

第1回 自転車の活用推進に向けた有識者会議

日時：平成29年8月8日（火）13：30～15：30

場所：合同庁舎3号館 11階特別会議室

事務局（大野） 定刻となりましたので、ただいまから第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議を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国土交通省道路局参事官の大野です。よろしくお願いたします。報道の方へのお願いですが、カメラ撮影は座長の挨拶までとさせていただきますのでご了承ください。

委員会を始めるにあたりまして、自転車活用推進本部長である石井国土交通大臣よりご挨拶を申し上げます。

本部長（石井） 自転車活用推進本部長国土交通大臣の石井啓一でございます。皆様にはこの度、委員をお引き受けいただきまして、また、本日はご多忙の中、お集まりをいただきまして心から御礼を申し上げたいと存じます。第1回の有識者会議の開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。

自転車は環境にやさしい交通手段であり、災害時の移動輸送や国民の健康の増進、渋滞の緩和等に資するものでありますので、環境・交通・健康増進等が重要な課題となっておりますわが国におきましては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっております。このため、本年5月1日に自転車活用推進法が施行されまして、自転車の活用につきまして、政府として、総合的、計画的に推進するために自転車活用推進本部が創設されたところでございます。

自転車活用推進本部におきましては、この法律に基づきまして自転車の活用の推進に関する施策をとりまとめた自転車活用推進計画を、来年の夏までに策定することとしております。その検討に際しまして、自転車の活用の推進に関し、高い見識を有する学識経験者等の皆様の幅広いご意見をお伺いすることといたしました。自転車の通行空間や安全性の向上等、検討課題は多岐にわたりますが、委員の皆様におかれましては、専門的な見地から忌憚のないご意見、活発なご議論をよろしくお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局（大野） ありがとうございます。石井国土交通大臣におかれましては、公務のためここで退席されます。

（石井国土交通大臣退席）

事務局（大野） それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。

議事次第の次に本有識者会議の委員の一覧表がございます。委員のご紹介は後ほどさせていただきます。次に資料 1 から資料 6 までございます。資料 1 「有識者会議の設立趣旨等について」、資料 2 「自転車の活用推進に向けた有識者会議設立趣意書」、資料 3 「自転車の活用推進に向けた有識者会議」規約（案）、資料 4 「自転車の活用の推進に関する現状の取り組みについて」、資料 5 「今後のスケジュール（案）」、資料 6 「関係者ヒアリングの実施について（案）」でございます。最後に参考資料として自転車活用推進法の条文をお配りしております。不足している資料がございましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは続きまして委員のご紹介をさせていただきます。五十音順にご紹介させていただきます。サイクルライフナビゲーター、絹代委員です。モビリティジャーナリスト、楠田悦子委員です。筑波大学大学院人間総合科学研究科教授、久野譜也委員です。埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚委員です。ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員、佐藤洋一委員です。一般財団法人全日本交通安全協会事務局長、長嶋良委員です。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、宮地元彦委員です。東京工業大学副学長・教授、屋井鉄雄委員です。東洋大学国際観光学部准教授、矢ヶ崎紀子委員です。なお、高橋信行委員におかれましては、本日ご欠席との連絡をいただいております。

続きまして自転車活用推進本部事務局からの出席者を紹介させていただきます。事務局長の国土交通省、石川道路局長です。事務局長代理の国土交通省、東大臣官房審議官です。その他、各省庁の事務局次長等が出席しております。

次に、有識者会議の設立趣旨及び当会議の規約（案）についてご説明申し上げます。

まず、資料 1 により設立趣旨について説明します。2 ページをご覧ください。

自転車の活用を総合的・計画的に推進することを基本理念とする自転車活用推進法が昨年 12 月に成立し、本年 5 月 1 日に施行されました。これと同時に国土交通大臣を本部長とする自転車活用推進本部が発足し、6 月 13 日に開催された第 1 回本部会合において、局長クラスによる関係府省庁連絡会議の設置が決定されました。

今後、この連絡会議を中心として国の自転車活用推進計画の策定や、政府一体となった自転車の活用の取り組みを推進してまいります。

3 ページ。「自転車活用推進計画について」ですが、自転車活用推進法には、下に示す14項目について重点的に検討・実施するという基本方針が示されております。政府はこの基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び講ずべき必要な措置を定めた計画を閣議決定し、国会に報告することが求められております。

4 ページ。この推進計画の検討に際しては、国民の幅広い意見を伺うこと、そして、そのための有識者会議の設置が第1回本部会合及び関係府省庁連絡会議において決定されました。これを踏まえて、関係府省庁連絡会議の下に自転車の活用に向けた有識者会議を設置し、自転車の活用に係るさまざまな課題について、専門的な見地から意見を聴取することといたしました。

次に、資料3の1枚目に示す規約（案）をご覧ください。このうち主要な点について説明いたします。

第4条の2に座長選任の規定がございます。座長につきましては、事務局から推薦し、委員による確認により定めることとしております。

第7条に議事の公開に関する規定がございます。本会議は原則として公開とし、議事概要、議事録は、会議後ホームページで公開することとしております。本規約（案）について、ご質問、ご意見等がございますでしょうか。

それでは本規約につきまして、本日付で当会議の規約といたします。

次に座長の選出をいたします。資料3の2枚目をご覧ください。

規約第4条2に基づき、事務局において東京工業大学副学長・教授、屋井委員を座長として推薦いたします。委員の方々の確認を求めますが、ご意見等がございますでしょうか。

（拍手）

事務局（大野） それでは、事務局の推薦に対して了解をいただきましたので、屋井委員に座長をお願いいたします。それではたいへん申し訳ありませんが、屋井委員におかれましては中央の座長の席へご移動をお願いいたします。

（屋井委員座長席へ移動）

事務局（大野） それでは屋井座長に一言ご挨拶をお願いいたします。

屋井座長 ただいま座長としてご指名を受けました東京工業大学の屋井でございます。せっかくの機会ですので一言だけご挨拶を申し上げます。

既に石井大臣のほうからこの会議体の趣旨等についてご説明がありました。自転車の施策が14項あるという話でありましたが、正確にいうと15です。すなわちそれ以外にも重要な施策があればぜひ進めていきたいということでしょう。14項だけでも、私、ここで言えといわれたら、申し訳ないですが言えないと思うのですが、それだけではなくて、まさに今日、このタイミングというのは、自転車を従来対策として置かれていたものから、総合的な、あるいは計画的な政策として進めていこうというところによりやくわが国も来たのだと思います。そういう意味では、ここにお集まりの、まさにさまざまな分野の専門の方々の叡知というか、知恵を絞りながらアドバイスをして、国による、あるいは地域による自転車政策を推進していただきたいと思います。

台風もようやく過ぎ去りましたが、一部マスコミの報道では「自転車並みのノロノロ台風」ということで自転車が登場していました。自転車の形容というのはいろいろなところではありますが、「ノロノロ」いうのは当てはまっていないような気がします。今回のこの議員立法による法律は、自転車は、環境、防災、健康といった点に資する乗物であるという、明確な位置づけの下で政策を進めていくということですので、できれば将来的には「自転車並みに環境にやさしい」とか、「自転車並みに災害に強い」とか、「自転車並みに健康に資する」というような形容詞で使われるぐらいの施策展開をぜひしていただきたいと思います。

あと1点だけ。ちょうど10年前に、警察庁さんと国土交通省道路局さんの両者が一緒になって会議体をつくりました。これが自転車の通行空間、あるいは走行空間を車道上にきっちりとつくっていこうという方向転換をする一つのきっかけになったと私は思っております。たまたまそのときの座長を仰せつかっていたわけですが、久保田先生や、ほかのいろいろな専門家の方と一緒に、日本でもようやくそういう方向性が役所間の協力によって成し遂げられたということで、10年経ちましたが、一定程度の走行空間、車道上だから走行空間と言い、歩道上の場合には通行空間以外の言葉を使わないのですが、そういった走行空間がかなりできてまいりました。ネットワーク化されていくということが、自転車はまず走ってなんぼの乗物ですから、走るための条件ということで一つの条件が整ってきたと思います。

