

令和6年度第1回自転車活用推進に向けた有識者会議 議事録

日時：令和7年3月21日（金）15：00～17：00

場所：国土交通省（中央合同庁舎第2号館）

低層棟共用会議室1

1. 開会

事務局：それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和6年度第1回自転車活用推進に向けた有識者会議を開会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総務課の有賀でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、本日は年度末のお忙しいところをご参加くださり誠にありがとうございます。オンラインでご参加の委員の皆様は、カメラはオンにいただきまして、マイクはご発言時のみオンの設定としていただきますようお願いいたします。

また、オンラインでご参加の報道の方へのお願いでございますが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきます、それ以降は映像の配信は行わず、音声のみ配信とさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、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道路局次長の佐々木よりご挨拶を申し上げます。

佐々木次長：事務局長代理の佐々木でございます。よろしくお願いいたします。本日は局長が国会で質疑等がございまして出席がかないませんので、私より代理でご挨拶させていただきます。

本日は皆様方、先生方、大変お忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。また、各省のご担当の方にもお越しいただきましてどうもありがとうございます。会議の開催に当たりまして一言ご挨拶させていただきます。ご存知のとおり、身近な交通手段である自転車の利用により環境負荷の低減や健康の増進などを図るために、平成28年に自転車活用推進法が成立しております。この法律に基づきまして有識者の皆様方のご意見を賜りながら、令和3年5月に第2次の自転車活用推進計画を閣議決定させていただいているところでございます。官民が一体となってこの計画に基づいてさまざまな自転車施策を進めているところでございます。

この第2次計画を推進する中で、自転車ネットワークの整備等が着実に進められているところではありますが、コロナ禍において自転車の役割が見直されるなど、またシェアサイクルが普及するなど、自転車を取り巻く環境は大きく変わっているところかと思っております。

この計画は令和7年度まででございますので、残り1年ほどとなっております。新たな計画の検討に着手していきたい、そういう時期になっていると考えております。

本日の会議では、まず第2次計画のフォローアップを行わせていただきたいと思います。さらに、新たな計画に向けて自転車を取り巻く社会情勢を検討し、その上で今後の計画の進め方、さらに今後の自転車ネットワークの方向性などについて委員の皆様方からご意見をいただきたいと思いますと考えております。

委員の皆様方におかれましては忌憚のないご意見を頂戴できればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 : ありがとうございます。各委員の皆様のご尽力の元で、令和3年5月に閣議決定されました第2次自転車活用推進計画におきましては、毎年度、施策の進捗状況等に関するフォローアップを行うことが定められております。先ほど佐々木からの挨拶にもございましたが、本日の会議では、第2次自転車活用推進計画に盛り込まれた施策の進捗状況について、各省庁からのご報告に加えまして、次期計画となります第3次計画に向けて各委員の皆様からご助言を賜りたく考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。なお、フォローアップの結果を含め、会議資料につきましては自転車活用推進本部のホームページにおいて公表させていただきたく考えております。それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。

議事次第から順に、配席図、委員名簿、資料1-1 第2次自転車活用推進のフォローアップ、資料1-2 ナショナルサイクルルートの取組状況、資料2-1 次期自転車活用推進計画に向けて、資料2-2 自転車ネットワークの今後の方向性、参考資料1 第2次自転車活用推進計画の各措置のフォローアップ、参考資料2 第2次自転車活用推進計画の各指標のフォローアップでございます。不足している資料がございましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。よろしいですか。

それでは、議事次第に基づき会議を進めてまいりたいと思います。各委員のご紹介につきましては委員名簿をもって代えさせていただきます。

ここからの議事進行につきましては、屋井座長にお願いしたいと思います。屋井座長、よろしくお願いいたします。

屋井委員長 : 委員の皆様、関係者の皆様、年度末の大変お忙しい中、お越しいたきましてどうもありがとうございました。私からも御礼申し上げます。と思います。

それでは、早速ですが、議事次第に基づいて進めてまいります。

2. 議事

屋井委員長 : 最初の議題が第2次自転車活用推進計画のフォローアップについてということでございます。事務局からまずご説明をよろしくお願いいたします。

事務局 : 自転車活用推進本部事務局の推進官の原田でございます。私のほうから、資料1-1に沿ってご説明をさせていただければと思います。

資料1-1ですが、まず前半部分に全般的な取組の進捗をまとめさせていただいております。こちらを私のほうからご説明させていただきます。後半部分には今日お越しいたいております各省庁の資料をつけてございますので、そちらについてはそれぞれの省庁からご説明いただくという形を考えてございますのでよろしくお願いいたします。

それでは、最初に自転車活用推進計画の構成ということですが、冒頭の挨拶にもありましたとおり、計画期間が来年度、令和7年度までとなっております。

また、計画の中身としましては、4つの目標、都市環境、健康、観光、安全・安心、こちらの4つの目標にぶら下がる形で22の施策があるというところ、またそれぞれの施策について措置を位置づけているという構成となっております。

す。

次のページ以降、それぞれの施策の主だった取組をご説明させていただきます。まず施策1番と6番ということで、施策の1番は推進計画の策定の促進、それから6番は情報通信技術の活用ということですが、取組事例の左側にありますが、自治体におけるネットワーク計画の策定状況ということで、直近、令和6年度末では207の自治体においてネットワーク計画を位置づけた計画を策定予定となっております。来年度中に400という目標からすると進捗は厳しい状況になってございます。

また、右側には自転車に関するデータのデータベース化ということで東京都の事例を載せておりますが、自転車に関する各種データを地図情報に重ねるような形で一元化して、それをオープンデータ化するという取組を今まさに進めているところでございます。

次のページになりますが、施策の2番と3番に関連するところで、通行空間の計画的な整備、あるいは駐車スペース等の取組による通行空間の確保ということでございます。まず左の取組事例では、自転車通行空間の整備に関するガイドラインを平成28年から8年ぶりに令和6年6月に改定させていただいております。この中では、空間再配分の取組を特に力を入れておりますし、ガイドラインに基づく取組として、白金一丁目から高輪台の事例を載せております。また、右側には脱炭素の関係でデコ活の話載せてございます。こちらは環境省が中心になって取り組んでいるものになりますが、カーボンニュートラルに向けた国民運動で、脱炭素と豊かな暮らしについて10年後の姿を描いており、また後ほども出てきますが、デコ活アクションも取り組んでおります。

