

## 第4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4月13日（金） 13：30～15：30

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
  - ・アンケート調査結果について
  - ・自転車の活用推進に関し講ずべき措置について
  - ・指標について
  - ・自転車推進計画（案）の概要について
2. その他

【委員出席者】

◎屋井 鉄雄	東京工業大学教授副学長・教授
絹 代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学大学院人間総合科学研究科教授
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

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局（大野）

- ・久野委員は丸の内線遅延のために若干遅れるとの連絡が入っております。定刻となりまして、第4回自転車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。
- ・報道の方へお願いですが、カメラ撮影は事務局長代理の挨拶までとさせていただきますので、ご了承いただきたいと思います。
- ・なお本日、事務局長である石川につきましては公務のため欠席しております。委員会を始めるにあたりまして、事務局長代理である東よりご挨拶を申し上げます。

【事務局長代理挨拶】

○事務局長代理

- ・東でございます。委員の皆さまにおかれましては、ご多忙の中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。第4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、ひと言ご挨拶を申し上げます。
- ・2月に開催されました第3回会議におきましては、自転車活用推進計画の構成、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ました。その後3月に自転車活用推進計画の骨子を公表するとともに、自転車の活用を推進する上での課題や取り組むべき事項について、国民の皆さまに幅広くご意見を賜るためアンケートを行いました。
- ・本日はこれらも踏まえまして、計画期間中に講ずべき具体的な措置や、各施策の進捗状況をフォローアップするための指標についてご議論いただきたいと思います。
- ・なにとぞよろしくお願い申し上げます。

○事務局（大野）

- ・報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影についてはご遠慮願います。
- ・議事の進行に先立ちまして、委員のご紹介につきましては配席図をもって代えさせていただきます。
- ・なお本日、久保田委員、宮地委員、矢ヶ崎委員におかれましてはご欠席とのご連絡をいただいております。

- ・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にお願いいたします。

#### 【座長挨拶】

##### ○屋井座長

- ・皆さま、新年度になりまして、大変お忙しい中をどうもありがとうございます。去年8月から始まり、ほぼ2カ月ごとにやってまいりましたけれども、今回第4回目になります。きょうの審議も、よろしくをお願いいたします。
- ・それでは早速ですけれども、お手元の議事次第ですが、(1)に四つポチがあります。これを一つひとつご説明いただけるようですから、まず最初にこのアンケート調査結果について、よろしくお祈いします。

##### ○事務局（大野）

- ・それでは資料1によりまして、自転車活用推進計画骨子に対するアンケート調査結果について説明いたします。
- ・資料1の1ページをご覧ください。アンケート調査はウェブ調査により3月14日から27日までの2週間にわたって実施いたしました。昨年秋の調査に比べて票数は約5000から約1000へと減少しておりますが、回答していただいた方々の属性や所有している自転車の種類はほぼ同じであり、ロードバイクの所有が多いことからサイクリストの方々の回答が多かったと考えております。
- ・2ページをご覧ください。総論の部分に関してですが、計画の方向性に賛成である意見が多かった一方で、まだ骨子の段階であったため、内容が抽象的であるとの意見が多く寄せられております。
- ・次に3ページをご覧ください。目標1につきましては、歩行者と分離した自転車通行空間の整備、また通行空間における段差、縁石等の改善、路上駐停車車両の取締り強化、シェアサイクルの促進、駅周辺の駐輪場の整備、公共交通との連携したまちづくりに関する意見が多く寄せられております。

- ・次に4ページをご覧ください。目標2につきましては、子供や高齢者が安心して乗れる環境の整備。自転車利用の健康への取組の推進。自転車通勤の促進に関する意見。目標3につきましてはサイクルツーリズムの推進やサイクルトレインの拡充に関する意見。目標4につきましては自転車利用者、自動車双方のルールやマナーの徹底、学校教育での自転車教育の実施に関する意見が多く寄せられております。
- ・次に5ページをご覧ください。その他の意見としまして、都市部と地方部の状況の違いの考慮、自治体への財政支援、自転車保険の義務化、免許制度の導入に関する意見が多く寄せられております。
- ・資料1の説明につきましては、以上でございます。

#### ○屋井座長

- ・ありがとうございました。ご意見、ご質問はございますでしょうか。
- ・独り言みたいになってしまって申し訳ないですが、自転車ですから国民の皆さん多くの方が関わっているので、ぜひ、こういう計画を作るその途上でいろいろ関わっていただきたい。これをパブリックインボルメントといいますけれども、それを今回もこういう法定の計画ですけれども、ぜひやっていただきたいこともありまして、アンケートという形式等々で進めてまいりました。
- ・ただ、今事務局がおっしゃったように、まだ提供している情報が必ずしも具体的でないところもあって、なかなか意見を出しにくいというか、あるいは第1回目にかなりの方が出されているから、そこを超えるようなことはなかなか出しにくいとか、そういうこともあったかと思えます。
- ・今までどんな意見があったかは、本部などのホームページには掲載されるのでしょうか、されているのでしょうか。あるいはこの有識者会議の資料としてしか、見ることはできないのでしょうか。

#### ○事務局（大野）

- ・このアンケートの結果につきましては、この有識者会議で報告したこの資料をのちほどホームページにアップすることによって、この結果は確認することができます。

○屋井座長

- ・いろいろな場面でいろいろな方々のご意見をいただいているので、それを公開することは大変意味のあることなので、これはお願いですけれども、可能であれば後日でも、本部のホームページでもどちらでもいいですが、計画を作るまでにこんな意見をもらいました、ということ誰でも見られるというのか、そんな状態にしていただけると大変ありがたいと思います。
- ・ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。
- ・それでは次に「自転車の活用推進に関し講ずべき措置について」、お願いします。

○事務局（大野）

- ・それでは資料2によりまして、自転車の活用の推進に関する施策を推進するにあたって、計画期間中に講ずべき措置について説明いたします。
- ・1ページをご覧ください。この資料では各ページにおいて施策ごとに講ずべき措置について各々整理をしております。まず、この1ページでは自転車通行空間の計画的な整備推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、自転車活用推進計画策定の手引きを取りまとめることなどにより、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画策定を支援してまいります。②としまして、ガイドラインの周知に努め、これに基づく自転車通行空間の整備を推進します。③としまして、自転車車線について道路構造令に新たに規定をいたします。④としまして路肩や交差点など、自転車通行空間の安全性・快適性の改善に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体へ周知を図ります。
- ・次に2ページをご覧ください。⑤としまして、道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用に努めます。⑥としまして、自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間や駐輪場の位置等を示した自転車マップを作成するとともにウェブ地図のあり方について検討いたします。⑦としまして、オリンピック・パラリンピックまでに競技会場や主要な観光地周辺の道路において自転車通行空間の整備を推進します。⑧としまして、地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進に関する広報啓発を行います。

- ・次に3ページをご覧ください。路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、地域における荷さばきルールの策定促進。荷さばき場や路外駐車場の整備等の取組を進めます。②としまして、植樹帯の活用等による停車帯の設置に関して検討いたします。③としまして、利用率の低いパーキングメーター等の撤去を検討いたします。④としまして、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて駐車禁止等の規制を実施いたします。⑤としまして、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点をおいて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進します。⑥としまして、駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者、または違反車両の使用者の責任をとる現行制度を引き続き適切に推進します。
- ・4ページをご覧ください。シェアサイクルの普及促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、シェアサイクル事業の規制・支援の在り方等について検討いたします。②としまして、サイクルポート設置の促進を図るため、公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポート設置の在り方について検討いたします。③としまして、鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに案内サインの設置を要請いたします。④としまして、シェアサイクルのサービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進いたします。⑤としまして、地方公共団体ごとに構築されているシェアサイクルの貸し出し、返却システムの共同化について検討いたします。⑥としまして、交通系 IC カードによる利用が可能となるよう、関係機関に対して運用改善を要請いたします。⑦としまして、インターネットなどの経路検索の対象となるようシェアサイクル関連情報の定型化について検討いたします。⑧としまして、オリンピック・パラリンピックに向けてサイクルポートの高密度化、駅などにおける貸出自転車の重点配備を実施いたします。

