、このアプリに関するデータを持っている事業者の方に、該当するデータをいただけないかということをお願いして買うというのが基本という理解です。例えばシェアサイクルについては、自治体の皆さんと協定を結ぶことによって、自分の公用地の土地を貸し出してポートにしてもらう代わりに、当該データについて提供していただく、としているところもあります。そういうところはコストもかからず入手できるところもあろうかと思いますけども、いずれにして

もやはりある程度のコストをかけながら、その GPS データを所有している事業者の方から入手するんだろうなと思っているところです。

入谷委員 : 今の説明に対してですが、車でしたらそういったデータを持ってる事業者の方はかなりいるだろうと思いますが、自転車でもそのようなデータを持っている事業者の方はいるのでしょうか。

土田参事官 : 自転車に最初からフォーカスしたデータというのは少ないと思います。ここに書いてございますのは、自転車 NAVITIME のように自転車を使う方がナビのアプリを使って移動されれば、それはもう自転車そのものなので、それ自体を使えばいいと思っておりますけれども、それ以外の場合は、何らかの形で予想を立て抽出をしていくことが必要だと思ってます。例えば、スピードが徒步よりも速くてバスよりも遅ければそれは自転車だろうとか、使っている方がこの時間帯に学校の周辺にいるならそれは学生さんだろうという形で、原データからある程度予想しながら抽出をすることによって、自転車のユーザーをその属性ごとに特定していくという作業が別途必要だと思っております。

入谷委員 : 携帯で自分の位置を取ってる方のデータを事業者からもらうということでしょうか。

土田参事官 : おっしゃるとおり、その理解です。

事務局 : いわゆる人流のビッグデータと言われているデータが世の中ありますけれども、その中から、そういったデータを販売されている事業者さんの方で、ある程度移動手段を推定し、これは鉄道、これは車、これは徒步と区分している中に、自転車というカテゴリーもありまして、最近は自転車のみを抽出したデータを最近は買えるようになってきていますので、まずはそこをターゲットに掲載をさせていただいております。

入谷委員 : ありがとうございます。

土田参事官 : おっしゃったように、今まで車であれば車用のデータがたくさんあるのに比べて、自転車には使えるデータが無いのではないかと思われる方がすごく多いと思いますが、実は状況も変わってきてますし、蓄積されているデータも変わってきていて、自転車に使えるデータもこういうふうに使えますよ、ということをお示しができるといいなと思っているところです。サンプル数のサイズについては、ある程度、信頼に足るぐらい、長期間のスパンのデータを集めて購入するとか、信頼性に応じてしっかりとしたサイズのデータを集めていただくということが必要になってくると思っています。

担当者については、役人の常で、数年に 1 回異動がありまして、変わってしまうというのは起こりうると思っているところでして、どうしても、肩書きといいますか、組織で参加していただくものですから、同じ方がずっと居続けることは担保は難しいかと思いますけれども、例えばキーマンになってる方にはずっと居ていただく方がいいとか、それぞれの会議あるいは、地域によって事情も状況も違うでしょうから、個別にお話を伺いながら、その方にずっといていただけるにはどのような方策があるのか、少し勉強させていただければと思っています。今、行政しかこのメンバーではないところで、ずっとウォッチいただける、まさに三国さんのような NPO の方の参画をどうするかということについては、少し勉強させていただければと思います。

屋井委員長 : どうもありがとうございます。ほかにはご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

古倉委員：NPO 法人自転車政策・計画推進機構の古倉でございます。よろしくお願ひいたします。質問と意見が混ざりますが、3 点ございます。

まず一つが高齢者の利用についてという点でございます。資料 1 の 8 ページに 70 歳以上の利用が少ないと書いてございますが、この認識は少し間違っているのではないかと思います。例えば、「自転車の保有実態調査」という報告書を自転車産業振興協会より出しておりますが、この 44 ページを見ますと、70 歳以上で 11.4%、つまり全体 100% のうち 1 割以上が使っていまして、60 代も 18.1% ということで、高齢者の利用が相当多いということになります。そうしますと、もし仮にデータとして高齢者のものがない、あまり取れないという話になりますと、実態に合ったデータの取得はできないのではないかと思いますので、その辺を工夫していただきたいです。高齢者を置き去りにせず、高齢者のデータを集め、しっかりと対策、分析をしていただき、トータルとして、年齢別の利用構成に当たるようなネットワーク計画に仕上げていただく必要があるのではないかと思います。ちなみに同じ報告書の 98 ページに月あたりの利用日数の記載がありますけれど、70 歳以上でも月あたり 10.4 日利用しています。例えば 20 代で 11 日、それから、30 代で 12.3 日、それ以降の年代ではほとんど 10 代ぐらいです。つまり 70 歳以上も結構たくさん使われてることですから、その利用実態を反映せずにネットワーク計画を考えることは、これは問題が多いのではないかと思います。特に高齢者は、自転車の安全利用についてもっと向上していただく必要がありますので、そのためにも、これを反映したネットワーク計画が必要なのではないかと思います。これが一点です。

それから 2 点目はですね。これは 11 ページに関連する話、あるいは 17~18 ページに関連する話かと思いますが、自転車ネットワーク計画の基本的な考え方について 11 ページで書いてございますが、データの用途として、現状の課題設定を利用のみならず、例えば通勤で何% 増やしたい、あるいは、高齢者の利用をもっと増やしたいという目標があれば、そのためのデータの使い方というものがあるのではないかと思います。これは 17~18 ページの中で、自転車活用計画との連携というのが書いてありますが、ネットワーク計画を定めた自活計画を推進すると考えておられるわけで、当然ですけども、活用の場面で地域に対する活用は当然あってもいいと思いますが、さらに自活計画の目標とリンクするような形のデータの採取というか、結果的に調べた上でこれを目標に反映するということもあるかもしれません。逆に、そういうデータを取ってその目標に近づくようなリンクの仕方というのがあるのではないかと思います。

それから、3 点目になります。これは次のデータの取得あるいは活用の部分で資料 2 と関係するかもしれません、15 ページの歩道と車道の通行位置に関するデータを取得し、これを分析することが必要なのではないかと思います。特に、15 ページにあたると思いますが、歩道・車道の通行位置がわからなければ、例えば速度について、原則車道通行を標榜している以上、車道での通行状況は、車道での走行空間のレベルに影響しますし、歩道での通行状況も、徐行ができない、歩行者に対して相当圧迫を加えている、という話を出そうとすると、そういうデータを分けて取れれば非常にありがたいです。データの密度から考えるとなかなか難しいと思いますが、そういうデータを取る方法も考えていただいて、いわゆる車道が原則、歩道が例外であることを推進する基本のデータとして今後活用できると思います。そういうデータの取り方にもご配慮いただ

ければいいのではないかと思います。以上3点です。ありがとうございました。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では続けて何人かご意見いただきたいと思います。いかがでしょうか。

