

自転車活用の推進に向けた有識者会議（令和2年度第4回）

議事録

■日時場所

- ・日時：令和3年2月8日（火）10：00～12：00
- ・場所：合同庁舎 3号館8階特別会議室及びWEB

【議事】

- (1) 第3回における各委員からのご意見（資料1）
- (2) 関係団体との意見交換
 - ・一般社団法人 自転車協会（資料2-1）
 - ・一般社団法人 日本パラサイクリング連盟（資料2-2）
- (3) 計画骨子に関する関係者ヒアリング結果のご報告
 - ・関係団体等への署名ヒアリング（資料3-1）
 - ・自転車利用環境向上会議における意見交換（資料3-2）
- (4) その他

【委員出席者】

- ◎屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授・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
久野 譜也 筑波大学人間総合科学学術院教授
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
矢ヶ崎 紀子 東京女子大学現代教養学部教授
安田 敏隆 ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員

【関係団体】

- 山崎 一 一般社団法人自転車協会理事長
権丈 泰巳 一般社団法人日本パラサイクリング連盟専務理事

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局

- ・ 定刻となりましたので、ただ今から、第4回令和2年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。
- ・ 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の吉岡よりご挨拶を申しあげます。

【自転車活用推進本部事務局長 吉岡 挨拶】

○事務局長

- ・ おはようございます。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す。本日はご多忙の中、早朝よりお集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から事務局の運営にご支援をいただきまして厚く御礼を申し上げたいと思います。
- ・ 第4回の有識者会議の実施に当たりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思います。次期自転車活用推進計画の策定に向けまして、昨年の9月から3回にわたって、交通、健康、観光など、幅広い観点からご意見を頂いてきたところでございます。その内容を踏まえまして先月1月29日に次期計画の骨子を公表させていただいたところであり、現在、WEBアンケートを行いまして広くご意見を伺っている状況でございます。
- ・ 本日は、次期計画で高齢者や障害者などの多様な者の利用できる自転車の開発・普及という施策を追加していることなどを踏まえまして、一般社団法人自転車協会様、一般社団法人日本パラサイクリング連盟様にご出席いただきまして、取組の内容などをご紹介いただくとともに、ご意見を頂きながら議論できればと思います。
- ・ 次期計画は本年の春頃の策定を目指しているところでございますので、引き続き、専門的な見地から活発なご議論をお願いいたします。本日はよろしくお願いいたします。
- ・

○事務局

- ・ 議事の進行に先立ちまして、事前に配布しました資料を確認させていただきます。資料1として第3回における各委員様からのご意見、資料2-1として自転車協会様の発表ご資料、資料2-2といたしまして日本パラサイクリング連盟様のご資料の発表、資料3-1として次期計画の骨子に関する関係団体等への書面ヒアリング結果、資料3-2として自転車会議の皆様との意見公開の概要、参考資料1-1、1-2として1月29日に公表した次期の自転車活用推進計画の骨子の概要と本文でございます。参考資料2として厚生労働省からの資料提供、参考資料3として計画骨子に関する関係者ヒアリング結果の全文がございます。
- ・ それでは議事次第にのっとり会議を進めてまいります。ここからの議事進行については座長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

・

○屋井座長

- ・ 皆さんおはようございます。早速ではありますけど本日の議題に入らせていただきたいと思います。
- ・ (1)がございまして、前回の第3回、各委員からのご意見を頂いたところでございますけど、これに関して事務局からご説明いただきましょう。よろしくをお願いします。

○事務局

- ・ 事務局でございます。資料1、第3回における各委員からのご意見について説明させていただきます。
- ・ 各委員からの主なご意見をご紹介します。まず、目標と施策体系としましては、今、18項目ある施策に加えて2項目、具体的には多様な自転車の開発・普及だとか損害賠償責任保険等への加入促進、この二つを追加する事務局案につきましてご了解いただけたところでございます。
- ・ 計画の中間評価については、中間評価を行うべきではないかと以前からご意見いただいていたところであります。これにつきましては、中間評価を設けている計画は10年のような長期の計画というところであり、一方、次期計画は5年の計画期間としているところでございますので、その中で毎年度、この有識者会議の場を活用しながらフォローアップを行っていくことをご了解をいただいたところです。
- ・ 次に交通安全につきましては、高齢者の自動車免許返納後の自転車の乗り方についても、一歩踏み込んだ講習をするべきということに関し、免許返納後から講習をするのは遅いのもっと早い段階からするべきではないかというご意見がありました。また、配達目的で自転車を利用する事業者が増えているので安全の指導が大事だというご意見も頂きました。
- ・ また、定量的な指標も大事だが、自転車の乗り方が変わったと実感できるような体感的な指標も含めて指導教育していくことが大事だというご意見も頂きました。
- ・ 自転車は構造が単純なため、事故が発生したときは死亡事故に至る確率が高いので、死亡事故だけでもできるだけ減らす発想が必要ではないかというご意見もありました。
- ・ また、交通安全教育の量が充分なのか疑問。学校だけでなく未就学児やその保護者の安全教育も重要とのご意見も頂きました。
- ・ また、自転車の走行位置が個人の判断に委ねられている。具体的には歩道を通行している自転車が多いのではないかとこのところの懸念もございました。
- ・ 学校における交通安全教育の推進の指標について、実績値が下がっている理由を整理いただきたい、これは後ほどご説明させていただきます。
- ・ 次に多様な自転車の活用につきましては、身体機能に応じた自転車利用をアドバイスできる人材育成について、自転車協会様の方でBAAアドバイザーという制度はございま

すけど、まだまだ制度発足間もないという事もございまして実際に育成できていないという実態を受け止めるべきではないかというご意見。

- ・ 身体機能に応じた自転車利用の指導の人材育成や多様な自転車の開発・普及について、指標設定の検討をお願いしたということでございます
- ・ その他といたしまして、例えば街路樹を撤去して自転車通行空間を整備する選択肢もあるのではないかとご意見、
- ・ そして、横串な取組を行っておりますので、これから総合的、複合的に組み合わせつつあるような施策展開を図るべきでないかしていくというご意見もあったところでございます。
- ・ また、関連いたしまして、これまでの有識者会議におけるご指摘事項におきまして、各省から情報提供をさせていただきます。
- ・ まず自転車の活用に関する健康評価や医療費抑制効果について何人かの委員からご指摘いただきましたのでこれに関して厚生労働省から説明がございまして。

○厚生労働省

- ・ 厚生労働省でございます。参考資料2をご覧ください。委員及び座長からご指摘いただいていた平成30年度、31年度で実施した厚生労働省における自転車の健康影響の研究の結果をご報告させていただきます。
- ・ 平成30年度に海外の文献を中心にレビューを行った上で、その結果を踏まえ平成31年度に国内でのデータを使った研究を実施しております。
- ・ 文献のレビューの結果、自転車運動による糖尿病に関連した耐糖能の指標の改善効果や血圧降下の効果について、海外ではエビデンスが確立されている一方、国内に関してはデータがほとんどなくエビデンスが確立されていないという状況が分かってまいりましたので、これを受け国内研究を実施したというのが平成31年度でございます。こちらは国内の既存データを用いまして自転車で通勤をされている方と、バス・車・電車の通勤をされている方というのを比較しまして2型糖尿病発症に関して差があるかを見たものですが、全体として自転車通勤群の方がよい傾向はみられたのですが、母数が少ないこともあり有意差までは証明することが難しかったというのが結論でした。現段階では国内データが不足しておりますので、推進計画とも連動させていただきながら、引き続き、研究を進めてまいりたいと考えております。厚労省からは以上でございます。

○事務局

- ・ ありがとうございます。ただ今の厚生労働省からの発表につきまして、何かご質問ご意見ありましたらよろしくお願いたします。

○楠田委員

- ・ ご発表ありがとうございます。健康と自転車の関係の研究は、現計画の中にもあったかと思いますが、ほかにも何か取り組まれていたと思いますが、文献の調査のみというご進捗でしょうか。

○厚生労働省

- ・ 厚生労働省でございます。今、申し上げた文献のレビューに加え、国内に既にあったコホートデータを使った解析を現計画に沿って実行させていただいたところでございます。引き続き来年度以降も、新しい研究・分析ができないかを研究班とすり合わせをしているところです。まだ具体的な内容に関しては申し上げられませんが、先ほどお伝えしましたとおり、母集団数が少ないことによって解析に限界があったということで、より大規模な解析ができないかということで相談を進めてまいります。

○楠田委員

- ・ 調査が進んでいない気がするので引き続きしっかりよろしくお願いします。エビデンスがないと取り組めないとか、エビデンスがあっても健康の面はなかなか難しいという話もあるので、とても大事な調査と思っているのでよろしくお願いします。

