

自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和2年度第3回）

議事録

■日時場所

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

【議事】

- (1) 第2回における各委員からのご意見 …資料1
- (2) 目標及び施策体系について …資料2
- (3) その他

【委員出席者】

◎屋井 鉄雄	東京工業大学教授・副学長
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
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年度第3回自転車の活用推進に向けた有識者会議を開催させていただきます。本日司会を務めさせていただきます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。
- ・ 議事次第から順に、配席図、【資料1】として第2回における各委員からのご意見、【資料2】として目標及び施策体系について、また、参考資料を配布しております。
- ・ なお、本日は、久野委員、久保田委員、矢ヶ崎委員から欠席のご連絡をいただいております。出席者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。これ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

- ・ おはようございます。委員の皆様、今日もよろしくお願いいたします。それでは早速議事次第にあります（1）第2回における各委員からのご意見について、事務局からのご説明をお願いしたいと思います。

○事務局（長福）

- ・ よろしく申し上げます。ではまず資料1第2回における各委員からのご意見の資料をご覧ください。
- ・ 1ページをご覧ください。第2回における各委員からご意見でございます。
- ・ 総論といたしまして、今、4つの目標、「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」に加えて新たな目標として、「多様な自転車活用の推進」を追加すべきというご意見。また、計画期間につきましては、5年で良いが、小型モビリティの登場など世の中は早く動いているので、中間見直しを盛り込むべきではないかというご意見。また、環境基本計画や観光立国基本計画も自転車に関連する計画であり、かつ、期間が2020年まででございますので、前回の資料には掲載しておりませんでしたが、この2つの計画も計画期間を決める根拠の中に加えるべきだというご意見。
- ・ 「都市環境」につきましては、小型モビリティは高齢者の移動利用の増加が期待できるので、既存の自転車と仲良く移動できる手段を提供するべきですとか、関連しますけれども、電動キックボードにつきましては、速度によって対応というのは異なるのではないかというご意見。また、次は自転車通行空間に関してでございますが、車道混在が増えているが自転車専用通行帯が増えていないことから、今後、自転車が通る道の種類ごとにネットワーク計画、また、自転車活用推進計画の中での目標を作るべきではないか

という意見。そして、自転車通行環境の整備が引き続き重要でございますが、自転車活用推進計画にネットワーク計画を組み込んでいる自治体もありますけれども、中には自転車歩行者道をネットワーク計画の中に位置付けているところもあり、これが問題ではないかというご意見。

- ・ 次に「健康」でございますけれども、健康は、各地域で高い重要性を感じながらもなかなか自治体としてどう動かしていけるのか悩んでいる分野であるということでございます。競技、スポーツというよりは、健康推進、フィットネスの対策ということを誘導できるような方向性を示すことができないのかというご意見がございました。
- ・ また、「観光」につきましては、世界的に旅行環境ニーズは、安全・安心、健康増進ということで、いわゆる3密を避けるというのがブームになっている。そういう意味でもサイクルツアーというのは非常に有効であるし、かつ、宿泊型ということに取り組むことも非常に大事な方向性ではないかというご意見を頂きました。
- ・ 「安全安心」につきましては、地方の高齢者、特に高齢者が免許返納してから自転車の安全教育を行っているのでは遅いのではないかと。地方部で車に依存しないためにも、60歳ぐらいを対象に早い段階から安全教育を行うべきではないかというご意見。安全対策につきましては、自転車の死亡者の6割は頭部損傷でありノーヘルメットであることを記載してほしいというご意見。そして地方部では、自転車を持っているのは10代の子供が多いですけれども、大人の目線で通学対策を行っているので、利用者、子供目線での対策も必要ではないかということでございます。
- ・ そして頂いた意見に多かった多様な自転車の開発導入でございます。eバイクや電動アシスト付き自転車、そして高齢者向けの自転車、いろいろな商品開発がされています。高齢者への対応ということも踏まえまして、多様な目的の自転車の開発促進と普及が重要であるというご意見を頂きました。それに呼応いたしまして、車のように自動車の安全装備の商品開発を推進することも有効ではないかということで、例えばバックミラーは道交法上の義務ではありませんが安全装備としては非常に有効でございますので、これを推奨できないかということでございます。そして身体機能に応じた自転車選びをアドバイスできるような人材育成、これについても努めるべきではないかということでございます。
- ・ 最後に防災関係では、シェアサイクル事業者が協定を結びまして、災害が起きた時に無償提供できるような取組を行っておりますので、こういう災害の観点からも、シェアサイクルの利活用をアピールすれば、シェアサイクルという乗り物が、より公共性が高まるのではないかというご意見を頂いたところでございます。
- ・ 以上を踏まえまして、いくつかご意見があったものについて事務局の方で整理しております。
- ・ 2ページ目をご覧ください。多様な自転車の活用推進につきましてでございます。計画の柱として、新しく5つ目の目標として立てるべきではないかとご意見を頂いたところ

でございます。これにつきまして整理しますと、現計画においても自転車というものについての現状と課題を記載しておりますけれども、その前の冒頭のところで自転車というのは利用目的が買い物、通勤、通学など幅広く、また、いろいろなタイプの自転車が普及しているということがうたわれております。今、4つの目標のうち「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」それぞれに多様な自転車というのはどういうものがあるのかということ当てはめてみたのが下の表でございます。これによりますと、例えば「都市環境」ではシェアサイクル、「健康」の関係ですと、ハンドサイクル、タンDEM自転車等、「観光」という意味ではeバイク等、「安全安心」ですと全ての自転車ということがあると思います。利用目的も多彩でございますが、また、通行空間もいろいろなところを通っている、こういう形で整理できるのではないかと。そういう意味で見ますと、多様な自転車の活用推進につきましては、今ご説明いたしましたとおり、4つの目標にそれぞれまたがるようなものでございますので、引き続き、現状と課題の冒頭の4つの目標にまたがるような形で、例えば現状ですと様々な自転車が普及していると書いてありますが、その様々な自転車の普及と開発が更に求められるような表現振りをした上で、「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」の4つの目標それぞれに関連する施策がございますので、それぞれの施策の中で推進するという形はどうかということでございます。