畠中委員：私の理解が甘く、まだよく理解できてないのですが、この自転車ネットワークデータに関しては、これからもちろんそのネットワーク計画を作ろうという方ではなくて、今現在ネットワークを作っている方々に新たにデータ化して、日本中をもっとデータでうまくできるようにしようということですね。プローブデータとは全然違う、これから作るというよりも今作ってる方のためのものですね、というところが一点と、私自身も今日皆さんのご意見を伺いながら勉強させていただこうというところで、あまりデータ活用に関しては詳しくない状況ですけれど、一点不安なのは、データというと、どうしても都市部に偏っているのではないかというように感じました。これからネットワーク計画を作ろうという地域に関しては、まだまだそういう使えるようなデータが少ないところもあるのかなと。そういうところが全く自分に関係の無いものとならないように、是非こういうデータを踏まえてこう作るという良いものができるんだよ、というのが伝わるように意識をして書いていただいたらいいなというのと、データだけではなく、是非地域の歩行者の方の交通であったり、公共交通との接続であったり、色々なものを総合的に判断して住民のニーズも聞きながら作ってください、というのを強調しながら作っていただけたらいいなと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

楠田委員：モビリティジャーナリストの楠田でございます。ご説明ありがとうございました。こういった手引きを作るというのはとてもいいなと思っております。一方で、拝見すると、まだまだブラッシュアップが必要で、腑に落ちない点がたくさんあるなと思っております。今、自転車に向き合っている自治体職員の方とどういうふうにデータを集めてネットワーク計画のようなものを作ろうかという話をしていますと、データに基づく策定の方法がわからない担当者の方々がほとんどだと思うんです。自転車には最近乗ったことがなく、車中心ですし、最近の自転車はどうなっているのかあまりわからない方々ばかりだったりするので、そういう点でぱっとこれを見ると、先ほど配布いただいたパワーポイントの資料を見ますと、積極的に自転車プローブデータを使いましょうというように見えて、しかも買いましょうとなると、買うにもお金がないという自治体さんがほとんどです。大きな自治体さんだったら買えるのではないかと思いますが、ほぼほぼお金の無い自治体さんにも広げて、自治体さんのネットワーク計画や活用推進計画を広げていくと思うので、その感覚からすると、結構ハードルの高いデータ活用ではないかと思っていて、もっともっと優しく書いて差し上げたいと思うんです。入門編が欲しいと思っています。そういう観点で見ると、まず目次の構成ですが、はじめにの1はいいと思います。次にデータ活用のやり方、方法を優しく教えていただきたいです。どのようにして、PDCAを回すのか、データ活用に基づく策定の事前事後評価を含めたPDCAサイクルのやり方をとても丁寧に書いていただきたいと思います。その後に、このようなやり方や例があり、その中の一つがプローブデータである方がいいのではないかと思うんです。デジタルのデータを使ったやり方というのはほかにも色々あると思います。こういうビッグデータ的な使い方ではなく、グーグルフ

オームを使ってアンケートでどこが危ないのか、どのように直したらいいのか質問するのもデジタルなデータだと思います。どのようなデータ取得方法、活用方法があるのかということについて、すごくハードルが低いものから、こんな高度なこともできますと、松竹梅のようなものがあつたらいいのではないかと思っています。そのやり方も本当に色々あると思っていて、金沢の先生がやられたような形をアップデートして、デジタルでやっていくような方法もありますし、今回ご説明いただいたようなやり方などもあると思います。最近では、目的と対象によって手法を結構変えた方がいいのではと思うこともありますし、先ほど古倉委員がおっしゃったように、高齢者の方ですとか、プローブデータが取りにくかったり、同じ通学でも中学生と高校生では取れるデータが全然違うんです。中学生ですとスマホを所持して登校出来ないことがあり、そういう場合はデータが取れません。高校生でしたら、私の学校では無理でしたが、最近は学校によって所持して登校していい場合もあります。そのようにデータ取り方も違いますし、対象によっても違いますし、自治体さんのお金の予算によっても違います。なので、対象によってどのように取っていくのがいいか、対象が特定できるのであればその方々に直接聞いた方がいいです。もしも何かにつけてもらって取る方法もあります。さらに行動変容を促すとか、一緒に参画してもらうとすると、コミュニケーションを取りながらデータを取れた方が良く、皆からこういうデータが出てきたので、皆で気をつけようというような、交通安全教育を兼ねた形でもデータが取れたりしますので、対象、目的、コストの問題、取得のしやすさ、分析のしやすさ、コミュニケーションのしやすさ、事後評価のPDCAを回すことと、職員さんのスキルや予算によつても、全然違いますので、この辺りも念頭に置いた内容を取り挙げていただきたいと思います。よろしくお願いします。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ほかにはいかがですか。

田中副市長：宇都宮市の田中でございます。佐藤市長の代理で来ております。今回のお話いただいた中で、基本的に自治体が自転車なり道路の計画を作る際は、やはり何かしらのデータに基づいて作っているはずなので、おそらく自治体の人がこの手引きを使うときには、データの違いについて知りたいと思うんです。今楠田さんがおっしゃった内容と似ていますが、今回のようなビックデータや、従来から行っていたセンサス、PTなど、色々なデータがありますから、データの性質を比較して、こういったことを知りたいときにはこういう調査、データを用いればいいというのがわかるような一覧的なものを一番最初に持つくると、このガイドラインがすごくわかりやすく、使いやすくなるのではと思います。その中で、ビッグデータを使おうとしたときに何でも出来ると思ってしまうのは駄目で、そもそもサンプル数が少ないと信頼性が保てないので注意が必要であるなど、データごとに色々な限界や得意分野があると思いますので、それをしっかりと明確にしてあげることが必要です。それから、今回ビッグデータを使うということなので、それによって、従来の調査方法の代替になるのか、コスト低減や手間だったことが楽になるのか、何かしら新しくできるようになるのかということを分けて整理してあげると、選択肢から選ぶ際にわかりやすくなるのではないかと思いました。今回はプローブデータに注目されているということですが、プローブデータをどう使うということもさることながら、やはりニーズ、こういうことを調べたいときに、知りたいときに、こういうデータ

を使えるということをしっかりと示してあげることが大事で、そのなかの一つがプローブデータではないのかと思いますので、そこを明確になるようにしていただければと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございます。

小林委員：NPO 法人自転車活用推進研究会の小林です。私は前から、きちんと根拠があつて、データを揃えて説得力を高めるべきだということを思ってるので、方向としては、すごく評価すべきだと思うんです。今までわからなかつたものもわかつてくるだろうと思うんですが、その先ほど古倉委員もおっしゃったように、わからぬところもあるわけですよね。スマホ持っていない人達のデータが取れないこともありますし、やはり自転車活用推進の中で、一番大きなもの、流れとしては自転車通勤だと思いますが、その部分はこのデータでは取れないはずなんですね。こういうデータがあるので、この道を使った方がいいねということを結論まで結びつけることは、すごく難しいような気がします。こういうデータを扱うにあたって、専門知識も必要でしょうし、全体の街作りのコンセプトみたいなものが整理されていないと、何か明後日の議論になりそうな気がします。吉田先生もいらっしゃいますので、是非、本当にわかってる方々が、一回モデル的にやっていただきたいです。宇都宮市で全部やるのだったら一回やってみて、それで新しい形で、今までのネットワーク計画ではこちら側でこういうふうにこのルートを作っていたけど、実はこっちの方がいいんだと、その方が正しいんだということが証明できたら、すごく発展すると思うんです。今の状態で、じゃあやってねって投げたときに、対応できる自治体があるかというと、大丈夫かなと思うので、これ自体は新しい試みとしてすごく評価すべきものですから、もう少しわかりやすいように、私みたいなデジタルデバイドでもできるように考えていただきたいとお願いしたいと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それではどうぞ。

