

自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和2年度第1回）

議事録

■日時場所

日時：令和2年9月18日（金）10：00～12：00

場所：合同庁舎 3号館 11階 特別会議室及びWEB

【議事】

- | | |
|--------------------------------------|------|
| (1) 委員の変更について | …資料1 |
| (2) 自転車の活用に関する現状について | …資料2 |
| (3) 自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）のフォローアップ | …資料3 |
| (4) 当面の進め方について | …資料4 |

【委員出席者】

◎屋井 鉄雄	東京工業大学副学長・教授
絹代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
高橋 信行	國學院大學法学部教授
内藤 久士	順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科研究科長 スポーツ健康医科学研究所所長
長嶋 良	一般財団法人全日本交通安全協会参与
羽原 敬二	神戸大学客員教授
安田 敏隆	ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局（長福）

- ・ 定刻となりましたので、ただ今から、令和2年第1回度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長福と申します。よろしくお願いいたします。
- ・ なお、WEB傍聴の方におかれましては、映像は事務局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。
- ・ 会議を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局長である吉岡よりご挨拶を申し上げます。

【事務局長代理挨拶】

○吉岡（自転車活用推進本部事務局長）

- ・ 自転車活用推進本部事務局長、国土交通省道路局長の吉岡でございます。本日は、皆様ご多忙の中お集りいただきましてありがとうございます。また、各省庁の方々もお集りいただきましてありがとうございます。第1回有識者会議の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。
- ・ 自転車は言うまでもなく極めて身近な交通手段でございます。環境負荷の軽減もありますし国民の健康増進にも役立つものでございます。こうしたことから、2016年に自転車活用推進法が成立しまして、これに基づいて有識者の皆様にご意見を賜りながら、2018年6月に自転車活用推進計画を閣議決定したところでございます。現在、この計画に基づきまして、様々な自転車の活用政策を進めている、そういう状況でございます。また、昨今、コロナ等もございまして、まさに自転車の活用というのは更に見直されているということでございますし、シェアサイクル等の利用も上がっているということもありまして、こういう新しい様式の中で更に自転車をどう使っていくのかという課題も抱えているのかということだと思います。
- ・ 自転車活用推進計画でございますけれども、今年度2020年までとなっておりますので、新しい計画の策定に向けて見直しを行っていく必要があるということでございまして、委員の皆様方、また、関係等省庁の方とも調整をしていきながら、新しい計画を作っていくということでございます。ご意見を伺えればと思っております。
- ・ 検討課題は多岐にわたると思っておりますけれども、委員の皆様におかれましては、専門的な立場から忌憚のないご意見を頂ければと思います。どうぞ、よろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・ 議事の進行に先立ち、事前に資料を配布いたしました。確認をさせていただきます。
- ・ 議事次第から順に配席図、資料1として、自転車の活用推進に向けた有識者会議規約、資料2として、自転車の活用に関する現状について、資料3として、自転車活用推進計画

のフォローアップ、資料4として、当面の進め方について（案）、参考資料といたしまして、自転車活用推進計画のフォローアップの一覧表、参考資料2として、自転車活用推進法の全文、最後に参考資料3として、自転車活用推進計画の全文がございます。ご確認いただければと思います。

- ・ それでは、議事次第により会議を進めてまいります。
- ・ これからの議事次第進行につきましては座長にお願いしたいと思っております。それでは、座長よろしくお願ひいたします。

【座長挨拶】

○屋井座長

- ・ 委員の皆様、おはようございます。
- ・ 久しぶりの開催ということになりますから、この間、関係各省の皆さんにおかれましてはこの推進計画の実施に当たって、継続的なご支援、ご努力を頂きまして、どうもありがとうございます。
- ・ 吉岡局長さんからお話がありましたけども、3年間の短い計画ということでありましたが、最終年となって次の計画を作る段階になりました。これからご説明がありますけども短い期間にいろいろなことを行いました。課題もいっぱいありますけどもそれも踏まえながらまた新たな計画作りにご検討いただきたいと思いますので、改めてお願い申し上げます。
- ・ それでは早速でありますけども、委員の変更がありましたので、資料1について、事務局から説明をお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 事務局からご説明いたします。資料1をご覧ください。
- ・ 自転車の活用推進に向けた有識者会議の規約でございます。第3条にございますとおり、「有識者会議の委員は、別紙のとおりとする。」という形になっております。
- ・ 今回、委員の変更がございますので事務局からご報告させていただきたいと思っております。
- ・ 前任の宮地先生に代わりまして、スポーツ健康部門から内藤久士先生、順天堂大学の大学院の教授でございます。また、今回、自転車損害賠償責任保険等に関しましてもご議論いただきたいということで、自転車活用推進計画の閣議決定後に専門の委員会を設置いたしましてその委員長を務めていただきました、羽原敬二先生です。神戸大学の客員教授でございます。
- ・ また、製品開発の部門といたしましては、前任の佐藤先生に代わりまして、安田先生、ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員としてご就任いただきました。
- ・ 議事の第8条をご覧ください。議事の公開につきまして、これまでと同様に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。ただし、特段の理由

があるときは、会議を非公開とすることができる。ということで引き続き、運営していきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

- ・ なお、本日でございますけども、名簿にございます久野譜也委員と矢ヶ崎紀子委員におかれましては、所用のため、欠席のご連絡を頂いているところでございます。
- ・ 事務局からの説明は以上であります。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。まずは新たに加わっていただいた委員の方々から一言ずつご挨拶をいただくというのはいかがでしょうか。別紙の名簿順で、内藤久士委員からお願いしたいと思います。

○内藤委員

- ・ おはようございます。順天堂大学の内藤でございます。不慣れなものでございますから、よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。続けて羽原敬二委員、よろしくお願いいたします。

○羽原委員

- ・ 神戸大学海事科学部客員教授の羽原でございます。今回から参加させていただきまして自転車保険と安全の推進に向けてのことで協力させていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ よろしくお願いいたします。ありがとうございました。最後に安田敏隆委員、よろしくお願いいたします。

○安田委員

- ・ おはようございます。ブリヂストンサイクルの安田でございます。私、事業者の立場から、本会の趣旨に貢献できるようにやっていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。よろしくお願いいたします。
- ・ それでは、先ほど事務局からご説明いただいた資料1、規約について、ご質問等ございますでしょうか。

- ・ それでは、当面、この規約どおりに進めさせていただくということでお願いいたします。
- ・ それでは早速、議題の2番目「(2) 自転車の活用に関する現状について」ということで資料をご用意いただきましたので、これもまた、事務局からお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。自転車活用推進計画が平成30年6月に閣議決定されてから2年数か月が経過しております。本日は次期計画の作成に向けた会議の第1回目ということでございますので、メインといたしましては、次の資料3の現行計画のフォローアップにつきましてご審議いただきたいと思っておりますが、それに先立ちまして、新型コロナウイルス感染症の関係も踏まえ、最近、自転車の活用においてどんな現状があるのかということについて簡単にご説明させていただきたいと思っております。
- ・ 1ページをご覧ください。自転車活用推進法ができる前でございますけれども、ご案内のとおり、各種法律に基づき、メインといたしましては大規模自転車道の整備や交通安全対策、放置自転車対策等を推進してきたところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。自転車の普及状況でございます。我が国の自転車保有台数というのは、概ね2人に1台、7,000万台程度という普及状況でございます。概ね車と同じくらいの普及状況ということでございます。また、人口あたりの自転車の保有台数と国際比較いたしますと、日本は大体、中位くらいということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。自転車の分担率でございます。交通手段別の分担率を見ますと自転車というのは13%ということでございます。これは諸外国と比べますと非常に高い分担率ということでございます。ただ、都市ごとに見ますと、自転車分担率というのはかなりばらつきがあるというのが現状でございます。
- ・ 次の4ページをご覧ください。車種別の販売台数ということで電動アシスト車やスポーツ車が伸びてきているということでございます。また、近年、自転車というのは単に移動の手段ということだけではなくて、例えば運動不足の解消だとか、気分転換、ストレス、エコになるというような、多様な使われ方がしているということでございます。こういうところも、この一つの視点としてあるのではないかとこのところでございます。
- ・ 次の5ページをご覧ください。自転車と自動車との関係でございます。自転車のトリップ長で見ますと、概ね8割が短距離区間、いわゆる5km未満までの利用がなされています。一方で、自動車のトリップ長でながめていただきますと、全体の4割が短距離5km未満での利用がなされているということでございます。また、乗用車の平均乗用人数というのは1人での移動というのが8割を占めているということでございますので、この短期間というところの自動車交通からの転換というところも一つの視野にあるのかなというところでございます。
- ・ 次の6ページをご覧ください。事故の状況でございます。左側のグラフにございますとおり青い線が全体の交通事故死者数の推移でございます。赤のところはそのうちの自

転車の割合でございます。交通事故全体の死者数で見ますと、平成4年から比べますと令和元年度は72%減少しておりますが、自転車の事故につきましては63%減というところでございます。右側の表にいきますと、交通事故の件数は、全体ですと5割減少しております。自転車関連事故についても、平成21年から令和元年にかけては、5割減少しております。ただ一方で、自転車対歩行者の事故につきましては、ほぼ横ばいになっているというところになっております。