今後この走行空間については、一定程度の整備を、あるいはさらに加速をしていくわけですが、今回はそれはあくまでも一つの施策に過ぎないわけでありまして、非常に幅広い施策を各省庁、あるいはさまざまな関係団体のご協力の下で、協調的に、あるいは効果的に進めていくことが課題でありますので、委員の皆様は言うまでもありませんが、関係機関におかれましては、その点を重々踏まえて進めていただきたいと思います。長くなってしまいましたが、冒頭の挨拶に代えさせていただきます。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

事務局（大野） ありがとうございます。報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影はご遠慮ください。

それでは議事次第に基づき委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては屋井座長をお願いいたします。屋井座長、よろしくお願いいたします。

屋井座長 それでは早速であります。議事の 2 番目、「自転車の活用の推進に関する現状の取り組みについて」に入ります。まずは事務局から資料の説明をお願いします。

事務局（大野） 資料 4 に基づきまして、「自転車の活用の推進に関する現状の取り組み」について説明いたします。

まず、自転車をとりまく現状と課題です。

3 ページ。自転車の普及状況ですが、国内の自転車保有台数は年々上昇する傾向にあります。また、折れ線で示す人口当たりの保有台数である自転車普及率についても、年々上昇する傾向にあり、直近では 6 割弱となっております。

4 ページ。自転車に関連した事故の発生状況についてです。自転車に関連した事故発生件数及び死者数は減少する傾向にあります。自転車乗用中に亡くなられた方の約 8 割に何らかの法令違反があり、自転車利用者自身の法令違反が交通死亡事故の一因となっているものと思われま。

5 ページ。自転車の利用状況についてです。左側の二つの図は自転車の分担率を示したものです。全国の自転車の交通分担率は約 13%ですが、各都市によって大きな差があることがわかっております。また右の図ですが、自転車の移動は 5 km 未満での移動が約 80 割と大半を占め、買い物等、私事目的での移動が最も多くなっております。

続いて現状の取り組みについてであります。

7 ページ。自転車通行空間の整備についてです。国土交通省と警察庁が合同でガイドラインを策定し、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を進めております。基本的には左下に示すように三つの区分の形態でネットワークを構築することを目指し、自治体と共同で自転車ネットワーク計画の策定を進めております。

8 ページ。このガイドラインの策定により、自転車ネットワーク計画の策定が進み、これまでに整備された歩行者と分離された自転車通行空間の延長は、約 1,700 kmとなっております。

9 ページ。自転車通行空間の効果的な利用に向けた取り組みについてであります。路外駐車場の量的な整備はある程度進展しておりますが、依然として路上駐車が一定数存在することから、駐車ニーズについては多様化しているものと考えられます。また、利用率の低いパーキングメーター等については、撤去を検討することとしており、その駐車可能枠数は年々減少している状況であり、撤去後は自転車通行空間整備等の道路空間の有効活用にも配慮しております。さらに、自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車については、取締りを積極的に実施することとしております。

10 ページ。公共交通機関との連携に関する取り組みです。左の図に示すとおり、鉄道事業者による用地提供に対する積極的な協力により、駅周辺における駐輪場の収用台数は年々増加しており、この結果、放置自転車の台数は年々減少しております。また、通常分解するなどにより専用の袋に収納して鉄道車両内に持ち込む自転車について、分解等をせずにそのまま積載できるサイクルトレインの取り組みも行われております。平成 28 年には、62 路線でサイクルトレインが実施されておりますが、路線ごとの状況に応じた実施時期及び方法が採用されております。

11 ページ。コミュニティサイクル導入に関する取り組みです。コミュニティサイクルを本格導入している都市は年々増加しており、昨年 10 月時点で全国 87 都市において導入されているほか、多くの都市で現在導入に向けた検討が行われております。この導入を促進するため、市町村が導入するにあたり、検討すべき項目や導入事例等を記載したガイドラインを策定しております。

12 ページ。交通安全教育や指導取締りについてです。「自転車安全利用五則」を定め、これを活用するなどにより、自転車の通行ルール等の周知を図るほか、警察及び地方公共団体等、関係機関が連携した自転車教室の開催等によって交通安全教育を推進しております。

また、一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とする自転車運転者講習を実施しております。

13 ページ。安全性が確保された自転車の供給に向けた取り組みです。

制動装置や反射器材等の自転車の基準に関しては、道路交通法等で定められていることに加えて、自転車製造や点検整備に関する業界自主基準が存在しております。これらをクリアしていることを示すマークとして、自転車製造に関しては、BAA マーク等が、点検整備に関しては TS マークがあります。

14 ページ。製造・組立・販売以降の各段階において、法令・業界自主基準のマーク制度を設けているほか、この制度を支える人材を育成するため、自転車技師や自転車安全整備士といった民間資格が存在するなど、官民が連携して安全性の確保を図っております。

15 ページ。さらに販売後の法令不適合自転車や重大製品事故に対しては、関係行政機関等により、自転車の安全性にかかる周知・指導・報告徴収等を実施しております。

16 ページ。サイクルツーリズムの推進に関する取り組みです。全国各地で国・自治体・民間等が連携することによるサイクリングロードの整備やサイクリストの受入環境の改善を進めております。例えばしまなみ海道では、サイクリストが立ち寄れる休憩スポットの設置や自転車の修理に対応したタクシーの導入等、サイクリスト向けの取り組みを推進しております。この結果、しまなみ海道の起点である尾道市では、国外からの観光客が4年で4倍増加しております。

17 ページ。ここで挙げている事例であるびわ湖を一周できるサイクリングルートである「ぐるっとびわ湖サイクリン」では、認定証の発行や湖上交通との連携など、利用者の増加に向けた取り組みを推進しております。また、右側の図に示すように、北海道においては五つのモデルルートを設定し、受入環境の改善や情報提供等の試行を行い、効果検証をする取り組みを行っております。

18 ページ。災害時における自転車の活用に関する取り組みについてです。東日本大震災の津波避難に際し、交通手段として自転車を選択した者は少数でしたが、避難距離や避難所要時間の観点からは、平野部では自動車並みの性能を発揮したことがわかっております。これを受け、右に示す三沢市の例のように、東日本大震災以降、自転車を活用した避難訓練に取り組んでいる学校も見られます。

また、首都直下地震の発生時には、障害物による車道閉塞や段差の発生等により自動車の通行が困難になることが想定されることを踏まえ、国土交通省関東地方整備局では、自動車・自転車併用の道路点検に向けた体制づくりが進められております。

19 ページ。健康の保持増進に関する取り組みです。スポーツ庁では、地方自治体におけるスポーツを通じた健康増進に関する施策を持続可能な取り組みとするため、域内の体制整備及び運動・スポーツへの興味・関心を持ち、習慣化につながる取り組みを支援しております。また、厚労省においては、身体活動や運動の重要性について普及・啓発を推進するために、平成 25 年にとりまとめた「健康づくりのための身体活動基準 2013」において、日常生活でからだを動かす具体例として、自転車に乗ることを掲げております。さらに、スマートライフプロジェクトにおいて、参画する企業、自治体等と連携しながら、今より 1 日 10 分の「身体活動の増加を促す身体活動+10（プラステン）」などのアクションにより、更なる健康寿命の延伸を推進しており、この中で自転車活用の普及を後押ししております。

20 ページ。自転車競技施設の整備状況につきましては、本年 7 月現在でトラックが 21 施設、BMX が 12 施設、競輪場が 43 場となっております。一部の競輪場におきましては、国体の競技会場や学校の自転車競技部の練習場としても活用されております。

21 ページ。国際交流に関する取り組みです。国際自転車競技連合が公認している自転車競技大会のうち、ロードレースについては、74 カ国、357 大会で開催されておりますが、日本国内では 5 大会のみの開催となっております。また、自転車に関する国際的な会議のうち、代表的なものである Velo-City につきましては、欧州自転車連盟の主催により毎年開催されておりますが、これまでわが国での開催はない状況となっております。

資料 4 に基づく自転車の活用の推進に関する現状の取り組みに関する説明は以上でございますが、今後、検討段階においてさらに調査を進めてまいります。よろしく願いいたします。

屋井座長 どうもありがとうございました。きょうは第 1 回ということもありまして、いま資料 4 で現状の取り組みについてのご紹介がありましたが、これも抜粋してご紹介いただいたわけですから、委員の皆様にも順番にご発言をいただきたいと思いますが、まず、資料 4 に関する質問、あるいは資料 4 で抜けていて、こんなことを今後調査したほうがいいのかというようなことについてお受けしたいと思っております。

