

自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和2年度第5回）

議事録

■日時場所

- ・日時：令和3年2月22日（月）10:00～12:00
- ・会議形式：合同庁舎3号館11階特別会議室及びWEB

【議事】

- (1) 第4回における各委員からのご意見 …資料1
- (2) WEBアンケートの回答結果のご報告 …資料2
- (3) 目標「都市環境」「安全・安心」の措置について …資料3、資料4、資料5
- (4) 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
久野 譜也	筑波大学人間総合科学学術院教授
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

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局（長福）

- ・ 定刻になりましたので、ただ今から、令和2年度第5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自転車活用推進本部事務局次長の長福と申します。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、映像は事務局長代理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代理の渡辺よりご挨拶申し上げます。

○事務局長代理（渡辺）

- ・ おはようございます。事務局長代理である国交省道路局の審議官の渡辺でございます。皆様方におかれましては、お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日は第5回目の会議となります。この会議のメインテーマは次期推進計画の策定に向けてでございますが、先月29日に委員の皆様にも見ていただいた次期推進計画の骨子を公表させていただきました。また、WEBアンケートで一般の方や関係団体へのアンケートを実施しました。その結果、こちらの予想をはるかに超えて約5,000件のご意見を頂くことができました。これを受けまして、本日はWEBアンケートの結果についてご報告をさせていただくとともに、これまでのご議論の内容を踏まえまして、計画の中で4つの目標掲げておりますけれども、「都市環境」と「観光」と「健康」と「安全・安心」のうち、今回は「都市環境」と「安全・安心」に関する具体的な措置につきまして、これから案をお示しして皆様のご意見を承りたいと考えてございます。本日も活発なご意見をいただくことをお願いしまして挨拶とさせていただきます。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、資料1として第4回における各委員等からのご意見。資料2といたしまして計画骨子に関するWEBアンケート結果。資料3として現状・課題と主な強化措置。資料4として主な強化措置の一覧表。資料5といたしまして自転車活用推進計画措置の新旧対応表。以下、参考資料1として自転車の活用の推進に関するこれまでの意見。参考資料2としてWEBアンケートの内容。参考資料3としてWEBアンケートの結果の詳細版。参考資料4として次期自転車活用推進計画の措置がございます。
- ・ なお、本日は久保田委員からご欠席の連絡を頂いておりますが、資料へのご意見を頂いておりますので後ほどご紹介したいと思います。
- ・ 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を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。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。今日は私もWEB参加ということで、進行に不手際があった際は大変申し訳ないですけどお許しいただきたいと思います。お忙しい中、いつも委員の皆様におかれましては、この会議にご参加いただきましてありがとうございます。それではさっそく始めてまいりたいと思います。
- ・ まずは前回の会議での各委員からのご意見についてお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 資料1に基づきましてご説明させていただきます。資料1の1ページをご覧ください。第4回における委員からのご意見でございます。大きく分けて5項目でございます。
- ・ 「安全・安心」の関係につきましては、身体機能に合った自転車を推奨している上で、自転車販売店の役割が重要だろうということでございます。「BAAアドバイザー制度」や「SBAA PLUS」という制度がございます。こういう制度と協調しながら自転車選びのサポートや交通ルールの伝達を行うことが大事。また、BAAマークの普及につきましては、学校や従業員の安全のためのBAAマークということで、学校や企業への働き掛けを行うことも大事ではないかというご意見を頂きました。また、「安全・安心」の中の多様な自転車の開発普及。今回、新しく施策として加えたものでございますけれども、これに対していくつかご意見を頂いておりますので順次ご紹介いたします。
- ・ まず、タンデム自転車の解禁につきましては、単に警察のみならず、福祉団体や観光協会との連携を図るべきというご意見。また、海外において障害者が一般のレースに参加することが可能であるということがあります。また、対応した自転車の需要も大きいために低価格での購入が可能。一方、日本では海外製品の輸入に頼って障害者用の自転車が高額になるというご意見がございました。その一方でタンデム自転車については、日本の安全基準がないため、なかなか製造しにくいという製造業関係からのご意見がございました。また、ヨーロッパのように自転車のバリエーションを豊富にするというのは非常に大事であるというご意見。今回「多様な自転車の開発・普及」が掲げられたのはとても良いことである。ただ、一方で歩行支援のモビリティも多様化しておりまして、新たなモビリティと自転車の区分け、どこに線を置くかということ念頭に置くべきである。また、スポーツ系電動アシスト自転車、E-BIKEのアシスト機能についても見直しの検討をすべきだというご意見がある一方で、E-BIKEについては歩道走行を事実上認めているということをお前提にいたしますと、どうしても規制としては厳しくならざるを得ないということもございます。アシスト比率を緩和するに当たっては、走行位置、歩道を通行させるかということでございますけれども、そことの関係も考える必要があるのではないかと。また、新しいモビリティにつきましては、我が国は自転車の走行環境すら十分整備できていない状況でございます。まずは自転車活用推進法の枠組みの中で、安全というものを最大限確保した上で、環境、健康、観光と「3つのK」がいき

てくるような政策に結び付けていくという道筋も必用なのではないかということをご
ざいます。

- ・ 次に交通安全教育につきましては、やはり、新型コロナの影響で、学校での自転車教室
がなかなか進まないということをございますので、量と質、両方とも強化することが必
要ではないかということ。また、自動車教習所の役割が非常に大事だということもご意
見をいただきました。例えば教本の中に自転車専用通行帯や矢羽根についてを記載し
た上でその意義なども説明すべきというご意見もございました。
- ・ 次に健康の分野でございすけれども、やはりエビデンスが非常に大事だということ
でございす。外国ではかなりエビデンスが整理されているところをございすので、
それをしっかりと翻訳した上で、国内での啓発につなげていくようなことが必要では
ないかというご意見。また、日本では実用の観点から自転車をやむを得ず乗っている方
が多いということをございす。健康という物差しからしますと、自転車には乗れるけ
れど今乗ってない人の需要の拡大を考えることも大事ではないかというご意見でござ
いす。
- ・ その他といたしましては、自転車レーンの上に駐停車の車が並ぶことが多いと。これは
これまでの会議の中でも繰り返し述べられているご意見でございす。自転車通行環
境の整備と駐停車スペースの確保をセットで行うことが重要。また、まちづくりという
観点から、徒歩と自転車で暮らせる街ということが関連する施策もございすので、連
携することが大事だというご意見。
- ・ 最後になりましたけれども、自転車の利用促進につきましては、地域のイベントに電動
アシスト自転車を配置した例もございすので、こうした観光だとか、イベントとの間
で自転車を活用していくという連携を図るべきではないかというご意見を頂いたとこ
ろでございす。
- ・ また、先ほど「安全・安心」のところ自動車教習所の話がございすましたが、前回の有
識者会議でご指摘のございすました自動車教習所の教本における自転車専用通行帯や矢
羽根の記載につきまして、警察庁より補足のご説明がありますので、よろしくお願いい
たします。

○警察庁

- ・ 交通企画課長の佐野でございす。警察庁といたしましても自動車教習所を活用して
交通安全教育を進めるということについては非常に重要だと思っていまして、これま
でも様々な取組を進めてきているところをございす。例えば、普通免許を取得する場
合であれば、学科教習では緊急自動車等の優先の項目におきまして、自転車専用通行帯
に関する教習を実施してきているほか、技能教習においては適切な通行位置といった
項目において、自転車通行空間や歩行者などに配慮した通行に関する教習を実施して
きているところをございす。

- ・ また、指定自動車教習所内のコースでは、主に基本操作や基本走行、これを第一段階と申しますけれど、そこで使用され、教習生に対して運転装置の基本的な操作や基本的な走行について教習しているところがございますが、その第一段階を終了した仮免許運転の取得後には応用走行という、第二段階と呼ばれる技能教習の段階で、適切な通行位置の項目で段階的に自転車通行空間や歩行者などに配慮した通行に関する教習を実施してきているところがございます。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。これらの資料1につきまして、何かご質問、ご意見があれば挙手の上、よろしくお願いいたします。楠田さん、よろしくお願いいたします。

○楠田委員

- ・ よろしく願いいたします。警察庁様、本日はお忙しいところありがとうございます。重要だということでご認識大変うれしく思っております。実際に教習所様にお話を聞いたりとか、教科書を拝見したりとか、教習所の道路を見ると、私が見てないだけかもしれないですけど、矢羽根があまり教本に載っていなかったり、教習所の中の道路に拝見できなかったりしているんですけど、その辺り、今後、変わっていくのでしょうか。

○警察庁

- ・ ご指摘ありがとうございます。自転車に関する交通安全教育というもの、特に自動車のドライバーにそういうことを認識していただくことが重要だと思っておりますので、今後、教習所の中に一律に設置するという事は既存のコースの幅員などの問題からなかなか一気にというわけにはいかないこともございますけれども、教習所にもできるだけしっかりと取り組んでいくように働き掛けていきたいと考えているところがございます。

○事務局（長福）

- ・ そのほかご意見ございますでしょうか。特に手は挙がっていないようですので次に進めさせていただきます。
- ・ 資料1の次のページ、2ページ目をご覧ください。今後の進め方でございます。今回は第5回目ということでございまして、まずは計画の骨子に関してWEBアンケートの結果をご報告させていただいた後に自転車の活用の推進に関して講ずべき措置ということで、四つの分野の中で、今回は「都市環境」と「安全・安心」という二つの項目の具体的に講ずべき措置につきましてご議論いただきたいと思っております。これを踏まえまして次回第6回におきましては、残りの分野である「健康」と「観光」についての措