- ・ 次のページをご覧ください。それをもう少し詳しく説明した資料でございます。先ほどの資料の中で、自転車に関連する事故をピックアップしたものでございます。棒グラフが、自転車関連事故全体の件数でございます。折れ線グラフとして、その内訳となっております。内訳の赤が自転車相互のもの、緑の三角で示している折れ線グラフが自転車対歩行者のもの、薄い緑で示しているのが自転車単独ということでございます。残念ながら、近年、自転車と自動車以外のところ、自転車と歩行者、自転車相互間というところの数字というのが若干増えているということになっております。
- ・ 次のページをご覧ください。これ以降については、最近の話題ということで、コロナに関しまして、最近、自転車がどういうことになっているのかというところをご説明させていただきます。新型コロナウイルス感染症対策本部におきまして、基本的対処方針というものを示しております。その中で、人との接触を低減する取組ということを推進していくということで、政府といたしましても、自転車通勤が人との接触を低減するための有効な手段ということで推奨されているということでございます。
- ・ 9ページをご覧ください。それでは実態としてどうなっているかということでございます。左側がau損保が行ったアンケートでございます。これによりますと自転車通勤をしている500人の内訳で見ますと、4人に1人が新型コロナの流行後に自転車通勤を開始したという回答があるところがございます。また、次にご覧のとおり、新しく始めた理由としては、公共交通機関での通勤を避けるためという動機が95.7%ということでございます。自転車通勤を始めるきっかけというのが、公共交通機関との密度を避けるということが伺えるかと思えます。右側がシェアサイクルの利用状況でございます。金沢市と福岡市の事例を掲げておりますが、例えば金沢市におきましては、月額会員数につきまして、令和2年の3月から5月に比べますとご覧のような数字で増えている。特に金沢市につきましては、観光事例が多かったのですが、近年、月額となりますと市民の利用が増えているということもございますので、これも自転車通勤としてシェアサイクルが使われているということの証左になるのではないかとということもございます。また、福岡市につきましても、令和2年の1月と5月を比較しても回数が増えているということで、コロナを踏まえてシェアサイクルのニーズが高まっているということもございます。
- ・ 次に10ページをご覧ください。自転車の販売台数でございます。これは自転車産業振興協会の資料を拝借させていただいておりますけれども、全国5ブロックごとに100店舗を

対象として見ますと、一店舗当たりの平均販売台数につきましては、本年5月、6月にかけて、対前年度比を大きく上回っているということでございます。また、業界のDI、いわゆる日銀短観に相当するようなものなのですけれども、好転と悪化を比較した場合の数字でございます。ただ、DIマイナスにはなっていますけれども、4月、5月、6月と数字を見ますと段々回復傾向が見られるということでございます。ただ、この傾向につきましては、通勤目的だとか新型コロナウイルスの関係で利用が増えたという要因もございしますが、特別定額給付金、10万円の交付が始まったということやキャッシュレスポイント5%還元の見込み月と重なったという要因もあるということもございしますので、もう少し長期的な推移で見ていく必要があるのかなということでございます。

- ・ 最後にご紹介でございます。この様な政府としての新型コロナウイルス感染症への対処方針を踏まえまして、自転車活用推進本部において、6月18日に「自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について」、パッケージとして公表させていただいております。具体的な中身を次のページでご説明させていただきます。
- ・ まず、12ページでございますけれども、自転車通勤において、労災上の問題や通勤手当の支給はどうすべきかなど企業側の課題にも対応できるよう「自転車通勤導入に関する手引き」を作成しているということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。2つ目といたしまして、自転車通勤を推進する企業を認定するプロジェクトを本年4月に創設いたしました。従業員用の駐輪場を確保しているだとか、交通安全教育を年1回実施している、自転車損害賠償責任保険等への加入を企業として義務化している、これら3つの要件を満たすものを宣言企業として認定する。また、優良企業として、自転車通勤者が100名以上又は従業員の2割以上占める宣言企業の中から、例えばヘルメットの着用を義務化しているだとか、ロッカーやシャワー等を整備しているだとか、こういった総合的な評価を行っていくということを年度末にかけて認定していきたいと思っております。なお、宣言企業につきましては、初回認定として24社の認定を公表したところでございます。
- ・ 次のページでございます。自転車の通行環境ということでございます。東京23区において自転車通行空間の整備を図るということで、本年度、直轄国道で10km、主要都道につきましても7km、計17kmを整備する予定です。このような計画を全国でも同様に進めていくということを予定しております。
- ・ 最後になりましたが15ページになります。先ほどシェアサイクルの利用者が増えているとご説明いたしましたが、屋井先生を座長といたしましてシェアサイクルの普及促進につきまして検討会を開始しております。その中の課題として、公共用地へのポートの設置の促進だとかサイクルポートに案内看板設置の促進など、シェアサイクルの利便性を図るための取組ということも検討しているということでございます。
- ・ フォローアップに入る前に、自転車を巡る最近の動向につきまして、簡単に事務局からご説明させていただきました。よろしくお願いたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ただ今ご説明いただきました資料2ですけど、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

■質疑応答

○高橋委員

- ・ 一点よろしいでしょうか。國學院大學の高橋です。
- ・ ご説明ありがとうございました。先ほどの自動車道の整備についての話なのですが、資料で14ページ目ですかね。東京都の都道についての整備ということだったのですが、これは東京都側が自主的に整備されているのか、国交省側から働き掛けがあって、協議というか、そういうものがあつたのか教えていただきたいのですが。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。事務局どうぞ。

○事務局（菅沼）

- ・ 国土交通省と東京都とで話をしながらやらせていただいておりますが、当然、東京都におかれましても都としての計画として整備いただいているという状況でございます。

○高橋委員

- ・ つまり、国からの整備費の補助などの支援というものがあつたのか、もし分かりましたらお教えていただきたいのですが。

○事務局（菅沼）

- ・ いわゆる交付金という形で、道路関係の整備のスキームもございます。そういったものを活用していきながらやっている部分と、東京都自身の予算ということでやっている部分もございます。

○高橋委員

- ・ ありがとうございました。

○屋井座長

- ・ 今のお話に蛇足ながらですけども、元々このエリア、23区それぞれが自転車ネットワーク計画を持っていますよね。自転車ネットワーク計画を持っている区の中には、都道も国道もあるということで、優先順位が高いものについては、都だとか国が協力的に優先

度を持って整備していこうとこういった考え方も含まれているとお考え下さい。連携をとって協力して進めているということですね。ほかはどうでしょうか。

○絹代委員

- ・ もしわかれば教えていただきたいのですが、7ページに相手当事者別自転車事故の発生状況というグラフがあって、令和元年に自転車単独の事故がびっくりするくらい増えているのですが、私ちょっと不勉強で、これが年齢層とか車種とかが分からないのですが、例えば自転車の量が増えてきたとか、質が変わってきたとか、あるいはシニアの方が乗り始めてきたとか、何か原因が見えるのか、あまりに伸び幅が大きいので、おそらく車との事故は減っているけれど自転車の単独事故が増えているということだと思っておりますが、もし詳細がお分かりだったら教えていただけませんか。

○屋井座長

- ・ どうも、ありがとうございます。いかがでしょうか。
- ・ 僕の想像で、自転車保険の義務化とかありますよね。条例だとかいろいろ進んでいますが、加入者がどんどん増えていて、事故を起こした人が届けている率が増えているとかよく言われましたよね。そういう傾向がまだ続いている。直感的には事故が増えているというよりは届けている人が増えているという感じがします。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 座長のおっしゃるとおり、そういったことはあるのかなとは感じます。ただ残念ながら、現時点で警察庁において、これがどういった理由によるものなのか、具体的な中身についてどうなのか、申し訳ありませんがそういった資料を持ち合わせておりません。一年を通じて最終的に、何らかの形で分かるものがあるかもしれないのですが、もし確認できることがありましたら、この会議を通じて皆様に提供できればと思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。
- ・ 今の件、よろしいでしょうか。

○楠田委員

- ・ モビリティジャーナリストの楠田でございます。いくつか現状の中で載っていないもので整理した方が良くかなと思っていることがいくつかありまして。前回の検討会の時に課題になっていた、Eバイクの法整備とか、タンDEM自転車のお話とか、優良な自転車を普及させていきたいというお話がこの計画にあったかと思うので、普及している自転車がどんな車種が普及しているかということ把握された方が良くない

かなと思っています。

- ・ あと販売店の状況だとか、どんなところで自転車を売っているのか、利用者さんが使っているののかなっていう実態をもう少し詳細に押さえられてはどうかと思っています。自転車活用推進計画を作った自治体数だとか、東京都のように自転車の専用通行帯を作ったことによる効果というところもお示しいただきたいなと思っています。
- ・ 効果というの、他国と比べて日本の自転車道というのはまだまだ改良が必要なところがたくさんあるかと思うので、そういった改善点というのが見えるようにお示しいただけたらなと思っています。以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。後半のところはフォローアップのところでもしっかり見ていくことになると思いますが、経産省の方いかがでしょうか。何かコメントがあればお願いします。

○関係省庁（経済産業省）

- ・ 経産省といたしましては、自転車の技術開発とか安全基準みたいなものを中心に見ていまして、今、実際世の中にEバイクというものがどの程度普及しているかという数までは掴んでいないというのが正直なところです。
- ・ ただ、電動アシスト自転車が、今、普及してまして、全体の中のだいたい1割くらい、残り9割くらいがそれ以外のものということです。今日の資料に載っていないのですが、普通の自転車の大半は、中国等からの輸入になっておりまして、国産メーカーが国内に供給しているのは電動アシスト自転車が中心という実態となっていることです。
- ・ あとは警察の道交法との関係で申し上げますと、バイクと自転車の二つの機能が一緒になった様なものをチャレンジしようとしている事業者もいるのですが、そうなってくると安全性から見てどっちなのかというところもこの先議論になってくるころなので、そういうところも含めていろいろな方々のご議論の中で自転車の活用を将来どうするかというところを考える必要があると考えております。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。