今後、総合的な推進計画を定めていくにあたって、その建て付けや策定の手順、あるいは策定された中身に関わる事柄についてのご意見は順番にお願いしたいと思いますが、その前に何か確認しておきたいこと等があれば、そこからお受けしたいと思います。

宮地委員（国立健康・栄養研究所身体活動研究部長） 1点、短い質問をしたいと思います。3ページ、4ページに関わることですが、3ページによると自転車の普及率は増えています。一方、次のページを見ますと、事故の数や死者の数が減っています。利用する人が増え、普及が進めば、事故も増えていくと思うのですが、減っている理由、根拠がわかればご教示ください。

警察庁 4ページに自転車関連の交通事故、そして死者数等をグラフで示させていただいておりますが、これは自転車に限らず、さまざまな交通安全の取り組みが行われている中で、交通事故全体の減少、あるいは交通事故死者数全体の減少がありまして、警察としても交通安全の分野では、それぞれターゲットを絞った取り組みもありますが、歩行者と自転車、自転車と自動車、自動車と歩行者というふうにそれぞれ関連しますので、総合的な交通安全の取り組みの中で減少してきているということを示しています。自転車固有のこともありますので、それについてはこれからの議論の中でお話しさせていただきたいと考えております。

宮地委員（国立健康・栄養研究所身体活動研究部長） よく理解できました。もしそうならば、お手数ですが、今後こういう議論をしていくにあたって、普及率、利用数が増えていくが、これではいかにも事故が減っているように見えるわけで、全事故における自転車がらみのものの割合がどうかなどのデータを見ないと、事実がなかなか把握できません。それらを踏まえながら自転車普及を考えなければいけませんので、ご教示いただきたいと思います。

警察庁 4ページの左上のグラフの下にある表を見ていただきますと、この中に全事故に占める自転車関連事故の構成率を入れております。この10年ぐらいを見ますと、やや減少傾向にあるということです。

屋井座長 どうもありがとうございました。3 ページで自転車普及率と書いてありますが、実際には人口で登録台数を割ったものですね。だから普及率という言葉を使っているかどうかは微妙で、1 人で何台も持っている人もいれば、使われていない自転車もあるわけで、そのこの区別がつきにくいところがあるので、この「普及率」という言葉自体がミスリードする可能性も若干あるなということは感触として持ちました。

関連して何かご発言ありますか。

経済産業省 普及率については平成 16 年までの公表データしかないため、仮定した場合という形で書かせていただきましたが、ご指摘を踏まえて調整させていただきます。

屋井座長 ほかに何か質問ございますか。

佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員） これは質問になると思うのですが、ここで言っている自転車の定義ですけれども、いわゆる一般自転車といわれているものと、当社も生産販売させていただいておりますが、電動アシスト車というものの普及率が上がって、かなりのシェアを市場で持っておりますが、ここで言う自転車のカテゴリーはそこも含めての話でございませうか。

経済産業省 電動アシスト自転車も台数の中に含めて計算しております。

警察庁 事故件数の中にも、電動アシストがあるもの、ないものの両方が含まれております。

屋井座長 それを区分して分けたグラフもありますよね。そういうものもご用意いただければと思います。

長嶋委員（全日本交通安全協会事務局長） 事故の話が出ましたので、ついでにといいと失礼ですが、事故の関係で 1 点お尋ねしたいと思います。自転車事故の内訳について、自転車と車両が同一方向に進行中に右折もしくは進路を右に変更した、もしくは変更しようとした際の事故というのが、記憶では 2~3 割あったのではないかと思うのですが、この内訳というのは出していただけますでしょうか。

警察庁 本日は用意していませんので、今後の議論の中で自転車事故の対応、あるいは当事者、相手が誰かというようなものについても出させていただきたいと思っております。

楠田委員（モビリティジャーナリスト） 追加で調べていただきたいと思っていることが2点ございます。1点目は、これからの社会に合った新たな自転車の開発状況、2点目は、普及促進していくためには購入していただけないといけない状況ですが、どこの業界でもなり手不足などがあり、販売店様の地域、特に地方部の販売店様の状況など、国民の皆様が買える状況にあるのかどうかというところを把握していただけたらなと思っています。

1点目の新たな自転車の開発についてですが、日本の場合、免許返納後の移動手段がなかなかない状況で、運転免許や軽自動車未満の車の部分の法整備が整わないので、市民権を得た自転車について、高齢者の方、身体機能がいかようであっても誰でもが楽しめるような自転車の開発が、今後必要になってくるのではないかと考えておりますので、その状況を調べていただき、まとめていただけたらと思います。それが進んでいないのであれば、なぜ困難なのかという問題点もまとめていただければと思います。

屋井座長 ご検討をいただければと思います。関連して中国など、ほかの国では進んでいるフルアシストというか、電動スクーター、電動自転車というのがあるようですね。電動アシストではなくてね。ああいうものが動向としてはあるのだけれども、そのあたりがどうなっているのかとか、関連するモビリティについても、多少自転車から広げていただくとありがたいと思います。蛇足ながら申し上げました。

久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授） 私の専門は健康なので、その観点から。20ページの資料で、タイトルが「国民の健康の保持増進に関する取り組み」となっていますが、内容が健康増進ではなく、どちらかというと競技、アスリートに関する内容で、すごくミスマッチのような気がしているのですが、なぜここにこういう資料が出てきたのか、ちょっと理解に苦しむので教えていただけないでしょうか。

屋井座長 いかがでしょうか。関係するところからいうと、健康と競技ですね。

スポーツ庁 19ページのところも同じタイトルでして、「自転車を活用した国民の健康の保持増進に関する取り組み」となっております。19ページのほうは、どちらかというと国民全体、あるいは地域の健康づくりに関することが書いてあります。20ページは、先生がおっしゃったような競技、スポーツの関係ですが、両者を含めて健康の保持増進に関する取り組みということでご紹介させていただいているということです。

久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授） これは国の会議なので、この内容はどう見ても健康増進ではないと思います。逆に言えば、自転車はべつに健康だけでなく、競技などの普及から広めるという観点もあるので、やはりタイトルと内容は一致をさせていただいたほうがいいのではないかと思います。

屋井座長 おっしゃるとおりではないかと思います。今回はまとめていく過程でなぜかこうなっちゃったんだな、きっと。でも違うぞというのはこれを見たらわかりますからね。それを今後の資料については当然変えていかなければいけないわけですが、そのときには競技自体もこの検討会の中で検討していくテーマなんですか。

事務局（大野） 先ほど法律の中で説明しました基本方針の中に、自転車競技場に関することも今後検討すべき事項として法に示されておりますので、その関係でここに現在の競技場等の整備状況について、資料として紹介させていただいたということでございます。タイトルについてはちょっと不備があったと思っておりますので、今後その関係については修正させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

矢ヶ崎委員（東洋大学国際観光学部准教授） 観光を専門としておりますので、この自転車を検討する場に観光ということで呼びいただいて大変光栄に思っております。資料4の16、17ページにサイクルツーリズムの事例を載せていただいております。この事例ではしまなみ、びわ湖、北海道ということで、今、非常に頑張っているところの例を出していただいておりますが、ほかの都道府県で、観光振興の中でサイクルツーリズムというものと真剣に取り組んでいこうと考えている自治体がどれぐらいあるかということについて、可能であればお調べいただきたいと思っております。

また、しまなみ海道の場合は複数の県が関わっていて、ここはわりあい連携のいいところだと思いますが、ゆくゆく計画が都道府県単位等々になっていくとき、観光はどうしても広域の対応が必要になってきますので、そのあたりの按配を見ていきたいという趣旨で申し上げました。よろしく願いいたします。

事務局（大野） サイクルツーリズムに関する取り組みにつきましては、年々、ブームのように全国で真剣に取り組む自治体が増えてきておりまして、その点につきましては、今後、詳細に自治体の状況等についても調べて、またご報告させていただければと思っております。よろしく願いいたします。