- ・ 次のページをご覧ください。計画の期間でございます。これにつきましては前回の会議の資料でお示しした際、環境基本計画と観光立国推進計画が抜けておりました。改めて調べてみますと、環境基本計画につきましては5年程度を目途に見直すということ、また、観光立国基本計画につきましては本年度末までということもございまして、いずれも考慮すべき計画だということで記載を追加しております。ただし、計画の案につきましては、長期的な展望を視野に入れつつ2025年度まで、いわゆる5年間ということ想定しているところは維持しているということになっております。
- ・ 次に計画の中間見直しのご意見を頂きました。小型モビリティの登場など世の中は早く動いているので、計画期間は5年で良いけれど、中間的な見直しを盛り込むべきではないかというご意見でございます。事務局で調べたところ、国の各種計画において、中間評価ということ位置付けているものは、その計画期間が概ね10年以上のものが多いうことでございます。具体的な中間評価位置付けと計画の例としていくつか提示しておりますけれども、いずれも中間見直しを5年ごとということやっておりますが、計画期間としては10年だとか15年というような、かなり長期の計画となっております。ただ一方で、現在の自転車活用推進計画を見ますと、計画のフォローアップと見直しということで、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度当初に施策の進捗状況等に関するフォローアップを行った上でその結果を公表するということになっております。これを受けまして、今後の取り扱いでございますけれども、交通政策基本計画や交通安全基本計画、社会資本重点計画など、いずれも5年計画のものでございますが、

そういうものが、現在、改定に向けて検討中でございます。ただし、まだ最終的な計画のフォローアップだとか、中間見直しのところをどうしていくのかというところの議論はまだ至っていないということになっております。これを踏まえ、現在、改定に向けて検討中の交通政策基本計画や社会資本重点計画など、いずれも計画期間が5年というものでございますので、その書き振りを踏まえ、また今後ご相談させていただきたいと事務局として提案させていただいているところでございます。

- ・ 次に5ページをご覧ください。新たな低速小型モビリティの対応でございます。表の中で立ち乗り電動スクーターや搭乗型移動支援ロボットなど、いわゆる新たなモビリティと言われているものを列記したところでございます。これにつきましては、今のところ道路交通法上の分類におきましては、いずれも原動機付自転車という扱いになっております。これにつきましては1回目と2回目の会議において委員からもご指摘いただいたと思いますが、新たな低速小型モビリティについては自転車ではないということで、ストレートに自転車活用推進計画の中で活用推進ということ盛り込むというのはなかなか難しいのではないかとございまして、ただし、自転車の走行空間に影響を与える可能性がある、例えば自転車専用通行帯などを将来このような低速小型モビリティが通行するという形になりますと、既存の自転車との関係を整理しないといけないとございまして、これにつきましては、自転車通行環境の整備、具体的には、警察庁と国土交通省とで合同で策定しております「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の中で、必要な措置を講ずるだとか、安全対策ということで速度の違う乗り物が同じ空間を走るということでの安全対策という形で受けてみてはどうかとございまして。
- ・ 次に6ページをご覧ください。免許返納の後に安全教育を行っても遅いのではないかとというようなご指摘を頂きましたものに対する現状をご紹介します。現状でも、運転に不安を感じた方に対して、警察庁において安全運転の相談窓口の利用を呼び掛けております。また、免許返納後の生活の助言も行っておりまして、例えば東京都の取組でございますけれども、高齢者向けの自転車安全利用講習会というものを設けております。特に問題意識といたしましては、自転車関係事故による死亡者のうち高齢者の割合が高いということで、東京都では運転免許返納者の増加に伴う自転車利用の増加ということを見据え、できるだけ早い段階から自転車の安全利用講習などの取組を行っているということをご紹介します。
- ・ 次に身体機能に応じた自転車のアドバイスというような人材育成ということをもっと推進すべきではないかというご意見でございます。これにつきましては、自転車協会において「BAAアドバイザー」という制度を設けております。この中で自転車整備士だとか自転車安全整備士による点検整備と組み立てられた状態での利用者への提供ということを条件に、BAAアドバイザーのいるお店での自転車選びということで、パンフレット等を示しながらBAAアドバイザーの方で身体機能に応じた自転車を選ぶということ

を行っているものでございます。

- ・ 今後の進め方でございますけれども、1回目で現状のフォローアップ、第2回目で現状と課題と計画期間を整理させていただきました。今回ご議論いただきたい内容につきましては、次の資料で登場いたしますけれども、次期計画の目標、現在4つありますけれども、そこをどうしていくのか。次期計画の施策体系として18の施策がございますが、そこについての追加、充実すべきものについてご議論いただきたいと思います。それを踏まえますと、骨子案という形でできますので、それを作成した上で公表したいと思っております。そうなりますと、本日の委員の方以外にも自転車関連団体の関係者の方などからも幅広く意見聴取を行いたいと思っております。それを踏まえまして、次回第4回のところで次期計画に盛り込むべき措置ということで、これは具体的に18の施策の下に73の措置が個別に列記されておりますが、これにつきましてもご議論いただいた上で素案という形で進めていきたいと考えているところでございます。事務局から説明は以上でございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは、今の事務局からのご説明の内容に関してご質問、ご意見ありますでしょうか。
- ・ それでは高橋先生お願いします。