○事務局（長福）

- ・ 今の計画の作成の数につきましては、次のフォローアップのところでも触れさせていただきたいと思いますので、またそこでご報告させていただきたいと思います。
- ・ また、自転車の分析につきましては、既存の資料などいくつかあると思いますので経産省とも調整いたしまして、次回以降にお示しできる場所がありましたら、お示しした

いと思っております。よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。
- ・ それでは、次の議題に移らせていただきます。「(3) フォローアップ」について、資料3をよろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・ 資料3自転車活用推進計画のフォローアップにつきまして、ご説明させていただきます。
- ・ まず、全体の構成でございますけれども、自転車活用推進計画の中でいくつか措置がございます。
- ・ 1ページをご覧ください。自転車活用推進計画につきましては、先ほどのご案内のとおり、本年度までということになっております。2番目でございますとおり自転車に関する目標と施策、そして、3番目でございますとおり措置で構成されているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。現行の自転車活用推進計画のラインナップでございます。まず、目標といたしまして、自転車交通の役割拡大による良好な都市関係の形成、いわゆる環境ということを目視野に入れた目標がその1。2番目としまして、主に健康ということを目視野に入れた取組として2番目。3番目の目標といたしまして、いわゆる観光ということを目とした目標。4番目として、安全・安心ということでございます。これら大きな4つの目標を掲げております。それぞれの目標につきまして、合計で18の施策が掲げられているところでございます。その施策の下に、全体で再掲を除きますと73の具体的な措置が掲げられております。今回、参考資料といたしまして、それぞれの73の措置ごとのフォローアップを各省にお願いし、取りまとめたものが参考資料1として表がございますが、それだけ説明いたしますと時間の制約もございますので、私から資料3に基づきまして、18の措置の中で進捗状況を措置ごとに、1枚か2枚ほどの資料で説明させていただきたいと考えております。
- ・ 3ページをご覧ください。まず、目標1の自転車交通の役割拡大による良好な都市関係の形成でございます。施策の1番目といたしまして、自転車通行空間の計画的な整備の促進を図るということになっております。こちらにつきましては、8つの措置がぶら下がっております。取組事例といたしましては、自転車車線の検討ということで、平成31年4月に道路構造令を改正いたしまして、道路交通法に基づく自転車専用通行帯という区分につきましても、道路構造令の中で自転車通行帯ということで新しく位置付けました。これにより、一番下でございますとおり、用地確保の観点から整備が困難であった道路につきましても、自転車通行環境の整備の拡大が可能となったということでございます。

- 施策の1番目につきまして、もう少しご紹介させていただきます。4ページをご覧ください。先ほど、東京都の話でございましたけども、自転車通行環境につきまして、現状をご説明させていただきます。左下でございますとおり、平成24年11月に警察庁と一緒に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定いたしました。自転車は車道通行が原則だという原則を立ち入りまして、技術基準を作成したものでございます。これに基づく自転車ネットワーク計画の策定自治体数は増えているところであります。ただ一方で、実際、計画に基づいて、自転車と歩行者が分離された整備形態、自転車専用道路だとか、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在ということで掲げておりますけれども、どうしても計画は作ったのだけど、いかにして実務に落とし込んでネットワークを具体的に作っていくのか、というのが課題の一つであると考えております。
- 5ページをご覧ください。2番目の施策として、路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進による自転車通行環境の確保というのが掲げられております。こちらにつきましては6つの措置が掲げられております。具体的な事例といたしましては、路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備ということでございます。平成31年と令和2年に全国の担当者会議を通じまして、例えば荷さばき駐車場の共有化型の先進事例について周知を図るほか、一定以上の規模の建物につきましては、駐車場法に基づく義務化条例の中に荷さばき駐車施設の設置を行うような取組も要請しているところでございます。また、左側でございますとおり、植樹帯の活用による駐車帯の整備促進につきましては、国土技術政策総合研究所におきまして、望ましい形状につきまして検討を進めているところでございます。
- 6ページをご覧ください。施策の3番目、シェアサイクルの普及促進でございます。こちらにつきましては、8の措置がぶら下がっております。
- 本年3月に屋井先生に委員長として就任いただき「シェアサイクルのあり方に関する検討委員会」を設置しております。シェアサイクルの課題につきまして議論をしているところでございますが、課題といたしましては主に4つございまして、1つは自転車の公共性というのはどういうものなのか、2番目は事業者から聞きますと公共用地とか公有地というところにシェアサイクルポートが設置しにくいということがありますので、その規制というのをどうしていくのか。3番目は駅との連携ということで案内看板をどうしていくのか。4番目は長期的な課題でございますけども、MaaS、IoTということを踏まえてシェアサイクルをどう踏み込んでいくのか、というところを議論させていただいているところでございます。
- 7ページをご覧ください。シェアサイクルの導入状況でございます。シェアサイクルにつきましては全国225都市において導入が進んでおり、ポートの設置も進んでいるということでございます。
- 次のページをご覧ください。都市環境の施策の4番目、地域の駐輪ニーズに応じた駐車場の整備ということでございますが、4つの措置がぶら下がっております。このうち、

駐輪場の整備につきましては、駐輪場の使用台数はご案内のとりの数字となっており、放置台数につきましては順調に減少しているということでございます。また、法に基づく鉄道事業者の積極的な協力要請につきましては、鉄道事業者による駐輪場への用地提供の状況として、少なくとも数としては増えているということでございます。

- ・次に良好な都市環境の中の5番目の政策、9ページでございます。自転車のIoT化の促進ということでございます。講ずべき措置として3つ挙げられております。取組事例といたしましては、全国統一タグ導入検討というところがございますが、これにつきましては残念ながらまだ、自転車タグの装置と読み取り方法といたしまして、課題抽出ということで自転車にICタグを付けてそれがちゃんと読み取れるかどうかの検証にとどまっているという現状でございます。また、右側でございますとおり、ICTの活用による自転車の利用実態の把握につきましては、現在、国総研において、実証実験ということでICTを活用した自転車のプローブデータを地図に落とし込んで、どこどこに自転車が活用されているのかというようなことを行っておりますが、まだ検証にとどまっているということが課題でございますので、こういうものを、例えば自転車活用推進計画の中の自転車ネットワーク計画に位置付けていくためにはどうしていくのか、というのも一つの課題としてあるのではないかとということでございます。
- ・10ページをご覧ください。施策の6番目でございます。生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行環境の整備でございます。措置といたしましては3つ並べておりますけれども、例えば兵庫県三田市でございます。これにつきましては、上位計画と連携いたしまして自転車通行環境のネットワーク計画というものを作っているという事例を記載しております。また、通学路を中心としたゾーン30の指定やハンプの設置でございますが、例えば大仙市や横浜市につきましては、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制をするためのビッグデータ提供分析だとか、さいたま市や大野城市につきましては、可搬型のハンプを貸し出すということで道路管理者である地方公共団体に対しまして技術的な支援を行っております。こういう事例をHPに掲載しまして周知しているところでございます。実際の実施状況といたしましては、ゾーン30の整備数といたしましては、全国で約4,000か所の設置がなされているということでございます。
- ・次に11ページでございます。目標の2つ目のサイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現につきましてご説明させていただきます。措置の7番目といたしまして、国際規格に合致した自転車競技施設の整備でございます。文科省スポーツ庁や経産省、国土交通省において、totoを活用した補助制度や、競輪を活用した補助事業、社会資本整備総合交付金による補助ということで自転車競技施設の整備を促進するようなメニューがなされているということでございます。
- ・次のページをご覧ください。健康の中の2番目の施策として、公道や自転車等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出というものでございます。3つ措置がございます。既存競輪場や公園等の有効活用につきましては、公益社団法人全国競輪施行者協議会

に対して要請を行っております。これにより、例えば39の競技場で自転車の走行実験、市民バンクの活用による市民参加型の取組が行われております。また、12の会場において、競輪場で子供向けの自転車教室等が開催されており、既設の駐輪場を市民の方々にも活用できるような取組をされているところでございます。また、先ほど楠田先生からご質問がございました、タンデム自転車の状況でございますが、これにつきましても措置として掲げられております。ご案内のとおり、都道府県の公安委員会の規則において、走行できる、できない、ということが定められております。これにつきましては警察庁において、平成30年6月8日付けで「自転車活用推進計画の決定について」という通達を出していただき、平成30年度以降、16の都道府県においてタンデム自転車の走行が全面解除されております。令和元年度末現在では、合計で32の都道府県におきまして、一般道路、道路を特定することなくどこでも通行可能な都道府県が増えているところでございます。

