

自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和2年度第6回）

議事録

■日時場所

- ・日時：令和3年3月23日（火）10：00～12：00
- ・場所：国土交通省11階特別会議室及びWEB

【議事】

- (1) 第5回における各委員からのご意見 及び
目標「都市環境」「安全・安心」の措置の修正について …資料1
- (2) 目標「健康」「観光」の措置について …資料2, 資料3
- (3) 自転車の活用の推進に関する指標について …資料4
- (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 |

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

○事務局（長福）

- ・ ただ今から、令和2年度第6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。なお、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を申し上げます。

【自転車活用推進局 渡辺 挨拶】

○渡辺事務局長代理

- ・ おはようございます。事務局長代理、国交省道路局審議官の渡辺でございます。本日はお忙しい中、会議にご出席いただきまして本当にありがとうございます。この有識者会議も今日で6回目になります。本日は前回に続きまして、計画、4つの目標についてでございます。「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」とありますけれど、そのうちの後半戦ということで、「健康」と「観光」に関して具体的な措置と、それから自転車の活用推進に関する指標について事務局案をお示しさせていただいて、委員の皆様方からのご意見を頂きたいと考えております。また、今回までの有識者会議のご議論の内容をふまえて、次回4月頃を目途に再度この会議を開催させていただきまして、いよいよ全体の計画案をお示ししたいと考えてございます。本日も活発なご議論いただけますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・ 議事の進行に先立ちまして、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。【資料1】といたしまして第5回における各委員からのご意見及び目標の「都市環境」「安全安心」の措置の修正について。【資料2】といたしまして現状課題と主な強化措置として今回のご議論いただく「健康」と「観光」分野の措置でございます。【資料3】といたしまして次期自転車活用推進計画の措置新旧対照表でございます。【資料4】といたしまして自転車の活用の推進に関する指標についてでございます。以下参考資料でございますが4分野の主な強化措置の一覧表を示したものが【参考資料1】、【参考資料2】といたしまして次期自転車活用推進計画の措置についての全文の新旧対照表、【参考資料3】といたしまして次期自転車活用推進計画の措置の本文、最後になりますけれども、2月24日に関東地方整備局の方で東京23区内における自転車通行空間の整備計画ということで、直轄区間104kmのうち、今後概ね3年間で60kmの整備を行うという計画を公表しておりますので、参考としてお配りさせていただいております。よろしくお願いいたします。
- ・ それでは議事次第に基づきまして会議を進めてまいります。ここからの進行については座長にお願いしたいと思います。座長、よろしくお願いいたします。なお、本日全員

のご出席いただいておりますことをこの場でご報告いたします。

○屋井座長

- ・ 皆様おはようございます。先ほどもありましたけれども去年の9月から始まり、半年間で6回ということで、かなり充実した内容の濃い議論が行われてきたと思っております。今日もよろしくお願いいたします。
- ・ それでは早速でございますけれども、(1)に用意されておりますように前回各委員からのご意見もいろいろとありました「都市環境」と「安全・安心」の措置の修正についてよろしくお願いいたします。

○事務局（長福）

- ・ それでは資料の1に基づきましてご説明させていただきます。
- ・ 資料の1ページをご覧ください。まずは第5回における各委員からのご意見を紹介いたします。委員からの主なご意見としては、まず「安心・安全」の措置の交通安全教育につきましてご意見がございました。一つ目でございますけれども、幼児乗用自転車につきましては地域によっては5歳までと規定されているので小学生以上は乗せない、未就学児までと改正するとともに小学生以上は乗せないというような取組を徹底するべきではないか。二つ目は、保護者につきましても家庭内での自転車通行ルールの周知はできないものかと。それに関連いたしまして、保育園とか幼稚園、小学生以下のところについても交通安全教育を充実することができないかというご意見。そして、GIGAスクール構想についても交通安全教育に取り組むべきというご意見もございました。また、地域の駐輪場を活用いたしまして管理者の声掛けやデジタルサイネージ、ポスターなどによって交通ルールの周知を図るというご意見もございました。次でございますが、自動車教習所における自転車安全教育につきましては、実態として教習所のコースに矢羽根がなく教本がないという印象がございますので更に進めていきたいというご意見。また、次でございますけれども道路交通法の条文によりまして自転車はやむを得ない場合に歩道通行が認められるということになっておりまして、これが利用者の判断に委ねられているという面もございます。客観的なルールを周知するとともに車道走行が原則であるという旨を計画の本体の中にもしっかりと位置づけるべきだというご意見もございました。また、ヘルメットの着用につきましては、今の自転車安全利用五則では子供を対象としておりますが、子供だけでなく全年齢を対象に見直すべきだというご意見もございました。
- ・ 次に「安心・安全」の措置についてですが、保険につきましてのご意見がございました。就業時とかオフロード地区、いろいろなパターンがございますので、それぞれについて対象の保険に入っているかということをしつかりと情報発信して理解促進を促すべきではないかというご意見もございました。次に、都市環境の自転車通行空間の整備につ

いてでございます。環境に配慮した交通体系も踏まえ、国としてもしっかりと進めるということを計画の中で明記すべきというご意見。また、国としても自治体が手を挙げるのを待つだけではなく、ガイドラインの成功事例を盛り込むなど、積極的に動いてほしいというご意見もございました。また、通行空間につきましては、通学路だけではなく、スーパーや病院など高齢者の利用の観点からの点検もするべきではないかというご意見。また、自転車通行空間につきましては、幹線道路というよりも細街路で通行空間を確保している地域もある。具体的には京都や金沢などの事例を頂きました。自動車のルートとは別の安全な場所に自転車走行環境を整備するという観点も重要ではないかと。また、ネットワーク整備の考え方を自治体に周知するためにも、好事例を評価したり、場合によっては表彰したりすることによって促していくやり方もあるのではないかと。次でございますが、「ほこみち」でございます。「ほこみち」につきましてシェアサイクルポートの設置場所を誤ると「ほこみち」の空間に自転車が無秩序に入りこむ懸念がございます。歩行者の快適性等の留意点についての記載もお願いしたいということでございます。関連いたしまして、「ほこみち」のポートの設置については、ポートから出入りする車道の部分につきましても整理が必要ということで、これは後ほどご説明させていただきます。

- ・ そのほかの個別施策といたしましては、高速バスへの自転車の積載につきまして国交省としてバス事業者にどこまで働き掛けているかというご意見。また、前回の措置の中で自転車のデータのオープンデータ化ということ措置として打ち出しましたけれどもそれに関連いたしまして、日本ではGoogle検索での自転車ルート検索が海外に比べて遅れているため原因を確認して対策を進めるべきということでございます。これにつきましては、昨年の9月にGoogleにおいて全国10都市を先駆けて自転車のルート検索ができるようになったという形になっているということでございます。続きまして観光分野についても、今回の議論になりますけれども、自転車の活用の好事例を共有することが必要ではないかということでございます。そのほか、WEBアンケートの扱いにつきましてご議論がございました。これにつきましてはアンケートでこのような意見があったということを生データとして公表するという建付けでも良いのではないかとでございます。最後になりましたけれども、次期計画の策定後は毎年シンポジウムを活用いたしまして、進捗状況の確認だとか国内外の事例共有など発信を検討すべきというような新たなご提案も頂いたところでございます。
- ・ 次にいくつか宿題事項を頂いておりますので事務局からまとめて回答させていただきます。
- ・ 1つ目でございます。高速バスへの自転車の積載につきまして、国交省からバス事業者へどこまで働き掛けているのかということでございます。国の標準約款や道路運送法に基づきまして約款というものが認可制になっておりますけれども、国の作った標準約款につきましては、自転車の可否についての明確な規定はございません。従いまして

バス事業者において様々な影響を踏まえて自転車の積載可否を判断しているということでございます。国土交通省といたしましては、サイクルバスの取組の事例だとか方法を集約してベストプラクティスの共有を行うということで、バス事業者におけるサイクルバスの導入について検討を促すということを行っているところでございます。2つほど具体的な事例を挙げております。輸行を積極的に宣伝文句にしているしまなみ海道のバス事業者の例でございます。延長約70kmになりますので、片道を自転車で行って帰りはバスで行くと言うようなニーズもあるということで、自転車持ち込みをセットにした片道の切符も販売しているということでございます。

- ・ 次のページをご覧ください。二つ目のご指摘として観光分野における自転車の活用の好事例の共有が必要ということでございます。これは今回の議論にも多いに関わるということでございますので、事務局においていくつか好事例を集めておりますのでご紹介させていただきます。1つ目が「アーチ・ヒーロー北海道」の取組でございます。これはツアーガイド等の学習を通じた観光と地域づくりの人材育成ということで、北海道が中心となりまして、自転車愛好家とか、自治体の方々、とガイドの方々が集まって学ぶような場を提供しているということでございます。これによりまして観光と地域づくりの人材育成を図っているということで、キーワードとして人材育成ということでございます。真ん中はキーワードとしては公共交通との連携ということでございます。徳島県の例を挙げておりますけれども、いわゆる従来のサイクリングよりも、もっと歩く程度のスピードで自転車を楽しむというポタリングという取組がございます。これを英国製のお洒落な折りたたみ自転車に乗って体験するというので、自転車に乗る人たちの裾野を広げるという取組でございます。キーワードといたしましては、どうしても自転車のポタリングを行う方達につきましては体力に自信がない方が多いということでございますので、公共交通と連携いたしまして、地域観光における交通インフラの問題を解消しているということでございます。最後になりますけれども、キーワードは複数連携ということでございます。「しまなみ海道」と「ピワイチ」と「やんばる沖縄」でございますが、この複数のサイクリングルートを連携した上で世界市場に呼び込む為の情報発信を行っているという事例でございます。
- ・ 就業時だとかオフロード走行時、また、自転車につきましては特殊ないろいろなタイプの自転車の中で、どういうものが自転車の保険の対象とならないのかというご意見がございましたので事務局において整理いたしました。自転車に関する保険商品は、企業損害保険会社ごとに結構細かく、いろいろな種類がございますが、大きく分けると表にございますとおり、個人賠償責任補償ということで、人に対して付けられる保険と、TSマークの付帯保険ということで、これは自転車安全整備士が普通自転車を整備した際に保険として付けるというものでございます。大きく分けて、人に対する保険と車体にかける保険という2種類がございます。その結果ということで、対象車種といたしましては、左側の個人賠償責任補償につきましては、人にかける保険ということござい