○高橋委員

- ・ 5年の計画の中で、途中でフォローアップを入れていただけるということで、それで構わないと思います。中間見直しという名称はともかく、動きが早いので、毎年そのフォローアップをしていただければ充分かと思えます。盛り込んでいただいてありがとうございました。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。

○楠田委員

- ・ 楠田です。自転車協会さんのBAAの制度の取組なんですけど、現状を自転車屋さんを確認すると、自転車屋さんでは納車時にブレーキなどの説明すら一般的にされていない状況で、更に体に応じた自転車選びということも多分できていない状況だということです。やっているけれど実際にはできていないという状況をしっかり受け止める必要があるかなと思いました。あと、先ほどのフォローアップなんですけれど、現計画の期間にもフォローアップを毎年しますっていう話はあったんですけど、無かったので、進捗確認みたいなものが必要だと思うので前回行われなかった理由等を教えていただ

ければと思います。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。
- ・ 絹代さんから先に伺いましょう。

○絹代委員

- ・ 前回お休みしてしまったので、もう話題になっていたかも知れなくて重なっていたら申し訳ないのですが、多様な自転車の活用についてちょっと教えていただきたいくて。私自身、多様な自転車の活用は大賛成なのですが、普通自転車の枠を超えてしまう自転車で、自転車歩行者専用道の通行ができなかったり、自転車専用レーンもどういう判断になるのか分からないような状況なのですが、この多様な自転車の活用というものを推進する中では、例えばハンドサイクルであったり、カーゴ車も大きなものが出てくると思います。昨日、北海道での会議に出席していたのですが、観光の中でも自転車の観光は途中で買い物ができないのが、今、経済的にお金を落とし難いというのがネックになっておまして、例えばトレーラーみたいなもので、後ろに大きなカゴとか箱を付けて、そこでどんどんお買い物をするようなお買い物ライドができないかという案があって、他の土地でもそういう直売所を周るようなライドをしているところもありまして、普通自転車の枠を超えたものがどんな形で通行するかということも、同時に広報をしたり、ルールを整理したりというのも前提として含まれているのかどうか教えていただけたらと思います。私からは以上です。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。

○羽原委員

- ・ 神戸大学の羽原でございます。1点だけ気になる点として、自転車は、その構造上の単純性や利用上の簡便性の割に、事故が起こると、死亡事故に至る可能性が予想以上に高いため、一つの目標として、死亡事故だけでもできるだけなくすというような発想を入れる必要はないでしょうか。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。今お話しいただいた点は後ほどの議論にも関わりますので、またそこでも議論したいと思います。
- ・ とりあえずこの段階で、事務局からのレスポンスをお願いします。

○事務局（長福）

- ・ まず、高橋先生からのフォローアップの件につきまして、ご指摘ありがとうございます。関連する交通政策基本計画や社会資本重点計画などの書き振りと合わせて整理していきたいと思っております。
- ・ それから楠田先生からのBAAのアドバイザー制度につきまして、どういう実態になっているかというところを把握できていないところもありますので、しっかりと実態を把握しながら次の計画の措置に反映させていきたいと思っております。また、フォローアップにつきましては、毎年フォローアップを行った上で公表するという形になっておりましたが、事務局において、毎年、各省庁等からフォローアップのデータをもらっていたんですけども、恥ずかしながらそれを公表というところまで至っていないところもございます。事務局の反省ということで、今後しっかりと毎年フォローアップ、公表という形で行わせていただきたいと思っております。
- ・ また、普通自転車の枠を超えた自転車につきましては、いくつかルールがあると思っておりますので、次回の委員会までに整理した上でご説明したいと思っております。
- ・ また、死亡事故を無くすための活動と死亡事故ゼロということを目指すという発想でございますが、今の交通安全基本計画でも究極の目標として死亡事故ゼロということを掲げておりますので、そういう発想を踏まえたものが措置の中でも入れ込めるように今後整理していきたいと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。関連して何かご発言ありますか。
- ・ 内閣府さんお願いします。

○関係省庁（内閣府）

- ・ 内閣府でございます。私共の方で交通安全基本計画について担当しております。先ほどもお話ございましたけれども、交通安全基本計画におきましても、交通事故の無い社会を目指してということを究極の目標に掲げ、各5年単位でそれぞれ目標値を設置させていただいているところでございます。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ほかよろしいでしょうか。それでは次の議題に進んでから、また関連してご発言いただければと思います。
- ・ それでは次の議題ですね。目標及び施策体系について【資料2】のご説明をよろしくお願いします。

