

# 自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和2年度第2回）

## 議事録

### ■日時場所

- ・日時：令和2年10月21日（金）15：00～17：00
- ・場所：合同庁舎 3号館 11階 特別会議室及びWEB

### 【議事】

- (1) 第1回における各委員からのご意見 …資料1
- (2) 関係者ヒアリング結果 …資料2
- (3) 自転車を巡る現状等 …資料3
- (4) 次期自転車活用推進計画の構成の方向性・計画期間 …資料4
- (5) その他

### 【委員出席者】

- |        |  |
|--------|--|
| ◎屋井 鉄雄 | 東京工業大学教授・副学長                               |
| 楠田 悦子  | モビリティジャーナリスト                               |
| 高橋 信行  | 國學院大学法学部教授                                 |
| 内藤 久士  | 順天堂大学大学院<br>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                                   |

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年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議を開催させていただきます。本日司会を務めさせていただきます国土交通省道路局参事官の長福と申します。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、映像は議題に入るまでとさせていただきますのでご了承ください。
- ・ 議事の進行に先立ちまして、事前に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第から順に、配席図、【資料1】として第1回における各委員からのご意見、【資料2】として関係者ヒアリング結果の概要、【資料3】として自転車を巡る現状等、【資料4】として次期自転車活用推進計画の構成の方向性・計画期間、【資料3（参考）】として自転車を巡る現状等の参考資料、また【参考資料1】として久保田委員からご提供いただきました「安全な自転車通行環境の整備とその効果に関する研究」の論文と説明資料、【参考資料2】として警察庁から自転車関連事故の統計の資料がございます。
- ・ なお、本日は絹代委員、久野委員、久保田委員、矢ヶ崎委員、安田委員の5名につきましては欠席とのご連絡をいただいております。出席については配席図に代えさせていただきます。
- ・ それでは議事次第に基づき会議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

- ・ 委員の皆様、お忙しいところありがとうございます。
- ・ それでは早速第2回目の議事を進めていきたいと思っております。（1）～（5）まで用意されていますけれど、最初は（1）前回第1回目の各委員からのご意見についてまとめていただきましたのでまずは事務局からご説明いただきましょう。よろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・ 資料1第1回における各委員からのご意見についてご説明させていただきます。
- ・ 委員からのご意見といたしましては計画全般と現行計画のフォローアップ、2つにつきましてご意見を頂きました。
- ・ まず、計画全般につきましては、電動キックボードのような小型モビリティをどのように位置付けるのか整理が必要ではないか。これに関しましては、小型モビリティはどちらかという自転車の通行環境との関係で影響があるのではないかというご意見をいただきました。また、地方版自転車活用推進計画の策定に関わっておりますけれども、観光が中心で生活交通のための視点が弱いというようなご意見。そして、計画期間は現行の

3年より長くとるべきだとのことがありました。

- ・ フォローアップにつきましては、地方版自転車活用推進計画の質を上げたいということで、単に数を増やすだけではなくて、実現可能性のある計画とか、やる気のある自治体を支援すべきというご意見。また、車道混在で矢羽根だけ引いている道路が多くて自転車の専用道路とか通行帯の整備はまだ進んでないのではないかというご意見。交通ルールを守ろうとしてもどう走っていいのか分からないというルールに関するご意見を頂いたところでございます。
- ・ 次は健康との関係でございまして、自転車と健康・医療費の関係に対す調査研究というところも次の計画にしっかりと位置付けるべきではないかというご意見。
- ・ 次はナショナルサイクルルートとの関係で、やはりコロナの関係でインバウンドが厳しい状況なので、国内からのお客様を呼ぶということも検討すべきではないか。
- ・ 次は自転車通行空間の整備に関する評価をちゃんとした上で、実際に事故が減ったかななどの課題を明らかにすべきだというご意見もございました。これにつきましては、参考資料1といたしまして久保田委員から自転車通行空間を整備した後の事故の減少具合についての調査研究がございましてご覧いただければと思います。
- ・ また、親が子に正しいルールを教えずに走ってしまうという状況もありますので、コロナの影響で学校での安全教育が止まっている中でも学校での安全教育の内容も再考すべきというご意見。そして、ヘルメットにつきましては、子供はヘルメットを着用するとしていますけれど、条例で子供に限らずヘルメット着用を努力義務としている自治体もありますので、自転車安全利用五則を再考すべきというようなご意見があったというところでございます。
- ・ 特に現行のフォローアップにつきましては、この後の具体的な措置のところでもご議論いただきますので、今回ご意見いただいた中身につきましては今回の課題とは必ずしもリンクはしませんけれども、貴重なご意見として次回以降の事務局の検討に使わせていただきたいと思います。
- ・ 次に今後の進め方でございます。次のページをご覧ください。
- ・ 前回の会議で現行計画のフォローアップをいたしました。今回は、関係者へのヒアリングの結果として主に現状の課題の整理、そして、次期計画の計画期間につきましてご議論いただきたいと思います。これを踏まえまして次回の会議につきましては、次期計画の目標、これは4つ目標として立てておりますけれども、これに関するご意見、そして、次期計画の施策体系、これは現行18ありますけれども、それに追加する、充実すべきものがあるかというご意見を頂いた上で骨子案を作成いたします。骨子案ができますといろいろな方の更なるご意見が伺えることとなりますので、関係者からも広く意見を募集いたしまして、第4回会議において、次期計画に盛り込むべき措置ということで、実務に落とし込むために今73の措置が書かれておりますけれども、これに対しての充実を図るべきものはどんなものがあるかということについてご議論いただきたいと思います。

考えております。事務局からは以上でございます。

- ・ なお、関連いたしまして警察庁から参考資料2が提出されておりますので、警察庁から説明をお願いいたします。

#### ○関係省庁（警察庁）

- ・ 警察庁でございます。本日、交通企画課長の佐野が急用が入りまして、代理で出席しております課長補佐の吉田と申します。よろしくお願いいたします。
- ・ 警察庁からは前回の会議でご指摘いただきました平成28年以降に自転車単独事故が増加しているその背景についてご説明させていただきたいと思っております。
- ・ 参考資料の2でございますが、左のグラフは前回の会議で出させていただいた資料と同様のものになりますが、黄緑色のグラフ、自転車単独事故が平成28年以降増加傾向にあるということでございます。右のグラフに移りまして、自転車単独事故の死亡重傷事故の件数について表したものでございますが、こちらは平成28年も減少傾向が続いているというものになりますので、自転車の単独事故に関しましては軽傷の事故が増えていると見ることはできないのではないかと考えてございます。
- ・ 次のページにまいります。車両単独事故の中でもこういった事故類型が多いのかということについて説明した資料でございますが、グラフを見ていただくと分かりますとおり、転倒が平成28年以降非常に増えてきているところでございまして、ほかにも工作物の衝突ですとか、こちらはその他道路外にはみ出てしまうようなケースですけれども、比較的低調だということで、やはり転倒の事故が多いということが分かるかと思えます。
- ・ 続きまして同じページ右側のグラフですが、こちらでも死亡重傷の事故件数についてみたものですが、転倒の事故に関しましても死亡重傷件数というものは下がっているということがございますので、以上のグラフから、転倒による軽傷事故が増加傾向にあるということが言えるかと思えます。
- ・ また、資料には無い話ではありますが、年齢層の構成率については、平成28年以降も大きな変化はなかったりですとか、一方で、一部の都道府県については平成28年以降かなり増えてきているというような状況もございまして、地域ごとで差が生じている状況なのかなと把握してございます。以前、座長からも事故の届出が増えたのではないかなというようなご指摘もあったと承知しておりますが、届出が増えたのか、それとも単純に事故が増えているのかということに関しましては、私共で把握している事故統計からは中々断定的なことは申し上げられないのかなと評価してございますけれども、警察庁といたしましてはこういった状況について把握しているということをご報告させていただきます。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。それではただ今ご説明いただいた資料について、委員の方々からご質問やご意見ございますでしょうか。