○事務局

- ・ 続きまして第3回有識者会議においてご質問のありました、学校安全教育の推進の指標について、実績値が下がったことについて文部科学省からご説明があります。

○文部科学省

- ・ 文部科学省です。前回、委員からありました、交通安全について指導している学校が99.6%から99.4%に減少している理由についてお答え申し上げます。今回ご指摘を頂いている交通安全について指導している学校の割合については、2、3年に一度、各学校に対して悉皆調査を行っているところであります。資料はございませんが、2015年度末時点では99.6%であったところで、2018年度末では99.4%ということで0.2ポイントと下がっております。調査内容からこちらの割合が下がっている直接の原因は読み取れなかったのですが、一つの要因といたしまして、学校数が減少していることが挙げられるかと思えます。現在、学校が統合により減少傾向にありまして、休校していることもあります。前回の調査時点よりも調査対象校が700校も減少しておりまして、交通安全指導を実施したと回答した学校の減少も見込まれるところでございます。いずれにいたしましても、目標であるすべての学校においてしっかりと交通安全指導が行われるように取り組んでまいります。文部科学省から以上でございます。

○事務局

- ・ ありがとうございます。ご質問ご意見ありましたらよろしくお願いします。

○楠田委員

- ・ 楠田です。学校の交通安全であったりとか、加えて交通安全だけでなく全国で通学路の点検というのも警察とともにPTAさんが行われているところも拝見されるんですけど、まだまだお子さんの目線でしっかり点検されていなかったり、点検された所で道路の方が改善されていなかったりとかいう事がありますので、交通安全に加えて春・秋の全国交通安全運動の時に道路の状況を見に行くということを地域連携して行っていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○事務局

- ・ ありがとうございます。

○絹代委員

- ・ 今の交通安全教室についてですが、新型コロナの感染拡大が起こってから、安全教室が著しく停止しているようなんです。これから計画を立てる5年の中で、今の状況がどのように変わっていくか分かりませんが、今のような特殊な状況が続き、一方でお子さん含めて自転車に乗る人は増えていくとするなら自転車の乗り方や自転車教室の形を変える必要があるのではないかと思います。あと、今回、交通安全という項目の中で「安全教育の量が充分なのか疑問」という文言になっているんですけど、できれば「“質と量”が充分であるか疑問」としていただけたらと思います。こういう状況が続いたときに文部科学省さんとして違った対応を考える可能性があるのか、そういうところがあれば聞かせていただけたらと思います。

○文部科学省

- ・ 私共も、昨年の春に学校の一斉休校があったりというところで、今、教育そのものの在り方自体を見直ししているところでもあります。現在は、ギガスクール構想ということで、各学校、子供に対してパソコン端末を行き渡らせて活用しまして、例えばオンライン教育を使っていくとか、オンラインを使って学校の指導者の先生方に対する交通安全教育というのを現場におろしていけるような研修の在り方、そういうものを見ながら子供たちに交通安全教育が施されるように考えていきたいと思っています。

○内閣府

- ・ 内閣府でございます。例年春と秋に全国交通安全運動などを実施しております。こちらにおきましてもコロナの感染拡大の影響を受けまして、どのように実施するかということにつきまして各現場現場で対応していただいているところではあります、リモ

ートですとかSNSの活用ですとか、そういったものを活用して実施していただくようお願いしているところであります。

○絹代委員

- ・ こういった交通安全教育ですとかは小学校を過ぎてしまうとなかなか吸収してもらいのが難しくなりますので、今お話のあったような、タブレットやパソコンのような端末を活用してもらおうとか、ぜひ子供たちに吸収してもらえそうな形で展開していただけたらなと思います。ご回答ありがとうございました。

○事務局

- ・ 最後に今後のスケジュールにつきましてご説明いたします。資料1の2ページ目をご覧ください。今後の進め方の案でございます。今回は第4回ということで、関係団体との意見交換、関係者とのヒアリング結果の報告をさせていただきます。第5回につきましては、1月29日に計画骨子を発表した際にあわせてWEBアンケートを行っておりますので、計画骨子に関するWEBアンケート結果のご報告、具体的な措置につきましては4つの目標の中のまずは都市環境と安全・安心の措置と指標についてご議論いただきたいと思っております。次に第6回のところで残りの観光と健康の部分の措置と指標についてご議論いただいた上で、計画の素案にたどり着きたいと思っております。これを持ちまして、最終的には本年の春頃に閣議決定を目指していきたいと考えております。資料1について事務局からは以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございました。今後の進め方についてご意見ありますか。それでは、これから次の議題に入ります。今、ご説明ありましたが、現在、関係団体を含めて様々な方からご意見をお伺いして意見交換している最中ですので、その当たりの報告も今日ありますけど、特に二つの団体の方々にご参画いただいて、意見交換の場を設けさせていただきました。お手元の資料ありますように、自転車協会さん、それから日本パラサイクリング連盟さんであります。それでは早速でありますけど、お二方からご意見をそれぞれ頂いて意見交換を進めてまいりたいと思います。まず、一般社団法人自転車協会理事長の山崎様、よろしく願いいたします。

○自転車協会

- ・ 自転車協会理事長の山崎一でございます。本日はこの会議にご参加させていただき、誠にありがとうございます。それでは一般社団法人自転車協会の活動について簡単にご報告させていただきます。
- ・ 自転車協会の概要についてご報告させていただきます。自転車の製造、供給、販売にか

かわる事業者を会員とする組織でございまして、設立は昭和23年の2月でございます。現在、自転車協会の会員全体の市場の占有率は約82%でございます。簡単に申し上げますと、市場で走っている自転車の5台のうち4台強が自転車協会の会員からの供給だということでございます。現在の会員企業数は311社でありまして、そのうち正会員が104社でございます。目的は三つございまして、まず、安全安心で環境にやさしい自転車の供給を製販一体となって推進する、二つ目はメンテナンスの重要性、交通ルールとマナーの遵守、自転車走行空間の確保に努める、三つ目が自転車の価値である利便性、健康増進、環境にやさしいといった特性をユーザーの皆様にお伝えし、日本におけるサイクリング文化の創造を目指しております。

- ・ 一般社団法人自転車協会は自転車活用推進法にのっとりまして、製品の安全性確保と自転車の需要拡大に向けた活動を現在行っております。自転車の安全性確保につきましては、自転車活用推進法の基本方針であります高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備を踏まえ、業界団体として長年注力してまいりましたBAAマーク制度のより一層の浸透を引き続き行ってまいります。二つ目が自転車の需要拡大についてでございますけれど、少子高齢化が進む我が国において自転車のマーケットが縮小する傾向がある中、サイクリングを楽しむためのレジャー、スポーツ用自転車を中心に自転車の利用促進を図り、新たな需要の拡大に取り組んでまいります。
- ・ 自転車協会の主な活動でございますけど、先ほど申し上げたとおり、安全対策事業、がまず1番目でございます。国内出荷台数の約90%が軽快車を中心とした一般用自転車や電動アシスト自転車、幼児車で占めていることや都市部を中心に自転車が多数使用されているという現実も踏まえた諸施策を実施しています。まず1番目としてBAAマーク制度でございます。自転車の関税撤廃などにより2000年頃から手頃な価格の自転車が増えた一方、低品質なものも増え、故障や事故などのトラブルも増加する中、軽快車を中心とした一般自転車や電動アシスト自転車・幼児車を対象に、製品の安全性を確保することを最重要課題として自転車業界の自主基準である自転車安全基準を制定し、2004年の9月よりBAAマーク制度をスタートいたしました。自転車協会認証マークがBAAということになります。2019年度、BAAマークの配布実績は253万枚でございまして、市場に供給されました670万台に対しましては、37%の貼付率ということになります。累計では3717万枚になっております。自転車活用推進計画の目標値、BAAマーク+SGマーク、JISマークの三つのマークで貼付率40%を目指すのが令和2年までのテーマでございましたので、それに対しては37%の貢献をしております。
- ・ 次にBAAマーク制度の主な施策の一つであります広報活動でございます。BAAマークの認知率の拡大に向けた広報活動といたしまして、過去にはAKB48、松岡修造氏などを起用したテレビCMの放映、令和2年からはラグビーワールドカップ日本代表で活躍されました田中央朗選手を起用したWEB広告を展開いたしました。二つ目が先ほどもお話が出ましたがBAAアドバイザーでございます。BAAマーク貼付自転車の購入に際し、BAAマ

ークの意義や品質とメンテナンスの重要性など消費者の方々へ適切なアドバイスができるBAAアドバイザーの認定をスタートいたしました。昨年第1回検定を実施し、認定者662名、在籍店420店舗で現在全国40都道府県に分布をいたしております。今後、更なる認定者の拡大に向けて検定を継続するとともに認定者へのフォローアップとしてセールススキルアップやWEB講座の配信など展開してまいりたいと思っております。