置のほか、「都市環境」、「安全・安心」、「健康」、「観光」、4つの分野それぞれについての指標をご議論いただきまして、計画の全体的なまとめの段階に入るような資料をご提供させていただきたいと思っております。今後の進め方について特にご意見がなければ次に進めさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは早速（２）のWEBアンケートの回答結果の報告をよろしく願います。

○事務局（長福）

- ・ 資料２の計画の骨子に関するWEBアンケート結果につきましてご説明させていただきます。
- ・ 資料２の１ページをご覧ください。今回のアンケート結果の概要でございます。骨子を公表いたしました１月２９日から２月７日までの１０日間、WEBアンケートを行いました。その結果、４,９９７通のご意見を頂いたところでございます。性別としては男性が大半、居住地としては東京２３区と政令指定市、それ以外が半々程度。年齢については、どちらかという若い世代ということで、２０代から５０代からのご意見。使用頻度につきましては、概ね週１日以上乗っている方ということでございます。回答者の保有車種といたしましては、ロードバイクを保有されている方が約５,０００通分の約４,０００通ということでございますので、これからアンケート結果の概要をご説明しますけれども、どちらかと申しますと自転車を趣味という形で週１回以上乗っていらっしゃる方からのご意見が多かったということ念頭に、これからWEBアンケートに寄せていただいた主なご意見につきましてご説明させていただきます。
- ・ ２ページをご覧ください。目標１の都市環境につきましてでございます。まずは自転車通行環境につきましては、やはり、ネットワーク化が重要だということでございます。自転車の道をつなげなければ活用されないというご意見。また、自転車レーンの路上駐車が多く、危険なのでしっかりと対策を講ずべきということで、実際に自転車に乗っていらっしゃる方からの率直なご意見かと思っております。
- ・ 次に駐輪場につきましては、多様な形状の自転車を使用できる駐輪場を設置して欲しいということでございます。今後、多様な自転車の開発普及という形になりますと、例えばタイヤの太い自転車だとか、規格としても長さが長かったり幅があったりと多様な自転車ができますので、そういう自転車についても対応できるような駐輪場の設置が望ましいと言うことがご意見としてございました。
- ・ 次のシェアサイクルにつきましては、地域の活性化のためにも、バスと電車とシェアサイクルの拠点、いわゆる連携を図るべきではないかというご意見がございました。

- ・ 次に情報通信技術の活用につきましては、サイクリングに特化した観光アプリの開発をして欲しいということで、情報アプリは発達しておりますので、それを観光にも導入すべきだというご意見でございます。
- ・ 次に健康に関する意見でございます。まず、サイクルスポーツの普及振興につきましては、国際大会で活躍できる選手、コーチの育成や支援の在り方を検討すべきというご意見がございました。
- ・ 次の障害者、高齢者も楽しめる自転車利用環境につきましては、タンDEM自転車の全国解禁をすべきということで、今、一部の解禁も含めまして、35 ほどの都道府県でタンDEM自転車の解禁が進んでおりますけれども、これを更に全国展開するべきだというご意見もございました。
- ・ 次に自転車を活用した健康づくりにつきましてはやはりエビデンスということをしつかりと分析した上で、その有用性ということをしつかりと広報啓発すべきではないかというご意見がございました。
- ・ 次の自転車の通勤につきましては、自転車通勤、通学の選択肢として理解できるような広報啓発をしつかりとすべきだというご意見と、駐輪場やロッカー、シャワー等、自転車通勤をしやすい環境整備。今、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」という認定制度を行っておりますけど、もう1歩踏み込んだ促進策も検討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。
- ・ 次のページをご覧ください。次は観光の関係でございます。サイクリングルート等の自転車の走行環境につきましては、マウンテンバイクという観点を新しく意見として頂きました。山林や夏場のスキー場を活用したマウンテンバイクの走行可能な道というのを整備して欲しいというご意見。また、放置している山林を有効活用した上で、自転車に特化した観光振興ということも構築すべきだという意見がございました。
- ・ 次にサイクリストの受け入れ環境につきましては、ハード面だけではなく、例えばサイクリングガイドというようなソフト面からの育成ということをしつかりすべきという意見もあったところでございます。
- ・ 国内外のプロモーションにつきましては、国内外にプロモーションできるような長距離サイクリングルートを作成するべきだということでございまして、これにつきましては、1月29日にナショナルサイクルルートの追加候補を選定させていただきましたけれども、延長約1,500kmの太平洋岸自転車道なども候補ルートとして公表させていただいたところでございます。
- ・ 次に目標の4つ目、安全・安心につきましてはでございます。高い安全性を備えた自転車の普及につきましては、三輪や四輪などペロモビルやカーゴバイクなどの多種多様な自転車が使えらるような環境が必要だということ。自転車の安全装備に係る人材の育成とその地位の向上を図るべきだという意見もあったところでございます。

- ・ 次に交通安全ルールの徹底につきましては、義務教育の中の授業でしっかりとマナーの向上と実技指導ということをカリキュラムに盛り込むべきではないかというご意見。
- ・ また、最近増えております自転車を利用した商品配達を行うような事業者。これは個人経営でございますけど、それを実質管理するような会社につきましても、登録個人事業主への交通ルールの指導や講習の義務化、罰則を含めた法整備を推進すべきだというご意見があったところでございます。
- ・ また、全年齢のヘルメット着用を義務化すべきという意見があったところでございます。
- ・ 次に自転車の保険につきましては、企業団体による適切な保険加入の周知活動の促進。広報活動を更に積極的に行うべきだというご意見があったところでございます。
- ・ 次に4ページをご覧ください。その他のご意見でございます。新たな小型モビリティとの関係につきましては、自転車と小型モビリティの共存。それを見据えた歩道、車道以外の自転車の走行環境整備を進め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。
- ・ また、自転車の活用の推進反対という意見もございました。現状のような、日本の道路環境だとか、自転車が車両としてのコンセンサスがないうちの中では、自転車の利用を推奨するべきではないというご意見もあったところでございます。また、マイナスイメージの払拭というところで、一部の人のルール違反で自転車全体に対するマイナスイメージが植え付けられないようにする必要があるというご意見もあったところでございます。これは実際に自転車に乗っていらっしゃる方の率直なご意見かと思っております。
- ・ 最後になりましたけれども、自由な移動手段の保障ということでは自動車に代わる高齢者の足として重要だというご意見を頂きました。委員会の中でも免許返納後の高齢者の移動手段ということを見据え、早い段階からの高齢者に対する交通安全教育を行うべきだというご意見もございましたけれども、それに関連するようなご意見かと思っております。
- ・ WEB アンケートについては以上でございます。ご審議よろしく申し上げます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは、何かご意見、ご質問ありませんでしょうか。

○高橋委員

- ・ よろしいでしょうか。高橋です。政府とか自治体側で対応できる話とそうではない話がある。いろいろあって、いろんな意見を寄せていただいたのは大変うれしいのですけれども、例えばコンビニみたいなところに自転車をちゃんと止められる。その盗難防止対策のサイクルラックを設けて欲しいみたいなことだと、それは各店舗などで対策すべき話

で、行政側で積極的に進めることができる話でもない感じがしました。こういういろんな要望があるんですが、行政が対応できる話と、民間にある程度委ねないといけない話とがいろいろあるので、これは対応できる、できないという区分けがもしありましたら教えていただきたいと思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。私が先に申し上げてしまいますと、自転車はとにかく多くの方が様々に関わるから、いろいろなご意見もお持ちなので、まずはそれを皆さん出していただければ大変ありがたいというスタンスで進めています。実際に計画ができあがっても、これは行政だけでやることではないので。そういう意味で、行政だけじゃできないよ、ということが伝わるような、そういう意見がたくさん出てきている方がベターだと思うんです。だからこれから先できること、できないことに、行政という観点から分けてしまうのも、やらない方が良いのかなっていう気もします。行政だけではできないことが結構多いよねということも同時に現れているような整理の仕方がベターだと思います。その先にできませんとも言わないで、皆さんでやりましょうとかやってくださいということが同時に伝わる方が良いと思いますので、それはまた工夫しましょう。
- ・ それからきっちりと整理していただいているわけだけど、いろんな場面で様々な意見を今収集していただいていますので、それをきっちりと整理していただいていること自体悪くないんだけど、生の声もどこかに残っていて構わない気もします。その辺りが事務局なりの整理の仕方になっているわけですけども、整理されていない形で公表することなどもぜひ考えていただければ良いかと思います。高橋先生のお話に私の意見も重ねて申し上げてしまいました。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。屋井先生ご指摘のとおり、自転車は、国民のほとんどが乗れるものでございまして、多様なご意見があるかと思っております。今回の参考資料として、これまで頂いたご意見の中で整理しておりますので、まずそういうご意見があったということを公表していくということが大事だと思っております。その上で、行政として受け入れられるものにつきまして、措置という形で反映していく。反映できないものにつきましては、今後、皆さんと一緒に頑張っていきましょうというトーンで書いていくということになるかと思っております。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。