○羽原委員

- ・ 羽原でございます。ただ今警察庁の方から参考資料2についてご説明いただきましてありがとうございました。この結果で軽傷事故の増加ということでご説明ありましたが、この図表等の中でも見られるように、自転車であるのに割と死亡とか重傷事故も結構あるということで、その面から言いますと、自転車で死亡事故重傷事故があるというのはかなり重要な点ではないかと思ひまして、自転車に乗っている人がその自転車自体が車両であるという認識をほとんどせずに道路交通法を守るという意識も非常に薄い点が原因ではないかと思ひますが、その点、特に重視しなければならないのは自転車で死亡事故等が起こっているという点について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した。それでは警察庁の方からご回答いただけますか。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 警察庁でございます。ご指摘のとおり自転車に乗っていたとしても死亡重傷事故が一定程度あるということは私共としても大変重く見ております。一方で道路上は非常に危険が多々伴うということでございまして、当然自転車にもおっしゃるとおり道路交通法をきちんと守っていただくということをお願いしたいと考えているところですが、やはり自転車に乗っている方でも一定程度、だいたい7割ぐらいの方が事故が起こった時に何らかの法令違反をしているという状況がございますので、私共といたしましては、自転車だけではなく、歩行者も自動車もしっかりと交通ルールを守るようにということで広報啓発に取り組んでいきたいと考えてございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ 随分経年的に減ってきましたけどね。今のご意見なんかもそうですけれど、いまだに590件。ただ、死亡者数ではないんですね。ただ、そういう数字を少なくなってきたと見るのか、まだまだ多いと見るのか両面の見方があるわけで。後者の見方に立つと、自転車そのものが危ないものだし、ルール違反をすともっと危ないということ、引き続き、強烈に、はっきりと伝えていくようなことは必要だと思います。この点も今後の計画の施策に大いに関わってきますので引き続きのご議論よろしく申し上げます。どうもありがとうございました。

- ・ それでは (2) に進んで、関係者ヒアリングの結果がありますのでよろしく申し上げます。

#### ○事務局（長福）

- ・ 資料2の関係者ヒアリングの結果につきましてご説明させていただきます。
- ・ 1ページをご覧ください。
- ・ ヒアリングにつきましては、本年の4月下旬～6月中旬、ちょうどコロナの緊急事態宣言が出ている頃でございますけれども、そういった環境もございましたので書面で行いました。合計として128の団体の方からご意見を頂いたところでございます。次のページをご覧ください。
- ・ 以降ヒアリングの中身につきまして多分なご意見を頂いております。時間の都合もございまして、特に4人以上の方からご意見があったものにつきましてご紹介させていただきます。
- ・ まず、計画期間総論につきましては、目標がいくつか設定されておりますけれども、それは優先順位をつけるべきではないかというご意見があったところでございます。次のページをご覧ください。
- ・ 財政措置につきましては、補助金、交付金、助成の要望ということで、民間の設備投資に対する補助金をよろしく申し上げますというご意見が5つあったものでございます。次のページをご覧ください。
- ・ 以降、各論になりますけれども、4つの目標がある中の都市環境につきましては、自転車車線に関する設置に関し、道路空間の再配分ということで、自転車側にもっと寄った再配分をすべきではないかというご意見を7名の方から頂いております。また、法定外の表示、矢羽根とかピクトグラムというものがございまして、その意味の再整理を行うべきではないかというご意見。次の安全性の改善に関するご意見といたしましては、第1回会議において委員の方からもご指摘がございましたけれども、自転車通行空間、これをネットワークとして作るだけではなく、整備の効果をしっかりと検証すべきではないかというご意見がございました。次の整備後の維持管理に関するご意見ということで、整備後のメンテナンス体制というものをしっかりと体制付けることをすべきではないかというご意見もあったところでございます。次のページをご覧ください。
- ・ シェアサイクルの関係でございまして、サイクルポートの設置。道路や公園など様々な公共的な空間、あるいは民地にもサイクルポートが設置されておりますけれども、設置するための要件をもう少し緩和できないかというご意見があったところでございます。サービス提供エリアにおける自転車通行空間整備に関するご意見といたしましては、これも第1回会議でもご指摘いただきましたけれども、スローモビリティの空間を兼ねた自転車通行環境の整備ということで、超小型の低速の新しい乗り物に対しまして通行空間の方でどう受けるべきなのかというご意見があったところでございます。

- ・ また、情報通信技術の活用ということでGPSをしっかりとした活用をすべきではないかというご意見と、MaaSへの組み入れということでシームレスな交通手段とするために、これはシェアサイクル等が中心になるかと思えますけれど、シェアサイクルもしっかりほかの交通機関と連携してMaaSへの取組をすべきではないかというご意見もあったところでございます。次のページをご覧ください、
- ・ 国民の健康増進の目標に関する項目になりますが、駐車場の整備などに関するご意見として、自転車通勤を促進していこうという取組を行っておりますけれど、そのためのハード整備としてシャワーだとかロッカーといった整備も必要ではないかというご意見もあったところでございます。
- ・ 次に安全安心につきましては、自転車輸送を業とする者への教育ということで、これは宅配サービスなどで自転車がかかり使われているということが背景にあると思えますけれども、自転車を使って物を運ぶような人たちに対してもしっかりと教育を充実すべきではないかというご意見もあったところでございます。次のページをご覧ください。
- ・ 引き続き安全安心関係でございますけれど、自転車損害賠償責任保険等への加入促進の取組の施策への位置付けということで、ご覧のとおり現計画では保険につきましては、附則のその他というところに入っておりますので、これを今18ある施策の中の19番目に加えるべきではないかというご意見もいただいたところでございます。次のページをご覧ください。
- ・ その他ということで、やはりコロナの関係ということのご意見をたくさん頂いております。新しい生活様式としての自転車の活用、これにつきましては13名の方からご意見を頂いておりますので、新しい生活様式というものが今進んでおりますが、これが定着していきますと更に自転車を活用する必要があるのではないかというご意見だと認識しております。
- ・ 最後に、緊急事態宣言になりますと、どうしてもテレワークが増えるということで、運動不足になるというところもあります。そのための運動手段としての自転車をもっと活用すべきではないかというご意見があったところでございます。
- ・ 以上、かなり多数の意見を少時間の中でご紹介する形になりましたので、代表的なものについてご紹介させていただきました。また、頂いたご意見につきましては、後ほどの現状と課題や施策、措置、これらを議論する際の参考にしていただければと思っております。私からは以上でございます。

#### ○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。資料2にまとめていただきましたけれども、また後で全体の議論をしますが、この段階で何か確認しておきたいことがあれば、ご発言いただければと思います。よろしいでしょうか。では、資料2はこの4月～6月の間にこれだけの団体の方々、個人の方々から実際には書面でしっかりと書きいただきましたので、

ぜひこの委員会の中でも今後共有させていただきたいと思います。多くの方々が協力して初めて成り立つ計画だと思しますので、その思想でずっと進めたいと思しますのでよろしくをお願いします。

- ・ それでは次の議題（3）自転車を巡る現状等ということで、よろしくをお願いします。

#### ○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。資料3自転車を巡る現状と課題につきましてご説明させていただきます。この現状と課題につきましては、現在の推進計画の中の位置付けの中でも記載されていまして、その現状と課題ということ踏まえながら目標と施策、措置という三層構造の対策を講じているという構成になっております。そのため、次回以降、また目標だとか施策につきましてご議論いただく大前提としてのベースとなる現状と課題につきまして、事務局において整理しておりますのでご説明させていただきます。
- ・ 1ページ目をご覧ください。まず立て付けでございます。自転車活用推進計画は当然法律に基づくものでございまして、その要件といたしましては、政府は自転車の活用に関する施策、目標、措置を定めた計画を作らなくてはいけないという形になっておりますが、自転車の活用の推進に関する基本方針に即して書くという形になっております。それを受けまして、第8条のところ自転車の活用に関する基本方針ということで重点的に検討され実施される施策は次のとおりということで、①自転車専用道路等の整備から⑭観光までという14の施策が位置付けられておまして、最後にその他ということで、特に必要な施策ということがうたわれているというものでございます。これを踏まえまして次のページでございます。
- ・ 現行計画ではどのような整理をしているのかということでございます。右側のところに基本方針ということで15の基本方針を並べてみました。それを分類ごとにまとめた場合には4つになるだろうということで、目標1といたしまして自転車通行環境の役割拡大による主に都市環境という環境をグループとして位置付けられているもの。目標2といたしまして健康ということテーマにしたもの。目標3といたしまして観光促進という観点からのもの。目標4といたしまして安全安心、ということで現行の目標が設置されております。
- ・ これを踏まえて次でございますけれど、事務局において自転車を巡る現状と課題ということ整理させていただいております。
- ・ 黒字で書いているのが今の計画の中で書かれている現状と課題でございます。事務局といたしましては、引き続き、これらの課題について対応する施策を作らなくてはいけないと考えております。
- ・ 赤字のところ、この計画ができたのが平成30年6月でございます。概ね2年半ぐらい経っておりますので、その後の事情の変化、社会経済情勢にどんな変化があったのかということ事務的に追記しているものでございます。