絹代委員（サイクルライフナビゲーター） 自転車全般に関わっているのですが、7番の国民の健康のところではずれているという話があったので、せっかくなので自転車競技のところも見ただけならばと思ってお時間をいただきました。重点項目の中に、自転車競技に関しては、施設の整備という切り口でしか含まれていないので難しいかと思うのですが、21ページの8番では、国際自転車競技大会というものが国際交流に関する取り組みの枠の中で取り上げられています。実際、今、日本のロードレースはかなり強くなってきておりまして、日本のチームでアジアツアーランキング1位というチームもあります。また、ジャパンカップというレースでは、確か十数万人の観客を集めていて、経済効果も非常に大きいといわれています。

これだけ大きな大会で日本人の力も上がってきていて、国際交流の枠だけにしてしまうのはちょっと残念かなと個人的に思います。この前の自転車競技という枠の中でトラックとBMXが挙げられていますが、何かもう少し、推進計画のほうでは自転車競技が、トラックやBMXだけでなく、ロードであったり、マウンテンバイクとってオフロードを走る競技も日本人はヨーロッパなどで活躍していますので、こういったところにもスポットを当てていただきたいと思います。一般の方がそういった体験ができるような機会もありますし、日本を競技という切り口で高めていく可能性もあると思うので、可能であれば、競技の切り口を施設のあるものだけに限って、それ以外を国際交流にするのではなく、少し切り口を変えていただけたらうれしいと思います。

事務局（大野） ご指摘のありました自転車競技の関係につきましても、そういった切り口で今後、現状等を整理して、問題点等について把握をしてまいりたいと思います。

久保田委員（埼玉大学大学院理工学研究科教授） 前半のところでは保有とか、事故とか、利用などについてのデータを示していただきましたが、第2回に骨子が示される推進計画というものとの関連をお尋ねしたいと思います。推進計画というものは、保有とか、事故とか、利用に関する定量的な目標値が示されるような内容のものになりそうなのかどうか。そのへんを教えてくださいたいと思います。

屋井座長 これは次の議論の中でも出てくると思いますが、お願いします。

事務局（大野） 法律においては、推進計画につきまして、目標である構すべき措置等を記載することとなっております。ただ、条文をそのまま読みますと、何に関する目標を規定するのかということはまだ明確ではありません。

今後検討する中で、計画に織り込むべきどういった目標を設定していくのかについては、検討の上、またご説明をさせていただき、意見を伺えればと思っております。よろしくお願ひいたします。

屋井座長 今回の件に関わる点は、これからお一人お一人お願ひします。その中でご意見として言うていただければありがたいと思ひます。

それでは、この資料に関してはいろいろ宿題が出てまいりましたが、事務局のほうで、必要に応じて、全国の自治体さん等にご協力をいただきながら調査をかけるとか、何らかの方法で、最新のデータとして、集められるものについてはきっちり集めていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

楠田委員（モビリティジャーナリスト） もう一点、追加で調べていただきたいのですが、通勤利用でなぜ難しくなっているのかというところで、問題点を調べていただきたいと思ひます。なぜかといひますと、運転免許取得後に自転車離れが始まってしまうかと思ひます。自転車離れをすると、歩いたり、多様な交通手段を活用することがおっくうになって、免許返納後にいろいろな乗物に乗ったりするのに不自由を感じることもあるかと思ひます。そこで、日常的に乗っていただき、健康増進とか、環境の観点からも有効になるかと思ひますが、通勤利用のほうはなかなか進んでいないということも伺っているのので、どうして進まないのか、その問題点を調べていただければと思ひます。

事務局（大野） それにつきましても、今後、調査方法等も検討したうえで、できるかぎり調べたいと思ひます。

屋井座長 どうもありがとうございました。これで第1部はよろしいでしょうか。では宿題をお願ひしますということで、これからは一人一人順番にお願ひしたいと思ひます。今度は自転車の今回の活用推進計画をつくっていくにあたって、これは将来のことを書くわけですから、今後どうすべきかという観点について、計画の中身に関わる議論ですので、そういうことに関してご意見をいただきたいと思ひます。もう一つ、活用推進計画なるものがどのような建て付けになっているべきか。目標に関して具体的に数値目標を書くのか書かないのかということも形に関わることですが、そういった両面から幅広くご議論いただければと思ひます。

それでは絹代さんからお願ひいたします。

絹代委員（サイクルライフナビゲーター） 自転車の普及とか、もともと自転車の健康利用から自転車に取り組み始めているのですが、今は自転車全般の啓発、健康、あるいは自転車による観光で人を呼び込んで地域起こしをするというところに関わらせていただいています。そんな理由で話し始めるとかなり多くのトピックスに関わることになるので、なるべく端的にお話ししたいと思います。

この推進計画の中で是が非でも取り入れていただきたいのがルールです。前に見た資料の中で、自転車の交通事故の死亡事故のうち、ルールを守っていない方が8割ほどいたということ。それから自動車の免許を持っていない方の比率も非常に高かったというデータを拝見しました。ということは、ルールを守ってくださいという言葉で言っても、そのルール自体、例えば左側を走るとか、交通標識などをご存じでない方が多く自転車に乗られていて、事故の被害者や加害者になっているというのが現状です。

私自身は、自転車に乗って子供の保育園の送り迎えをしています。保育園の送り迎えをする時間帯の一般の住宅地の状況というのは、ほとんど自転車のカオスです。私が見ているかぎり、ほぼ100%の方がルールを守っていません。その中をくぐり抜けながら安全に行かなければいけないのですが、そんなわけで私は、ルールを守ってもらうこと、また守ってもらえるようなルールを考慮していただくということ、そして乗り方のルールをどうやって伝えるのかということ。この3点について推進計画の中でぜひ触れていただきたいと思っております。

デンマーク、ドイツ、オランダといった国では、小学校の学校教育の中で自転車の授業があります。小学校を出るまでに、中学校の先輩や警察の方や保護者が実技指導をし、実技試験をして、それをクリアするというのが定番だということをいろいろな方に伺いました。そういった地盤があったうえで運転するから、街の中で自転車が増えてもいいわけで、今の状況のまま、活用推進をして自転車が増えてしまったら、事故が増えてくるだけだと思います。

子供乗せ自転車に関しては、お母さんがハンドルを握るので、例えば事故に遭ったとき最大3人の人が被害に遭うことになってしまいます。そういうことを学校で伝えていくこと、お子さんを乗せている親御さんたちに伝えていくこと、保育園・幼稚園でしっかり伝えていくことが、何かシステムとしてできないかなと考えています。

また、守れるものにするということですが、例えば子供乗せ自転車は5歳までの子供しか乗せることが許されていません。そうなってくると、年長さんになって6歳になった子供のお父さん、お母さんは、会社に行くために、ルール違反だとわかっているにもかかわらず子供を自転車で乗せてしまう。そこからルールを破ることにするバーが落ちていってしまって、小学校の高学年になっても子供を乗せている方が増えていく。ルールは守らなければいけないものだから、一般的に守れるようなものに、時代に合わせて変えていくことも必要なのではないかと思います。

先ほどシニアの話がありましたが、これからシニアカーと呼ばれる安定した自転車が増えてきたり、活用推進しようと思うと、荷物を運んだり人を運ぶカーゴバイクというものも増えてくるかと思います。私自身、子供が6歳になったときに、ルールを破りたくないで、海外から8歳の子供まで乗せられるカーゴバイクを購入してみたのですが、いざ購入すると、日本には普通自転車の枠を超えた自転車に関する軽車両のルールがどこにも見つかりません。そうすると、自転車専用通行帯を走っているのか、あるいは専用通行帯を出て車と一緒に車道を走らなければいけないのかということもあります。これからは活用していくなら、今は宅配で自転車を使っている業者さんもありますが、荷物を運ぶ普通自転車ではない自転車というのも、ルールがしっかりあって、その中で皆さんがそれを守りながら動くようにならないとまずいと思います。また、サイクリングロードが自歩道ということで、自転車が走行できないということも大きな混乱の一つになっていますので、守れるルールというものについてご検討いただきたいと思います。

最後に伝えるという部分ですが、小学校、中学校の自転車教室に視察に行くこともありますが、現状では教室のクオリティでその教室が選ばれているのではなく、受託しやすい方に教室が投げられていて、中のクオリティ、実際に子供たちがその教室を通じてどれだけのものを吸収できるのかということが、判断されていない状況であるのが、残念ですが現状です。逆に、ボランティアや選手の方がお金を掻き集めて、クオリティの高い教室を、なんとか人を集めて手伝いの人を雇ってやっているというのが現状です。ちゃんと子供たちにルールを伝えたいし、これからはシニアの方にも、自転車の乗り方を知らない方が多いので伝えていかなければなりません。そのときに、そういう質の高い教室をやっているところをサポートするような制度ができないかなというのが、業界の中で自転車の啓発に関わっている私の願いです。

