

### 第3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30年2月16日（金） 10：00～12：00

場 所：合同庁舎3号館11階 特別会議室

#### 【議事】

1. 自転車活用推進計画について
  - ・自転車活用推進計画の構成等について
  - ・自転車の活用推進に関する目標及び施策について
2. その他

#### 【委員出席者】

- |        |  |
|--------|--|
| ◎屋井 鉄雄 | 東京工業大学副学長・教授                                 |
| 楠田 悦子  | モビリティジャーナリスト                                 |
| 佐藤 洋一  | ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員                         |
| 高橋 信行  | 國學院大學法学部教授                                   |
| 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<br>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3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。
- ・議事の進行に先立ちまして、お手元に配布いたしました資料の確認をまず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4までございます。順に、資料1として「自転車活用推進計画の構成について」、資料2として「自転車活用推進に関する目標」、資料3として「自転車の活用推進に関して実施すべき施策」、資料4として「今後のスケジュール」でございます。また、参考資料につきましては1から4までございます。
- ・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。また、会議の途中でも資料の不足にお気づきでしたら、事務局まで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、お配りしております配席図をもって代えさせていただきます。
- ・なお、事務局の手違いによって、配席図において宮地委員の配席が抜けておりましたのでこの場でおわび申し上げます。
- ・なお、絹代委員、久野委員、久保田委員、矢ヶ崎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。
- ・また、資料の一番後ろにございますが、矢ヶ崎委員からは事前にご意見を賜っておりますので、合わせて配布させていただきます。
- ・事務局長代理が参りましたので、委員会を始めるにあたって事務局長代理の東よりご挨拶を申し上げます。

**【事務局長代理挨拶】**

○東事務局長代理

- ・自転車活用推進本部事務局長代理の東でございます。委員の皆さまにおかれましては、本日はご多忙中のところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。第3回自転車の活用推進に向けた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。

- ・第2回は昨年11月に開催されました。それ以降、推進計画に関するWEBアンケートを実施いたしました。事務局においては、このアンケート結果も含めまして皆さまからいただいたご意見をもとに自転車活用推進計画に記載すべき具体的内容について検討してまいります。
- ・本日は、このうち自転車活用推進計画の構成、それから自転車活用推進に関する目標及び施策についてご議論いただきたいと思います。本日も長時間の会議となりますが、なにとぞよろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきますと思います。

○事務局（大野）

- ・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をご遠慮願います。
- ・では、議事次第に基づきまして委員会を進めてまいります。これからの議事進行につきまして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。

【座長挨拶】

○屋井座長

- ・おはようございます。大変お忙しいところ、委員の皆さま、どうもありがとうございました。第3回ということで、先ほど東さんからも説明ありましたけれども、この間、事務局を中心にいろいろ検討、あるいはアンケートがありましたように、自転車は国民の多くが関わる身近な乗り物でありますから、多くの方の意見を取り入れていこうということで積極的にいろんな対応をしていただきました。そういうことも含めてきょうはご議論いただきたいと思います。
- ・それでは、資料1から3について事務局から説明をお願いします。

○事務局（大野）

- ・ それでは、資料 1 から 3 につきまして事務局から説明をさせていただきます。
- ・ まず、資料 1 によりまして自転車活用推進計画の構成等について説明いたします。1 ページに計画の構成案を示しておりますが、先に 2 ページをご覧ください。自転車活用推進計画は自転車活用推進法第 9 条において施策、目標及び措置を定めることが要件となっております。
- ・ このうち施策に関しては、下にございます法第 8 条に基本方針として重点的に検討され、実施されるべき施策として 15 項目が示されています。これに即した形で計画の検討を進めることが求められております。
- ・ 1 ページにお戻りください。法律の要件を考慮いたしまして、計画の構成案としては四つの章立てで考えております。まず第 1 章では総論として、これまでの経緯等を含めた自転車活用推進計画の位置づけを、二つ目は計画期間、三つ目は自転車を巡る現状について記述いたします。
- ・ 次に、第 2 章では、自転車の活用の推進を通じて目指す目標と実施すべき施策について記述いたします。
- ・ 次に、第 3 章では、施策を推進するために計画期間中に講ずるべき具体的な措置について記述いたします。
- ・ 最後に第 4 章では、その他の必要な事項として関係者の連携・協力の必要性、計画のフォローアップ、見直しに関する規定、財政上の措置等に関する記述、調査・研究、広報活動等の必要性、法律の附則に対する今後の取り組み方針について記述いたします。
- ・ このうち、今後公表する予定である計画の骨子においては、第 3 章に記述する具体的な措置を除く内容について示す予定であり、最終的な原案公表時にはすべての内容について示すことを考えております。

- ・次に、3 ページをご覧ください。総論のうち、自転車活用推進計画の位置づけについてでございます。自転車に関して、これまでいわゆる自転車道法や自転車法等に基づきまして、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきており、上に三つの図がございますが、それぞれ一定の効果が得られております。さらに、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るなど、新たな課題に対応するために自転車活用推進法が施行されたところです。今回検討している自転車活用推進法については、この法律の第9条に基づいて定めるものであり、わが国の自転車の活用推進に関して基本となる計画として位置づけるものと考えています。
- ・続きまして4 ページをご覧ください。計画期間についてでございます。自転車活用推進計画と関連する社会資本整備重点計画や、交通施策基本計画など、政府の主要な計画が2020年度を計画期末としているほか、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けてさまざまな取り組みを進める必要があることから、これらを念頭におきまして、計画期間については長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度までとすることを考えております。
- ・次に5 ページをご覧ください。自転車を巡る現状についてでございます。この表に示していますとおり、大きく五つの観点から現状の整理を行っております。まず、環境の観点からは地球温暖化対策として自動車利用から自転車利用への転換が必要であると。自転車対歩行者の事故が課題となっている一方、歩行者と自転車が分離された通行空間は断片的な整備にとどまっている。
- ・次に、高齢者・人口減少の観点からは、過疎化に伴う地域公共交通サービスの衰退や高齢者の運転免許返納者数の増加に伴い、今後、自転車の役割が拡大する可能性があります。
- ・次に、健康・スポーツの観点からは、生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するため、サイクリング等による効果的な運動の重要性や子供の基礎的運動能力が二極化していることなど。
- ・次に、観光の観点からは、インバウンド効果を全国へ拡大するために自転車を活用した観光地域づくりが有効である一方、サイクリストの受け入れ環境や走行環境に課題があることなど。

- ・安全・安心の観点からは、自転車乗用中の死亡事故について、自転車側に法令違反が高いことや、東日本大震災時における移動手段として自転車が活躍したことなどを記述しております。
- ・続きまして、資料2に従いまして、自転車活用推進計画の目標について説明いたします。資料2の1ページをご覧ください。表の左側に整理しておりますが、自転車活用推進法は法の目的や基本理念に目指すべき方向性が多く示されております。これに加えまして、先ほど説明いたしました自転車を巡る現状を中ほどに整理しておりますが、これらを考慮しまして、本計画の目標としましては右側にございます四つの目標を設定したいと考えております。
- ・一つ目は良好な都市環境に関する目標。二つ目はスポーツ振興や健康に関する目標。三つ目は観光に関する目標。四つ目は安全・安心に関する目標でございます。
- ・2ページをご覧ください。この四つの目標、さらにその考え方を再整理したものでございます。このような目標の下の段に示しておりますが、法の基本方針、先ほどの法第8条で示されているものでございますが、そこで示されている15の施策については、いずれかの目標の中に該当するというを確認しております。
- ・続きまして1ページ飛ばしていただきまして、4ページをご覧ください。4ページ以降の表につきましては、中ほどの列に赤字によってこれまでの有識者会議で委員の皆さまからいただいた意見を、黒字によりまして夏から秋にかけて実施いたしました関係団体、関係者へのヒアリングを通じて得られた意見を整理しております。また表の右側の欄におきましては、超党派の国会議員から構成されます自転車活用推進議連から政府に対して提案された要望について整理しております。
- ・また、お手数ですが、参考資料4の1ページをご覧ください。この参考資料は、第2回有識者会議において実施することを説明いたしましたWEB調査等で実施したアンケート調査の意見について整理したものでございます。この1ページをご覧くださいと分かりますが、合計4600人余の方々から意見をいただいております、その乗っておられる自転車等の属性を見ますと、かなりサイクリストの、多く自転車を利用する方の意見の割合が多いものと考えております。これらの意見の概要につきましては、2ページ以降に整理しております。関係者ヒアリングを前回の会議で説明させていただきましたが、その内容と大きな方向性については異なる結果となっております。