- ・ 4つの目標について、都市環境から申し上げますと、やはり短中距離からの自動車利用からの自転車転換が必要であるということ。また、歩行者と自転車が分離された本来の通行空間の整備はまだ断片的でありますので、歩道を通行する自転車が多いですから、自転車で歩行者への事故への対応が課題だということでございます。これを受けて自転車通行空間の整備だとか安全教育というのが現計画でうたわれているというものでございます。また、コンパクトシティということを進める上で、環境にやさしく身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進が重要な課題であるということで、例えばシェアサイクルの促進だとかというものが入っているというものでございます。
- ・ 次は高齢者の問題でございます。地域公共交通サービスがなかなか厳しい環境になり高齢者の運転免許返納数が年々増加しているという中で、人生100年という新しい概念が出てきましたので、その中での地域の移動手段として、自転車の役割というのは拡大する可能性があるのではないかとということで、前回会議でも委員の方から移動寿命という概念のお言葉を頂きましたけれど、そういう高齢化社会、特に地方での高齢化社会への対応というのはしっかりすべきじゃないかとということで、現状と課題となっております。
- ・ また、都市環境関係で新しい課題といたしまして、やはり情報通信技術の飛躍的発展がございます。これを交通分野でもデジタル化が更に進むという可能性がございますので、これを自転車側の方でのMaaSやIoT、その他もろもろの施策ということも更に推進していくことが一つの課題ではないかとということでございます。
- ・ また、前回の会議でもご指摘ございましたとおり、新たな低速小型モビリティというが出てきておりますので、これを自転車の通行空間のところでのどのように受けていくのかということも課題として新しく出てきているのではないかとということでございます。
- ・ 2番目の目標である国民の健康増進につきましては、1番目が高齢者、2番目が子供、3番目が会社の経営、4番目が障がい者ということで、それぞれの目的に応じてしっかりと健康増進というところに位置付けるべきではないかとすることを課題として示しております。
- ・ 次の観光地域づくりにつきましては、インバウンドの需要回復を見据えと書いております。今までは、東京とか大阪のようないわゆるゴールデンルートを前提としておりましたけれど、最近ですと外国人の観光客というのが非常に激減しているという状況もございますが、いずれ復活するだろうということを念頭に置きまして、そのインバウンドの需要回復があるということを前提といたしましてその効果を全国的に波及させるためにも、自転車を活用した観光づくりは有望ですが、まだまだ受け入れ環境は十分ではないのではないかとということ。また、サイクルツーリズムが地域に与える効果といたしましては、やはり日帰りではなくて宿泊していただくということが地元にとっての経済効果ということでございますので、宿泊を伴う滞在にどうやって自転車の中で導

く必要があるのではないかとということ新しい課題としてご提示させていただいております、

- ・ 次の安全安心でございますが、自転車関連の事故を見ますと、先ほどありましたとおり自転車側に約6割でございますけれど、何らかの法令違反が認められ高水準であるということが続いておりますが、一方で自転車以外にも何らかの法令違反が認められるというような状況もあります。また、自転車通勤だとか、配達目的の自転車利用者というのが最近増えているという状況もございますので、現在の計画ですとどちらかという自転車の利用者に対する安全安心の取組ということを推進するべきではないかというようなトーンで書かれておりますけれど、もう少し風呂敷を広げまして、自転車利用者を始めとした道路利用者全体につきまして、安全意識の醸成を図ることが必要ではないかということでございます。
- ・ 次は高齢者対応でございます。自転車乗用車の死傷事故のうち65歳以上の高齢者が占める割合は20%である一方で、実際にお亡くなりになられた方々の占める割合は70%ということでございます。高齢者の安全安心ということも大きな施策として、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。また、消費者が安全性の高い自転車を購入することや購入後の定期的なメンテナンスということも引き続き重要ではないか。
- ・ 次は災害系でございます。東日本大震災や近年の大規模災害におきまして、災害時の移動手段として自転車が活躍しているということで、更にテコ入れが必要ではないかということでございます。そして自転車関連事故のうち自転車対歩行者の事故が増加傾向という中で高額な賠償も発生しているということで、これにつきましては、今、附則で書かれております自転車損害賠償責任保険等ということを受けるための現状と課題というところが抜けているところもありますので、やはり保険ということをしつかりと現状と課題の計画の中で位置付けてこれに繋がる自転車損害賠償責任保険等という言葉施策としてしっかりと位置付けるということが必要なのではないかとということで書かせていただいております。
- ・ そして最後になりますが、この4つの枠組みにはまらないものとしてその他というのがございます。これはコロナの関係でございます。国民のライフスタイル、いわゆる三密を避ける行動、ソーシャルディスタンスを行うこと、そして交通行動への新型コロナウイルス感染種の影響。これはできるだけ満員電車を避けるような取組につきまして、影響に変化が認められるという形になっております。ただこの影響が長期的に及ぶのかということについては、現時点では分かっていないところもございますので、仮にこのコロナの関係で新しい生活様式が定着するということが継続するようなことになりましたら、それを受けるような施策及び目標を設定するということも考えられるのではないかとということでございます。
- ・ 以上ご説明申し上げたものにつきまして簡単に参考資料を用意してありますのでご覧いただければと思います。

- ・ 参考資料3でございます。ちょっと足早に説明させていただきます。1ページをご覧ください
- ・ 先程Co2の話をしましたけれど、自動車からのCo2排出量というのが約3割ぐらいということで引き続き全体としては減少傾向でありますけれど、自動車からのCo2排出量というのも全体の3割を占めるという傾向が続いておりますので自動車交通から自転車への転換ということも大きな現状と課題として位置付けるべきではないかというものでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。これは前回の会議資料とさせていただきましたけれど、短距離の自動車から自転車への移行ということで、真ん中の表にございますとおり自動車のトリップ長は平均、一番多い利用帯が5km未満の4割ということでございます。かつ、自動車に乗ってられる方々は一人移動が中心ということでございますので、こういう中短距離からの自転車へのシフトということも現状と課題としてあるのではないかとこのものでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。こちら前回の会議資料で出させていただきましたけれど、自転車ネットワーク計画、これにつきましては各自治体の方で策定が進んでおりますけれども、実際の通行空間というところについてはまだまだ道半ばということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。こちら前回の会議資料で出させていただきましたけれども、自転車対歩行者の事故が増えているということを入れておりますけれど、一番右のところがございますとおり自転車対歩行者の件数につきましては平成21年と令和元年を比べましてもまだ1割も減少していないということでございまして、交通事故が5割減少していく中、自転車対歩行者の事故件数をいかにして減らしていくか、そのためには通行環境と安全安心の啓発活動というのはセットではないかということで掲載されております。
- ・ 次のページをご覧ください。自転車ということを考えていく中で「コンパクト・プラス・ネットワーク」という取組が進んでおりますので、街中でいろいろな都市機能を集約していきながら様々な公共交通機関がある中で、特にシェアサイクルなどを中心にどのように「コンパクト・プラス・ネットワーク」の中の交通機関としての自転車を位置付けるかということも課題ということで掲載しております。
- ・ 次のページをご覧ください。地域の公共交通サービスを巡る環境ということで、ご案内のとおり地方都市を中心に公共交通機関の利用者とか廃線が進んでいるというものでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。最近のコロナという影響で見ますと、やはり大手の民鉄、公営、鉄道、バス、タクシーいずれにつきましても大幅な落ち込みがあるということで、これが長期的に続くということになりますと、やはり自転車への転換ということもある程度進んでいくということも想定されますので、自転車側でどう受けるかと

いうことも一つの大きな課題ではないかということでもあります。

- ・ 次のページをご覧ください。高齢者の移動手段ということで、左側のグラフでございませうけれど、やはり大都市部につきましてはそれなりに自転車の活用ということで高齢者も使っていただいておりますけれども、特に地方都市に行きますとやはり車の利用ということが多いいということでございますので、特に地方都市での高齢者とかの移動手段としての自転車をどう位置付けるか、または、大都市の中で自転車というものをどう「コンパクト・プラス・ネットワーク」も含めて位置付けていくのかという課題であるということでもあります。また、右側でございますとおりの高齢者の運転免許申請の自主返納の数も増えておりますので、こういう自動車を運転できなくなられた高齢者に対して自転車側でどう受けるのかということも課題ということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。先ほどご説明させていただきましたデジタル化ということでございますが、Society5.0、AI、スマートシティ、5Gの活用、いろんなデバイスが出ておりますので、こういうものを自転車の中でどう活用を促していくのか、または、公共交通機関の仲間に入れていただけるような仕組みはないのかということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。これも前回の会議資料で出させていただきましたけれども、コロナ禍におきまして三密を避けるということで自転車の利用が増えているというデータでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。健康の関係でございます。厚生労働省の方でも自転車を乗ることによって健康増進に繋がるというような資料を付けさせていただいているところでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。子供の体力向上というところでございます。左にございませうとおりの、幼児期、保育園の時に外遊びをしていた児童というのは日常的に運動して体力も高いということで、今後身近でスポーツの楽しさや遊びを味わうことができる環境作りは幼児教育というところで健康を向上させるために自転車ということも活用すべきところがあるのでないかということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。先ほどの宿泊を伴う観光ということでございます。当然ではございませうけれども日帰りよりも宿泊を伴う方が地元にとっての経済効果が大きいということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。自転車と原付、事故の関係でございます。自転車の法令違反別に自転車と原付以上、車、二輪車とのぶつかりを示したグラフでございます。下の方にございませうとおりの、先ほど警察庁からご紹介ございましたけれども、自転車の中で約6割が自転車側にも法令違反があるということでございますが、ただ原付以上のところの第1当事者、第2当事者という目で見ますと、ほぼ全ての事故で違反が認められると、原付以上側にも何らかの違反が認められるということもございませうので、やはり自転車の利用者だけではなく、車の利用者も含めた総合的な安全教育ということも必要ではないかという問題意識でございます。