- ・ 5 ページをご覧ください。地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用許可基準の運用の在り方について検討いたします。②としまして、ニーズに応じた駐輪場の整備事例等について取りまとめ、地方公共団体等へ周知いたします。③としまして、駅周辺における駐輪場の設置について、鉄道事業者への積極的な協力を要請するとともに、国としても個別事案の解決に向けた指導・助言を行ってまいります。④としまして、多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、サイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図ります。
- ・ 6 ページをご覧ください。自転車の IoT 化の促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、全国で統一的な運用が可能な IC タグの導入について社会実験等を行いながら検討をいたします。②としまして、IoT 共通基盤技術の研究開発と、これを活用したシェアサイクルにおける自転車の再配置への適用に関する検証を実施いたします。③としまして、情報通信技術の活用による自転車の利用実態等の情報収集や、その利用方策について調査研究を行います。
- ・ 7 ページをご覧ください。まちづくりと連携した総合的な取組の実施の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携し、さまざまな自転車施策が進むよう、技術的な支援を実施いたします。②としまして、歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、生活道路における交通安全対策を実施いたします。③としまして、無電柱化と合わせた自転車通行空間の確保を図るため、無電柱化に関するマニュアルの周知や研修等を実施いたします。
- ・ 8 ページをご覧ください。国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、国際規格に合致した競技施設の整備に対する国としての支援の在り方に関する検討を行ってまいります。

- ・ 9 ページをご覧ください。サイクルスポーツ振興の推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるように、既設競輪場の市民への開放や公園等の有効活用等を促進いたします。②としまして、障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等について検討いたします。③としまして、タンデム自転車について道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、都道府県警察に働きかけます。
- ・ 10 ページをご覧ください。自転車を活用した健康づくりの推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、運動習慣者の割合を増加させるため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進いたします。②としまして、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような自転車を活用した健康コンテンツと連携した観光事業の促進を図ります。③としまして、自転車活用による健康増進の好事例の収集・展開について検討いたします。④としまして、地方公共団体等と連携して、自転車の活用による医科学的効果等に関する調査研究を進めてまいります。
- ・ 11 ページをご覧ください。自転車通勤等の促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、自転車通勤に関する課題について検討するとともに、自転車通勤拡大のための広報啓発を実施します。②としまして、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設について検討いたします。③としまして、国の機関において必要な駐輪場を整備するとともに、サイクルポートの設置に協力してまいります。
- ・ 12 ページをご覧ください。国際的なサイクリング大会等の誘致の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、地方公共団体等と連携して自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を行ってまいります。②としまして、国際的なサイクリング大会に対して、国としての支援の在り方に関する検討を行ってまいります。

- 13 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の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、モデルルートを設定し、ハード、ソフト両面から環境整備を行うことにより、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図ってまいります。②としまして、大規模自転車道を含めた広域的なサイクリングロードの整備を推進いたします。③としまして、世界に誇り得るサイクリングルートについて国内外へ PR を図るため、ナショナルサイクルルートの創設に向けて、その要件等について検討いたします。④としまして、サイクルトレイン、サイクルバスに関する好事例の共有を行うとともに、事業者に自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促します。⑤としまして、道の駅のサイクリング拠点化や鉄道駅や空港におけるサイクリストの受け入れサービスの充実に向けて、関係者に対して協力を要請いたします。
- 14 ページをご覧ください。安全性の高い自転車普及の促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、JIS 規格と ISO との整合化作業を進めつつ、JIS をベースとした SG 基準や BAA との関係の在り方について検討するとともに、これらの企画等に関する消費者に向けた情報提供の在り方について検討いたします。②としまして、自転車の事故情報や国民生活センターによる商品テストの結果等も活用しつつ、消費者への自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行います。③としまして、自転車の積載制限について、道路交通環境等も踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう都道府県警察に働きかけます。
- 15 ページをご覧ください。自転車の点検整備の促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、自転車技士・自転車安全整備士制度への支援、指導及び広報啓発の推進により、当該取組を積極的に進めてまいります。②としまして、自転車技士及び自転車安全整備士の能力向上と受験者の負担軽減に向けて、受験要件の緩和等について検討するよう働きかけます。

- ・16 ページをご覧ください。自転車の安全利用の促進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、自転車安全利用五則の活用等により、自転車の通行ルール等の周知を図ってまいります。②としまして、全国交通安全運動等を通じて、国民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努めてまいります。③としまして、通勤・通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメットの着用の促進に向けた広報啓発を図ってまいります。④としまして、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した自転車運転者講習制度の着実な運用を図ってまいります。⑤としまして、講習会等の開催により、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図ってまいります。⑥としまして、シミュレーターを活用した高齢者向けの交通安全教室を引き続き実施してまいります。
- ・17 ページをご覧ください。⑦としまして、自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、地域住民への広報啓発に努めてまいります。⑧としまして、国及び地方公共団体の所属職員に対してルールの遵守について指導を徹底してまいります。⑨としまして、自動車教習所での学科教習や路上教習等における教育を引き続き行ってまいります。⑩としまして、高齢者の安全・安心な自転車走行をはじめとする多様なニーズに関する製品開発等を行うことを支援してまいります。⑪としまして、自転車指導啓発重点地区路線を選定し、当該地区において重点的に取締りを実施してまいります。
- ・18 ページをご覧ください。⑫としまして、リヤカーを牽引する自転車に対して交通ルールを周知徹底するとともに、悪質・危険な交通違反に対しては取締りを行ってまいります。⑬としまして、地域交通安全活動推進委員やボランティア等による指導啓発活動を推進してまいります。
- ・19 ページをご覧ください。学校における交通安全教育の推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、都道府県に対し、交通安全教室等の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援してまいります。②としまして、交通安全教育の海外先進事例等を関係機関へ周知してまいります。③としまして、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行うよう、関係機関へ周知してまいります。
- ・次の20 ページにつきましては再掲ですので、説明は省略します。

- ・21 ページをご覧ください。災害時における自転車活用の推進の施策に関して講じる措置についてでございます。①としまして、災害時における自転車の活用に関する課題等について検討するとともに、国土強靱化基本計画に大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じてまいります。②としまして、国道事務所等への自転車配備によりまして、危機管理体制の強化を図ってまいります。
- ・22 ページをご覧ください。この 22 ページに示しております表は、ここまでで説明した措置について、一覧表で整理したものでございます。
- ・資料 2 の説明につきましては、以上でございます。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。それではただいまご説明いただきました資料 2 で、ご質問あるいはご意見をいただきたいと思えます。
- ・私から簡単なお質問をさせていただきます。それぞれ具体的な措置ということできょうは示されてきたわけですね。今回は特に活用推進ということですから、その活用推進を形づくる個々の施策と措置という形で今進めています。それが出てきているので、表現ぶりについて、今回の第 1 期は極めて短期の計画ですから、できないことを書いて全然できないというのなかなか難しいから、きっちりやるべきことをまず第一歩、あるいは今まで進めてきたことをさらに推進しよう、ということがきっちり表れていればいいのですけれども、最後「検討する」という言葉になっている部分については、新しいことをやる時には検討しないといきなりやれないわけだから、それはそのとおりだと思いますが、検討だけでとどまると、「活用推進」という言葉と若干の温度差が感じられるところもあるので、中身によっては「検討」という言葉を多少考えてもらったほうがいいのではないかとこのころがありました。
- ・たとえば後ろのほうの安全利用の促進みたいところは「検討」という言葉は 1 個も出てこないですね。これは雑談で申し訳ない、われわれも組織も同じですけども、年度計画でここまで目標を定めて達成できないと怒られる。だから、あまり高い目標を設けるわけにもいかない。でも、すぐ届く目標だと、そんなに低い目標はどうかと言われる。なかなか、どこもかしこもいずこもですけど、この目標設定的なものは難しいですが、いずれにしても安全のところは「検討」なんていう言葉はほとんど出てきていないのは、そういう意味では極めて読みやすいですね。

・何か弱いと思ったのは、たとえば、10ページの健康づくりのところの「自転車活用による健康増進の好事例の収集・展開」のところは、情報を収集するとか、それを展開するのはやろうと思ったらできるわけだし、好事例が今存在していないとすると待たなければいけないのですが、そうではないですから、その方法について検討するなんていうことが書いてあると、この措置全体が「なんだ、そんな程度か」と思われてしまうという心配も非常に杞憂ですけれどもありますから、これなんかは「検討」ではあんまりだと思えます。

・きょうは事務局に来られていますか。ではよろしくお願いします。

○事務局（スポーツ庁）

・スポーツ庁ですけれども、総合型地域スポーツクラブにおける自転車を活用した例の取り上げ方などは、まだどういったものがあるのか、われわれも全部把握できているわけではありませんけれども、その調査等は進めていきたいと思っております。

○屋井座長

・それだと答えになっていないのですが、進めていただくのはどんどんやっていただければいいのだけれども、そんなこと書かなくてもやれますよね。

○事務局（スポーツ庁）

・情報収集についてはもちろん進めていきますが、その中で好事例として紹介できるものがどの程度あるのか、そこは収集したあとの展開方法としての検討等になりますけれども、収集した好事例をいかに分かりやすく展開するかというのはわれわれのほうでも進めていければと思っております。