○事務局（長福）

- ・ それでは資料2の目標及び施策体系につきましてご説明させていただきます。まず1ページをご覧ください。
- ・ まず、今の計画の立て付けでございます。自転車活用推進法の中では14の基本方針に即して自転車の計画を作るべしということがうたわれております。これに基づきまして、現在18の施策が整理されております。そしてその18の施策というものを項目別、分野別に類型化していくという作業を行った結果、現在の「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」という4つの目標にさせていただいたということでございます。
- ・ 14の基本方針と18の施策との対応関係でございますが、自転車専用道路等の整備につきましては3か所。「都市環境」のところでは2か所、「安全安心」のところでは再掲の1か所です。
- ・ また、「健康」のところでは国民の健康の保持増進という枠組みの中で施策としては自転車を利用した健康づくりの啓発活動だとか、自転車通勤の促進ということが分かっているということになっております。
- ・ また、「安全安心」の交通安全に関する教育及び啓発につきましては、国民向けの交通安全意識の啓発と学校における交通安全教育ということで、14の基本方針の中から自転車専用通行帯として2か所、国民の健康保持として1つ追加、交通安全に係る教育の啓発ということで1つ追加ということで、今18の施策ということが続けられております。
- ・ また、法の附則の中で自転車に関する損害賠償を保障する制度について検討することがうたわれています。これを踏まえまして、これは施策の18に入っておりませんが、現計画ではその他のところで、自転車損害賠償責任保険等に関して掲げられているというのが今の体系になっております。
- ・ 次のページをご覧ください。それを受けた上で目標と施策体系についてご議論いただければと考えております。このような形で3つ用意しております。
- ・ 社会経済情勢の変化。例えばこれまでご議論いただきましたように、高齢化が進展している、免許返納の方々も増えている、特に地方部の交通をどうしていくのか、また、多様な自転車ということで、高齢者向けにも対応できるような自転車の普及開発が必要ではないかということ。
- ・ そして情報通信技術の発達。これは主にシェアサイクルということで、今、GPS機能を搭載しているようなシェアサイクルも増えておりますので、例えばそういうデータを使った上で地域の自転車ネットワーク計画に位置付けられないかというもの。
- ・ また、車両と利用者の多様化という議論、そして、新しい生活様式ということで、コロナを踏まえた行動変容ということも踏まえまして、施策体系を事務局の方で整理しております。
- ・ その結果新たに、施策として2つ追加できないかということを考えております。目標のところには赤で記しておりますけれども、1つ目としては「安全安心」の項目で「多様な自転車の開発と普及」。これにつきましては現計画では、「安全安心」の枠組みの中の

73の中での措置においてうたわれているところでございますけれど、これまでの会議の中でも、やはり多様な自転車の普及開発が必要だというご意見を頂きました。また、そういうことを踏まえまして、多様な自転車の開発と普及ということを施策として追加できないかというものでございます。また、損害賠償責任保険等への加入促進につきましては、現計画では附則に基づくということで、18の施策の中に入れておりませんが、これにつきましても損害賠償責任保険等への加入促進ということで施策として追加させていただけないかということでございます。

- ・ 従いまして18の施策につきまして、追加2項目ということで施策体系をしてみてもどうかということでございます。また、それを踏まえて目標を整理いたしますと、新たに入ってくるのが「多様な自転車の開発促進」と「損害賠償責任保険等」ということがあります。いずれもこれは、「安全安心」という枠組みの中で捉えられるのではないかとということでございます。これを踏まえますと目標といたしましては、18の施策に2項目の施策が加わりますけれども、目標体系としては現在のとおりの4つの類型ということを引き続き維持した形で整理してはどうかということでございます。
- ・ そして、今、新型コロナの影響、収束のメドというのがまだ見えてこない状況でございます。今後5年間の長期計画ということになりますのでこの計画の期間内でも引き続き影響が出てくるのか、具体的には公共交通機関での3密を避けるような行動ということで、それを受ける形で自転車利用者が更に増えていくということもあり得るのかということにつきましては、今後の状況を注視しながらも、計画における扱いを引き続き検討していきたいと考えております。なお、新型コロナの影響の長期化が見込まれる場合につきましては、他計画、具体的には交通政策基本計画が中心になりますけれども、その中で例えば満員電車を避けるような行動様式が定着するような動きということが計画の中に盛り込まれているという形になりますと、それを受ける側としても、新型コロナを踏まえた自転車の新たな生活様式、行動変容を踏まえた自転車の取組ということも出てくるのではないかとということでございます。従いまして他の計画における取扱いを参考にした上で、内容によっては、今、「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」と目標が4つ掲げられておりますけれども、そこに横串を指すような形で1つの目標として、新しい生活様式の対応ということを加えるということも検討していきたいと思っております。ただし、その場合でも自転車活用推進法に基づく施策は幅広く行っておりますので、加わりました20の施策を再掲という形で掲示した上で、横串という形で新しい生活様式の対応を入れるということも、今後の新型コロナウイルス感染症の状況だとか、それを踏まえた他の関連する計画についての議論を踏まえながら、引き続き整理していきたいと思っております。現状4つの目標というのは維持しつつ、新たな要素として2項目、「多様な自転車の開発普及」と「損害賠償責任保険等への加入促進」ということで、2項目追加した4つの目標と20の施策体系ということで整理できないかと考えているということでございます。これを踏まえて次回第4回目の委員会までの間

に関係省庁ともよく議論し、関係団体の方からもご意見を頂きながら、措置のところを充実させていきたいと考えているところでございます。特に自転車通行環境の整備というところにつきましては、今の政策の中でも3項目掲げられているところで、非常にベースとなるようなところでございますので、国土交通省においてこれからもしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

- ・ また、施策そのもののフォローアップにつきましては、第1回目の会議においてご議論いただいたところでございますけれども、自転車活用推進計画が策定されてから2年6か月という状況でございます。各省庁において各施策の進捗状況の評価を試みましたが、いずれもやはり道半ばというところで「○」「×」「△」で言う「△」の指標がほとんどでございます。従いまして今掲げられている措置についても引き続き充実させていくということを事務局として認識しているというところでございます。説明は以上でございます。ご審議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。
- ・ 参考資料1についてのご説明はいかがでしょう。