- ・ 安全対策事業の2番目として自転車に関わるルール、マナーの遵守を啓発する活動といたしまして、平成28年から、自転車通学を認めている中学校・高校の教職者を対象とした通学者セミナー及び生徒向けの自転車の安全な乗り方講習を全国規模で展開をいたしました。毎年、全国で通学者セミナー、安全な乗り方講習をそれぞれ5か所以上で開催することで事故のない自転車通学の推進を図っていきたく思っております。
- ・ 安全対策事業の3番目がSBAA PLUSマーク制度でございます。スポーツ用自転車の安全対策といたしまして、一つ目は、購入時までの安全性について国際規格ISOに準拠したものづくりを推奨いたしております。二つ目は、購入後のメンテナンスを含めたソフト対策面では協会が認定するSBAA PLUS認定店での点検整備を促す制度を実施しております。現在、2020年3月末現在の全国の資格習得者は650名で、認定店は500店程度、39の都道府県に分布をいたしております。更に拡大に向けまして、令和2年2月から新規資格習得者講習会を実施いたしまして、新たに134名が認定されました。認定店を47都道府県全てに配置し、資格習得者1,000名を目指しております。
- ・ 次が自転車の利用促進でございますけど、現在の自転車の供給台数の推移のグラフをご覧いただくと一目で分かるわけでありまして、2000年を境に国内生産と海外輸入がクロスしておりまして、その後、国内の生産台数が急激に下がり、その後は10%前後で安定しておりますけど、海外の輸入も2004年をピークに減少に入っております。日本における自転車の保有台数は約7,200万台でございます、人口当たりの保有台数は1人当たり0.67台、世界第6位でございます。一方で自転車の国内供給台数は2004年をピークに減少が続き2015年には800万台を切り、2019年には670万台まで減少しております。今後も、通勤・通学、買い物など、生活に密着した実用車の需要は少子高齢化により引き続き減少していくものと見込んでおります。当会は自転車の需要拡大に向けたレジャー、スポーツ用自転車を中心とした自転車の利用促進に係る施策の推進をスタートしております。
- ・ 次に自転車の利用促進の一つでありますけど、サイクリングを通じた東日本大震災復興支援活動として震災のあった3.11の翌年、2012年よりCYCLE AID JAPANを開催しております。このイベントの目的は、参加者から走行1km当たり10円を被災地へ寄付をするというものでございます。令和3年度につきましては自転車による災害復興イベントを全国に展開を広げていく計画で進めております。
- ・ 二つ目がオフロードバイクの市場活性化といたしまして、グリーンシーズンのスキー場の活性化や、旧林道の再利用などによる地域活性化を含む活動といたしまして平成

30年度よりシニア層でも楽に坂を登ることができるE - マウンテンバイクで、自然の中で自転車を楽しむトレイルなど幅広い年齢層に身近な乗り物としてその楽しさを実感していただくことで、マウンテンバイクなどのオフロードバイクのより一層の普及を図ることを目的に諸施策を実施いたしました。一つ目はフィールドの確保でございます。マウンテンバイクを楽しむ場所を確保するため、フィールド構築に向けた、走行環境整備等にかかわる資金の助成を平成30年度からスタートいたしまして、平成30年度につきましては、全国23か所を認定させていただきました。令和元年度につきましては、全国27か所を認定させていただきました。現在、北海道から九州まで徐々にフィールドが広がってきているということでございます。二つ目が乗る機会の創出でございます。令和元年11月にマウンテンバイクを始めオフロードバイクを取り扱う販売店の拡大に向けて販売店スタッフを対象に第1回目となるオフロードバイクディーラーサミットを関東・関西で開催いたしました。3番目が情報の発信であります。乗り方、乗る場所、乗る機会、買う場所、製品情報などが一覧できるマウンテンバイクの総合WEBサイト、ENJOY SPORTS BICYCLEの構築をいたしました。マウンテンバイク初級者向けの楽しい乗り方を網羅した情報や、中上級者を対象としたルール・マナーブックの冊子を製作してその後配布いたしました。

- ・ 自転車の利用促進の3番目が自転車によるまちづくりを掲げる地方自治体への支援事業でございます。現在、モデル事業といたしまして、島根県益田市に対してサイクリスト誘客のためのインフラ整備、インフルエンサーツアーの実施などハード・ソフト面で実施いたしました。なお、一昨年、自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会を通じて全国21の自治体様から当会との連携に関するコンタクトがあり、令和3年度につきましては、具体的に支援事業の展開を進めていく予定でございます。具体的には、現在、北海道の倶知安市と東京都大島町、長野県信濃町、滋賀県守山市、鹿児島県南薩摩市、大分県大分市との連携を協議中でございます。
- ・ ここから当協会の自転車施策に関する当会の意見でございます。まず一つ目がBAAマークの普及に対する取り組みです。令和3年度も引き続きBAAマークの普及に向けてメディア広報のほか、以下の諸施策に取り組んでまいります。1番目が先ほど説明させていただきましたBAAアドバイザーでございますけど、BAAアドバイザーに係る情報発信や自転車の購入に当たっては、BAAアドバイザーの在籍している店舗をご推奨いただきたくお願い申し上げます。2番目が通学者セミナー、自転車の乗り方講習でございますけど、本事業に関わる学校・自治体などをご紹介いただくことと併せてBAAマーク貼付者をご推奨いただきたくお願いを申し上げます。BAAマークの普及と同基準に適合した安全性の高い自転車の供給に取り組んでまいりますのでご支援のほどよろしくお願い申し上げます。
- ・ 二つ目が電動アシスト自転車の普及でございます。現在、コロナ禍で自転車の利用増加が続いておりますけど、中長期的には少子高齢化と相まって需要全般の減少が見込ま

れます。当業界におきましては、自転車の利用促進に向けた施策の実施を通じてより多くの人に自転車を楽しんでもらうことが日本におけるサイクリング文化の創造につながり、ひいては需要を喚起するものと考えております。皆様にもぜひスポーツE-BIKEを含む電動アシスト自転車を体験していただき、ご推奨いただきたくお願いを申し上げます。

- ・ 三つ目がサイクルツーリズムの推進でございます。令和元年11月にナショナルサイクルルートが指定されるなど引き続き自転車を活用した観光地域づくりが全国で盛り上がることを業界として大変感謝を申し上げます。当会といたしましてもサイクリングを通じた東日本震災復興支援活動として平成24年よりCYCLE AID JAPANを開催しております。今後につきましては、災害復興の支援イベントとして先ほど申し上げましたとおり全国へ展開を図ってまいりたいと思っております。また、自治体のサイクルツーリズムを支援する事業として令和3年度は既に支援を行っている島根県益田市に加えて現在コンタクトのある6か所の自治体との連携を進めてまいりたいと思っております。今後、サイクルツーリズムなど自転車を活用したまちづくりを推進する自治体で、当会との連携にご関心のある自治体ございましたら是非ご紹介いただきたくお願いを申し上げます。主な活動についてご説明をさせていただきました。ご清聴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。続いて一般社団法人日本パラサイクリング連盟専務理事の権丈泰巳様からご発表をお願いします。

○日本パラサイクリング連盟

- ・ 日本パラサイクリング連盟の権丈といいます。今日はこのような場に参加させていただきましてありがとうございます。パラサイクリング連盟はパラリンピックの出場が1番大きな目的で設立されておりますが、この新型コロナで障害者、高齢者も含めまして、一般の道路で自転車に乗る時にどういったところに注意しないといけないかを考える時間を頂いた気がします。今、福島県いわき市に事務所がありまして、いわき市の中での取り組みもお話しさせてもらえたらと思います。
- ・ 自己紹介を含めてなのですが、大学の時にタンデム自転車で視覚障害者の方を後ろに乗せて走ったことがきっかけで、この障害者スポーツに触れることができました。その中で、海外遠征でオランダやベルギーといった自転車の文化が進んでいるところに行くことによって、自転車と車の関係、日本とは違うなと思うところがいろいろありましたので、そういったことも含めてお話をさせてもらえたらと思います。まずは、いわき市の中で私の目標としては「いつでも、だれでも、どこでも、自転車に乗れるまちづくり」というのをテーマにやっけていこうと考えております。