- ・再び本編資料 2 の 3 ページへお戻りください。資料 2 の 3 ページにおいて、先ほど 4 ページ以降の表で整理しておりますさまざまな関係者からいただきました意見や要望をもとに計画の具体的な施策や措置を検討する上での論点として、ここの表に整理しているとおり、目標ごとに合計 13 の論点を整理しております。この 13 の論点ごとに政策や措置の検討を進めているところでございます。
- ・続きまして資料 3 に基づきまして、先ほど 13 の論点ごとに論点を整理していますが、その論点ごとに検討を行っております自転車の活用推進に関して実施すべき施策について説明をさせていただきます。
- ・資料 3 の 1 ページをご覧ください。この資料につきましては、論点ごとに整理をしている資料でございます。1 ページにつきましては、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する論点についてでございます。自転車の関連事故につきましては、近年、自転車対歩行者の事故が課題となっていることを踏まえまして、ガイドラインに基づきまして自転車ネットワーク計画を策定した上で、歩行者と分離された通行空間の整備を促進しております。
- ・しかしながら、ネットワーク計画を策定した自治体は 105、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備延長は約 1700 キロメートルに過ぎない状況となっております。このような状況を踏まえまして、今後実施すべき施策として下に示しておりますが、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間整備を促進することを進めていきたいと考えております。
- ・続きまして、2 ページをご覧ください。自転車通行空間をふさぐ車両を減らすという論点についてでございます。左上の表はその一例でございますが、都市部の自転車通行空間には、路上駐停車が多く、自転車の車道通行を阻害している状況が見受けられます。また、右上の図に示すように、都市部の路上駐車については年々減少しておりますが、その大半が駐車違反の状況となっており、違法駐車対策が課題となっております。
- ・また、東京都特別区においては荷さばき時の駐車位置は路上駐停車が約 5 割となっており、荷さばき時の駐停車対策が課題となっております。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取り締まりの推進等により、自転車通行空間の確保を促進することを進めていきたいと考えております。

- ・次に3ページをご覧ください。シェアサイクルの普及促進に関する論点についてでございます。国内外を比較いたしますと、日本におけるサイクルポートの密度はかなり数も少ないということもあって、非常に小さい傾向が見られます。また、駅直近へのサイクルポートの設置も少なく、結果として1台あたりの回転率というものが低い傾向となり、これらの効率化が課題となっております。
- ・また、国内におけるシェアサイクルの運営システムについては、一部共同化されている事例も見られますが、運営事業者間で異なる状況となっていて、利用者の利便性の向上が課題となっております。このため、シェアサイクルの普及についてはサイクルポートの増設などにより事業効率性を高めるほか、利用者の利便性向上を図ることが課題となっております。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として、シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に、4ページをご覧ください。駐輪場の確保に関する論点でございます。駐輪場への用地の提供に関して、これまで鉄道事業者の協力を受けることなどによりまして、駅周辺の駐輪場整備を進めてきた結果、放置自転車の数は年々減少していますが、上のグラフにおける浦安市の例で分かりますように、駅周辺の放置自転車の約75%が通勤・通学以外である買い物などを目的としたものであり、今後さらなる放置自転車の解消を目指すためには、このような多様なニーズに対応した駐輪場の整備が課題となっております。
- ・これに対応するために、右下の図にありますとおり、福岡市では、路上駐車場を含めて面的に小規模な駐輪場整備を進めている事例もございます。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策としまして、地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化することなどにより、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進することを進めていきたいと考えております。



- ・次に 5 ページをご覧ください。情報通信技術による自転車活用の利便性向上に関する論点についてでございます。情報通信技術の活用として、上の図に示すように、滋賀県草津市の JR 南草津駅駐輪場において、IC タグのセンサー技術を用いた駐輪場管理の導入事例や、横浜市のシェアサイクル事業において、GPS を用いた移動状況の把握などの事例がございますが、全国的に見ると IC 機能活用事例はまだまだ少ない状況となっております。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて、自転車の IoT 化を促進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に 6 ページをご覧ください。まちづくり施策との連携に関する論点についてでございます。自転車事故の半数は、自宅から 500 メートル以内の身近な道路で発生しています。特に、幹線道路に比べて生活道路では歩行中、自転車乗用中の死傷者の割合が高くなっております。このため、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図るゾーン 30 や、狭さくの設定など、ハードとソフト両面から生活道路における交通安全対策を進めております。今後、多くの都市がコンパクトなまちづくりを進める中、まちづくりと連携して計画的に駐輪場や自転車通行空間の整備などを進めることが必要と考えております。
- ・このような現状を踏まえ実施すべき施策として、生活道路における通過交通の抑制や、無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備等について総合的に取り組むことにより、歩行者、自転車中心のまちづくりを推進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に、7 ページをご覧ください。サイクルスポーツの振興並びに青少年の体力向上に関する論点についてでございます。日本の自転車の競技人口は年々増加する傾向にありますが、国際規格に合った国内競技施設はトラックレースについて国内で 1 施設のみであり、BMX についてはない状況にあります。また、身近な練習環境が限られることなどを理由としまして、高校における自転車競技の部活動は低調な状況にあります。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として自転車の競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進すること、並びに公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進することを進めていきたいと考えております。

- ・次に 8 ページをご覧ください。国民の健康増進のための自転車の活用に関する論点についてでございます。海外の報告では、自転車の利用により、糖尿病をはじめとした生活習慣病のリスクを低減する効果が明らかとなっております。また、自転車通勤によって、労働生産性が向上するという効果が示される中、自転車による通勤は過去 10 年間で若干増加する傾向がございます。また、近年では都市部において通勤サポート施設を設置している事例も見られております。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として、国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進すること、並びに企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に、9 ページをご覧ください。世界に誇るサイクリング環境の創出に向けた論点についてでございます。全国各地で車道上への通行位置の明示などによるサイクリストへの交通安全対策や、地域の店舗と連携した休憩所の設置など、サイクリストの受け入れ環境が進められております。また、松山空港におけるサイクリスト向けのサービスの事例に見られますとおり、更衣室や自転車の組み立てスペース、航空機の輸行時における段ボールの一時預かりなど、駅や空港とのアクセス拠点における受入環境整備の事例も増えつつあります。
- ・10 ページをご覧ください。サイクルトレインは全国で 62 路線で実施されておりますが、さらなる導入拡大が課題となっております。また、しまなみ海道における海外向けの情報発信や、高度に育成されたガイドによる飛騨里山を回るガイドツアーの事例に見られますとおり、国内外のサイクリストに向けた情報発信の充実・強化が課題となっております。
- ・このような現状を踏まえて実施すべき施策として、関係者が連携して自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進すること、並びに官民が連携した走行環境の整備やサイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、世界に誇るサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進することを進めていきたいと考えております。