次のページになりますが、5番目の施策に関連するところで、駐輪場の整備の推進でございます。左側の事例については、駐輪場のあり方に関するガイドラインについて、こちらは都市局で進めているものになりますが、多様なモビリティの話、それからシェアサイクルを踏まえまして、今年度末にガイドラインを改訂予定ということで進めてございまして、こちらの写真にあるような形でいろいろな先進事例を紹介しております。

また、右側には駐輪場の定期利用のWEB化、キャッシュレス化ということで、自転車駐車場整備センターの事例を載せてございますが、CYPSという仕組みを構築しており、オンラインで申し込み、決済までできて、そこで発行されたQRコードを現地に持っていくとシールが発行されてということで、無人で利用できる仕組みでございます。

それから、次のページ、7番目の施策ということで、こちらはまちづくりとの連携、生活道路、あるいは無電柱化と合わせた空間整備ということですが、まちづくりとの関係ということで、左の事例になりますが、地域公共交通計画と自転車の計画を一体的に作られている湯沢町の事例を紹介してございます。

また、右側のほうは先ほども登場したガイドラインになりますが、こちらでも改定する中で無電柱化と自転車の空間整備をしっかりと連携させるという意味で細かいフローも載せているところです。

次のページになりますが、施策の4番目、シェアサイクルの普及促進でございます。左の取組事例としましては、シェアサイクルの導入のためのガイドラインを自治体向けに令和5年9月に策定して、導入のための手続き等をご案内しているところです。

また、右側には共同ポートの設置ということで、過去には社会実験等で行われたものもございますが、今回横浜市で行われるものですと、このポンチ絵にありますように、オープンストリートとドコモが連携した共用ポートの設置を令和7年度予定しているところです。

次のページになりますが、ここからは目標の2番目の健康に関する施策になります。まず8番目の自転車競技施設の関係、それから9番目の安全に自転車に乗れる環境というところのご紹介です。

左の事例は、競輪場を活用した自転車を楽しむイベントということでございまして、競輪場なので車が入ってこない、あるいは舗装面もきれいだということを活かして、誰もが自転車が楽しむことができるようなイベントを実施されている例でございます。

それから、右側には国際規格に合致する競技施設の整備ということで、上の文言についてはスポーツ庁の取組になりますが、相談に応じたり、あるいは、いろいろな支援制度の紹介なども行っております。また実際の施設整備ということで、千葉市内において国際規格に基づいたトラックを令和3年10月に開設されているものをご紹介します。

それから、次のページになりますが、施策の10番と11番に関係するところで、健康づくりの広報啓発、あるいは自転車通勤ということでございますが、まず左側の取組事例につきましては、こちらは厚労省が中心になって取り組まれているものですが、スマート・ライフ・プロジェクトとして、健康寿命を延ばそうということをスローガンに国民運動を展開しておりまして、参画団体数も現状で1万2000団体を超えるということになってございます。また、下のほうには健康づくりのための身体活動・運動ガイドということで、健康を維持するためにはどれぐらいの運動量が必要かということも載せておりまして、その中で自転車についても紹介されてございます。

また、右側は自転車の通勤でございまして、こちらは意欲的な企業を宣言プロジェクトの中で認定していますが、宣言企業、優良企業とも増えていますし、また裾野を広げていくという意味で、手引きについても令和6年7月に内容を充実させる形で改定をしております。

次のページは目標の3番目、観光に関係するところになりますが、施策の12番の国際会議、大会の誘致と、13番目が世界に誇るサイクリング環境の創出でございます。

取組事例の左側については、国際的な会議の開催、誘致でございまして、上にご紹介しているのは令和6年11月に愛媛県今治市で開催されました国際自転車安全会議のご紹介です。

また左下には、今般、1月に決まったばかりですが、自転車に関する世界最大の国際会議である **Velo-city** について、令和9年に愛媛県で開催することが決まりました。

また右下、サイクルトレインの導入推進ということで、そのための手引きも令和5年に作成してございまして、導入される路線数も増えております。

次のページになりますが、目標の4番目ということで、安全・安心というところですが、施策としては14番、15番、16番ですが、安全性を備えた自転車の普及、それから多様な人が安全かつ快適に利用できる自転車の開発、安全な自転車の点検整備といった施策が該当しています。

左側の取組事例では、自転車の組立・検査・整備を行う技術者の確保ということで、自転車技士試験の合格者数の推移を青い線のグラフでお示ししています。大体年間800人程度毎年増えており、直近では2万人以上が累計で合格されているところでございます。

また、右側には安全な自転車という観点で、タンデム自転車の公道走行の話もご紹介しておりますが、令和5年7月に東京都で認められたということで、全国の都道府県で公道走行が可能となつてございます。また、タンデムについては、視覚障害の方もパイロットと一緒に乗れるということもありまして、そういったことを活かして太平洋岸自転車道を走るプロジェクトも行われておりますので、ご紹介させていただいております。

次のページになりますが、同じく目標の4番目ですが、施策の17番と18番、こちらは自転車の安全な利用の促進、それから交通安全教育に関するところでございます。

取組の左の事例になりますが、こちらは警察庁を中心に、道路交通法の改正を進めていまして、令和4年の改正ではヘルメットの着用が努力義務化され、去年の改正ではながらスマホの禁止、飲酒運転の罰則の整備ということと、またいずれ適用される青切符の導入準備も進められているところでございます。

また、右側は交通安全教育でございますが、こちらも警察庁のほうで官民連携の協議会を動かして、安全教育に関するガイドラインの検討も進めていただいています。

それから、次のページ、同じく目標の4番目、安全・安心ということになりますが、施策の21番、災害時における自転車の活用、それから22番、自転車保険の加入促進でございます。

まず左側の事例は、災害時の自転車活用ということで、事例の紹介になっておりますが、令和3年10月に都内で震度5強の地震が発生した際に、地図の表示にありますとおり、シェアサイクルのポートが軒並み空になったということで、止まってしまった鉄道に代わって活用いただいているという事例がございました。

また、下のほうは、こちらは港湾事務所の例になりますが、大規模災害のときに車が使えない場合を想定して、自転車を活用した施設の緊急パトロールの訓練を行っております。

また、右側については自転車保険の加入促進ですが、各都道府県において加入を義務づけるような条例を制定してございまして、現状で義務化あるいは努力義務化しているのが44の都道府県となっておりまして、残り3県というところでございます。