- ・ 次のページをご覧ください。高齢者の事故でございます。高齢者の死傷者数で見ますと全体の2割でございますが、これを死者数で見ますと全体の7割が高齢者ということもでございます。高齢者の安全安心ということも大きな課題ということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。次が定期的な自転車の品質を高めるための取組ということをご資料として付けさせていただきます。
- ・ 次のページをご覧ください。安全安心のところで災害時の自転車の活用ということが課題ということでご提案させていただきましたけれども、右側でございますとおり地方公共団体において地域防災計画の中で自転車を位置付けているという例がまだまだ少ないということがございますので、非常時や職員の参集だとか、災害が起きた時のパトロール、こういうものを地域防災計画の中に位置付けて自転車を活用していくという取組も必要ではないかということでございます。
- ・ 次のページをご覧ください。次はコロナの関係でございますので既にご紹介いたしましたので割愛させていただきます。
- ・ 最後のページになりますけれども、国民のライフスタイルや交通行動への影響ということで、先ほどコロナの影響でテレワークが増えたということでその結果どうなったかを見ますと、やはり運動不足になるということが一番大きな在宅勤務を行って困ることで考えられております。これを自転車を使うことによって運動解消に繋がる取組ということも一つの課題ではないかということでご提案したものでございます。
- ・ 以上、事務局から現状と課題につきましてご提案させていただきます。よろしく願いいたします。ご意見いただく前に、本日ご欠席の矢ヶ崎委員と絹代委員から、ご意見を頂きましたのでご紹介させていただきます。
- ・ まず、矢ヶ崎委員からは健康志向、感染予防の自然志向への対応ということで、矢ヶ崎委員は観光関係のご専門家でございますので、主に観光という観点からご意見を頂いております。
- ・ 1つは世界的に観光ニーズが増えているということでございますが、それをより快適な屋外へという傾向があるということでございます。その傾向に地方をサイクリングするというツーリズムというのは非常に有効なコンテンツですので一層の受入環境の体制整備を充実することが望ましい。その際には我が国の四季折々のいろいろなことがございますので、提案型の情報提供も大事だというご意見を頂いております。
- ・ 2つ目といたしまして、インバウンド観光への準備ということで、観光目的としての日本というのは外国人から比べても高く評価されておりますので、いずれインバウンドのお客さんが戻ってくるということを前提に積極的に取り組む地域を重点的に支援すること、また、国際的な大会やイベントにつきましても全国的に分散して行うことでのいろいろな工夫もできるのではないかとということ。
- ・ 3つ目といたしまして、宿泊型への誘導ということで、先ほど現状と課題でご説明いたしましたけれども、この指摘は非常に大事な方向だということで、宿泊型への誘導方策

について創意工夫を行ってそのノウハウを横展開してはどうかというご意見を頂いたところでございます。

- ・ 次に絹代委員の方からも意見を頂いております。スポーツ・健康につきましては、各地域の自治体側の必要性と思いつつもなかなか悩んでいる分野ではないかということで健康増進・フィットネスのための施策に誘導できるような方向が示せないかとのご意見を頂いております。
- ・ 2つ目といたしまして、走行環境、安全につきましては、年代別にルールや乗り方を伝えることが非常に大事ということでございます。また、学校だけでなく保護者も加えた低年齢からの指導が必要だとのこと。また、同時に高齢者への安全対策を更に充実すべきだというご意見。
- ・ 歩道上の安全確保ということで、どうしても歩道を通行する自転車がございまして、それへの対策が必要ではないかということ。そして事業者が使用する自転車ということで、これも配達とかをする自転車が増えているという問題意識かと思っておりますけれども、それに対する周知だとか保険の適用が課題だということ。インバウンドが加害者になる場合の事故ということでしっかりと保険としても位置付けるべきではないかというご意見。そして公共交通機関との連携、親和性の向上というご意見や交通公園など、乗り方を学べるような場所もしっかり確保すべきではないかというご意見をいただいているところでございます。
- ・ サイクルツーリズムの関係ですと、家族連れやカップル、女性など快適に楽しめるハードルの低いツーリズムの環境が大事だということ。また、エマージェンシーということで、事故が起きた時の自転車の方々への対応も大事。そして、ゲートウェイとなる空港ということで、確か愛媛県の松山空港ですとゲートウェイのところに飛行機を降りた方々に対する駐輪施設ということで整備されておりますけれども、このような取組がほかの地域でも進めるべきではないかというご意見を頂いているところでございます。
- ・ 最後になりましたけれども、ナショナルサイクルルートということをご皆さん全国で目指しているということですので、何を高めればナショナルサイクルルートになるのかという具体的なヒントを与えていく必要があるのではないかというご意見を頂いているところでございます。
- ・ 駆け足になりましたけれども今回ご欠席の委員からのご意見をご紹介させていただきました。以後ご議論方、よろしく願いいたします。

#### ○屋井座長

- ・ ありがとうございます。それではただ今ご説明いただきました資料3、それと欠席の委員の方からのご意見もありましたし、最初にご紹介のあった久保田先生の資料、これも見ていただきますと分かる通り、走行空間を整備して事故が非常に減っているというのが如実に表れている、歩道上を走っている自転車の事故も減っているという、そ

うというようなデータもしっかり出ていますので、そちらも参考にしながら議論をお願いします。

○長嶋委員

- ・ 長嶋です。確認です、資料2の8ページ、下から4行目のところ、自転車指導啓発地区路線における重点的な取締り実施に関する意見の内容に関して、監視カメラを活用した（自転車に対する妨害行為に対する）取締りの強化とあるんですが、これは自転車を取り締まれということでしょうか。それとも自転車に対する妨害を取り締まれということでしょうか。まずそれを確認させてください。

○屋井座長

- ・ ではお願いします。確認していただいている間にほかのご発言いただいておりますか。いかがでしょうか。

○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。こちら現状と課題のところは前回のものを更新するという理解でいるんですが、そうすると2ページ、自転車を巡る現状等、資料3ですが、ここの目標の一つ加えてはどうかというご提案をさせていただきたいと思います。当然自転車の産業があつてこそですし、あと車のように運ぶとか、ただ単に移動するとか楽しむとか、いろんな自転車の使い方がありますので、また、免許返納後の移動手段であつたりだとか、高齢化時代において地方部での移動手段の選択肢を増やしていくという観点からも、多様な自転車の活用の推進というものが非常に大事になると思っております、随所に良質な自転車を使っていこうであつたりとか、タンドムのお話とかもちよこちよこありますけれど、一つ目標を立てていただいても多様な自転車の活用をしていきたいと思いますというものを目標に掲げられるのが良いのではないかなと思います。
- ・ もう一点ですけれども、高齢者の事故が増えていたりですか、免許を返納した後の移動手段が無いこととかいろいろあるかと思うんですけれど、そこで一つ提案したいのが、前回の会議の時にもお話ししましたが、免許返納しようとする時点では自転車に乗ろうとするのは遅いと思いますので、例えば60歳とか定年を迎えた方々や、車依存しきってしまっている方々に対して早めに自転車に乗るなどの移動手段の選択肢を増やしましょうというような呼び掛けをしていけないかなと。その際に安全教室などをセットにして今時の安全ルールってこうなっていますよというようなことを教えて差し上げるような機会を高齢化社会を迎える日本では必要だと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。
- ・ 先ほど（長嶋委員からの質問）の件は分かりましたか。先にそちらからどうぞ。

○事務局（菅沼）

- ・ 事務局でございます。それでは先ほどの自転車指導啓発重点地区路線における重点的な取締りの中のご意見の詳しい内容ですが、そのままご意見読み上げさせていただきますと、「改正道交法で厳罰化された妨害行為が自転車に対して行われることの無いよう道路交通を監視するカメラなどを活用して取り締まるとともに、自動車運転者への教育を強化していただきたい」という内容でございました。