○高橋委員

- ・ 一点だけ、補足ですが、例えば高速バスに折りたたみ自転車を載せることができる、できないという話は各高速バス事業者にある種委ねられている話で。ただ、国土交通省として、例えばいろいろ行政指導としてお願いをすることはできますし、あるいは、道路運送法の法律を根拠にそういうことを義務付けることもできなくはないと思うんです。だから、その辺の程度の問題とか強さというか、行政指導でちょっとお願いするのか、あるいは法令の基準として、そういうことを書き込むのか、いろいろな選択肢をどの辺の強さでやるのか、ちょっと考えなきゃいけないなと思いました。屋井先生の基本的なスタンスで十分だと思いますが、ちょっと気になったもので質問させていただきました。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。今、高橋先生におっしゃっていただいたような項目については、今後、どう対応していくかという議論になってくると思います。どうもありがとうございました。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。現在でも措置につきましては、サイクリトレインやサイクルバスについての取組事例ということをまず収集した上で、その中のベストプラクティスを共有しながら進めていこうということがうたわれているところでございます。サイクルバスについても、バスに自転車を外付けして乗れるような事例があったかと思えます。これにつきましては、目標3のサイクルツーリズムに関連するところでございますので、具体的には次回第6回の有識者会議の中で措置としてご紹介させていただき、ご議論させていただければと思っております。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。今、事務局からおっしゃっていただいたような方針で、今後、掲載もしていくということです。
- ・ それでは次の議題（3）について、よろしくお願いします。

○事務局（長福）

- ・ 資料3現状と課題と主な強化措置ということで、4つの分野のうち、「都市環境」と「安全・安心」につきましてご説明させていただきます。
- ・ まず、資料3の前提でございますけれども、先ほど高橋委員からご指摘もございましたが、参考資料1といたしまして、自転車の活用の推進に関するこれまでの意見ということで、特にボリュームが多いので具体的な紹介は割愛いたしますけれども、これまでの

1回目から4回目までの有識者の先生方からのご意見、それと令和元年の4月から6月にかけて129の団体にヒアリング行いました。そして、第4回会議では、13の団体の方々から、特に今回強化する「安全・安心」と「多様な自転車の普及促進」、それに改めて特化するような形での措置として盛り込むべき意見。その他、超党派の国会議員で構成されております自転車活用推進議員連盟からもご意見いただいております。そのようなことを参考資料1としてまとめたところでございます。様々なご意見があるということをもまずは整理させていただいた上で、現状と課題と主な強化措置ということで、行政側として吸い上げられるようなご意見をまとめさせていただいたものが資料3の構成になってございます。それでは資料3につきましてご説明させていただきます。

- ・ 1ページ目をご覧ください。都市環境の分野で、安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、大きな1つの柱組みとして意見があったということでございます。現状と課題を整理いたしますと、地方版の自転車活用推進計画に基づく取組につきましては、現在108の地方公共団体で作成が進んでおります。令和2年12月時点ですと、うち42の都道府県で策定しておりますが、今年度末頃には概ね47全ての都道府県で地方版の自転車活用推進計画が策定される見込みとなっております。一方、自転車活用推進計画を策定している市町村のうち、いわゆる自転車ネットワーク、これを路線として位置付けていない市町村も2割程度存在しているところでございます。また、計画は作ったけれど、計画に基づく整備の効果分析が行われている事例が少ない、ほとんどないというような状況でございます。自転車の通行環境の利用の在り方につきましては、多様性というものでございます。これは、高齢者の健康、生きがいつくりの観点から、運転免許返納後になって初めて自転車利に移行するのではなくて、それよりもっと早い段階で移動手段としての活用を図ることが必要であると。これは有識者会議の中でも複数の委員から意見いただいたものでございます。
- ・ また、新たな小型モビリティと言うのが登場しつつあるということでございます。これは自転車ではないですけれども、今後、自転車通行環境、自動車が通行するような環境につきましても、低速型モビリティというのが出てくるということで、その環境をどうしていくのかという指摘がございます。
- ・ また、路上駐車場への対応ということで、自転車通行環境の確保に向けて路外駐車場の整備や利用率の低いパーキングメーターの撤去により、自転車の通行環境を図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。
- ・ これらに伴います主な強化措置でございます。現在ですと自転車活用推進計画の手引きを使って計画を作ってくださいというところで数を稼ぐような形になっております。それに加えまして、例えば計画の質の向上ということで自転車活用推進計画の中でネットワーク路線をしっかりと位置付けるような取組を行うこと。また、計画に基づく取組のフォローということで、自転車活用推進計画の中で自転車ネットワーク計画を作

った整備効果についても、国としてモデル的なものが示せないかということでございます。また、地方につきましては、自転車ネットワークの計画と整備につきまして、国において課題を抽出し、更に支援策を検討して行きたいということを新しく加えるものでございます。

- ・ 以上が地方の取組でございますけれども、国といたしましても、安全で快適な自転車通行環境を創出するため、国土交通省の直轄区間を中心といたしまして、それに接続するような地方道とも連携を図りながら、都市部を中心に全国各所で、国においても整備計画を策定した上で、当該計画に基づき整備を推進していきたいということでございます。あわせまして、多様な自転車に対応するものでございますけれども、「安全で快適な自転車通行空間に関するガイドライン」を平成24年に警察庁と国土交通省の共同で作成しております。これにつきましては、ガイドラインの見直しを図った上で全国における活用を図って行きたいというものでございます。視点としては多様なものがあると思いますが、例示として掲げておりますのが、例えば利用者の多様性ということで、高齢者も含めた安全性の確保に着目したような視点。また、新たな低速小型モビリティが参入することも想定いたしまして、将来にわたる自転車通行環境の使われ方というような、そういう視点も踏まえながら、地方公共団体にとっての自転車の通行空間を確保するための教本のようなものでございますので、ガイドラインの強化を図っていきたいということでございます。
- ・ また、路外駐車場の整備と利用率の低いパーキングメーター等の撤去を更に推進ということで、現計画ですと利用率の低いパーキングメーターの撤去を検討するというところでございますが、1歩進んだ形で、撤去を更に推進という踏み込んだ記載と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。2つ目の都市環境に関する2つ目の論点でございます。
- ・ 情報通信技術の活用とシェアサイクルの普及促進に関する自転車の利便性の向上でございます。現状と課題といたしましては、自転車の走行データを活用すべきではないかということでございます。自転車の利用実態に即した自転車利用環境の整備の促進のため、データの活用が期待されているところでございますが、今のところ先進的な地方公共団体のところでデータをとっているのが現状でございます。そういうデータを取り込んだ上で、実際の走行環境、利用実態に即したネットワーク計画の策定を促進するような建付けを国としても考えていく必要があるということでございます。
- ・ また、シェアサイクルの普及促進につきましては、シェアサイクルの在り方検討委員会においてもご議論いただいておりますけれども、公共的な交通としての在り方だとか、どうしても採算性ということもございますので持続可能な事業運営の在り方ということが課題になっているところでございます。一方でシェアサイクルは、MaaSとの連携に非常に親和性があるということもございます。交通分野の中でMaaSの取組が進んでおりますので、そのデジタル化をシェアサイクルも含めて普及させていくことが必要

ではないかという現状と課題を整理しているところでございます。これを受けまして、主な強化措置といたしまして、まずは自転車の利用実態に即した自転車通行環境の整備等を推進できるよう、自転車のプローブデータを活用した上で、それを計画に落とし込めるような取組に対する支援の在り方ということを検討していきたいということを新規に掲げているところでございます。2番目といたしまして、自転車の利用環境向上のため、地方公共団体が中心になるかと思えますけれども、現在、地方公共団体が持っているような自転車通行環境の整備状況や、駐輪場がどこにあるのかというようなデータにつきまして、オープンデータ化を図りたいと思っております。これにより、例えば経路検索業者がそのデータを取り込んだ上で、より走りやすいルートをナビゲーションできるような取組ができるような下支えも新規として掲げているところでございます。

- ・ また、シェアサイクルの課題でございます。制度運営の考え方、先進的な取組事例などを取りまとめたガイドラインを、来年度を目途に策定いたしまして、地方公共団体のシェアサイクル導入に向けた促進策を考えていきたいと思っております。また、事業の持続可能な運営というのがどうしてもキーワードになりますので、それに向けた支援の在り方について検討していきたいということでございます。
- ・ また、例えば大分市などでもシェアサイクル事業者と地方公共団体とが協定を結んで災害時に無償で活用できるような取組だとか、また、広島の方ですと西日本豪雨の際に避難所にシェアサイクルポートを無料で設置した事例がございます。同様の取組を全国でも、事業者と地方公共団体が協定を結ぶような仕組み、災害時でもシェアサイクルが活用できるような取組を推進していきたいと思っております。ただ、災害時のどこの段階で使われるのか。例えば発災直後なのか、それとも避難所に発災直後のこの情報伝達手段として必要なのか、もしくは実際に避難所で生活されているような方々の交通手段としているのかというような課題も、どういうところで本当に使われる必要があるのかというニーズもございますので、そういったことも把握しながら、災害時のシェアサイクルの活用について進めていきたいと思っております。
- ・ 次はMaaSとの連携でございます。AI等を活用してシェアサイクルの再配置を効率化する取組だとか、他の交通分野と連携し、その中でもシェアサイクルを取り込んだ上で、MaaSの中でシェアサイクルの活用を更に進めていきたいと考えております。また、シェアサイクルはポートの設置場所が1つの課題になっております。昨年、道路法の改正に基づきまして、歩行者利便増進道路、いわゆる「ほこみち」というものが創設されたところでございます。これにつきましては、歩行者の利便増進道路として「ほこみち」を指定いたしますと、道路の占用許可につきまして、この場所でないと占有することができないという道路法の一般原則を除外した形でシェアサイクルポートが設置されやすくなりますので、シェアサイクルポートと「ほこみち」という取組を更に普及させる施策を考えていきたいと思っております。ただ、「ほこみち」という言葉のとおり、歩行