- ・ まず、パラサイクリングということところで、競技の中では大きく四つ。トライシクル、脳性麻痺の方が通常の二輪の自転車だと転んでしまいますので、競技用の三輪の自転車を使います。ハンドサイクル、通常は車椅子で生活しているような下半身等に障害がある方、そういった方が手でこぐ自転車を使います。タンデム自転車、競技としては後ろに視覚障害の方を乗せて、前に添乗者の方が乗って二人でこぐ自転車です。これも日本で走れる場所、走れない場所がありますので、こういったところも改善できたらなと思います。通常の二輪の自転車も使います。資料では片足の選手が写っております。通常いろんな大会に私たちも行くのですが、私たちの連盟に所属していないような選手たちが、生活の中で普段溶け込んで二輪を使うことができているので、こういったところと一緒にできるのがパラサイクリングではないかなと思っています。
- ・ 今、いわき市でやりたいことの例ということで市役所と一緒に連携していろいろなことを考えております。その中で自転車を活用したものの中で、観光、スポーツ、健康というのを提案されたのですが、その中に、全てにおいて福祉ということで障害者と高齢者も観光の中で一緒にやる、スポーツの中で一緒にやる、健康というところで一緒にやる、ということで福祉というものを切り離さない、単独で考えるのではなくてそれぞれを観光、スポーツ、健康の中に溶け込ませるようにやることが大事なんじゃないかなと思っています。そうすることでバリアフリー、ハードの面であったりソフトの面、ゆくゆくは地域経済の発展につながるということを考えております。
- ・ その中で観光の部分は、今ちょうど防潮堤、津波対策で作りましたが、約53kmにわたってありますので、その上を活用したサイクリングロードを作っております。3月末に完成するのでそこを一つのサイクリングコースの拠点ということで考えています。私たちパラサイクリングの選手にいわき市に来てもらって障害者目線のサイクリングコースの作成をしております。なぜ私たちがやるかということ、やはりそこに女性だったり子供たちにやさしいサイクリングコースを作りたいという思いがありまして、私たちが率先してサイクリングのコースのマップを作っております。また、市からの委託になりますが、サイクルステーションの運営だったり、今後は民間の自転車ショップと組んだりということを考えております。サイクリングイベントの実施もいろんな学校に行ったり、ツールド・いわきという現在やっているイベントに対して障害者の方がどう参加していくのかということを考えております。サイクルショップ、情報発信ショップの設置ということで、東京の南青山にあるシマノのOVEみたいなものをいわき市に作って、いろんな散走も含めて地域の人に発信していきたいと考えています。インバウンドの方を取り込むというそれだけでなくいわき市の場合は国内にいる外国人の方が来ることによって外国人の方の情報発信をうまく活用すれば良いんじゃないかなということでやっております。
- ・ 続きまして、スポーツということで、サイクリングクラブの設立、やはり早い時期に乗り慣れるということで、いわき市のある幼稚園では、園の中に補助輪を外した自転車を

置いておくと、卒園までにみんな自転車に乗れるようになっていくということで、わざわざ補助輪なし教室とかやらなくても乗れるようになる、そういったこともいろんな地域でやれるようになるといいと思っています。

- ・ 今、オリンピックのナショナルチームのコーチがフランス人なんですけど、日本の選手、競輪選手とか見ても自転車に乗るのが下手だってよく言うんですね。競輪選手を見て下手だって言えるというのはやはり小さいころから乗っている環境が無いので、落車をするにしてもそうなんですけど、大きなけがをしてしまう。もちろん外国の選手も落車はしてしまうんですけど、大きなけがにつながらない、というところがあるので、やはり早い時期から乗り慣れるためには、サイクリングクラブだったりアカデミーというところを作らなくてはいけないんだろうかということをおもっています
- ・ あとは、市としてはいろんな合宿の誘致。いわきFCというサッカーチームがありますので、サッカーチームの人に向けた自転車の活用ということで、普段からやはりそういう人が自転車に乗るということで、地域全体が自転車で盛り上がるよう考えております。あとはいろんな大会もやっていきたいなと考えております。
- ・ 続きまして健康ということで、先ほども申し上げました、障害者も高齢者も切り離さないということで、まず、「しょうがい」という言葉を平仮名にすることで、そういったことを含めた中の健康づくりをやっていきたいと思っています。あとは、企業向けの健康づくりということで、自転車通勤の対策もやっていきたいと思っています。
- ・ 小学校での安全教室ということで、私たちがオランダとかに行った時に、自転車に乗っていて車にクラクションを鳴らされたことが一度もありません、なぜかなということでいろいろ聞くと、小さなときに自転車の安全教室を受けた人がハンドルを握っているということで、自転車を邪魔者扱いしていないということで、そういったことが安全に自転車が走れることにつながっていると思っています。先ほどの自転車に乗りなれるということを含めたところで、いきなり子どもたちが一般道で自転車乗り始めると危険だと思いますので、自転車を使った遊び場、今、いわき市でも市が所有している遊休地、そういったところにマウンテンバイクだったり、遊んで転んでもけがをしないようなそういった場を作れないかということで相談をしております。
- ・ 私たちはパラサイクリングということで、まずは障害者に向けたいろんな活動をやりたいということで、特別支援学校に行って三輪の自転車に乗ってもらったり、ハンドサイクル、車椅子にアタッチメントタイプのもをつけて自分自身で乗ってもらったり、通常電動車椅子でしか移動できない子供に車椅子の付いたタイプの自転車の前にのせて風を感じてもらおうということもやりました。聴覚の支援学校にも行っていろいろ話をさせてもらおうと、やはり音の情報が無いということで自転車に乗ると怖いという子供たちが多く、自転車に乗ってないという話をもらいましたので、東京都に住んでいる聴覚障害の自転車競技選手に来てもらって直接手話も含めて子供たちにどうやって乗るかという乗り方教室もやってもらいました。

- ・ 写真は、いわき市の「いわき七浜海道」の一部を走っているところで、車椅子にアタッチメントを付けたタイプの人たちが来て小学校一年生の子と一緒にサイクリングすることができてすごく楽しい時間を過ごすことができております。右側は山口県の山陽小野田市のオートレース場、閉鎖された一周、外周だと700mの会場を使いまして、知的障害を持った方たちとの自転車教室をやりました。すごく集中力がありますので競技力もすごくアップしながら、今、パラサイクリング連盟の中で、パラリンピックの競技種目の中には知的障害の人は含まれないんですけど、私たちが声掛けして将来的に国際大会につながるような、そういうところまで引っ張っていきたいと考えております。
- ・ まずはいわき市でやるということがいろんなところにつながればいいなということで、今、自転車活用推進計画をより理解し、いわき市に当てはめて実行していきたいと思っております。市役所の中にまだありませんが「自転車活用推進室」なるものを作って、今、完全なる縦割りの土木や観光、スポーツ、そういったところを一本化したいと思っております。で、先ほども言うておりました「しょうがいスポーツ課」の設置をやりたいと考えております。自転車を活用した場合、やはり、国、県、周辺地域とショップなどの民間企業との連携が必ず必要になってきますので、そういったことをやっていきたくと思っております。で、先ほどの安全教室、そういったことがすべてごちゃ混ぜな社会を、いわき市では、目指してSDGs、そういったことを他人事、大企業がやればいいではなく、私たちサイクリスト一人一人がそういったことを自分事のように考えてやっていきたくと思っております。
- ・ 自転車活用推進計画を進めていく中で私は大きく言うと三つ考えているところがあります。先ほどありました縦割り社会をなくすこと。観光のための道路整備が優先されておりますが、サイクリングコースを作る中で一般道をかなり通って作成されているんですけど、やはり一般の方が自転車に乗るための道路づくりというのがまず成されていないので、市民の方が自転車に乗らないというのも大きくあるんじゃないのかなと思っております。これは自転車教室の件になるんですけど、やはりハンドルを握った時点で一緒に走るんだよという自転車に対する気持ちが持てるような自転車教室を小中高までの間にしっかりやっていければと思っております。
- ・ 私たち障害者の自転車の団体の中で、今まで各地で合宿とかやってきました。その中で思ったことで、やはりタンDEM自転車在全国で走行可能にしてほしいと思っております。沖縄だったり静岡、岐阜、私たちが合宿する先は長いところで5年ほど掛かって県警の方と相談させてもらいながら進めたり、早いところでも1年だったり、まずタンDEM自転車は危ないというところから見んですけど、悪いところではなく良いところ
- ・ というと、まずは障害者が外に出れる機会を作る、そういったツールです。あとは県警に行くときも、観光地での活用も一緒に提案してくださいということでよく言われるんですが、そういう場合はやはりタンDEMタクシーであったりとか人力車の代わりに

なるようなタンデムの活用方法、そういったものがあると良いんじゃないかと思っております。

- ・ 続きまして、道路整備というところで車椅子の方たちが通りやすい道路整備がうまくできると高齢者や子供たちにも通りやすい道路整備になるんじゃないかと思っております。
- ・ 最後に特殊自転車の開発、最初のパラサイクリングの紹介にもありましたタンデム、トライシクル、ハンドサイクル、ハンドサイクルのアタッチメントなど、普通に買おうとしてもなかなかメイド・イン・ジャパンがありませんので、海外からの取り寄せで40万円以上掛かったり、タンデムとかフレームだけで100万以上するような高価なものもありますが、やはりいろんな地域でいろんな方が普通の自転車屋さんに行って買えるような仕組みができると良いなと思っておりますので、この部分の開発をぜひ日本でやって、高くても15万円程度で作れるようなものづくりを将来的にやっていけたら良いなと思っておりますので、ぜひこういった三つの点を合わせてやっていきたいと思っております。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。お二方ご説明をいただきました。委員の方々からご意見又はご質問いただきたいと思えます。