- ・ 次のページをご覧ください。健康の中の9番目の施策でございます。自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発ということでございます。これにつきましては、例えば左側にありますとおり、厚生労働省の取組でございますけれども、「スマート・ライフ・プロジェクト」といたしまして、ウェブサイトを通じて健康づくりの事例として、例えば自転車を活用とした身体活動ということをご紹介するような広報啓発を行っているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。健康関係の10番目として、自転車通勤の促進でございます。自転車通勤につきましては先ほどご説明したとおり、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」の中でも推奨していくとされているものでございますが、自転車活用推進計画においては、平成30年6月に既に、自転車通勤の促進ということが位置付けられているところでございます。具体的な中身につきましては、先ほども全体の措置の中でご説明させていただきました。例えば「自転車通勤導入に関する手引き」の作成、周知や「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の取組を説明しておりますので詳細は割愛させていただきます。
- ・ 次に16ページをご覧ください。今、環境と健康ということを目標1、目標2とご説明させていただきましたが、次の目標の3番目ということで、サイクルツーリズムの推進、いわゆる観光の関係につきましてご説明させていただきます。観光の1番目といたしまして、国際会議や国際的なサイクリング大会の誘致を推進するということがうたわれております。これにつきましては、最近、新型コロナの影響がありまして、国際的な会議ということを開催というのは、なかなか難しい状況となっております。取組といたしましては、自転車の中では世界最大の国際会議であります「Velo-City^{ベローシティ}」というものがございます。これは、アジアではこれまで台湾のみで開催されておりますが、我が国でも誘致していこうということも検討しているところでございまして、地方公共団体への立候補の意向調査を行いまして、国際会議の誘致、開催へ向けた検討を行っているところ

ろでございます。また、国としてのサイクリング大会への支援の在り方といたしましては、サイクリングを含むスポーツジムに関するセミナーを文科省において、全国4か所で開催いたしまして、インバウンド誘客等に必要な情報提供や関係者のマッチングということで、国際的なサイクリング大会に必要な支援制度の整理を行ったところでございます。

- ・ 次に観光の関係の2つ目といたしまして、走行環境の整備や受入環境の整備等による、いわゆる世界に誇るサイクリング環境を創出するというものでございます。自転車を通じて優れた観光資源を有機的に提携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造するため、新たにナショナルサイクルルート制度を令和元年9月9日に創設したところでございます。
- ・ これに基づきまして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、「ピワイチ」、「しまなみ海道サイクリングロード」の3つルートを第1次ナショナルサイクルルートに指定したところでございます。これら3つのルートにつきましては、最近、コロナ関係で観光需要は落ちておりますけれども、それまでの間は顕著に取り込み客数も増えているということで、サイクルツーリズムの推進となるような起爆剂的な取組を行っているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。次は目標の4番目の安全安心に関する施策に関してご説明させていただきます。施策の1番目といたしまして、高い安全性を備えた自転車の普及促進でございます。業界の基準といたしまして、JISより厳しい業界の安全基準としてのBAAマーク、日本交通管理技術安全協会で行っているTSマーク、いわゆる自転車の整備に合わせまして保険を多く付与するという取組でございます。例えばBAAマークにつきましては、組み立ての時のメーカー出荷時の普及率で見ますと増えておりますけれども、3割から4割ぐらいの普及率ということでございます。また、TSマークの交付実績につきましても、だいたい20万件程度で推移しているということでございます。また、安全性の高い製品に繋がる広報啓発としましては、消費者庁において消費者向けの広報啓発を行っているところでありまして、例えばペダル無しの二輪遊具につきまして、子供の事故に関する注意喚起の公表も行っているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。安全安心の関係で自転車の整備点検を促進するための広報啓発の推進ということでございます。取組事例といたしましては、自転車関係として自転車技士と自転車安全整備技士の2つの資格がございます。広報活動を行うことにより、それぞれの整備士の累積件数が増えているということでございます。また、右側ございますとおり、受験要件の働き掛けという形でみますと、自転車技士につきましては、本年度から受験資格を実務経験に変えまして、専門学校の卒業も認めるという取組を行っております。しかし、本年度につきましては残念ながら、自転車技士につきましては、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえて試験は中止されているということでございます。

- ・ 次のページをご覧ください。安全安心の中の3つ目でございます。交通安全意識の向上に関する広報啓発活動や指導取締りの重点的な実施についてでございます。安全安心というところの交通安全の非常に大事なところでございます。措置といたしましても、13掲げられております。事例といたしましては、全国交通安全運動の重点項目の中で自転車の安全利用に取り組んでいただくとか、ヘルメットつきましては、現在、道路交通法上、義務ではないですけれども、啓発活動を行っていただく。また、指導取締りにつきましては、右下のような件数で推移しているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。交通安全関係のもう一つにつきましては、もう1枚ページを割いてご説明させていただきます。
- ・ 22ページをご覧ください。ご覧のとおり、自転車安全利用五則のルール徹底や、いわゆる2015年6月から施行いたしました自転車運転者講習受講制度でございます。
- ・ 違反行為を過去3年以内に2回行った方に対しましては、講習を義務付ける、参加しなければ罰則を科するというものでございますが、ご覧のような件数となっております。
- ・ 次のページをご覧ください。次は主に文科省での取組でございますが、学校における交通安全教室の開催ということでございます。取組事例としましては、都道府県等による教職員向けの研修ということを行っております。安全教育の指導ということで防犯だとか交通安全教室の講演会ということで、指導者、いわゆる教職員向けの講習会を行っているところでございます。また、小学生低学年向けに、防犯と防災に加えて交通安全に関する注意事項をクイズ形式で学べるようなリーフレットを作っております。これは全国の小学校1年生に統一的な形で全国配布しているということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。安全安心の再掲になりますけれども、自転車通行環境の計画的な整備ということで、先ほど楠田先生からご質問がございましたが、地方版自転車活用推進計画の策定状況でございます。令和2年3月31日現在の策定状況を見ますと、39の都道府県と50の市町村で計画が策定されております。赤字が本年度に計画を策定した自治体ということでございます。ご覧になっていただくと分かるかと思いますが、都道府県単位では47分の39団体となっておりますが、市町村単位ではまだ50団体ということでございます。実際に自転車活用推進計画と合わせ、自転車ネットワーク計画を作成して自転車利用環境の整備を進めていくためには、どうしても基礎的な自治体である市町村において計画を作っていただくということを働き掛けることが今後の課題ということでございます。
- ・ 次でございます。安全安心の中の18番の施策。施策としては最後になります。災害時における自転車の活用の促進ということで、災害時等の危機管理についても自転車を活用していこうという取組でございます。これにつきましては、国土強靱化基本計画の中にも避難する時やパトロール時などにも自転車をしっかり活用するような取組を位置付けたところでございます。また、右側でございますとおり、全国の国道事務所において令和2年3月時点で107事務所に685台の自転車を配備してパトロール等に活用させて

いるところがございます。施策につきましては以上でございます。

- ・ 次に26ページをご覧ください。自転車活用推進法の附則において、自転車版の自賠責保険を作るような検討をするようにということがうたわれております。これにつきましては、現在、自転車活用推進計画の措置として施策には書かれてはおりませんが、計画のその他ということで位置付けられております。これにつきましては、前回の有識者会議での議論、その後の自転車活用推進計画の閣議決定の後に、課題として重たいところがありましたので、今回ご出席いただいております羽原先生に委員長に就任いただき「自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会」を開催いたしました。その中で自転車版自賠責保障制度の創設につきましては、例えば自動車の自賠責と補償内容を合わせたとしても補償限度額3,000万となりますので、いずれにしても高額補償ということには耐えられないだろうと。また、自転車版自賠責を実際に導入しようということになりますと、どうしても保険というものと自転車ということを紐付ける必要が生じます。そうなりますと、登録を仮に市町村で行っていただくという形になりますと、コスト、手間というものが掛かるのではないかなど、様々な課題があるということでございまして、結論といたしましては、当面は全国の地方公共団体における義務付け条例の制定をサポートしながら自転車損害賠償責任保険等への加入の促進を図っていくということでございます。
- ・ 27ページは条例の策定状況ということでございます。赤字のところは義務付け条例を推進計画の策定後に制定された自治体でございます。
- ・ 最後に29ページでございます。計画においては9つの指標がございます。例えば地方版自転車活用推進計画につきましては、策定数の目標が200団体に対して現在89団体にとどまっているというところ。また、シェアサイクルポートにつきましては目標1,700か所に対して1,589か所ということで、もう少しで目標達成できるのではないかとということでございます。また、モデルルートにつきましては、目標40ルートに対して56ルートが設定ということで顕著に推移しているところです。また、自転車の交通事故死者数につきましては、第10次交通安全基本計画の中で、交通事故全体の中の割合以上で減少させるという目標を掲げておりますが、交通事故全体の死者数13%減少に対して自転車の減少数が9.6%ということで、もう少しテコ入れが必要なのかなということでございます。
- ・ 説明につきましては以上でございますが、どうしても73ある措置全てについてご説明することが難しいところもございました。また、各府省にまたがることもございますので、これから、各府省から建制順に、各府省の取組につきましてご紹介させていただきたいと思っております。
- ・ まずは内閣府をお願いします。