者利便増進道路は歩行者のための道でございます。ポートは設置するのですけれども、その「ほこみち」の中を自転車が通ることは好ましい形ではございませんので、ポートの設置と合わせた自転車通行環境の整備をセットで行うということも推進していきたい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「安全・安心」の分野でございます。
- ・ まず、身体機能に応じた自転車の安全快適な利用の促進でございます。現状と課題を整理しますと、高齢者の健康、生きがいの観点から、免許返納後に初めて自転車を利用するということではなく、それよりも早い段階で高齢者に対する教育を行い、移動手段として自転車を活用するということが必要ではないかというご意見。そして、高齢者等が安全快適に自転車を利用できれば、健康増進を図りながら自動車の代替手段となることが期待されるところでございます。また、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツが障害者の生きがいやクオリティ・オブ・ライフの向上、健康長寿社会が共生社会の構築に貢献できるということでございます。そういう意味で高齢者や障害者にも対応した多様な自転車の普及を更に進めることが必要だということでございます。その際には、高い安全性を備えた自転車の普及に当たりまして、先ほどご意見ございましたとおり、点検整備の促進ですとか人材育成を、開発とセットで行うべきではないかということを現状と課題として整理しております。これらを踏まえ、主な強化措置といたしまして掲げております。高齢者等も踏まえた「安全・安心」の観点から、以下を追加したいというものでございます。まず、高齢者等の自転車に対する多様なニーズに対しまして、民間企業等の技術とか製品開発等を支援したいということでございます。具体的には高齢者が単独で安心して乗ることができる研究開発ということも行われておりますので、そういう製品開発を支援していくような取組を想定しております。
- ・ また、身体機能にあった自転車選びをアドバイスする人材を通じまして、消費者に対して適切な自転車の購入を支援していきたいということでございます。
- ・ また、タンDEM自転車につきましては、公道走行の解禁を自転車活推進計画ができた当初から、警察庁から各都道府県公安委員会にお願いしておりますけれども、この取組を更に推進して行きたい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」の中でも、更なる交通安全意識の向上ということでございます。現状と課題といたしましては、自転車関連事故の状況でみますと過去10年間で自転車関連事故は減少傾向ではあるのですけれども、その中でも自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移しております。また、コロナの影響で、通勤や配達目的の自転車の利用者が増加しております。これに伴いまして、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題ということもございます。一方で自転車関連事故につきましては、2割ぐらいが自転車側に法令違反がないということもございます。ドライバー向けの安全教育というのも必要ではないかということもございます。こういったことを踏

まえまして、自転車の利用者だけではなく自動車のドライバーも含めた道路利用者全体の安全意識の醸成を図ることが必要ということでございます。また、自転車の購入時や運転免許の更新時など、自転車を使っている国民の皆様がほかの方と接触する機会を捉えまして、安全の啓発活動を行うことも重要ではないかということでございます。これらを踏まえまして交通安全意識の向上に関する主な強化措置について、ご説明いたします。

- ・ まずは自転車の交通安全の啓発としての対象を更に増やして行きたいということでございます。現在の自転車活用推進計画では、どちらかという、自転車のユーザー側の安全教育を重視すべきではないかというトーンで書かれておりますけれども、それをもう少し対象を広げ、ドライバーも含めた道路利用者全体に向けての啓発活動を行って行きたいというものでございます。特に配達目的の自転車利用者や事業者に対しましても安全教育の働き掛けが必要だということでございます。
- ・ 以上が自転車の啓発の対象を強化するものでございますが、これら以外にも自転車の交通安全の啓発の機会を増やしていく措置を講じたいものでございます。
- ・ 例えば自転車の購入時に自転車販売店を通じてのパンフレットの配布といった啓発活動ということもあるのではないかとということで、新規として掲げております。
- ・ また、先ほど高齢者の話もございましたけれども、自転車の運転免許講習の時にも、例えば教本や講習の中で、車を運転するための交通安全ということだけではなく、自転車の利用ということも加えることを更に強化して行きたいというものでございます。特に高齢者講習の中でも、もう少し自転車の利用ということもページ数を増やすような取組をして行く必要があるのではないかとということで、措置として新規に掲げているところでございます。
- ・ 最後になりましたけれども、保険の関係でございます。現状と課題といたしましては、加害者側に1億円近い高額な賠償が命じられるケースも近年生じております。特に加害者については、中学生、高校生のような責任無能力の未成年が多いということも踏まえ、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険の加入促進を更に図ることが必要だということでございます。現在、各都道府県に自転車利用時の損害賠償保険への加入を義務付ける条例の制定をお願いしているところでございます。現在、義務化と努力義務化を含めると29、約6割の都道府県において条例を制定いただいております。条例で加入義務がある場合とない場合をみますと、条例が施行されますと保険への加入が非常に進むということもございますので、この取組を更に促進して行きたいというものでございます。主な強化措置といたしましては、自転車活用推進本部において、標準条例を作成しておりますので、それを更に地方公共団体へ働き掛けまして、加入義務付けの条例を更に推進して行きたいということでございます。さらに、ただ単に条例を制定するだけではなく、保険加入の必要性に対する情報発信も必要でございます。現在、損保協会や地方公共団体と連携して情報発信に努めているところでございますが、

これに加え、商工会議所や経団連などの経済団体に向けましても啓発活動を働き掛けることを行っていきたいということでございます。また、自転車販売店において自転車を購入する際に、保険の加入を求める必要でございます。標準条例では、自転車販売店につきましても保険の加入の確認義務が求められているところでございますけれども、具体的にどうしていくのかという部分が非常に薄いということでございますので、自転車販売店等による加入状況の確認だとか必要性の説明を働き掛けるような啓発活動の充実を図って行きたいと考えているところでございます。

- ・ 以上が、「都市環境」と「安全・安心」につきまして、これまでたくさん頂きましたご意見を踏まえました主な強化措置でございます。
- ・ 資料4をご覧ください。資料4は、今、申し上げたような強化措置を一覧表としてまとめたものでございます。よろしければ、これからご議論いただく際には、この資料4をご覧くださいながら議論を進めていただけたらと思っております。
- ・ また、資料5につきましては、説明は割愛させていただきますが、自転車活用推進計画の措置ということで、「都市環境」と「安全・安心」の分野につきまして新旧対照表をお示ししているところでございます。
- ・ 説明につきましては以上でございます。
- ・ 最後に一点ご紹介させていただきます。本日ご欠席の久保田委員から、事前に資料をご覧いただき、ご意見を頂いております。目標1のシェアサイクルの中の「ほこみち」についてでございます。シェアサイクルポートの設置を促進すること自体は有効だということでございますが、設置する場所を間違えると、せっかく確保した「ほこみち」の空間に自転車が無秩序に入り込んでしまうおそれもあります。例えばということでございますが、適切な位置に設置を加えたり、歩行者等の利便性の向上だけではなく歩行者の快適性の確保という観点を加えていただくなど、留意点についても触れていただきたいということでございます。
- ・ これにつきましては、「ほこみち」制度という、まさに歩行者のための道路ということでございますが、歩行者中心の道路空間を構築するためには、そこに至るための移動手段も必要だということで自転車駐輪場の設置ということも占用許可の特例の中の対象に加えた経緯がございます。ただし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するということが大前提でございますので、自転車につきましては車両であるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車を極力分離するよう、自転車が車道を通行するための道路空間につきまして「ほこみち」とセットで検討すべきだということで、国としても地方公共団体への通達の中でうたっているところでございます。
- ・ 長くなりましたが、事務局からの説明は以上でございます。ご審議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。資料4が今後計画の内容を固めていく上では一番重要な頭出しの項目が出ているわけですので、こちらを照らし合わせながらご意見を頂けると大変ありがたいと思います。それでは、資料3、資料4についていかがでしょうか。よろしくをお願いします。

○絹代委員

- ・ 保険について教えていただきたいのですが、自転車保険、非常に重要ですが、たしか就業中の事故に関しては、自転車保険はカバーできないと思いますが、自転車で配達をされていたり、外回りで自転車を使われている方も増えているような状況で、この就業中の事故をカバーするような保険に関して、従業員の方を守るという意味で、社員の方が就業中に自転車を使っているところに何か訴えかけるようなことができないかということ。あと、これから、例えばハンドサイクルであったり、障害を持たれている方の自転車ですとか、普通自転車の枠を超えた自転車が出てくる可能性がある中で、そういった自転車で事故を起こされた時に、自転車保険は適用できるものなのか。また、今回、トレイルを整備して欲しいというリクエストもあったと思うんですけども、例えばオフロードを自転車が走っていて、トレイルを歩いている方にぶつかってしまった事故などですと、自転車保険はたしかカバーできなかったはずなんですけれども。かなり戸惑っている方も多いので、国としてその辺りを整理して、必要なものに関しては訴え掛けていただくようなことができないかなというのがまず一点です。
- ・ あと、措置の方で、学校の交通安全教育の項がなくなっているようなんですけれども、これは自転車の安全教室を今回に関しては掲出しないような意味なのか、ただ単にこの資料でその詳細を目標の中で書かなかっただけなのか、教え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した。楠田さんもよろしいですか。

○楠田委員

- ・ よろしく願いいたします。全体をとおして会議で出たご意見を丁寧に汲み取って形にしてくださったということが伝わってくる内容で感謝したいと思っております。
- ・ まず1ページ目のところですけども、最近、お子さん、特に中学校の通学路をメインに見ておまして、あと、高齢化社会における移動手段としての自転車を見て、自転車の移動をしている道路の状況とか、また、どんなことが怖いのかなというところをいろいろ調べています。子供さんにアンケートをとったところ、結構危ないなと思って通ってらっしゃる。車が早いとか、ぶつかったとか、結構言ってるんですね。高齢者の方は、スーパーの立地は交通量の多いところに出入口が設けられていて、車だ