○絹代委員

- ・ 貴重な情報提供ありがとうございました。質問というよりは意見なのですが、山崎会長の自転車協会の紹介の中でSBAAプラスの認定者が650人いるという話がありました。今日話を聞きまして、今後、多様な自転車の活用を日本として進めていくということになったときは販売店さんの存在が非常に重要になってくると思います。このSBAAプラスの認定者さんというのは非常にモチベーションが高く販売者としてのプライドを持って販売されていて、まさに今日議題にあがった身体機能にあった自転車であったり体に合った自転車をしっかり進めてくれるような販売者の方なんですけど、こういった方々にこれからぜひ日本の中の自転車がより多様化していく、よりスポーツ化していく中で大きな部分を担っていただけたらなと思いました。また、自転車協会さんが大きく幅広いネットワークを持っていらっしゃるということで、BAAアドバイザーの方々も含め、安全な自転車を選ぶとか、あとは販売時に大人にルールをどうやって伝えるかというのは非常に大きな課題なのですが、販売するタイミングで乗り方であったりルールを伝えていくような動きに協調していただけたらなと思いました。私からは以上です。

○高橋委員

- ・ ありがとうございます。確認というか、少子高齢化ということで自転車の販売台数も減っていて、協会の構成員の皆さんも経済的にだんだん苦しくなっているというイメージがあるのですが、少子高齢化によって市場が縮小していくことにより大きな問題が起こっているのか、それに対する支援というのが無いのかどうかというのを一点確認させていただきたいです。自転車協会さんから最後にご要望がいろいろありましたけれども、特に法令上の規制で、こういう規制を緩和いただきたいとかこういう規制があるので不都合が生じている、逆にこういう規制を作って欲しいなどのご意見を聞きたいです。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。それでは自転車協会さんの方からお答えいただきましょうか。

○自転車協会

- ・ 規制上・法令上の問題で自転車の需要が減少しているとか需要が拡大するというように影響するものはございません。ただ残念ながら大手の企業の中には通勤を規制をしているということで、今回のコロナ禍にあってもなかなか通勤はしたいけれども会社の決まりもあって通勤はできないというような企業も多々あると聞いております、もう一つ安全の問題で行きますと、今、国土交通省道路局によってかなりブルーライン、自転車の走行空間というのができてきているんですけど、青く引かれた線の上に駐停車が相当多くて車道に大幅にはみ出さないと走行ができなくて、それが怖いということでもなかなか自転車に乗りたいたけれども乗れないと言われていた方も多く聞いております。
- ・ 少子高齢化の問題については日本の自転車の文化そのものが実用車文化でして、月曜から金曜に通勤・通学のために、お子さんの送り迎えのために、買い物のために、というような、やむを得ず乗っているという方がすごく多くてですね、自転車に乗っていませんかと質問させてもらうと、昔乗ってましたって方が非常に多いんです。乗れる方が非常に多い日本の事情に関わらず、乗られていないという方が非常に多いんです。ところが冒頭の話にあったと思うんですけど、健康問題を考えますと非常にお手軽にできる運動でございますし、保険組合が破綻しているという話を聞くと、毎日自転車に30分以上お乗りいただいたら多分そういう成人病の抑制にもつながるしということを考えますと、今乗れるのに乗っていない方にお乗りいただくことが我々の次の需要拡大の一つの施策でございます、どうしても実際の月曜から金曜に乗られる自転車人口は減っていく、これはやむを得ないと思っていますけど、全体の人口に占める乗れる方が乗っていただくということによって、市場の需要はもっと大きくなるし、健康な国民ができていくというように思っているのですこは悲観的には考えておりません。以上です

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。

○高橋委員

- ・ そのような形でご提言いただけると、盛り込みやすいかと思えます。よろしくお願ひします。

○屋井座長

- ・ ほかにありませんか

○楠田委員

- ・ 障害者の方と自転車というのは、私、大変興味を持っておりまして、日本の場合、高齢者の話からすると聞いてもらえるから高齢者の話をするのが結構多いんですけど、パラリンピックを開催しようとする国でもある日本ですが、冒頭お話ありましたように障害者の方と自転車ということが欧米と比べてみる機会が非常に少なく、心のバリアであったり、普及しないから見ないということもたくさんあるのでしっかりやっていただきたいなと思っております。ご質問させていただきたいのですが、海外で、欧米の方でなぜはやっているのかなというところ、例えば購入の補助制度であるとか。日本で購入する際の課題のところを教えてください。

○日本パラサイクリング連盟

- ・ 海外においては一般のレースにも障害を持った方が参加できるようになってますので、まず自転車に乗ろうと思ったときにすぐにイベントに参加したりレースに参加したりできることが普通の人と障害者の接点が大きな点ではないかと思っております。あとはやはり需要があるということで自転車そのものが安く提供されているということもあるかと思えます。私たちも自転車をタンデムならチェコに直接メールでやり取りしたりイギリスのメーカーにやり取りしたりということで、海外の製品を購入せざるを得ないということが価格が高くなってしまふ点だと思っております。日本のメーカーさんにも何度かお願いしましたが、では何台売れるんだと最初に聞かれてなかなか話が進まないというところで、であれば最初から海外のメーカーさんと交渉して価格を下げてもらう努力をするとか、そういうったふうにはせざるを得ないのかなと思うこともありました。以上です。

○矢ヶ崎委員

- ・ ありがとうございます。お二方の発表で大変勉強になりました。いくつも勉強させてい

ただいたのですが、その中でやはり日本では自転車のバリエーションがずいぶん少ないんだなということを再認識いたしました。特にヨーロッパ行きますといろいろなタイプの自転車をいろいろな目的とさまざまな身体状況に併せて乗ってらっしゃる方々がいらして、それはやはりそういう豊かさも自転車文化なのかなと思っていましたので、我が国でも人の状況や目的に合わせて自転車に乗れるようなハードのバリエーションができてくれば良いなあというように拝聴しました。その中でできましたらセンサーの技術とかが発達して安全面とかに気を配るような機能が強化された自転車が開発されていくと良いなと思った次第です。自転車協会さんに二つ簡単なご質問を申し上げてよいでしょうか。一つはBAAマーク、非常に大事だと思っておりますけど、まだなかなか街中に見る機会がなくてですね、もし可能であれば自転車通勤を許している企業、大学、学校が結構あります。その企業や学校にBAAマークを持っている自転車を使いなさいと従業員等に言ってもらえるような働き掛けというのはされているのでしょうか。学生や従業員の安全を守るという観点からすると、きちんとした自転車に乗って通勤通学をしてくださいというのは言いやすいのではないのかなと思います。それが福利厚生の一環でもあると思います。もう一つは、新潟で行われています妻有トリエンナーレという芸術祭があります。3年に1度開かれていて、海外の方にも人気があるものです。日本の芸術祭で大きなものというと瀬戸内芸術祭と妻有と横浜のトリエンナーレと三つあげられるのですが、この妻有には、最後、公共交通機関から見るべき美術作品のところに行く最後のラストワンマイルのところ電動自転車を入れたというのをお聞きしまして、こういった定期的開催されております大規模で、しかも日本の売りとなる芸術祭のようなところと連携というのはされてらっしゃるのかなと。導入の理由として高齢者であるとか、障害を持ってらっしゃる方にアップダウンのある田舎道であってもものともせず、地域をまわって作品を見ていただきたいということだったと聞き及んでいます。

○自転車協会

- ・ BAAマークの推奨については法人各位に対しては現在行っていません。自転車安全・安心BOOKというのを販売店から利用者に対してはお配りしております。購入段階では簡単にこのようなものを配布させていただいて、販売店にはBAAハンドブックという具体的などんなことをどういうふうに説明したら良いのかというものを作っておりました。しかし、今ご指摘いただいたような、法人格に対しては現在行っておりません。また二つ目のご質問でありますけど、先ほど説明させていただいたように地方自治体との協業が少しずつスタートしております。地方自治体さんは自転車を活用したまちづくりということで、駐車場が無くても自転車の場合ちょっと止められますので、町の食堂であったり美術館であったり、具体的にルートマップを始めたいということをお聞きしておりますので、今後、自治体さんからそのような要望が上がってくるんだろうと思ってお

りますので、我々もそういう要望があれば答えていきたいと思っております。もう一つBAAマークとBAAアドバイザーについて誤解のないように説明させていただきたいです。BAAマークというのは完成車に製造側が貼付して店頭で並ぶという自転車なんです。これに対してお客様が自転車選びに迷った時に、お店の担当者が押し売りするのではなく、どういう自転車が安全ですかと聞かれた時に、安全で選ぶならこういう内容のこういうものをどうぞと進める基準で作ったのがBAAマークで、さらに、アドバイザーというのは身体に合った自転車を選ぶアドバイザーというよりはBAAマークの付いた自転車のセールスプロモーション的な役割としてやっておりますので、お店の方が何も説明しないということではなくて、お店側は安全マークの付いた自転車を受け身として受け取って、それを消費者に伝えるという仕組みをやっているのがその制度でございます。

- ・ それと話しはそれですけど、タンデム自転車の件、メーカーに言ったら何台でないと作らないという話がありましたけど、今、タンデム車が全国24、25ぐらいの県で許可されるようになりましたけど、残念ながら日本にはタンデム車の安全基準というのが存在していません。従いまして安全基準が無いとなかなか日本のメーカーとしては作りにくいということもご理解いただきたいと思っております。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。長嶋さんお願いします。