ますので、普通自転車以外のタンデム、ハンドサイクル、マウンテンバイクと幅広く自転車一般が対象となります。一方でTSマークの付帯保険につきましては、対象がそもそもTSマークを付ける対象が普通自転車ということもございますので、対象は普通自転車のみということもございます。また、対象の使用法といたしましては、個人賠償責任保険につきましては、いわゆる日常の利用の範囲内ということもございますので、業務上の自転車利用は除かれるということもございます。ただし、厳密に日常利用という範囲はかなり若干、拡大的な解釈を行っておりまして、競技場での競技だとか、スキー場、公園等、公道上以外の場所につきましても、免責とはしていないというのが一般的な商品ということもございます。一方でTSマーク付きの保険につきましては、日常の他、車体に対して掛けられる保険ということもございます。いわゆる自賠責と同じということもございますので、日常利用のほか、業務上の利用も含まれるということもございます。

- ・ 次のページをご覧ください。ご参考までにフードデリバリーの自転車損害賠償責任保険のストライクゾーンについて整理したものでございます。フードデリバリーサービスにつきましては、いわゆる、配達依頼を受けてから料理をピックアップいたしまして依頼者に配達するまでがいわゆる業務中という形になります。したがって、配達員から依頼を行うフードデリバリーサービス会社との契約関係があるということになると施設賠償責任保険の対象ということで、会社から支払われるという形になります。それ以外につきましては、いわゆる待機中から配達依頼を受ける場合、配達依頼が終わってから自宅に帰るまでというのは業務中ということになりませんので、これは配達員個人が、個人として、個人賠償責任保険に入っていただく必要があるということもございます。ただし、フードデリバリーサービスのプラットフォームを提供する事業者につきましては、配達員を雇用関係としてアルバイトも含めまして、雇用関係として配達員を扱っている場合と、一般の個人事業主ということで、契約関係に基づく事業を行っているところと、2パターンございます。このうち個人事業主という形になりますと契約関係に基づきますので会社としての施設賠償保険の対象にはならないのが原則でございますけれども、フードデリバリーサービスのプラットフォームを提供している事業者によっては雇用関係のない配達員に対しても施設賠償責任のプログラムを特別に提供するという取組を行っているということもございます。
- ・ 次に6ページをご覧ください。前回ご議論いただいた中で、措置につきまして、2箇所の修正をご提案させていただくものでございます。一つ目は「ほこみち」についてでございます。ご意見といたしましては「ほこみち」につきましては、シェアサイクルポートの設置場所を間違えると「ほこみち」空間に自転車が無秩序に入り込んでくる懸念もございますので、歩行者の快適性という文言も入れるべきではないかということもございます。これに対します現状認識といたしましては、国土交通省でもやはり「ほこみち」は歩行者のための道だということを念頭に置いておりまして、歩行者利便増進道路

の指定に当たりまして通達を出しております。その中でも、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まして、歩行者と自転車を極力分離するという。また、自転車が車道を通行するための道路空間につきましても検討するというところでございます。これらを受けまして、措置につきまして、資料の赤字のところを修正したいと思っております。「ほこみち」等につきましては、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルポートの促進とサイクルポートの設置と合わせた自転車通行空間の整備を推進するというので、「歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ」という文言を入れてはどうかということでございます。二点目といたしまして、小学校以上ではなく、それ以下の保育園、幼稚園、また、その保護者に対しても何らかの交通安全教育のアプローチが必要な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。これに関して現状を整理しますと、厚生労働省や文部科学省におきまして、現在でも、幼稚園教育要領や保育所の保育指針等におきまして、幼児が「交通安全の習慣を身に付けるようにする」ということが文言として定められております。これに基づきまして、教育及び保育の各現場において対応いただいているということでございます。今後、関係省庁で連携しまして、未就学児のみならず、保護者も含めた具体的なアプローチについて検討することが必要ではないかということで修正を示しております。現在の自転車活用推進計画の中でも、児童、生徒、いわゆる小学生以上の方につきまして、発達段階に応じた自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育を図るということがうたわれております。これに対しまして、未就学児も対象し、また、保護者につきましても、自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組ということを国としてもやっていきたいということでございます。具体的な各地域の現場で行っているような取組事例の収集を行った上でのベストプラクティスを横展開していくことなどがあるのかと思っておりますが、現在の計画ですと、小学生以下の未就学児、保護者の安全教育というところの記載がございませんでしたので、今回新たに措置として加えたいというものでございます。

- ・ 最後になりましたけれども今後の進め方でございます。今回、自転車の活用に関する2分野の「健康」「観光」の措置の部分と計画全体の指標につきましてご議論いただきまして、先ほど冒頭の渡辺からのご挨拶にございましたとおり、次回につきましては4月頃を予定しておりますけれども、第7回目の会議を開催させていただきまして、計画案、すなわち計画の全体をお諮りした上で、パブリックコメント等の手続きに入っていくような段取りで進めていきたいと考えているところでございます。私からは以上でございます。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは委員の皆様からご質問、ご意見ありますでしょうか。楠田さん、よろしく申し上げます。

○楠田委員

- ・ 本日もよろしくお願ひいたします。丁寧にまとめて下さり、ありがとうございます。前回の議事録のまとめのところでも1点。都市環境の形成ところですけども、細街路の活用などについて発言させていただいたところに関連しまして、日本で自転車とか、自転車の走行空間の整備に取り組む意義の一つとして、少し考えてみましたが、自転車の活用を通して、おそらく道路の使い方を見直して空間の再配分をするということだと思ひんです。これまで車が主だった道路を、自転車の活用を考えることで、使い方を見直して空間を再配分するっていう作業になっているんじゃないかなと思ひています。それを通して一生涯困らない街をつくる、魅力的な観光都市をつくるんじゃないかなと思ひておりまして、単なる自転車活用とか、自転車ネットワークを作るとか、危険箇所をマークするだけではない、もう少し大きなお話なのかなと思ひて最近考えている次第でございます。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。それでは矢ヶ崎先生お願いします。

○矢ヶ崎委員

- ・ 発言の機会をありがとうございます。私は観光が専門ですので、観光の分野の好事例についてということで3ページに記載いただきましたことについてコメントさせていただきたいと思ひます。3つの事例、大変よくポイントを押さえて非常に好事例として好ましい形でまとめていただきましたことを、まず大変ありがたく思ひております。資料の一番左が人材育成で、真ん中が間口を広げるというところ。それも「祖谷溪」ですので、こう言ったら悪いんですけど田舎でも大丈夫っていうところなんかもありますし。それから一番右は世界にということだと思ひます。非常にバランスがとれていると思ひました。もし、可能であればこの世界市場の呼び込み、これは非常に今後の展開において大事でありまして、世界の方に知っていただくということは、私たち日本人の特性として世界が評価すると国民もかなり評価するっていうところもありますので、そういう良い循環を得られるということ。それから何度もいらしていただいて、日本のサイクルルートをそれぞれ周ってもらえるというような、一つが有名になるだけでなく全体が底上げされるというような、そういう未来を開拓できるんだと思ひます。また、記載の手法に加えて、実はしまなみ海道は2014年ぐらいでしたか、まだ世界にデビューする初めの頃に既に有名な海外のサイクルルートと姉妹協定を結びながら、世界に先輩の肩を借りてデビューしていったというような手法も使っています。確か台湾の「日月潭」の美しいサイクリングロードと姉妹協定を結んだと思ひます。そういうことも含めて世界に出て行くやり方について、既に行われている好事例をもう少し入れていた

できると良いかなと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それでは長嶋さんお願いします。

○長嶋委員

- ・ ありがとうございます。私からは資料4ページの自転車保険等の補償範囲についてという資料について、若干意見を申し上げさせていただきたいと思います。フードデリバリーの賠償保険の適用の範囲について記載されています。分かりやすく記載していただいてありがたいと思います。ただ、この中で待機中、それから配達が終了した後については業務外ということで、「これは施設管理賠償責任保険ではなくて個人賠償責任の対象です」と記載されています。まさにこの通りだと思うのですが、それぞれの保険約款を見ても、ここが分かりにくい。つまり、個人賠償という業務性のあるものについてはダメですよ、保償対象外ですよというところも、わかりにくく事業者や、個人のフードデリバリーの方に理解されていないところがあります。そこで、このことを事業者等に対して積極的に、かつわかりやすくしっかりと広報して行く必要があるということで、ご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す。それでは絹代さんお願いします。

○絹代委員

- ・ ありがとうございます。私からは2点、前回私が質問させていただいたところについて、ちょっと補足と修正をさせて頂けたらと思います。今、長嶋委員からもお話がありました、自転車損害賠償責任保険ですけれども、前回、「オフロード走行中などでは自転車保険が適用されないと聞いています」という発言をしました。こちらについて、私自身も調べてみたんですけれども、いろいろなところで対象外という表現で説明されているようなのですが、一般的な自転車保険は個人賠償責任保険と傷害保険がセットになっている商品が多く、実際は、この傷害保険の方でオフロードであったり、ちょっと特殊な状況下では適用されない。そこから適用されないという情報が、今、社会に出回っているようなので、ここも含めて情報発信する時に整理をしていただけたらと思います。また、競技中の事故についても調べてみたのですが、こちらの資料では競技中に関しても免責にはなっていないということなんですけれども、実際上は競技中の事故は賠償責任を負わない、という判例で、適用されないケースが一般的ということでした。この辺りも含めて、今の皆さんの中の情報が、いろいろ混同されているのかなと思いましたので、ぜひこういったところも含めて、実際に入る人が欲しい情報が届くよう

に整理をして発信していただけたらと思いました。これが1点目。

- ・ あと、未就学児に対しての交通安全教育も今回盛り込んでいただけたということでありありがとうございます。これに伴いまして、施策が後ほど出てくると思うのですが、この施策のところも「学校における交通安全教育」という見出しになっていますので、可能であれば「学校等における」という形で、この未就学児や保護者も含めた交通安全教育だというイメージが持てるように変えていただけたらと思えます。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。久保田先生お願いします。

○久保田委員

- ・ 今回、シェアサイクルポートの件で歩行者に注意するという留意点を加えていただきまして大変結構だと思います。賛成です。ありがとうございました。以上です。

○屋井座長

- ・ ありがとうございました。それではここで一旦事務局からよろしく願います。

○事務局（長福）

- ・ ご意見ありがとうございました。まず、楠田委員の方からご指摘がございました自転車の通行空間を整備する意義ということでございます。まさに自転車通行空間につきましてはガイドラインを定めておりまして、そのお題目としては、安全で快適だというキーワードを入れています。まずは安全第一にしていく。その上で快適にしていくということでございます。その両方に関わる話でございますけど、まさに自転車につきましては、通行空間を再配分していくという発想を捉えているということでございます。可能であれば自転車道という形で整備した上で、暫定的なものにつきましては、矢羽根などで自転車が走行している位置を示して徐々にバージョンアップしていくというような取組を行っております。なかなか大きな話になりますので、自転車通行空間整備に関する考え方というところについても、何らかの文言が書き込められればなと思っております。
- ・ また、矢ヶ崎先生から観光につきましてご指摘頂きましてありがとうございます。まさにこの次の措置のところでもご議論いただきたいと思っておりますけれども、特に海外向けにどうしていくのかということにつきましても、ナショナルサイクルルートを始めとしたブランドの底上げを行っていくことのほか、指標の中で全国各地でモデルルートというものが設定されています。これが100くらい設定されますと、だいたいネットワークができるということで、そういう自転車通行環境、全国的なネットワークということをブランド化とセットでやっていくという打ち込みも行いたいと思ってお