と出入りしやすかったり、また、車ですら出入りが怖いなっているところを走っていて、幹線道路にも面しているところも結構多く、自転車に乗れるけれど、その道路状況が危ないから乗れないなっているところも結構あって、唯一の移動手段と言っても良いぐらいの自転車なのに、それも奪われてしまうような状況にもなっているなと思っていました。じゃあどうしたら良いのかなといろいろ考えてみると、新しく道路を作るっていうのは、ちょっと今の国とかの財政をみると違うかなと思っております。今ある道路の中の使い方を変えるとか、ルートを変えるとかっていうことが非常に大事になるかなと思ってます。ヒントを得たのが京都の事例で、京都は今とても自転車の整備が面的に進んでいるんです。また、金沢もそうですけど、どこに自転車道を整備しているかという、幹線道路じゃなく、一本脇に入った細い道に、生活に必要な自転車の道をうまく歩行者と関係を持ちながら作られていて、京都でいうと細街路。細い道の道路っていうんですけど、そこを通る。もしくは、京都や金沢の古い都の古都ではないところは、農村の中の道とか、田んぼの中の道みたいなところを通らせて、その車の幹線道路と違うところにルートを作るっていうようなことをして、車と分けて自然を感じながら安全に通っていただくようなルートを設定する必要があるなということ気付きました。今、自転車道を設置しているところは、幹線道路の整備が多いなと思っていて、車がビュンビュン通るところが多いと思うんです。うまく通っているところに整備をするんじゃなく、安全な道を探してルートを設定することが非常にこれから大事になってくると思うので、道路を整備する時に生活交通として自転車を考えるときは、もう少し道のルート、道の使い方っていうことを車と分けながら考える必要があるなと。そうすることによって、徒歩と自転車で暮らせるまちというのがきちんと作れて、環境に優しくて高齢化社会に持続可能なまちができるのではないかと感じております。非常に長くなってしまったのですが、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す。長嶋さんお願いします。

○長嶋委員

- ・ 長嶋でございます。自転車保険に関する主な強化措置として、資料を見てますと自治体と経済団体等から情報発信をすると記載してあります。条例の制定、条例等に基づいて保険加入の情報発信をするということなのかと思いますが、ぜひ「正しい情報を提供するようにしていただきたい」と思います。それはなぜかといいますと、個別具体的には言いませんが、一般的に自転車保険といわれているものの中にも、賠償補償範囲がかなり限定的なものもあります。そういったところを住民の方が理解し、選択できるように、必要な情報を、国交省、関係団体を含めてぜひ公平な立場で提供をお願いし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。この辺りで一度事務局からレスポンスを頂きましょうか。

○事務局（長福）

- ・ 事務局でございます。ご意見いただきましてありがとうございます。
- ・ まず、絹代委員から頂いた保険の関係でございますが、就業中の事故につきまして、保険でカバーできないのではないかとということでございます。標準条例上では自転車を利用する人が自転車損害賠償保険等に加入しなければならないという建付けになっておりますので、いわゆる日常利用のみを行う方については、日常利用のための保険に加入することを求められておりますし、例えば配達目的で利用している方についても、施設賠償責任保険に入らなきゃいけないという建付けになっております。確かにその辺の建付けというのは原則としてあるところでございますけれども、実際利用の状況につきまして、保険の加入は進んでないという実態でございます。実際、配達事業者につきましては、その辺の問題意識を持っておりまして、実際に配達を注文してから配達完了するまでの間は、自転車の配達員は従業員ではないのですけれども、施設賠償保険について、会社の方で加入できるような仕組みということも導入されているところでございます。
- ・ また、同様にハンドサイクルについて保険適用できないかということにつきましては、事務局において、日常利用の場合だとか、特別な自転車を利用した場合、それぞれについて、どのような保険が現在商品として出回っていて、どのようにカバーされているのかということにつきまして宿題としていただき、次回の会議でご説明させていただきたいと思っております。
- ・ 二番目の学校教育につきましての記載がないということにつきましては、後ほど文部科学省からご説明させていただきます。
- ・ 楠田委員からのご意見につきましては、実際、自転車を利用する環境につきましては、自動車側ということではなくて、もうちょっと金沢とか京都のような事例を踏まえて、自転車の通行ということも非常に念頭に置きながら整備すべきだというご意見を頂いたと認識しております。これにつきましては、まさにこれから整備計画を作っていく中でフォローアップを行っていきたいと思っておりますので、その整備計画の効果検証を図っていく中で、京都や金沢といった具体的な事例を頂きましたので、自転車のユーザーをかなり意識した通行環境の整備を行っている事例ということをこちらでも把握した上で横展開していくという取組も考えていきたいと思っております。
- ・ また、先ほど施策の中で自転車の走行環境ですとか駐輪場の位置というものをオーブンデータ化した上で経路検索業者が取り込んで経路検索にいかすということも施策と

して取り組んで行きたいということを申し上げたところでございます。これにつきましても、例えば経路検索業者の中で自転車通行環境などを整理した上で、より安全に通れるようなルート検索を経路検索の中で表示するというのもできるかと思っておりますので、そういう取組につきましては、地方公共団体からのデータの集め方ということと、それを検索業者の中でソフトとして開発できるのかという両面から、これからしっかり検討して行きたい思っております。

- ・ また、長嶋先生からご指摘いただいた保険の関係でございますが、保険に対する正しい情報については、先ほど絹代委員からもご指摘いただきましたが、現在、自転車保険につきましても、どんな種類があって自転車の種類によってどのような保険がカバーされているのかということについて、次の会議で改めてご説明させていただきたい思っております。事務局からは以上でございます。

○文部科学省スポーツ庁

- ・ スポーツ庁でございます。文部科学省の担当課は今日いないのですが、学校教育につきましても直接の担当ではございませんが、国語や算数といった形の教育ではないのですが、特別活動という形の中で交通教育をやるということになっておまして、その中で、どういうものややっていくのかというのは、まさに今、先生方から頂いているようなご意見も踏まえ、今の実情に合った特別活動ということで、交通安全教育を行っていくことが大事かと思っております。担当にも伝えてお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。私から一点だけ、楠田さんのご意見に便乗させていただいて一つ申し上げたいと思います。まさに大都市の方は自転車利用者の方々は細街路を使っているケースが多いですね。細街路は、歩道なんてないような道を使っているということが多くて、この議論をするときに、歩道のある幹線道路で歩道か車道かみたいな議論になりがちだけれども、実態としては多くの方は歩道なんてないような道を多く使って目的地まで行かれる。ですので、そういう実態に合わせて、地方自治体がネットワーク計画を作るとなれば、歩道のない道で結構ネットワークのかなりの割合を担っていくような計画になるはずなんです。けれども、たしかにおっしゃるように、そういうような方向でネットワーク計画が作られていない場合もあるだろうし。私の知っている場所、例えば東京都大田区など、まさに8割ぐらいは細街路でネットワーク計画作っていて、毎年10-15km ぐらいの長さでネットワークを作っていますけど、そういう街ばかりではないだろうし。京都の話も出ましたけど、ぜひご提案をさせていただきたいのが、そういった極めてベーシックな情報でも、必ずしも自治体さんには伝わっていないって面もあるだろうし、現在の計画の策定から3年ではあるけれど、それより前から作っている自治体もあるわけで、ベストプラクティスというか、グッドプラクティ

イスになっている自治体さんもあるわけですね。そういう自治体さんのそのネットワークづくりの実績や考え方をしっかりと見て、ある種の評価をして、これは有識者会議よりも、もしかすると推進本部なのかもしれませんけど。なんらかの表彰してあげて、ほかの自治体に対してちゃんとその方向性が伝わるような取組を加えていただくと良いかなと思いました。ぜひ検討していただければありがたいなと思います。

- ・ どうもありがとうございました。続けてご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○楠田委員

- ・ ありがとうございます。子供さんの通学路の点検はしているのですが、生活の台所となっているスーパーの周りや、大事な病院などの周辺の点検はされてない気がするので、婦人会の方とか老人会の方とか婦長さんと一緒になってちゃんと高齢者が一人でお買い物に安全に行けるかっていうのを点検していただける機会を設けていただきたいなと思います。
- ・ あとは道路の関係者の方とお話をすると、結構幹線道路の整備はお金を付けやすいけれど、生活道路の整備にはなかなかお金が付かないということを結構ちらほら聞くので、その辺りにはあまり詳しくはないのですがご検討いただきたいと思います。
- ・ あと、交通安全教育ですけども、絹代さんが前回お話しされた時に、GIGA 教育のところのタブレットを入れてということがこれから進むので春秋の交通安全教育の教育期間などに、または、入学の時期に活用していただいたり、また、朝の朝礼でもできるようなと思うので、ちょっと考えるだけで楽に教育できるような時代になっているので、ご検討いただけたらなと思いました。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。高橋先生からもご意見いただけますか。

○高橋委員

- ・ 措置の作成など大変いろいろなご意見を踏まえていただきありがとうございました。何点か補足なのですが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改訂されるということでしたが、例えばこういうところを改訂するというのは、この有識者会議の委員も拝見することはできるのでしょうか。原案を見せていただくとか、そういうことが可能なのかというのが一点目です。ガイドラインには非常に細かく、いろいろなことが書いてあるんですけど、具体的に何をどうするのかという具体例がちょっと乏しい感じがしました。先行した整備が進んでいる自治体の、成功事例なども紹介するというのは非常に重要だなと。先ほど屋井先生が表彰するというお話しをしていただきましたけれど、そのような成功事例なども取り上げていただくと、どんどん進んでい