○屋井座長

・ぜひ文言として、この文章で「検討する」で終わっているところについては大いに不満があるという意見が出てきたとお考えいただければと思います。

○事務局（スポーツ庁）

- ・承知しました。

○久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授）

- ・今、先生がご指摘されたところと割合近いので手を挙げたのですが、10 ページで、①と③のところを見ると、印象が非常によくないのが卒直な感想です。やはり私も座長の屋井先生と同じ感想を持ちました。
- ・特に今、厚労省も、スポーツ庁の健康スポーツ課も理解されていると思いますが、健康無関心層の特徴として情報を取らないという態度だということが分かっているわけですね。そこは研究によっていろいろあるわけですが、そういう無関心層が7割ぐらいいて、結局今回の自転車活用というのは関心ある方がさらにやれる環境づくりと今まであまりふれていない無関心の人たちをいかに崩していくかということが政策的に必要なので、その無関心な人たち、あまり情報を取らないという態度の人たちにどう自転車活用が健康のところではプラスになるから、ライフスタイルの中でいかに自転車を活用しようかという情報提供、という視点であれば、少なくともここに書いてあるものでそこに届くとはまったく思えない。
- ・一般的に上から出している情報は関心層しか取らないので、無関心層に届いていないことはかなりはっきりしていますし、健康スポーツ課が今やっている会議で、私も委員で、そこでもご指摘しているので、そのことはよくご存じのはずですから、そのへんもう少し具体的な内容にもう少し踏み込んで書くべきではないかと感じました。以上です。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。よろしくお願ひします。健康づくりというのはすごく着目されていますね。みんな関心高いですからね。そこに入れ込む表現ぶりはとてもとても大切だと思いますので、よろしくお願ひします。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・今のお話につけ加えまして、今自治体さんとか皆さんで一番課題とされていて、一番自転車を活用しやすいと思われるキーワードは「健康寿命の延伸」と「観光の活用」で、一番響きやすいので、ここの健康のところをうまく押し出せるような形でやれると一番いいかなとは思っています。
- ・一方で、健康の関係でスローモビリティや自転車のところをいろいろ調べているのですが、まだまだエビデンスがちゃんと集まりきれていないので、そことの因果関係がうまく整理できていないのが弱く出てきてしまう一番の原因でもあると思うので、ここを今後力を入れて調査しますとか、そこをちゃんとつけて今から押し出していきますみたいな期待と課題を整理しながら書かれるととてもいいのではないかと思います。よろしくお願いたします。

○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・自治体さんとやり取りすることが多い立場、また日常的にママチャリからスポーツバイクまで使っている立場から少しお話をさせていただきたいと思います。今9番の健康づくりの推進の話になったので、このあたりからお話ししますと、今各地の自治体さんから私もいろいろなご相談をいただくわけですが、やはり皆さん、この推進計画をものすごく気にされています。国がどんな態度をとるのか、何を重要視するのかを受けてからでないと、自分たちの計画が立てられないと悩んでいる自治体さんが多く見かけられます。
- ・皆さん、口をそろえておっしゃるのは、この推進計画の中で自分たちが何をすればいいかを分かりやすく示してもらえないと、自分たちは動けない。まだまだ自治体さんの中には自転車の活用に対する知識がない方も多いですし、当然どういうメリットがあるかご存じない方々もたくさんいらっしゃいます。なので、できる限りこの推進計画の中では具体的にどんなステップを踏んでいったらいいのか示していただいて、その中から自治体さんが自分たちの実情に合ったものを選べるような形になっていってくれたらと思います。

- ・全体を拝見して、非常にバランスもよいと思いますし、計画の中でも歩行者と自転車が暮らしやすいまちというところが掲げられているのも非常に素晴らしいと思いました。ただ屋井先生がおっしゃったように少し甘いというか、柔らかい表現が多く、もう少したとえば機会の提供や体験機会の創出といった具体的な話を盛り込んでもらえないかなと思います。
- ・この健康づくりに関していえば、地域によって山がちなエリア、都市部と健康づくりでどんなふう自転車を活用できるかということも大きく日本は変わってきます。なので、地域に合った健康増進策の体験機会をつくっていくとか、それぐらい踏み込んだことを書いていただくと、もしかしたら 2020 年までには間に合わないかもしれませんが、自治体さんも一步一步それに向けて情報収集し、何か策を練ってくれるのではないかと思います。
- ・私個人は健康に関しては広報・啓発をしっかりやることも重要だと思っていますが、やはり体験する機会がないとなかなか形にならないのかなと思います。
- ・そのほかの項目も少しだけお話をさせてください。アンケートの結果の中でも非常に多くの方が自転車のルール・マナーが気になる、徹底してほしいという声を上げていました。この次の資料になりますが、現状の課題の中にもまだ日本の中にルールが浸透していないということは含まれていないのですが、このルールの徹底が成立しないと、いくら走行環境をつくってもなかなか難しいと思います。
- ・少し気になったのが、学校教育のところと、自転車の安全利用のあたりがルールに重なってくるのかなと思いますけれども、たとえば 16 番の学校における交通安全教育の推進の中では、措置の中には具体的に「交通安全教室」や「乗り方教室」のようなものを開催しようということは含まれていません。もちろん施策のほうに含まれているから重複を避けるということはあるのかもしれませんが、ぜひこのあたりも実際の乗り方、安全な自転車の使い方を伝える機会を強く押していただければと思います。
- ・のちほどの指標の中で 99.6%の学校が、すでに交通安全教育をやっていることになっていますが、それを踏まえた状況の中でルールをご存じない方が大量にいるのが今の日本の状況です。今行われている交通安全教室が頻度であったり内容であったり、十分足りているのかというのもぜひ自治体さんに実行していただきたいと思っている内容でして、そのあたりもこれを受け取った自治体さんが考えてくれるような書き方をしていただけたらいいなと思います。

- ・あと1点、すごく気になっているのは、15番の中の18ページ、リヤカー牽引自転車というのが出てきます。そのほか、サイクルスポーツのところでも多様な自転車が走行できる環境をつくるというお話がありました。今現在私は幼児を育てていますが、日本の法律では6歳児になった段階で子供乗せ自転車に子供を乗せることができなくなります。そうすると現実的には本来リヤカーのようなものに子供を乗せないと幼稚園・保育園の送り迎えができなくなる。今マイカーでそういった送り迎えをしている方が、もし、これを受けて自転車に乗り換えようと思ったときには、こういった牽引車のようなものでないとお子さんを連れていけれないという状況になってきます。
- ・もちろん歩道通行が認められていないルールの周知徹底はありなのですが、安全なサイクリングロードに移ろうと思うと、サイクリングロードも現状では牽引車は走行することができません。そうなるどころも使うところなくなってしまうので、自転車の活用を増やしていく中でカーゴバイクに関して、周知徹底ももちろんですが、もう一度ルールを練り直していただくとかそんな可能性も残していただけたらいいなと思います。とりあえず以上です。

#### ○屋井座長

- ・ありがとうございます。きょう初めて、措置が具体的に出てきています。これがある意味で計画を今後、確定した上で進めていく、先ほど施策と言ってしまいましたが、具体的な事柄になりますから、ここに出ている資料のこの文章がこうなると良いといった、そういう具体的なご発言をいただくと、考慮、検討していただけたらと思いますので、よろしくをお願いします。
- ・そのほか、いかがでしょうか。

○長嶋委員（一般財団法人全日本交通安全協会事務局長）

- ・一つは企業における自転車通勤の拡大というのが 10 項目目でございます。これに関して、某財団法人が調査・研究を行った数値を見ますと、自転車通勤を認めない会社がまだまだたくさんございまして、全体の半数近くが通勤を認めていない状況でございます。その理由としては、会社が自転車通勤の方の交通事故を懸念している割合が多かったように記憶しております。また自転車通勤を認める企業においても、自転車通勤をする人たちに対して許可もしくは届け出をさせていながら、自転車通勤者に対して何らの規制や縛り、条件を付していないというところも多い状況にあります。
- ・自転車通勤を認め、拡大を進めていくことは非常にいいことですが、併せてたとえば 10 の①に検討すべき事項が書いてございますが、自転車通勤を進める上での条件のようなものも含めて検討していただければいいのではないかと思います。
- ・具体的には、自転車の交通安全教育を従業員に対して実施するとか、また事故を懸念するのであれば保険への加入とか、いろいろ関係してくる項目が出てくるのではないかと思います。そういったものも含めて検討し提案していかないと、自転車通勤に対する企業主等の不安材料を払拭できないのではないかと考えております。
- ・今後検討を進める上で、そういう点を念頭においていただければありがたいと思います。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。今までのご発言に対して事務局から何かお答えがあればお伺いしたいと思います。