ここまでの全般的な施策のご紹介でしたが、次のページでは指標に関してご紹介してございます。

目標の4つに関係する形で8つの指標を位置づけておりまして、初期値、目標値、それから現況の実績を載せてございます。目標値を意欲的に設定していたところもありまして、なかなか達成が難しいものもあるのですが、それぞれ伸びてはいるというところでございます。細かいところは、措置については参考資料1、指標については参考資料2に分析したものも載せてございますので、併せてご覧いただければと思います。

ここからは各省庁のほうの説明に移りたいと思います。

警察庁 : 警察庁交通企画課の西口と申します。よろしくお願いいたします。

私のほうからは、警察における自転車の安全に関する直近の取組と今後の課題について簡単にご説明させていただければと思います。

先ほどご紹介があったように、警察におきましては令和6年に道路交通法の改正を行いまして、昨今の自転車に関する事故、違反の状況を踏まえまして、14ページに記載している内容の道路交通法の改正を行いました。

1つ目は、携帯電話使用と酒気帯び運転の罰則の整備、強化。

2つ目が、自転車の安全を確保するための規定の整備として、自動車が自転車の側方を通過する際の走行方法についての規定を新たに新設するというものでございます。

3つ目が、自転車に対する青切符の適用というところで、こちらを包括パッケージとして改正したものとなっております。

15ページ目は令和6年11月1日に施行された内容といたしまして、スマホと酒気帯びの罰則強化の整備に関して、こちらに広報資料を掲載しております。こちらは都道府県警察におきまして必要な取り締まりを行っているところでございます、引き続きこれらの取組を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、16ページ目が、公布後、2年以内に施行される改正項目ということで、青切符の適用に向けての準備ということで、まず基本的な考え方につきましては、現行の自転車の違反に対する取り締まりと同様、悪質、危険な行為を重点的に取り締まっていく。エリアに関しましても、繁華街ですとか、自転車の事故が多いエリア等の重点地区・路線、これを中心とした指導警告・取り締まりをやっていくというところで、これを基本的な方針として考えているところでございます。

今後、円滑な施行に向けまして、自転車の交通ルールの周知徹底が必要であるというところで、1つ目の丸といたしまして、ライフステージに応じた交通安全教育の充実。中でも、右側のグラフのように、中高生の死傷事故が多いということ踏まえまして、中高生を対象とした交通安全教育をいかに充実させていくかといったところと、最後に、先ほど申し上げた取り締まりの考え方につきましては、これをしっかりと国民の皆様にも周知を図っていくというところを今後の施行に向けて取り組んでいるところでございます。

17ページ目、こちらは交通安全教育の充実に向けた取組といたしまして、これも先ほど国土交通省のほうからご紹介のあった官民連携協議会というものを警察のほうで置いて議論、検討を進めているところでございます。

主な検討内容として、自転車の安全教育ガイドラインの策定、こちらは自転車の交通安全教育の主体をいかに拡充していくかといった問題意識のもとで、ライフステージ別に応じた効果的な教育内容ですとか、各実施主体が現に行っている交通安全教育の好事例等の共有を図るものを、今作成を進めているところでございます。

以上が警察庁の取組でございます。

財務省 : 財務省国有財産有効活用室の高木と申します。よろしくお願いいたします。

我々財務省は、国有財産である国の庁舎や宿舍の管理等を所管しており、こうした庁舎等は、その用途と目的を妨げない範囲において民間事業者等に使用許可をすることができるとされています。具体的には、こちらの庁舎であれば、郵便局や売店、自販機などが本制度に基づいています。

一方で、全国に所在する庁舎、宿舎などは、交通面や駅からの利便性が比較的良好な場所にあることが多いといった特性も踏まえ、令和元年以降、特に地方の庁舎などで空きスペースも出てきている中、使用許可制度を防災やまちづくりといった地域のニーズに応えるものにも適用できないか、ということで、位置づけや制度を見直すとともに、推進に向け、庁舎の空きスペースの公表、事業者とのマッチング等を行っております。こうした結果、本日の主題であるシェアサイクルポートの他、5G 基地局、カーシェアリング、EV 用充電器付き駐車場、などの設置に至っているところです。

特に、シェアサイクルポートについては、自転車等の活用推進計画のフォローアップの通り、「自転車通勤を促進するため、国の機関へのシェアサイクルポートの設置」との目標を共有し、国交省さんと連携しながら進めております。また、シェアサイクルは、地域の住民の方はもちろん、庁舎等に勤務する職員による災害時の移動手段等としても活用可能という意味で、施設管理者である各庁も積極的に使用許可を行っていただけていると思います。

この結果、令和 6 年 12 月末時点で、全国 21 か所、約 200 台のポートを設置しており、更なる取組みに向け、19 - 20 ページにあるようなリーフレットとか、ホームページでも積極的に推進しているところです。

引き続き、自転車活用推進計画と足並みを揃えて施策を進めてまいりたいと思っております。以上でございます。

スポーツ庁：スポーツ庁健康スポーツ課の薄葉と申します。よろしくお願いいたします。

スポーツ庁におきましては、スポーツ基本計画に基づきスポーツ施策を総合的に推進しているところですが、その中で、自転車につきましては競技としての振興というところはもちろんですが、自転車を活用した健康増進やまちづくりについての支援等も行っているところでございます。

まず 1 つ目が、21 ページにございます **Sport in Life** 推進プロジェクトというものになっておりまして、こちらは、スポーツが生涯を通じて生活の一部となることで人生や社会が豊かになるというような我々が掲げる理念に賛同いただける民間企業や自治体、スポーツ関係、経済団体の皆様でコンソーシアムを作っておりまして、現時点で 4500 程度の団体にご参画いただいているところですが、そちらでの情報提供等を図っているところ。それから、そのコンソーシアムの中で、さらに自社の従業員に対してスポーツを促す健康増進のための取組を実際に行っている団体をスポーツエールカンパニーという形で認定しておりまして、令和 6 年度時点では 1500 団体弱という状況になっておりますが、その中で、資料の下部にございますが、実際に自転車を活用した取組を行っていただいている団体ということで、現在 25 団体程度が実際に自社の社員に対して自転車を活用した健康増進の取組を行っていただいているところになってございます。

今例示として挙げさせていただいているホダカ株式会社につきましては、出勤日に社内全体でサイクリングデーという形でイベントをやっているですとか、通勤の際の移動距離をポイント換算して直営店で商品交換ができるような取組を導入しているですとか、従業員の方が例えば自転車のイベントやレースに参加する際の参加費用を補助するといったような取組をやられているところでございます。