ります。後ほどまたご意見頂ければ思っております。

- ・ また、約款につきましての規定が非常に分かりにくいというご指摘がございました。特にフードデリバリーサービスについても業務外のところの認識ができていないのではないかとございます。損保協会から出されているチラシの中でも業務中のものは対象外だという形をうたっております。なかなかその辺りが浸透してないということだと思っております。これにつきましては最近でございますけれども、「日本フードデリバリーサービス協会」というフードデリバリーサービスを行う12社が団体として設立されたということもございますので、その団体とも連携して正しい保険に入れるような取組を進めていく必要があると思っております。
- ・ それと絹代さんからございました、学校における「等」を追記するというところがございますが、こちらは事務局で預からせて整理させていただきたいと思っております。
- ・ 事務局からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。
- ・ 私からも一点、申し上げたいと思います。楠田委員のおっしゃったポイントは、大変重要なポイントです。その認識は共有できていると思います。ただ、それをどうやって踏み出せるかとか、どのように進めていけるかについては、まだまだ非常に大きな議論をこれからしなきゃいけないと思います。本日の参考資料で、東京国道事務所からの記者発表資料があるのでご紹介したいんですけど、自転車というのは、自治体さんが地方道を管理していて、自転車利用者の大半は地方道を使っているわけです。そこでネットワーク計画をしっかり作って行く時に細街路をネットワークにしましょうという考え方があって、充分結構なわけですね。だから、その道路の再配分ということもあるけれど、どういう使い方をするかについては地域ごとに一定程度の考え方、あるいは価値観を変えていって、自転車もっと重視しようってことであれば、そういう対策、具体的な道路再配分も行えばそれで結構だと思うんです。一方、国道は大きな幹線道路だし、そういうことを進めるのは難しい点がいっぱいあるわけです。でも、まさに楠田さんがおっしゃっていたような道路の再配分を必要があるところについてできる限り可能な範囲においてやっていこうということが書かれています。例えば多車線道路で実際に停車車両なんかがあって有効に使われてないじゃないかっていう場合には、もう第1車線は普通の車線としては使わないで停車帯と自転車専用通行帯に使っていきましょうという案です。国道の幹線道路でこういう表記がされたことは今までないんじゃないかと思っておりますので、これも実現するためにはかなりチャレンジングですね。というのは、今までのこういう幹線道路なら、当然のことながら、自動車交通量のボリュームによって、車線の必要性が決まっていますからね。そういうものに対して自転車がかなり多いだとか歩行者も多いだとかね、いろんなそういう数字をもとにして再配分をす

るための基準のようなもの、考え方のようなもの、こういうものを変えていかないとね、今の中ではなかなか簡単にはいかないということでもあります。ちょっとコメントになっちゃいましたけども、そういう取組を少しでも進めていって、そして社会が、そういうことをもっと進めるべきだって大きなやはり流れになっていく中で、ほかの国も変えていますから、日本もだんだん変わってくるという可能性はあると思いますのでコメントさせていただきました。どうもありがとうございます。

- ・ それでは先に進ませていただきまして、(2)について、今日の本題ということで、目標の「健康」「観光」の措置についてよろしくをお願いします。

○事務局（長福）

- ・ まずは健康の分野でございます。ニーズの高まりを踏まえた自転車通勤等の更なる促進ということを打ち出して強化していきたいと思っております。現状認識といたしましては、コロナ禍におきまして、自転車通勤、通学等において、電車等の公共交通機関を避けた自転車のニーズが高まっていると認識しております。具体例として申し上げますと、東京都内で自転車通勤を始めた人に聞きますと4人に1人はコロナ流行後に始めたということ、コロナ禍におきましてシェアサイクルの利用物が増加傾向にあるということ、金沢市の月額会員数の延べ人数が3月と10月を比較いたしますと、5.1倍になっております。また、政府の「新型コロナウイルス感染症対策基本的対処方針」の中でも、自転車通勤等の人との接触を低減する取組を強力に推進することということがうたわれているところでございます。一方で、例えば交通事故の懸念だとか、駐輪スペースの環境が未整備であること、また、通勤手当、福利厚生面での未整備ということの理由から、企業の中でも自転車通勤を認めていない会社も存在するのが事実でございます。これを踏まえた強化措置ということでございますけれども、現在、令和元年度に作成いたしました自転車通勤の手引きにつきまして、コロナ禍の自転車利用が増えているという時点の前の段階で作成した資料、手引きでございますので、自転車通勤のニーズの高まりを踏まえまして、安全対策等の記載の充実を図っていきたいというふうに思っております。2点目といたしましては、自転車通勤を宣言する、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度でございます。これにつきましては、今年の4月に認定制度を始めましたが、41の企業・団体の認定にとどまっているというところもございます。これにつきましては、いわゆる経済団体の方とも連携いたしまして、更なる周知を図ってきたいと思っております。3点目といたしましては、自転車で通勤しやすい環境の整備等に取り組む、具体的な支援の在り方について検討するというところでございます。ここについては、ふわっとした表現になっておりますが、具体的にこれからどうしていくのか、政府全体で考えていきたいと思っております。例えば、過去の例でいきますとCO₂削減ということで、駐輪場だとか自転車通勤を促進するような補助制度がございましたし、いろいろな手当があると思っております。自転車通勤ということ

で、政府としても推進するということでございますので、具体的な支援の在り方についても今後検討して行きたいものでございます。

- ・ 次は観光の分野でございます。先ほど矢ヶ崎委員からもご指摘ございましたとおり、サイクリングロードの更なる磨き上げという打ち出し方をしたいと思っております。現状と課題といたしましては、サイクリング環境の整備の一つとしてサイクルステーションの展開が進んでいるところでございますが、一方で、地域経済に与える効果となりますと、日帰りより宿泊が、地元にとっての経済効果であるということで、そういうことを促進する必要があるのではないかと。また、世界に打って出るという意味では、ナショナルサイクルルート制度がございます。まだまだ、認知度が足りないというご指摘もございますので、サイクリングルートのブランド化を進めていきたい、いかなければならないと思っております。現在、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、「ピワイチ」、及び「しまなみ海道」の3つのルートが令和元年11月に指定されており、また、新たに「トカプチ400」、「太平洋岸自転車道」及び「富山湾岸サイクリングコース」この3つのサイクリングロードにつきまして、今年の1月に候補ルートということで選定させていただきまして、今、指定に向けた審査委員会を開いていただいているというのが現状でございます。これらを踏まえまして、主な強化措置といたしましては、サイクリング拠点やコンテンツをまず充実していこうということでございます。
- ・ 具体的には商業施設等と連携した受入れサービスの充実ということでございます。念頭においてございますのが、商業施設もございますが、主にコンビニでございます。いわゆるコンビニをサイクルステーション化していくということでございます。
- ・ 2点目といたしましては、体験型、滞在型のコンテンツを充実させていこうということでございます。
- ・ 3点目といたしまして、現在の自転車活用推進計画の中で、マウンテンバイクに関する記載がございませんでした。全国の事例いくつか調べてみますと、たとえば山梨県ですと、地元と協定を結びまして、サイクリングロードのトレイル、いわゆるコースの整備と合わせまして、森林管理を行っているという、優れた取組があるということもございましたので、新たに、次の計画では、マウンテンバイクを特に出した上で、マウンテンバイクを活用した森林の保全管理等の推進をしていくということも新規に打ち上げたいと思っております。サイクリングロードの持続的な磨き上げの実施ということでございます。いわゆる海外に打って出るというところでございます。ナショナルサイクルルート等の整備を推進するとともに、JNTO（日本観光協会）と連携いたしまして、ホームページの記載だとか、地域ごと、世界で行われているようなプロモーション活動という中でもナショナルサイクルルートということも誘客につながるような取り組みを促進していきたいなというところでございます。
- ・ 資料としては以上でございます。よろしくお願いたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。一緒に配られている資料3に措置の全体像、新旧対照表がありますよね。特に今ご説明いただいた中で、今回の計画の中で強化する措置についてハイライトしてご説明いただいたということによろしいですね。

○事務局（長福）

- ・ それ以外のところにつきまして、ご説明させていただきます。
- ・ 資料3をご覧ください。タンDEM自転車につきましては、現計画ですと、各都道府県警察に働き掛けるということになっておりますが、タンDEM自転車は解禁がかなりすすんでいるということもございますので、右側にごございますとおり、すでに公道走行を解禁した事例の周知を行うことによって、都道府県警察に働きかけるということで、取り組みを強化していきたいということでございます。また、その下の10番目のところの、④エビデンス、自転車が健康に良いということのエビデンスの確保というところでございます。これにつきましては、現計画の中では国内海外における自転車の活用に関する医学的効果に関する調査研究を進めるということにとどまっておりますので、今回、とどまっております。今回有識者会議の中でもエビデンスを集めるだけではなくて、しっかりと広報活動も行うべきではないかというご意見がございましたので、今回健康に関する医学的知見というのを収集するとともに、だけではなくて、当該調査結果を活用しながら自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発ということもしっかりと取り組んでいきたいということでございます。赤字で示したところとハイライト部分をまとめてご説明させていただきました。ご審議よろしくお願いたします。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございます。いかがでしょうか。はい、矢ヶ崎先生、お願いします。

○矢ヶ崎委員

- ・ はい、ありがとうございます。観光のところを中心にコメントさせていただきたいと思っております。2ページになりますかね。サイクリングロードの更なる磨き上げということで、まず、タイトルがとてもいいなと思っております。現状課題も非常に、的確に認識してくださっているのも、非常に、ポイントをついたものだというふうに思っています。宿泊滞在への誘導っていうのは、以前私からもお願いしまして非常にご理解いただいて、こういうことが入れていただいたと思います。素通りということだと地域になかなか恩恵もありませんし、恩恵というのは地域に消費が落ちることだけではなくて、やはり地域の方とサイクリストの方々の交流ということを通じてですね、地域全体が自転車を温かく迎えていくっていうようなところの、意識的な醸成にもなりますので、