○長嶋委員

- ・ 二つありまして、パラサイクル協会さん、いろいろ尽力されているということ説明の中で聞かせていただきました。ありがとうございました。その中でタンデム車が走れない都道府県があるということ、今後の課題として挙げられていましたけれども、ぜひタンデム車につきましては県の条例や規則で規制されているので、警察はもちろんですが、県の観光協会や、障害者担当の部局、などと連携を取りながら条例等の改正に向けて動いていただけたらありがたいなと感じました。もう一点はBAAの関係であります。先ほどご回答いただいたとおりと思っておりますが、協会傘下の会社が市場の80%を占めているという話を冒頭伺いましたと思っております。、そういった中でBAA自転車の普及率が30%台、40%近くということで、単純に見てますと理解できないのです。私共もBAAマークの自転車につきましては、小学校の自転車安全教室始めいろんな場面でPRしているところです。、ご説明では製造の段階で貼られるとおっしゃっていたかと思っております。ぜひ製造段階で多くのものに貼られるようメーカーの努力も必要ではないのかと感じました。各自治体のホームページを見ますと自転車対策に取り組んでいる自治体ではBAAマークの自転車を使用しましょう又はSGマークのものを使用しましょうということの広報活動も進んでいると思っています。BAAマークが普及しない課題として考えられ

る点がありましたらご教示いただきたい。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。それでは自転車協会さんからお願いします。

○自転車協会

- ・ 貼付率の問題はご指摘のとおりではございますけど、実際にBAAマーク貼付車というのは、ほぼ完成車でございます。つまり、お店は最終点検。ペダルを付けてお渡しさせていただけるのがBAAマークの貼付自転車になります。ところが俗にいうスポーツ車というのは「七部組み」と業界では言っているんですけど、購入時点で完成状態になっていないんです。また、購入時点でパーツが多いので、お店での最終品質管理ということになりますので、この辺については貼付していないということになります。これらのスポーツ車、脱軽快車的なものについては、今後、貼付率を上げるべく、いかに完成車に近づけるかということを業界で取り組んでおります。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。権丈さんから何かありますか。

○日本パラサイクリング連盟

- ・ 先ほどはアドバイスありがとうございます。私共も、自分たちがタンデム自転車で走りたいということだけでいくとなかなか進まなかったりするケースが多く、やはり県単位ですので、県の自転車競技連盟を含めたり、サイクリング協会さんと一緒にやったりすることでスムーズにいくケースがいくつかありましたので、今後、もっと広げていきたいとなった時は、観光協会さん含めていろんな方と手を組んでやっていきたいなと思っております。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。おおむねご意見も頂きましたのでこの辺りでよろしいですか。

○自転車協会

- ・ すみません。一つだけ補足させてもらって良いですか。先ほど、絹代さんからお話いただいたように重複してないBAAマークについて、スポーツBAAプラスというお店で購入時点で点検をしていただくという制度で補足的に、貼付はしていないけれど、安全な自転車をご利用いただくということを行っております。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。時間の関係もありますので、この辺りでディスカッションとさせていただきたいと思います。今日ご提示いただいた資料、ディスカッションの内容についてはご意見として承って、今後、事務局としてまとめさせていただくことになると思います。
- ・ あまり議論にはなりませんでしたが、権丈さんのお持ちいただいたパラサイクリング連盟の資料の最後から2ページ目あたり、自転車活用推進計画に関わるご提案も頂いていますので、こういった点もぜひ踏まえて議論を続けていきたいと思っています。ありがとうございました。それでは次の議題に入らせていただきます。
- ・ ヒアリング等の結果をまとめていただいております。(3)計画骨子に関する関係者ヒアリング結果のご報告ということでよろしく申し上げます。

○事務局

- ・ それでは資料3-1の計画骨子に関する関係者ヒアリング結果についてご報告させていただきます。
- ・ ご覧のとおり1月29日に次期の自転車活用推進計画の骨子を取りまとめたところでございます。その骨子の中では、新しく「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」。この二つの施策を新たに追加したところでございます。これらの施策に関係の深い団体ということで、今回、14の団体にご協力いただきまして書面でご意見を頂いたところでございます。結果本体については参考資料としておりますが、概要で説明させていただきます。
- ・ まずは自転車駐車場整備センターの所長である古倉さんからのご意見です。自転車というのはいわゆるゼロエミッション、今の言葉で言うとカーボンニュートラルに家庭が貢献できる最大の取り組みだということを強調するべきではないかというご意見です。そしてサイクルツーリズムの裾野の拡大が必要ということで、具体的にはレースだとかツーリングという自転車を趣味として持っている方は自転車に対するサイクルツーリズムの需要がございますけど、もっと観光だとか一般需要まで裾野を広げる取り組みが必要なのではないかということでございます。また、高齢者の関連事項が多いとマイナス面で書かれていることがよくございますが、むしろ高齢者の健康と外出手段の確保ということで、もっと前向きに自転車の活用を考えてみたらどうかということでございます。また、一つ飛びまして、自転車と歩行者の分離に加え、連続性のある自転車通行空間の整備が必要だということでございます。また、電動アシスト自転車の普及促進が重要ということで、先生からデータを頂いておりますけれど、電動アシスト自転車は全ての自転車に対しまして7.5%普及しておりますが、事故を起こした車両で見ますと1.4%ということで安全な乗り物だということも背景にあるということが、電動アシスト自転車の普及促進が必要ということであります。また、国と地方の役割分担の話

であるとか、コロナ禍での自転車施策体系、例えばイギリスですと新自転車ビジョンという新しいビジョンを作った中で、自転車が密を避けて免疫力が高まるということで、かなりコロナを意識した計画になっているということもございますので、こういうコロナ禍での自転車施策ということを体系的に進めるべきではないかというご意見を頂いたところでございます。

- ・ また、自転車協会からは、自転車の開発・普及につきましての助成制度のご検討をということもございます。
- ・ 次の一般社団法人自転車産業振興協会につきましては、多様な自転車の開発・普及には、現行規制の見直し（長さ、幅、乗車定員等）、安全利用のための環境整備が必要ということで、先ほどタンDEM自転車の安全基準が無いということもございましたけど、そういうところにつながるご意見なのかなと思っております。
- ・ 次に日本車両検査協会からは、多様な自転車の開発・普及のためには、高齢者・障害者のための新しい自転車に関する基準を制定し、基準に基づく試験、検査を実施することが必要ということで、例えば幼児二人が同時に乗れるような基準適合車ということが業界の中でできましたので、そういう新しい自転車に対する物差しを作る必要があるのではないかとご意見がございました。
- ・ また、日本交通管理技術協会からは、点検整備について広報活動が進んでいないのではないかとということで、積極的に行うべきだというご意見がありました。
- ・ 全日本交通安全協会さんからは、交通安全意識向上のため、関係データというものを関係者で共有した上で連携の在り方を考えるべきではないかというご意見。学校における交通安全教室の実施体制の充実、これは先ほど絹代さんからご指摘があったとおり、質・量共にということでございますが、更に検討すべき。また、自転車関連事故の分析データを踏まえ、特に自転車利用が多い年齢層、中学校高校生ですが、それに対する効果的な交通安全教室の在り方について検討するべきというご意見がございました。
- ・ 全国道路標識・標示業協会からは、先ほど委員の方からもご指摘がありましたように、自転車専用通行帯に対する駐停車対策、いわゆる取締まりをしっかりとすべきだというご意見がございました。また、歩道側でなく車道側に車の駐停車空間を確保したといったところがどこにあるのかという情報提供をするべきだというご意見。また、自歩道については、歩行者と自転車が混在しないような整備の周知が必要だというハード寄りのご意見。また、「思いやり1.5m運動」の更なる展開が必要とのご意見。また、交通ルールを教えるだけでなく楽しんで乗る自転車文化を根付かせるべき。例えば幼児向けのペダル無しの自転車のように、自転車に乗り始める段階から、早めの教育が必要だということで、今日の委員からのご意見にもつながるものかなと考えております。
- ・ 次に日本交通安全教育普及協会からは、教職員のほかにも交通安全教育の地域の指導者の協力が得られれば教育も進むのではということで、学校ですと、交通安全担当の教員が指名され、その方が中心になって動いておりますけど、そういう交通安全担当の教