それから、22 ページ、こちらはまちづくりの観点で、スポーツツーリズム等々、

自転車、その他いろいろスポーツを資源としたスポーツツーリズムというものをスポーツ庁では推進しておりまして、その中で、令和6年度時点で宮城県、北海道、埼玉県等の団体でのまちづくりに関する取組について支援をさせていただいております。北海道ではサイクリングツアーを造成するということの取組をやられていると承知しておりまして、これからさまざまインバウンド等々を見越してというところで少しでも取組を進めていきたいと考えております。

それから、23ページですが、こちらは毎年スポーツ庁のほうでやっておりますスポーツの実施状況等に関する世論調査、3月11日に公表した結果の抜粋という形になってございます。

左側ですが、令和6年度の調査結果につきましては公表済みですが、大体一般の国民の皆様につきましては51%強というところで、週1回以上スポーツを実施しているという状況になっておりまして、そのトレンド自体は大きく変化するものではないのですが、この1年間に実施した種目を聞いておりまして、その中で、サイクリング・自転車・BMXにつきましては上から6番目ということで、かなり多くの方に親しんでいるという状況がうかがえます。それから、右側ですが、今後始めてみたいスポーツにつきましても、サイクリング・自転車・BMXが全体で7%程度というところで、順位としては6番目ということで、かなり可能性を秘めているものと考えております。

こうした結果も踏まえまして、スポーツ庁としては引き続き自転車の活用に向けたさまざまな取組を進めていきたいと考えております。以上です。

厚生労働省：厚生労働省健康・生活衛生局健康課の谷口と申します。厚生労働省の取組、24ページからご説明させていただきます。

厚生労働省では、生活習慣の改善等により国民の健康寿命の延伸と健康格差の縮小を図り、健やかで心豊かに生活できる活力ある社会を実現していくスマート・ライフ・プロジェクトという国民運動を展開しております。

この中で、運動、食生活、禁煙、検診等をテーマに、健康づくりに取り組む企業、団体、自治体、多様な主体が参画する運動を展開しておりまして、優れた取組に対して大臣表彰を行うですとか、また団体同士の交流をサロンを開いて図るといったような取組を通じまして横展開も行っているところでございます。運動をテーマにしておりますので、自転車を使った優れた健康づくりに関する運動の取組などもご紹介していくことが可能ですので、ぜひ活用いただきたいと考えております。

25ページになりますが、健康づくりのための運動を推進するために身体活動・運動ガイド2023というものを先行して発出したところでございますが、こちらを、成人、高齢者、子どもの対象別にわかりやすく、一般の方に読んでいただけるように1枚の紙にまとめまして発表してございます。この中でも、個人の特性に合った、楽しく運動できるものを活用していただいて、無理なく健康づくりをしていただけるようにガイドするものになっておりまして、自転車を活用した運動にも活用していただくことも可能となっております。

厚生労働省の取組は以上でございます。

経済産業省：経済産業省の車両室の中村でございます。

私ども経済産業省に関連しました施策は、大きく柱としては2つございまして、ひとつが安全性の高い自転車の普及の促進というところの中で、自転車自体の

安全性の高い自転車の普及促進ということと、高い安全性を備えた自転車の普及に必要な人材である自転車技士等の増加ということで、専門人材の育成に取り組んでいるところでございます。

柱の1つ目、安全性の高い自転車の普及というところでございますが、BAA、JIS、SG マークといったマークのついた自転車の普及を事業者団体中心に進めていただいているところでございます。

また、ISO と整合化するというところで、JIS の主要規格については令和6年度も事業者団体のほうで改定のための審議を実施していただいております、本日参加いただいております高井委員のご所属元の企業さんを含めた事業者さん方をメンバーとした委員会で、とても精力的に議論がされております。

今まさに9301ですとか、そういった主要な JIS 規格がパブリックコメントに付されていたところでございまして、またそちらのほうもどんどんトライしているという状況でございます。

こういった各種の基準の整合化ですとか、BAA 等についても消費者への情報提供が行えるように関係団体とともに実施を頑張っているところが1つ目でございます。

開けていただきまして、専門人材の育成というところでございます。先ほど国交省からも指標のひとつということでご説明を頂戴したところでございます。現在の指標の実績ということですが、令和6年度現在で3264人ということとなっております、なかなか目標値に比べると厳しい数字にはなっているのですが、毎年自転車技士の試験についてはたくさんの方にご参画いただいております、最近では自転車も専門の販売店さんのほかにも、ホームセンターであるとか、一般のほかの商材も売っているような小売店さんでも扱うことが多くなってきたということで、そういった新しい分野の流通の方々にも積極的に自転車技士を取っていただいております。実際の資格試験の会場に参りますと、皆さん限られた時間の中、限られたスペースの中で自転車を組み立てるというところ、大変苦勞しておられるようでございまして、なかなか一般の商材を扱っている方々に専門人材を育成してくださいというところは難しい状況ではあるのですが、我々もさまざまな流通の方々に働きかけをしましてそういった専門人材が今後も育成されていくようにということで働きかけをしております。実際には、自転車技士も令和2年に実施しました受験要件の緩和もございましたし、その後もなかなか組み立てのポイントで試験を見ているとみんながつまりくところの傾向が見えますので、そういったところを受験者の方々にわかりやすく情報提供するといったことで、試験自体を受けやすくするように協会のほうにも働きかけしながら進めております。経済産業省からは以上でございます。

環境省 : 環境省から説明させていただきます。私、環境省地球環境局脱炭素ライフスタイル推進室、通称デコ活応援隊と言っておりますが、デコ活応援隊の井原と申します。

私のほうからは、脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動、デコ活の説明をさせていただければと思います。

デコ活ですが、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標の実現に向けて、令和4年10月に発足した新しい国民運動です。こちらですが、脱炭素の実現に向けて、暮らし、ライフスタイル分野の大幅な

CO₂削減が求められている中ではございますが、国民消費者の皆さんにとっては行動に具体的に結びついていないという状況であります。なので、左下にありますような絵姿、2030年代にかけ、脱炭素につながる将来の豊かな暮らしの全体像の絵姿を示しつつ、国、自治体、企業、団体等、みんなで国民の皆様の新しい暮らしを後押しできたらと考えております。

具体的にこの絵姿なのですが、2030年代に向けて脱炭素につながる新しい豊かな暮らしの10年後の絵姿と言っておりますが、こういった絵を書くときに、何をするとCO₂がどれだけ削減できますよという形で示すと思うのですが、こちらはこれだけ環境にいい取組をすれば毎月どれだけお金が浮きますよであったり、これだけ時間が生まれますよといった国民の皆さんに制約とかそういったことをかけることなく、自分の暮らしに自然に脱炭素の取組を取り入れていただければ、より生活が豊かに、より自分らしく、快適に健康になりますよといったものを示した絵姿になります。