○関係省庁（内閣府）

- ・ 内閣府でございます。私から2つ説明したいと思います。
- ・ 今の資料でもございましたけれども、21ページのところで全国交通安全運動、こちら関係者のご協力の下展開をしているところでございます。春と秋に開催しておりますけれども、秋の全国交通安全運動は来週の9月21日から30日。これが実施期間ということでございます。説明にもございましたけれど、全国重点の中に自転車の安全利用の確保という項目を入れているところでございます。
- ・ もう一つ、交通安全につきましては、交通安全基本計画を作成しております。こちらは、陸海空の交通の全般に関わる計画でございます。こちらの計画が、第10次が今年度で終わりということになりますので、現在、次の交通安全基本計画の作成に向けて準備をしているところでございます。本年9月2日に委員会を開催しておりますけれども、そこで骨子という形で次期計画の案をお示ししているところでございます。この中に、自転車についても項目として書き込むことを予定しています。私からは以上です。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。続きまして警察庁お願いします。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 警察庁でございます。まず令和2年7月末における自転車関連事故件数についてですけれど、35,606件と、前年度比-22.3%の大幅な減少を見せているというところでございます。また、死亡重傷事故の発生状況につきましても、3,790件ということで16.5%の減少を見せているところでございます。しかしながら、死亡重傷事故のうちの7割が自転車側に法令違反があったということで、やはり、交通ルールをしっかりと理解、認識し、その上で自分を守ることのできる安全な運転操作、自転車利用ができるということを推進していかなくてはいけないなということで、広く広報啓発活動、自治体や学校等と連携した自転車安全教育の推進、更に効果的な指導取締り。そして、信号無視などの危険な運転を繰り返す利用者に対しては講習制度を活用してしっかりと再び危険な運転をしないような形での指導をしていくということが必要だと考えており、そのようなことをフォローアップの資料の21、22ページで記載しているところでございます。
- ・ さらに、タンDEM自転車の公道走行に関する検討ということで、先ほどのお話にもございましたけれども、平成30年以降、タンDEM自転車の公道走行に係る規定の見直しが積極的に行われておりまして、現在、最新で行きますと、本年4月1日に解禁しました北海道を含めて32の道府県において公道の全面的走行が許されている形になっております。また、相当の割合において、観光地などの限定された地域において安全に走行されているということで、現時点で深刻な事故の報告は受けていないところでございます。今後とも、それぞれの地域の道路交通環境に応じた形で、また、地元の方々の受容性、受入れという認識の部分も大切にしながら、各地域において、積極的に公道走行環境を整え

ていく、拡げていくということを進めていくように警察庁の方から周知していきたいと考えています。以上です。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。次はスポーツ庁お願いします。

○関係省庁（スポーツ庁）

- ・ スポーツ庁でございます。私からも何点かご説明させていただきます。まず13ページでございますけれども、9. 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というのがございます。その中に講ずべき措置というところの③情報収集及び情報発信というところがございます。こちらにつきましては、自転車を活用した取組事例というものを日本スポーツ協会、以前で言いますと体育協会になりますけれども、こういったところを通じましてホームページにおいて公表しております。具体的には、地域の方に総合型地域スポーツクラブが全国各地にだいたい3,600位あるのですが、ほとんどはボランティア等でやっておりますので、中身は具体的に自転車についてどれくらい活動されているのかがちょっとわからないですけれども、例えば長野県池田町ですと、マウンテンバイクを使ったクラブ活動をやっていまして、そういったものをホームページで公表いたしまして情報発信をしているという状況でございます。
- ・ 続きまして16ページ。こちらのサイクルツーリズムの部分ですけれども、この辺の取組事例の欄の②国としての支援の在り方に関する検討ということで、サイクリングを含むスポーツツーリズムに関するセミナーにつきまして、全国4か所ということでございますが、札幌、名古屋、京都、福岡の4か所でセミナーを開催しております。例えば京都の場合ですと、舟屋で有名な伊根の地区でEバイクを使ったスポーツと健康というような取組を専門家の方に来ていただいてセミナー形式でこんなことをやっていますというようなことをご説明していただくようなことをやったりしています。
- ・ それから国際的なサイクリング大会に必要な支援制度の整理ということでございますが、コロナでなかなか開催が難しいわけではございますが、ただコロナがいずれ収まった時に、そもそもどういった点に気を付けてこういう大会とかイベントを誘致していくのか、そういったもののガイドラインのようなものを作ってはどうかということで検討を始めているという状況でございます。後は23ページの学校の方につきましては、先ほど事務局の方からかなり丁寧にご説明をいただきましたので割愛をさせていただきます。以上でございます。

○事務局（長福）

- ・ 続きまして厚生労働省お願いします。

○関係省庁（厚生労働省）

- ・ 厚生労働省でございます。厚生労働省からは13ページでございます、事務局からご説明もいただきました「スマート・ライフ・プロジェクト」の部分の少し補足させていただければと思います。厚労省では2013年～2022年まで10年間の間、国民の健康づくり運動として「第2次健康日本21」というものを運用しているところでございます。こちら健康寿命というものが最上位の目標になるのですけれども5つ大きな方向性がありまして、その一つとして栄養食生活、身体活動運動、休養、飲酒、喫煙及び歯・口腔の健康に関する生活習慣と社会環境の改善というものが5つの項目の中に入っておりますので、具体的にこれを実現するための目標としまして運動習慣者の割合の増加というものを掲げております。それを実現するための取組の一つとして企業、団体、自治体との協力連携を促進するためのプロジェクトとして「スマート・ライフ・プロジェクト」というものがございます。自転車に関連する企業としまして、網羅的ではございませんけれども、プリヂストーン様やパナソニック様の健保組合であるとか、会社そのものというものもこの運動にご参加いただいているところでございます。誠にありがとうございます。先ほどご紹介いただいたようにホームページでの自転車での身体活動の紹介というものももちろん行っておるのですが、これに加えてこの「スマート・ライフ・プロジェクト」では表彰も行っておりまして、この中に自転車に関連する取組も含めた表彰というものも実績がございます。このような身体活動というものを普及させながら、厚労省といたしましては、健康増進・生活習慣病の予防というものを進めていきたいと考えております。以上でございます。

○事務局（長福）

- ・ 続きまして経済産業省お願いします

○関係省庁（経済産業省）

- ・ 経産省です。経産省といたしましては、1点目は11ページ目と12ページ目のところですが、健康長寿社会の実現ということで、1つはハード、施設の整備という話。もう1点はその施設を使ってソフト事業を展開しろという、この2つですが、11ページ目のハードのところは今全国に43競輪場があるのですけれども、そのうちの1つの千葉市が国際規格に合致する施設を作っておりまして、1周250mのバンクの施設ですけれども、これが来年春にはできる予定になっておりまして、5月から実際に稼働するということがあります。
- ・ もう一つが、残念ながら東京オリンピックが1年延期されているのですけれども、伊豆の方にオリンピックの会場の整備が終わっておりますので、全国的にはこの2か所が国際規格に合致した施設として日本国内にできることとなります。

- ・ 次にソフト事業につきましては、12ページに競輪場を使った事業が紹介されておりますけれども、これ以外にも私共が日頃お付き合いのあります自転車協会がありまして、こちらは自転車の国内メーカーとかあるいは販売事業者が会員になっているのですけれども、こちらを通じ、全国の自転車活用に積極的な自治体におきまして様々な安全講習会みたいなものに予算を付けて取り組んでいるということでございます。
- ・ もう一つが19ページ目の安心安全な社会の実現ということで、自転車の安全基準の話がここにあるのですけれども、一番左のBAAマークは業界の自主基準でマークを付けておりまして、先ほど私の方から申し上げましたけれども、国内に出回っている自転車の9割が海外から輸入されている状況なので、なかなかこの安全基準というものを、数字を上げるとするのは難しい状況の中で自転車協会が会員企業にこれを普及させるというのを徹底させて、できるだけ日本国内に日本のJIS規格を上回るような安全な自転車を普及させるということで今頑張っているところです。今後も、率を押し上げるつもりでありますし、私共で重点的に考えておりますのが、電動アシスト自転車のような、一度事故が起きると結構大きな被害が生じるというようなところを重点的に見ていきたいなど考えております。以上です。

○事務局（長福）

- ・ 最後になりましたけれども、環境省お願いします。

○関係省庁（環境省）

- ・ 環境省です。特にこの資料にはないのですが、環境省として地球温暖化防止対策のために、国民に地球温暖化防止に密接するような製品であるとか、アクションを行うということで、「COOL CHOICE」という活動を推進しております。その中で自転車につきましてはスマートムーヴという運動の一環として公共交通機関の利用や自転車等での移動を推奨する。また自動車でのエコドライブの推進ということで、「移動をエコに」という合言葉の下に推進しております。その活動としまして、ポスターを作ったり、ホームページによる情報発信で支援をしている状況であります。以上でございます。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。事務局からの説明は以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。それでは資料3でございますけれども、いろいろなご意見を頂いてまいりたいところではありますが、時間も多少限られているところもありますが、次の計画作りも時間的にはタイトであると想像されます。今日は、まずは年間やってきているという中で全体的に捉えて次の計画をどうしていくかというところでまで意見が