やはり滞在時間が地域においてある程度ある、そして人とのコンタクトがあって、お金も落ちるといふところをつくっていくといふことの重要性を指摘していただけているのだと思います。この時に最近サイクリストの方々も結構、古民家に泊まったりするの、結構好きだったりしますし、日本の地域では、古民家活用で宿泊施設整備したりしています。そういうところと上手く組み合わせていったり、あるいは、今はインバウンドでちょっと、皆さん方されていませんけれども、民泊のように住宅に人を泊めるという、そういうことが制度的にも許されていますので、そういったものを活用しながらといふことで宿泊機能をですね、使っていくといふことも大事だと思います。また、道の駅に今ホテルができたりして、道の駅でも泊まれるっていふところもいくつか出てきています。そういうところもサイクリストにはすごく利用しやすいんじゃないかなといふふうに思います。

- ・ それからサイクリングルートブランド化なんですけれども、ブランド化といふとかなり大きな仕事になってしましますが、ブランディングの第1歩はやはり良い品質のものを創る、品質の良いものを作るといふところがブランドの1歩で、これがナショナルサイクルルートとして指定されるといふことで、品質保証、品質管理といふところはこれでできるのだと思います。加えて、JNTO 日本政府観光局の情報発信といふところを主な強化措置で加えていただいておりますので、要素は揃っているかなと思います。ただ、JNTO 日本政府観光局が発信しやすくなるための工夫といふのが、もう一工夫必要かなと思っております、といひますのも世界のサイクリングルートとうちのはどこが違うんだろうかといふところについてですね、日本の今指定されているつくばにしても、ピワイチにしても、それぞれ、その地域なりの売り、ストーリーがあると思います。うちのサイクリングルートはこういう経緯でこういう価値でといふ、ですね。そのサイクルルートごとのストーリー性、これが個性を際立たせるっていふところにつながっていきますので、こういう語れるストーリーをしっかり磨いていくことによつて、JNTO 日本政府観光局も情報発信がしやすくなっていくのかなといふふうに思っております。最後に短く主な強化措置のところですね、コンテンツの充実もしっかり書いていただけて、大変ありがたいです。私の希望として、スキー場ですね、グリーンシーズンの活用といふことと合わせて、観光の分野における極めて重要な課題であります、「需要の平準化」こういったところにも非常に役立ってくるのではないかなといふふうに思いました。以上です。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。
- ・ 続けて久野先生、手挙がっていますね。よろしくお祈いします。

○久野委員

- ・ すみません、筑波大学の久野です。私の専門の健康のところで、少しコメントさせていただきたいです。これまでもそのエビデンスが大事だということで、いろんなご意見あったわけですが。少しその戦略的に、考えていく必要があるかなと思っていました。自転車だけのきちとしたエビデンスを取ろうと思うと、かなりコントロールした実験をしないと実際にはそういう医学的に通用するエビデンスにはならず、実際にそういう本当にきちとしたデータをとるには、たぶん数千万ぐらいかかる。ひとつのスタディやるだけでもですね。別にそれが高いか安いとか、そういうことではなくて、逆に言うと、今までのいろんな関連したエビデンス、その必ずしも自転車とか身体活動として自転車をとらえたときに、その一定の効果というものは、もう今はある程度その研究データで言えるはずなので、1人の研究者が良いと言っても、それはなかなか世の中、認められないところがありますから、そういう面では、有識者のこういう分野の委員で、そこである程度まとめるみたいなの、そういう作業を具体的にされた方が早く、実際に使えるんじゃないかなと。
- ・ 今回もコロナ禍の中で、自転車利用が通勤等で増えたっていうのがあるわけですが、こういうのが実は定着してくかという、これ、with コロナが終わると、またこれ、元に戻る可能性もあるわけですね。ですからピンチをチャンスと意味ではどう持続させるかっていう、その広報活動のあり方、単にその広報活動っていうだけではたぶんうまくいかないの、もちろん具体的に書くところは、もう、そういう言葉でいいんですが、その具体化というものがすごく大事じゃないかなっていう風に思いながら、聞いていました。
- ・ それから最後もう1点は、先ほどご説明のあった中で、そのエビデンスをとり、その広報活動をするということなのですが。私は今、いろんな全国100以上の自治体と一緒に、健康づくりのまちづくりをやっているんですが、首長さんたちとこの自転車活用推進法ができたとき、この件をお話すると、「確かに自転車はいいんだけどずっと入っていかない」首長が実際には多いんですね。つまり、こういう1つ1つの自転車というキーワードだけでいくと、他にもいろいろあるからっていうような、そういう反応する首長が多くて。しかし、そういう面では、実質的にこの自転車活用が広がっていく、あるいはその広がるスピード感が高まればいいわけですから。もう1つはやっぱりまちづくりの中において、この自転車というものが非常に必需品、自転車活用は必需品なんだというような、そのまちづくりとしての年間としたその広報活動あるいは自治体関係者への啓蒙活動というものが、普及するには非常に重要じゃないかなっていうふうに思いながらお聞きしていました。ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それでは続けて内藤委員ですか。よろしくお願ひします。

○内藤委員

- ・ はい。順天堂大学の内藤です。今、久野先生がもう言われたので、全く同じことをちょっと考えておりました。前回に比べて、今回、言葉を集約してしまって、特に医学的知識、というふうな言葉にしてしまったので、これが非常に狭い意味で取られてしまうと、自転車に乗っているから、単に病気にならないとか、生活習慣病がどうのという非常に狭い意味にとられかねないのかなと。そういう意味では、もうちょっとなんか広く書いて、他の視点のところでも最終的には自転車を活用してその広報啓発をして、利用者が増えるということですので。ここではちょっとこれまでの従来の書き方よりも、ちょっと、逆に狭まっちゃったかなっていう感じがしますので、久野先生が言われたようなご意見、もっと広い観点での、普及啓発を図るための広報活動というのが、盛り込めるように書いていただけるといいんじゃないかなと、そういう感想を持ちました。以上です。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それでは続けて楠田委員をお願いします。

○楠田委員

- ・ お願いいたします。いくつかございます。ナショナルルートを実際にちょっと走ってみたり、お話を聞いてみたんですけれども、まだまだ、「ここ誇っていい道です」みたいな形で、ご紹介しづらいなと思うところ。あと、自転車に、しっかりたくさん乗られている方も「怖くて走れない」とか、ガイドされる方も「そこを通っていけません」みたいな声もたくさんあって、まさにタイトルにもあったように、磨き上げていく必要がまだまだあるのかなと思っております。一方で、やはりこのコロナのお話、今、長期化していて、やはりこうスポーツ観光が増えてくると思うので、しっかりその辺りを掴んで、追い風にさせていただきたいなと思っております。
- ・ 2点目なんですけど、事例をたくさん載せていただいているんですけれども、私もわたくし以外の方も結構、ロードバイク乗ったりしますけども、普段の一般的な観光においては、レンタサイクルに乗ったりとか、無人の貸し出しのシェアサイクルに乗ったりとかする場合もあるので、その視点も書いていただきたいなと思っています。別途、別の検討会で無人の貸し出しの件ありますけれども、地方部の観光においては、無人じゃない貸出のレンタサイクルがたくさんあって、どこで借りられるかもわからなくて、情報の集約化みたいなものとか、それこそオープンデータ化みたいなものとか、情報提供みたいなところが問題かなと思います。
- ・ それに関して3つ目なんですけれども、前回の最後のところにも発言したんですけれども、観光ルートを皆さん、一生懸命各自治体さんとかが作られているんですけれども、紙であったりとかバラバラのサイトであったりとか、PDFであったりとかって探

せないんですね。で、google map もありましたけど、google map によって、落としてらっしゃる方も実際にあるみたいなんですけど。なんかそういう、オープンデータ化によって、「今度ここ行きたいなと、あそこ行きたいな」とかも、その次の計画がルートをいろいろ考える中で、いろんな来週、再来週、その次に行きたいみたいな形で考えられるようにオープンデータ化できると、とても楽しいっていう人が出てくるんじゃないかなと思います。

- ・ 4つ目なんですけど、自転車通勤おそらく増えてきていると思うんですが、コロナでどれぐらい変わったのかなと思っていて、特に、増えたっていうのは感覚値でわかるんですけど、どういうふうに会社の規定とかが変わってきているのかなっていうところ。いい企業さんを紹介されている以外のところでも、おそらく結構変わってきていると思うので、コロナで変わった自転車通勤みたいなのところをまとめて、ちょっとガイドラインみたいなのところがアップデートできるといいんじゃないかなと思っています。先ほどの久野先生のお話にあったように、私もいろんなところで自転車の話をしてまわるんですけど、まずもってあの首長さんが理解してくださらないんですよ。なぜ今自転車なのかがまったくわかってくださらないところが多くあって。今、一生懸命なぜ自転車なのかっていう話だったり、高齢者の話だったり、歩いたり、自転車に乗ったりできる、それで困らない街をつくりましょうみたいなことを話しているのも、それも自治体さんに分かっていたくために、こしらえている論理みたいなのところもあるので、ぜひ、首長の方及び自治体さんの方がなぜ今自転車なのか、車依存しちゃった方々に対して、なぜ自転車かっていうのをしっかり説いていただく作業が最も重要じゃないかなと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。他はいかがでしょうか。絹代さんよろしいでしょうか。

○絹代委員

- ・ はい、ありがとうございます。私からは、一点、言葉の問題なんですけれども、今回、「サイクリングロードの更なる磨き上げ」ということで、項目が立っているのですが、ナショナルサイクルルートは、「サイクルルート」で、こちらは「サイクリングロード」ですが、今の色々な自治体さんが挙げているコースというのは、一般の県道・国道・市道色々なものを含めた一般道を使われているものが多いと思うんです。で、我々がサイクリングロードと聞くとどうしても大規模自転車道のようなものを想像するのですが、なぜ「サイクリングルート」と「サイクリングロード」があるのか。またどうしてサイクリングロードという言葉を使うのか。という定義のところを教えてくださいなと思います。