この絵姿の中の右上のところにトロフィーガイドというのがあると思うのですが、これが要は皆さんどれだけ脱炭素の行動が取り組みやすいかというのを示しておりまして、例えば今ここで議題になっている自転車とか公共交通機関を使うということもブロンズのランクとなっており、みんなで比較的取り組みやすいものとして示しています。こういったものはみんなで積極的に取り組んでいきましょうであったり、その下にある次世代自動車の導入であったり、左上にある太陽光発電とか、ちょっとこういった費用面でもなかなかお金がかかるようなものであれば、余裕があれば皆さん取り組んでいきましょうという形で示しております。

この絵姿に向かっていくために具体的にどのようなことをやっているかという、例えば右上になるのですが、デコ活応援団が官民連携協議会なのですが、こちらのほうはデコ活の効果的な実施につなげるためのプラットフォームとして、企業、自治体、団体等による官民連携協議会をデコ活と一緒にタイミングで立ち上げて一体的な展開を図っております。

こちらの協議会ですが、今2200程度の企業、自治体、団体等に参画いただいております、こちらの皆様に参画いただいております。この協議会については、現状、四半期に1回ぐらいのペースで開催しておりまして、その協議会において各企業が行っている脱炭素な取組、製品、サービスの発信であったり、こちらについてはデコ活のポータルサイトでも発信しておりますが、企業が行いたい脱炭素な取組におけるプロジェクトの連携先を募ったり、そこで連携のマッチングなどをしております。こちらについては今86件程度のプロジェクトについて実施をしていたり、検討していたり、あるいは一部は完了しているものもあるのですが、そういった形でやっております。

また、先ほど資料にもありましたが、国民の皆様に取り組んでいただきたいということで、デコ活アクションというのを定めておりまして、ここには4つしかないのですが、この中でみんなで実践していきましょうという取組の中で、移動の分野でできるだけ公共交通、自転車、徒歩などで移動するということを含めておりまして、こういったところでも自転車の利用促進を促しております。あとは、令和6年2月にこういった絵姿に向けてどのような形で進めていくかというものを国民消費者目線で脱炭素につながる豊かな暮らしの道筋、こちらは課題と仕掛け、ボトルネック等々を明らかにした暮らしの10年ロードマッ

プを策定しておりまして、これも毎年フォローアップを実施しておりまして、必要に応じて取り組み、対策などを強化していきたいと思っております。

なお、デコ活応援団の中からは、ある企業さんからは自社が製造している電動アシスト自転車の促進のために、何か自転車とデコ活として一緒に連携していけないかという相談を受けておったりしておりますので、そういった企業とも連携しながら自転車の利用の推進に向けて進めていきたいと思っております。環境省からは以上です。

国土交通省：続きまして、国土交通省都市局街路交通施設課の崎谷と申します。私からは29ページ、30ページをご説明させていただきます。

まず29ページですが、自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインの改定の概要についてでございます。

今の現行の第2版のガイドラインが平成28年5月に公表されておりまして、これ以降、自転車活用推進法の施行ですとか、あるいは新型コロナウイルスのパンデミックによってリモートワークが普及したことなど、自転車の利用環境、政策が大きく変化したと考えております。

また、道交法の改正によりまして、特定小型原動機付自転車のカテゴリーの新設ですとか、あとは新基準原付の誕生だとか、モビリティの多様化にも対応していく必要があるということで、今回ガイドラインの改定に当たってはこのような変化を踏まえまして、これまでの第2版のガイドラインに、国土交通省としても進めておりますコンパクト・プラス・ネットワークですとか、人間中心のウォークアブルなまちづくりの観点も入れつつ、また近年のモビリティの多様化等を踏まえて、自転車等駐車場の整備方策、あとは都市におけるシェアサイクルの活用方策、こういったものを追加いたしまして、各取組事例を織り交ぜて今年度末に改定を予定しているところでございます。

改定の主なポイントについては下半分に記載させていただいておりますので、ご参考にご覧いただければと思います。

次に30ページでございます。シェアサイクルについてということでございますが、右側から説明させていただきますと、私ども国土交通省のほうでアンケートを取ってしまして、こちらは実施都市数ですが、アンケートをもとに我々は把握しているのですが、まず上のほうですが、実施都市数、市区町村数、こちらについては令和5年度末時点で、本格実施、社会実験を足しまして415都市あるという状況で、年々着実に増加しているところでございます。

また、ポート設置数についてもアンケートで把握しているのですが、こちらは令和5年度末で、本格実施と社会実験を合わせて2万カ所を超える箇所数ということで、こちらにも急激に伸びているという状況でございます。

左のほうですが、私ども、全国シェアサイクル会議というものを毎年開催しておりまして、シェアサイクルに取り組む地方公共団体ですとか事業者の皆様の経験とかノウハウの共有の場として開催しているものでございますが、今年度は令和6年10月28日に札幌で行いまして、多くの方々にご参加をいただきました。引き続きこのような場を通じてシェアサイクルに取り組む自治体の皆様に支援していきたいと考えてございます。以上です。

観光庁：観光庁観光資源課の細江でございます。31ページと32ページについて説明させていただきます。

観光庁は、現在自転車に特化した事業は持っていないのですが、2つほどご利

用いただける事業を紹介させていただきます。令和6年度補正と書いてありますが、来年度展開させていただく事業でございます。

まず31ページ目ですが、地方創生プレミアムインバウンドツアー集中展開事業でございます。こちらは地域の観光資源を活用しまして、より高単価な特別体験商品、インバウンド向けのコンテンツ造成事業となります。

補助額としては、最低事業費1,500万円からになりますが、1,500万円の
場合1,250万円という大きな補助となっております。

続きまして、32ページ、地域観光魅力向上事業でございます。こちらは地域の多様な観光資源を活かした、観光コンテンツの造成を目的としております。

こちらは主に国内向けの事業で使っていただけます。

こちらの補助額ですが、最低事業費は600万円となりますが、その場合500万円まで補助できますので、こちら也非常に有益な事業でございます。

先にご説明しました31ページの地方創生プレミアムインバウンドツアー事業ですが、先週の3月14日で公募を締め切っておりますが、32ページの地域観光魅力向上事業につきましては4月18日まで公募しておりますので、まだ十分間に合いますので、ぜひご応募いただけたらと思います。