及べば最初にそういうものをお聞きしておいて、1～18の各施策についてのご質問・ご意見は次で聞きたいと思います。個別に入ると収拾がつかないままに終わりそうな感じもあるので、全体的を俯瞰していただいて総括的なご意見等があれば、あるいは次の計画に向けたご示唆があれば、その辺りからまずは頂きたいと思います。ちょっと難しいお題から始まってしまうのかもしれませんが。そういう意見が多くありそうだったらそこからやっておきたいという意味ですので、もしあまり無ければ各論に入ります。いかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 全体的なスキームの話になるのですが、私は、別の警察庁の研究会で小型モビリティ、特に時速20kmまで出る電動キックボードですが、その走行環境ですとか利用条件をどうするのかという検討が進んでおりまして、警察庁交通企画課佐野課長がお詳しいと思うのですが、そこで電動キックボードを自転車並みに利用条件を緩和してほしいと、もっと言うと自転車専用通行帯を電動キックボードにも使用させてほしいという話が出ているわけです。そうすると、自転車と電動キックボードはかなり類型としては似通っていますので、自転車の利用促進の中に小型モビリティというものをどのように位置付けるのか。あくまで自転車だけで小型モビリティは排除するというのはあまりに縦割りの感じがしますし、推進計画ができたのが数年前でそれから小型モビリティがどんどんいろいろ発展してしまっていて、そういう電動キックボード等も踏まえた計画にできれば良いかなと思うのですが。全体的なスキームをどうするのか悩みどころです。結局かなり似ているものですので、次の計画に小型モビリティについてどうするのかということを入れ込めると良いのですが。法律の立て付けとしてはあくまで自転車ということだったのでそれは難しいかもしれませんが、その辺非常に悩みどころでどうすれば良いのかなというのがありますので、その点だけ先に説明させていただきたいと思いました。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。
- ・ 未来のことを考えると道路空間は様々な主体が活用するようなことになっていきますので、どの段階でも将来的な整理は必要になっていくわけですが、特にヨーロッパ等では既におっしゃった点についていろいろと進んでいるところもあります。ただ前提としては、走行空間の整備も同時に進んでいますよね。走行空間があるからそういう議論もできるわけです。日本でキックボードが今車道に出たとしたら自転車の走行空間ではないところをガンガン走らなくてはいけない。たまに自転車走行空間が出てくる程度ですからね。ですので日本の実情からするとそんなに簡単じゃないのだけれど、でも議論としては非常に重要です。この委員会の体制の中では走行空間というポイント

トについては関わりが出てきていると少なくとも言えますよね。そんな中で、どうかね。ご発言があればということですけども。

○楠田委員

- ・ まずこの点に関して申し上げますと、電動キックボードだけではなくて他に多様な電動モビリティが出てきますし、車椅子もどうするという、速度が出ちゃうと結構早いので。車道、歩道どっちという話もあったりしますし、あとは、前はなかなか触れられなかったんですけど、自動運転が入ってくる時どうするという話も出てくるので、そういった未来の話をするとき、「道路ビジョン」にも書かれていますし、どう使っていくのかをもう少し総合的に捉えて自転車だけにならないように考えた方がいいと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。
- ・ 今のこの論点に関して何かございますか。今論点を絞っておりますので。

○長嶋委員

- ・ この議論は承知しております。いずれにしましても道路交通法の改正に伴い自転車の定義というのが12月までに政令で改正されると聞いております。自転車の定義に該当する自転車をこの計画の中に盛り込むべきであろうと考えているところです。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。最後の点はどなたかお答えいただける方いらっしゃいますか。自転車の定義が変わるんですか。今後検討に加わっていくでしょう。いずれにせよ今各方面で議論しているところでしょうから、そういうものを我々のこの委員会の中でも一定程度踏まえながらということになります。自転車すら日本の場合には整理できていない。何十年もできていなくて、この10数年ぐらい頑張っ、少なくとも走行環境などは車道が原則だということやっていきましょうという、方向性はできた。でも実態としてはまだできていないところもあって、なので横断的な法律ができて、その中で自転車についてはしっかりと整理整頓できるように体制あるいは制度を作りましょうというのがマイナスをゼロに近づける議論で、それと活用推進法だからプラスを高めていきましょうというのが同時にかぶさってきている。困難ないろいろな課題があるけれど、自転車を中心にまずはやっていきましょうということです。これは今回の計画改定においてもやっぱり揺るぎ無いところだと思います。一方で今お話が出てきている様な将来のモビリティといったところも既に出てきているわけです。そういうものをどのように将来的にアコモデイトしていくか、安全な環境は大原則ですから、その

中で自転車側としてどのように考えておくかというのはこちら側の責任で、まずはしっかりと検討しなくてはいけないと思います。継続的な議論になると思いますけど大切な点ですので、情報を頂きながら進めていきたいと思います。よろしくお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 座長のおっしゃったとおり自転車の活用に関する計画でございますので、検討の基本は自転車ということになるかと思えます。ただし、電動キックボードなど新しい電動モビリティについては、先ほど座長からご示唆いただきましたとおり、通行環境との関わりというところでどう整理していくのかということが出てくるのではないかと事務局としては考えているところです。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 先ほどお話にありましたように小型モビリティにつきましては、電動の車椅子なども含め、そして電動キックボード、今市場に投入される又はシェアリングという形で事業で展開しようとしているといういろいろなお話がある中で、これは道路交通法上どう位置付けるかという有識者会議をまさに開始したところでございます。今後いろいろ考えていく中で、おっしゃったとおり、どこでという場所の問題につきましては、自転車と密接に関わる部分があるかと思えます。電動キックボードにつきましては原付という取扱いになりますので、現在、原付として取り扱った時に、免許の問題、そしてヘルメットの問題ということで、また別の問題が生じてくる。それもまた自転車と関わるところもあるのかもしれませんが、境界線が曖昧となってくる部分もあるかと思えますし、非常に論点が多く、拡散してしまうと收拾がつかなくなってしまうところもあるかと思えますし、そこについてはまた皆様のご意見を伺いながらということになろうかと思えます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。そういうことでよろしくお願いします。
- ・ それでは別の議題、課題、ご発言があれば。全体的なところで何かありますでしょうか。

○楠田委員

- ・ 次の計画を立てるときのポイントについてなんですが、ほかの自治体様の計画を立てる時の委員もさせていただいていますが、まだまだ観光が中心になっていて、自転車を生活交通に使っていかうという機運が低く、生活交通だと言われても理解してくださらない状況だったりします。生活交通に自転車をもっと使っていきましょうということをやった方がいいのではないかと考えています。最近いろいろ活動していく中で、今の都市部の自転車を既に使っている地域での整備が多いと思うんですけど、一

方、公共交通のサービスの弱い地方の方では車以外の移動手段が無い状況ですので、そういった地域ほど車プラスαの移動手段を確保していくことが非常に大事で、高齢者になって体が動かない状況になった時点で自転車に乗ろうしては乗れなくなってしまいますので、健康寿命の延伸のためにも、自分一人で移動できるための移動寿命を延伸していくためにも非常に有用な移動手段が自転車だと思っております。そういった理解をしっかりと国全体で持つ必要があると思っております。そのためにも例えば60歳からの自転車、健康寿命を延ばしていきましょう、車にも乗れる時間を延ばしたりとか、安心した暮らしをするためにも自転車を乗りましょう、自転車嫌いにならないため、この前通学路を見てきましたが、まだまだ車を運転する大人が目線から通学路が整備されていて、まだまだ危ない状況ですので、子供さんの通学路だけでもしっかり整備していただきたいと思っております。

- ・ あと最近、みなさんご存じのとおり、ヨーロッパはフランス、イギリス、ドイツなど一斉に自転車を生活に使っていきこうという機運になっていて、一気に自転車大国になっている国もたくさんありますので、ベロシティなどの誘致を考えるのであれば、海外の状況をしっかりとキャッチアップして日本の政策にいかしていくと良いのではないかとと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ちょっと時間の関係も出てきましたので次に行きたいと思えます。
- ・ 目標の立て付けは1~4までありましてまずは目標の1番。これは役割拡大による良好な都心環境の形成と書いてありますけれど、ネットワーク関係など出てきます。それから目標の4番。安全社会の実現というのがありますけれど、この目標1とか目標4に関わるころからまずはご議論いただきたいと思えます。その後に目標2と目標3、これを議論していただきたいと思えます。関わりの多少深い目標1と目標4の内容に関してご意見やご質問いただきたいと思えます。いかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 資料4ページ目で整備状況ということで、実数としては増えていますが車道混在というのが非常に多くて、私も何回も通ったことがありますけれど、単に今までだったら道路に矢羽根ちょっと印刷されているみたいな感じでして、これで整備しました、というのはなかなか言いにくいものがあります。3年間かかって残りの専用道路や専用通行帯がほんとに微増にとどまっているということで、これはあまり効果が無かった、より今後強い対策を取らなくてはいけないという気がするのですけれど、事務局側としては微増にとどまっているということについては危機感はあるのでしょうか。より強い対策を取らなくてはならないというお考えはあるのでしょうか。ということを確認させ

ていただきたいと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。関連したご意見、ご質問ございますか。
- ・ 自転車の走行空間、環境、ネットワーク、この辺りです。

○楠田委員

- ・ 自転車に乗っているとすごく感じるのが、交通ルールを守ろうとしても道路が歩道になったり車道になったりとなって、どう走ったら良いのか、守ろうとしても怖いから守れない時の方が多かたりするので、乗り手側の交通ルール違反を押し付けるのも違うような道路がまだまだ多いような状況ではないかと感じております。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。他はよろしいですか。