- ・次に、11 ページをご覧ください。安全な自転車の供給に関する論点についてでございます。右下の図で示されているように、自転車の製品事故原因はさまざまであり、原因不明のケースも多いところですが、消費者が安全性の高い製品を購入したり、購入後も定期的な点検整備を行うことにより事故が防げるケースは一定程度存在しております。
- ・また、上の図に示すように、自転車の製品安全に関する基準は複数存在しており、それぞれ制定目的等が異なっているため、消費者がこれらを正しく理解・選択するためには、適切な情報提供が課題となっております。
- ・また、安全性の高い自転車製造や点検整備のたに必要な人材である自転車技士や自転車安全整備士については年々着実に増加してきております。
- ・今後、安全な自転車供給のためには品質基準の周知・普及や点検整備の促進が課題であり、実施すべき施策として自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進すること、並びに自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報・啓発等の取り組みを促進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に、12 ページをご覧ください。すべての道路利用者に対して、お互いの特性や交通ルールを理解させ、尊重させるという論点についてでございます。自転車乗用中の死者のうち約 8 割に法令違反があり、利用者自身の法令違反が死亡事故の一因となっている状況も踏まえて、違反者に対しまして年間約 160 万件もの指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を実施しております。
- ・さらに、交通の危険を生じさせる恐れのある違反行為を反復して行った者を対象として自転車運転講習を実施しております。
- ・自転車の安全な利用促進のためには、国民の安全意識の向上に向けたさらなる取り組みが課題であり、このため実施すべき施策としまして、国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取り締まりの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進することを進めていきたいと考えております。

- ・次に、13 ページをご覧ください。交通安全教育における学校教育の役割に関する論点についてでございます。現在、各学校で策定された学校安全計画に基づき、警察等と連携しながら交通安全教室等を通じて、自転車の安全利用に関する交通安全教育を実施しておりますが、この取り組み内容につきましては、自転車シミュレーターの活用等による参加体験実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実を図っております。
- ・しかしながら、人口あたりの自転車事故件数につきましては、中高生の年齢層が全年齢の平均に比べて約 3～4 倍多い上に、その約半数は通学中に発生していることから、今後、さらに関係者が連携して、学校教育における交通安全教育等を推進することが課題となっております。
- ・このような現状を踏まえまして、実施すべき施策として、自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進することを進めていきたいと考えております。
- ・次に、14 ページをご覧ください。災害時に地域の安全・安心を向上させるための自転車の活用に関する論点についてでございます。東日本大震災時の津波に対しまして、自転車の利用により平野部では徒歩よりも迅速に遠方へ避難できたことや、発災後に多くの交通機関が被災する中、自転車が移動手段として重要性を増していたことなどが明らかとなっております。
- ・また、郊外から都心へ緊急点検を行う際には、直轄国道事務所においてパトロール車に積載可能な自転車を配備し、点検に要する時間短縮を図る取り組みを進めております。
- ・今後、災害時における自転車のさらなる活用推進に向けた検討を行った上で、実施すべき施策としまして、危機管理体制を強化するなど、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心を向上させることを進めていきたいと考えております。
- ・次に、15 ページをご覧ください。これまで説明いたしました各論点ごとの実施すべき施策につきまして、計画の四つの目標ごとに整理し直したものでございます。括弧書きで基本方針等の対応を示しておりますが、これらの施策につきましては、法の基本方針で示された 15 の施策すべてが含まれていることを確認しております。資料 1 から 3 の説明については以上でございます。よろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・ご説明をどうもありがとうございました。それでは、早速ですが、ただいまご説明いただきました三つの資料に関して、ご意見を中心にお伺いしていきたいと思ひます。最初は順番に進めたいと思ひますので、資料1ですけれども、ここで全体の立て付けを示していただいているところですが、この内容についてまずご審議いただきたいと思ひます。いかがでしょうか。
- ・法律に基づいて今回は作られる計画ということで、きっちりとそのあたりに準拠しながら全体のストラクチャーを作っているわけです。この立て付け自体は分かりやすくなっていると思ひますが、なにかご意見がある方はどうぞ。よろしいですか。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・1点だけ。國學院大學の高橋です。最初の資料1の1ページで目標と施策、措置という段階に分かれています、ここの措置と施策のレベル間の差というか、具体性の差を一応補足で説明していただいて、この案を公表される際にも補足説明はあったほうがいいと思ひます。

○事務局（大野）

- ・ご質問は、施策と措置の差についてだと思います。資料1の1ページですが、計画期間につきましては、先ほど説明しましたように長期的な展望を視野に入れながら、計画期間は2020年までということを示しています。この構成の2番目にございます目標と実施すべき施策は、長期的な展望を視野に入れつつ、目標と施策を記述していくということです。さらに、措置につきましては、計画期間中に講ずべき具体的な措置ということで、まずここに大きな差がございます。ですから、特に目標及び施策を設定した上で、2020年までの短い3年ほどの計画になりますが、その間に集中的に実施する施策を実行する上で必要となる具体的な行動について措置としていきたいということを考えております。その期間のスパンと、実際にやる具体性というものが大きく異なってくると考えています。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・たぶん、目標と施策については皆さん賛同されて、異論はないような気がするのですけ

れども、具体的な措置になると具体性をどれぐらい具体化するのか。たとえば予算措置についても、この事業についての国庫補助率をどれくらい引き上げるとか、そういうものすごく具体的なものになるのか、そこは予算措置について検討するみたいにアバウトになるのか、そのへんのせめぎ合いが今後あるとかなり具体的な措置を書き込む際に大変かなというのがありまして、そのへんの見通しがあるのかないのかというのは言い方が変ですけれども、どういうふうに具体的な措置に落とし込むのか、どういうふうに進めていくのかというのが心配になりまして質問させていただきました。

○屋井座長

- ・趣旨は分かりました。私のほうから答えるべきかどうか分かりませんが、有識者会議の形態の中で、あるいは国民の方々を含めていろいろな意見が出てきていますから、それを踏まえてできるだけ具体的な、そして計画期間が短いこともありますから、そういう期間の中でできることについてはさらに具体的に、しかも、計画期間が終わったらやらないというわけではないからその先についても、一定の明快な方向性が出るような具体的なものを希望しているし、目指している。それに向けて、さまざまな省庁さんと関わってきますけれども、連携をとりながらぜひ進めていける内容にしていきたいと思います。ご懸念はよく分かります。そういうことで議論を継続していただきたいと思います。
- ・細かい施策と措置の言葉づかいについては、今回は議員立法という、法律の立て付けがそういう形で決まりましたので、その言葉をしっかりと受け止めて、かなり具体的な措置をとりなさいということが第9条に載っているわけです。そこらへんを踏まえると、その前にある15個の施策も抽象的な意味で言うと措置に対応するものといえ、それを踏まえてきちんと細かいところまでやりましょうと、こういう読み方をしています。どうもありがとうございます。

○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ございます。とてもいい内容になってきたと感じています。何回も口を酸っぱくして申し上げているのですが、暮らしや社会の課題解決するために自転車をどのように使っていくかという形で、分かりやすくまとめていただきたいと思っています。
- ・先ほど、もっと具体的な話になって提示していかないといけないという話があったと思うのですが、おそらく今後、具体的な議論を進める中で、スケジュールとか、いつごろにこれぐらいのことをするということが出てくると期待しておりますので、よろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。ほかはよろしいですか。それでは、資料1についてまたあとでご意見があれば戻っていただいても結構です。全体的な計画のイメージをだんだん固めていくということで、骨格をまずイメージすることは大変重要です。骨格がある程度はっきりしたということでも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、資料2はいかがでしょう。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・こちらもすごく分かりやすくなった感覚があります。目標1の「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」というところで、うまくベストミックスで活用していこうという方向性は今に非常に合っていて、今は自動運転やスローモビリティ、パーソナルモビリティの議論も活発化しておりますので、コンパクトなまちづくりと合わせて徒歩や自転車などのスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進というところが結構大事なところになってくると思います。そこも、自転車だけではなくて、それに関連するような。
- ・自転車というのは形を変えて、規格が違うだけですけれども、少し形を変える、パーソナルモビリティみたいな形にも、また自動運転のそのゴルフカートみたいな形に移動するというふうに考えれば、形が変わっていただけなので、そこでの道路空間の使い方を合わせて考えていかないと、ほかの車両の行動力を妨げたりとか、他の利用者の不便にもつながりますので、そこをかんがみながら、全体的に見直していく必要があると思っております。
- ・ほかの資料を拝見すると、自転車のみになってしまっている印象の箇所もございますので、ちょっと柔軟性もってご検討されたほうが道路を活用していくことによりよいものになればなと思っております。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。いまの点に関していかがですか。