○長嶋委員

- ・ ということになるとですね、この項目に書くのが適切なのでしょうか。ここは、自転車側の違反に対して重点指導取締りを行ってほしいという趣旨の項目ではないと認識していますがどうでしょうか。
- ・ ここは项目的に言いますと自転車を取り締まるというような趣旨の項目です。その中に今事務局が説明した内容が入っていますので、ちょっと齟齬があるんじゃないでしょうか。8ページの下から4つ目の項に、監視カメラを活用した（自転車に対す妨害行為に対する）取締りの強化とありますが、そもそもこの項目は、自転車指導啓発重点地域におけるいわゆる自転車の取締りの実施についての意見を集約する場所になろうかと思えますがいかがでしょうか。

○屋井座長

- ・ 今の文脈から言うとですね、ご意見いただいた有識者の方のご意見は、車のドライバーに対しての教育してほしいという意見だったようですね。それがこの8ページのところには、確かにそういう趣旨に読めるように書かれているところまでは一致しているようには思います。ただそれが入っている左側が自転車指導啓発重点地区、路線における云々と書いてあるところがなんとなく齟齬があるので、それは自転車が教育しなくてはいけない場所ですよね。ご意見は自動車に対して教育してくれって言っているのだからちょっと入れる場所が違っているなっていうことになりますね。そういうことでよろしいでしょうか。

○長嶋委員

- ・ はい。そのとおりでございます。

○屋井座長

- ・ ではいずれにしても委員の方に共有するという話をしましたけれど、それぞれの意見を一度皆さんに共有してもらいましょう。今日それをいちいち読んでいったりすると大変だから、きっちりまとめていただきましたけれど、今後そういうところも見ていただきたいなと思います。それではまた楠田さんの方に戻りたいと思います。

#### ○事務局（長福）

- ・ 楠田委員ありがとうございました。多様な自転車の活用推進ということを目標の中に位置付けるという議論でございました。今の中でのご指摘のとおり健康の文脈だとか安全安心の文脈のどこかで多様な自転車を活用していくという文脈がでているところでございます。これを目標として新しく一つ立てるかということについては、その目標の中でまた施策として一つというわけにはいかないものですから、施策として3つ4つと並ぶようなものがあるのかというような観点からの検討ということでございますので。また、これにつきましては次回、目標と施策をご議論いただく際にご議論いただきたいと思いますが、そのための参考となる資料としまして事務局でも用意させていただきたいと思っております。
- ・ また、高齢者の中の安全教育の充実ということで、特に運転免許返納する前、高齢者になる前の60歳ぐらいからの安全教育の実施ということで、既に警察庁を中心といたしまして安全教育ということで高齢者への安全教育を実施しておりますけれど、更に充実していくべきかということにつきまして、警察庁とも相談しながら進めていきたいと思っております。

#### ○楠田委員

- ・ ありがとうございました。

#### ○屋井座長

- ・ どうも、ありがとうございました。ぜひ議論を継続させていただきたいと思います。
- ・ 今の楠田さんのお話もそうだし、自転車活用推進計画は法律に基づいて作っているところがあって、法律に書かれている、言わば目的というか目標に相当するものを受けながらやっていますのでね。だけれども大前提が自転車活用推進と言っているんだけど、確かに今日のお話を聞いていて、自転車活用推進と言う時の自転車というのには車両としての自転車、バラエティのある自転車をどう活用していくかというのがあるし、利用者とか目的のバラエティさをどうアコモデイトしていくかという点もあるし。あるいは、走行空間とか環境があってバラエティがあってこれもあるわけですから、いろんな観点が確かにあるので、その辺りをうまく総合的にやっていくのだという、そういう計画として目標を設定するということが妥当といえれば妥当でしょうから。3Kといっていた環境、観光、健康。プラスの3Kと言っているのに従来の安全はしっかりと4番

目で位置付けましょうね、こうやってきましたけど、その切り口ではないものも含めて大いに議論していただきたいなと思います。

- ・ それからもう一点、免許返納ですけど、私大賛成で、本当に自動車に乗れなくなってから自転車に移るといのは危ないですよ。やめてもらいたいと個人的には思っているので。そのリスクをしっかりと考えて乗ってもらわないと無理ですよ。だけどそれを、仕方ない、ほかに移動する手段が無いという地域、場所もあるし、歩道が無い道路がいっぱいあるわけだから、そういう中で使ってもらうためには早い時期から乗れるようにしておくとか、そういう理解を深めてもらうとか、そういうことを事前に取り組んでおくというのはすごく重要な点だと思いましたので、ぜひ取り組んでいただければと思います。ありがとうございました。

#### ○高橋委員

- ・ 楠田先生のおっしゃったことに関係するんですけど、多様な自転車を開発するというのも大事なので、前に私がお子さんを二人三人乗せても大丈夫な自転車の開発とか、そういうことも少し聞いたことがあるんですけど、多様な自転車の開発も促進していただきたい。作った上でそれを活用していただきたいというのがあるので、それを施策のどこに盛り込むかはお任せします。そういったこともお願いしたいというのが1点。2点目は先ほどの高齢者の自転車なんですが、安全意識というよりは、体力というか技能の問題ですね。もちろん安全意識も大事なのですが、体力が追い付かないとか技能が追い付かないとかあって。そこは安全教育とは別の話なのではないかというのが2点。
- ・ 3点目としては今小型モビリティの開発というのは前回お話をさせていただきましたけれど、実際、免許返納になる高齢者の方は自転車というよりは小型モビリティを利用していただくという可能性が高い。もちろん自転車でも構わないんですけど。そこで自転車と小型モビリティが仲たがいのするのではなくて仲良く移動手段を提供していくという、そういう視線が大事だと思いますので、だから前回もちょっと言いましたが、小型モビリティをどうするかと言う計画がちょっとでも良いから入って、走行空間が大事ですので、自転車だけじゃなくてこれからどんどん増える小型モビリティのために走行空間を確保したい、そのために差をつけてくれ、と強くアピールすればいろいろと世論を説得しやすいというところもありますので、その辺も打ち出していきたいなど。
- ・ 4つ目ということで、資料3参考資料の3ページで例の自転車の通行空間の整備状況が出てきて、前回もちょっと触れたのですが、車道混在とか矢羽根の整備が増えているのだけれども、自転車専用道路とか自転車道というのは増えていないということなので、次の計画を立てるときは、単に自転車通行空間と一まとめにした目標を掲げるのではなく、自転車専用道路についてはこれこれを立てるとか、自転車道についてはこれこれの目標を立てるとか。分野ごとに目標を立てていただきたい。それに向けてどうい

う予算措置とか支援措置が必要なのかというのを考えていただきたいと思います。その4つということになります。どうぞご検討よろしくお願いします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。高齢者の問題もあるわけで、最後の部分はどうかね、自転車道とか。法律上は15の施策があって、1丁目1番地とかいろんな言い方をするけれど、一番最初に出てくるのが自転車道等の整備ということで、ところが自転車道は1kmもできていないじゃないかということがあるわけだから、これは高橋先生もおっしゃっていただいたけれども、今回改めて計画を作っていくのであれば、その辺りについては一定程度は進んでいって、安全な走行環境を自転車のための環境を車道上というよりも、車道と分離された形で一定程度は作っていくんだという。その辺りがしっかりと、誤解を恐れずに言うと法律に書かれていることをやっていないじゃないかということで、とにかくそういうことになっちゃうから。我々はそうは言いながら十数年間は何も無いんだから、まずはせめて自転車通行帯でもということ。あるいはそれすらできないときには現実に車道上を走っている自転車があるならば、その安全のために車道混在でもせめて、ということで進めてきているわけですがけれども。ちょっとそういう感じではもはやなくなっているところもあるし。ヨーロッパやアメリカ、ほかの国を見てもかなりしっかり進めている。そういう価値が優先される、そういう時代にもなっていますから。タイミング的にはぜひその辺りに踏み込むということにはなると思いますのでよろしくお願いします。どうもありがとうございました。

○楠田委員

- ・ モビリティジャーナリストの楠田でございます。先ほど先生もおっしゃっていたように、高齢者は、安全より技能や体力の問題とありましたが、体に合った自転車を選ぶ人材育成みたいなもの考えた方が良いのではないかなと最近感じております。自転車に乗れなくなったらほかのパーソナルモビリティを検討するとかですね。やっぱり体に合った、体力、身体機能に応じた自転車を選んであげるといって、それも多分ちゃんと学問として研究されて、それを業界全体で自転車屋さんが学ぶとか、そういったことが促進されることによって、また、正しい自転車選びをすることで転倒が減るとかですね。ヘルメットを被るようにするとかあるかと思うので、そういった人材育成も検討されると良いのではないかと考えております。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。どうしてもそういう時代感というのかな、パーソナルモビリティの話が至る所に出てきちゃうわけですがけれども。パーソナルモビリティと言った時に何をイメージするかというのは結構人によって違いそうだから、その辺り