久保田委員：私も皆さんと大体同じ意見ですけれども、まずは自転車プローブという全く新しい世界を切り開いていくという非常に先進的な取り組みについて、強く支持したいと思います。一方で、楠田さん、畠中さん、小林さんもおっしゃったように、ついて来れない人が多分かなりいらっしゃる気がしていて、そこが怖いですね。そうならない工夫も必要だろうと思います。色々なことを全部統合したシステムというのは、最先端としてモデル的にどこかでやっていただく一方で、もう少し、楠田さんが松竹梅とおっしゃいましたがまさにそれで、簡単に、例えばプローブデータだけを紙にプリントアウトする。ETC2.0 のデータも紙にアウトプットしそれぞれを机の上に乗せる、というようなことをして、自転車ネットワークを考えるワークショップの中で、皆で紙を見比べてこうこうしようねといった議論ができるというのが最低限だと思いますが、それでも、十分、一歩進んでると思うので、そういうことをやっている自治体もあってもいいと思うんです。それもある種のモデル地域でみたいなものなので、そっちはそっちでやっていただいたらいいのではないかと思います。先ほど古倉さんがおっしゃったように、私も歩道と車道のどちらを走っているのかということは決定的に重要なデータだと思っていまして、それを事故原票になんとかして欲しいと前から申し上げたんですけども、今回、GPS でそれができるようになるのであればいいですが、そうでないなら、例えば、自転車が第 1 当事者、歩行者が第 2 当事者になっている事故の地図が机の上に乗ってるというのでも、ワークショ

ップでは十分議論ができるような気もするんです。というような、両構えぐらいでやっていただきたいというのが一つの意見です。

もう 1 つ、需要予測まで想定されてるというのはすごいと思いますが、22 ページですか、確かにこういうデータをフルに使うと、超一流コンサルタントの人であればこの交通需要予測までいけると思います。ただ、この需要予測のフローを見て非常に気になるのが、とにかく自転車が増えればいいというように見えるわけです。ですから、車からも、下手したらほかの交通手段と言っているのでバスからも奪おうとしてるのではないかと、すごく気になりました。これは自転車活用でも申し上げましたが、自転車も公共交通も非常に重要なので、特に公共交通は、今非常にピンチな状況にあるので、そこから奪うのはいけないと思います。ですから、公共交通の状況は、このフローの中でしっかりと見て、それを奪わない状況も作らなければいけない。そういう中で自転車を将来考えていくというように、ぜひこのフローを考え直していただきたいと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。どうぞ。

三国委員：今まで皆さんおっしゃってたことの中で、やはり私も気になっていたのは、データを取ることが何か目的化してしまうのはとても問題だと思います。

まず大事なことが、この事例を挙げて話しますと、アメリカのポートランドに行きましたときに、自転車の走行空間を作っているときに、必ず子供たちが通う図書館とかスポーツ施設など、そういうところを押さえて、そこにきちんとネットワークができるよねと考えて作っているということでした。まず押さえるべきところというのが大事だと思います。というのは、自転車と関係ないのですが、この間、イギリスのヘルシーストリートを提唱しているルーシー・サンダースさんのプログラムに参加したのですが、その中で言われてたのは、必ず押さえる 10 のポイントがあり、例えば簡単なことなんんですけど、ヘルシーストリートだから渡りやすいとか、そういう何か押さえるべきことをまずきちんと決めるということでした。例えば子供たちがターゲットだったら、地方に住む今の子供たちは、ほとんど親に車で送り迎えされていることが多いので、本当に子供たちに意見を聞いても、自分がどこを通ってるか、描けない、わからない子供もいると思います。その辺を一つ考慮しなくてはいけないです。

それから、この間、京都の計画を作る会議に出たときに、高齢者の方が最後におっしゃっていたのですが、京都で大きな計画を作ってもらっても、自分たちが住んでいる街は、実は昼間自分たちが外に出てみると、ほとんどの高齢者が自転車なんだと。だから、本当に高齢者は自転車を利用しているから、半径 500m ぐらいのところは自転車で安全に行けるようにしてほしいと考えると、大きな市全体でなくても、地域ごとに安全に利用できるような、そんなことも考えてほしいという話が出てきました。市単位で考えるとすごく大きなことになりますが、もし地域でやれるところがあるなら、そういうところで、デジタルの素晴らしいデータだけでなく、その地域の協議会で作ってできると思いますし、それから学校単位でも児童の安全ということで PTA もあるので、そういうところも利用できたらと思います。ビックデータだけを全て信頼するのではなく、何を押さえるかを一番先に考えてからデータ活用というようにしていただけたらと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

栗田委員：私はこのデータ活用に対しては、すごく賛成です。というのも、8ページの1-4で「ガイドラインが示すフローのうち、主に自転車ネットワーク路線の選定などにおけるデータ活用方法などを提示」としてあるんです。私は、このデータ活用は、全体というよりも選定のときに重要なものだと思っています。例えば、これまででは、道路管理者の方の考え方や、沿道の方の理解、合意形成のしやすさとか、結構人に頼っていた部分が多かったのではないかと思うんです。でも、そういう部分を抜きにしたときに、例えば異動でキーパーソンが居なくなりどうしようと思ったときに、やっぱりこのデータというのはかなり力になるのではないかと思うんです。選定するとき、計画を立てるときの第一歩として、背中を押すものになるのではないかと思いました。これが進むことによって、精度の高いものができるのではないかと希望を抱いています。とはいって、データだけでは完璧ではないということも感じていて、例えば、計画化したもの実際の施工はまだ何年か先となったときに、年数が経つにつれ、学校や施設が無くなったり、大きい商店があっただけで出来たときは完璧なものはできぬる、あともちろん人口動態も変化していきますので、そういう少しうまの予測みたいなものも加味してもらえると、完璧ではないかと思っておりました。

屋井委員長：どうもありがとうございました。次にありますか。

吉田委員：このデータワーキングに加わっていました吉田と申します。先ほど何人かの方からいただいた様々な意見というのは、このデータを活用することで、色々な分析ができるとか、それぞれのニーズみたいなものをきちんと可視化できるという意味では、とても重要な役割を果たすと思います。何よりも重要なポイントは、おそらく行政だけで完結していた様々な重要な情報というのが、データを民間事業者の提案として受け入れることで、新たなネットワーク構築の考え方方が可能になると思います。もちろん最初から万能でないことはあると思いますが、それぞれのニーズに応じて分析ができるように、まずはネットワークというものをきちんと計画及び整備の成果としてデータとして提示する。それに基づいて、皆さんができるだけ自転車を使われているのかを議論を進めていく上で根幹となる情報になると思っています。こういったものがないと、色々な議論がなかなか前に進まないというところがあると思います。