また同時に、ドライバーの方にも自転車に対する理解をしていただかないと、自転車の普及はなかなか難しいと思います。先ほど専用通行帯に駐停車しないということがありましたが、左折をしようとする車が一列になって、すべて専用通行帯をふさいでしまっているようなシーンもありますし、自転車が信号待ちできないようなところに幅寄せをされてしまったり、自動車と自転車の共存ができていません。私たち自転車業界のほうからは、ドライバーさんにアプローチしにくいので、一般のドライバーさんにも伝えられるようなものを、推進計画の中に入れていただけたらいいなと思います。

あと一つだけ観光の話を見せてください。今、いろいろな地域と自転車を使った観光、人を招く方法、ルートをつくる方法について話し合っております。その中でほとんどの都道府県さん、自治体さんが、どうしたらいいのかひどく迷っている状況です。どんなことをしたらここは自転車の整備をしていると言っていいのかという、ガイドラインであったり、基準のようなものがどこにも示されていないので、青い線を引いたらもう整備していると言っていいとか、現状としては、地域で、比べると車の量が少ないところを自転車の推奨ルートとして提案しようというルールができてくるように思います。そうすると、ブラインドコーナーが続くアップダウンコースで、崖で、ガードレールもなく、対向車も来るが、特に対向車に対する警告などはされていない、危ないところを自転車が行かなければいけない。そういうところが堂々とサイクリングマップをつくられて、推奨ルートとして挙げられてしまっているのが現状です。

例えば、ガイドラインの中で矢羽根のようなものを描いて進行方向を示して、ドライバーさんに自転車が来るからこの峠はスピードを出さないで前方注意してねと啓発するとか、標識を何かつくっていくとかも必要になってきます。これからインバウンドの方も多く引き込めるジャンルだと思っていますので、日本語がわからない人にもわかるような標識を立てていかなければいけないと思うのですが、国から地方自治体の皆さんに何かモデルとなるような安全確保の方法とか、路面表示などを考えていただきたいのです。できればそれも共通のものがあつたほうが、海外から来た方も対応しやすいと思いますので、そういった観光の面もこの中でつくることができたらいいなと思っています。

屋井座長　こちら4人の委員の方に順番にお話しただいて、それから各省庁の方からお答えをと思ったのですが、お答えをいただく時間もなくなりましたので、そのままこちらにいかせていただいて、最後に時間があつたらお答えいただくということで、まずは今日は委員の方から意見を開陳していただくことにしたいと思います。それでは5分以内ぐらいでお願いいたします。

楠田委員（モビリティジャーナリスト）　私からは今日の時点で4点お話ししたいと思います。また随時ありましたら追加したいと思っています。

一つ目は、対策から政策へということで、いままでは対策が中心となっていて、ほかの移動手段と役割分担を考えて、総合計画の中での自転車の位置づけが低かったかと思うので、その中での自転車の検討強化が必要ということ。二つ目は、先ほど調べてくださいとお願いしたこともあります。免許返納後も困らないからだと言いつつ、免許取得後の自転車離れを食い止める形が何かつくれないかということ。三つ目は、誰でも乗れるような多様な自転車の開発・販売・試乗の機会をつくるということ。四つ目は、安全の人材育成というところですが、自転車だけに限定するのではなく、学校、高齢者、家族の方、安全協会、自治体、自治会の方々、運輸・交通事業者等々が一緒になってまちづくり、環境、交通安全、モビリティマネジメント等の観点から、総合的に人材育成を行っていく必要があるのではないかと考えております。

各項目について深くコメントしていきますと、一つ目は、高齢化で世帯規模の減少の時代において、自動車がなくとも地域で文化的な暮らしができる環境づくりが求められているわけです。これまで自動車やバスに重点を置いて検討されてきて、歩行とか自転車の検討の度合いが自治体の中で弱かった印象がありますので、端末交通とか、地域内移動における自転車の活用をどのような形で行うか。ほかの移動手段の特徴も考え、どのように位置づけていき、都市機能をも鑑みながらいかに活用していくかをしっかりと自治体が考えていく必要があるのではないかと。それを支援する国の体制も必要ではないかと思っています。

2点目は、便利な自動車やバイクなどを持つと、からだを動かすことが面倒臭くなります。私の田舎の町などは、高校生までは自転車に乗っていてもいいが、それ以後は「自転車に乗って大丈夫？」という話になります。私の母親なども何十年も自転車に乗っていないし、じいちゃん、ばあちゃんにおいては、乗ったことがあるのかどうかもわからないし、乗れるかどうかわからない状況です。

そこでずっと乗り続けられる環境とからだづくりと習慣を、まちづくりの施策の中でつくっていく必要があると思います。動けない人たちを支える周囲にしても、お金もかかるし、体力も使うし、気も遣うという状況がありますので、そういう場面でうまく自転車を使えないかと考えています。

3点目は、誰でも乗れるようにということですが、誰でも安全で安心して乗れる自転車が日本の中であまり普及していないかと思っています。あるかもしれないが、みんなによく知られていない。あるいは知っていても買えないとか、乗れる状況にないということもあるかと思っています。そこで誰でも乗れる自転車を、経産省さん、警察庁さん、あるいは自転車に関係する方々と連携して開発を進めるよう検討していただきたいと思っています。また、それが買える状況、乗れる環境の提供も大事であるし、免許返納後に高齢者の方に自転車活用の機会をつくってあげることも大切かと思っています。

4点目は、難しいかもしれませんが、教育に関してです。春と秋の交通安全週間、4月の入学時における交通安全は日本の中で習慣化してきていますが、まだまだその機会が十分活用できていないかと思っています。せっかくの機会ですから、もう少し活用できないか。安全を取り巻くまちづくり、環境、地域について、みんなが考える機会を持てればと思いますし、また、それを有効活用するためにも、プログラムをつくり、ツールをつくり、人材不足のところは講師を派遣するという体制を分野横断的につくっていく。さらに、そういうものに参加できない成人の方には、自転車購入時に、販売店の方を通して何か配付する機会を確立する必要があるかと思っています。

久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授） 私がこの会議とこれからの計画づくりで一番期待したいのは、自転車活用による健康寿命の増進、それに伴って結果的に生じる社会保障制度の持続化への寄与、具体的に言えば医療費・介護費の削減につながるスキームにこの自転車活用が一定の貢献をするということです。そういう観点からいくと、私は100ぐらいの基礎自治体と一緒に健康都市づくりということをやっていますが、その基本的なコンセプトは、この町に住むと自然に健康になれるまちづくりというものです。これはエビデンスベースで、例えば自動車分担率の高い地方都市ほど、生活習慣病罹患率、特に糖尿病罹患率が高いということがはっきりしていて、これまでのいわゆる運動、食事、心の問題もちろん大事ですが、人の健康づくりというのは、その観点だけではなく、都市の健康づくりも併せてやらないと、実はもう無理だということのはっきりしてきているのです。そういう中で自転車が寄与する面は非常に高いわけです。

ただ、国がいくら推進計画をつくっても、まちづくりとして進めていくのは基礎自治体ですから、その基礎自治体に対して、インセンティブというか、進めたいというものを大きく示してあげる必要があると思うのですが、そのときに必要なことが二つあると思われる。一つは、予算というものの兼ね合いもあると思いますが、政策ツールというもの。もう一つは、自転車活用をすることによって、医療費や介護費の抑制につながるというエビデンスを明らかにすることによって、基礎自治体のそういう政策を推進することにつながると思うのです。ただし、残念ながら、歩くことに関するエビデンスというのはかなり出ていますが、自転車活用に関する具体的な医療経済的なエビデンスはまだ弱いため、その意味で早期にそういうものをある程度つくっていくことが必要だと思います。そこで、計画の中にエビデンスづくりを織り込めるかどうかというのは、けっこうポイントになるように思います。