○事務局

- ・ 参考資料1につきましてもご説明させていただきます。こちらは第1回目の会議の資料と同じものでございます。1ページ目が自転車の活用に関する指標ということで、現計画の中で掲げている指標でございます。指標につきましては次回の会議においてご議論いただきたいと思いますと思っておりますけれども、1つの目標ごとの進捗状況が見えてくるものではないかということでお示しているものでございます。
- ・ 目標1につきましては、自転車通行環境の計画的な整備について、自転車活用推進計画を策定した公共団体の数を2020年度に200団体を目標としておりますが、本年9月末日時点では93団体になっております。また、シェアサイクルの普及促進につきましては、目標値で1,700か所に対して実績値が1,589か所ということになっております。
- ・ 次のサイクリングルート、モデルルートにつきましては、40ルートを目標としておりますが、これは56ルートということで達成しております。
- ・ 次に安全性の高い自転車の普及促進ということで、自転車の安全に係るマークの普及率につきましては、目標42%に対しまして39.8%でほぼ目標通り。自転車運転技士の資格取得者数につきましては、84,500人の目標に対して81,971人ということでございます。
- ・ 安全安心につきましては、第10次交通安全基本計画において自転車乗用中の死者数を道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させるということを目指するという目標を作っております。これに対しまして、先ほど羽原委員からもご指摘ございませ

たとおり、自転車乗用中の死者の減少割合というのが2017年と2019年を比較しますと9.6%の減少にとどまっているということでございます。ただ一方で、交通事故全体の死者数の減少割合につきましては2年間で13.0%の減少があるということでございますので、やはり自転車の乗用中の死者数の減少割合というのは全体の交通事故の死者数の減少割合と比べてまだまだ十分ではないということでございます。

- ・ このような指標を掲げさせていただいた上で、次回第4回目の会議の中で、新しい施策の目標値だとか、それに対する新しい指標につきましても、ご議論いただきたいと思っております。
- ・ 次のページ以降は、分野ごとの施策の措置の実施状況を、各省庁等をお願いしまして整理した資料でございます。これにつきましてはちょっとボリュームが大きいので、ぜひ参照いただきながら議論を進めさせていただければと思っているところでございます。私の方からは以上です。

○屋井座長

- ・ はい、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の内容につきましてご議論いただきたいと思えます。よろしく申し上げます。

○羽原委員

- ・ 神戸大学の羽原でございます。今ご説明いただいた中で私の認識が不十分で申し訳ございませんが、自転車の活用の推進に関する指標に施策として項目が挙げられている中に、先ほどご指摘があった自転車に係る損害賠償責任保険等への加入促進という項目は、特に入っていないですが、その辺はいかがでしょうか。確認のためにお伺いさせていただきます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ 楠田さんお願いします。

○楠田委員

- ・ 指標のところなんですけれども、冒頭で触れた安全な自転車の使い方であったりとか、身体機能に応じたことを指導できる方々の育成っていうのをもうちょっと強化していただきたいなと思っています。なぜかという、やはり自転車の情報を入れる時って自転車を買う時が一番多いかと思うので、一般の方、一般の社会人になった時の情報収集の機会はその辺りしかないと思うので、その際にしっかりと自転車の使い方であったり選びとかというものを考える必要があるかなと思うところが一つ、多様な自転車開

発というところ、何か数値を入れていただけないかなと思っております。あと、免許返納後の移動手段に自転車を検討されている方は早めにみたいなこともできたら良いかなと思っていることと、自転車道を整備した後の効果測定も検討していただきたいかなと思っています。ありがとうございます。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。

○長嶋委員

- ・ 長嶋です。よろしいでしょうか。先ほどの話とも関連するのですが、目標及び施策体系についての資料2を見ますと、1ページ目が現状、2ページ目がこれからの目標及び施策体系という趣旨で作られていると理解をしています。「安全安心」の中に「多様な自転車の開発普及」と「損害賠償責任保険への加入促進」という2項目を新たに加えるという趣旨かと思いますが、そのような形でぜひよろしくお願ひしたいと思います。なお、損害賠償責任保険への加入促進となっておりますが、小委員会では、損害賠償責任保険等への加入促進ということで、「等」が入っていたかと思いますが、その点の確認のみお願ひしたいと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ この辺りで事務局から一度お願いします。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。まず、指標として損害賠償責任保険の加入促進に関する指標がないということでございます。これにつきましては経緯がございまして、現在、自転車活用推進法の中では法律の附則第3条1項の中で、自転車の運転に関し、道路交通法に違反する行為の対応の在り方を検討すべきということが法律でうたわれております。これを踏まえまして現在の計画ですと、最後にある自転車の活用に関する施策を総合的に推進するための事項という項目4の中で、地方公共団体に対して条例等による損害賠償責任保険等の加入促進を要請するとともに、損害賠償責任保険への加入状況を踏まえつつ新たな保証制度の必要性について検討を行うということをされました。これを受けて羽原先生を中心に「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」で損害賠償責任保険等への加入促進とそのため都道府県等における保険への加入義務化の条例制定ということをうたっていただいたところでございます。そのような経緯がございまして、現行18の施策体系の中には入っていないということから、それに対応する指標としては現在入っていないという形になっております。ただし、現在、47都道府県のうち、加入義務と努力義務を含めて半分ほどで制定いただいております。

ますので、次期計画の中でも新しい指標として位置付けるということは十分あり得る
と考えております。長嶋委員からご指摘ございました損害賠償責任保険の「等」でござ
いますが、「等」につきましては損害賠償責任保険以外にも共済というものがございま
すので、損害賠償の委員会の中でも「等」ということはかなり意識した上で書かれてお
りますので、今回も共済も含めるという形で整理しているところでございます。