それから、特に自転車に関しては、自転車活用推進計画が法の中にありましたように、今回はロンドンの例を入れています。短距離の自動車需要が多いところに自転車のネットワークを入れることによって、低炭素に貢献するような自転車の活用というのを考えようすると、自転車が使われないとデータはでできません。ロンドンではどうしたかというと、自転車で時速20km/hで30分、大体10kmくらいの自転車ネットワークを通勤にターゲットを絞って展開することによって、潜在的な自転車需要を顕在化することに成功しました。低炭素のことを考えて、自転車をはじめ、パーソナルモビリティといったことも含めてやっていきたいと考えている自治体にも関心をもってもらうためには、こういった考え方の提示というのは何よりも重要だと思います。現状の手引き案については、データドリブンのように見えてしまっているところもありますが、課題に応じてどうやってデータを活用できるのかというところでレポートリーを示すのが手引きの役割ではないかと思っていますので、いただいたご意見に基づいて修正対応が可能であると個人的には思っています。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

楠田委員：モビリティジャーナリストの楠田です。先ほど申し上げ忘れたことがあります。一つが畠中さん、久保田先生がおっしゃっていたところなんんですけど、第3次計画の素敵なところは、その自転車だけではなく、ほかの移動手段も配慮して、連携していくというところだと思うんです。これまでは、自転車だけにフォーカスしがちで、冒頭のお話にもありました歩行者の安全の観点、ほかの公共交通や自動車交通との視点について弱かったように思うので、そういった視点も加味した自転車ネットワーク、データ活用の手引きであってほしいなと思っているんですが、まだ第3次計画の素敵さが反映できていないような気がしています。データの活用について大事だと思うこととして、データというものは情報共有や施策検討、合意形成のツールであると思うんです。色々と活動して思うのが、どういう情報を持ってくるのか、データを集めてくることも結構大変で、また施策を検討してもらうのも結構大変で、市道と県道と警察のやることがバラバラで、市と県と、あと学校の方や地域住民の方に参加していただくとか、一緒にやっていく組織を作るのが望ましいですが、連携することがデータ活用の場合に結構大事になってくるのではと思います。またデータが完璧ではないので、足を運んで、そういう現場を見に行くということも結構大事で、またその関係者の方々と一緒に見に行くと、そこで立ち話で急に話がまとまって「ここはうちでやっておくのであとはよろしく」などと変わることもあるので、データを活用するからこそ、みんなで現地に行って、一齊に決まることが結構あると思います。

そのほかに、SIPの方で、小さな道のことを石田先生中心に結構予算を注ぎ込んでシミュレーションツールであったりとかを作られているので、ちょっと私見に行きたいと思ってまだ行けてないんですけど、そちらでも、これに関係するものを作られているので、見に行かれたらと思っております。

屋井委員長：どうもありがとうございます。時間の関係上、予定よりも遅れていますので、すいませんがご意見はこのぐらいにさせていただきたいと思います。

それで、今までいただいた意見について、事務局から一つ一つご回答いただくとかなり時間がかかるので、私の発言を受けて、その上で補足、あるいは、違うということであれば言っていただく形にさせていただきたいと思います。勝手なことを言って申し訳ないのですが。

皆さんの意見を総括するわけではないですけれど、計画を決めていく上でデータの重要性や必要性、これについては全く異論がなく、全員同じ方向を向いていると思うんです。問題は、今回の手引きの役割とか位置づけが誤解なく伝わるようになっていれば、そこは納得できるのではないかと思うんです。ではどういうふうにして納得してもらうかなんですけども、もちろんガイドライン自体も改定していくので、ガイドラインの本文にもデータに関わる技術は今も無いわけではないけれども、一定程度は書いていく、これは必要だと思うんです。なので、この手引きだけでデータ活用について全て網羅しているということでは無いです。これが1点。

それから、脱炭素や通勤とか。あと通勤等の目的についてはカバーできていないのではないかというお話が古倉委員からありましたけれど、私もそれについては一見残念だなと思うんです。ただ一方で、かなりしっかりととした需要予測をやっていくとか、そういうことが一体で書かれてない限り、例えば高規格自転車道のような新しい自転車道を宇都宮市なんかでぜひ作ってもらいたいなど

は思つたりするんだけども、5km、10km離れたところでも止まらずに行けるような、公共交通も使うけど自転車も使う、そういう世界が描けたら素晴らしい。ちょっと横道にそれましたけれど、とにかく様々な次のステップに行こうとすると、かなりしっかりと計画を目的段階、ニーズから何から詰めて検討していくかないと支え切れるものではないが、そのレベルの内容がここで書かれてないんですね。需要予測について紹介はあるけれど4行だけ書いてあって、ほとんど書かれていない。そういうような資料の中身から考えると、私は畠中委員がおっしゃった観点は極めて重要で、すなわち、この手引きはこれから計画を作ろうとしている自治体のためにあるのではなく、既に計画を作られた自治体、しかし、大概はその自治体ですら、ほとんどは車道混在です。ネットワークという観点で、車道混在のネットワークを市街地の中に作ってくれた自治体が、一定の規模感もあり知見もある、そういう自治体の方々が、次に暫定的な形態を、ここについては自転車専用通行帯にしよう、これについては自転車専用道路にしよう、といった高めの計画に更新していただくというタイミングで、こういうプローブデータみたいなものをしっかりと確保しながら、自治体の実態に応じて今後のあり方まで検討していく、もちろん需要予測が必要になってくるかもしれない。それですら、そういう自治体であれば、対応が必要であれば、対応できるかもしれません。このガイドラインや手引きについては、これから作ろうとしている、裾野を広げていくような意味の比較的小規模な自治体に使ってもらうとなると極めてハードが高くなるし、結果的にはネットワーク路線の選定のためと書かれているわけだから、ゼロからやろうと思って本当にこれが需要ですと言わされたら、データはどうしたらいいですかって全部コンサルタントに聞くことになりますよね。是非、まずは能力が一定程度あるところから使ってもらって、このような使い方をして、このようなことが出来る、ということを示してもらう。それには、宇都宮市さんが一番適切なわけですけど。そういうことが役割としてまずは適切なのではないかと思います。そのあたりが伝わるような記述を加えてもらうとか。誰に向けてのかつてところが、これから作る自治体さんなのか。その支援を行う民間事業者による活用であるのか。そうではなく、これからバージョンアップする自治体さんにこそまずは使ってもらいたい、といったようにしてもらうといいのではないかと思っています。色々なご意見はあるかもしれませんけれど、ターゲットをはつきりさせながら、まずはVer1.0を世に出すということを早い段階でやりたいと思っていますが、どうでしょうか。反対意見もあるかもしれません、オープンにしたい気持ちもあるでしょう。私の提案は終わりますので、あとお願ひします。

事務局 : 事務局の原田でございます。たくさんご意見をいただきまして、本当に盛り上げていただいてどうもありがとうございます。色々ご意見いただいたところはしっかりと受け止めたいと思います。少し補足だけさせていただければと思うんですけれども、このデータの活用に関しては、自転車の施策においては、今回ワーキングに参加いただいた先進的な自治体を選んだつもりですが、それでもほとんど使っていないとおっしゃっていた状況なので、何とか使っていただけるように少しでも前に進めたいというような思いがあって、EBPMとも言われている中で、なんとかやっていきたいという思いで始めています。データは万能ではないということも前回から伺っていますし、おっしゃるとおりです。今回、4章の冒頭にもその旨書かせていただいた上で、だからこそ、データによってサ