○事務局（大野）

- ・いまご指摘の点につきましては、資料3の最後のページで行きますと、最初の目標1の最後の施策になります、歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、いろいろな自転車環境等に総合的に取り組んでいくという施策を設けております。これは、自転車のみをターゲットにしたものではありません。都市の中において自転車の位置づけ等を明確にした上で、自転車のさまざまな施策に取り組んでいくということでございます。
- ・今後、この施策につきましては、地方公共団体が策定する自転車活用推進計画の検討の中においては、総合的なまちづくりを意識しながら、その中で自転車を位置づけ、またほかのいろいろな移動手段との連携も図りながら自転車の施策を講じていくことを進めていければと考えています。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。はい、どうぞ。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・資料3になりますが、1ページ目の「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて何をすべきか」というところで、自転車通行空間の使い方というところに結構ひっかかってくるかと。ほかにもまちづくりにも関わってくるかなと思います。あと、もし可能であったら、地域包括ケア拠点みたいな、どうやってリタイア後の高齢者の方々の暮らしを支えていくかみたいな観点も入れていくと、健康の観点も含めて自転車を有効活用できるかなということで、街自体の方々も実施やすいかなあと考えています。よろしく願いします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いま資料 3 が議論になりましたけれども、とりあえず進めて、あとで全体の議論をします。資料 2 は法律は決まっているけれども、政策の立て付け上は目標が重要ではないかなと。それは重要な一つの要素ですから、それを演繹しようということで、1 ページの部分に目標が四つ出てきますね。その言葉づかいのディテールは今後もいろいろなところで議論されて、多少変わってくるところがあると思います。環境、健康、観光もあって、安全みたいな、そういうキーワードが特に多く出てきていて、それに集約しているというあたりについて、有識者会議としてはおおむね構成としてはいいということなら、大変ありがたいことだと思っています。
- ・一方で、目標の中にぶらさがってくる 2 ページ以降の中身については、ここはまだ大いに議論があるところで、今日はまさにここが重要で一番ポイントになります。そして、資料 3 の具体的なイメージがある程度固まってくると措置につながってくるということになります。
- ・ですから、まず資料 2 では、いままでの有識者会議のご意見や、アンケート、そして今回の計画作りの、新しいところは議連の議員さんの方々の意見もオン・ザ・テーブルでお聞きしていることです。国民の意見もあるし、アンケートもあるし、有識者もあるし、議員からの意見もあるということで、そういうものをみんな考えながら、方向性を示していくという計画の作り方は、ある意味でオープンでユニークだと思います。そこで演繹してきた四つの目標、方向、これは大体いいかなあということが今日重要なポイントですね。長くなりましたけれども、その点について別の意見、やはりこういうことを持ってこないとならぬ四つのうちのひとつにならないだろうと言ったご意見があれば、非常にありがたいというか議論になります。そういうことで、なにか。どうぞ。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・資料 3 の一番最後が分かりやすいと思います。いま案が二つ挙げられているんですが、施策のほとんどの主体が地方自治体で、たとえば自転車通行空間の整備も国道はごくわずかですので、都道府県道や市長村道がほとんどなので主体は地方自治体になります。

- ・たとえばあとで出てくる学校での教育を充実させるとか、生活道路における通過交通の抑制も都道府県レベルの話になってくると思うので、ほとんどの主体は地方自治体です。
- ・国としてはこういう計画を立てるんだけど、地方自治体にもいろいろありますので、取り組みには温度差があるだろうし、全国一律に広げるといのは難しそうでもあるし、簡単には動かない自治体に対してなにかプッシュすることも必要になってくると考えます。この案を作って施策を作って、それを自治体に浸透させて実際に自治体に動いてもらうための方策を考えないといけないかなと思います。国としてはこれを作ったからあとは地方自治体にお任せということになってしまうと、なかなか結果が望めないのではないかと心配になりました。
- ・たとえば先ほど出てきた生活道路における通過交通の抑制という話も、各県警レベルだといろいろ地元住民の反対とかに遭って、通過交通を抑制したくても地域住民からの反対意見に遭って、それがなかなかうまくいかないこともありそうです。そういう場合、警察庁の法令でかなり統一的な基準を定めて、各県警を動かすという仕組みも必要になってくるのではないかと思います。そのことについては、今後考えていかないといけないと思っています。こういう点について、もしも既になにかありましたらお教えいただきたいです。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。どうぞ。

○事務局（大野）

- ・先生がおっしゃるとおり、かなり今回策定を進めております運用推進計画の中では、実際には地方公共団体も含めました関係者の協力が非常に重要になっております。国だけで実施できるものではありません。地方公共団体や民間企業、また国民自身に訴えていかなければならないということが大きいと考えています。

- ・そういった中で、地方公共団体が主体となる部分もかなり多くございまして、今後、この法律に基づきましていろいろなご意見がございまして、地方が策定する自転車活用推進計画というものが非常に重要な位置づけとなっております。既に地方公共団体には、国の計画策定前から検討のお願いを進めておりまして、国の計画ができたときには一定の計画ができないかということ随時相談しながら進めているところでございます。そういった一つ一つのいい事例を国と連携しながら作っていく中で、ほかの自治体にもそういった取り組みを波及させていくことを進めていきたいと思っています。
- ・また、策定の段階におきましては、地方レベルで、たとえば学校の関係者や、先ほど話がありました警察の方々、こういった中で推進計画の内容につきましても学校の教育とか県警も含めていろいろな方の協力が必要でありますので、その策定にあたっていろいろな人を巻き込みながらこの策定が進むように地方公共団体にもお願いをしていきたいと思っています。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょう。はい、どうぞ。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・資料 3 の話に移る前段階として、国民の一人としての視点で理解するためには、目標 1、2 の事例での自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成と言っている部分と、サイクルスポーツの振興等という、少し狭義の定義付けでの健康長寿社会というふうに読み取れます。措置、あるいは施策のほうでうまく目標の四つのカテゴリーを説明していくべきだと思います。
- ・なにが言いたいかというと、健康長寿社会の実現については、サイクルスポーツというよりも、自転車活用によるというのが前段階にあるのだと思います。一つブレイクダウンして、サイクルスポーツというカテゴリーになっているんだろうなと思います。
- ・そうすると、スポーツというのが強調されやすいんですけども、実は自転車一般にわたって高齢者の方も含めて健康につながるような自転車の活用が目標 2 の中に含まれているというふうに解釈し、論点が二つに区分されていると理解するのでしょうか、いかがでしょうか。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。いかがですか。

○事務局（大野）

- ・いま佐藤先生がおっしゃったとおりでございます。自転車活用によるとするというのはすべてに共通の話でございまして、この法律の最大の目的でございます。それは全体としまして、健康長寿社会を実現していくために大きくは論点が二つある中で、事例としてどちらを出すのかということで、今回はサイクルスポーツということですので、事例としてスポーツのほうをあえて掲げさせていただきました。論点とか詳細な施策については、一般的な自転車活用による健康都市、それは国民に訴える部分が非常に多いと思います。そういったものをきちんと進めていきたいということを考えています。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・私が申し上げたかったのは、目標自体の文言を修正したいということではなくて、展開時に施策も含めてきちんと説明した形で、具体的な措置にブレイクダウンした方が良いと思いましたので、そこを注意したいということです。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。分かりやすさを追求するのとロジックをきっちり追求するのは、場合によっては結構違ってきますね。健康というのはどの目標にも関わってきます。それはインフラというのかなあ、そういう良好な都市環境の形成をしていくために自転車を活用できるようにしよう、ネットワークを作っていけば、それは走りやすくなるし、走りたいという人も増えていくだろう。そのときに安心・安全というか、少なくとも安全な環境を形成していく。そういうことであれば、それは一層高まってくるわけだし。いろいろ関わってくるのは当然なんだけど、そういうふうにやっていると重複してきますから、なかなか難しい面もある。だから、とりあえずこういうふうになっているということもあります。
- ・実際に進めていくときには、お互いに関わってくるということを常に意識してやっていただきたいなと思います。縦割りになって、私はこれだけですというのではいけないわけです。そこら辺の連携がとれていくことが、今回の法律の趣旨に照らしても必要なことだと思います。そのへんの意識がどこかに残るようになっていくといいですね。いまのご心配は私も同感ですから、健康というのはここだけなのかと読んだ人が見てしまうと、分かりやすさと同時に誤解というか、少なくとも正しい理解がされない可能性がありますので、そこらへんは工夫しましょう。
- ・資料2の立て付けについては、ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。では、とりあえずいまの段階では目標として、こういう取り組みをするということを前提に、資料3に入ります。それでは、資料3に関していかがでしょうか。よろしくをお願いします。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・資料1から3のつながりを見ると、ちょうど資料2の3ページに非常に気になるところがあるんですけども、目標と書かれているところの目標と言っている表現と、論点13項目にブレイクダウンされた内容の中の目標と、それぞれの措置にブレイクダウンされて、どういったことをやっていくのかという目標というように、階層的に徐々にブレイクダウンされているのだろうと推察します。