昨年度もいくつかサイクルツーリズム関係を採用させていただきました。諸条件はありますが、観光庁としても引き続きサイクルツーリズムの推進に取り組んで参りたいと思いますので、ご活用いただけたらと思います。以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。実は私の手元にある進行表の予定で言うともう質疑の時間が終わっている時間です。委員の皆さん、いろいろご質問やご意見がたくさんおありだと思っておりますが、とにかく久々の開催で、この間、自転車活用推進に取り組んでいただいている各省庁さんから取組状況について今日、前回もそうでしたが、しっかりご説明いただきましたので、やっていただいていることは我々としても十分理解ができたところで、ここでいろいろご意見をいただきたいと言ったのですが、さっき言ったように時間がないので、どうしましょう。どうしても言いたいという方だけ先着3名様ぐらいでどうでしょうか。そのぐらいだったらと思うのですが。それだったら遠慮されてしまうかな。

楠田委員： 私、モビリティジャーナリストの楠田でございます。私もたくさん政府から出てきているなど、皆さんさすがだなと思いました。

いろいろありますが、3つ中心に申し上げると、欧米と比較して日本は劣っているような課題設定が多いなど最近思っております、もっと愛でてもいいかなと思うんです。実は自転車大国であるというところを自負していただけたらなと思っています。シェアサイクル大国であるフランス、スペインに次いでというところ。あと、自転車通勤や通学をしている自転車大国であることなどなど、たくさんあるかと思うので、Velo-cityもあるのです、それに向けて日本らしい文化、海外に誇れるようなところをもっともっと伸ばしていくようなことを次にやっていってもいいかなと思いました。

次です。2ページ目で、自転車活用推進計画の計画目標が400を掲げられていて、すごい野心的な数値だなと期待しております。ですが、今見込み値が207とあって、残念に思っています。進めるための新たな一手が必要ではないかと思うので、400と掲げている目標を達成しなかったからと言って落とさずに、このまま頑張っていただきたいと思います。

3つ目です。16ページ、中高生の自転車乗用中の死傷者数が飛びぬけて多い数字が上がっています。死者数は何人なのかということが非常に気になりました。お子さんが亡くなる、人が亡くなるというのは悲しいことで、自転車が大好きになるかと思うんです。中高生の自転車乗用中の死亡者数を0ということに次を掲げてよいのかなと思いました。例えば11次交通安全基本計画では車の目標値を段階的に設定して、今では2000人以下となるように多分目標を設定されていたかと思うんです。このように段階的に目標値を設定して、自転車の乗用中の事故0を目指してもよいのではないかと考えました。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございます。後の議題にも関わるようなご意見を今十分にいただいていますので、そういうふうを受け止めていただければと思います。

ほかに何かご発言、各省庁さんのご発表に関してありますか。

私があれだけ言っているから皆さん遠慮させてしまっていますが、よろしいでしょうか。後ほどまた総合的な議論の中で各省庁さんの内容に触れていただくというやり方にしたいと思いますので、よろしくお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、議題1の中に実はもうひとつ隠れていまして、それをやってくれますか。

事務局：引き続きまして、議題1の内数になりますが、ナショナルサイクルルートの取組状況ということで、資料1-2に沿ってご説明させていただければと思います。

この会議の中ではあまりご説明できていなかったのですが、各ルートで頑張っているところもありますので、この場を借りてフォローアップさせていただければと思います。

ナショナルサイクルルートはこれまでに6ルートが指定されていますが、それぞれのルートについて、走行環境、受入環境、その他という形で取組状況をご紹介します。

まず1ページをご覧ください。まず5ルート分の概要を示してございます。太平洋岸自転車道は次のページに記載してございます。

概観いただけるよう、指定年月日、延長、整備状況、あるいはゲートウェイ、サイクルステーションの状況などを整理しています。

初期に指定されたルートについては整備済みの延長も100%となっていますが、トカプチ、あるいは富山湾岸についてはまだ整備途中というところですが、また、下のほうには年間利用者数について、10万あるいは30万といった数字も載せてございます。

それから、2ページは太平洋岸自転車道ですが、全体が1500km近い延長がございまして、6つの県にまたがっておりますので、各県ごとに数字を記載してございます。こちらはルートの延長が長く、まだ指定されて日も浅い中で、整備は徐々に進めていただいております、整備済みの延長はトータルで8割弱ぐらいであり、引き続き頑張っていると思います。

以降のページでは、ルートごとに取組をご説明させていただきます。

まず3ページが茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロードの取組状況でございます。こちらでは、例えば受入環境について、左下になりますが、広域のレンタサイクルシステムの導入ということで、貸出、返却ができるスポットを増やしてい

ますし、また、霞ヶ浦をサイクルーズ船という形で、自転車を遊覧船に載せて移動できるという取組も行っております。また、昨年度は、サイクルパークつくばという新しい拠点を追加されていたり、あるいは、デスティネーションキャンペーンの延長になりますが、常磐線のサイクルトレインについて、上野駅と土浦駅で乗り降りできますが、こちらが通年実施になってございます。それから、次の4ページをご覧くださいと思います。こちらは滋賀県の琵琶湖周辺のビワイチでございます。左上の走行環境ですが、通行空間について引き続きレベルアップを図ることを行っております。真ん中の写真にあるように、植栽帯を撤去して、上級コース、低速コースを整備されています。また、受入環境ということで、左下になりますが、アプリを提供されておりまして、ルート案内とか、スタンプラリーも行われておりますし、また特徴的なこととしては、右側のその他の真ん中になりますが、条例でビワイチの日を11月3日、いいサイクリングの日ということのようですが、設定されておりまして、ここを目掛けていろいろなイベントを集中して取り組んでいただいております。

また次のページ、5ページはしまなみ海道サイクリングロードでございます。受入環境では、こちらにもサイクリングアプリを令和5年10月にリリースされてございまして、観光情報、サイクリングの情報を提供されておりますし、またアプリから取得した位置情報を観光戦略にも活かされています。

また、その他の3つ目ですが、しまなみ海道は本来通行料金がかかるところ、去年4月から2年間延長という形で自転車については無料となっております。また下から2番目ですが、サイクリングしまなみというイベントを去年の10月にも開催されていて、国内外から3500人ほど参加されています。

続きまして6ページのトカプチ400ということで、北海道の十勝エリアのルートでございます。走行環境は引き続き整備していただいております、路肩の拡幅の事例も載せております。