ンプルの特性が違いますよ、ということをお書きしたり、万能ではないことに留意して参考にしてください、ただ、全く使わないというよりは少しでも使ってくださいね、というような趣旨でやらせていただいてございます。データですとか、プローブの印象が強いというふうに見えているところがあるかと思いますが、一応、地域課題から入ってくるような形にしていて、事例でお示ししている中も、例えば通学路の点検結果のようなアナログ的なものも含め、色々なものを重ね合わせて、基本として、利用に関する実態把握、安全の観点の実態把握が出てくると思いますので、デジタル、アナログ、こういったものがありますよ、ということをお示ししたかったというところです。ただ、今までやってないことをやろうとすると結構難しい内容なので、これでも絞り込んだのですが結構広がっていくので、わかりやすくということは引き続きしっかりと考えていかなくてはいけないと思ってます。また、そういう思いもあり、表題のタイトルにVer1.0というのをつけています。ただ、あまり道路局ではこういった表題をつけることは今までほとんどなかったのですが、まずはきちんと作り、少しでも前に進めていきたい、今後皆さんの意見もいただきながらバージョンアップしてより良いものにしていきたいと、そういった意気込みもあり、こういった状態にさせていただいているところでございます。色々なご指摘をいただきどうもありがとうございます。しっかりと検討したいと思います。

屋井委員長：以上ですか。

小林委員：文句をつけるわけではないのですが、今度、第3次計画で初めてビジョンのようなものがきちんと掲げられることになりますが、ビジョンを実現するために具体的にどのような施策を取ったらいいのだろうかというときに、このようなデータがこのように役立つという、筋書きができると、なるほどこれは必要なのだなどわかるので、それを証明してもらいたいです。具体的に何かモデルを作って、このデータがあるからこういう風に考えるとこれが反映される、実現するんだよという流れができるとわかりやすいので、ぜひお願ひしたいと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。時間の管理上、もう次の議題に入ります。今データ活用の定義に関してはですね、いろいろ意見いただいて今、事務局からも回答ありましたけど、私とですね吉田先生と事務局で相談させていただいて、中身について、方向性は第一歩として極めて重要なので、何らかの形で出したい。そこらへん誤解がないようにと、あとはデータに関してもほかのドキュメントとどう役割分担しながら、これに書かれてることはどういう役割なんだということが伝わるような、そういうことで進められればと思います。すみませんけど、そういうことでよろしいでしょうか。はい、どうもありがとうございます。それじゃ続けて2番目の議題、よろしくお願ひします。今度は整備ですね。

土田参事官：では続けて資料2の方で整備に関する検討状況をご説明申し上げます。こちらについては、屋井先生からございましたように、この委員会自体はガイドラインの改定を最終的に目標にしたいと思っており、それに向けての論点の具体化のご議論をいただければと思ってございます。

1ページ目でございますが、最終的にはですね、この④にある道路空間の再配分、つまり自転車の専用の通行空間を作っていく上では、やはり既存の道路空間を分けていただく必要があると。その再配分の手法について、現行のガイド

ラインではメニューはお示ししているところであります、実際にどのようにやればいいのか、手順も含めて具体的に書ききれていないところもございますので、ここを今後充実させていきたいと思ってございます。そのための整理、どのようにやっていけばいいのかというものをご議論いただければという中で、この空間の再配分メニューはほかにないのかという観点を今年度少し調べてきたところでございまして、それが③でございます。手法の充実の観点で、例えば、路肩をよりうまく使う方法でありますとか、あるいは、幅広の歩道が各地いくつかございますけれども、その歩道を活用する手法がないのかという点について、研究をしたところでございます。そのイメージ下につけてございますけれども、これらについての深堀りの論点はどのようなものかというのをご議論いただきたい、さらには⑤でありますけれども、実際に作った後、専用通行帯を作ってもそこに駐停車の車両があると、それを避けて通行しなければいけなくなるので逆に危ないとか、色んなお声がございますので、それを抑制する対策としてどのようなものが考えられるのか、その点についての論点の深堀りということで考えてございます。

2 ページ目でございます。先行事例ということでいくつかヒアリングを関係する団体、自治体の皆様にさせていただいたところでございまして、それらも踏まえて 3 ページ目以降に論点の具体化の例、提示をさせていただいてございます。路肩の活用ということで、例えば側溝の工夫、側溝をさらに小さくすることによって幅を生む方法があるのではないかというところ、さらには、滑りにくいグレーチングについて、その蓋を変えることによって、その環境を改善するというやり方もあるだろうというのが、それぞれ抽出した手法でございますけれども、それぞれについてどういう条件であればそれが導入できるのか、さらには、どのような方法を取ることによって効率的、効果的にその導入が進むことになるのか、というところの論点を提示させていただいてるところでございまして、運用上の留意点さらには、手順も含めて、書かせていただいてるところでございます。また、右側のところでは、我々の方で調査した中で出てきた意見を付させていただいてございますので、これらも見ていただきながら、この論点もう少し深堀りした方がいいとか、この論点が足りないとか、そのようなご議論をいただければ幸いでございます。

4 ページ目はその事例についてのもう少し詳細な紹介ということでございます。5 ページ目が幅広歩道の活用ということでございまして、幅の広い歩道を少し分割させていただいて自転車専用にしていくという考え方であります、これにおいても、導入条件、導入方法、それぞれについての論点を明示させていただいてございまして、必要な幅員の考え方、どのように分割をすればいいのか、地域との合意形成、どのように考えればいいのか、それぞれの項目ごとに少し整理をさせていただいてございますのと、導入方法につきましては、どのような種類で分離すればいいのかでありますとか、特に交差点部の処理ですね、幅、歩道を分離していく関係で、その先にある交差点、どのように処理をするのか、課題になってくるかというふうに思いますので、歩行者との錯綜をどうするのかであるとか、速度の関係、誤進入どのような観点で具体化を今後進めていけばいいのか、ということでございます。特に交差点については 6 ページ、先行事例の調査ということでいくつか対応する事例を挙げさせていただいてございますので、このような事例も含めてどのように今後、論点を深めていけばいい

のか、ご知見いただければというふうに思っているところでございます。

7 ページ目が、道路空間の再配分の手法が現在のガイドラインで列記されてございますので、路肩や幅広歩道も含めて、それぞれの方法について具体的にどのように進めていけばいいのかというものを明らかにしていければと思ってございます。さらには、それぞれの導入条件、導入方法についてもより具体的に記すことによって、自治体の皆様が見たときにこの条件であれば我々の地域のここに当てはまるねと、思っていただけるようなものにできればと思ってございますし、ほかの計画との整合という観点で、交通の計画であるとか、無電柱、歩道、それぞれの事業のタイミングの連携等々も論点の一つになるのかなと思い、書かせていただいているところでございます。また、道路空間の再配分については事例集ということで、国総研とも連携をさせていただきながら、それぞれの地域における良い事例について、どのような形で進めていったのか、わかりやすく説明できるような事例集を作っていくたいと思ってございます。参考までにタブレットの方では現在の案も格納してございますので、適宜ご覧いただければ幸いでございます。

9 ページ目、専用通行帯を作った後の停車抑制対策ということで、主にポールを立てていく方法を念頭に置いてございますけれども、例えば 10 ページ目にあるように、これも国総研の方で具体的にポールを立てですね、どんな高さがいいのか、幅はどのようなものが適当なのかというものを車の挙動込みで実証もしながら今検証していただいているところもございますけれども、そのような観点で導入の条件、さらには、導入の方法、安全性も含めて必要な論点を頂戴できればと思っているところでございます。少し駆け足になりましたが以上でございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それでは、ただ今ご発言いただいた資料どうでしょうか。この件はまだ今後さらに議論を深めていくというスタートみたいなものですね。はい。よろしくお願ひします。