- ・ もう一点、今回からマウンテンバイクが資料に加わったというところで、非常に日本の里山の良いところも見せられますし、環境教育という点でも環境にすごく近いところを走れると思うので良いと思うのですが、今、資料にあげられているのは、森林の保全管理等の推進というところで、山梨の事例を入れて頂いているのですが、実際最近、e-bike のマウンテン型に乗られる方も増えてきて、オンロードではない所を走ることに慣れていない方、脚力のない方もこういったオフロードに段々と進んでいくのかなという懸念もあります。トレイルを使う以上、地元との例えば道にダメージを残してしまうとか、そういったことが起きないように予めルール設定をしてから、こういったオフロードのものを広げていくといった観点も非常に必要かなと感じています。ぜひ情報発信する際には、まずお互いのルール作り、そういったことを、里山を走るうえでの注意点などをしっかりと情報発信をしてからという特記をすとか、そういうことを合わせて発信して頂けますと今後トラブルが少ないのかなと思っています。
- ・ 最後に一点、今、持続可能な観光という観点から自転車が非常に注目されています。せっかく今出てくるこういった自転車活用推進計画ですので、サイクルツーリズムの中にも持続可能な観光という観点からなにか項目を立てて発信することはできないかと感じています。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。それじゃあ久保田先生お願いいたします。

○久保田委員

- ・ はい、久保田です。よろしくお願ひします。私もこのサイクリングロード、ルートかもしれませんが、そこについて一言だけ申し上げたいと思います。私自身も何箇所か走ってみたことがあるのですが、そこで気になるのがですね。ルートまでのアクセスなんです。例えば電車で行って、駅降りて、自転車を借りて、そのルートまで走っていかなくちゃいけないのですけれども、観光地、まあ往々にして道路状況があまりよろしくない場所もありまして、結構、その辛い思いをしてルートまでたどり着くという経験をした事があります。従って、この今はロードあるいはルートの磨き上げということがテーマになっておりまして、措置としてもルートの整備となっているのですけれども、可能であれば、ルートへのアクセスの整備ということも視野に入れて頂ければと思います。ルートの整備だけでも確かにこれから大仕事で大変だと思いますので、更にもっと大変になってしまい申し訳ないかもしれませんが、必要に応じてアクセスルートの整備も検討するぐらいのことを措置として加えて頂ければ有り難いと思います。以上です。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。他に手が挙がっている委員の方はいらっしやい

ますかね。おられるようだったらご発言頂いて結構ですけども。

○高橋委員

- ・ 皆さん終わっていたら私からも少し。

○屋井座長

- ・ はい、高橋先生お願いします。

○高橋委員

- ・ はい、色々とおまとめ頂きありがとうございます。色々ご意見出て、ちょっとまだ出てない所としてはですね。一応サイクリングロードの整備、環境の整備というところで、防犯対策もちょっと入れていただきたいなというのがあります。アンケート調査の結果としては、自転車、非常に高級な自転車盗まれるという、そういう不安が非常にアンケートの結果によく出てきたと思いますので、自転車をしっかり管理してもらえという、盗まれないようなちゃんとしたラックというんですか、そういうものを整備していただく。具体的な方法は任せだと思いますが、防犯対策という観点も入れていただければと思います。
- ・ あとはいろんなサイクリングロードとかサイクリングルートの全国展開ですけども、まあ先ほど言っていた首長によって、ちょっと温度差があるということだと、まあ、ちょっと先行して意欲的な自治体で整備されるのは分かるんですが、その全国展開はちょっと難しいなという気がしましたので、その辺ちょっと動かない首長さんを動かす仕組みですかね。最低限の補助金とかお金の問題になるかもしれませんが、そういうのもちょっとあの措置として盛り込んでいただければ嬉しいです。
- ・ また健康について、私全く専門外で、あの素人感覚なんですけど、いろんな疫学調査ですかね。その生活習慣の関係から、どういう病気になりやすいか、いろんな大学で実施されているようでした。私がよく知っているのは、久山町の九州大学の企画調査があるんですけど、そういうものにちょっと乗っかるという言い方は悪いですが、そういうすでにいろいろ先行している疫学調査のところちょっと紹介して頂いて、自転車との関連性というものを調べるできないかといった、そういうご提案がもしできればお願いしたいなと思っております。
- ・ 以上、とりあえず3点ですね、私からの意見になります。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○楠田委員

- ・ はい、すみません。最後に楠田をお願いします。

○屋井座長

- ・ はい、どうぞ。

○楠田委員

- ・ すみません。度々失礼します。観光のところで思い出したんですけども、結構観光で失敗している自治体さんも結構あるなと思っています。例えば、自転車をいっぱい買って使われないとか、結構聞くんですね。それはなぜかっていうと、道路とか、住民の生活道路とか日常の道路をちゃんと整備していないからであったりとか、先ほど先生からありましたけれども、ちゃんと整備したルートの所まで行くまでに、すごい危ないっていうことであったりとか、あと国とか県とか市町村などの連携がいてないから、なんかここまで行ったらブツツと切れてナショナルルートとか言っているけど、ぶつぶつ切れていて連携ができていなくて、高い期待がないとかっていう所とかも見てきていますので。どうでしょう、良かったらですね、あの失敗事例を集めてくるとか、成功事例を集めてきて、観光する時は「これはやめておきましょう」とか、入れる時は「こういうステップでやりましょう」とか、なんかそのイロハみたいなノウハウみたいなのをそろそろ集めて、それも本当に成功事例なのかかわからないとかありますが、毎回こう毎年アップデートしていてもいいので、まあみんなおおよそ失敗して来ただろうみたいなもののポイントをなんか集めてもいいかなと思います。よろしくをお願いします。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それじゃあ、この辺りで事務局からお願いできますか。

○事務局（長福）

- ・ はい、事務局でございます。ご意見頂きまして、ありがとうございます。矢ヶ崎委員からございました、宿泊につきましても、古民家、民泊、道の駅、色んな所をさらに活用すべきだということで、対応していきたいと思っております。特にブランディングを図るためには、品質の良いルートを作るということがポイントだということも思っておりますので、文言の中では受け入れ環境の整備ということで最大公約数的な文言を書いておりますけれども、地場に落とし込むようなやり方を考えていきたいと思っております。また、JNTOとも情報発信しやすくするような地域ごとの個性とかストーリーということを作るべき。ということでございます。これにつきましても、各ナショナルサイクルルートを始めとしたところで、こう物語として語れるような取り組みということを引き続き推進して行きたいと思っております。エビデンスの関係につきま

しては、厚生労働省の方からご回答させて頂きたいと思っております。それ以外のところにつきまして、事務局の方からご説明させていただきます。

- ・ また楠田先生の方から御指摘がございました、ナショナルサイクルルートがまだ道として整備できてない、誇れるような道となっていないのではないかと。というご指摘もございました。ナショナルサイクルルートにつきましては、ご案内通り、指定したらおしまいということではなくて、別の委員会のところでも、今後の改善方針ということで、何年までにこんなことをしなさい、通行環境についてはこういうことをしなさいと言うような、いわゆるバージョンアップして行くような取り組みでございまして、それにつきましては国の方でもしっかりとフォローアップしていくという取り組みでございまして、できるだけナショナルサイクルルートをはじめとして各全国のサイクルロードという所がバージョンアップできるような取組というものを推進していきたいなというふうに思っております。
- ・ 楠田先生の方からございました、観光でのレンタサイクル、シェアサイクルという視点につきまして、最大公約数的に受け入れサービスの道の駅を始めとした受け入れサービスの提供というところで文言として入っているというふうに思っております。実務に落とし込む際には、シェアサイクルと言うところの連携というところもしっかりと図っていきたいというふうに思っております。
- ・ また観光につきましての、ルートのガイドブックだとか、そういうものが一眼的に見られないというところがございます。これにつきましても、ナショナルサイクルルートにつきましても、例えばナショナルサイクルルートの個別のホームページの中で、色んなマップだとか、情報発信と集約するという取り組みを行っています。こういうことをモデルケースとして、ほかのサイクルルートの方でも取り組みを横展開しまして、次に走りたいルートということが一元的に走る方々にも分かりやすい取り組みということも行っていきたいというふうに思っております。
- ・ また自転車通勤につきまして、コロナで実際どう変わったかということでございます。これにつきましては、あの自転車通勤の手引きということを改定するというところを行っておりますし、また、自転車通勤を促進するために経済団体への働きかけを行うということも行ってございます。まあ、可能であれば、そういう経済団体の会員企業の方々についても、まあ個別にアンケート調査を行って、例えば自転車通勤を認めた会社の割合がどのくらいいるだとか、福利厚生として自転車通勤手当ということは、どのくらい変わっているのかというところの調査も可能であれば行っていきたいなと思っております。
- ・ またの首長の理解差というところを複数の方々からご意見頂きました。あの非常に大きな難しい課題かなと思っております。大きく分けると自転車というのは法律の中にございます通り、健康、観光、そして災害時の交通手段、そういうことをうたい文句にして自転車活用推進計画を作っているというところがございますが、なかなか響か

ないというところもあるかと思えます。ただし、地方公共団体の中では、自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会というような、確か350ぐらいの首長さんが集まった団体というところもございます。そういうところをコアとしまして横展開を図っていくということを行っていきたいと思っておりますし、国土交通省の方でも、自転車通行空間の整備につきましては、防災・安全交付金とか社会資本総合交付金というところで計画を作れば優先的に事業を行っていくような取り組みだとか、サイクリング環境の整備につきましても、国際観光旅客税のような財源を活用いたしまして、受け入れ環境の整備と言うこともハード・ソフトの中で取り組んでいるところでございます。

- ・ また、絹代さんからございました、ナショナル“ルート”と“ロード”の定義の違いでございます。確かにナショナルサイクルルートが何とかルートと言いながら、ナショナルサイクルロードという風にうたっておりますので、そのところは今後、あのおそらくロードというのは個別の単体。ルートというのは概念的な位置づけになると思えますけど、その辺は気を付けながら言葉を選んでいきたいなと思っております。
- ・ また、マウンテンバイクにつきまして、初心者のe-bikeが進んだことによって、初心者が増えてくることに対する懸念のご意見がございました。これにつきましては、個別の先進的な取り組み事例を情報収集して国として発進する際に、例えば地元の間ではどういった協定を結んでいるのかと言うところもしっかりと調べた上で、横展開図っていく必要があるのかなというふうに思っております。
- ・ また、久保田先生からございました、ルートへのアクセスの整備ということでございます。ナショナルサイクルルートの指定要件としては、一周以外のところにつきましては、ゲートウェイからのアクセスルート、ゲートウェイの数というのは、ゲートウェイそのものを整備しなきゃいけないというのがありますが、ゲートウェイからのアクセスということについても、委員会の中で改善方針ということを示しております。具体的なしまなみ海道につきましては、今治の駅から起点のサンライズ糸山までの7kmぐらいの区間があるということでございますので、ナショナルサイクルルートの指定と合わせてそのルートにつきましても、ゲートウェイからのアクセスとしての整備を進めるべしという取り組みを行っておりますので、同じ様にゲートウェイとなるような道の駅だとか、駅から実際のルートに至るまでのアクセスルートの整備ということについてもしっかりと取り組んでいきたいなというふうに思っております。
- ・ あとは防犯と対策については、警察庁とよく相談して措置としてかけるかどうか検討していきたいというふうに思っております。
- ・ また、楠田委員からございました観光での失敗した自治体の事例というのもしっかりと紹介すべきではないかという意見もございました。ちょっとなかなか政府の中で色々議論があると思えます。観光の取り組みというのは地域それぞれの創意工夫によって行っていくところがあるので、あまりいい事例、悪い事例ということを紹介すると構