くのではないかなと思います。特に地元住民の方との Involvement、いろいろな意見を共有することが大事だというのは分かるんですけど、具体的に何をどうすればいいのか。自治体の関係者さんには結構分かりにくいと思いますので、そういった成功事例なんかも紹介していただきたいなということです。あとは国交省の地方整備局で自治体の関係者の方を集めてですね、講習会みたいなことをやる事例があるんですけども、そういうものは自転車の走行空間の整備なんかでは、もう既にやられているのでしょうか。やれたら良いと思いますが、そういう取組を強化していただきたいというのがありました。自治体の人が手を上げるのを待つというより、積極的にこちらから打って出て、こういうのがあるんだよ、これで住民の満足度は非常に上がったよ、みたいな感じをどんどん説明していただけると良いのではないかなと思いました。以上となります。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。絹代さん、どうぞ。

○絹代委員

- ・ ありがとうございます。私から、子供乗せ自転車とファミリーというところでお願いをしたく、ちょっと手を上げさせていただきました。現状、日本で子育て世帯の20%ぐらいが、幼児同乗自転車というのを持っていると言われておりまして、かなり年間の売り上げも高い車種です。おそらく私が住んでいる横浜市では5割以上の家庭が、この自転車を使っていると思うんですけども、この自転車に関して問題だという声が上がってくるんですけども、この自転車に関する項目がこの計画には抜け落ちていて、それでいくつかお伺いとお願いをしたいと思います。
- ・ 昨年、SG マークが改定になりまして、これまで5歳までしか乗せられないというルールで、ほとんどの親御さんが年長で6歳の誕生日を迎えてもルールを守らずにお子さんを乗せて登園されていたと思います。これがそぐわないというところで未就学児まで乗せて良いとシートの方の規格が改定されて、いくつかの県では、条例を改正しながら、お子さんを入学までお母さんが自転車に乗せられるようにしています。ぜひ国からもこういった既に変えている県がある状況ですので、何か訴え掛けをして、特に都市部の県で人口が多いところで、お子さんを未就学児まで乗せられるように働き掛けをしていただけないでしょうか。
- ・ もう一点、なぜそうなるかという、今のところ本当は5歳までしか乗せてはいけないものなんですけど、皆さんそこでルールを破っていくと、そこから親御さんが、お子さんが小学校になっても、中学校になっても二人乗せをしてしまうという状況が今生まれてしまっているんですね。なので、守れるルールに変えたところで、しっかりと未就学児までの自転車だということも合わせて広報して、みんながルールを守っていくような土壌を作るきっかけにできないかなと考えています。これはぜひお願いしたいと

思います。このSGマークが付いたチャイルドシートですが、実際のところはカゴにお子さんを入れてしまったり、もうベルトも付いていないような危険なシートに乗せてしまっている親御さんも多く見られます。こういった子供乗せ自転車の安全というところも発信できないでしょうか。山梨県では条例で、チャイルドシートのベルトを付けるというところも盛り込んでもらいました。私自身も子供を乗せて2回ぐらい倒したことがあるんですが、ベルトさえしていれば子供たちは飛んでいくことはありません。ヘルメットと同時にこのベルトをしていることで、万が一親御さんが自転車を倒してもお子さんが怪我をすることがなくなりますので、ぜひこの子供乗せ自転車というところも、国から啓発を合わせてしていただけないかと思います。

- ・ 最後に一点だけ、先ほど文部科学省さんから、学校での自転車教育ということをやっていくということがあり、楠田委員からもタブレットを使ってというご提案をいただいていたところだと思うんですけども、基本的な子供たちが成長していく枠組みはやはり家庭にあります。現状、学校では、6年間の中で1回だけ、交通安全教室があるという状況で、それで網羅するのは難しいと思います。その親御さんが、まず自転車のルールを把握していて、お子さんに伝えられる、そういう家庭を作っていくというところも、これから日本として学校でしっかりと教えられないのであれば、そういったスタートが切れないでしょうか。現状、その自転車教育は学校でという枠組みになっていますが、幼稚園や保育園や家庭というところも踏まえて、例えば母子手帳を渡す時に親になる責務として、子どもにしっかりとしたルールを教えられるようチラシを渡していくとか、何か国としても家庭へ訴え掛け、現状は子供乗せ自転車でルール違反をされている親御さんも非常に多いので、ぜひその家庭という枠組みも、これから視野に入れながら、本気で日本の皆さんがルールを守って自転車に乗ってくれるように訴え掛けるを始めていただけないかと思います。長くなりましたが、私からは以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは、各省庁さんにまたがるようなご意見、ご質問がありましたけども、事務局からよろしくお願いします。

○事務局（長福）

- ・ ありがとうございます。高橋先生のご意見ございましたガイドラインの改訂についてでございます。平成24年に策定し、28年に一度改定していますけれども、自転車活用推進法が施行された平成29年以降は改定されていないところです。その後、自転車の利用環境が非常に多様化しているというところもございますので、ぜひガイドラインの改定に向けた検討を進めていきたいと思っております。たしかにその中で自転車の、どちらかという技術的なガイドブックみたいなことになっておりますので、例えば

優良な整備事例というところも載せるようなかたちも十分に検討の余地があると思っておりますので、検討していきたいと思っております。

- ・ また、ガイドラインの改訂のプロセスについてでございますけど、既に警察庁と国土交通省の有識者会議が、平成28年にガイドラインを策定した際の組み合わせとしてありますので、基本的にその枠組みの中で思っておりますけれども、自転車活用推進計画がフォローアップして行くという形になっておりますので、その検討状況につきましても、随時、有識者会議のフォローアップの中でご紹介させていただきながらやっていくという形になるかと思っておりますのでございます。
- ・ また、自治体に対し、ただ待つだけではなくこちらから打って出るべきではないかという意見でございます。今、自転車通行環境につきまして、直轄が先行して、それにつながるような自治体への働き掛けというところで、整備計画の検討を全国で行っております。それにプラスアルファで、どんな事ができるかということについて、事務局としてよく考えていきたいと思っております。
- ・ また、絹代委員からご指摘がございました子乗せ自転車の課題でございます。現在、資料の4ページのところで、自転車の交通安全の啓発の対象として自転車利用者以外のところを増やしたとか、自転車の交通安全の機会ということで、「機会を増やす」ということの見出しをさせていただいたところがございます。ベクトルとしては絹代委員のご意見と措置の方向性は合っているかと思っておりますので、その対象という部分と機会という部分について、どこまで書き込めるのかについて、経産省や警察庁、文部科学省と相談させていただき、次回の会議において改めてご提示させていただきたいなと思っておりますのでございます。事務局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。関連して他の省庁さんからは特にご発言はありますか。

○スポーツ庁

- ・ 交通安全教育の関係です。GIGA スクール関係もありましたタブレットなどを使って、春や秋の交通安全運動ですとか、入学時に何らかの教育ができるのではないかという話がありました。また繰り返して恐縮ですが、文科省の担当部署に話しまして、どのようなことができるのか。まだお子さんにタブレットが行きわたっている状況ではないと思うのですが、そういったことも、せつかくのタブレットですので何か使えるような気もいたしますので、どういったことができるのか確認いたしまして、次回またご説明させていただくようにしたいと思っております。
- ・ それから絹代先生から、親御さんに対する教育という意識付けといったお話がございました。全く私も同感でございまして、例えば母子手帳に何か書くとかについては基本

的に厚労省さんメインの話になりますが、私共も厚労省さんとは連絡会議をやっておりますので、そういったところでも少しどういったことが連携してやっていけるのか話はしてみたいと思います。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。
- ・ 私から一点。冒頭、久保田先生からのご意見がありましたので、関連してお考えいただきたいという面でお話させてください。「ほこみち」という新しい制度を作って、歩行者中心だよということだから、久保田先生のご懸念というのは、私もまさにそういう点は懸念なんですよね。これは簡単ではなく、警察さんとの連携が極めて重要なんですけども、特に諸外国を見ると、自転車、車道走行が原則だとすると、ポートなどにも車道から出入りできるような工夫をするんです。「ほこみち」は歩行者中心の道路なので、その道路における車道部分、この車道部分の扱いをどうするかということと同時にはっきりさせていただけると、そこがかなり低速であったり、あるいは速度を低下させるような措置が可能であったりすれば、自転車についてもそこを走りながらポートに出入りできるような、そういう工夫はセットでできるんじゃないかなと思うんです。これを一般化するのは、いきなりは難しいかもしれないけれど、「ほこみち」というところについて、アクセスとしてのポートをしっかりと作りたいんだっていうのはよく分かりますので、今申し上げたような点、かなりディテールなんですけど全体に影響しますから、ぜひ考えておいていただきたいなと思いましたので意見として申し上げます。よろしくをお願いします。
- ・ では、矢ヶ崎先生、どうぞ。

○矢ヶ崎委員

- ・ 既にご指摘のことがあったらご容赦ください。まずもって楠田委員と屋井先生からご指摘がありましたベストプラクティス、良い事例、先行している事例を知らしめるということが、私も非常に、一般の方々にとってもこういう方向、こういう工夫があるんだということが分かりやすく、とても素晴らしいことと思いました。これは次回検討されます観光の分野における自転車活用についても良い事例というものをちょっとお示しただけるとうれしいかなと思っています。観光地でも MaaS というようなことを非常に意識されていて、自転車活用が非常に進められているんですけども、いくつか見えておりますと、自転車を活用されたいという思いが先行しているのか、地域の皆さんとお話してなくて、なんとなく、ちぐはぐな活用をされている。どことは申し上げられないんですけども事例も結構見られます。ですので、良い事例、うまくやっている事例というものを見せていくってことが大変重要だなと思いました。
- ・ あと二つほど細かいことなのですが、指摘させていただければと思います。