久保田委員：多分今一番多いのは、目的がウォーカブルで 4 車線を 2 車線にするみたいに、広げる歩道を車線目一杯じゃなくて、自転車専用通行帯を作りながら、歩道を広げるというのだと思います。どうやってそれを作るかということをガイドラインの中にしっかり書いといていただければ、これからウォーカブルと自転車を同時にやりたいという自治体もいっぱいあるはずですから、かなり需要があるんじゃないかなと。そっちも重視していただきたいというのが 1 つです。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

③と④が同じ道路空間再配分って書いてあるんだけども、この③の道路空間再配分って言ってるのは、路肩をどうするかとか、歩道の中をどう変えるかということなんですね。③と④の違いははっきりはしていないけど、④はもう少し一般化してるんだけど。歩道の幅員の変更・縮小とかね、植栽帯とか様々にあるから、どういう書き方がいいかどうかってあるんだけど。ちょっと現状では、皆さんの理解になっているかどうかというのはあるんですけども。

小林委員：すごくシンプルな質問なんですが、例えば今、歩道の中に自転車通行指定部分があつたりするのがいっぱいまだ残ってて、結局あれ全部歩道なんで歩行者がどこ通ってもいい、遠慮することになってるけども、やっぱり誰も守ってない、自転車も守ってないし歩行者も守ってない。だけど、線が引いてあつたり色分けしてあつたり、物理的に区分けしているのもある。それも交差点に差し掛か

るとどうしたらいいかわからない。これ、今回のこの整備で、そういうところで解決するというか、こういうふうにすればいいよというふうに具体的に現場でわかるのかしら。そこは何かわかると、すごくこういうふうにしてというふうに我々は言いやすいんだけど、これを読んでどう進めて、交差点も確かに考えててくれてありがたいんだけど、本当に具体的にどういうふうにしたらいいのか、単純に自転車に乗って、自転車のマークがあるところで走っていくと、ずっとネットワーク上を移動できる、快適に安心して移動できるという状況が本当はありがたいんだけど、そっちの方向に向かってるのか、どうか。シンプルに聞きますので、シンプルにお答えください。よろしくお願ひします。

屋井委員長：どうもありがとうございます。質問を続けて聞いてからにしましょう。

三国委員：6ページの交差点のところなんんですけど、これはもう安全であるからこういう交差点にしたらいいでしょう、いいですよという事例で出されてるんでしょうか。先ほどの小林さんとのお話もあるんですけど、本当にきちんと、例えば自転車通るところは自転車通るところで決めてしまって、歩道を分けたなら、それなりにちゃんと自転車が通れるようにきちんと誘導できるようにしてあって、車にも理解されるようになっているのか、だから、こういう交差点にしましょうというふうに出てるのかというのは、ちょっと気になったんですけど。

屋井委員長：ありがとうございます。次、ほかどうですか。じゃあ、1回ここで切れますか。

土田参事官：久保田先生のガイドラインの新しいウォーカブルの視点のところについては、我々の方でもぜひ受け止めさせていただいて、記載の充実を図りたいと思ってございます。

事務局：小林委員からいただいているところについては、その方向なのかと、交差点繋がるような方向なのかということでいけば、その方向で考えていますということになります。ただ、それに実現にあたって色々課題は当然あると思うので、その課題をちゃんとピックアップしてどう潰していくかということで議論を進めていきたいなというふうに思っております。

それから、三国委員からご質問いただいた6ページの事例ということについては、これはあくまで調査した事例としてご紹介をしているものということでございます。事例調査をするにあたってですね、いろいろ経緯を掘り下げて聞こうとするとあまり古い事例だとですね、なかなかご担当者もわからないという話があるので、例えばここに載っている四日市市だとか広島市とかは、本当にまさに最近やりましたという事例があったので、そこに調査に行ってもらっていて、現地でこういう工夫が見られましたというところにとどまっています。まだこれが本当に正しいかどうかというところの検証は、まだ我々としてもいるものではなくですね、まずこういう取り組みをどういう考え方でやってますか、どういう効果がありますか、ということをお聞きしている段階というふうにご覧いただければと思います。

屋井委員長：コメントが今の段階で多くないのは、この資料が何を意味してるかというのがいまいちわからないからなんだよね。これから一緒に作っていくというのがあるんだけども、この構造等々についてはガイドラインとして、過去に何回か改定して今の状態になってはいる。そこに何か課題がありませんかってこちらが問われてるって、そういう段階になって考えればいいよね。要はここに書いてあることを参考にしながら議論を広げてもらう段階です。先ほどのVer1.0はまとまっているのが出てきているから、なんとかあれで話は伝わっている段階な

んだけど、こっちの方はまだこれから議論しますよという段階。それを理解していただければ結構なので、大いにご発言いただければと思います。

ほかはいかがでしょうか。よろしくお願ひします。

古倉委員 : 多分今の屋井委員長のご指摘と関連するんですが、やはり資料 1 の計画とそれから資料 2 の整備の関係がやっぱりちょっとわかりにくい点があります。特に、計画の段階でデータを必死で集めて、例えばその交通量とかですね、それから属性別のデータを集められるとしますとこの整備の段階でも、その交通量に応じた整備とか、あるいは、属性において整備、例えば高齢者の通行が多い空間であるとか、あるいは、中高生が多い空間であるとか、その属性に応じた質を確保するような整備手法はあり得ると思います。せっかくデータを集めて、分析してネットワーク計画を作られる場合に具体的に整備をされる場合に、例えばそのヨーロッパの例をご紹介しますと、自転車の交通量においてですね、1 台幅の専用空間を作るのか、あるいは、2 台幅の専用空間を作るのか、コペンハーゲンのように 3 台幅の自転車通行空間を作るのか、これもちろん整備の内容というかどうかわかりませんけど、やはりその交通量でもそれぞれ整備の仕方が違う、あるいは、属性においても違う。せっかく計画の段階でいろいろデータを集めてこれから分析されて、それをネットワーク計画の整備に反映されようとするならば、そういうデータとのリンク、つまりデータによって整備の方法を変えるとか、あるいは、その変えないを考えてみるべきではないのかと思います。

屋井委員長 : どうもありがとうございました。ほかはいかがでしょうか。

田中副市長 : 宇都宮市でございます。今回そのネットワーク整備ということなんで、物理的な整備が中心になってくると思うんですけども、ネットワークということを考えるときに物理的なところだけじゃなくて色々な規制や誘導などのソフト施策、特に先ほど久保田先生がおっしゃりましたようにウォーカブルとの関係を考えようとしたときに、そういうところとの関連も考える必要があると思います。今回のこの手引きの中で、そこまで踏み込んで書かれる予定があるのかどうなのか、ご教示いただければと思います。

屋井委員長 : どうもありがとうございました。

土田参事官 : 古倉委員の方からいただいた点につきましては、我々の今の考え方としては、計画でまずしっかりとデータを集めて分析をいただいたうえで、どの路線にどういう整備形態、専用なのか、矢羽根なのか、さらには、その整備の形態も含めて決めていただいて計画に載せていただく、その計画を作っていたらするのがまず大事だと思っており、その計画に基づいて実際の整備に移るという考え方でおりましたので、この整備の論点の中では実際にその整備自体、物理的な整備自体をどのように進めていくのかというのに、フォーカスをして記載をしているという整理をさせていただいてるところでございます。