子定規的な形になるのかなという懸念もございますので、そこは現場の方の観光を携わっている地域の方々とよく話し合った上で、どういう取り組みを情報発信していけば、国として、いい方向に進むのかなというところはしっかりと検討していきたいなどというふうに考えているところでございます。

- ・ 健康につきましては、厚生労働省さんがいらっしゃると思いますので、もしよろしければコメントよろしくお願ひします。

○厚生労働省

- ・ ただいま、担当が席を外しております、後ほどご回答という形でさせていただきます。11時半ごろに戻るかと思ひます。申し訳ございません。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。後だしになっちゃったけど、私からも加えてコメントしたいと思ひます。
- ・ 先生方のご意見等々についてはごもっともだなあっていう風にお伺ひしていたところなんですけども、最初の健康の関係ね。厚生労働省の方、今いらっしゃらないっていうんで、言ってもしょうがないのかなと思ひながらなんですけどもね。エビデンスの問題だとか、引き続いてトライしなければいけないところがあるわけなんですけども。一方今のタイミングで、例のカーボンニュートラルだとかね、日本も遅れをとらないように、頑張っただけじゃいけないっていうのは、こういうタイミングにおいて、CO₂削減みたいなことは非常に重要なポイントなわけですよ。で、この活用推進法っていうのは一応、環境というのもその目的になっていてね。じゃあ、それはどこで誰がやるかという、結局自転車乗っているだけじゃCO₂削減にならないので、自動車通勤なんかね、やっぱり車の通勤が自転車に変わるというような転換がないと、やっぱり迫力無いわけですよ。なので、通勤というような課題、これ健康の中に今入ってますでしょう。その健康に留意して、いろんな自転車の取り組みを進めていくという、あるいは、その健康を高めていくということと、環境を良くしていくっていうことがやっぱり密接。密接度合いは今後さらに高めていかなきゃいけないんじゃないかと思うんですよ。そう考えていくと、狭くなっている、見えるところを多少もう1回広げて環境と健康っていうのを一緒に取り組んでいこうと。実際に具体的な手段としては通勤において、さらに一層自転車利用が促進できるような。まあ、別の意味での環境整備をね、これは走行環境なんかもちろんそうなんですけども、さまざまな支援策も含めてやっていこうという、そのあたりが見えるようなね、そういう建て付けがあっただけいいかな。今の目標はですね、健康でスタンドアロンなんですけど、単独になっているんですけど、これもそのままでもいいのか「健康・環境」みたいなものにしてね、多少広げた中で、厚生労働省さん中心としていくかもしれないけれども。あるいはCO₂削減という意味での様々に係わるかも

しれませんけどね。まあ、そんなようなことはどうかなというふうに、ご意見をお伺いしてながら思いました。

- ・ それからもう1点だけですね、これは個別の意見という事になってしまいますけれども、この講ずべき必要な措置という現計画と次期計画を色々見てみますとね、改善してどんどんいろんなことを加えてもらっているところもあるんだけど、忘れちゃうから今言っておくだけなんですけどね。例の資料3の13番の②にね、横断的協議機関の設置を促進するとともにというのが出てきて、河川管理者とかあるいは警察さんなんかはもう当然入っているんだけど、農道だとか臨港だとかね、広く言えば、同じ国土交通省の中だから、そりゃやるときゃいいじゃないかということかもしれないんだけど。でも横断的、垂直的、両方含めて何らかの協議会を作って、そこで風通し良く整備を促進しましょうっていうのは、あって悪くないというかね、と思いますのでね。どのくらいこれが前計画の時に出来たかわかりませんが、まあぜひ落とさずにそういうものを流域ごと、市町村ごととかね、地域ごとに進めていけるようなものを少しでもね、増やした方がいいんじゃないかと思います。今消えちゃっているように見えませんからね。そこをご検討いただければと思います。最後はちょっと意見になりましたけど。はい、あの追加してコメントさせていただきました。どうもありがとうございます。
- ・ それじゃあ、この議題については、また色々ご検討続けていただくということにしまして、次の議題に入らせていただきますね。次が指標だったんですかね。それでは、(3)の自転車活用の推進に関する指標についてということで。はい、お願いします。

○事務局（長福）

- ・ はい、事務局でございます。その前に厚生労働省さんの方から半頃にご回答があるということでございまして、一度資料4のご説明させて頂きましたうえで、厚生労働省さんが戻った段階で厚生労働省さんから回答いただきたいというふうに思っております。
- ・ 資料4につきまして、ご説明させていただきます。自転車の活用の推進に関する指標でございます。現在計画の中でも指標というのがございますが、今回、新たに修正したり新規に加えるものについてご説明させていただくと言うものでございます。建て付けといたしましては、今回あの指標ということでございます。交通安全基本計画のような死者数を2500人以下にする、これは目標でございます。一方で、今回の自転車活用推進計画の指標につきましては、施策単位ごとに、進捗状況を評価することになりますけど、どうしても分かりにくい所もあるということで、指標いわゆる物差し、ベンチマークということで、指標のみならず取り組みの措置状況も含めて総合的にフォローアップする中の指標だということをご理解頂ければというふうに思っております。
- ・ それを踏まえまして、1ページ目でございます。全体のラインナップの修正の全体像で

ございます。まず「都市環境」「健康」「観光」「安全安心」4つの分野ごとに指標が現在も作成されております。このうち、都市環境につきましては現在ですと自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数、また都市部における歩行者と分離された自転車ネットワークの概成数、それぞれ指標として掲げられているところでございますけれど、今回委員の方からもしっかりと自転車活用推進計画の中で自転車ネットワーク計画をしっかりと整備した上で総合的に推進するべきではないかというご意見がございましたので、2つを統合いたしまして自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数ということを指標としてあげたいということでございます。

- ・ 次に都市環境の2つ目といたしましてシェアサイクルポートの設置数ということが掲げられております。これにつきましては、すでに目標1,700か所に対しまして2,425ということで、目標を大きく上回っているところでございます。今回シェアサイクルのあり方につきまして、各委員の方にご意見いただきましたところ、やはり公共が絡む意味ということをしかりと評価すべきではないかということでございます。このため、公共的な位置づけを促進する、いわゆるシェアサイクルというのが、公共交通機関の補完する役割として、様々な行政目的があつて、それを各公共団体が主体的に計画の中に位置づけた上で、他の公共交通機関と連携したような総合的な交通、ベストミックスな交通体系を目指しているということを考えるという意味ではシェアサイクル事業が位置づけられた自転車活用計画を策定した市区町村数ということを指標としてはどうかということでございます。
- ・ 健康の分野の通勤目的の自転車分担率につきましては、数字を今回次点修正するというものでございます。以下、先進的なサイクリング環境を目指すモデルのルート数、また自転車の安全基準にかかるマークの普及率、自転車技士の資格取得者数、自転車乗用中の交通事故死者数につきましては、指標継続して行きたいということでございます。
- ・ また、交通安全について指導している学校の割合ということを従来指標ということにしておりましたが、これが交通安全般の指標でございますので、各学校での自転車に限った交通安全教育に関する指標がなかなか見つからないということもございますので、今回は削除するというところでございます。
- ・ また、新たに今回施策といたしまして、自転車損害賠償責任保険等への加入促進ということが加わったことを踏まえまして、新たに自転車損害賠償責任保険の加入率を指標として加えたということでございます。
- ・ 2ページ目が今回20ある施策と指標との対応関係でございます。
- ・ 次のページは割愛いたしまして、4ページ以降、個別の指標につきまして、ご説明させていただきます。
- ・ まず1つ目、自転車通行環境の計画的な整備推進に関する指標といたしまして、自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村

数ということを考えていると自転車活用推進計画を策定した市区町村数ということをご披露されているところがございます。直近の数字といたしましては、54の市区町村で策定されているところ、これを2025年度につきましては、400市区町村に引き上げたいというものでございます。目標が持つ意味といたしましては、自転車ネットワークが位置づけられた計画を策定、促進することによりまして、総合的かつ計画的な自転車通行環境の整備と自転車の活用施策ということがトータルで取り込めることができるのではないかとございまして。ただ、計画を作ったとしても実際の整備というところがどうしても必要だと言う事も御座いますので、今回前回の委員会の中で、新たに通行空間の措置といたしまして、各公共団体の方でおつくりいただいている自転車活用推進計画のネットワーク計画につきましても、整備効果をしっかりと分析して行くということを掲げておりますので、フォローアップにあたりましては計画の数の進捗評価だけではなくて、公共団体のネットワーク整備の効果、例えば指標といたしましては、自転車関連の事故の件数ということが指標としてあげられると思っておりますけれども、そういうものを、分析を通じまして、計画に基づく通行空間、着実な実施が図られているかどうかということの評価していきたいなというふうに思っております。目標値400の根拠でございますけれども、2030年、いわゆる今後10年間でDID地区有する825の市区町村の全てで、自転車ネットワークに関する計画を位置づけるということを目指した上で、それを2025年度という値でみますと400ということでございます。

- ・ 次のページをご覧ください。シェアサイクルの普及促進に関する指標でございます。指標といたしましては、シェアサイクル事業が位置づけられた自転車活用計画を策定した市区町村ということで、ポートの数ではなくて、計画数で図って行きたいというものでございます。直近の実績値といたしましては、36の市区町村でございますが、これを240市区町村に引き上げたいというものでございます。目標値が持つ意味といたしましては、やはりシェアサイクルは公共性の公共交通機関ということをしかりと地域の中でも計画に位置付けると言うことを促すと言うことによりまして、持続可能かつ他の交通モードとも連携したシェアサイクルの整備というのを公共団体主体として取り組むための、根拠になるのではないかとございまして。目標値の240につきましましては、現時点で自転車活用推進計画を策定している市区町村のうち、シェアサイクルというのを計画に位置づけられているものが、約54%でございます。先ほど、自転車活用推進計画の数を400ということを目指したと定めましたので、概ねその6割、54%が若干引き上げて6割程度で、シェアサイクル事業が計画の中に位置づけられるということを目指して数値で計算いたしますと240市区町村という数になるということでございます。3番目といたしましては、自転車通勤等の促進に関する指標でございます。これは従来から設定していた指標でございます。指標名といたしましては、通勤目的の自転車分担率ということで、指標の定義といたしまして、通勤目的のトリップのうち、その交通手段が自転車のみ、またはその自転車を鉄道等の端末、まあ最初と最後という