- ・ 一つは自転車の駐輪場ですね。これをもうちょっと活用できないのかなと思っています。というのも、これも良い事例という意味なんですが、私は杉並区在住なんですが、家の近くにですね、とても気持ちの良い駐輪場があるんです。そこは正面に学童保育もあるんですけども、ボランティアのおじいさまが何人かで交代で詰めてくださって、「そこちょっとよけて、危ないよ、気を付けなきゃダメだよ」とかですね、ちょっと利用者の方々と会話をされながら「ちゃんとやらなきゃダメじゃない」みたいなこと結構教えたりとかして、こういうふうに言われたら素直に聞くよなっていうのが、結構通勤の時に見ることであります。こういう駐輪場というのはアットホームで良いな、なんて思ったりするんですが。全ての駐輪場に人を置けという意味ではなくて、そういうタイプの駐輪場もあって良い。それから、デジタルサイネージを置けとは申しませんが、その駐輪場に少しポスターなり、あるいはQRコードでこういう「最近のルールが読めるよ」とかというような、気を付けて欲しいこと、最新の情報、そういうものが自転車を止めるというその動作の中で、自然に目に入って情報を取得できるような、自転車を止めて、また引き取る時に必ず2回行きますので、目に入るようなそういう仕掛けを駐輪場にこれからもっていったらどうなのかなということがあります。
- ・ それから最後にこれは次回の話になるのではないかなと思うんですけども、外国人旅行者が2023年2024年頃、また増えてくるということになりますと、この人たちにどうやって日本の自転車ルール、安全に乗ってもらうか、そして楽しんでもらうかを知らせていくかということについては、いくつかの段階、チャンネルを持って工夫していかなければいけないことで、次回の検討課題かなと思ったりしています。それから保険ですね。外国人旅行者が日本で何か自転車乗っていて事故を起こした時にカバーされる保険というのは、今のところで旅行保険、インバウンドのお客さん向けの旅行保険がセットされていますけども、ただ、これ加入率がまだ低いんですね。ですので、こういったところも上げていかなければいけないだろうなど。今は、日本に入国した後にネットで旅行保険に加入できるようにもなっているんですけども、まだそんなに100%ということにちょっと遠いような状況ですので、特に自転車を活用される方については、やっぱり旅行保険にちゃんと入ってもらうっていうところは、外国人旅行者にも徹底するようなことを考えた方がいいかなと、次回に向けての感想も含めて申し上げました。以上です。ありがとうございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。

○楠田委員

- ・ ベストプラクティスなどの共有とか、あと申し上げたように、この計画とっても素晴らしいものになっているので、実際に実現していただきたいので、オンラインのシンポジ

ウムっていうことを毎年開催されてはどうか、と思っています。まずはこちらの計画ができた段階で1回。あとベストプラクティスや今の進捗状況とか、なぜ今、自転車活用かっていうことを毎年やることによって、皆さんの進捗状況を確認できるとともに、良い事例を共有できますし、また、新しくやっていきたいと思われる方も興味持って参加できたりということができると思いますので、今のせっかく広がったこのオンラインの仕組みで、しっかりと情報共有ということをやっていく必要が、または、そういう機会を得たと思っていますので、うまく活用いただけたらなと思っています。よろしくお願いたします。

○屋井座長

- ・ ご提案ありがとうございます。事務局からよろしいですか。

○事務局（長福）

- ・ ご意見ありがとうございます。まさにベストプラクティスを集めて横展開していくというのは、国じゃなきゃできない仕組みだと思っています。今回の措置につきましても、整備事例の効果分析を行って実施していただくとか、また、課題だけではなくてベストプラクティスを集めて横展開していくということも措置として加えておりますので、非常に意識しながらやっていきたいと思っています。
- ・ また、屋井先生からご指摘ございました「ほこみち」と自転車との関係でございます。まさに「ほこみち」とは歩行者のための道ということで、措置の中でもそれを念頭において、ポートの設置と合わせた自転車通行環境の整備を推進とうたっているところでございますが、具体的にどうやって実務に落とし込んでいくのかということについては、引き続き検討していきたいと思っています。
- ・ また、矢ヶ崎先生からご指摘がございました、ベストプラクティスを観光分野でもということでございます。これは次回ということではございますが、例えば観光地の中では観光客は二輪の自転車ですと荷物を置けないということがあって、例えば観光地の中ではカーゴサイクルと申しまして、後ろの方に自転車を乗せられるような取組があると聞いております。そういうベストプラクティスを観光分野でも意識しながら啓発活動を行っていくという国の役目として非常に大事だと思っています。
- ・ また、駐輪場の活用につきましてもご意見を頂きました。たしかに利用者への声掛けということで、利用者が乗る時、返す時2回チャンスがありますので、そういうところでも安全に関する啓発活動の仕組みができないかということについても、関係団体でも自転車駐車を専門に整備している団体がございますので、そういったところにも協力いただきながら啓発活動を行っていきたいと思っています。また、外国人の方につきましては、次回の観光分野での議論ということでございますが、保険の関係では、おそらく外国人が手ぶらで来てレンタサイクルを借りるところについてはかなり

保険の加入というのがセットになって進んでいるかと思います。一方で、自前で持ち込むような場合については、おそらく日本に来てから、日本の損害賠償責任保険に入っているか、または、旅行全体の保険の中でカバーできるかということだと思っておりますので、そこについてまた次回ご議論いただけるようにしていければと思っております。

- ・ 最後に楠田先生からございましたオンラインのシンポジウムを開催すべきということでございます。自転車関係の団体多数ございまして、実際に自転車利用環境向上会議など、いろいろとオンラインのシンポジウムを開いていただいております。自転車に関係する団体たくさんございますので、そういった関係団体の中にも我々の方でも顔を出させていただきながらベストプラクティスの普及ですとか、国の自転車活用推進計画の中身だけではなく、その中身に基づいてどういうところに魂を込めてやっていたのかということも踏まえまして、単に計画が策定したという形だけではなくてそれが実務に落とし込めるようなやり方を工夫していきたいと考えているところでございます。事務局から以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ほかにはいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 先ほどの絹代委員からのご意見で、子育て世代のお母さん、お父さんにも安全教育という話だったのですけれども、これは私もですね、そういう子育て世代に対する教育は大事だなと思っていました。やはり一番補足できる機会は、保育園や幼稚園だと思いますので、保育園につきましては厚労省さんから、保育園の中で自転車の正しい乗り方を保護者の方に指導していただくように、そういった形でのアプローチをしていただけたら良いかなと思います。幼稚園は文科省の方になるかと思いますが、そちらからももし可能であればアプローチしていただければと思います。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ほかにはいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・ ベストプラクティスのシェアの話なんですけど、事例紹介を共有する際に、海外のベストプラクティスの紹介も混ぜていただきたいなと思っております。ただ単に事例を紹介するというのもありますが、最近は海外でもオンラインを活用してお話を聞けるようになっておりますし、このコロナで結構自転車の状況も変わってきていると思う

ので、ぜひ、海外の今の道路の整備の仕方とか、自転車と社会みたいなのところも合わせてご紹介いただく機会っていうのは有意義かなと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。
- ・ シンポジウムを開催するというご提案もありましたけど、ぜひウェビナーなど、やりやすい環境がありますから、この計画ができる前かできた後などにやってみたら良いのではないかなと思います。ご検討いただければと思います。
- ・ それから私からも一つ意見を申し上げたいのですが、先ほど事務局からご説明ありましたけれども、これまでの3年間の計画においては、特に走行環境の整備について、自転車というのは家を出てからという意味で言うと生活道路の利用が多いので、まずは地方自治体さんにきちんと頑張ってもらわなきゃいけないということで、最初の施策がそういった地方自治体さんにネットワーク計画を作ってもらって、しっかりと整備を推進してもらおうということだったわけです。国の方は特に関連する様々な省庁さんが一緒になってやっていきますけれども、国土交通省さんでも、今まで取組はやっているけれども、その取組が走行環境に関しては必ずしも明示的に計画に含まれていなかったんです。今回、先ほどおっしゃっていただいたように、国としてもやるべきところはあって、しかもニューノーマルということもありますから、いろんな意味で環境に配慮した交通体系にしなきゃいけないとか。自転車についても一定程度は配慮しなきゃいけないというのは、これは国の管理している道路においても言えるところが結構あるので、その辺りを考えていただいて、国としてもしっかりと進めていきたいと思いますという項目を加えていただけるように思いました。ぜひご検討いただいて、国としてもしっかりと進めていって、自治体さんに対しても改めてメッセージがきちんと伝わるように、そういう計画の建て付けにさせていただけると、大変ありがたいと思って私からも重ねてお願い申し上げたいと思います。今、申し上げたような道路は国の道路ですから、かなり広い道路ですし、交通量も多いところでどうやって自転車を通していくかというなかなか難しい課題ではありますけれども、それに取り組んでいただくということです。
- ・ 一方で、ここから申し上げたいのは警察さんに対してということになってしまいますが、歩道の上を走っておられる方々がいらっしゃるんですけども、その根拠というのが道路交通法63条の4項の「やむを得ない場合」についての解釈の仕方。ここが極めて曖昧になっているように思うんですね。要は何も知らないで走っておられる方も結構多いから、それはきちんと教育をして、お知らせをして、ルールはこうですよということをお伝えする。これが重要です。一方でルールを生半可に知っていて、法律が変わったからやむを得ない場合はどこの歩道だって通行して走って良いんですと思っておられる方が結構おられるようでした。私もある時、僭越ながら注意したら「あなた法律