- ・ そうなると、一番ボトムにある措置の目標値がそれぞれ達成することによって、四つの目標が最終的には実現できるという構成になっていると理解できます。先ほど高橋委員からもありましたけれども、たとえば資料3の1ページの「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて何をすべきか」に対する施策と措置の関係性から、施策から措置のブレイクダウンの仕方の表現は、もう少し具体性を持った措置内容にすべきではないかと思えます。
- ・ 推進計画自体が最終的には閣議決定されるということで、ある程度包括的な推進計画として提案されるのだらうと思えますけれども、今度、閣議決定後に実行される段階で、措置内容があまりにも抽象的だと、具体的にどの様に実行計画に落としければいいか戸惑うのではないのでしょうか。ですから、5W1H とよく言えますけれども、どういったことをやっていくのだということは少し具体的に論議したほうが良いと思えます。
- ・ たとえば11ページでは、「安全な自転車の供給（製造・点検整備）のために何をすべきか」ということに対する施策がここに書いてあります。「高い安全性を備えた自転車の普及を促進する」ということと、「より安全な自転車の点検整備を促進するために、広報啓発等の取り組みを促進する」というふうに書かれている施策に対する措置の表現は、ほぼ同じ表現になってしまうと考えます。
- ・ BAA とか JIS とかいまある安全基準の内容を関係団体で共有し、現状把握した上で、消費者の声も聞いて、適切な安全基準を構築していくことを講ずるべきではと思います。少し分かりやすい表現にブレイクダウンしたほうが良いと感じています。ほかの部分でもいろいろありますけれども、一番分かりやすいところで事例を挙げさせていただきましたが、その点はいかがでしょうか。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。差し支えなければ資料4を説明しながら。

○事務局（大野）

- ・資料4については後ほど詳細に説明させていただきます。今回、有識者会議で議論させていただいておりますのは、この推進計画の骨子についてです。骨子には措置は含まない、目標施策を中心として書いていて、具体的な措置は次回の有識者会議で議論させていただければと思っております。
- ・そういう前提の議論で、きょうはかなりざっくりした骨子の内容になっているということをご理解いただいた上で、先ほどのご質問で大きな立て付けとしましては、目標がありまして、その目標を達成するために実施すべき施策を今回議論させていただいています。その施策を進めるために必要な講ずべき措置というのはいわば手段であり、国も含めて自治体に対してもどういうことを進めていくのかというかなり具体性を持ったもので、計画期間中に行うものは3年間の中でやることを前提としたものでございます。
- ・今回、誤解を生じてしまうので申し上げますでしたが、ここで資料3の一番下に書いてあります講ずべき措置の例というのは、かなりざっくりした項目で書いているにすぎません。こういった内容を盛り込んでいるということで、しかもいま表に出ている当たり前のことしか書いていません。さらに突っ込んで、今後、未来に向けてやらなければならないということも政府内で議論させていただいておりまして、実際の講ずべき措置というのはこういった項目ではなくて、かなり具体的な記述をしていくということを考えています。その具体的な内容については、次回の会議でその内容についてお示しできればと思っています。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・分かりました。ありがとうございます。次の第4回の有識者会議でそういったことも含めて、われわれもいい事例を持ち寄って討議したほうがいいと思います。きょう、矢ヶ崎委員から意見が出されている内容も、私が考えていたところと同じレベルの具体性を持った施策案のように見えます。こういったことをたたき台に最終的に具体的な措置のところを仕上げるというプロセスになると思っていますので、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。いまご説明いただいた進め方ということですが、今日は目標とか施策のあたりを中心に議論していただきたいと思います。措置について、特にこれはいまから言っておきたいことがあれば、それは発言していただいて構わないです。はい、どうぞ。

○長嶋委員（一般財団法人全日本交通安全協会事務局長）

- ・全体として、各資料、それから目標を見させていただきましたが、方向性としては非常によくまとまっていると思います。いま今回の施策の部分でということでしたので、あえて2点言わせていただこうと思います。
- ・資料3の中にも若干記載はあるのですが、たとえば普及計画という観点で、自転車の安全利用五則という書き方が出ていたと思います。各都道府県の条例がいまできているという紹介がありました。条例を作った自治体では、ヘルメットの義務化を明記していますが、安全利用五則の中では、「子供は」という前提がついており、子供は自転車に乗るときにヘルメットを着用しましょうとなっています。
- ・私ども交通安全協会ほか、交通安全に関する団体におきましては、自転車安全利用五則の普及にこれまで努めてきたところでございます。しかしながら、この条例でヘルメットの着用を子供に限らず自転車利用者全体に縛りをかけてきたところが、いまざっと見ても13あるわけです。その影響だと思いますが、私ども政府で自転車安全利用五則に関するポスターやチラシを作っても、うちの県では条例があるので、「子供は」というところが妨げになって配布できない、もしくはポスターの掲示ができないという都道府県が出てきています。
- ・そういったことを考えますと、広報啓発等を進める上で、自転車安全利用五則の内容も見直して頂くよう要望したいと思います。

- ・もちろん、確か国家公安委員会告示である交通の教則の中にも、保護者は幼児を乗車させるとき、幼児に自転車を運転させるときにヘルメットを着用させるという記載があるので、それを引いているのかもしれませんが、安全利用五則は全体として自転車の利用者の意識を向上させる、安全を向上させるという意味ですので、その規則にかかわらず普及啓発という観点では、子供という文字はとってもいいのではないかと思いますので、そういうこともご検討の中に入れていただいたらよいと思います。
- ・2点目は、駐輪場の整備ということがこの中にも記載されています。一つの例として申し上げますと、秋葉原の周辺には三角形でビルも建たないような小さな土地がございまして、そこで現在5~10台ぐらいの小規模の駐輪場を設置している方々があります。そのような土地はまだあるのですが、土地の地主さんが固定資産税が高くてそこに駐輪場等は作れないということをお聞きしました。
- ・したがって、駐輪場の整備を検討していく上では、やはり国として税制上の措置みたいなことも含めて、たとえばそういうところの固定資産税の減税などの措置を講じることはできないのかどうかということです。自転車の駐輪場の整備ということを考えますと、必ずしも行政機関だけではないので、今後財政的な措置、支援措置をご検討をいただけたらありがたいと思います。以上2点でございます。