○事務局（大野）

- ・最初に屋井座長からご指摘がありました、検討する事項が多いという点、そうでないものもあるという点でございますが、特に交通安全対策であるとか、通行空間の整備のようなものは今回の法律ができる以前から何十年にもわたって取り組んできたものもあります。ただ今回の法律が成立したというのは、それ以外にもたとえば健康もそうですし、環境もそうですが、いろいろな新しいニーズに応じてこの法律ができて、さらにそれに向けて取り組むようにという、法律上の規定を踏まえて、取組を今回初めて始めるというジャンルもかなり多く含まれています。特に今ご指摘を受けた健康のジャンルについては、健康を自転車の切り口から切っていくというのは新しい取組でございまして、非常に検討すべき内容も多いのが実態でございます。
- ・そういった中で先ほど楠田先生からありましたエビデンスがないというのはまさにそのとおりです。今回も検討する中で国内外のエビデンスに関して情報収集いたしました、国内においてはほとんどない。自転車に関しての健康増進の効果に関するものは実際ないのが実態でして、そういったことから、10 ページの④にございますが、科学的な効果について調査をしていくことでエビデンスを確立して、広報啓発に取り組んでいきたいということを考えています。具体的に書けるところは事務局で再度チェックをかけていきたいと思っております。
- ・あと絹代委員からございました、悩んでいる自治体が多いというのは、私どももこの推進計画を策定する上では並行して地方公共団体の方々に地方公共団体がつくる自転車活用推進計画の検討をお願いしております。そういった自治体と実際担当者会議を開きまして悩みを相談しあいながら、国でもできる限り反映をしてきたところでございます。
- ・特に地方公共団体が計画をつくっていくためには、ある程度のものをさらに示していかなければいけないと考えていまして、1 ページの①に自治体の方々が悩んでいること等も含めて、自転車活用推進計画策定の手引きというものをつくって、これを実際に示していこうと思っております。そういった点でこれまで何回も担当者会議を開いて、そのたびに何に悩んでいるのか、何が分からないのかということも含めて、また国の情報提供もしながら議論を進めています。この手引きも今現在策定中です。閣議決定後、速やかに自治体の方に示すとともに、さらに密接に相談を受けながら策定を促していきたいと思っております。

- ・健康増進の機会の創出については、可能かどうかは検討してまいります。
- ・交通安全教室の実施については、施策そのものでございますので、それを実施する上で何が必要なのかを書いたものがこの措置でございます。そこは実際に実施していく上でさらに工夫できないか、当然取り組んでいきたいと思っています。措置ですべて網羅されているものではありません。やはり施策が大事です。
- ・カーゴバイク等の走行環境につきましては、18 ページの話とは別に 9 ページにございますが、多様な自転車の走行環境の在り方に関する検討、これは今まで普通自転車の規定にはまらず車道を走らざる得ない、またはそもそも普通自転車に該当しないような形態の自転車も誕生してきております。いろいろな形態がありますので、そういった自転車の走行環境の在り方についてはきちんと網羅的に検討を進めていければと思っております。
- ・あと長嶋委員から出ました通勤拡大に向けて、今後企業と取り組むことが重要だと思っています。いろいろな課題も把握しております。先ほどご指摘いただいたさまざまな教育であるとか保険の関係についても、検討する上では会社の懸念等も十分把握しながら検討を進めていきたいと思っております。これまでの点について以上でございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。どうぞ。

○久野委員（筑波大学大学院人間総合科学研究科教授）

- ・大野参事官、ありがとうございました。自転車と健康のエビデンスのところの一つの考え方で、ここに書き込むという意味ではなくて、整理をしておいたほうがいいのではなかと思ったので発言させていただきます。

- ・おっしゃるとおり自転車がどれぐらい健康にいいというきちんとしたペーパー、私も今ちょうどその解説文の依頼を受けて検索をかけて、本当に少ないのが実態なので、そういう面ではそういうエビデンスをとっていくことを進めていくことは意味があるので、それに関しては非常に賛成です。一方でエビデンスをとるには数年かかってしまいます。そうすると、それまでは取るだけで、そういうものの啓発活動が動かないかという点、私はこの領域の専門家として言わせていただければ、ある面自転車が健康に及ぼすものは今までの身体活動のダイレクトに自転車でなくてもそこは言えるんですよ。ですから言えることをどの点まで出して、どこはエビデンスをとるかを明確にして進めていくことが大事である。
- ・さらにもう一つ付け加えさせていただくと、よく講演などで一般の方から質問を受けるのは、歩くのと自転車とどちらが健康にいいですかと聞かれます。そのとき、いつもお答えするのは、2km 移動するとしたら、歩く、自転車、車、どれが一番楽ですかという点皆さん車だと言って、次はというと自転車と言われるわけです。では健康にはどの順でいいかといったら、その逆の順でいいですということ、つまり身体に関して一定の活動量が必要なもので、やはり自転車は歩くことに比べて少しそこは軽いので、そうすると自転車でやろうとすると一定の時間、距離をやらない限りは歩くことに比べて、そこは相当必要になってくることは今の科学でははっきりと言えるわけですよ。
- ・そういう観点でいくと、10 ページに書かれている 5 番のまちづくりとの連動という中で、実は車からいかに下りていただくかに関して、全部歩くだけだと行ける範囲が限られてしまいますし、そこに自転車と歩くという、その連動へもっていくかということがたぶん健康に関しては一番効くと思うんですね。
- ・つまり車から下りるのに全部歩く、あるいは公共交通だけではなくて、そこに自転車が入ることによって、実は健康にもプラスになるという啓蒙が今の段階できちんとお伝えしていくのができることだと思います。
- ・そして、もう 1 回ご指摘させていただきたいのですが、今そういうことをしていない、車ばかりに乗られている方々に情報が届かないと意味がないので、そこへの啓蒙活動を具体的にどうするかがポイントなので、くどいのですが、改めて追加させていただきました。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・この措置の表現のところですが、少し先走るようで恐縮ですが、講ずべき措置それぞれに書かれている中身を拝見すると、いろいろなところで錯綜しているというか、重複しているという印象を受けます。逆の言い方をすると措置（案）を受けて実行化する立場としてみると、たとえば、9 ページの多様な自転車の走行環境の在り方に関する検討、あるいはタンデム自転車という非常に個別の話も載っています。これを具体的な実行計画あるいは措置の具体的な内容に落とし込む、具現化するためのプロセスの中で、当然 1 ページにあるような自転車車線設置に関する規定の追加だとか、あるいは先ほどありましたリヤカーが走行できるような車道の環境づくりとか、どうしても片方だけでは受け側としては具現化できない部分について、いろいろな関係団体あるいは受け側の地方公共団体がどう連携していけばいいのか。次のステップに移ってしまって恐縮ですが、この推進計画が展開されたあと、どのようなイメージで考えていけばいいか教えていただけると助かります。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。今のご意見に対してのお答えは次の議題のところでお答えいただければ適切かと思えます。それから久野先生のご意見もご意見としてということで、特に今お答えは要らないのですが、私も一言だけ言いますと、健康のところだけやけにロジックを厳しく求めている感があって。温暖化対策もそうだけれど、エビデンスが全部そろった上で、じゃあ取り組もうということをやらずに、われわれは社会は大概ものごとを決断して決めますよね。この問題、健康も走行環境としてまちの中、それから観光地、郊外に素敵な環境を用意すると皆さん楽しいじゃないですか。そこを自転車で、自分の力で移動していくというのは。そうすると当然ながら健康でなかったら乗れないから、健康を保とうという気持ちも生まれてくるし。だから乗り続けたいなという気持ち、それが結果的に健康になるんですね。だから原因と結果の関係というか、そこをどこに置くかによるけれども、健康問題はもう少し広くおおらかに捉えておく面もこの自転車に関わるころでは必要だなという印象を持ちました。
- ・ほかにご意見等はございますか。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・意見を述べさせていただきます。1点目は、1の自転車通行空間の計画的な整備推進ですけれども、結局、地方公共団体に積極的に動いてもらわないといけないことになりますので、どうしても国庫補助について、どれぐらい具体的に書き込むかは別としても、国庫補助率の引き上げをすとか、そういうことまで書かないと、自治体としてもなかなか取り組んでくれないのではないかと。
- ・2点目は、結局国道もあるわけですから、国道については地方自治体を待たずに、国が主体となって国道に自転車通行空間を積極的に整備していく。それは道路局が中心になってやればどんどん進むと思いますので、全部地方公共団体にやらせるのではなくて、国道については国が主体となって進めていくということも書き込んでいけるのではないかとというのが2点目です。
- ・次の2の路外駐車場のところですが、自転車だけではなく歩行者にとっても重要な問題だと思うのですが、たとえば荷さばきスペースの話で、①の非常にぼかした書き方ですけど、地域における荷さばきルールの策定促進と書いてありますが、地域における荷さばきルールとはどういう組織がどういう権限をもって、どういうふうを決めるのが非常に曖昧です。これだけだと結局、地方自治体さんとしては何をどうすればよいのかまったく分からないので、ここは具体的に書く必要があるし、たとえば路外駐車場の整備についても財政的にそれを促進できるのかということもやはり書かないといけないのではないかと。
- ・その他違法駐車取締りは今現在の人員でもなんとかなるだろうと思うわけですが、
- ・その次、3のシェアサイクルの普及のところ、たとえばシェアサイクルのサイクルポート設置の話ですけど、たとえば今現在だと固定資産税の減税措置で、そこにサイクルポートをつくって固定資産税が減税されるのかは私はよく知らないのですが、通常の駐車場と同じような扱いであると、結局そこは減税措置がないので、なかなかサイクルポートへの転換が進まないだろう。そういうことも検討しないとけないところですかね。民有地を利用するのであれば固定資産税の減税や相続税の評価額みたいなところも入れていかないとけないのではないかと。