は共有しながら、この委員会は自転車中心なので。ただ、自転車と関わってくるであろうパーソナルモビリティという観点は大変重要ですから、議論の中に入ってくると思いますが、でもそっちが中心だということにはなりそうもないのと、どんなパーソナルモビリティが共存できたりできなかったりするののかということについては、ご発言いただくときにその辺りもクリアにしながらご発言いただいた方が議論としてははっきりするなと思います。例のスケートボードみたいなものをイメージされているか、あるいはシニアカーというのか高齢者が低速で歩道を走行するみたいなものを想定されるかによってもかなりイメージが違うので。高橋先生がおっしゃったのはどちらでしょう。

○高橋委員

- ・ 両方ありまして。だいたい最高速度でイメージすると良いのかと。時速20kmぐらいのキックボードがありまして、これは本当に高齢者という感じではないです。その場合は自転車と同じ扱いで自転車道を走行させていただきたいという要望が強いようです。ある程度高速の自転車と、キックボードのようなものが走行空間というものを必要としていて、安全に走行できるような状況にしないといけないというのが1点で、もうちょっと遅い時速6km、8kmぐらいになりますと歩道を通行させてほしいというような要望になりますので、それは歩行者との兼ね合いということになります。ただ現実問題として、走行空間の整備という感じだとキックボードが問題になりますし、電動車椅子みたいなものが、歩道が無くて非常に危ない状況で走行するという場面もありますので、そこはむしろ歩道整備ということになるのかもしれませんが、一応そのように整理しております。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ではぜひ継続的にその点も議論させていただきます。ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○羽原委員

- ・ 神戸大学羽原です。先ほどのご説明の中で、自転車対歩行者の事故が減らないという、これが大きな問題ということがありましたが、この事故対応といいますか、原因としてはどういふことがあるのでしょうか。

○屋井座長

- ・ ご質問ですね。どうもありがとうございました。警察庁さん、今分かる範囲で結構ですがお願いします。

○関係省庁（警察庁）

- ・ 警察庁でございます。事故の詳細なデータは持ち合わせていないのですが、先ほど国交省から説明があったように、自転車対自動車の事故については法令違反が6割ということで、一方冒頭私が申し上げましたとおり、自転車にも7割の法令違反があるということ。これは自連車対自動車以外にも、例えば自転車対歩行者であったり、自転車単独であったり、そういったところがあると自転車対自動車よりもやや法令違反をしている自転車は多くなっていくという実態はあるのかなというところで、やはり自転車側のルールが多少守られにくくなっているところも一定程度あるのかなとは思っております。以上でございます。

○羽原委員

- ・ わかりました。そういう対応の意味からも自転車側の安全装備として、例えばA IやI C Tを使って警報とか衝突防止装置とか、そういう安全器具を装着するとか装置を付けるとかですね、そういう自転車に装備する安全のための商品開発というようなこともちょっと必要かなとは思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。その点はいかがでしたか。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。自転車に関する商品開発についていくつかご意見いただいております。これにつきましては、現行計画の中では安全安心の中の国民安全意識の向上の中で、自転車の安全な利用を促進するという文脈の中で、措置といたしまして、高齢者の安全安心な自転車走行を始めとする自転車に対する多様なニーズに関しまして、民間企業等がニーズを発掘、製品開発等を行うことを支援することがうたわれているところでございます。

○羽原委員

- ・ 分かりました。

○屋井座長

- ・ それからもっとローテクだけれども、僕は最初から言っているんですけど、自転車にバックミラーを付けるととすごく安全性が高まるんですけどね。そういう規則も無いし、ルールももちろん無いんですけどね。バックライトというか、点滅型のライト、ちゃんとしたのを付けるのと、それからバックミラーを付けると、これは楽であるし、駐車車両がある場合も安全度が極めて高くなりますので、これを推奨したら、強制はで

きないけどね、そういった類のことはいろいろあると思うんですよ。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。じゃあ、またご意見をお考えいただいている間に私からもう一つ発言させていただきます。
- ・ 今日の資料の3ページ目の自転車を巡る現状及び課題という中で、歩行者と自転車の分離された、自転車本来の通行空間の整備は断片的であるため、歩道を通行する自転車も多く、自転車対歩行者の事故への対応が課題。これはまさにそのとおりだし、いまだに解決できていないということから言うとかかなり重要な課題なわけですよ。それを全国津々浦々でやるということよりは、問題が非常に深刻なところとか、あるいは今後継続的に重要なところというかな、そういう都市を中心にまずはしっかりと進めていければ良いと思います。そういう時に、従来の考え方は自転車ネットワーク計画をちゃんとつくりましょうねということで、自転車ネットワーク計画に準じてというか、それも参考にしながら地方版の自転車活用推進計画をしっかりと作ってもらうんだけど、その中には自転車ネットワーク計画を作るとはしっかりと前提ですよというか、条件ですよということが示されていました。今後もおそらくそこは揺るがないんだと思いますけど、ただ自転車ネットワーク計画というものは特定の道路、抽出した一部の道路だけで構成して行って、多少遠回りになるんだけどこの道を通ってくれたら安全に目的地までなんとか行けるんですよという、そういうことを将来に向けて市民の方に約束することなので、多少の時間はかかるという、そういうことだと思います。
- ・ ポイントはここから先なんだけど、その自転車ネットワーク計画を各自治体さんが作ってくれているんですけど、一部の自治体さんを見ると先祖がえりをしているというか、元に戻って自歩道をネットワークの一部に使えますということを明記されている推進計画などもあるんですよ。それは国の方針だとか今まで進めてきている方針とはかなり逆行するので、やはり自歩道が数多あって、そこを自転車が低速で徐行してというのは全然問題ないわけだから、大いにやっていただければいいわけなんだけれども、ただ行政として自転車を活用推進する上でしっかり自転車らしい速度で、サービスで通行できる空間を作ろうというときには自歩道は入らないので、万一入ったとしたら緊急避難ですよ。緊急避難で交差点部分だけはどうしても危ないから自歩道を通って下さいという場所があるかもしれないけど、ネットワークとして位置付けちゃうというのはちょっとあり得ないことなので、どこの市町村とは今ははっきりとは言いませんが作っているところもあるんですよ。そこではおそらく電動アシスト付き自転車なんて大いに普及してますよ。結構重いし速度も出る、そういうものが走っていく空間が歩道なんだっていうことを位置付けちゃうというのは、これは大いに困った方向性なので、そうならないような方向性と同時に実際に整備推進していく姿を、物理的に姿を見せないと、やっぱりついてきてくれないなという感じがしましたのでね、引き続いてすごく重要な課題ですけど、ぜひ次期自転車活用推進計画ではそういっ

た自歩道に戻ってしまうようなことにならないような、そういう手立てをしっかりとやっていたら大変ありがたいなと思います。ちょっと長くなったかもしれませんが、そろそろほかの委員の方々からご意見が出てきそうなのでいかがでしょう。

○楠田委員

- ・ よろしいでしょうか。1点がコメント頂きたいなと思っておりまして、体に合った自転車を選ぶ人材育成ということを皆さんどう感じになられたかということと、2点目が、やはり地方部に行くと、生活交通を地方でも自転車を使っていこうというところで、一方でまだまだ地方部で自転車に乗られているのは10代の学校の通学に使われていると思うんですが、いろいろ見て回ってもまだまだ子供さんの通学路が危ないなと思っておりまして、点検をちゃんとしてますというコメントをお伺いするんですけども、おそらく車に乗っている大人視点でコメントされているかなというのをすごい感じるんです。ですので自転車に乗っていない、車に依存した地方部においては子供さんの安全というのが皆さん共通して耳を傾けやすいところなので、まずはしっかり子供の通学路を一度見直していただきたいなと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。これは警察庁さんか内閣府さんで関連してご発言ありますか。子供の通学路そのものはここでケアできないけれど、そこと自転車の関係って非常に大きいんですね。お願いします。

○事務局（渡辺）

- ・ 通学路の方ですけども、数年前に通学路の痛ましい事故があったのを契機に、また、昨年、大津で園児の大きな事故があったことを契機に、仕組みとしては学校ごと、それから、去年はそれに園も含めた園ごとの交通安全の点検を、教育委員会や道路管理者、警察が一緒になって事故が無いように通学していただくということで、ソフト・ハードのメニューを出すという仕組みを作っています。それには歩行者が中心ではあるんですけども対象としては自転車も点検の中には視野として入っております。まだまだ達成具合が一部にとどまっているというところもあるので、また、自転車対歩行者の事故も減っていないということもあるので、その辺を更に点検してPDCAサイクルを回す際に自転車もしっかり見てもらうみたいな、そういった自治体への周知は考えられると思いますので、その辺は考えていきたいと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。被害者に成り得る自転車という意味と加害者に成り得る自転車という意味と、両方の面でおっしゃっていただきました。神奈川県みたいに小学生の