事務局 : 田中副市長の方からございました規制の部分については、この会議自体があの警察庁さんと共同事務局でやっているもので、当然通行空間とそこに関わる規制みたいな話は一緒に議論していくものかなというふうに思っていますので、必要があれば、警察庁さんともよく議論をさせていただきたいなというふうに思っております。

あと屋井先生からですね、資料の位置づけがというところの話をいただいておったんですけど、今回ですね、3 つ、この論点は前回 10 月のときにお示しを

してさせていただいたものですけれども、3番目は少しメニューを増やしたいなど、再配分をもうちょっとお手軽にできるやり方ないかなということでの少しメニューを充実させたいというもの。4番目のところについては、今、ガイドラインで列挙しているだけなんで、この10個ぐらいの中からどれを選んだらいいかというところの抛り所がないので、その抛り所となる考え方を整理したいと。5番目はご案内のとおりポール立てたりして停めづらくしましょうということなんんですけど、今回ですね、ご議論いただいたかったのは、それぞれヒアリングをしていく中でこういうことを聞き出していくってことを色々整理してますけれど、まさにその聞き出した内容が、このガイドラインに反映していく項目になってくるので、自治体さんが将来ガイドライン使ってやろうと思ったときに、こういうことをちゃんと書いてくれないとなかなかやれないよというところの話があればですね、早めにいただけるとありがたいなというところでございました。補足としては以上になります。

屋井委員長：ほかいかがですか。

小林委員：結局だから、前のこれまでのガイドラインもそうだけども、その現場でみんな迷うわけですよ、どれだということで、どうしたらしいのかという。やっぱりそのプライオリティをわかるようにしてくれるとありがたいなと思うんで。できればこっちの方から考えて、ただそれ言っても、現実には専用通行帯作るとか専用道作るのが一番いいけども、できないからって矢羽根になっちゃう。だから今自歩道があるなら自歩道でいいやみたいなことで、どんどんどんどん低いほうに流れるところってあるので。そこでやっぱりビジョンが大事だらうと思うんだよね。こういう街にこういう交通を実現して、こういうふうにみんなが幸せになるためにこれを作るんですよってところをちゃんと書いてくれないと、どれ選んだらいいのって、予算から考えたらこれだねってことになっちゃうので、ぜひ高みを目指すような書きっぷりをお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

屋井委員長：それじゃあ、よろしいですかね。今のはエールをいただいているということですからね。高みを目指しましょう。私も大賛成です。

私の個人的な意見を先に言うと、やはり今回のまとめ方は別にして、この④、すなわち空間再配分ということをしっかりと位置付けて進めていこうと。これすごいことだと思うんですよね。もちろん今までなかったわけだしね。それでヨーロッパなんか普通にやっているんだけども、でも日本の国で車線の方をね、変更させていく可能性について、自転車という中で検討していこうという。その発想、ある種大転換というか、すごいなと思って見てます。久保田先生もおっしゃるように、多くの場合は、歩道なんかもすごく狭いんですね。狭い歩道に自転車と歩行者がぐちゃぐちゃになっているところも結構あってね。私が知っている場所もあるんですけど、そういうところなんかで、車から自転車や歩行者の空間に広げるときに、結果的には一緒のまま広げるというのは、なかなかそうはいかないし、自転車に車道に出てきてもらってそこで安全な通行できるようにしようとか。そういう発想になってくる。その前提として、車線数を変更していくこと、そういうことを俎上にあげる。できることと同時にその適用条件とか、検討手順って書いてあるので、どうやって検討していくか、具体的にこのガイドラインを書いていくなかで考えていく。これは素晴らしいことだと思います。それは最大限評価したいと思います。

それから、③の方の歩道上にできてしまったなんちゃって自転車道みたいなやつを、自転車か歩くのかどっちかはっきりしろということで、自転車道にするという方向性。これも重要だと思うしね。中途半端なものがいろいろな課題、問題を起こしてることがありますから、そこについての可能性を検討していくこと、交差点部は昔からの課題でもあるから、そこにも何とか対応しながらですけどね。でも、単路部としても、そこに踏み込んでいくというのはこれも非常に重要で良いことだと思いますね。

一方で、今まで作ってきたガイドラインについて言うと、冒頭で申し上げたようなこともあって、市街地の中のネットワーク、しかもネットワークについては作れるところでいいよと、かなり譲歩したネットワーク計画になってるんですよね。ただ、今ここで構造の方で考えるべき空間のあり方というのは、市街地の真ん中だけじゃないんですよね。だから、この間から申し上げてるように、例えば諸外国が進めてるようなスーパーサイクルハイウェイみたいなところから言うと、地方都なんかで田畠に近いところに作っていくみたいな、全く違う発想があり得るかもしれない。河川だとか鉄道の敷地、跡地だとか、廃線跡だとかいろいろなものをもう1回グレードアップしていくとかね。脱炭素とか通勤に関わるところは、実はあまりしっかりと考えてこなかったと思うし、そういうようなものの構造はどうあるべきかとか、それがグレードセパレーションしなきやいけない交差部はどういうとこかとか。そういうレベル感の高い構造規格について検討したことがないので、それもあるし、それから、ナショナルサイクルルートについても、構造面というのは非常に曖昧なままでガイドラインの中に入ってないんですよね。なので、日本における自転車走行環境の構造やデザインについて、今よりは広めていってカバーできるということが非常に重要だなと、私自身思ってまして、そうなってくると、今の計画が市街地の中心部でどっかだけ作ればいいなんて、そういうネットワーク計画なので、整合しない。私自身は計画編と、こういうデザイン、設計編とを分けてもらって、それで作り上げていく段階なんじゃないかなと思うんです。もちろんネットワーク計画編についても市街地編とサイクルルート編だとかね、編というか、パートがあつたって構わないと思うんです。それからネットワーク計画なのか、特定の路線計画なのか、そこにハードルが高ければ合意形成みたいなのが出てくるでしょうし、もちろんデータの問題もいろいろと出てきますから、そういう意味合いもあって、今あるガイドラインという形、実際には計画編って極めて薄いですね、現状はね。だから、そういうところを両方とも強化しながら、というのは十分に考えてくるなというところです。全然まとめにならなくて、広げてしまってすみませんでしたけど、個人的な意見を最後に言っちゃったんで。ぜひそういう面も踏まえて、極めて重要な点であるし、言わなかつたけど⑤みたいな専用通行帯の中で停車車両に対して十分配慮できるような制御の仕方、これも道路交通法が新しく施行される段階で極めて重要なので、それに対してもしっかりとメッセージを出せるようにしなきやいけない。ここに書いてあること自体は非常に重要なことなので大いに議論して進めていただきたいんですけど。ちょっと今日の段階では一つの結論ということではないからね。今日の皆さんのご意見も踏まえながら、さらにわかりやすく、また検討も深めていただいて、次のワーキングや委員会の中に持ってきていただければありがたいなと思います。私からの意見が中心になってしまったけど、何かありますか