- ・ 4 の駐車場の整備促進も結局国の補助をどうするのか、ここも国庫補助をどうするのか関係してくるだろうと思われます。
- ・ 5 の自転車の IoT 化はビッグデータの活用などの最近の流れがありますので、その中に落とし込んでいければスムーズに進めていけるのではないかと思います。
- ・ 6 もそうなのですが、無電柱化についても結局お金が必要で、その補助をどうするのかという問題になります。最終的にはお金だろうというのが常に思ってしまうことなので、そういうものにどういうふう民間事業者が動いていきやすくなるのかという、その経済的なインセンティブについてもっと書いてほしいというのが卒直な意見です。
- ・ 最後の交通安全ですけれども、次の資料 3 の指標についても自転車利用者の死亡事故を防ぐということがありますが、統計的に見ると 60 代以上の高齢者の死亡事故が非常に多く、もちろん学校教育も大事ですけど、60 代以上の人たちを、どういうふう安全対策を提供していくのかというのは非常に重要になってくると思います。高齢者の方をどういう組織で、どういう場面で安全対策を提供できるかをもう少し考えていかなければいけないというのがあります。小学生、中学生であれば学校で教育すれば、ほぼ 100% 捕捉できるわけですけれども、高齢者となるとなかなかそううまくいかないの、そこは工夫が必要だとは考えました。とりあえず思いついたところは以上のとおりです。

#### ○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ご心配がいろいろな点であると思えますけれども、特に国庫補助や財政のあたりはこの計画の建て付けでいうと、その次のところで一応押さえさせていただきます。個別の施策、措置はいっぱいあるわけですけれども、1 個 1 個に書かずに、全体としてそういうものがあるよねというのをちゃんと出そうというお考えもありそうですから、これはあとでまた事務局からお話をいただければと思います。
- ・ そのほかはよろしいですか。

#### ○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・ 気になったのは、災害時の自転車の利用のところで、災害時にも活用できる自転車の開発みたいところも、その前にも多様なニーズに合った自転車製品の開発というのが 15 番にあります。どこかに災害時にも活用できるような自転車の開発とか普及とか、そんな文言も入れられないかなと思いました。

- ・あと自転車教育などをやっている立場からしますと、自転車教育はボランティア前提になってしまうことが多いのが私たちの悩みです。今回の資料の中でも安全のところでかなりボランティアという言葉が出てきます。すべてをボランティアに頼むのではなく、質というものも重要視して、重点項目の中にも自転車の安全な利用に寄与する人材の育成というのがありますし、やはり自転車の乗り方であったり、安全教室の実施の支援みたいなものまで一歩踏み込んでいただけないかと思いました。
- ・あとは学校教育というのがありますが、どこかに幼稚園や保育園、またその親御さんに対する安全教室みたいなものまで踏み込めないかなというのが現場にいる私たちの願いです。やはり幼稚園ぐらいの年代のお子さんだと親御さんと一緒に自転車であったり、交通ルールを学ぶという機会を提供することができますので、このあとの指標では幼稚園という文言も出てきていますが、どこかにもう少し下の年代も入れていただけないかなと思います。
- ・同じく 15 番の中に公務員にルールの遵守の徹底というのがあります。ここにできれば交通事業者、バスやタクシーなどの方々にもルールをしっかり理解していただくといった、もう一歩広げた文言を入れられないかなと思います。以上です。

#### ○屋井座長

- ・ありがとうございました。
- ・私からも一つありまして 3 ページです。先ほど大野さんもおっしゃったように、走行空間の整備あるいはネットワーク化、あるいは安全対策、これは先行して関係者の皆さんがものすごく努力されて今に至っているわけですから、そういうものを踏まえて今後どう推進するかというところがポイントです。

- ・それで④のところ、駐車禁止等の規制実施、これも一生懸命やっただいて、実際にはいろいろな駐車需要や停車需要があったりする中で走行空間を車道のほうが原則だといっつつくろうとされている。ものすごく現場も苦労されているところですが、今この書き方は結構なんだけれども、ただ見方によると、これは専門的な方でないと分からないかもしれないけれども、自転車専用通行帯と車道混在というのは法律上の規制も違います。その二つが主語で書かれていて、受けるほうは、駐車禁止と駐停車禁止の二つで受けています。そうするとこれだと二つ掛ける二つで2×2の4通りのケースが想定されてしまいます。そうするとミニマムからマキシマムという、たとえば自転車専用通行帯を設置すると、歩道があってもそこは自歩道の規制を解除しようというのが大原則ですから、基本的に自転車は車道を走りましょうとなります。ところがその車道が、駐車禁止はだいたいかけてくれていますが、停車禁止がかかっていないと、みんな荷さばきの車でふさがれてしまう。そうすると自転車はどこを走ったらいいのか。これは結構自転車の利用者のほうからいろいろ問題になっているところです。そこはわれわれとして進めてきて、そこまで一気にには行けなかったのだけれども、でも改めて今回推進活用計画でこれをさらに進めていくときにはこの2×2のやり方をしてしまうと、自転車専用通行帯でも駐車禁止を検討する程度でいいやと読めてしまうし、それは残念なので、ガイドライン等でもう少し踏み込んでいますから、ぜひここはハイライトして、書くのだったら限定的に自転車専用通行帯は駐停車禁止を目指す、あるいはそれができないときには路上に停車スペースみたいなものを別途と設けることとする。今まではどっちかというところと停車スペースの代わりに自転車レーンが入っているみたいなのところが多いのですが、両方持つんだみたいな、このぐらいのことが読み取れるような表現にしていだけると大変ありがたいと思います。過去にも申し上げておりますけれども、改めて申し上げたいと思います。
- ・それでは、今までのいくつかのご質問やご意見に限られた時間ですけれどもお答えいただければと思います。

○事務局（大野）

- ・まず佐藤委員から、いろいろな国の措置について、地方から見て分からないという話がありました。この措置自体、基本的に主語は国になっています。地方にどれをやれというのは、この計画策定後にいろいろ推進計画の策定をお願いしたり、そこで実行をお願いするというので、国がやるものです。実際の各々の措置にはかなりラップしているものもございます。ただ一緒に書くと、たとえば多様な自転車とタンデムの関係のようにラップはしていますが、すぐにでもできるものとゆっくり検討しなければならないものがラップしていても差が出てまいりますので、そこはあえて特出ししたような書き方をしているものもございます。
- ・基本的には自治体の方々にいろいろなことをお願いする上ではどうということをお願いするかはきちんと示していきたいと思えます。ただ自治体は地域の課題に応じて計画を策定することになりますので、当然国のすべての施策が網羅される自治体というのは、東京都のような大きなところになれば別でしょうが、普通の市町村レベルではこの一部分だけの計画を作ることが多くなってくると思えます。そういった自主性は保ちつつ指導していきたいと思っております。
- ・あと高橋委員から出てまいりました財政的な話につきましては、国がきちんとやるというものは当然やってまいります。自治体との関係で財政的な支援等については前回申し上げましたが、補助率嵩上げは想定しにくいところですけど、予算を重点的に配分するであるとか、いろいろな措置は可能です。ただ、これは毎年度予算制度によって変わってまいりますので、一定の期間の計画にそれをどうするのか、ということを書き込むことは非常に難しいということで、のちほど説明します一般的な部分のところでは総括的に記載するような形で考えているところでございます。
- ・65歳以上の安全対策について、この中でも安全教室の開催や、高齢者に対応した自転車の開発等を進めるとか、いろいろなことに取り組んでいきたいと思っております。