○久保田委員

- ・ 今の整備が始まったのも平成24年ぐらいからでして、今のようなご意見もある中で、次に目指す時には平成24年以降の評価をしっかりとした上で次に向かうというのが今回大事じゃないかと思います。つまり、矢羽根を含めた整備によって事故がどのくらい減らすことができているのか、万一増えていないのかといったようなことを評価することです。例を挙げますと、私共、埼玉県や埼玉県警と一緒に研究をしまして、この間に整備をしましたところの事前事後の事故の比較研究をしました。結果としては自転車の事故は大幅に減っている。整備をしたところの事故がしていないところに比べて大幅に減っているということがわかりました。ただし、いろいろ課題がありまして、さっきもありましたけど、歩道上での事故が課題になっている、つまり矢羽根ができたけれど歩道に残った自転車と歩行者の事故、こういうのが課題だったり、車道に降りたけど右側を通行しちゃっているという違反車両の事故が増えた、そういうような課題も見えています。したがって、今のは埼玉県の例ですけれど、今回例えば全国でそういう評価をして効果は全体的にどうなのか、残っている課題は何なのかということをはっきりと次に向かうというのが正しい道だと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。大変貴重なご意見いただきました。埼玉県警さんと一緒におやりになったデータを是非ご提供ください。

○久保田委員

- ・ はい。喜んで提供させていただきます。

○屋井座長

- ・ 他はよろしいですか。では事務局の方からお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 4ページについてご議論いただきました。平成24年にガイドラインを策定した目的というのは、自転車は車道を通行が大原則だという原則の下に安心して通行できる環境を作っていこうという、まさに安全で快適な自転車通行環境を整備するためのネットワークというお題目が入っております。ただ、計画は作ったけれどまだできていないとか、車道混在のところが多いというところにつきましては非常に課題だと思っております。まさに久保田先生からご指摘いただきましたような効果検証というようなところをしっかりと身に着けていけるような仕掛けも検討していきたいと考えております。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。私からも一言。当初から言っていることと同じことを言うのですけれど、計画を策定する自治体を増やそうというのは一つの考え方であるし、それ自体は間違っているのではない。けれど、計画だけ作って終わりとか、計画の中身のできが悪いような計画だったら作らないでほしい。作らない方がまだましということもあって、総数だけ増やしていくのは見かけだけになってしまう心配がある。それが如実に表れているのが右側の表で走行空間整備が進んでいないわけでギャップがある。このギャップを無くすというのは逆に言うとしっかりと実現可能な計画、実現したいという意志が強い自治体、そこをしっかりと支援していく、あるいは連携していくような、そういう実効性のある取組にしないと、これからも進まないなという心配をします。この部分が抜け落ちて観光だけやれば良いとなってしまうのは大変心配があるので、そうしないという意味でのレビューも必要。走行空間として整備されたところの効果検証、これは重要なんだけど、そうじゃないところをどうするかという検証も是非やっていただきたいなと思います。
- ・ ありがとうございます。他はいかがでしょう。

○絹代委員

- ・ 今、特有の問題ですけれども、コロナの影響で自転車がとても増えまして、今、クロスバイクが一番売れていると。その次にキッズバイクが売れているそうなんです。こういった状況になって、例えば私の住んでいる町で何が起きたかという、新しく乗り始めた方が皆さん歩道上を走ってしまうという状況にありまして、例えば私が子供を連れて歩いているのですが、歩道上を子供の手を引いて歩きにくいような状況になって

きてしまったんです。プラスお子さんと一緒に自転車に乗るというアクティビティも世の中増えていまして、やはり親御さんがお子さんに歩道を走ろうね、みたいな形で、正しいルールを伝えず一緒に走ってしまうような状況があることが一つ。この計画の中にも学校での教育というのがあるんですが、今、学校がほぼパンクしている状況で、今年に関しては自転車教室、交通安全教室も全て止まっていると思います。今後いつ元の社会に戻るかわからないのですが、これまでの学校での自転車の安全教育もそれほど効果が出ているとは思えないような状況だったので、指標が今は100%に安全教室の割合を増やすところにあるのですが、指標の置き方、教育の内容を考えても良いのではないかなというののもう一つ。

- ・ あと走行空間の話があったのですが、私が関わっている土地では、私が予想していたよりもかなり広くネットワーク計画を立てようという自治体さんが多かったです。やはり、この計画ができてからの影響だと思いますのですごく良かったと思ってはいたのですが、場所によってはコロナの影響で一人を残して全員が他の課に異動してしまわれたとか、現実的に推進できない状況にあるところもあります。ただいずれにしても、そういう計画ができたことで、生活の中で走行性能の良い移動手段として使える自転車に乗り始めている方がいるのも確かです。走行環境を整備するのはもちろん大切ですが、例えば今回頂いた資料の10ページに移動式のハンプの写真がありまして、自転車の方が二人で路側帯を走行してるんですね。例えばこのハンプが置かれたときに自転車は車側を走るのかポールの向こう側を走るのか私自身も判断を迷うと思いますし、私の町にもまさにこれと同じようなものができたのですが、結局ベビーカーを押しているも、特に双子のベビーカーだとこのポールの向こう側は歩けませんし、すれ違いができなくてベビーカーを押している人たちがこのハンプの上に乗って自転車が向こう側を走っているみたいな状況も実際に起きてしまってるんです。何が言いたいかというと、見てどこを通るのが一番良いのかが分かるものをその都度作っていかなくてはいけないという、確認をしながら進めていかないと折角の計画も上手くいかないのではないかと思います。いろいろな指標もあると思いますし、評価もあると思いますが、ただ単に走行環境を増やしていくというよりも、きちんと評価をしてちゃんと使えるものなのかということを確認しながら進められるような枠組みも同時に考えなければいけないなと感じました。少し長くなりましたが以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。

○長嶋委員

- ・ 絹代さんとほとんど同じような意見は省略しますが、やはり数値目標の在り方としては、実態に踏まえた目標、実態感が得られるような目標を立てていただきたいと思いま

す。それからこれは要望なんですけれども、21ページ記載の自転車安全利用五則についてです。警察庁や内閣府等で大変よくPRしていただいていると思いますが、最近、都道府県の条例等によりまして、子供に限らずヘルメットの着用義務、努力義務を付けている自治体が増えてきています。先ほど冒頭で実態の中で自転車の単独事故なりが増えているお話がございました。確かに事故の届出の増加とかが増えているのはあると思いますけれども、死亡事故、それから重傷事故、こういった中では高齢者層の方が亡くなったり重傷になる率が高い中でヘルメットを着用していないがために頭部損傷が死亡原因になったり重傷に至っているんですね。統計上確か出ていたと思います。そういったことを考えますとやはり子供を乗せる時はヘルメットに限定せず、自転車安全利用五則の中にしっかりと自転車利用者はヘルメットを着用しましょうということをPRしていても良いんじゃないかと思います。21ページに警察庁と都道府県警察がプラスヘルメットというチラシを作っているようであります。こういったものを踏まえて、ぜひ自転車安全利用五則についても再考をお願いし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。21ページのグラフでは2019年だと信号無視が一番検挙件数だと多いですね。半分以上。これは重点地区だけ。一方で22ページの指導警告票交付件数の推移だけ、こっちの2019年を見ると信号無視はすごく少なく、無灯火だとか歩道の通行者に危険を及ぼす違反が結構多くかかったりするんですけど、この比率がかなり違うのはたまたま検挙対象にしている道路が違うからということなんじゃないかな。理解したいということで発言しました。
- ・ では時間の関係もあるので目標の2番と3番、サイクルスポーツの振興だとか、サイクルツーリズム、こういったところに関する目標についてよろしく願います。あるいはそれ以外の、附則等。講習制度もあつたし賠償保険とかの件もありましたね。そういうところも含めて結構です。いかがでしょうか。

○絹代委員

- ・ ナショナルサイクルルートについてなんですけれど、おそらく今までの計画の中ではナショナルサイクルルートという制度を作るところまでが盛り込まれていたと思うんです。なので、まさにこの次からナショナルサイクルルートが実際に国が誇るルートとしてPRを始めたり機能していくフェーズに移ると思うんですけれど、今現在一番の目標だったインバウンドを呼び込むというのが非常に難しいという状況に、一時的なものだと思いたいですけれど、あります。これから先に近々の問題として、今だからこそインバウンドに向けて海外に向けたPRを推し進めていくのか、あるいは国の観光の中で、今、自転車の観光というのは非常に注目されておりまして、観光バスのようなみんなと同じ空間の中にあるものを今皆さん恐がる、避けるところにあると思いま

す。自転車の観光は密を避けながら、しかも体を動かして、健康面、免疫も上げますし、いろんな意味で今皆さんが求めているものに適っているというところで、非常に注目をされていますし、観光客を呼び込めなくなってしまった自治体さんがかなり熱い注目を寄せているところでもあります。今だからこそナショナルサイクルルート等も国内に目標を切り替えて、国内に対してのツーリズムの観光を押ししていくような方向にしていけるのか、これも一時的なものであると思いたいですが、議論しても良いのかなと思いました。あとナショナルサイクルルートの3つのエリアにこのコロナを超えてどういう状況かというのを伺いましたんですけど、3つがほぼ共通してしまっていて、4月5月の緊急事態宣言の間はレンタサイクルなども止めていたのでガクンと落ちていたけれども、6月からまずその地域の方々がかなり乗り始めたということです。滋賀県などでは、観光アプリを使ってスーパーなどの検索をする方が非常に多かっただけということ、地域の方が走行性能の良い自転車に割と乗り始めてレジャーをしたり実用に使い始めたというのがまず一つのフェーズだったということです。その後どちらも近隣の皆さんが一気に来てガッと観光客の数が上がったというところと、皆さんがおっしゃるのはそのエリアのスポーツバイクが突然すごく売れるようになったと。土浦に関しては、土浦にある店舗が去年の3倍の数の自転車が売れたそうです。なので、ここで思ったのはナショナルサイクルルートというツーリズムとして指定をしてこれから押していこうというところではあったのですが、その地域の方が日常にもレジャーにも乗り始めたというのが今起きている現状です。もしかすると、先ほどルールのところ話題になったのですが、今後、国のツーリズムに限らずモデルエリアとして、住んでいる方々も自転車を使い、ルールも把握して正しく乗っているような地域として、何かモデル地域にしていくようなことも視野に入れながら押しても良いのかなと思いました。以上です。