もう一点だけ申し上げますと、これを国民側に加速していきたいと考えたときに、まず働いている層を考えた場合、特に地方都市などを含めて車でしか通勤できないという人たちを、自転車通勤にどれくらいシフトできるかという発想が持てるかどうかは課題だと思います。公共交通活用や自転車活用で通勤しましょうという形のまちづくりをするということで、市役所の職員の研修を私はよくやるのですが、そのときに「1カ月以内に3回以上、車以外で通勤をなささい」という課題を出して、レポートを描いてもらうのですが、そこに面白いというか、現実的に難しい事例がいっぱい挙がってきます。そのあたりを含めて、どうやったら選択肢の中に自転車というものが入ってくるかということです。自転車が好きな人が自転車に乗るのでなく、自転車が必ずしも好きでなくても、自分のライフスタイルの選択肢の中に自転車で移動できる、それが健康につながるということを持つ。そういうものが整備できる環境づくりを、具体的に計画の中でどう考えていくかということが大事だと思っています。

さらに、今度そこに向けていくときに、最終的に人が行動を変えるためには、リテラシーが上がってこないとわれわれは行動を変えません。ヘルスリテラシーの中で実際に運動というものが必要で、その選択肢の中に自転車を入れてもいいのではないかと。講演をすると、自転車と歩くのとどっちが健康にいいですかという質問をよく受けるので、私は、3kmの距離を車と徒歩と自転車で移動するのを比べた場合、どの順に大変かという、徒歩、自転車、車という順であるから、その順に健康にはいいですよと答えています。

徒歩が最もエネルギーを使い、自転車は2番目だということです。しかし、自転車も少し乗れば健康になるというわけではなく、歩くよりはエネルギー消費が少ないわけですから、これぐらい乗らないと実は健康に寄与しないんだということも、併せてリテラシーとして上がってこない健康増進には寄与しません、ですから、そのへんについても具体的な計画が必要だと思います。

最後に、今、自治体と一緒にやっている「歩くまちづくり」の中で、どの段階で車から降りていただくかという議論をしています。特に「2025年問題」といわれるのが、団塊の世代の人が75歳以上に全員到達する2025年の話です。これは自転車に関して同じことが言えて、高齢の方にどこかで降りていただく必要があるということです。われわれの方の専門からいくと、自転車事故についてはバランス能力が問題となりますが、バランス能力というのは、科学的に加齢の老化現象として抑えられない要因だといわれています。つまり、いくら運動をしてもバランス能力の低下はある程度しょうがない現象であるということです。ということは、人生80年、90年時代といわれる中で、自転車から降りていただくという発想も併せて考えておかないといけない。そのあたりも、具体的計画の中でどう考え、位置づけていくかという観点が重要になってくると思います。

久保田委員（埼玉大学大学院理工学研究科教授） 私は二つだけ申し上げます。法律の9条、10条、11条の関係ですが、9条が国、10条が都道府県、11条が市に関するものです。この中で私は9条、11条に書かれている「区域の実情に応じた」というフレーズが一番大事ではないかと感じています。つまり、国のつくった計画の相似形のやや小さいものを県がつくり、そのもう少し小さいものを市がつくるというものでは、絶対にだめだと私は考えています。ヨーロッパの自転車最先進国といわれているところを見ても、すべての都市がおしなべて同じような自転車の政策をやっているわけではなくて、中には分担率40%などというすごい目標を立てて、とにかくあらゆる交通機関の中で自転車を徹底的に優遇して、街を歩くと自転車しかないのではないかぐらいのことをやっている都市がある一方、そこまではやっていないというところもあって一つの国を構成しているわけです。

先ほど目標値と言いましたが、国の目標値よりも市町村の目標値のほうがリアリティが高いと思います。久野委員もおっしゃいましたが、最後にまちづくりのレベルに落とし込んでいくことを考えたときに、市の選択として、うちは分担率これこれ頑張るといったようなところで計画を立てていただくのが、たぶん最もリアリティがあるのだと思います。

そういうことで言うと、久野委員もインセンティブのことをおっしゃいましたが、すごい目標を立てて頑張る市を国が応援できるスキームにするとか、全体の組み立てがそういうふうになっていくと、少なくともあるところでは確実に進んでいくのではないかという気がしまして、地域の実情に応じたものをいかにうまくつくっていくかということ、計画の中でぜひ考えていただきたいと思います。

もう一つは、重点目標のうちの1番と2番の関係です。「走る」と「停める」ですが、この両者の関係をこの機会にうまくつくっていただきたいということです。最近それぞれのガイドラインができたわけですが、私が関わった自転車の「走る」ほうのネットワーク計画に関して言えば、どこに停めるかということあまり考えないままに道路のネットワーク計画をつくってしまったことに、いささか反省をしています。今後は停める場所を明確に念頭に置きながら、走るネットワーク計画も立てていくべきだと思っていて、この点は明らかに大事な点なので、この機会に1と2を融合して考えていただきたいと思っています。

その関係でものすごく細かい話で恐縮ですが、前から気になっているのが路外の自転車駐輪場です。車道があって、歩道があって、自転車駐輪場が立っているという場合の目の前の歩道のしつらえが、若干気になっています。いままでは、なんとなく歩道を走ってきて、そのまま歩道に面した駐輪場に停めていっていたわけですが。これからは車道を走っていただくわけですから、車道を走ってきて、降りて、歩道をまたいで駐輪場に入っていくことになるのですが、そのときの歩行者との錯綜などが考えられるわけで、自転車に乗ってきた人と歩行者の間のお互いの視認性とか、そのへんの細かいしつらえについても、もう少し気にしたほうが良いと思いますので、今回はこのような、やや細かいところまで議論できるといいと思いました。

佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員） 私の立場は非常に微妙で、個社としての代表というよりも、自転車業界としての代表の意見というふうにお聞きになっていただいたほうが良いかなと思いつつ、出席をしております。

私のほうからは2点ありまして、今回の自転車活用推進法というのは非常に歓迎すべき法案と思っておりますが、ご提案申し上げたい1点目は、第8条の5項にある「高い安全性を備えた良質な自転車を供給する」というところを整備するのは、われわれ日本国内で生産・販売をしている者からすると責務だと思っております。

その中で、きょうご説明のあった14～15ページに提示された自転車の安全基準に関し、BAA・TSのマークを貼付し、それを安全の証明として消費者の方に担保するという制度ですが、これはご承知のとおり、業界の自主基準であって、法的な拘束力もなく、これを守らなくても罰則規定がないというものです。もちろん自転車のオーナー様の運転の仕方、車道・歩道に関する道路交通法に則った基準を守っていただくことが前提ですが、その前に、不安全・不整備の自転車が市場に横行するということは、少なくとも最低限避けるべきことであります。そのためには、今の業界の民間の自主基準であるBAA・TSというものを法規化するということではなく、一つハードルを上げて、基準を厳格化することで何らかのコミットができないかと考えておりました、この推進計画の中でその面でのコンセンサスを得られることを期待しております。

私ども生産をしている立場としては、その前段階の自転車の開発がありますが、そこでの基準は、すべてJIS基準から厳格化されたBAAの基準にプラスアルファされた社内基準を設定して、お客様により一層安全な自転車を提供することを心がけながら開発をし、生産をしているわけです。したがって、ここのところは関係者の皆様と第2回、第3回の会議で詰めていただき、われわれもご提案申し上げながら、現状よりも高いハードルのものにしたいと考えております。

第5項の高品質の自転車を提供するという前提になっているBAAとTSを検査、あるいは認定する役割を担う者として、自転車技士と自転車安全整備士というのがあります。これもライセンス的には国家資格があるわけではなく、自主受験をした整備士を販売店に置き、自転車技士については、組立会社、あるいはわれわれのような会社でそういう資格のある人間を抱え、それをエビデンスにBAA、TSのマークを貼付するというプロセスになっています。そこで若者も含めて、これら自転車技士、あるいは自転車安全整備士の資格要件のステータスというか、水準を上げていくというのも、私どもとしての要望であります。これを自転車活用の中に反映させて、できればこれら整備士等の人口が増え、より一層安全な自転車の環境づくりに貢献していきたいと考えています。

2点目ですが、9項の自転車活用による国民の健康の保持増進と、4項の自転車競技のための施設の整備というのは、私の見解では密接にリンクをしている内容だと認識しております。これも手前味噌ですが、当社でプロの自転車のチーム、アンカーチームというのを持っております。国内ではある一定の成績を残していますが、国際的にはまだまだ見劣りがするという状況です。