- ・絹代委員から出てまいりました災害時に活用できる自転車の開発につきましては、まず災害時のところの①の施策にございますが、自転車を災害時にどのように活用するのか。安全に活用していただけないと問題になります。これは自転車の性能と想定する事象にもよるかと思いますが、どういう場合にどのような活用、どういう自転車を使ったら安全に活用できるのかということ、それをきちんと国民に示すためには、そういう課題等をクリアして、活用方法、それに必要な自転車の性能、そういったものをきちんと整理しなければ、やみくもに自転車を活用して避難してくださいというだけでは非常に危険にさらすこととなります。そういったところを整理する必要があります。ですから災害時においてどう自転車を活用するかをきちんと整理した上でないと、どのような自転車の開発をお願いするかということまでまだどりつかない状況にあります。将来的に開発が必要になるような状況になれば、当然メーカーにもそういったことをお願いしていくこともあり得るかと思いますが、今現在はそこまでは踏み込んで書けないことはご了解いただきたいと思います。
- ・あと教育の質的な向上や、対象を広げていく話については、とりあえずこういうところをターゲットに重点的に進めていこうという部分をきちんと示したいというところでこういう書きぶりをしています。それ以外のところはやらないというわけではなくて、自治体に対してやるなというわけではございません。ただこういうところは重点的にやろうよということを国として示していきたいと思います。ただ広がりを持つことについては、自治体ごとに当然先進的に取り組むところ、そうでないところが出てくるかと思えます。もしそういった事例が増えてくれば、拡大することも、国全体に広げることも今後出てくるのではないかと考えております。
- ・あと屋井座長から走行帯と駐禁規制、駐車スペースの関係性の整理というお話がありました。2×2の4パターンあるというお話もございまして、どういうところに重点的に取り組むのかは関係省で少し議論したいと考えております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。よろしいでしょうか。
- ・次に資料の説明をよろしく申し上げます。

○事務局（大野）

- ・続きまして、資料 3 に基づきまして計画のフォローアップに用いる自転車の活用推進に関する指標について説明いたします。
- ・資料の 1 ページをご覧ください。ここでは推進計画に位置づける指標を一覧表に整理しています。指標名の欄に並んでいる、今現在九つの指標をこの計画に位置づけることを考えております。
- ・2 ページをご覧ください。まず自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標といたしまして、自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数を設定してまいります。自転車活用推進計画には施策の措置のところに記載していますが、できればこの計画に自転車ネットワーク計画も合わせて位置づけを行っていきたいということを指導していきたいと考えております。ですからこの団体数を増やすことによって、引いてはネットワーク計画の策定につながることを目指しております。目標としましては、計画期間中に 200 団体での策定を目標としております。
- ・次に 3 ページをご覧ください。同じく自転車通行空間の計画的な整備推進に関する指標としまして、都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数を設定いたします。これは市街地において 1km<sup>2</sup> あたり、歩行者と分離された自転車の通行空間の延長が 2km 以上となった市町村数を計上することとしております。目標としましては計画期間中にベストプラクティスとして紹介する上で必要な市町村を想定して、10 市町村はこの概成した市町村とできることを目標としております。現状は 1 市町村になっていますが、今大和市がこの状況にございまして、この 1km<sup>2</sup> 当たり 2km 以上というのは、下にメッシュの図がありますけれども、現在地から 500m 以内に自転車のこういったネットワークが存在するという状況を想定しております。
- ・4 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指標としまして、サイクルポートの設置数を設定してまいります。これは先ほどのシェアサイクルの施策で、大きくサイクルポートの設置に関する規制緩和推進というものが措置として含まれておりました。こういった取組を行うことによってサイクルポートの数を増やし、シェアサイクルの効率化を図っていきたいと思っています。目標としましては、計画期間中にサイクルポートの設置数を現在より倍増することを目標としまして、これによってシェアサイクルの普及拡大を図ってまいりたいと考えております。

- ・次に5ページをご覧ください。自転車通勤等の促進に関する指標としまして、通勤目的の自転車分担率を設定したいと思っております。これは通勤目的の交通手段のうち、自転車のみまたは自転車と鉄道・バスの組み合わせが占める割合を分担率と考えています。現在より自転車通勤する人が約60万人増加する、16.4%を目標としております。
- ・次に6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関する指標としまして、先ほど措置の中でも説明いたしましたがモデルルートを設定して、先進的なサイクリング環境の整備を目指していく、措置に対するそのモデルルートの数を設定したいと思っております。先進的なサイクリング環境の整備を目指すものとして設定したルート数としまして、計画期間中に各都道府県1ルートずつぐらいを想定しまして、40ルートの設定を目標としております。
- ・7ページをご覧ください。安全性の高い自転車の普及の促進に関する指標としまして、まず自転車安全基準に関わるマークの普及率を設定いたします。これは国内販売向けに製造輸入された自転車の合計台数に対する自転車の安全基準に関わるマークの合計枚数の割合です。直近の値では約30%であったものを計画期間中に40%とすることを目標としております。これによりまして、マークが張り付けられている自転車は3.5台に1台から2.5台に1台となる予定です。
- ・8ページをご覧ください。同じく安全性の高い自転車の普及促進に関する指標としまして、自転車技士の資格取得者数を設定いたします。今後自転車技士の需要増を考慮しまして、計画期間中に8万4500名まで増加させることを目標としております。
- ・9ページをご覧ください。自転車の安全確保に関する指標としまして、自転車乗用中の交通事故死者数を考えております。目標としましては、2020年の自転車乗用中の死者数につきまして、道路交通事故死者数全体の減少の割合以上の割合で減少されることを目標として目指してまいります。
- ・10ページをご覧ください。学校における交通安全教育の推進に関する指標としまして、交通安全について指導している学校の割合を考えております。目標としまして100%を目指した上で、これを毎年継続することを目標としております。資料3の説明につきましては以上でございます。

○屋井座長

- ・時間の関係が出てきましたので、次の資料もよろしいですか。

○事務局（大野）

- ・続きまして、資料 4 に基づきまして、自転車活用推進計画の概要について説明いたします。まず 1 ページをご覧ください。前回の会議でも説明いたしましたが、計画（案）は法律の要件を考慮して、ご覧のとおり四つの章立てで考えております。これについては骨子と変わっておりません。
- ・次に 2 ページをご覧ください。まず第 1 章では総論としまして、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。(2) としましては計画期間。(3) については自転車を巡る現状について記述してまいります。
- ・3 ページをご覧ください。第 2 章では自転車の活用の推進を通じて目指すべき四つの目標と実施すべき 18 の施策に加え、先ほど資料 3 により説明しました九つの指標について記述してまいります。このうち目標と施策につきましては計画案骨子から変更はございません。
- ・4 ページをご覧ください。第 3 章では先ほど資料 2 により説明しました施策を推進するために計画期間中に講ずべき具体的な措置について記述してまいります。
- ・5 ページをご覧ください。4 章におきましては、その他必要な事項としまして、まずは関係者の連携・協力の必要性を。次には毎年度の計画のフォローアップ。最終年度であります 2020 年度における計画の見直しに関する規定を。続きまして調査・研究・広報活動等としまして、自転車に関する統計の整備や、自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等の取組について記載してまいります。さらに財政上の措置。最後に附則に対する今後の取組として、違反行為への対応や条例による保険加入の促進などについて記述してまいります。資料 4 の説明につきましては以上でございます。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。ただいまご説明いただきました資料 3 と資料 4 について、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

○高橋委員（國學院大學法学部教授）

- ・挙げていただいた指標については特に質問等はありません。措置でいうと2とか4のところになるかと思いますが、指標がないところがあります。ただ、よくよく見てみるとそこでも指標が必要だし、設定できるようなところがあります。たとえば4の地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進ですが、駐輪場の数と収容可能な自転車の台数というのは指標として十分成立するとは思いますが、それを具体的に何台まで挙げるというのはまた別としても、指標としては取り入れたほうがいいのではないかとこのところがあります。
- ・あるいは6のまちづくりなどは無電柱化の区間というのも指標になり得ます。ゾーン30が指定されたエリアの面積というか、距離というのも指標として活用できるのではないかとこのところがあります。ですので、今指標がないところについても指標を追加すべきではないかというところが質問と意見になります。