- ・ また、人材育成、安全な自転車を使うための人材育成につきましてはの指標につきま
しても、今後、関係省庁と検討しながら進めていきたいと考えております。また、免許返納
後の移動手段とか、自転車の専用通行帯を整備した後の効果の検証につきましては、こ
れもまた現行の措置に関わるところでございますので、自転車専用通行帯など整備し
ただけではなく、整備目標を作るべきではないかという議論とセットにする形で措置
として盛り込む方向で検討していきたいと考えているところでございます。以上でご
ざいます。

○屋井座長

- ・ 今の事務局からのご回答に関していかがでしょうか。

○羽原委員

- ・ ありがとうございます、了解いたしました。

○絹代委員

- ・ サイクルライフナビゲーターの絹代です。この2年間を振り返って、この計画ができて、
例えば今、「安全安心」のところが話題になったと思うのですが、ルールを守っている
人の数であったり、その走り方に関する状況が向上したかという、むしろ現状は悪化
をしていて、自転車がかかなり危険というニュースも増えているような気がします。実際
に町でもそういった危険走行を見るのですが、こういう状況の中で「安全安心」の中
の施策が、交通安全教育や、自転車に関する交通ルールを伝えていく、周知させるとい
う活動が今の量で良いのかなというのが私の持っている疑問です。やはり国の自転車活
用推進計画を受けて各自治体さんは自分たちの交通安全教育や、安全のための計画・施
策を練っていきますので計画の中での書き方、扱い方は重要だと思います。例えば学校
における交通安全教育も、「学校」と限定してしまうと、「学校」ではもう遅くて、未
就学児とそのお母さんが運転する時期に、しっかりとルールを踏まえていないと、その
先学校に上がってもなかなか吸収が難しいという部分もあるのです。私に関わってい
る土地では未就学児とその保護者の安全教育を入れていただいているのですが、ここ
(国の自転車活用推進計画)にも、学校よりももっと小さな子供たちとか、子供たちに
教える親に対しても交通安全教育というのをにおわせるというのか、少しエリアを広
げて書けないかなと思いました。

- ・ 楠田委員も免許返納の話をしていましたが、高齢者の方の自転車運転で、ルールや信号を無視する光景を私もよく見ます。どこのシーンでそれを伝えるか、という課題ですが、楠田委員もおっしゃっていたように「自転車を買う時の販売店」というのが1つ。また、免許を返納する時に、例えば自転車も車と同じルールが適用されていて守らなければいけないんですよというのをチラシとかで広報していただくとか、何かもう少し「安全安心」の面で国民の皆さんがルールを知って守ってもらえるような、もう1歩踏み込んだものを盛り込めないかなと思いました。私からは以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。今の絹代さんのご発言は重要なポイントなんだけど、ずっとずっと重要なポイントであり続けているんですよね。何かもう1歩踏み込んだ、本当に欲しいとは思っているところなので、ぜひディスカッションというか、議論を深めたいと思います。
- ・ ちょっと確認ですけど、先ほどご発言の冒頭で、最近いわゆるルールとかマナーとか遵守率が下がっているという趣旨のご発言がありましたけれど、これは何かデータのよなものがありますか。

○絹代委員

- ・ データは取れていないんですけども、私自身が見ている中で自転車が使われる量が増えていて、例えば私の住む町でも、おそらく昔乗っていた自転車を引っ張り出してきて、逆走しているとか、歩道上を歩行者が歩けないくらいスポーツバイクがつかまって走っているというシーンが私の住む町ではかなり増えてしまったんですね。やはり報道等でも、今、危険自転車というのがかなり強調されて、あおり運転の件もありまして報道されるようになって、自転車=怖い、危ないというイメージもどんどん浸透してしまっている気がします。配達で自転車が使われることが増えて、より今まで自転車に乗ってなかった方が荷物を持って、行き先を片手でスマートフォンで検索しながら乗るというのも増えてきていて、これもどこかで今どういう状況なのかというリサーチなどをした方が絶対に良いと思うんですけど、私が見ている中であったり、報道であったり、周りからもヒアリングをしていると、やはりヒヤリハットみたいなものが増えたという話はよく聞きます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。私が気になっているのは、緊急避難というのか、道路上に安全な空間がないとか、あるいは交通量が多い場合とか、いくつかの条件の下で歩道を通行しても良いという。当時、それは決して利用者が個人個人で判断することではあ

りませんという趣旨が明確だったように私は理解しているんですけど、最近結構自分の判断で交通量が多いから私ここ走って良いんですって言われるケースなんかもあるのですね。おそらく皆さん自分の判断で歩道を通行していると。その状態が認められちゃうと、もう主観的にどこでも自転車は歩道上ってなっちゃうんですよ。その辺が多少気になっているところでね、どういう状況になっているか警察庁さんにも今後調べていただけると大変ありがたいななんて思っていることでもあります。

- ・ 事務局の方から何か今までのところでありますか。

○事務局（長福）

- ・ 安全のところにつきましては、今、安全意識の啓発の取組と学校における交通安全教育と分けておりますけれど、その心といたしましては、安全意識の啓発と取締まりというのが全国民向けの対象、その中でも特に学校における交通安全教育というところで成立しております。例えば警察における取締りににつきましては、全ての世代に対して自転車安全利用五則の徹底を図るだとか、どちらかという学校以外のところ、母親だとか未就学児というところも含めた安全教育の徹底を図るという趣旨で書かれておりますので、各段階で関係省庁とよく相談しながら具体的に措置を充実させていくものは充実させ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。先ほど免許返納をして自転車を利用される方の話が出ましたよね。それで個人的な意見を申し上げるんですけど、要は自動車免許更新の時にいろいろなビデオを見せてもらったりとか勉強する機会がありますよね。最近自転車のこともいろいろやってくれているのですけれども、免許返納をする時に、もし自転車に乗るなら一定の体力だとかスキルが必要なわけですよね。まさにそういう機会にしっかりとお伝えしておくだとか、免許更新時の一歩踏み込んだ教習、教育も良いような気もするんですけどね。個人的な意見でありました。安全の問題はまだまだ議論が必要だと思いますのでよろしくお願いします。
- ・ 高橋先生、どうぞ。