#### ○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いくつかお聞きしてからまた事務局からお話しいただきます。

#### ○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・先ほどの駐輪場の固定資産税の問題ですけれども、自治体さんでも空き地とか空き家の活用ということを結構検討されているので、上手に合わせて検討されると自治体も動きやすいのではないかなと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。駐輪場の話になったので、私も一つだけ便乗して申し上げます。きょうの資料は、通勤・通学も含めた路外駐車場が結構メインだけれども、一方、需要としては路上が結構ありますよね。ところが、この二つは使っている人が違うんですよね。
- ・後者は主に昼間買い物等に来た短時間利用のいわゆるチョイ止めというもので、そういう方々は路外駐車場に行くのは大変だからということもあったり、そちらは通勤客でいっぱいとかです。路外駐車場としての駐輪スペースをどんどん作っていいかという議論は、もうそろそろ方向転換したほうがいいのではないかと。
- ・公共交通の利用なんかも減っていますからね。バスももうなくなったとか。自転車ばかりを駅で止めるべきか。鉄道事業者と連携するというのはまだ必要なところがありますけれども、でもそこだけに目が行ってしまうと、いわゆる駅周辺の駐輪問題は解決できないし、そのチョイ止めの人は鉄道を使っていませんから、鉄道事業者が全部やればいいということでもない。そういう問題に対して、ちょっと止めていけるみたいな需要をどう減らし、あるいは路上の駐輪施設をどう増やすかという、別の次元のことにも取り組まないといけないということです。
- ・それから、路外で結構ビジネスとしてやっているところもあるんです。埼玉は結構そういうところが多いです。お家の庭先に駐輪スペースを作って止めさせている駅近くのお家があったりとか。そういうビジネスとして成り立つところはやってもらえばいい。
- ・助成制度みたいなものは、おそらく都心部は地価が高いし、駐輪スペースは作れないけれども、附置義務の駐車場はいっぱい空いてるんです。車がそんなに来ないから。でも、地下にあって使いづらいし、自転車を地下までスロープで下ろすというのはなかなかいろいろの意味で問題があります。そういう意味で空いているスペースもいっぱいあるけれども、一方で自転車には使えないみたいな、車と自転車の関係。あとは 24 時間パーキングみたいなもののスペースを少しでいいから自転車に使えないかとか。いろいろなテーマがあると思います。

- ・きょう書いてある鉄道事業者との連携で、というところはかなりクローズアップされているけれども、やってもらわなきゃいけないところはあるけど、でもそれだけではなさそうだなというところをちゃんと書いていただければと思います。便乗した割には長すぎて申し訳なかったんですけども、どうぞ。

#### ○事務局（大野）

- ・いまの点につきまして、自転車安全利用五則についてはいままで大々的に広報してきた経緯もございますし、それを周知させていく状況も含めまして、取り扱いについては政府内で議論させていただければと思います。
- ・あと、駐輪場につきましては、先ほどございましたチョイ止めとか、通勤・通学以外の多様なニーズが今後、非常に重要な事案になってきます。資料の中でもお示ししましたが、横浜市でやっている面的に小規模な駐輪場を作っている事例もございます。そういったことから、いままでの駅前に大きな駐輪場をドンと作ってやってきた放置自転車対策を、都市内のいろいろな計画の中で、自転車の通行空間、駐輪場整備も合わせてまちづくりの中で実際の自転車の計画を作っていただくことを進めていければと思っています。
- ・そういった中で、駐輪場は民間の方のご協力もいただきながら進めるというインセンティブにつきましては、具体的な税制にまで踏み込めるかどうかはあると思いますが、インセンティブのあり方については今後、検討を進めていければと思っております。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。私は、ヘルメットだけではなくて、バックミラーとか尾灯を点滅させるとか、反射板だけでは駄目で、自ら発光するようにしないと駄目だとか。駄目だとまでは言えないかもしれないけれども、そのほうが安全性が高まりますよ、ということぐらいは五則に入らないかなと思います。車道を走るんだから、バックミラーぐらいはと思います。ほかはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・ 國學院大學の高橋です。なかなか難しいこととは思いますが、資料 1 の 2 ページに出てくる自転車活用推進法第 9 条に「財政上の措置」とはっきり明言されているので、それは議員立法で無理矢理押しつけられたという、言い方は悪いかもしれませんが、ここに書いてある以上はやはり財政上の措置を各項目について書き込んでいかないと、法律の出方によることではないと思いますけれども、法律の趣旨を満たさないということになりかねませんので、財政上の措置はきっちり詰めていかないといけないのかなということ。
- ・ 先ほど出てきた固定資産税の減免もそうですけれども、資料 3 に戻って 1 ページの自転車道の整備というのはかなりメインの政策になるかと思えますけれども、自転車道の整備は結局は国庫補助負担率のかさ上げとかそういうことを、どれくらいかさ上げするとかどこまで書き込めるか難しい問題はあるかもしれませんが、そこはきっちり検討しないといけないのかなという気がしております。現状、どういう数値でこの負担率になっているのか存じ上げないのですけれども、そういうことまで次の会議の際にどういう可能性があるのかということを示していただけるとうれしいですし、法律の趣旨にもかなうのではないかと考えております。
- ・ ほかにいろいろあるんですけど、さしあたりはたとえば自転車道の整備ということで質問させていただきました。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。よろしいですか。

○事務局（大野）

- ・ 財政上の措置につきまして、個々の施策を進める上での財政上の予算制度等につきましては、予算上の負担率がどうのこうのという制度は、この時点では毎年度の予算で決定しているものです。毎年変わることが前提です。この計画というのは、非常に今回は 3 年ですけども、今後、たとえば 5 年とか 10 年とかの中で、計画上で具体的な予算制度まで規定するというのは非常に性格上難しい状況がございます。

- ・ですから、おそらく財政上の措置の書きぶりとしては、先ほど示しましたが、その他必要な事項の中で包括的にそこは記載させていただくということをいま考えています。個々のものについては、毎年本当に予算制度がどんどん変わっておりますので、それを長期計画で書くのは非常に難しいことではないかと思っています。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・私も難しいことは分かっているのですが、法律に財政上の措置を計画に定めなさいと書いてある以上は、具体性をどうするかというところはいろいろあると思いますが、そこはちゃんとしないとということですので、大変なのはよく分かっておりますが、ぜひご努力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。本当に重要なお指摘です。わが国は、計画に財源規模みたいなものが書けなくなって久しいわけです。今回はこういうことはやるというスキームとしてはぜひ書いていただきたいです。金額そのものを書くわけではないので、そこらへんはぜひ工夫していただきたい。
- ・この自転車活用推進法ができて推進をするわけだけど、全国の自治体さんで同じように進めてもらう必要はもともとまったくないです。それはきちんとメリハリがある中でやっていってもらい、連携をして、利用者も含めて協力的に進めていくとか、やる気があるだけじゃなく、実行力が伴っている自治体さんはより励みになるように支援することも必要です。そういう意味でも財政的措置はすごく重要です。ぜひご理解いただきたいと思います。どうもありがとうございました。どうぞ。

○宮地委員（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）

- ・15 ページに施策の一覧が載っていて、それを全体的に見ますと、何々を促進とか、何々を推進というように、国もしくは自治体を中心にこの基本計画を推進していくということですから、そういう言葉でいいと思いますけれども、推進計画を国民運動のレベルに引き上げていくためには、ステークホルダー、企業とか団体とか国民に対するメッセージにならないといけないと思うのです。
- ・そう考えたときに、今回の施策で具体的な措置の書き込みはないですけれども、措置のレベルになってくる段階でご検討いただければいいと思いますが、何々を支援すると。推進するというと、上からなにかをやりなさいという雰囲気になりますけれども、国民や自治体や団体や企業がなにかをやらうとすることを支援するという言葉を使うことによって、ステークホルダーや国民がやらうとする取り組みを応援しているニュアンスを出していくことが、こういった基本計画では重要ではないかと常々考えています。事務局のお考えはいかがですか。

○事務局（大野）

- ・この施策の下の措置の段階では主語は国の計画ですので、ほとんどの措置については国はこういうことをするということです。それで、たとえばいろいろな措置によって違いますけれども、誰に対してどういうことをするのかということはかなり慎重になる。第三者にお願いするときは、たとえば要請するとか、国が自分自身で検討するということがあります。支援するという言葉を使いますと、たとえば財政的支援、技術的な支援、いろいろなやり方がございます。そういったものにふさわしい内容であれば、そういう言葉になるものも措置の中では出てくると思います。そこはきちんとどの言葉がふさわしいのかを考えながら最終的な措置を検討していきたいと思っています。