○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・指標の中の12番、世界に誇るサイクリング環境の創出に関する指標ですが、モデルルート数が指標に上がっています。おそらくは協議会というものがつくられて、この中で検討した上で、条件を満たすモデルルートをつくってくる流れだとは思いますが、今各地の自治体さんがモデルルートの策定に非常に躍起になっています。きちんと検討されていない状況でモデルルートばかりが増えている状態を私は少し不安だと思っています。
- ・措置の中でもサイクリング環境の創出のところ、たとえば大規模自転車道を含めた整備を推進し、最後に検討するとありますが、いまだにいわゆるサイクリングロードと呼ばれる大規模自転車道は自転車歩行者道で、自転車が走行できないというジレンマを抱えたままの状態になっています。これをどう解くのかを、いろいろな自治体さんと話し合う機会があるのですが、この課題等について検討するというのはそういった今抱えている矛盾のようなものをどう解消するかということも含まれているのかということと、モデルルートの選定の中にぜひ全国基準のような、サイクリングコースに対する安全基準とか共通の指標を掲げるとか、共通の道しるべですね。インバウンドの方が来ても迷うことがないように、何か共通したものをつくる、ガイドラインのようなものもこの協議会の中に含めていただければと思います。以上です。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・自転車活用推進計画の概要及び自転車活用推進計画についてですが、内容がどうこうではなくて、自治体さんや関係者の方、国民の方にお伝えするときの伝え方についてお話ししたいと思っています。講ずべき措置のところの、11ページの10のところの手引きを作成され、今後もいろいろなところに説明しにいかれると思いますし、先ほど佐藤委員のご指摘にもあったように、これだけたくさんいろいろな措置があると、いっぱい点在していていっぱいいっぱいになってしまうと思うので、それをうまく点を線にして、どうしたらいいのかをまとめていращやるのが、この自転車活用推進計画の文章のほうだと思います。こういう新しいものができたときというのはパワポにまとめられて、削がれていってまとまって、措置だけ見て、あとお金がどれぐらかかるのか、できるかなぐらいになっていくと、これまでの対策と今からの活用と何が違うのか、なぜ今これなのかというのがどんどん分からなくなってくるかと思っています。この自転車活用推進計画の文章のほうはとてもすてきな文章になっていて、日本でもこういう文章を出していけるのだなと結構気に入っています。それをまとめた線になるように伝えてほしいなと思っています。ガイドラインのときにも文章をつけてしまうぐらい、ちゃんと伝えてほしいなと強く願っている次第です。以上です。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。とりあえずこんなところよろしいですか。
- ・それでは、今まで出たご意見、ご質問に対していかかでしょうか。

○事務局（大野）

- ・まず高橋委員の、もっと指標ができるものもあるのではないかというご意見ですが、指標をつくる上ではやっている施策がきちんとフォローアップできるようにという目的で、できるだけ可能なものは指標を設けていこうという姿勢で最終的に九つになったわけです。いろいろできそうなものもあります。ただ、なぜできなかったかという、統計がきちんと整備されていないというのが大きいです。たとえばある単断面で臨時的に調査を行うものもありますが、経年的にとられているデータは非常に少ないということ。そうするとフォローアップができないことになりますので、そういったことでやりたくてもできないものもあります。

- ・あといろいろ関連したものも、たとえば電柱の地中化等もありますが、自転車計画ですので自転車に直接関係するものも絞っております。それに付随したものも外しているということ。
- ・あといろいろな施策の中の措置については、先ほどご指摘も受けましたが、最初の計画ですので検討しなければいけないものが多い中で、検討するものにはやる対象がまだはっきりしていないということで数字がつけられなかった。そういった中で今後いろいろな措置、検討も具体化して、次の計画では実行に移せるもの、またベースとなるような統計はできるだけ体系立てて、各機関の協力をいただきながら整備する中で、できるだけ指標を増やせるように今後努力していきたいと思っております。
- ・絹代委員からございましたモデルルート等に関して要件等を示す点につきましては、モデルルートは先進的な取組を自治体をお願いしていこうというものです。いろいろな協議会で知恵を出し合っていますね。地域地域によって大きく異なると思います。ただ私どもが考えていますのは、そのモデルルート、先進的な取組をやってきた先にはナショナルサイクルルートの指定、海外に誇れるもの、きちんと打ち出せるものをつくりあげていこうということで、一番大事なのはナショナルサイクルルートの要件を検討するというのが入っていますが、私どもが海外に自信と誇りをもって示せるようなサイクルルートはこういうものなんだ、こういうものが指定されるのだということを示していくことが、今後先進的な取組の一つのスタンダードになるのではないかと考えています。それはなるべく早く整理をして示していければと思っております。
- ・ただ制度はつくってもその要件を満たすようなサイクルルートがないと、制度はあるけれどルートを指定できないこともあり得ると思いますので、それは長期的な目線で少し考えていきたいと思っております。
- ・歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題について、自転車歩行者道となっているサイクリングロードの取り扱いは一つの大きな課題だと思っております。ただこれまで歩行者通行も認めてきている経緯もございますので、すぐにそれを分離するのは非常にお金も要して時間がかかる話だと思っております。ただ、できるところはきちんと自治体に検討してもらおう。そういったことは促していきたいと思っております。

- ・楠田委員から出ました国民への伝え方につきましては、最後の計画の中できちんと広報を進めていくことは総合的にもうたっています。この計画全体、特に地域に密着した計画をつくっていただく自治体の方々、また協力いただかないといけない交通事業者、民間企業の方々に的確に情報を伝えることで、いろいろな関係者が一体となってこれを広報していくという取組は進めていきたいと思っております。以上です。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。それでは先ほどの件もありますから、どうぞお願いします。

○佐藤委員（ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員）

- ・ありがとうございます。資料4の自転車活用推進計画の概要についての5ページ、関係者の連携・協力という中に先ほど私がご質問させていただいた内容が含まれているという理解をしております。特に地方公共団体に対して地方版推進計画を策定することを促すというのは受け側として措置（案）を具現化するための一つのアプローチだという理解をしております。
- ・四つ目にある国・地方公共団体うんぬんのところで会議等を開催し、ということで、協議会や検討会議を開きながらというプロセスがあるということは理解できますが、どんな関係団体あるいはどんな協議会でこれらのものを今後具現化していくのかというところを少し付け加えた表現にし、関係者の連携協力という5ページのところは少し事例的に入れると国民から見たときに分かりやすくなるのではないかと思います。
- ・先ほどの資料2にありましたが、これは非常に分かりやすいので事例で挙げますが、タンデムの話がありました。タンデムの話の最後は都道府県警察に検討を委ねる表現になっています。今後受けた側がどういうプロセスを踏んでいくのかが分かりにくいので、協議会や地方公共団体の中でどういうふうにこれを揉んでいくのかということが少し分かりやすくなるといいかなと思っています。

- ・2点目に、先ほど申し上げた具現化するための一つのプロセスがあるのだろう。今私が申し上げた協議会などで個別に揉んでいくのだろうと思います。非常に手前味噌で恐縮ですが、きょう1枚資料をご用意させていただいたものが最後のページについていると思います。先ほどの資料2の自転車の活用推進に関する講ずべき措置のところの自転車の安全なマークの貼付の話です。資料2の14ページ、①にあります自転車の安全基準の在り方に関する検討ということで、この中で消費者が容易に理解できるような情報提供をすべきということです。
- ・今自転車の安全規格は大きくISOとJISとBAAという基準がございます。ご承知のとおりISOは国際規格、JISは日本の工業規格、BAAはいわゆる自転車業界の自主基準になってございます。その整合性を表したのがこの表です。各自転車のカテゴリーを縦軸においています。これは国際規格にも準じていますので、こういうふうに並んでいますが、実は日本の市場の特徴的なところがございます幼児二人乗り同乗者、つまり子乗せ自転車といわれる、今、電動アシストで非常に伸びているゾーンですが、そこは国際規格であるISO、JISではこの規格設定は今のところございません。それは業界として気づいていまして、国としてもバックアップしていただいています。ISOはやっていませんが、JISの規格化を検討しようではないかというのが10年ぐらい前から提言されていまして、これがなかなか実を結んでいません。
- ・JISとBAAでたとえば幼児二人乗り同乗者の基準が制定されますと、特にお子さまをお持ちの絹代さまをはじめ、幼児二人乗り同乗者の自転車をご愛用の方々の安全マークに対する理解が深まる、つまりJISがBAAをバックアップして整合性がとれているという映り方をして、この安全マークの先ほどの目標にありました2020年に40%を達成するための具体的な施策はこういうことをやっていくんだよねというようなまとめ方ができるのではないかと考えています。
- ・今日資料をご用意したのはこれからのプロセスをどういうふうに検討の段階でやっていけばいいかというイメージをご提供することが目的でした。たとえばこういうことを業界団体あるいは関連団体あるいは地方公共団体やほかの講ずべき措置（案）に対しての具現化、それをどのようにやっていけばいいかというポイントについて、一つの事例としてご提案させていただきました。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○事務局（大野）