○高橋委員

- ・ まず資料2の目標及び施策ということで、2つ追加されるということで、多様な自転車の開発普及と損害賠償責任保険等ということで。これ自体は全く賛成ですのでそのようにしていただきたいと思っておりますということが1点目。
- ・ 2点目としては、安全対策は大変重要で、教育面も重要ですし、いろいろ事業者に対する指導なども重要ではないかなと考えて、具体的に名前を上げてあれですけど、UberEatsなどは確かに皆さん急いで配達されるので、右折レーンに自転車が入ってそ

のまま右折して行くということもよく見ますので、ちょっと事業者のところを捕まえて指導なり教育していただくという、そういうことも必要ではないかなと思いました。あと参考資料1の施策の進捗状況のところの措置の11～13番目ぐらいですかね。自転車の指導報告件数ということで135万件とかなりの数が指導警告されていますので、この辺を引き続き警察庁にお願いして取締りを強めていただきたいなど。右折レーンを普通に右折していくとかそういうものもどんどん指導警告していただきたいと思いますので、この辺は引き続き充実させていただきたいと考えております。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ では、長嶋さんお願いします。

○長嶋委員

- ・ 長嶋でございます。一つは先ほど絹代さんからもありましたように、自転車の事故の関係です。ご参考までですが、自転車事故、特に死亡事故などでは自転車の方に過失、道路交通法違反が6割強あるというのが実態であります。従いましてしっかり教育をしていかないといけないだろうなという感じを持っています。もう一つ安全の面で申し上げますと、いろんな数値目標というか指標が出ていますが、指標・数値による目標というよりもやっぱり体感指標と言いますか、治安だと体感治安という言葉をよく使いますけれども、道路交通の場にいる人たちが、自転車の乗り方が変わったね、というような感じが持てるような指導、並びに教育というのが必要だろうなと感じております。これに絡めて1点だけ確認させていただきます。参考資料の中に自転車の活用推進に関わる指標ということで目標と実績値が出ています。この中の16番、学校における交通安全教育の推進でまが、2015年に99.6%であったものが2018年度は99.4%ということで、結果としては下がっているという報告になっております。この辺りの理由をお聞かせいただければと思っております。確か学校における安全教育99.6%の発表をした時に、一部の学校において、これは特別な学校という言い方をされていたように記憶しておりますけれども、そういった学校においては交通安全教育ができないというか、やれないということもお聞きしました。そういった影響があるのかどうかということも含めて、もしよろしければご回答いただければありがたいと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ はいどうもありがとうございました。

○関係省庁（スポーツ庁）

- ・ スポーツ庁でございます。文部科学省の部分であります、事前にデータを聞いており

ませんので、ちょっとここで回答できませんので確認させていただきたいと思います。数字が若干下がっておりますけれどもわずかな数字でございますので、おそらくご指摘いただいたようなことがあるんじゃないかと思っておりますけれども確認をさせていただいてまた報告させていただきます。

○屋井座長

- ・ よろしく申し上げます。
- ・ 私からもう1つ意見を申し上げたいと思います。先ほどの長福参事官からのご説明、非常に丁寧に分かりやすくしていただきました。資料2の2ページ目の目標及び施策体系を今回どう考えていくか。この点に関してちょっと申し上げたいと思います。要は今の計画を作った時は、何もない所から作り上げたということで、それをよく短期間にこれだけの物を作ったなど大いに敬服しているところではあります。ですからそれを推進してきてまだ3年ぐらいですから、道半ばであるということもよく分かるところではあります。それはそうなんですけれど、今回は改定ということで、先ほど横串という話が出て、私もまさにそこだなと思ってお聞きしてました。コロナに関して横串の考え方で今後検討していく可能性はあるということなので、もう1歩踏み込んで、やはり先ほどの車両のお話もそうなんだけど、目標、目的に相当する部分が「3つのK」（「環境」「観光」「健康」）プラス「安心安全」の4つという、このベースラインは変わらないと思うんですよ。ただし、それを実現する上で施策として考えたらやっぱり横串の施策が結構多いのでね。車両なんてまさにそうだし、それを今日の資料1ではしっかりと明快に整理していただきました。だからおそらく直接的な縦割りというわけじゃないけど、直接的な担当が決まるような施策の上に横串の考え方、総合的な施策というわけではないのかもしれないけども、いろいろな施策が組み合わさって効果を発揮するような手段の体系みたいなものがあって、それは自転車であり、人であり、あるいは使う環境というか、資料1はそういう整理ですよ。ああいうものが横串になって総合的に展開していきますよっていう、そういった計画の姿を示してくれた方が分かりやすいかな。ただやる側からすると、結局誰がやるんだと、分かりにくくなってはいけなから、具体的な施策とはちょっと違うレベルでそういうものを置いてもらった方が良いのではという印象を受けました。その点などをぜひご検討いただければありがたいなと思います。
- ・ 今後、具体的な施策及び措置の検討になりますけれども、施策としては本日ご提案の2つを加えていくという方向性で進めていくということによろしいでしょうか。
- ・ 特にご発言が無いので、決して確定しているということではありませんけれども、本日の段階ではこういう施策に加えていくという方向で進めるということにさせていただきたいと思います。
- ・ 次回は参考資料1がメインになりますかね。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。次回のメインは、73ある措置についてが中心になると思います。措置をご議論いただく際には、ベースとなる進捗状況もしっかりと反映していきたいと思っております。