話が飛びますが、当社グループは、オリンピック・パラリンピックのトップスポンサーとして、今、2020 東京に向けて支援活動を全面的にしております。各種アスリートへの支援、イベントの支援等々ありますが、その中で特に当社として自転車のアスリート、オリンピック・パラリンピック問わず支援させていただいております。機材提供等、いろいろな経済的なバックアップもしておりますが、自転車競技がスポーツの競技種目としてまだまだマイナーな状況にある。そこで、ぜひとも 2020 東京のオリパラで自転車でメダルを取って、自転車という競技は健康や環境を訴求するスポーツであるということを国民の中で認知・周知ができればと強く思っております。

そういうことから、私どもの会社では、環境面ではグリーンモビリティ、健康増進という意味ではヘルスライフモビリティという言い方を自転車でしようじゃないかと言っておりますが、自転車が非常に魅力的なものだということをスポーツを通して訴えていきたい。結果的に高齢者、あるいはモビリティ弱者の方にも普及させていくというアプローチが生まれてくると、この自転車活用推進計画の中から派生する大きな効果にもなるかなと思っております。

この二つの点を、2 回目、3 回目の討議の中で具現化をしてみたいと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

長嶋委員（全日本交通安全協会事務局長） 大きく 2 点ほど申し上げます。

一つは、自転車活用推進法を全体として見たときにもものすごく感じたことは、自転車の促進普及ということはいいことだとは認識しておりますが、サイクリストの方、健康な方、あるいは自転車で通勤をされる方のほうに、どうしてもシフトしている向きがあるのではと懸念しております。例えば専用レーンであればいいのですが、誘導帯のような任意の表示の部分が、設置しようということで出てきているように思います。これは自転車を積極的に利用する方々にとっては利便性もよく、安全性を確保する点では丸だと思いますが、忘れていけないのは、高齢化社会にこれから突入し、超高齢化時代を迎えるということを念頭に置いて計画を立てていくべきだろうということです。それも重要な一つのキーワードになると思われまます。

先ほども高齢者になって自転車に乗らなくなったという話がありましたが、私のところでは、この 4 月から自転車事故の被害者対策の一環として、自転車会員制度というものを設けまして、新たに自転車会員になっていただいた方に自転車保険を格安で提供するというのを始めました。実態を見てみると、被保険者になられた方のうち 65 歳以上の方が過半数なのです。

問い合わせのある方から聞きますと、自動車の運転免許を返納したために交通手段がないので自転車に乗るとのことなのです。買い物に歩いていくと帰りに買い物袋をぶら下げて帰ってこれないから、自転車に乗るか、もしくは自転車を押して買い物に行く。週に1回しか自転車には乗らないが、これからそういう自転車の使い方をするつもりだという方が相当数ありました。要はそういう高齢者の方々が自転車を活用しようという向きもあるということ、こういう計画を立てるうえでは頭に置いていただきたいと思います。

今、内閣の高齢者白書を見るかぎり、65歳以上の高齢者人口が26.7%を占めています。これが2060年には40%になるわけで、通勤で使う方、サイクリストの方、健康な方はいいですが、高齢者の方が増えていくことを念頭に置かなければならない。なぜならば、これは法律を改正すればいいだろうという議論があるかもしれませんが、道路交通法上、歩道通行可でないところでも歩道通行できる、具体的にいうと13歳未満と70歳以上の高齢者は歩道を通行することができるようになっていくわけです。ということは、高齢者人口が増えてくれば、おのずと歩道を通る方々も増えてくる可能性があるわけですので、そのことを念頭に置いて施設整備を進めていく必要があるだろうということです。

二つ目は、交通安全協会の立場からはボランティアで交通安全教育等を実施しておりますし、私どもの組織でも、交通安全指導者講習として、特別指導員になる方に対して講習をし、養成をしております。その中で感じるのは、生涯教育として交通安全教育をやっていかなければいけないということです。学校で交通安全教育をし、ある程度の知識を付けたうえで社会に出ていただく。社会に出ても、さらに機会があるたびに交通安全教育をし、しっかりと受けていただく。これが重要だろうと思います。

ところが、先ほど絹代委員がおっしゃっていたかと思いますが、いわゆるママチャリが保育園の送迎に使われています。私も先日目黒に行って見てみましたが、ひどいものです。あれを見て思ったのですが、本当に講習を受けてほしい人たちが実は講習を受けていない。だから知識がないわけです。交通安全教育は学校、家庭からとよく言われます。でも、家庭では教えられない。お母さんたちに知識がないからです。そこで、制度としてきちんと交通安全教育ができるようにしたいと思っております。

今、わが国では、自転車運転者講習制度という道交法で定められた講習があります。3年間に2回以上、特定の違反をして検挙された者はその講習を受講することになっています。しかし、実態としてこの講習を受講している数はきわめて少ないのです。

制度が眠っていると言うと警察庁には申し訳ないのですが、それが実態ではないかと思っています。そのあたりも取締まりだけがいいのかという部分もありますし、指導・警告はしていると思いますが、指導・警告もデータベース化して、講習制度の中に取り入れて、講習の形で本当に教育を受けてほしい人、違反者に対して交通安全教育の機会を設けるといふ制度検討も、政策としてあり得るのではないかと思います。

まだまだ申し上げたいことはたくさんありますが、以上2点にしておきます。よろしくお願いいたします。

宮地委員（国立健康・栄養研究所身体活動研究部長） 健康づくり、あるいは教育の観点から3点ほど申し上げます。

一つ目は健康増進、事故等による障害のリスクについてです。資料4の19ページの厚生労働省による「健康づくりのための身体活動基準2013」にもありましたように、身体活動量の増加は健康づくりに有用です。その中でも自転車利用の効果について述べたものが引用されております。私の文献資料の範囲では、欧米を中心に10本程度の自転車利用と総死亡、循環器死亡、がん死亡のリスクとの関係を示す前向きのコホート研究がありますが、メタ解析によって有意に自転車利用が総死亡、循環器死亡、がんの死亡のリスクを下げるということを示しています。その意味でも、健康増進という観点で自転車利用を促進するという部分に関しましては、そういったエビデンスを明確に前に出して、普及啓発をしていく必要があると思います。

一方で、医療費の削減効果がどれぐらいあるのか、事故による障害損失等がいくらになっているのかという研究については、国際的に見てもあまり十分ではありません。わが国に関して言えば、交通環境はほかの国とかなり違うというのは議論になっている点ですが、わが国における健康効果、医療費削減効果、自転車に起因する障害によるコスト増の知見はほとんどありません。ですから、わが国におけるエビデンス創出のための研究を促進すること、あるいは研究ということだけでなく、調査のデータを十分に検討することがまず必要だろうと思います。

2点目は、最近、日本学術会議から「子どもの動きの健全な育成をめざして」という提言が出されました。子供たちの基本的な日常動作の質が落ちていることについて、積極的な取り組みをしていかなければならないということで、文部科学省やスポーツ庁を対象にして出された提言であります。そういった大きな流れを見ますと、自転車に乗る子供の能力の面では、うまく乗れる子供が減って、うまく乗れない子供が増えていくことが危惧されるわけです。こうした子供に対する自転車に乗る技術、動き、あるいは安全に対する知識、リテラシーといったものを教育する取り組みをどのようにしていくのかについて、この提言に基づいてうまく仕組みを構築していく必要があるのではないかと思います。

3点目は、自転車の形ですが、過去100年ほど、基本的な仕組みや機構はほとんど変わっていないだろうと思います。特に安全という部分については、ブレーキの機能が高まったりはあるかもしれませんが、基本的にはあまり発展していないと思われます。そこで、自転車を活用していくうえで、日本で革命的な自転車を作り出して世界に売っていくなど、自転車そのものの機能を高めていく取り組みというものも必要ではないかと考えています。

矢ヶ崎委員（東洋大学国際観光学部准教授） 私は、重点項目の中に観光、地域活性化というものが入っておりますので、そこについての今の時点での意見を述べさせていただきたいと思います。ポイントは絹代委員からもご指摘があったようにルールです。観光の分野におけるルールづくりというものは、それほど厳しいものではないと思いますが、ルールのなさと、先ほどお願いしたサイクルツーリズムに取り組む自治体がどのくらいあって、どのくらいの本気度でやろうとしているかというデータをまとめていただくということが必要です。