歩く道と別に自転車をちゃんと車道上を走れるような空間を作っていくみたいだね、そういうのもあるし、自転車のネットワークをだいたい小学校の近くに置かないとかそういうところもあるし。一方で車から見たら中学生、高校生ぐらいで自転車で通っていると危ないから車から安全な空間を作ろう、両方ありますよね。楠田さんのおっしゃっているのはおそらく両方ということですよ。楠田さん何かご発言ありますか。

○楠田委員

- ・ すみません。1点目の体に合った自転車を選ぶ人材育成を考えてみてはどうですかという意見なんですけど。
- ・ 高齢者は安全より技能や体力の問題というお話もあつたんですけど、そういった体の変化に応じて、自転車はいろいろ多様なものがあるのに知らなかったりとか、適正なものを選べない方が多いと思うので、それで転倒が起こったり事故が起こったりしていらっしゃる方もいると思うんです。なので体に合った自転車を選ぶ人材育成みたいなものがあっても良いのではないかなど。産業界を上げてそういうこととか、警察さんを含めてやっても良いのではないかなどと思います。
- ・ その関連部署の方々のご意見を頂きたいなと思っています。

○屋井座長

- ・ そうですね。これはどうだろう。経産省の関係、車両の関係からお願いします。

○関係省庁（経済産業省）

- ・ 経産省です。まず、自転車の開発につきましては、我々も重要だと思っております。やはり楠田委員のおっしゃられたように様々な人が新しいモビリティを活用するためには、その人の体に合ったモビリティを提供できるのが究極だと思います。一方でコストの問題とか、それを提供する側の企業の事情なんかにもよりますので、企業もビジネスの範囲内でそれをどこまでやれるかということがベースになると思います。多様なモビリティについては、委員の皆様ご案内のとおり自動車会社なども着手して開発していますし、あるいはベンチャー企業も具体的に出してきているということだと思います。ここから先は経産省の所掌の範囲を超えてしまいますが、それによって何が起きているのかということだと思います。現在具体的に動いている新たな小型モビリティが2つあって、先ほど高橋委員からも出ていましたが、電動キックボードが一つあります。もう一つは自転車と電動バイクの機能が二つ備わったモビリティというのがあります。どちらも道路交通法上は原付自転車に該当することになるので、車道を走らないといけなくて、自転車の専用道路は走れないというルールになっています。ハイブリットバイクにつきましては、これは警察庁と国交省が具体的なアドバイスをすることによって、自転車モードで走っているときは自転車専用道を走れるということ

で整理がついています。一方キックボードについては、本日のNHKのニュースにも出ていましたが、来年の3月まで福岡市で実証実験を行い、その上で自転車専用道路を走れるようにするかどうか検討をしていると思います。これは原動機付自転車が自転車専用道路を走れるかという問題なので、今までの法体系の中ではかなりチャレンジなことだと理解しています。これをずっと進めていくとどうなるかという、交通空間の今までの整理を根本から見直すということになるので、この自転車活用の中でそれを議論すべき問題なのかというのはあります。いずれにせよ経産省としましては、既存の法体系をベースにしつつ、新たなモビリティの開発というのも企業と一緒に進んで積極的に進めていくというポジションで施策を進めているところであります。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

○長嶋委員

- ・ すみません、長嶋です。楠田さんのお話にありました先ほどの高齢者の自転車の選び方を指導するということがありましたけれども、現状でも実は自転車販売士とか自転車点検整備士という制度がございます。この人たちは点検整備だけではなくて、安全な利用と自転車利用者との適合性等について指導するというような任を担っております。したがって、新たな制度というよりそういった方々に対する指導や、もうちょっと充実した教育をすれば良いのではという感じを持ちました。
- ・ それから、これから文章を作成していくと思いますが、資料3の自転車を巡る現状、先ほどからいろいろ議論が出ているページですけれど、その安全安心のところ自転車乗用中に死傷者の20%が65歳以上の高齢者であるということと自転車乗用中の死亡事故に占める割合が70%ということで、数字的には適切に表示されていると思うんですが、以前にも申し上げたと思いますが、死者数の中の6割はヘルメットを着用していないと思われ頭部損傷による死亡だということも現状として記載していただきたいと思います。それからその下のところで自転車対歩行者の事故が増加中と表現されておりますが、先ほどの警察庁の説明資料を見る限りにおいては自転車同士の事故も自転車対歩行者の事故とほぼ同じような状態で増加傾向にあると認識できます。また記載の高額賠償というのは2013年の自転車と歩行者の事故による賠償判決例9,500万円の話だろうと思いますし、それ以外にも横浜やそのほかのところでも高額賠償の事例が出ていることも間違いありません。自転車対自転車でも同様の賠償事例も発生している例もあるので、その辺りに留意した書き方をしていただきたいという要望だけ申し上げます。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ほかに本日のポイントなので最後の国民のライフスタイルという、新型コロナ関連のコメントなんかも入っていますけれどね、この辺りは何かご意見ありますか。

○高橋委員

- ・ 高橋です。全般的な質問で、例の18の措置がありますよね、目標の上に18の措置を掲げてあるので、今回、重点的にお話しいただいた点と、そうでないところがあって、例えば路外駐車場の整備とかシェアサイクルの整備とか、あるいは自転車競技施設の整備のようなものはあまり参考資料等に関連情報が出ていなかったの、その辺の扱いというのが事務局側でどうなっているのか。これはある程度達成済みであるとか、東京オリンピックなどは優先順位が下がるという、そういうことなのか、そうではなくて今回たまたま話が出ていないだけなのかというところですね。例えばさっき通学路の安全みたいなものは前回の計画を作るときにゾーン30の整備について、こうこうするんだみたいな話があったのですが、その辺の扱いは次の計画でどうなるのかというのがあって、もしその概況が分かるのであれば教えていただきたい。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。事務局からもお答えいただきますけれど、おそらく今最初におっしゃった点、すなわち18の施策があって今回の3年間という限られた時間の中でどこまで実現できているかということね。計画との対応でレビューするということは次回もまたやると思いますので、今回の資料にはそこまでは触れられていなかったとご理解いただければと思います。
- ・ それからゾーン30について、私もはっきりとちょっと記憶がないので、どういう脈絡、文脈で、ここの関係で議論したかっていう、もう一回レビューして、そこから面的に関係させて議論するということだと思いますので、よろしいでしょうか。

○高橋委員

- ・ 前は施策の中に安全性の確保というところでゾーン30をこれから指定していきましようということが確かあったと思うんですけど。ただ今回盛り込んでほしいというわけではなくて、その辺の扱いがどうなっているのか。

○屋井座長

- ・ 確認して継続的に取り組んでいるんだと思いますから、そういうものも踏まえてしっかりと安全を高めるために必要な措置を行っていくんだと思います。
- ・ それでは渡辺さんからお願いします。

○事務局（渡辺）

- ・ ゾーン30はいわゆる通学路も一部入っているんですけど、生活道路での交通安全対策としてゾーン30と、道路管理者側では例えばハンプとか、そういうのをやるという中の一つの自転車への交通安全対策として明記をされております。生活道路で言うと先ほどから出ている歩行者と自転車との事故や、一時停止のところで出会い頭で自転車同士がぶつかるみたいな、そういうのを念頭にしてのゾーン30と交通安全対策。それからエリアとしては重なるのですけれども、いわゆる通学路の交通安全対策というのがもう一つ施策としてはあるということをごさいますて、これ辺はまた次回以降、いろいろご意見いただきたいと思います。
- ・ 一方で交通安全基本計画の改定についても、現在、内閣府を中心に議論されておまして、これも来年度が改定の時期にありますので、そちらでも交通安全の視点から自転車も取り上げながら議論されていきますので、自転車サイドとしては、そこも両方視野に、横目で見ながら、自転車活用推進計画の中ではどう書いていくかということになるんだと思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。健康とか体力とかスポーツ関係とかね、そういうところも次回また、スポーツ庁さんもおられるけど、データ等見せていただきながら議論することになると思います。
- ・ あと個人的な意見ですが、シェアサイクルの必要性、重要性というのは結構それなりに高まってきているとは思うんですけど、防災というか、なかなか自転車活用推進計画の中で自転車の防災との関わりというのはあまりはっきりしないところもあるんですけど、私の記憶ではシェアサイクルなんかを災害時には一定程度無料で、開放して使ってもらおうみたいな、こういう取組が進んできたように思うので、その辺りの点をはっきりアピールするというのかな、シェアサイクルの公共性みたいなところを、災害時だけでも、それは必要な感じがしますよね。前回の計画では必ずしもそこがはっきり書かれていなかった気がするんですけども、そういうことを全国にたくさんあるシェアサイクルの事業者さんなんか協力していただけるといいと思うんですけど。どうですか。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。シェアサイクルの現状、あるいは課題につきましては、都市環境の中の3番目、「コンパクト・プラス・ネットワーク」との絡みで、自転車の利用促進が重要な役割を示しているということで、その文脈の中で現行といたしましてもシェアサイクルの利用促進というのが18の施策の中に位置付けられているという形にな