ことをごさいますけれど、に用いたトリップが占める割合ということを示したいということをごさいます。直近の数字といたしましては2015年度15.2%ということになっております。ただ、注釈に記載がごさいます通り、2005年から2015年まで、この10年間で0.5%の上昇にとどまっているというのが実態でございます。これを目標といたしましては、2025年度18.2%まで引き上げるということを指標としてあげたいということをごさいます。考え方といたしましては、右下の方に分担率の表がごさいます。これが現在のトリップの分担率でございます。5キロ未満のところの自動車のところを自転車の方に持ち込みたいということをごさいます。考え方といたしましてはアンケート調査によりますと、どういうことを行えば自動車から自転車に乗り換えるのかというアンケート調査を行っております。通行空間が整備されるだとか、自転車通勤手当の支給される、いろんな項目がごさいますけれども、概ね2割から5割程度で環境が整備されれば自動車から自転車に乗り換えると言うアンケート調査も御座いますので、2030年度、今後10年間で5キロ以下の自転車利用、通勤目的の約3割を自転車に転換していこうということをごさいます。それを2015の数字として示すと18.2%ということで、現状の実績値から3%引き上げていきたいということをごさいます。次をご覧ください。世界に誇るサイクリング環境の創出に関する指標といたしましては、先進的なサイクリング環境の整備を目指す、いわゆるモデルルートの数ということをごさいます。これはすでに現計画の中でもモデルルートということで、同じ数字を指標として掲げているところをごさいます。実績値といたしましては、目標が40に対しまして、実績値は56ルート。すでに実績が指標を上回っているという形になっております。これを2025年度までに100ルートに引き上げたいということをごさいます。考え方といたしましては現在、モデルルートを設定しているもの。また、モデルルートを検討している都道府県の数というのが40都道府県93ルートごさいます。その中でモデルルート未整備の都道府県数は7つごさいますので、93+7で100ということをごさいます。という形になるという意味でございますけれども、目標値を持つ意味でございます。各都道府県に少なくとも1つのルートが設定されることによりまして、サイクリングルートの全国的なネットワーク化が期待できるルート数ということをごさいます。先ほど委員の方から御指摘があったものにもつながるものかなというふうに思っております。次の指標をご覧ください。安全性の高い自転車の普及促進に関する指標でございます。指標といたしましては、自転車の安全基準にかかるマーク、いわゆるBAAマーク、SGマーク、JISマークの普及率ということをごさいます。これにつきましても、現状、同じ指標を引き続き採用するというものをごさいます。実績値といたしましては、2019年39.8%。目標値としては2025年度45%までにするというものをごさいます。考え方といたしましては、右下のグラフにごさいます通り、普及率というのは年々伸びておりますので、これを今後も継続していくということをごさいます。2025年度45%というのにとどり着くということをごさいます。

- ・ 次のページをご覧ください。安全性の高い自転車の普及促進に関する指標ということで、自転車技士の資格取得者数ということをご披露しております。これも既存の指標を引き続き採用するというものでございます。直近の数値といたしましては、2019年度836人というものを2021～2025年度にかけて合計で4900人増やしたいということでございます。考え方といたしましては、右下にグラフがございますが、残念ながら2020年度はコロナの関係で自転車技士の試験そのものが行えなかったという事がございます。ただ、一方で年々、取得者数というのは減少傾向ということでございますけれども、これを様々な受験要件の緩和策だとかいうことを取り組むことによって、現在の数値というのがキープされるということを目指していくと、2021年から2025年については4900人という数字が出てくるというものでございます。次に自転車の安全確保に関する指標でございます。これは自転車乗用中の交通事故死者数ということを目指して掲げたいというものでございます。これにつきましては、まもなく閣議決定されるというふうに承知しておりますが、第11次の交通安全基本計画の中でも同じような指標が掲げられているところでございます。目標といたしましては、実績値として419人でございます。これを次の交通安全基本計画の計画期間、これは5年ということで、次の自転車の推進計画の計画期間とも整合する期間でございますけれども、その間の自転車乗用中の死者につきまして、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少するという目標にするということでございます。
- ・ 最後になりましたが、今回新しく指標として加える損害賠償責任保険等への加入促進に関する指標でございます。指標といたしましては、自転車損害賠償責任保険等の全国的な加入率ということでございます。国土交通省の方でwebアンケートを行ったところ、実績値といたしましては2021年3月現在で59.7%ということでございます。これを目標値といたしましては75%まで引き上げることを目標としているところでございます。考え方といたしまして、右側に表グラフを入れておりますけれども、自転車を月に数回以上利用している割合のうち、自転車を週1回以上利用している割合は74%でございます。一方で、自転車利用者全体の中での保険加入率というものでみますと、現状59.7%ということでございます。これを5年後、2025年度におきましては、少なくとも自転車を月に数回以上を利用している割合と現在の自転車を月に数回以上利用している割合と、同じだけの加入率を、いわゆる75%を目指していこうということでございます。これによりまして、自転車を週1回以上利用している者の100%が自転車損害賠償責任保険等に加入するという目標を掲げたいということでございます。保険につきましては、各自治体の方で条例を作っていただいて、加入促進を図っていただいているところでございますが、右下にございます通り、もっとも加入状況が高い都道府県が京都府でございますが、これは73.1%でございます。現在、29/47の都道府県で保険に関する条例が制定されているところでございます。従いまして、5年後にはすべての地方公共団体の方で条例が制定されることを前提といたしまして、現在で最も高い加入率である京都府並み

の数字を全国平均で持って行きたいということをやっているというものでございます。指標につきまして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

- ・ はい、どうもありがとうございました。ちょっと確認ですけども、今日参考資料2、参考資料3という、措置ね、新旧対照表だとか措置全文というのがありますけども、これは説明はされます。

○事務局（長福）

- ・ そうですね。措置につきましては、都市環境と安全安心は前回ご議論いただきましたし、健康と観光につきましては今回ご議論頂いたということでございますので、それをフルセットした上で次回まとめて。

○屋井座長

- ・ はい、じゃあもう1回戻って、時間がちょっと限られてきましたけれど、資料4の指標に関してご発言があればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。楠田さん、お願いします。

○楠田委員

- ・ はい、ありがとうございます。すごい沢山大きな目標を掲げられているなど楽しみにしております。2つなんですけど、都市環境のところではいろんな数値目標を掲げてくださっているんですけど、その数値はいいんですけど、中の細かいところで要素として入っていただきたいのが、結構今の計画の中では観光での自転車の活用というところのフォーカスが多いので、生活交通としての自転車の活用をしっかり盛り込んだ自治体さんを増やすっていうことを目指したものに、どこか要素を入れて頂けたらなあと思っています。2つ目なんですけど、自転車の技士の方の人数を増やすっていうところなんですけれども、そこに議事録にもしっかり載せていただいたり、検討事項にあるような身体状況に応じた自転車選びっていう要素を入れていただくような、ご検討いただけたらなあと思っております。よろしくお願いいたします

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それじゃあ、続けて矢ヶ崎先生お願いします。

○矢ヶ崎委員

- ・ はい、ありがとうございます。観光の分野では、モデルルートの数をしっかり確実に全国的に伸ばしていきましょうという考え方で、非常に賛同するところがあります。これ

がありますと、どうも観光の分野としては欲が出てくるのは、どれぐらい利用されているのと、どれぐらい満足されているのというところをちょっと知りたくなってくるので、満足度まではいきなり測定するかどうかはまた別の話として、どれぐらい利用されているのかっていう辺りはデータとして持っておいた方がいいのではないかなど。特にナショナルサイクルルート。これらは利用者の数の測定の仕方を統一的なものにして、もちろん統一的なものになると思うのでそこを確認したうえで測ることが大事なかなという風に思います。それと指標のことではないのですけれども、措置のところですね、気をつけていただけたらいいなと思うのが、観光のところでは課題のところブランド化という言葉が出てきております。先ほどもブランド化というのは大変大きな仕事ですという風に申し上げたので、これはすぐさま指標になるという性質の施策ではないと思いますので、ブランド化の場合はですね、かえって役割分担を明確にした上で、例えば道路局さんはここまでやる、JNTO はここまでやる、観光地もこういうことをやるというような、主体の役割分担を明確化した上で、まずはここをやる、次はここをやるってというようなステップ論ですね、高みに登っていくというプロセスが一般的だと思いますので、そういうところに措置を記述されるときに気をつけて頂ければと思います。例えば、まず最初にナショナルサイクルルート、専用のホームページがJNTO さんかなんかの中にあってですね、そこに全国的なマップ、統一的な見やすい形、デジタルで収まっていたりとか、あとは先ほど楠田委員や絹代委員からもご指摘ありましたけれども、ルールですね、日本のサイクルルートを使ってもらう時には、こういうルールでしましょう。これは今、観光の分野で全く差し支えがありません。サイクリングも観光的に言うとアドベンチャーツーリズムというものの一環なんですけれども、これは単にあの自然の中で野放図に遊ぶということではなくて、ある程度コントロールされたリスクの下で冒険を楽しむということであって、加えて世界的に責任ある旅行者になりましょうということが、国連機関からも呼びかけがなされています。スキーの分野ではニセコルールがあったり、白馬ルールがあったりということで、非常にそのルールをきちっと持つということ自体も品質管理がなされているという裏付けになっていて、ブランドの中身を高めていきますので、こういったルールも持つということも踏まえた上で、ちょっとこう段階的に整備をして行くんだというようなところをブランド化については意識されると、措置の内容として非常に充実してくるのではないかなと思いました。すみません以上です。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。他はいかがでしょうか。それじゃ羽原先生お願いします。

○羽原委員

- ・ ありがとうございます。神戸大学の羽原でございます。保険商品と申しますか、保険契約についてちょっと1点だけ。商品構成と申しますか、これからいろいろ自転車に関係する保険が改善されたり、新しく作られたりする事もあるかと思いますが、自転車を使う業務中の事故と競技中の事故、あるいはオフロードでの使用上の事故というようなものは、通常の保険とは別途ですね、追加保険料を支払って契約するというような形で、付加的なものとしてですね、保険商品の構成を考えられたほうが良いと思います。そうじゃないと一般の通常の利用の損害賠償責任保険にしても、料率がやはり低くして、より安く、より保障の厚いものにやっぱりやりにくいので、その点を考えることが必要かと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございます。他はいかがでしょうか。よろしいですかね。