○宮地委員（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）

- ・ぜひ、国民や多くの仲間を巻き込むという意味で、そのように書ける部分についてはそういう言葉を使っただけだとありがたいです。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。どうぞ。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・資料3の11ページに「安全な自転車の供給（製造・点検整備）のために何をすべきか」というところで、事故のない安全で安心な社会の実現、目標4の項目に該当しています。もともと自転車の産業振興という、製造と販売をもっと後押しというか、先ほどもありましたけれども、ランプをつけたほうがいいのかバックミラーもつけたほうがいいのか、自転車の高度化、産業振興をしてもらって、メーカーさんをやる気になるような形で書くことが必要ではないかと思っています。
- ・自動車は高齢者の事故が増えているということで、年末年始ぐらいに自動車はサポカーと言ってずっとテレビでやっていたと思います。CMですけれども、経産省、国交省、金融庁が連携してサポカーだと言って、それは高齢者の車の事故を減らすとともに、安全な運転を支援する技術を技術の開発促進のためにもやっていくということもたぶん背景にあって、環境に優しい車両開発みたいなものもあって、エコカー減税みたいなものもやって、そして産業を振興していくことを国としてもされているので、それは自転車も同じことが言えるかと思っています。
- ・自転車においては、海外でも売っていることが大きくなってきていると思いますけれども、電動アシスト自転車の日本の技術力はまだまだ素晴らしいものであるとお伺いしていますし、ロボット技術とかいろいろなものを活用していけば。自転車はたぶん長い自転車の歴史の中でさほど形が変わってきていないもので、もともと多様な自転車、安全を担保できて、誰もが乗っていて、体がどんな身体機能にあっても、高齢者であっても、障害者の方であっても、より楽しい乗り物。健康を増進させ、いつでもどこでも自分の行きたいところに行ける乗り物のような気がするんです。まだまだ自動車の自動運転も先の話ですし、どこでもいつでもという時代はまだまだ責任の所在等で実現性は難しいけれども、こういった自転車を高度化していくべきだと私は考えております。



- ・そういった意味でも、海外にシフトしてはいますが、日本の技術をもっと革新するためにも、もっとそれを 11 ページのところ、もっと、こうできるか、できないかというのは、できることを書くことも大事なことです。でも、もう少しそれも強化していかないといけないんです、というぐらいは書いてもいいかなと思ってるんですけども、書いていただけてないのは難しいのかなと思いつつ、またここで申し上げてちょっとでも書いてもらえることがありましたら、期待を込めて、ご発言させていただきました。ありがとうございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。

○事務局（経産省）

- ・ご指摘はご指摘としてきちんと受け止めたいと思います。いまおっしゃっていただいた高度化や産業として差別化できる製品をどう作っていくかというのは、安全な自転車の供給という文脈で考える話なのかどうかというのはよく整理すべきだと思っています。
- ・と申しますのは、今回メーカー代表ということでブリヂストンサイクルの佐藤委員にも入っていただいておりますが、さっきの自動車の例でおっしゃっていただいたように、自動車の場合はまさに高齢者の方がブレーキとアクセルを踏み間違えることで事故が多発してきていて、社会的課題がある一方で自動車が手放せないという状況の中でいまマーケットが存在しているということでああいうことが出てきていると思います。
- ・一方で、マーケットを無視して高度化をしていけば売れるはずであるという、かつての日本の製造業がガラパゴス化した製品を作っていて、まったく売れないものを作ってしまったことをわれわれは繰り返してはいけないと思っています。

・また、11 ページの中では、消費者が正しく理解・選択するということも書かせていただいておりますけれども、結局、消費者に選択をしていただくために本当に必要なものは何なのかと。もちろん、いいものが高く売れるというのは産業界にとってはいいことかもしれませんが、高く売れないものを作っても仕方がないところもあると思います。いいものを高く売って産業を振興していくことはわれわれの使命としてやっていかなくてはいけないと思っていますけれども、それが安全な自転車の供給の文脈の中で触れられることなのかというと、ちょっと違うのではないかと思います。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

・では、違う文脈であったら産業振興の話に通じるんだったら、ほかのところでご検討いただけたらとても助かる方もいらっしゃるし、いいなと思う方もいらっしゃると思うので、安全ではなくてもいいので、もう少しご検討されるといいのではないかと思います。よろしくお願いします。

○事務局（経産省）

・おっしゃるとおりだと思いますので、検討ももちろんしていきますし、どこでどう位置づけることが可能なのかというのは国交省ともよく相談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）

・立場が非常に難しいんですけども、全体としてビジネスとういったところは抜きにしてお答えさせて頂きたい。楠田委員がおっしゃっている部分について、私が考えていることは 11 ページに含まれている施策の内容に関して非常に個別の話をしますと、電動アシスト車の国際規格とか JIS 規格というものがまだ不完全なんです。そこをまずきちんと規格化の整合性をとっていくことが非常に重要で、安全な電動アシスト車を提供していくベースになるだろうと考えます。高い安全性を備えた自転車の普及を促進するために、品質基準についてきちんとしようという施策はある程度この表現に包含されているのかなと考えます。

- ・その中に、先ほどありましたテールランプを点滅型にするのがいいのか、必ず夜間には自動的にランプ点灯するのがいいのか、それを規格化することによって、安全な自転車の基準が明確になり、それが市場に必ず提供される。それで安全が確保されるという仕組みをまず作っていくことが先決だと思います。繰り返しますが、ここの表現の中その内容も含まれているというふうに解釈されると、非常に分かりやすくなるのではないかと考えます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。夢のある話は長期的にはいろいろあっていいので、そのことと3年間というか、直近のところとは切り分けて議論をしないと、逆に直近できっちりやらないといけないことが曖昧になってはいけません。そこらへんは分けながらと思います。
- ・いまおっしゃったこともどこかに、最終的には15個あるから、その他特に必要な施策というのがあるから、そういうところで考えましょうというのはあってもいいです。
- ・ただ、安全のためにという、高い安全性を備えた自転車の供給体制整備というのは法律にも明記されていることですが、ここに関する事はしっかりと中身を詰めていただきたいと思います。
- ・それに関係することで私から1点、初歩的な質問をします。11ページにJISとBAAと規格がいろいろあります。あることは知っているんですけども、わが国にいま入ってきている自転車、販売されている自転車、上は100万みたいな非常に高価なものから、下は1万円を切るみたいなものもあって、安全上の問題という観点からいうと、1万円を切るようなものを買ってきて、それこそ駅前に放置していて、持っていかれちゃったらまあいいやと考えているみたいな、そういう自転車は昔から議論があるんですけど、いまだになくならないと認識しています。その自転車のたぐいはこのマークで言うとかかっているものもあるんですか。全然ついていないんですか。そのあたりはお分かりになりますか。

○事務局（経産省）

- ・断定的なことは申し上げられませんが、おそらくついていないものが多いだろうと思います。

○屋井座長

- ・そうすると、レベルの低いほうの意味での安全でいうと、そういう自転車はヨーロッパでは絶対そんなものは売れないし、走れないと思うけども、そういうものをいまの状態のままでいいかということはしっかりと議論すべきだと思います。点検したってもともと悪いものは駄目ですよ。PL 法に引かかるのかもしれませんが、そういうものがずっと存在できてしまうことは、簡単には排除できないところもあるけども、議論しないといけないことの一つだと思います。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。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・いまの高い安全性の話は、私も付け加えさせていただきたいんですけども、交通事故を起こさないとか、そういう意味での高い安全性もありますし、体力の衰えた高齢者の方が使えるような自転車というのも、それも高い安全性のうちに入ると思います。安全性は交通事故を起こさないということだけにとられなくても、その体力の衰えた方とか、いろいろな身体障害者の方も使えるような自転車を提供することもそこに入ってくると思います。
- ・もちろんそこに入らないとするのであれば、8 項目目の国民の健康増進というのがあるわけですから、高齢者の方も自転車を使うことによって足腰が鍛えられるというのもあります。だから、普通の自転車が乗れないというのがもしあれば、その8の中でそういう方のための自転車を開発して販売促進するというのを書き込んでいただいて、経産省さんにも8の枠組みの中で、厚労省さんでもいいですけども、検討していただいて、開発支援とかそういうのをするというのもありではないかと思っておりますので、そこを付け加えさせていただきます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・先ほど、マーケットとしてないのではないかという話があったかと思いますが、あると思います。