員をフォローするような地域の指導員による協力体制が必要ではないかということをございます。

- ・ 次は自転車活用推進研究会からのご意見で、地方版自転車活用推進計画の策定を促す上では、国の計画の丸写しではなくて地域の実情に合った計画を作るべきというご意見。先ほどもありましたが、駐停車帯を自転車レーンの中央側に設置する形態をできれば標準形にしてもらいたいというご意見。自転車通勤につきましては、広報啓発を一生懸命やっておりますけれど、企業、従業員が実感できるメリットを考えてもらえないだろうかというご意見がございました。
- ・ 次に株式会社シマノからは、継続的な自転車通勤のため、エビデンスを蓄積していくことが大事。そして「自転車通勤推進企業」に対して広報啓発だけでなくもっと具体的な促進策というのを国が検討するべきではないかということをございます。
- ・ 次はブリヂストンサイクルですけれど、中学校、高校での自転車交通安全のカリキュラム化。地域それぞれではなく統一したカリキュラムが必要ではないかと。また、学生だけでなく社会人向けの講習ということについても何らかの助成が必要ではないかということです。また、自転車専用レーンの整備の継続とともに、地方都市での先進的な事例の整備、成功事例を、自転車通行空間の整備についても先進的事例をどんどん広報活動するべきではないかということをございます。また、先ほどから議論があります自転車と健康の関係をございます。やはり自転車通勤が健康に良いということをエビデンスとして発揮するためにも大学だとか研究所に対する助成が必要だというご意見を頂いたところであります。
- ・ 自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会からのご意見をございます。大きく四つの視点から述べていただいています。都市環境については、シェアサイクルポートは作っているけれど、国の庁舎のシェアサイクルポートの設置例が少ないということで連携するべきではないかというご意見がございました。また、健康増進につきましても、「『自転車通勤推進企業』宣言企業プロジェクト」の認定を行っておりますけれど、単に広報啓発、認定企業がウェブサイト掲載のところだけでなく、もっとインセンティブが必要なのではないかというご意見もあつたところをございます。また、サイクリストの裾野を広げるためには新しい乗り物であるE-BIKE等のアシスト自転車が身体機能の弱い人にも向くということで普及促進の環境を整えていくべきではないかというご意見がありました。そのほか、安全・安心につきましては、罰則規定等に基づく指導など、自転車安全利用において実効性が伴う取組が必要だという意見がございました。その他のところでは、「健康増進」「環境負荷の低減」の物差しとなる根拠の数値の提供が必要というご意見があつたところをございます。
- ・ 続きまして3-2計画骨子に関する関係者ヒアリング結果につきましてご説明させていただきます。先週でございますけど2月2日に自転車利用環境向上会議、こちらは屋井座長も顧問として入っておりますけれど、地方公共団体やNPO、学識経験者等で構成さ

れる団体でございますけど、自転車に関しまして幅広い専門的な知識をお持ちでございますし数か月に一回セミナーとかも活用されて非常に活発な団体ということ聞いております。その方々と意見交換を行ったところです。

- ・ これも四つの目標ごとに分けておりますけど、例えば都市環境につきましては、車道走行率ですね。自転車道を作るだけでなく効果検証というのをしっかりやるべきではないかということでございます。また、自転車は車両でございます、車道走行が大前提だということを計画に位置付けるべきではないかというご意見。また、車道を走るスキルが無い人たちについては、暫定形態である車道混在での自動車道の整備は危険ですので暫定形態の解消を考えるべきだというご意見があったところでございます。また、自転車の車道走行の理解が進み、自転車通行帯の整備が進んだとしても、路上に車が止まっているのではだめということがありますので、路上対策も充実すべきだということ。また、今後、多様な自転車ということで三輪や四輪の自転車も出てくるだろうということでございますが、今後、どのようなモードを自転車通行帯に認めるのかということ想定した上で、速度の違う乗り物が出てきますので、それを踏まえた望ましい通行帯の幅を考えるべきというご意見があったところでございます。また、自転車通行環境におきましては、連続性、速達性、自動車との分離が更に重要とのご意見があったり、シェアサイクルを公共的な交通機関として位置付けておりますけれど、一歩進んで公共交通との位置付けをすべきではないかのご意見もありました。電動キックボード等の新し乗り物については、海外との違い、具体的には日本では自転車は歩道の通行は認められているが外国では認められていないという文化の違いをしっかりと整理しないと単に海外と同じように自転車と全く同じ扱いにしてくれということになると歩行者にとって危険になるのではないかとということでございます。
- ・ 次に観光についてでございます。自転車は重要な産業の一つでございますので、官民が連携して観光の移動における自転車移動が標準になってほしいというご意見。また、サイクリングコースはどちらかという川とか海とか湖とかに作られておりますけど、旧街道というのも視野に入れてサイクルツーリズムを推進してはどうかというご意見もございました。
- ・ 次に健康の関係でございます。国交省関連の業界でも自転車通勤を禁止している会社が多いのでよく普及啓発を行うんですけど、業界団体ということで、ターゲットを踏んだ上の自転車通勤の推奨というのを検討してみてもどうかと。また、先ほど議論がありましたとおり、海外では研究が進んでいるんですけどそれが翻訳されていないということもございますので、まずはエビデンスということでしっかり翻訳した上で周知を徹底すべきではないかということです。
- ・ 次に安全安心の関係でございますけど、自転車側に違反が無いのに事故にあうということが問題ではないかということでございます。交通安全の意識醸成に限定せず、規制や構造など総合的な取組が必要だというご意見。自転車だけに注意を求めるのではな

く、車のドライバーの方からも、自転車は車道を走る乗り物であってクラクションは鳴らしてはいけないと計画の中に位置付けるべきではないかというご意見。そして自動車教習所につきましては、自動車教習所のコースというのは世間の縮図というのがございますので、自転車レーンを設置して自転車の存在というのを認識しながら免許を取っていただくというのものもあるのではないかとということでございます。また、先ほどもお話がありました幼児教育ですね。自転車に乗り始める頃の教育について明確にするべきというご意見。そして夜間の安全対策として、現在、反射板は義務化されておりますけど、尾灯についてももっと積極的に推進するべきではないかということで、これも新しい自転車の開発普及だけではなく、それに関連するような部品についても普及啓発すべきというご意見が前回ございましたので、それにつながるような話なのかなと思っております。そして災害時にタンDEM車で障害者を避難させているという県があると聞いていますので、こういった優れた取組はもっと広めていってはどうかということでございます。

- ・ 最後になりましたけれども、その他のところで、先ほど議論にありましたとおり、地方公共団体の縦割りの問題でございます。各部局の連携を促した上で自転車施策を進めるためにはやはり中心となるようなコーディネーター役が必要ではないかというようなご意見があったところでございます。文字ばかりの資料で恐縮でしたが、事務局からは以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。概略ということでご紹介いただきました。参考資料3に全文がありますので、これも踏まえて議論に入りたいと思います。皆さんから関連したご質問等々ありましたらよろしくお願ひします。
- ・ 何か出てくるまで私がちょっとしゃべってます。参考資料3をざっと見て、安全に関するご意見が極めて多いですね。教育の問題もかなり入っておりました。内閣府さんもそうだし文科省さんもそうだし警察庁さんもそうですけど、関係するご意見が多いということを改めてご認識を共有するとともに具体的な施策をどう展開するかお考えいただくんだと思います。それから先ほどの健康の話がこちらでもいくつか出てきましたよね。エビデンスを持つべきだというのがね。守山市さんのご意見でもはっきりと書かれているし、向上会議からも出てきていますので、今日の冒頭の厚生労働省さんの資料の一番下に書かれている「今後自転車推進計画を進めていく中で、日本における自転車利活用のエビデンスを確立していく必要がある」この必要があるということがまさに共有されているなと思います。ぜひ具体的な取組として次期計画の中に込められるようにしていただきたいと思います。計画期間と言っている間にエビデンスを取っていけば、また次の計画の段階で非常に役に立つと思いますから、よろしくお願ひしたいと思います。

- ・ それから走行環境、これもまたご意見多いですね。駐停車対策だとかせつかく自転車レーンを作っても、東京ですと青山通りなんか最たるものですけど、あそこに行くとも自転車レーンに駐停車がずらっと並んでいる。そういう環境がショーケースのように現れていましてね。あれは一つの例なんですけど。そういう時に誰が悪いんだって、だれか一人だけが悪いみたいにはできないのだけでも、そのままじゃいけないってことをちゃんと伝えてくれている例にもなっています。ぜひ駐車需要の多いところなんかは停車するスペースと同時に自転車の空間をしっかりと作っていくことが必要だと思います。それは一例ですけど走行環境の改善というのは現在の計画の期間の中ではやはり目に見えてという程には進んでいない。これもかなりいろんなところで指摘されていますので、その辺りは抜本的に推進していくような内容が必要だなと思います。

○久保田委員

- ・ 先ほど新しい乗り物の話がちょっと話題になっていたのでそれに関連してお話しします。今回、多様な自転車の開発・普及ということが挙げられたのは私もとても良いことだと思いますし、高齢者や障害者のための移動ということでは非常に良いことだと思うんですけど、その時に、いわゆる歩行支援のモビリティというのも実は今、多様化しております、いろんな新しいものが出てきております。そうすると、自転車の多様化を考えていくと、いつの間にか歩行支援モビリティとかなり近いものが出てくる可能性があると思います。その時にどこで線を引くか。これは自転車であると、どこで線を引いて、原則車道はこちら、ここから先は歩行支援モビリティというもので歩道もOKという、その線をどこかで引かなければいけない時がいずれ来る気がしますので、その辺を我々も念頭に置きつつ新しい多様な自転車の開発を期待していきたいと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。では、続けて絹代さんよろしいですか。