知らないんですか。今はやむを得ない場合は走っていいですよ。ちゃんと見てください法律。」って言われたことがあるんですけどね。だからそれぞれの方々が勝手に判断してしまえるような状況になっている気もしまして。だから改めて、その「やむを得ない場合」の解釈が、例えば車道上が非常に危険で通行できないとか、工事があってやむを得ずに歩道を通行しなきゃいけない。そこも徐行なんですけれど。でも、そういうことは自分の判断ではない。交通量が多い。自分の目を見て「なんだか車が走っているからもう交通量が多いんだ。だから歩道を走っていいんだ」。こういう判断を個々にされている気がします。ですから、改めて計画を作り直すタイミングなので、車道が原則だよって言っていることの意味合いや、歩道も通行できるということの意味合いを、どこかに書いておいていただくとありがたいと思っています。道路交通法 63 条の 4 項については、どこにも書いてないんじゃないかという気がするので、国民の皆さん、それぞれ自分の判断で良いつて思っていないかなという心配があるものですから、ぜひどこか計画の中に書いていただくことをご検討いただければと思います。どうもありがとうございました。

○羽原委員

- ・ 今、先生がおっしゃったことに関係するんですけど、特に資料 3 の「都市環境」、「安全・安心」の中の 4 ページ目の 4 のところで、自転車関連事故等の状況の中で、自転車乗用車中死者のうち、自転車側に法令違反無し有りというので円グラフがありますが、この中で自転車の側に違反があるという場合、どういう法令の違反なのか。逆に自転車以外の側の違反ってというのはどういうものがあつたのか、その事故の原因としての違反をもし分かればお教えいただきたいです。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。長嶋さんからもよろしくお願いします。

○長嶋委員

- ・ どうもありがとうございます。資料 5 の関係でお話しをさせていただきたいと思えます。資料 5 の 17 の施策で、今回新規の 13 の措置で「自動車運転免許更新時講習において使用する教本の中で、自転車による『ながら運転』の禁止や『自転車安全利用五則』の遵守等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行っていく。」というように、運転免許更新の機会などに「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するというような書き方があつたかと思えます。これはよろしいと思えますが、五則の中のヘルメットの着用についてです。一般の方からのご意見の中にも、ヘルメットの着用については全員に義務化すべきだというようなご意見があつたかと思えます。私はそこまでは申し上げませんが、都道府県の条例等によって義務、

もしくは努力義務にしているところが最近多くなっておりますので、ぜひ、自転車安全利用五則の中のヘルメット着用について「子供は」となっているところを削除すべきじゃないかなと思っています。前回の計画の時にも申し上げたんですけども、次期計画の5年間の中でぜひ実施していただきたいと思いますので、要望を申し上げたいと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ほかにはよろしいですか。
- ・ それでは、事務局から関係省庁さんも含めてお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○警察庁

- ・ 警察庁の佐野でございます。屋井座長ご指摘の件につきましては、大きな課題だと受け止めておりまして、この「やむを得ないと認められる」というのは、客観的に判断すべきものとされているわけですが、それが理解浸透してないということは現実だと思います。実際に車道が原則、歩道は例外と、また、歩道においては必ず徐行しなければいけないということを認識しないで歩道を疾走して歩行者にぶつかる、ぶつかりそうになるという事例が、日常的に起きているということだと思っております。その原則をいかにしっかりと、年齢を問わず自転車乗用者に伝えていくか。それは教育と、そして取締まり。そして国交省さんなどと連携しての自転車通行空間の整備ということと合わせて、また、同時にゾーン30などといった生活道路の対策。安全に走れるような空間をできるだけ作っていく。歩道から降りろというだけでは、なかなかうまくいかないということもございます。
- ・ 先ほど、羽原先生から指摘のありました、その違反の内容と言いますのは、前方の不注意とか、左右の安全確認、歩行者の通行妨害、また、一時停止違反などというものも相当な割合を占めるということもございます。要はルールを全然守っていない。一般的なルールを守らない自転車乗用者が多いと言うことがございますので、ルールの理解浸透。そして、しっかりとしたその感銘力のある取締りをこれからしっかりと体系立てて考えていきたいと考えているところでございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。ぜひどこかに文章で明記していただくと「ここに書いてありますよ。違いますよ」ということが言えますので、ぜひお願いしたいと思います。
- ・ それでは、楠田さんどうぞ。

○楠田委員

- ・ 自転車の駐輪場とか、自転車のレンタサイクルであったりとかっていうところをオープンデータ化するっていう話の関連ですけれども、自転車のルート検索結果がまだ出てないっていうのが日本は海外に比べて非常に遅れているなと思っていて。例えば、google の経路検索結果に出てくるかどうかっていう話ですけれども、最近、都市部には出てきて、東京など都市部の経路検索に自転車の結果が出てきているんですけれども、ほかの地方、特に観光とかで行ってほしいところにはあまりまだ自転車道の検索結果が出てきていないんですけれども、おそらくシェアサイクルの在り方検討委員会でも、私も委員になっていますが、調べてくださっているかと思うんですけど、なぜ日本はいまだその経路検索の結果に自転車の結果が出てこないのかっていうところの問題点は、まだ把握できていなくて。検討委員会でもはっきりと原因を示されていないんですけども、そこしっかりと皆さんで共有する必要がありますし、やはりそれは早く進めていったほうが良いと思います。そこに付随して駐輪場とか借りられる自転車を載せていただく必要があるので、原因をしっかりと調べていただいて、共有をお願いいたします。また、加えて対策お願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございます。今、街中に出るわけですよね。

○楠田委員

- ・ 街中も全ての大きな街が出るかっていうのは、全部調べてはいないですけど、今年になってようやく google マップの経路検索に自転車が入ってきたような状況で、海外では既に自転車の経路検索はヨーロッパだとできていて、そこに電動キックボードまで経路検索出てくるような状況ですけど、それに比べると日本の経路検索に自転車が入ってこないのは非常に問題視しています。なぜ遅いのが分ならず。

○屋井座長

- ・ 信用できるものなのでしょうか。そのとおりに行ったら危なかったりしませんか。

○楠田委員

- ・ それを信じて乗ったことはないのですが、多分精度も上がっていないし、今からようやく良くなっていくっていう状況だと思います。

○屋井座長

- ・ ニーズとの関係もあるのではないのでしょうか。

○楠田委員

- ・ その辺りも含めて、どうして日本が遅れているのかを知りたいということと、より良くするためにはどうしていったら良いかということをお皆さんで考えた方が良いなと思っています。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。余計なことを途中言って申し訳なかったです。ただ、自動車のナビもそうですけれど、信用するとひどい目にあったりしますよね。だから自転車なんかを実際に使ってみて危なかったり、問題があったりしたらそれをフィードバックして良いものにしていく関係がおそらく必要ですよね。そういう関係構築をしていく取組なんかも必要な気がします。

○楠田委員

- ・ 加えて皆さん自治体で作られている観光ルートなどたくさんありますので、それがうまく入っていくようにしないと、作られたものが紙で終わってしまって、使われてない観光ルートも結構いっぱいあるので、そこも吸い上げて観光ルートプラス自転車と、ポートをうまく活用しつつ、お金を落とせるような。ちょっと欲張りですけど。まずは今皆さんが使われている経路検索の中に、自転車ルートや観光ルートがしっかり入ることで、そこに貸し出せる駐輪場と自転車があるっていう関係をちゃんと活用して、オープンデータ化しないと、自転車はあるけど、ルート分かりません、だから行きませんとか。あと駅との関係などもうまく連携してないとアクセスの問題があったりするんで、そこをうまく使った形で使える状況のデータに仕上げる必要があるなど。それが官民一体だと思んですけど、ぜひ進めていっていただいて、観光客を地方部にプッシュしていただきたいなと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。次回の議論の先取りもしていただいているところですが、次回の観光なんかでも非常に重要な視点だったと思います。どうもありがとうございます。
- ・ ちょっと時間がまいりましたので。この辺りで一旦、この議題を終わらせていただいてよろしいでしょうか。大変多くのご意見を頂いていますので、事務局で一定程度の整理をしていただいて、この計画として受け止められること、それからもっと広くいろいろな方々のご協力で進めていくべきこと、いろんな形に分けていただくことになると思っています。よろしくお願ひしたいと思っています。
- ・ それでは議題（4）その他に入りますけど、いかがでしょうか。

○事務局（長福）

- ・ ご意見いただきましてありがとうございます。次回につきましては、冒頭でも申し上げましたように、「観光」の分野と「健康」の分野の措置。そして全体の指標をご議論いただきたいと思っております。
- ・ 今回は「都市環境」と「安全・安心」につきまして、たくさんのご意見や宿題を承っておりますので、そちらを事務局で整理いたしまして、次回の会議でご議論させていただきたいと考えているところでございます。次回の進め方については、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。特にご発言なければ、これで本日の議事は終わらせていただきますがよろしいでしょうか。それでは司会に戻させていただきます。

○事務局（長福）

- ・ 長時間にわたりまして多くのご意見いただき、ありがとうございました。次回6回目につきましては、できれば年度内ぐらいには開催できるように日程調整をさせていただきたいと思っております。
- ・ 以上もちまして、第5回目の有識者会議を閉会させていただきたいと思えます。本日は貴重なご意見を頂きまして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。引き続き、よろしくお願いいたします。