○高橋委員

- ・ よろしいですか、高橋です。ちょっとまず確認ですけれども、資料4のところの2ページ目のところですかね。左側に施策があって右側に指標がありまして、指標はすべての施策について指標がある訳じゃなくて、その指標があるのは一部だけということで。これはこれで構わないと思うんですけれども、なぜ指標がない施策があるのか、というか、指標を設けなかった理由というのも説明をできるようにしていただいた方が、「ここには指標がないです、こういう理由です」というのをどこかに付けていただいた方が後でパブリックコメント等にあげた時にですね、そういう疑問が少なくなると思いますので、それはお願いしたいと思います。あとシェアサイクルの指標でして、私もシェアサイクルが36市区町村ということで、ちょっと確認なんですけれども、実際にシェアサイクルがある市区町村ではなくて、活用推進計画の中にシェアサイクル事業が盛り込まれている市町村の数という理解でよろしいんですかね。そこがちょっとわからなかったもので。もし実績値が非常に少ないとなるとシェアサイクルの普及を妨げる要素が何かということを考えて、そこに手を入れないとなかなか普及が難しいかなと思いたしたので、その点についてもご教示いただければ助かります。
- ・ あとは自転車通勤のところ、通勤手当の問題があって、とにかく企業さんにお任せということで、厚労省として何か特別に通勤手当を払えということをお願いしていくところであると思っておりますけれど。通勤手当もちゃんと支給しなさいというメッセージをどこかで発信できたらいいなと思っております。差し当たりそれくらいです。色々大変だと思っておりますが宜しくお願いします。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。他にどなたかいらっしゃいますか。よろしいですかね。それでは事務局の方からよろしいですか。お願いします。

○事務局（長福）

- ・ はい、ご意見ありがとうございます。まずご質問につきまして高橋先生から2点ございました。2ページにございます通り、施策と指標を設けなかったところでございます。これは冒頭に申しあげました通り、フォローアップについては施策単位で進捗状況を把握するというところでございます。その中で客観的でかつ、自転車に特化したデータがとれるようなもの、且つ将来的にも指標がとれるようなものを物差しとして掲げているところでございます。例えば駐輪場の整備促進というのは指標として入ってございませぬけれども、これは民間も含めた国内的な駐輪場のデータがとれないということがありますので、客観的なデータで且つ自転車に特化したものというものが現在あって、それを将来的にも取ることができるだろうという物差しで作っているものでございます。またシェアサイクルの計画の数でございます。実績の54市区町村は実際にシェアサイクル事業というものを自転車活用推進計画の中で位置づけたものでございます。国土交通省の調べですと、純粋民間も含めていまして現在225都市でシェアサイクルというのが行われています。そのうち公共が絡むところということで目標を設定しているものでございます。先ほどご説明しました通り、シェアサイクルは純粋民間で事業を行うというものはそれとしてありますけれど、やはり公共が絡むところで他の公共交通機関と連携を図っていくということを総合的に推進するという意味で掲げているというものでございます。
- ・ またご意見としてございましたところにつきましては、楠田委員の方から観光での自転車の指標を要素として入れるべきではないか。また自転車技士につきましても身体状況に応じた選び方とリンクを図るべきではないかということでございます。先ほど高橋先生からのご指摘と同じでございますけれど、客観的なデータがとれるのかとれないのかということがポイントとなってくるということがございますので、指標としては観光につきましては今いわゆる指標としながらも、ご指摘のあったところにつきましては指標だけでフォローアップをするということではなくて、個別な措置のところも含めて進捗状況を把握するというところでございますので、身体状況に応じた選び方ということも今回指標を掲げておりましたし、その中の観光目的の自転車の活用ということにつきましてもテコ入れを行っておりますので、その中で具体的な数字というものがおそらく全国的なデータは取れないと思っておりますけれど、例えば観光地では自転車の客数が増えたということを計画の中では書きませんがフォローアップに盛り込んでいくということで、どういうふうに進捗していったのかなということがわかるような工夫をしていきたいなというふうに思っているところでございます。

- ・ また矢ヶ崎先生からございました通り、どちらかという指標そのものよりは道路局、観光庁それぞれの役割分担だとか、ホームページの使い方、今ナショナルサイクルルートにつきましては現在 JNTO のホームページで特設のページを設けているということもございまして、指標というよりは措置ということで、いただいた意見ということもしっかりフォローアップの中に盛り込めるように工夫していきたいなと思っております。
- ・ また羽原委員からございました通り、私も今回保険の商品を分析・調査していると保険会社によってかなり違いがあるということが分かったところでございます。確かに通勤目的であれば一切保証しない保険もあれば、特約ということで料率はあがりますけれども、同じ商品の中で保険として特約を加えられる。そういう保険というのが非常に細かいところは複雑なところもございまして、これは損保協会ともよく連携しながら別途保険の加入率を高めるための地方公共団体と損保協会、個別の損保会社と連携した意見交換会という場を設けておりますので、先ほど長嶋委員からご指摘ございました通り、できるだけきめ細かく保険の種類につきまして利用者の方々に提供できるような仕組みということを今後フォローアップの中でもしっかりと検討していきたいというふうに考えているところでございます。
- ・ 事務局は以上でございますが、もし厚生労働省さんいらっしゃるのであれば前の議題に戻りますけれども、先生よろしいですか。もしよろしければ健康のエビデンスの件につきまして厚生労働省さん、何かコメント宜しく申し上げます。

○厚生労働省

- ・ 厚生労働省女性の健康推進室長の松村でございます。別件で中座することになりましたので申し訳ございませんでした。久野先生及び高橋先生からエビデンスに関してご指摘いただいておりますと承知しております。久野先生のご指摘にありましたように自転車というものに特化した介入の研究をやっていくとなりますと、金額の規模でありますとか、最終的に結果を出すまでに時間がかかってまいりますので、現在考えておりますのは既存の収集されているデータの中で自転車の利活用とそれに健康も含めたようなデータセットを見つけてきて、両者の関係性をいうのを分析するエビデンスを出していければと考えているというのが一点目でございます。またこちら久野先生からご指摘のあった自転車だけではなくて身体活動全体のパッケージとしてエビデンスを示していくことが大事ではないか。それを有識者に取りまとめてもらうのが大事じゃないかというご指摘に関しましては、厚生労働省の方で身体活動基準という、どれぐらい体を動かすと健康に良い影響がありますかというものをお出ししております、2013年に出ているものなんですけれども、そちらの中でも自転車に乗ることが、これぐらいのメッツ数に相当しますと言うことも含めて、パッケージを示させていただいておりますので、こちらを引き続きアピールさせて頂くと共に、こちら改定のタ

イメージになってまいりますので、先ほど申し上げたエビデンスも含めて、こちらの身体活動基準を改定しながら自転車と健康の広報を進めていく、ということをして頂ければと思います。

- ・ あとは内藤先生から書きぶりとして医学的知見というのはちょっと狭すぎるんじゃないかとか指摘いただいておりますけれども、矮小化しようという意図があったわけではございませんので、もう少し広めに読めるような記載にできないか検討したいと思います。以上でございます。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。私からも一点、と言いますかね。コメントになります。
- ・ 高橋先生のご意見をお聞きしていて、私も似たような感覚を持ちましたんでね、恐らくこれ見た多くの方が誤解をしまいそうなのでね。だから改めてちょっと注記とかかな、いると思います。何かいうと、指標に対して目標値がありますよね。だから計画の目標とは別に指標の目標という言葉が出てきているのが、混乱の1つの原因かな。指標はあくまでも先程来言っているように、長福さんが話しているようにですね、計量化できるものに関してモニターしておこうという断片的なもので、元々全体をカバーできていないという、そういう条件の中でモニターしたいんですけど。じゃあモニターだけしていればいいじゃないかっていう、それは総合的にこの自転車活用推進計画を推進する中でね、それで様々な効果が現れてくるわけだから、それでいいじゃないかと。ただ、一応モニターはしとく、指標があればそれもあつた方がいいねってことで入れているんですけど、そこに指標の目標値というものが出てきちゃうもんだから、計画で目指している方向と何か一緒くたになってしまうみたいだね、それで誤解を与えているということがあります。ここでは、計画に関する目標という言葉で、目標1から4っていう、これも言葉変えると最終目的みたいなね、なんか言葉は別の言葉遣いもあるんだろうけど、ここに目標って言葉を大概は使うのでね、そういう誤解が出てきているかな。一方で数値目標とかゴール、ターゲットという言葉も使いますからね。ちょっとその辺の整理が若干あるかなというふうに感じました。それからもう1点、参考資料に今日説明なかったんですけども、次回の会議では全体を見渡してということになりますのでね、前もって申し上げておいた方がいいと思って申し上げるんですけど。ざっと見ていますとね、検討するっていう述語で終わっている措置が結構多い、まあ少なくともないっていうふうに見ていましてね。検討するっていうのは前回の議論になったけど、活用推進計画という性格からいうと検討じゃ前に進んでないので。だからその言葉で終わるという措置はできるだけなくしていくという。何かはちゃんと実現するというね、そういうものでなかったら措置にならないという、そういうふうに各関係省庁さんの場所でもね、考えていただきたいなと思います。

- ・ はい、最後コメントになりましたけど、どうもありがとうございました。3番はこれで終わらせていただきまして、(4) その他に入りますけどいかがでしょうか。

○事務局（長福）

- ・ はい、事務局でございます。冒頭、資料1の方でご説明させていただきました通り、次回第7回目、4月頃にまた開催させて頂きたいと思っております。中身につきましては、計画の本文、目標、施策、措置、指標という所謂5点セットになっておりますけれども、自転車活用推進計画全体版につきましては、ラインアップをご説明させて頂いた上でご議論頂きまして、できればこれを持って成案できるように事務局の方でも整理していきたいなというふうに考えているところでございます。私からは以上でございます。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それじゃあ今の件も含めて何か委員の方々からご発言最後にありますか。よろしいでしょうかね。
- ・ それじゃあ今日はこれですべて終わりますので、最後、また改めて議事を司会に戻します。よろしくをお願いします。

○事務局（長福）

- ・ はい、長時間に渡り、且つ3回連続の午前中の開催ということでございまして、大変ご無理を申し上げてご出席いただいたことについて、お詫び申し上げたいと思います。長時間に渡りまして多くのご意見頂きまして、ありがとうございました。次回につきましては、計画のフルセットということでお示したいというふうに考えております。以上をもちまして、第6回の会議を閉会させていただきます。本日は誠にありがとうございました。