○屋井座長

- ・ ご意見どうもありがとうございます。なかなか今難しい環境にあるからそういうことまでしっかり考えて進めていかないといけないですね。ありがとうございます。その辺りは次の計画の中に入れていくことになるんでしょうね。インバウンドだけじゃないよってということもね。
- ・ ナショナルサイクルルートは、おそらく何年かに1回見直しをしたり、次の候補の審査、検討したり出てくるでしょうから。そのためには条件とは言わないけれど、検討もしておく必要が出てくると思います。

○事務局（長福）

- ・ 座長からありましたとおりナショナルサイクルルートにつきましては、単に指定することだけではなくて定期的にウォッチしていくということの仕掛けも併せてセットに

なっております。ウォッチしていく中で各自治体とか、ニーズという国内での話もあればそういうことも当然議論になると思いますし、ナショナルサイクルルートは外国人を呼ぶのだけど最終目的は地域の活性化というところに繋がる場所がありますので、そこはよく関係する自治体と連携しながら進めていきたいと考えております。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。他はいかがでしょうか。健康の関係はすごく重要なテーマの一つでもあって、スポーツとか健康とか、通勤についても推進本部を中心にいろいろと取組を進めていただいているところではありますが、その辺りもレビュー対象かな。24社が自転車通勤推進企業に宣言されたのがありましたけれど、全国で見たら24社というのは目に見えないくらいの数になっちゃうから、それをどう展開していくか。あるいはよく議論になったのは、通勤手当というよりは、通勤の対象の手段として自転車が禁止されている会社もあるから、それが自転車を認めてもらうことで取組が進んできたようなんです。ただそれでも、雨の日は自動車通勤して1週間に2回ぐらいは自転車で健康のために通勤したりとか、そんな組合せの利用というのがないと良いんだけど、そういうことを認めてくれないような企業もあると聞いています。そういったきめ細かな、自転車の利用者にとって利用しやすい環境を作ってあげることで健康に寄与していくという、そういう面もあるでしょう。まだ引き続き努力していくべきところはあるように認識しています。
- ・ 何か健康に関するところでご発言ありますか。

○楠田委員

- ・ 前回の会議の時に自転車と健康の効能のところは意外に研究されていないという話があって、厚労省でしたか、民間企業と一緒に調べていきますという話があって。そろそろ出てきているのをちらほらお聞きしてるんですけど把握されてますでしょうか。

○関係省庁（厚生労働省）

- ・ 研究の中身で、今私共でまだ入手していないもので、入りました段階で事務局を通じて共有させていただきたいと思います。

○内藤委員

- ・ 今の点、補足してよろしいでしょうか。自転車による健康づくり、体、それから心、それぞれの面というのはこれまでも非常に研究というのはされていると思います。日本の自転車振興の方でもそういう研究のプロジェクトが随分前から行われて健康づくりに向けたもの自体はあるのですが、おそらくそれは、自転車をこぐとその体や心がどう

なるかという研究であって、それがもっともっと大きな集団として、疫学的な集団としての研究として、じゃあ本当に医療費をどう抑えるのかとか、そういう研究については中々しっかり踏み込んでやらないと結果が出ないということです。この中では運動をしたらどうなるか、自転車をこいだら体や心はどうなるかは研究として十分あると思いますので、それは医療費の抑制とか、そういうところに繋がる研究成果を今後取り入れていくことが自転車による健康長寿社会の実現にエビデンスとして繋がっていくのだろうと考えております。また、大切な点は、この場合には、層別、どういう年齢の人、あるいは男性、女性という、それぞれについて考えないと、今、例えば通勤に自転車を使うといっても、それは限られた年齢層や層だけになりますので、本当は目指すところは実は若い30代、40代の女性の身体活動量不足という大きな国の問題がありますので、そこにどういうふうに自転車を使って切り込むか、そういう取組も盛り組むことが重要なのかなと考えます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。大変貴重なご意見でした。ありがとうございます。そうすると今後計画を改定する上では、今、内藤先生がおっしゃったようなエビデンスに相当する部分をこの計画作りというフレームの中でも何らかの対応が可能であれば、時間のかかることではありますけれど、また次の計画だって出てくるでしょうから、そういうサイクルがあることを想定しておくのであれば時間のかかる取組も可能ではないかなと思います。そういうことがしっかりと国民の皆様を示せば、少なくとも健康づくりに関する広報啓発を推進すること一つとってもエビデンスがしっかりない中で広報するのと、しっかりとエビデンスを持ちながら広報するのでは効果も違うでしょう。ぜひ今の点なども検討の中身に入れていただきたいなと思います。どうもありがとうございます。
- ・ 他はそろそろ時間が近づいてきましたのでよろしいでしょうか。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 先ほど指摘がありました21ページの検挙件数の割合と22ページの指導警告票交付件数の割合にズレがあるということにつきまして、検挙の方は危険行為としてまさに犯罪、刑罰法令に違反したと認められるような相当危険な行為ということで検挙という形でとなっております。一方で比較的軽微な違反行為ということで、その場での指導警告ということで、更に再発、そういった行為を繰り返すことのないようにということでの措置にとどめるといったものになっております。信号無視というのは、おそらくその辺によって相当危険を発生させた認められるものが検挙され、ある意味非常に分かりやすく証拠付けできる点でも、ある意味しっかりできやすいものがあると。それ以外も信号無視だとか二人乗りだとかといったものについて、その場での指導警告にとど

めるといった扱いにしているかの違いだと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。確認できました。
- ・ それでは議事の当面の進め方、資料4に入ります。よろしくお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。資料4当面の議事の進め方についてご説明させていただきます。
- ・ 本日第1回目ということで9月18日の有識者会議を開催させていただきました。その前に関係する自治体や自転車関係業界等に対して事務局からヒアリングを行っております。こういった結果を踏まえまして次回第2回目でヒアリングの概要、骨子的なものをご紹介させていただきながら、次の第3回目のところで骨子的なもの、こういうところで広く意見募集を行いながら第4回目のところで素案ということを作成できればと考えております。
- ・ なお、計画全体につきましては、いつ、何月頃にこういうことをやるというところについては、他の関連する社会資本整備重点計画や交通安全基本計画なども見直しの検討がされているところですのでその状況を見ながら随時座長とも相談しながらできるだけ早く皆様にご紹介できるような形で進めさせていただきたいと考えております。よろしくお願いします。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ではいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 一点だけ。コロナ問題が大きな問題になっているんですが、この計画はあくまでコロナが収束しているという前提で立てるのか、それともまだ今後2、3年影響が及ぶという前提で立てるのか。今すぐには決められないと思うのですが、どういう見込みでこれから計画を立てていけば良いのか。数値目標などがだいぶ変わってくると思いますのでそれについて何か見通しというものがありましたらお教えいただきたいと思います。

○屋井座長

- ・ おそらく計画期間を何年にするかというのがまず一つ。前回は3年と短かったです。今回は3年じゃなくてももう少し長く、おそらく5年とかあるいは10年先を見ながらと。それくらいの立て付けでは作ると思います。コロナに関わるかについては、短期的には少なくとも関わると思います。ただ残念ながら見通しについては一定程度走りながら考えていくということだと思いますし、アフターコロナ、ポストコロナにはなっていないけ

れど、自転車の利用がヨーロッパと比べると意外に増えていないんですよ。増えているけどそんなに増えていないんですね。いろんな環境の違いがあるけれど、そういうところも丁寧にウォッチしながら検討していく必要があると思います。それからこの資料4については取りあえずこんな進め方では言っているけど、前回も時間は極めて短い中で計画を作りました。けれども、自転車は国民のかなりの割合の方が使っているわけだし、歩道上で危険な目にあってたりするわけだから、多くの方々の目に触れるような形で、いわゆるパブリックインボルブメントみたいな、できるだけ多くの方々のご意見ももらって進めていっていただきたいと思います。そういうプロセスも踏まえて最終的には閣議決定に至るということだと理解しています。この辺りについてもまた事務局とご相談させていただきながら会議も丁寧に進めさせていただければと思っています。ということでよろしいでしょうか。

○高橋委員

- ・ はい。

○事務局（長福）

- ・ 座長のおっしゃるとおりだと思います。事務局といたしましては、座長とよくご相談させていただきながら会議の開催そのものにつきましてはできるだけ早くご案内できるよう調整していきたいと思いますのでよろしくをお願いします。

○屋井座長

- ・ 関係各省庁の方、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。では資料4についてはよろしいでしょうか。
- ・ ではこれで本日の令和2年度第1回の有識者会議を終了させていただきたいと思います。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。長時間にわたりまして多くのご意見をいただき誠にありがとうございました。なお、次回の会議につきましては事務局より改めて日程についてご連絡させていただきます。
- ・ 以上を持ちまして令和2年度第1回の会議を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。