○事務局（経産省）

- ・いや、ないと申し上げたわけではないです。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・リサーチをかけていただいて、そういったものも一緒に作っていく取り組みもあってもいいのではないかと思います。

○事務局（経産省）

- ・そういう意味では、役所だけではなくて産業界を巻き込んでしっかり考えていきたいと思えます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。ほかは。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・資料 3 の 15 ページに全体を俯瞰できるように施策が載っているので、ここを使って話をしますと、さっき座長からもお話がありましたけれども、目標 1 から 4 まで実施すべき施策をリスト化されている内容が、たとえばまったく同じ文言である一番上の地方公共団体における云々のところと一番下から二つ目に再掲という形で載っている、これが代表事例だと思います。
- ・関連性というか、今後、第 4 回有識者会議で措置すべき内容の具体的なところに入る段階で、関連性が見える化し、それぞれの項目にある、交通インフラだとか、道路交通法だとかの関連性でカテゴライズし、分かりやすくすると、措置の具体策に落とし込むときに、こことここは共通になるというふうに分かりやすくなると思いますが、いかがでしょうか。

○屋井座長

- ・いかがですか。

○事務局（大野）

- ・まだ措置について検討中で、具体的な内容まではお示しできないんですけども、施策でも再掲がありますが、措置、さらに細分化されたものの別でいきますと、再掲というのはまた増えてまいります。いろいろなところと重複するというのは当然出てくると思います。それを分かりやすくする工夫は検討、どのようにすればいいかというのはまだ見えていませんが、今後、次回有識者会議までにどのような工夫ができるか検討を進めたいと思います。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。資料 3 は、何度も議論対象になった 15 ページの実施すべき施策が書かれているところです。あとでご説明いただきますが、今後こういうところが骨子案の核になってくるということでしょうか。
- ・ここに概ね今までの議論も踏まえて、言葉としては入っていると思いますけれども、あとは今後、措置案になったときに、その段階で出てくるのがありますよね。そこでちゃんとケアできればいいと思います。そういう意味でいうと、ほぼこの中で網羅されているだろうということです。よろしいでしょうか。いろいろ議論されていましたが。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・最後に一つ、目標 1 の 1 の「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて何をすべきか」で、先ほど中高生の事故がすごく多いということがありましたが、いま検討されている内容は結構、自転車を活用した高度の施策に入ってくると思うんですけども、一方で自動車に依存した街というのはすごく多く、そういう街が大半を占めている現状を、最低限お子さんの安全だけはちゃんと守ってあげたいというところがありまして、レベルとして本当に一番、どこの自治体にもできるようなこととして、自転車の安全な走行空間というところを、特に通学路というところを重点的にやっていただきたいと思っております。

- ・感覚として、自動車依存をしている自治体さんは、安全の点検を担当者さんがしても、多分依存してる方が見てもどこが規格になっているかとか、安全性というのが分からなかったりすると思っていて、ちゃんと安全が少しでも担保できるような点検の仕方も検討されてはどうかと思っております。ここがポイントになってきます。よろしくお願いいたします。

#### ○事務局（警察庁）

- ・警察庁です。ありがとうございます。自転車を活用する空間の安全ということだと思いますけれども、ご指摘のとおり、この点については道路を管理されている道路管理者の方々と、交通安全を担当している警察と、そして特に子供たちの場合は文部科学省さんも一緒に。
- ・実は、皆さんもご存じのように、これは自転車ではなくて歩行者だったんですけれども、京都府亀岡市で事故が起きたときに、通学中の子供たちが被害に遭った事故をきっかけに全国で通学路の合同点検をやっております。これに基づいて道路をどういうふうに安全にするかということをやってきましたが、その中で当然自転車通学の方もいるので、そういう視点も見ながら、主としては歩行者の通学路でありますけれども、見ておりました、そういう意味では利用者といいますか、通学をする子供たちの視点からということで、点検をするようにしております。これをさらに進めていきたいと考えております。
- ・もう一つは、先ほどヘルメットの関係とか、あるいは危険な自転車の話がありましたので若干ご紹介させていただきます。実は、警察庁で昨日、平成 29 年の交通死亡事故についての分析結果を出させていただきました。今回は、高齢運転者と自転車の安全という二つをテーマとして分析しております。警察庁のホームページやきょうの新聞等でかなり取り上げているところもありますので、見ていただければと思います。

- ・その中でも、やはり交通安全教育の必要性とか、あるいはヘルメット非着用時の致死率が着用時に比べて 3.3 倍高い。あるいは、頭部損傷が重大事故につながりやすいとか、あと自転車と歩行者の事故がなかなか減っていないとか、いくつかの分析結果を出しております。先ほど長嶋委員からヘルメットの利用について子供だけではないという話がありました。今のお話の分析では子供だけではなくて、高齢者を含む大人についても非着用の場合の重大事故が多いことが分かっています。私どもとしてもいろいろとヘルメットの被害軽減効果みたいなものを子供だけではなく、どうやって広げていくのかというのが課題だと考えています。
- ・それと、先ほど座長からあまり安全ではない自転車が入ってきているのではないかというところでございます。たとえば電動アシスト付き自転車については、日本の基準にならない、要するにアシスト比率が非常に高い自転車が一部輸入品等で入ってきている実態がございます。これにつきましては、消費者庁、警察庁、経産省と協力しまして、そういったものが発見された場合は、それをきちんと広報するとか、あるいはそれを販売しているところに対して、私どもから勧告をするとか、あるいは万が一もともと型式認定等を受けていたけれども、製品のばらつきによって十分ではないものがあった場合には行政上の指導をするという形で、そういった安全でない自転車を排除する努力も継続していきたいと考えています。

#### ○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。議論はなかなか尽きないところがありますけれども、時間になっています。それでは、きょうは議論を活発にさせていただいて、目標と施策について多くのご意見をいただきました。この意見も踏まえながら事務局のほうでも議論させていただいて、検討を進めていきたいと思っております。それでは、資料 4 のほうをあらためて事務局から。



○事務局（大野）

- ・それでは、お手元にお配りしております資料 4 によりまして、今後のスケジュールについて説明いたします。本日の有識者会議の議論等を踏まえまして、推進計画の骨子を取りまとめまして、近いうちに公表したいと考えております。また、公表した際には骨子については委員の皆さんにもご報告させていただきたいと考えております。
- ・この骨子に関しましては、さらに骨子公表後に WEB アンケート等によって意見を募集することとしています。その結果につきましても、次回の有識者会議において報告させていただきます。
- ・なお、次回有識者会議につきましては、3 月から 4 月ごろに開催を予定しておりまして、計画期間内に講ずるべき措置並びに計画をフォローアップするための指標をいくつか検討しております。そういった点についても議論をお願いする予定でございます。日程につきましては、事務局より改めて調整させていただきます。
- ・また、その後、次回の有識者会議の議論を踏まえまして、原案の公表、またパブコメの実施を経て、夏までには推進計画の閣議決定を受けて、事務局で検討を進めてまいりたいと考えております。今後のスケジュールについては以上でございます。

○屋井座長

- ・いかがでしょうか。一見すると第 4 回有識者会議でこの先がないように思えますけど、必要があれば追加開催していただければと思います。そういうふうにご理解ください。それではよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。時間になりましたので終わりたいと思います。最後に事務局からよろしく願いいたします。

○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、ありがとうございました。追加のご意見等がございましたら、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。以上をもちまして第 3 回の有識者会議を閉会させていただきます。本日の会議資料につきましては、後日、委員の皆さまに個別に郵送させていただきますので、机の上に置いたままお帰りいただきますようお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。