また、受入環境としては、サイクリスト・応援カーという形で、国のパトロールカーを活用してサイクリストを応援するという取組を行っております。

また、少し特徴的なこととしては、右のその他のところになりますが、セクション分けの実施ということで、400km とかなり長いルートでもございますので、ルートの特徴等を踏まえて少し短めのコースをいくつか設定されて、8つに分けるといった取組も行っております。

続いて、7ページになりますが、富山湾岸サイクリングコースでございます。こちらにも走行環境の整備を進めていただいております、矢羽根の設置、あるいは看板の設置を進めていただいております。また、受入環境としましては、サイクルのステーション、カフェ、あるいはふらっとという立ち寄れるスポットを増やすということを取り組まれておりますし、また特徴的なこととしましては、その他の中の一つ右下ですが、自転車で巡る！北陸3県デジタルスタンプラリーとして、富山だけにとどまらず、富山、石川、福井と広域的に連携するような自転車の取組も進められてございます。

続いて、8ページ以降が太平洋岸自動車道のご説明となっております。ルートが長いので複数のページにまたがってご案内をさせていただきます。

8ページと9ページで、まず走行環境に関する取組について、県単位でご紹介してございます。

千葉県、神奈川県につきましては、矢羽根の設置間隔を100mから10mに短くするとか、あるいは海岸部でどうしても砂が溜まってしまうところに対して各種対策を講じていただいております。

また静岡県では1万台／日を超える交通量が多いルートについて、少ないルートに切り替えるということも取り組まれてございます。

それから、9ページになりますが、愛知県、三重県、和歌山県の取組のご紹介でございまして、愛知県では、生活道路の中を通る区間について、細やかな路面表示の案内を進めていただいていたたり、また、和歌山県では、先ほどと同様に矢羽根の間隔を狭めるとか、トンネルがある区間もありますのでLED化を進めて視認性を高めるという取組をされてございます。

続きまして、10ページ、こちらは受入環境に関する取組のご紹介でございます。

まず1つ目として、新たなゲートウェイの追加ということで、神奈川県の実例をご紹介してございますが、もともとスポーツ公園をゲートウェイと設定していたところ、公共交通のアクセス性があまりよくないということもある中で、駅を含めたアクセス性に優れたゲートウェイを今年度追加いただいております。

また、真ん中の静岡県の事例でございまして、受入環境について、弁天島という浜名湖の近くになりますが、拠点の強化も行っているところでございます。

また右側はサイクルトレインとしてまとめておりますが、鉄道と並走する区間が多いので、各地区で実験的なことも含めて、サイクルトレインの取組が盛んに行われているところでございます。

それから、11ページについて、その他の取組のご紹介になりますが、特徴的なものとしては、静岡県で安全点検の手引きを作成されてございます。こちらは当有識者会議の久保田委員も入った検討会を立ち上げて、維持管理、あるいはNCRの指定要件等も加味しながら、安全点検のチェックリストを去年の3月に作成されてございます。

また、右側ですが、三重県では伊勢志摩で新しいモニュメントの設置も進められようとしているところでございます。

それから、最後12ページ、13ページについては細かな表がついていますが、それぞれのルートを指定する際に、現地にナショナルサイクルルートの審査委員会の方に行っていただいて、いろいろ指摘事項をいただいている、それに対する改善方針というものも定めてございます。改善方針の進捗状況をお示ししているのがこちらのマトリクスになってございます。

分数の形で書いておりますが、分母が改善方針の数、分子が達成している数で、オレンジ色で塗っているところにはすべて達成済み、白抜きの部分がまだ途中という見方になっております。

つくば霞ヶ浦りんりんロード、あるいはトカプチ、富山湾岸についてはいくつか残っているところがございまして、特に走行環境について、注意喚起だとか、通行空間を要件に基づいて整備するということを取り組んでいただいておりますが、まだ途中となっております。

同じく13ページのほうは太平洋岸自転車道について、県単位で進捗状況をまとめているものでございます。走行環境も残っているところはあるのですが、ルート設定あるいは情報発信のところではルートの細分化というフレーズが頻繁

に出ているかと思います。1500km 近いルートなので、ルートを細分化しましょうという話と、あと、上級者向けとか初心者向けという区分けの指摘をいただいておりますが、整備局を含めて内部で議論中でございます。走行環境などを踏まえて区分の仕方について引き続き検討しているところです。最後は走行環境の指定要件を参考につけておりますので、参考にご覧ください。説明は以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明に関して何かありますでしょうか。いかがでしょうか。

高橋委員：國學院大学の高橋です。私、早退しないといけないので、先にナショナルルートについてお願いというか、質問ですが、走行空間の整備がかなり苦戦されているようなのですが、これは特別に何か国土交通省とかどこから補助金が出て、国庫補助が出て支援がされているのでしょうか。走行空間の整備について補助の仕組みがあるかだけ教えてください。もしなければ作ったほうがいいのではないかとお願いということになります。よろしくお願いいたします。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ほかに何かご質問、ご意見はございますか。まとめて聞いてしまおうかなと思いますが、よろしいですか。

畑中委員：太平洋岸自動車道で、神奈川県にゲートウェイが追加されたということですが、そもそも柳島スポーツ公園のアクセスが割水スポットです。追加されたものに関しても、漁港の駅は駐車場が限られていて、そもそも公共交通機関で来てくださいと呼びかけられている人気施設です。こういったゲートウェイの中に公共交通機関が使えるところがあればまずゲートウェイとして成立するかなと。ただ、駐車場に限りがある道の駅に関しては少しサイクリストへの自由な利用は厳しいのではないかと感じるのですが、ゲートウェイの指定施設について何か規定とかルールのものはないのでしょうか。今組み込まれたものに関してはいいと思うのですが、今後一定のルールといいますか、車が自由に止められるとか、そういった枠組みを作ったほうがいいような気がしました。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。ほかはよろしいですか。とりあえず2件ありましたので、いかがでしょうか。

事務局：ご質問いただきましてありがとうございます。まず高橋委員からご質問があったのが、通行空間の整備に対する支援メニューということかと思いますが、国交省におきまして、防災・安全交付金というもので通行空間の整備に対しては支援させていただいております。