○屋井座長

- ・ どの程度できてきているかということについては改めてエビデンスを頂いて、そういうものを踏まえながら措置の具体的な内容についてご検討いただくということになってくると思います。
- ・ 資料2に関しては以上で終わりたいと思います。それでは(3) その他ということですがいかがでしょうか。

○事務局長（長福）

- ・ 事務局でございます。頂いたご意見の中には具体的な措置に係るもの、具体的には食品の配達目的での利用が増えたことへの対応だとか安全対策についても、もう少し追加すべきじゃないかと。また、今回、「多様な自転車の活用推進」につきましては、全体の4つの目標にまたがるということで、現行整理されているものを引き続き書いていくというアイデアを頂きましたところでございます。また、座長からも、そういう横串的なところというのがうまく計画の中に表現できないかというご意見を頂いたところでございます。このことを踏まえて計画の中でしっかりと反映できるように盛り込んでいきたいと思っております。
- ・ 次回第4回目の会議の日程につきましては、事務局から改めてご連絡させていただきたいと思っておりますが、今回、骨子のベースとなるようなものが出来上がりましたので、できるだけ多くの関係団体の方々からもたくさん意見を頂戴しながら進めていった上で、具体的な措置についても関係省庁とよく議論して進めていきたいと思っております。事務局としては以上です。

○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。

○高橋委員

- ・ 高橋です。最後に言いそびれたことですが、具体的には次回以降に施策をどうするかという話だったと思いますので、そこで自転車の通行空間の整備の件で、私が今住んでいる宇都宮はですね、街路樹を一部切ってそれを無くして、そこにLRTという路面電車を作るということをやっています。街路樹を切るのはもったいないなと思ったんですけど

れど、限られた空間をどう有効利用するかということになってくると思いますので、必要性の少なくなった街路樹を撤去してそこに自転車の通行空間を整備するとか、そういう施策もあっても良いのかなと思いました。もちろん反対は多いと思いますけど。そういう選択肢もあるんだということで、次の措置に盛り込めるかどうか、ちょっとご検討いただければと思います。若干無理筋というか、反対も多いかもしれませんが、そういう可能性もあるのではないかということをおもいました。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。今のご発言もとても大切な視点だと思うんですね。そういった事柄が本当にいっぱいあると思うんですね。様々にあることをうまく考えながら考慮しながら措置というものを作っていかなくちゃいけない。ですから結構丹念に見ないといけないし、どういう表現をするかについてもしっかりと考えなくちゃいけないところなので、それをどうやってこなしていくかっていうのは結構大変だなと思います。さっき絹代さんの言っていた自転車の後ろにトレーラーを引っ張るみたいな、ヨーロッパとかアメリカでやっているああいうものをどうするかなんて言うのは重要なポイントだし、それに対してどうするかって考えて議論した途端に、それだけで結構大変だと思いますけど、やらなくちゃいけない部分ありますよね。だからその辺を有識者会議として進め方もさることながら、この会議でどこまで丹念にカバーして議論できているかということもやっぱり問われるところもありますのでね。今の高橋先生のご発言なんかそういう意味から言うと重要だと思います。私の個人的な意見をあえて言うならば、やはり自転車の空間を作るために街路樹が無くなっていくっていうのは辛いというか、やめた方が良く。街路樹もしっかりと育てるような環境を作った方が良くだろうし、自転車も安全に通行できる環境も作らなくちゃいけないし、両立できない時にどうするかといった場合には、どちらかと言うと自転車を諦める方が良くも出来ない。そのぐらいの人もいるし、逆の方もいるし。そういう中でどう考えていくかというのは、地域のそれぞれの考え方に依存するところが大きいわけですけど、ただ一定の方向感というのは出せるんじゃないかと。すなわち自転車がナンバーワンで全部考えれば良いということでは、やはり現実の空間の中ではそうではないということも自転車活用推進計画と言いながらもどこかにななくちゃいけない視点かもしれないし、あるいは自転車をナンバーワンに考えなくちゃいけないっていう場所もいっぱいあるし、その辺りを計画にどう書き込めるか、これはなかなか難しい観点かもしれませんが、大変重要な点だと思います。
- ・ 渡辺さん、いかがですか。今までの議論で、今後の進め方も含めてでも結構ですけどご発言いただければ。

○事務局（渡辺）

- ・ 審議官の渡辺でございます。いろいろなご意見をありがとうございました。先程来出ていますけども、3か年の短い計画期間の間に自転車を取りまく環境は大きく変わっておりますので、次の計画で特に何を打ち出せるかというところが1つの大きなポイントでもありますので、また次回以降の会議も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。他に何かご発言があれば。よろしいですか。これでその他についても終わらせていただきます。今日はどうもありがとうございました。

○事務局（長福）

- ・ 今回も多数のご意見を頂きましてありがとうございます。頂いたご意見の中には措置に係る部分もかなりありますので、先ほど申したとおり、今後、関係省庁とよく調整しつつ、また、関係団体の方々からもヒアリングを行いまして、措置の充実に努めていきたいと思っております。
- ・ 以上を持ちまして第3回の会議を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。