ね、今までの意見で。よろしくお願ひします。

土田参事官：ありがとうございます。屋井先生から言っていただいた点も含めて、まずこの整備の③から⑤で挙げたものをさらにブラッシュアップさせていただきつつ、先生からいただいた指摘を踏まえて、今のガイドラインの立て付け、構成、一つがいいのか分けていくのがいいのかと、さらにはNCRであるとか、郊外の規格の高いところも追記すべきではないか、そういう論点についても、このガイドラインの改定のご議論の中で、少し事務局の方でも論点をさらに整理をさせていただいて、相談をさせていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

三国委員：最後なんですけど、ちょっと気になってるのは、前のガイドラインで植栽を取ってもいいという事例紹介があったじゃないですか。実際金沢で、高校生が利用している自転車走行空間の交差点で、植栽があるために車に幅寄せされてしまって、自転車が通れない状況があり植栽を取りたいんですけど。実際に、植栽を取ってもいいよってガイドラインができてから植栽を取ったところが本当にあるのか、そういう検証はやらないんですかね。そういうやり方ありますよ、で終わってはいけないと思います。

事務局：整備延長の調査みたいなものは毎年やらせていただいてグラフ化してますけれども、同じ調査の中ですね、空間再配分をやって自転車道とか自転車レンを作ったものについては、事例のこういうものを出してくださいということをお願いしております、そこで上がってきたものは我々も把握しています。その中では数は少ないんですけども、今おっしゃっていただいたような植栽帯を削って作ってるという事例も含まれてはおります。

小林委員：Y字路とかT字路、その交差点について、何か変わったこととか前進したような部分って何か今回あるんですか。本当うまくできないんだよね、今の状態だと。

事務局：矢羽根の配置の仕方みたいな。

小林委員：そう。描きようがないんだよね。信号現示との関係があるから、そもそもその大きなY字路どうにもならないわけですよね。T字路なんかでも実際の使われ方と全然違うことになってるわけなんで。そのへん、なんかこういう整備をするといいねというの、前からその何かたまりを作るとか色々あるけども、その段階で終わってるわけですね。今回はそれについては新たなものがないですね。

屋井委員長：これからやりましょう。あれはね、問題というかね。ぶつかってT字路で、右折するときにね。あれ未だに2段階でしたっけ。

平野課長：2段階右折になると思います。

屋井委員長：停止線の後ろに下がっていかないといけないね、こういって下がってね、待たなきやいけないみたいな。色々と出てくると思うので、しっかりとそういうことを議論するというのが実はこの委員会の立ち位置でありますから、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。はい、それじゃあ次の議題の今後の予定よろしくお願ひします。

土田参事官：では資料3でございます。今回の会議の冒頭で、この①から⑤があるよとお示しすればよかったですと反省しましたけれども、前回計画と整備に分けた上で、この5つの大きな項目について議論を進めたいというふうにさせていただいてございまして、まさに①、②が計画として議論したい大きな論点、③から⑤が整備の観点で議論したい大きな論点ということでございました。計画につきま

しては、本日様々ご意見をいただきまして、データの活用の手引きにつきましては、少し事務局、屋井先生、吉田先生等含めてですね、さらにブラッシュアップさせていただいて、まとめ方を相談したいというふうに思ってございますけれども、何らかの形で、Ver1.0として世の中にお示しできればありがたいと思ってございます。

整備の観点につきましては、本日現状のリサーチの観点、さらには、事務局で考えている論点ということで提示をさせていただきましたが、さらに、その論点を深堀りしつつですね、ガイドラインの改定に向けて屋井先生からいただいた追加の論点、さらにはほかの委員からいただいた深堀りの論点も含めまして、さらにブラッシュアップをしていきたいと思ってございます。

また、途中でご紹介した国総研との連携による事例集につきましては、できれば年度内を目処にですね、まとめたものを作成してお示しができればと思ってるところでございます。それぞれの論点、進捗に応じてまた、この委員会を開催させていただきまして、各委員からのご意見を賜りながら、来年度中の改定を目指していきたいと思ってるところでございます。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

①から⑤というのは非常に重要な項目立ててもらったけど、それだけで終わるわけじゃないからね。じゃあ、よろしいでしょうか。全体として何かありますか、特になければこれで私の方はマイクを戻しますので、よろしくお願ひいたします。

事務局：屋井委員長、議事の進行、大変ありがとうございました。会議の最後にあたりまして、道路局審議官の富山より、閉会のご挨拶を申し上げます。

富山審議官：総括をしていただいた後ではありますが、個人的にも感想を申し上げておきたいなと思いました。今日お話のあった中でやっぱり重要なのは、自治体の担当者にいかに寄り添うかというところであって、そういう意味ではデータ化の手引きについてはまだあのテクニカルに特化しすぎているところがあるかなと思っております。ただ、実用化に向けましては、今具体的なご指摘をたくさんいただきましたし、屋井先生の総括もいただきましたので、これを受け止めてまいりたいと思っております。データ化ということに関しては、自動車に関してはプローブデータの活用が徐々に一般化してきて色々なことに活用されてきているところであります。自転車ではこれ以上に難しいところがあるので、これからというところではあるんですけども、やっぱり自転車の利用状況にしましても、ネットワークの整備状況につきましても、今我々の手元に、全体を把握できるデータ、あるいは、共有するデータというものが十分にはないというのが一番の問題であろうと思っております。将来、現場での活用はもちろんでありますけれども、その将来的な施策をいかに議論するかというためにも、手探りでもいいので、データの活用というのを自転車の分野にも始めていきたいと、そういった思いでございます。

それから 2 点目の現場の整備につきましては、やはり細部に入れば入るほど、自転車利用者として海外の事例をたくさん知っておられる委員として言いたいことがたくさんあるんだと思っていまして、そういうものをできるだけ取り入れていきたいと思っております。私も個人的にいろんな思いはあるんですけども、やっぱり現場でやる方、あるいは、利用者にもいろんな方がいらっしゃるということを考えたときに、バランスのいいところですね、これからも議

論続けていかないといけないかなと思っております。

最後に小林委員から色々お話がありましたけれども、今度自転車活用推進計画に掲げようとしているビジョンですね、それにぶら下がっている目標といったもの、これはやっぱりその現場の自治体に共有してもらうことで、現場においてもそうした政策的な目標のもとで自転車活用していただくと。そうすることによって、最終的にはそのネットワークの作り方であるとか、その個々の構造にもそういった考え方が反映されて、先ほど低く流れるものをいかに高めるかというお話もありましたけど、そういったところにもつながる可能性があるかなと感想として思ったところでございます。今後ともまだ議論すべきことがたくさんありますが、よろしくお願ひしたいと思います。本日はありがとうございました。

- 事務局 : ありがとうございました。本日の会議資料については、速やかに国土交通省のホームページで公表させていただきます。お配りした資料のうち、手引き、未定稿と右肩に書いてあるものについては、後ほど回収をいたしますので、机上に置いたままとしてください。また、議事概要・議事録については、委員の皆様にご確認をいただいたうえで後日公表させていただきます。また、次回委員会の開催については、改めて事務局より連絡をさせていただきますので、引き続きよろしくお願ひいたします。
- 改めまして本日は大変充実したご議論、ご意見をいただきまして、ありがとうございました。以上をもちまして、令和7年度第2回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

以上