○絹代委員

- ・ ありがとうございます。多様なご意見があつて私も参考になりました。今日、自転車協会さんの発表もそうですが、自治体さんのご意見を拝見しても、このE-BIKEという存在が大きいんだなということを感じました。ここで私からの提案というかお願いなんですけど、スポーツ用電動自転車に関しては、非常に皆さんの期待も大きいということろで、欧米のようにスピードであったりアシスト力を改正するような検討をそろそろ始められないかというように思いました。古倉先生の資料の中にもありましたけど、欧米では今、販売の50%以上がこの電動車にシフトしていると聞きます。日本はまだそこまでのシフトは進んでおらず、ただ、このE-BIKEに変わっていくことで交通の足としても

観光の足としても非常に利便性が上がって担える部分が大きくなると思うんですね。で、今は速度24km/hで完全にゼロになってしまうんですけど、リヤカー付き三輪電動アシスト車と言うんでしょうか、配達などに使われているものはアシスト条件が三倍に引き上げられておまして、例えばスポーツ車に関してもこの上限を三倍程度上げて時速10km/hからアシストが低減するのではなく、例えば55km/hぐらいからゆっくりと減っていくとか。

- ・ というのも今、ナショナルサイクルルートで霞ヶ浦とか琵琶湖とか平坦なルートも推奨されています。こういったところでE-BIKEを使っても爽快な走りというのはできずアシスト力が低減してしまうので平坦なところではなかなか魅力が発揮できないんですね。今、いろいろなところがサイクルツーリズムに期待している中で、スポーツ車に関するレギュレーションが変わってくれば、よりフィットネスにも活用できますし、非常にどこの自治体さんもスポーツという分野で自転車を活用するか悩まれているところがありますので、ぜひ、今後の自転車の活用を推奨していく中のキーファクターにもE-BIKEはなっていくと思いますのでご検討いただけたらと感じました。私からは以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ほかはどうでしょうか。

○楠田

- ・ たくさんまとめていただきありがとうございます。三つほどあるんですが、一つ目が先ほどから話が上がっております多様な自転車の開発の話ですけど、日本車両検査協会様をご指摘になってらっしゃる車両の基準とか法整備が進んでいないというのがありますので強化をお願いしていただきたいと思います。二つ目が自転車の可能性がますます増しているなと思っていて、公共交通が無くなっていく、高齢者の方が増える、環境問題の対応、健康を考えていくと、観光だけでなく徒歩と自転車で暮らせる町をたくさん日本で増やしていくということが、日本の国のこれからやりくりしていく中で国にとっても生活していく人にとっても良いまちづくりができるかと思うので、徒歩と自転車で暮らせるまちというのをどれだけ増やしていけるかという取組をぜひ推進していただきたいなと最近強く思っております。最後なんですけど、教習所の免許を取るまでの役割というのは、教育する中で非常に大事ななと思いました。教習所の方とご意見交換させていただいて教習所の教科書を見せていただいたんですよ。見ると自転車の矢羽根の話とか専用通行帯の話とか載っていなかったんですよ。なのでまず教科書に載せていただきたいなと思いましたし、教習所の中に線を引いて学んでいけば、これから免許を取得される方は全員何かというの分かる訳で、自転車と車の関係っていうのも学べるので。ぜひ免許を取る教科書や教習所の活用っていうのをなんか

とか変えていただけないかなと思っています。よろしくお願いします。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。
- ・ それでは事務局側から、例えば楠田さんの最後の点、自動車教習所で自転車のことを勉強できないじゃないかっていうことで言うと、向上会議でも自転車レーンを教習所に設置してとか書かれたりしています。警察さんから関連するところを含めてお話しただけですか。

○警察庁

- ・ 警察庁でございます。楠田先生からご意見いただきました、教習所での教科書の反映というところでございますが、今、お答えできるものがございませんのでまた庁内で検討させていただきたいと思います。また、絹代先生から頂きました電動アシスト自転車の電動アシスト比率のご指摘いただきました。おっしゃっていただいたようにリヤカーをけん引する電動アシストの三輪自転車につきましては需要がありましたということ等を踏まえまして上限を緩和してきたという経緯がございます。今回のE-BIKEの取り扱いにつきましては、安全性ですとか交通情勢需要等を踏まえながら必要に応じて検討していきたいと思っています。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。教習所についてもよろしくお願いたしますね。

○高橋委員

- ・ 小型モビリティの件に関して少し発言よろしいですか。今、先生におっしゃっていただいたとおり、アシスト比率等々というのが問題になっていますけど、最近、電動スクーターとか小型モビリティ全般ですけど、どういう規制緩和をするかということが検討中でして、その中で、今の電動アシスト自転車というのはあくまでも自転車扱いでして、自転車扱いされるために厳しくなっているということですが、自転車とはまた別の小型モビリティという枠を設定しますので、そちらの中で、より快適に走れるE-BIKEというものを位置付けていくということになるのではないかと思います。そちらの方にもぜひ積極的にご発言というかご要望をいただければいいかなと思います。どうしても自転車として扱うために歩道走行を認めると基準を厳しくしなくてはならないというのが警察庁側の考えですので、そこを外してしまうと、自転車ではない別の類型になり歩道走行が逆にできなくなる、そういう組み立てになるのではないかと考えております。今、急に話が動いておりまして、その点を含めましてそういう状況になっております。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。多様な自転車の開発というのは今回新しく入ってきたものですね。関連する省庁さんは多いわけですけど、経産省なども関わっておられますか。

○経済産業省

- ・ 自転車の開発を含めモビリティそのものの開発ニーズが高まっているということなんですけれど、その背景には、交通空間の再整理に加え、2050年のカーボンニュートラルという高い目標をいかにクリアするためにどうしていくかも絡んでくる中で、経産省の中でもモビリティそのものの今後の在り方を議論しているところです。そこには自転車も位置付けられるということだと思います。したがって、今後出てくるであろうモビリティの開発支援は重要であると考えておりますし、本日の議論でも出ておりましたが、同時に安全性を担保するための規格作りにも取り組んでいかなくてはならないと考えております。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。警察さんもう一度よいでしょうか。

○警察庁

- ・ 今、頂いているのは、自転車の新しい基準といった観点でよろしかったでしょうか。

○屋井座長

- ・ 私が勝手に解釈を変えちゃいけないだろうけど、走行環境・空間、多様な自転車又はモビリティの多様化する中で、通行する空間に関しての考え方、この辺りが一番知りたいところでもありますけど、歩道は特にありますね。

○警察庁

- ・ その点に関しましては高橋先生からもお話しいただいたとおり、いろいろ方のご意見を頂きながら検討を進めているところですので、次回以降、そういった内容についても含めてお話しさせていただけたらと思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。
- ・ それでは時間も大体まいつているようですので今日の議題、ヒアリング結果をお聞きしての意見交換というのは終わらせていただきます。大変活発なご議論、従来から指摘されていることが中心ですけど、解決に向かって引き続き具体的な施策に結びつくよ

うに議論を継続させていただきたいと思います。

- ・ 私から一点だけ言うと、先ほどの向上会議からの意見にもありましたけれど、我が国では欧米とは違って自転車すら整理できていないという混乱した状況がいまだに続いている。特にそれは、歩道の上でもそうですけど車道上でもまだそうです。そういう中で、まずはしっかりと自転車に関しての新しい法律ができて、その中で整理整頓すべきところはちゃんとしていく。そして新しい法律の三つのポジティブなKでしたね、環境や観光や健康、そういうものがしっかりといきっていくような施策に結び付けていく。そこが求められていますけれど。しかしながら、議論のまだ大半は安全というところが中心ですので、闇雲に新しいモビリティがあるからと言っていきなり変えることは難しそうな、そういう状況だと思います。
- ・ 次に歩道上の安全、歩行者の安全、これは最大限守っていくことが重要だと思いますので一言だけ申し上げておきます。それでは以上で（3）が終わりますので、（4）、よろしく願いいたします。

○事務局

- ・ 今後の進め方についてご説明させていただきます。今後の進め方につきましては、資料1でご説明させていただいたとおり、第5回目の会議につきましては、1月29日に計画の骨子を公表させていただきましたので、骨子に関するWEBアンケートについてご報告させていただきます。その上で自転車の活用に関しての具体的な措置について、特に都市環境と安全・安心という二つの項目につきまして、それから指標がありますので、措置と指標についてご議論させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。まだまだ多くの方々のご意見をお伺いしながら、あるいは場合によっては、この有識者会議委員以外の方にもご協力いただくことがあるのかもしれないですけど、引き続き、よろしく願いしたいと思います。それでは今日の議題は終わりますので議事を司会に戻したいと思います。

○事務局

- ・ 月曜の午前中という時間にも関わらず、今回、全員の先生方に御出席いただきました。多数の方々からの貴重なご意見ありがとうございました。長時間にわたり多くのご意見を頂きありがとうございました。以上を持ちまして、第4回有識者会議を終了させていただきます。ありがとうございました。