- ・今、佐藤委員からご指摘を受けました各措置を具現化するプロセスにつきましては、措置については主語は国ですが、国がいろいろなことを進めるところで、それをどうやって進めていくかは一つひとつ、たとえばわれわれ省庁の中で終わる話もあれば、団体をお願いしなければならないもの、あと地方に推進計画の作成をお願いして、地方を主体的に動かしていくようなもの。また都道府県警察なり教育委員会に働きかけて、各省庁で地方を動かしていくもの、さまざまに分かれております。各措置のさらにそれをやるプロセスまで規定するとおそらくこの数倍の詳細な計画になりかねないものでございますので、そこはいろいろな措置を進める上できちんと対応する中で示していければとは思っています。これ以降については各組織できちんと対応するというご理解いただければと思います。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。最初のほうのご発言の中の協議会があるという話は、確かに措置のほうにもいくつか出てきて、たとえばシェアサイクルは府省の検討会をつくりましょう。ナショナルルートのほうは協議会をやりましょうとか、何か所か出てきます。今回この5ページにも広報活動みたいなアピールしていくところで協議会をやりましょうという、大変結構ですが、それぞれに協議会ができるのか、一体的な何かをもっていいのか、そのへんの建て付けはよく分かりませんが、それぞれにいろいろな関係者が関わってくるから、そういう関係者たちが一緒になって取り組んでいく姿をつくるというのが今一番求められていますから、それをぜひやってもらいたい。

- ・あとは、最終的には皆さんに分かりやすい形にさせていただいて、活動しやすくなればいいと思いますので。分野はそれぞれ違うから、結果的にはみんなバラバラにできるのでしょうかね。通勤拡大なども協議会だったでしょうか。いろいろなところに協議会をつくらなければいけないから、事務局がやるのだったら大変ですね。どこでやるか分からないけれども、そのへんはぜひ検討していただきたいなと私も思いました。
- ・ほかにご質問等がありますか。

#### ○絹代委員（サイクルライフナビゲーター）

- ・今の指標の中にもサイクルスポーツとかこのあたりのものは含まれていなかったのですが、措置を見るとサイクルスポーツ振興のところなどは特に弱いのではないかと思います。健康づくりとサイクルスポーツは密接にリンクしていて、どちらがどちらというのは非常に難しいとは思いますが、現状心拍が上がるようなスポーツ走行ができる環境がないというのも大きな課題の一つです。
- ・措置のところのサイクルスポーツ振興に公道や公園等の活用によりとしっかり書いてくださっているのが非常にありがたいと思うのですが、もし可能であればサイクルスポーツ、健康づくり、あと国際大会の誘致みたいなのが全部リンクしてくると思うのですが、スポーツ走行ができる環境みたいなものに少し言及をしていただいたり、今サイクリングイベントみたいなものがなかなか公道を使って開催できない、ハードルが高い状況にあります。このあたりも少し触れていただいて、もっともっと全国に体験する機会みたいなものを増やす第一歩にさせていただけたらと思います。以上です。

#### ○事務局（大野）

- ・実施する上では努力してまいります。

○屋井座長

- ・私も「いただきたいと思います」という話でいうと、先ほどの通勤の 60 万人、これはなかなか魅力的な目標に見えるので、60 万が多いか少ないかは別にしても、それだけの方が自転車で通勤するようになるのは大変結構で、そしてリアリティのある、ただある程度高めの目標だと思います。そのときにデータに基づいて確認しますので、先ほどデータの限界という話がありましたけれども、このあたりもおそらくデータの限界があるので、全国都市交通特性調査というものがあります。これは日頃使っている手段の代表交通手段を書けというのかな、あるいは特定の 1 日の利用の実態なのか、そのへんにもよりますが、今求めていくのはたとえば温暖化対策などとも関わるけれども、1 週間に 5 回車で通っている地方都市の通勤の人が週 1 回自転車で行き帰りやってほしいと。平均の通勤距離は地方都市ではおそらく 7~8km で、もっと狭いところもありますから 30 分あれば通えるような人が半分はいます。そういう方が 1 週間に 1 回自転車に代えるだけで 20%減りますみたいなこともあります。だから毎日自転車に乗らなくてもいろいろな意味で効果は出ると思います。そのへんが拾える指標だともっといいのですが、そのへんは今のデータでは簡単ではないかもしれないけれども。
- ・申し上げたいのは、この数値目標はあったほうが分かりやすくいいけれども、でもデータの限界もあるし、そこで見られることも限られているから、今回は多面的な施策あるいは措置をどんどん展開しようとしていますので、そのへんを多面的に見ていただきたいなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。これもお願いです。

○楠田委員（モビリティジャーナリスト）

- ・コメントになってしまいますが、私は活動で車両などの高度化、多様化を取材したり、それを取り巻く環境みたいなことを活動を通してずっと見てきていますが、自転車とはどんなものかと思ったら、とてもいいもので、免許返納後の移動手段であったり、免許の要らないパーソナルモビリティの手段として一番市民権を得ているのは自転車で、法整備や日本の歴史的なもの、移動の変遷を見ても、それ以外ほぼほぼない状況です。

- ・各々ステークホルダーの方々も異なっていて、日本の場合は縦割りが強いのでまとめることは難しいし、民間の経済軸でずっと動いてきたところもありますが、今人口減や、高齢化・長寿命化と、暮らしと社会の再構築の時期にあるので、なぜ今自転車なのか、という目的を官民連携して議論を共有し、活用できるようなソーシャルイノベーションが起こるようなものにしていったほうが良いなと思っています。フワッとしているように聞こえますが、海外と比較するとそういう軸で動いているところがあると思うので、個別は個別、全体は全体でバランスよく動かしながらいいものにしていただければと思っています。コメントです。以上です。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。横断的な協議会、この役割は結構重要ですね。多くの方を巻き込んでいって、ある種自転車の運動ではないけれども展開していくことは必要でしょう。どうもありがとうございました。

○長嶋委員（一般財団法人全日本交通安全協会事務局長）

- ・指標を見ていましたらば、99.6%の学校で現在交通安全教育をやっているものを100%にしましょう。ざっとみますと160校ぐらいがやっていないというデータになるわけです。特別支援学校など特定のところはなかなかできないのかなと私は思ったのですが、この統計の基準が分かれば教えてください。
- ・つまり学校内で1時間でも交通安全教育をすればやったとカウントしているのか。何か統計上、基準があってカウントしていると思いますが、それによってはこの数字が本当に指標として良いのかと思いましたので、お教えいただければと思います。

○事務局（スポーツ庁）

- ・実際のカウントの取り方は確認しないとお答えできない部分がありますので、確認させていただいて、お返しさせていただきます。

○屋井座長

- ・それではよろしくお願いします。
- ・それではよろしいでしょうか。今ご説明いただいたような内容で計画の案を策定してい

くということであります。よろしく申し上げます。

- ・それでは次の議題をお願いします。

○事務局（大野）

- ・資料 5 に基づきまして、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を踏まえまして、推進計画を取りまとめて、今後公表の準備を進めていきたいと思い、パブリックコメントを実施したいと考えております。その結果も踏まえた上で夏までには計画は閣議決定されるように検討を進めてまいります。
- ・また推進計画につきましては、毎年度フォローアップを行うこととしておりますが、その際には本有識者会議の助言を受けつつ実施していきたいと考えておりますので、委員の皆さま方には引き続きご協力をお願いいたします。資料 5 の説明につきましては以上でございます。

○屋井座長

- ・ありがとうございました。
- ・今のご説明のとおり、タイミング的に言うと今回の有識者会議を踏まえて、パブリックコメント、そして閣議決定していくという流れがあって、時間的には結構タイトですけれども、しかし有識者会議、この会議体としては最後に書いてあるように引き続きフォローアップしていくような役割もあるようですから、その面で言うと引き続きご支援、ご協力をいただきたいということだと思っておりますので、よろしいでしょうか。
- ・ありがとうございました。その他、ほかにありますか。

○事務局（大野）

- ・事務局からは特にございません。

○屋井座長

- ・それではきょういただいたご意見をぜひ事務局のほうでも考慮できるところをご考慮いただき、あるいは今後の課題については課題として残していただくとか、そういう整理をしていただき、次のステップに進んで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。

○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、ありがとうございました。追加のご意見などございましたら、事務局までご連絡いただきますよう、よろしく願いいたします。
- ・閉会にあたりまして事務局長代理よりご挨拶を申し上げます。

○事務局長代理

- ・本日は活発なご議論、それから貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。本日いただいたご意見を踏まえて、自転車活用推進計画の原案を至急作成し、その後、公表、パブリックコメント等の手続きを経て、夏までに閣議決定を考えております。
- ・事務局といたしましては、自転車活用推進計画のフォローアップを定期的に行っていくことが極めて重要だと考えております。有識者会議委員の皆さまにおかれましては、本計画の毎年度のフォローアップの際にはまたご助言を賜りたいと考えておりますので、引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。
- ・昨年8月の第1回の会議から長期間にわたりお力を賜り、誠にありがとうございました。厚く御礼申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○事務局（大野）

- ・以上をもちまして第4回の有識者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。