っております。今回明示的にシェアサイクルとは書いておりませんが、そういうところを意識して現状と課題を事務局として整理しているつもりでございます。

- ・ また、屋井先生からございましたシェアサイクル。防災に使うべき。確かに今、防災の関係ですと、いざ災害が起きた時に地方公共団体において配備するという形で計画には書かれておりますけれど、確かに最近ですとシェアサイクル事業者が地方公共団体と協定を締結しまして、災害が起きた時には公共団体の職員が無料で使えるような、そういう協定もできておりますので、そういう取組を推進するという観点からも防災の中にシェアサイクルということも入れるというのは今後の措置の中で位置付けるということも一つの今後の在り方かなと思っております。

#### ○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ついでに言うと、さっきの国民のライフスタイルとかポストコロナみたいな、地方都市は公共交通がそんなに混んでいないところもあるから何も自転車にシフトしなくて良いかもしれないけれど、大都市部は、東京なんかはやっぱり避けたいという方もおられるし、ただなかなか多角的な自転車走行空間を作るのにはまだまだ時間がかかりますし、そういうことから言うと、鉄道で来てちょっと混雑するところを避けながら降りる駅を変えて、そこからシェアサイクルを使って勤務先まで行くとか、そういう意味でシェアサイクルとの組合せで、選択肢というか、ルートは多様に成りつつありますからね。そういう意味で言うとその場面でもシェアサイクルのある種シームレスなサービスとして提供できれば公共性も高まる感じもしますので、そういう面も強調することができるかなと思います。どうもありがとうございます。
- ・ ほかはいかがでしょうか。ほかにご発言が無ければ次の議題にまいります。
- ・ それでは議題の4番目で構成の方向性や計画期間についてお願いします。

#### ○事務局（長福）

- ・ 資料4の時期自転車活用推進計画の構成の方向性と計画期間でございます。1ページをご覧ください。
- ・ 現計画でございますけれど、先程来ご覧になりましたとおり、本年度までということでございます。その中で、自転車の推進に関する目標と実施する施策ということで、先ほどの法律の基本方針である14の施策に応じて4つの目標をたてて、更に14の目標プラス15あるその他ということ进行分类いたしまして18の施策ということが位置付けられているということでございます。
- ・ 次期計画の方向性といたしましては、自転車活用推進法という法律の基本方針の15ある施策に基づく改定ということでございます。
- ・ ただし、社会経済情勢の変化を踏まえた改定が必要ということでございます。その際、

先ほど楠田先生からご意見ございました多様な自転車の活用の推進ということの一つの大きな目標に立てるべきかということにつきましては、事務局において目標を立てた際には、その目標の中にぶら下がる施策ということが複数あるよりは、まとまりのあるところになるのか、それともいろんなところに振り分けながらやっていくのか、または自転車活用推進のための計画でございますので、自転車の活用よりはその上の段階にあるような総合的なところになるのかということもでございます。ただし、4つの目標のところにつきまして、楠田委員からの宿題については次回精査させていただきたいと思いますが、18の施策につきましては概ねの骨格は維持しながらも施策の進捗とか社会情勢を踏まえたもの、先ほど自転車の開発と言うのは具体的な措置のところに掲げておまして、施策としてまとまりのある所ではないと、例えばそういうところにつきましても、あと高齢者対応ということにつきましても施策として書いていない、そういうことを踏まえまして、社会経済情勢を踏まえた施策と措置に関する改定ということを主眼として行っていきたいと考えております。

- ・ 目標のところにつきましては、次回、多様な自転車の活用推進ということが目標として立てられるだけの措置としてぶら下がるものがあるかということについて事務的に精査した上でご議論いただきたいと思います。
- ・ 続きまして次のページでございます。自転車活用推進計画の計画期間についてでございます。現計画については3つの考え方から2020年度までとしております。
- ・ 1つが自転車活用を実現していくためにはまずは長期的な視点が必要だというのが1点目です。2点目といたしましては交通安全基本計画他の計画が2020年度を計画の期間としていること。3点目といたしましては東京オリンピック・パラリンピックが延期になりましたけれども、計画策定当時は2020年を目指して総合的な対策をしていこうということで、長期的な展望を視野に入れつつ2020年度までとしております。次期計画の計画期間につきましては、今後、目標だとか施策についてご議論いただくためにはどういうスパンで考えていくのかというベースになるものでございます。これについて事務局からご提案させていただきます。安全で快適な自転車を利用できる社会を実現していくためには、やはり引き続き、長期的な視点は必要であろうと。ただし、自転車活用計画は政府の閣議決定計画ですので、交通政策基本計画や社会資本整備重点計画など他の法定計画の計画期間を十分配慮する必要があるということで、今の交通政策基本計画、社会資本整備重点計画、交通安全基本計画につきましては、現計画が2020年度までとなっておりますが、次期の計画につきましてはまだ決まってないところもございしますが、過去全て5年タームで改定しているということがございます。そういった視点を踏まえますと引き続き長期的な展望を視野に入れるということは前提としながらも、具体的にやっていく期間といたしましては5年後、すなわち2025年度までということで期間として区切った上で計画を推進すべきではないかということで事務局として提案させていただきたいと思っております。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。それでは何か質問ご意見ございますか。

○高橋委員

- ・ 先に一点だけ。計画が5年間ということで、この種の大きな計画を3年で新たに作るのは大変だと思うので5年で結構だと思うんですけど、先ほど言ったようにコロナの問題があったり、小型モビリティの開発とか普及があったり、いろんなものが速く動いておりますので、途中の中間地点で一度現状のみ直し、という程ではないんですけど、現状確認みたいな機会を設けていただければいいのではないかなと思います。それだけです。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ 私からも1点。2ページ目のところで現計画の計画期間というところで、計画名が3つ書いてある、交通政策基本計画とか。それ以外にもこの自転車活用推進計画に関わるのは、環境基本計画とか観光基本計画、あれも2020年で終わってちょうど今作り直しをしようとしているので、環境も観光も自転車と関わってきますから、その辺りも明示的に入れておいていただいた方が良いかなと思います。
- ・ それ以外にもスポーツ関係などはありませんか。

○関係省庁（スポーツ庁）

- ・ スポーツ庁です。スポーツもスポーツ基本計画というのがございまして、やはりスポーツ基本法に基づきまして5年ごとの計画となっております。一応そちらの方は再来年の4月、令和4年度からということになって1年ずれているということでございますが、こちらの方が先にできれば、スポーツ基本計画の中で、なかなか自転車ということでの明記は難しいのかもしれませんが、少し工夫をしていくことはできるのかもしれないと思っております。

○屋井座長

- ・ 了解しました。よろしく申し上げます。
- ・ 経産省さんの関係ではないですかね。

○関係省庁（経済産業省）

- ・ 残念ながら自転車なりモビリティに関係する基本計画については今思い当たるものはないので調べてみます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。ほかに何かご発言ありますか。事務局からはよろしいですか。
- ・ それでは今の事務局からのご提案というのに概ね沿って、5年間というのを一つの目安として作っていく。計画の組み立てについては今の計画に沿いながらですけどね。中身についてはもちろんこれからの議論でということになってくると思います。法律に基づいているところはそれをちゃんと踏まえながらということになると思います。よろしくをお願いします。どうもありがとうございました。
- ・ それでは最後の(5)その他にいきましょうか。お願いします。

○事務局

- ・ ご議論いただきましてありがとうございます。
- ・ 次回の有識者会議は11月10日の開催を予定しております。よろしくお願いいたします。以上でございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。それでは議事の方は終わらせていただきますので、すべて終了ですね。ありがとうございます。

○事務局（長福）

- ・ 長時間に渡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す。これを踏まえまして次回については具体的な目標だとか施策として、こういう体系がふさわしいのではないかという観点からご議論いただきたいと思います。事務局としても今回のご指摘を踏まえ必要な資料をご用意して活発なご議論ができるようにしたいと思っております。以上を持ちまして第2回目の会議を閉会とさせていただきます。