そしてその結果から見えてくることは、かなりの自治体が観光振興でサイクルツーリズムにチャレンジしてみたいということで、ターゲットは外国人で、インバウンド観光の重要なコンテンツとして考えていきたいというところが多くなると思います。そういう観点から、いろいろなところがやろうとしているのであれば、ある程度日本としてのサイクルツーリズムのブランド化ということも必要だと思います。ブランドというのは、何もプロモーションするということだけでなく、品質保証の部分が入ってくるということなのですが、そのあたりについて簡単に述べたいと思います。

まず大前提として、観光客と自転車の接点ということです。日常生活で通勤等々に使われていますが、観光地、旅行先で自転車を使うことに関しては、二次交通というか、観光地に着いて、観光地の中を移動するときに、ほかの交通モードもあるのですが、自転車が非常に便利であるということ。あるいは駅前にレンタサイクルが充実していて、多少アップダウンがあっても奥まで行けるとか、そういう利便性があるって、二次交通として域内の交通手段に使うというやり方がまずあると思います。一方、これはサイクルツーリズムということだと思いますが、自転車そのものに乗りたいって行くというタイプがあります。これには二つの種類があるって、それほど本格的にはやっていないが、旅行先でサイクリングを楽しみたいというタイプと、本格的に装備もびしっとやって、マイ自転車で楽しむというタイプがあると思います。

この二つを見た場合、おそらく技術が違うと思います。サイクルツーリズムの場合、この地域にはこういうルートがあるといったときに、各自治体がそれぞれ自分でマップをつくり、コースについての情報提供をされる。その中に難易度のようなものが組み込まれていないと、自分でどれだけ行けるかもわからないし、ルートの途中で断念したときに、資料にも北海道のかなり長いルートがありましたが、誰が助けてくれるかという不安を感じることもあろうかと思います。したがって、サイクルツーリズムをかなりの自治体がやりたいということであれば、日本としてのサイクルツーリズムのブランド化について考えることができたらいいと思います。

大枠のルールがあれば、各自治体でそれぞれ考えていくと思いますし、観光客は自治体単位で動くことをモットーとしていませんので、行きたいところに行きます。行政区を軽々超えてどこへでも行きますから、広域連携で複数の自治体が計画を調整することも必要になると思います。同じようなサインがあるって、ルート内については何kmごとに休憩施設があるとか、道の駅の活用も大変重要なことだと思います。あるいは作ったマップの裏にはルールが書いてあるとか、日本のサイクルツーリズムとしての基本的なところが定まったような大枠のルールが見えてくると、実際にそれを盛り上げようとする自治体もやりやすいのではないかと思います。

自治体が訪日外国人旅行者のコンテンツとしてサイクリングを使いたいということになってきますと、日本人以上にいろいろなルールのバックグラウンドをお持ちの方々が日本国内を自転車で走ることになりますので、こういう人たちへの日本なりのルールの整備、伝え方が重要になってくると思います。訪日外国人旅行者の方々は、日本の中でレンタカーでドライブを楽しんでおられますが、ドライブの場合は日本の中で運転できる免許証があるわけです。自転車はそれとも違いますけれども、やはりゆるやかなルールが必要かと思っております。

それから、これはルールと言っていいのかどうか分かりませんが、自転車に乗る方々の多くは、道そのものを楽しまれることもあるかと思いますが、風景を楽しまれる中で、往々にしてサイクルロードとしてマップに描かれたルートからはずれて、人々の生活の中に入って行くという行動も多く見られるようです。実際にしまなみ海道等々でもそういう事例が起こっているわけで、人々の日常生活の中に入って行くサイクリスト、あるいは自転車そのものと地域の間で摩擦が起きないような配慮も、必要になってくるかと思えます。これは今の時点では臆としたことですので、私自身もこれからきちんと考えてい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した。ご協力をいただきましてなんとか時間内に終わりました。私も多少意見がありますが、時間がないのでほんの少しだけ申し上げます。今回の法律の要点はいろいろあると思いますが、私にとっては、2条2項の部分がすごく大切だと思いましたが、日本はここにいつのまにか進んだのだなと感じました。途中を省略して読むと、この2項は「交通における自動車の依存の程度を低減することが公共の利益の増進に資するものである」としています。

フランスなどはこういうことを2000年代前後にやって、道路空間を再配分をして路面電車などをずいぶん入れました。健康もあるけれども環境に資するとか、自動車の問題に対してどういうふうに都市の交通等々を変えていくか。このきっかけになるような理念を変革していくということは各国でそれぞれタイミングがありますが、今回、日本では、自転車活用推進法という法律の中でそういうことが入っているというふうに読めるわけで、これは自転車を推進するうえでも大きなポイントではないかと思えます。

ただし、一方で、自転車問題というのは、ある面でいうと都市問題の縮図ともいうべきいろいろな問題を抱えています。そのマイナス面を今回みたいなタイミングでゼロにしようというのはいいことですので、そこは落ち度なく、抜け目なくというか、きっちりと積み上げていかないといけないと思います。他方、プラスを広げていこうというほうは、不確実性もある中でいろいろ楽しいことがいっぱいあるわけですから、そちらについては多少大目に見てもらいながらも、いろいろなトライアルができるようにしていく。その両面性があると思うのですが、そのときに、きょうの委員の方々のご意見をお伺いしていても、多少違いもあります。それから、今現在存在しているものについて、そうあるべきだととらえてはいけないということでもあります。これは 18 世紀のヒュームが言い始めたことで、「存在」と「当為」とは違うということで、自転車問題もこのへんをかなりきちっと整理して、頭の中で理解して行わないと、今、日本にある現実が本来あるべき姿かという、法律問題も含めて見直しにトライしてみるタイミングでもあると思いますので、そのへんはぜひタブーなく議論していただければありがたいと思います。

いろいろ話したいことがあります、きょうは残念ながら時間切れということですが、関係省庁の方々にもお答えいただきたいし、お答えしたいという方ばかりだと思いますが、時間切れとなりましたので、次回のこの委員会にそれぞれ関係する省庁の担当の方々にご用意いただいて、それぞれ関係する問題点にご対応いただければありがたいと思います。そんなところでこの議論については今回は強制終了になりますが、これでは 3 回では終わらない感じもあります。そのへんは柔軟に考えていただくこととしてよろしく願いいたします。

これで議事次第の 2 までは終わりましたので、3.今後のスケジュール等、4.その他についてよろしくお願いします。

事務局（大野） 先ほどご指摘いただきました今後調査すべき事項、検討すべき事項につきましては、事務局のほうで整理をさせていただき、次回以降の会議で説明させていただければと思っております。

今後のスケジュールでございます。資料 5 をご覧ください。国の自転車活用推進計画につきましては、年内に骨子案を、さらに年度内に計画原案を示し、パブリックコメントを得たうえで計画案をとりまとめ、来夏を目標に閣議決定をすることを目標として、今後、事務局において検討を進めてまいりたいと考えております。その骨子案及び計画原案の検討段階におきまして、それぞれ第 2 回、第 3 回の有識者会議の開催を予定しております。

先ほど、座長がご指摘になりました3回で済むかどうかにつきましては、今後の検討状況を踏まえてご相談させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

次に資料6をご覧ください。推進計画の検討に際しましては、有識者会議のほかに自転車の関係団体、道路利用者、自転車ユーザーなど、自転車の活用に造詣の深い関係者から幅広く意見を聴取したいと考えております。このヒアリングにつきましては、8月から9月にかけて実施することを予定しており、聴取した意見につきましては、取りまとめたうえで第2回の有識者会議において報告させていただきたいと思っております。今後のスケジュールに関する説明は以上でございます。

屋井座長 どうもありがとうございました。何かご発言ありますでしょうか。それではそのように進めていただければと思います。

事務局（大野） 長時間にわたりまして多くのご意見をいただきましてどうもありがとうございました。きょうの会議で発言が足りなかった部分など、追加のご意見がございましたら、事務局までご連絡いただきますよう、よろしくお願いいたします。なお、次回の有識者会議につきましては、10月から11月ごろを予定しております。事務局よりあらためて日程についてご連絡させていただきます。また、本日の資料につきましては、テーブルの上に置いていただければ、後日郵送いたしますのでよろしくお願いいたします。

以上をもちまして第1回の会議を閉会と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。