かつ、ナショナルサイクルルートに指定されているルートにおける通行空間の整備については特に重点的に配分するという事で、予算もなるべく優先的に配分しております。

それから、畑中委員からは、ゲートウェイのアクセス性に関する規定についてご質問があったかと思いますが。ナショナルサイクルルートの指定要件において、公共交通あるいは車でのアクセスを定めておりますが、公共交通の駅から何分以内とか、バスでどれぐらいとか、あるいは駐車場の台数が何台という数字的な設定は現状はございません。道の駅については、ある程度駐車台数もあるので、ゲートウェイの施設の候補として例示させていただいているところです。何かしら鉄道とかバスとか、あるいは車でのアクセス性が良いところを設定してくださいということをお願いさせていただいているのが実情でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ただ、基準というか、何か目安とか、検討して

いけばいいと思います。

ほかはよろしいですか。ありがとうございます。また最後の総合的なところで戻っていただければと思いますので、議事進行上、次の次期自転車活用推進計画に向けた検討について、よろしくお願いいたします。

事務局 : 引き続きまして、私、原田から説明をさせていただきます。

資料2-1と資料2-2をまとめてご説明させていただいて、まとめて質疑をいただくという形で進めさせていただければと思います。まず資料2-1につきまして、次期自転車活用推進計画に向けてご説明させていただきます。

まず冒頭に、自転車を取り巻く環境ということで、自転車そのものの変化の話、その後には、社会情勢の変化の話をさせていただければと思います。そういったところを踏まえて次期の計画をどうするかという説明でございます。

まず1ページ以降、自転車を取り巻く環境ということで、自転車そのものがどのように変わってきているかという話をさせていただければと思います。

2ページになりますが、自転車のネットワークに関するところで、左上のグラフは、ネットワーク計画を位置づけている市区町村数でございます。先ほどもありましたが、400という目標に対して、現状200を超えるぐらいという数字になってございます。

また左下の通行空間の整備延長はかなりの勢いで伸びておりまして、令和5年度末の時点で、速報値ですが、7570kmでございます。ただ、内訳を見ると、車道混在という矢羽根を車道上に設ける形式が9割ぐらいという状況でございます。

また、右上には放置自転車台数の推移を示しておりますが、駅周辺の放置自転車台数はかなり減っており、直近、令和5年度については2万台という数字になってございます。

続いて、3ページをご覧ください。自転車の利用環境でございます。左上には自転車の利用目的を示しておりますが、買い物、通勤といった利用が多くて、日常利用に関係するところが多くなってございます。また、その右側には利用年齢を示しておりますが、ピークは10代、あるいは50代になりまして、この辺の方が特に利用していただいております。

また、下のほうにはシェアサイクル、あるいはサイクルトレインの導入状況をつけておりますが、いずれも伸びてきております。

それから、4ページをご覧ください。自転車の日常利用でございます。左上には通勤目的の自転車利用ということで、分担率の推移を載せてございますが、こちらはPT調査で取られているデータを載せておりますが、平成27年には15%ぐらいでしたが、令和3年については14%をちょっと切るぐらいで、微減となっております。

それから、右上には自転車通勤に関する取組としてプロジェクトの紹介を載せておりますが、自転車通勤を推進しますと宣言いただいている企業については令和2年から令和7年にかけてかなり伸びている状況でございます。

また、左下には電動アシストの話の載せており、電動アシストが普及しているということでご紹介してございますが、性能も向上してございまして、平成27年と令和6年を比較すると、一般的な電動アシストの場合でも航続距離が2倍ぐらい伸びていたり、あるいはスポーツタイプのe-Bikeですと5倍に伸びたり、かなり性能も上がっているということのご紹介です。

それから、続きまして5ページ、サイクルイベント、サイクルスポーツ等のご紹介でございます。左上にはサイクルイベントの開催状況を載せてございまして、平成30年と令和6年の比較ということで、かつ内訳として競技系と非競技系と分けてございます。これで見ると、トータルとしては増えていて、かつ非競技系がかなり増えております。例えば下にコミュニティ・サイクル・ツーリズムということで、いわきの時空散走の紹介を載せており、まち歩きのように自転車を使って地域を回るという取組ですが、こういった非競技系のイベントが増えてきている状況でございます。

また、競技系については、右上をご覧いただければと思いますが、UCI、国際自転車競技連合の認定のレース数では、1桁ですが、徐々に増えているという状況でございます。

また、右下には少しトピック的に載せておりますが、先ほど楠田委員からも言及がありましたが、Velo-cityが令和9年に愛媛県で開催されるということも今後予定されておりますので、国としてももしっかり取り組んでいきたいと思っております。

それから、6ページ、こちらはツーリズムに関するものでございます。左下にはサイクルツーリズムの市場規模を示しておりまして、平成30年から令和3年にかけて伸びていますというご紹介でございます。

また、右上には全国的なサイクルツーリズムの進展ということで、全国各地で取組が進んでいる様子をご紹介してございまして、広域的にサインリングルートが組まれるような宮崎の事例もご紹介しておりますし、例えば右側の上のほうですが、山梨県ではマウンテンバイクを活用した取組なども行われております。

また、右下には、コラム的に載せてございますが、来月から始まります大阪・関西万博のアクセス手段のひとつとして自転車が位置づけられ、それに合わせて会場につながるサイクルラインを行政で整備してございまして、また会場の近くには予約機能付きの駐輪場の整備、あるいはシェアサイクルのポート設置も行われてございます。

続いて、7ページ、自転車の販売・保有でございます。左上には自転車等のモビリティの多様化ということで、e-Bikeのようなスポーツタイプの電動アシスト、あるいは左下には電動アシスト付き四輪自転車が載っていますが、高齢者向けのものも出てきている状況です。またご案内のように電動キックボードも増えておりまして、ポート数の推移でいくと、シェアサイクルも伸びていますが、それに比例するように電動キックボードのポートも増えている状況です。

また、左下には自転車の販売台数の推移を載せてございますが、販売台数は直近ではちょっと減っておりますが、内訳で見ると、電動アシスト車がかなりの割合で伸びてきていることが伺えます。

また、右下には保有台数の推移を載せておりますが、こちらは若干下がって、直近の令和3年では1.03という数字になってございます。

それから、8ページ、自転車の交通安全でございまして、左側には関連事故の推移を載せてございます。長期的には自転車関連事故は減っているのですが、直近数年、微増していましたが、令和6年の数字を最近警察庁で出されていて、下がった値となっております。

また、自転車対自動車の死傷事故は減っているという傾向、一方で自転車対歩

行者の死傷事故は増えているという傾向でございます。

また、一番右になりますが、自転車保険の加入状況について、アンケート調査を行っておりますが、加入率は徐々には伸びているところでございます。

ここまでの自転車に関するお話でしたが、9ページ以降では社会情勢の話をさせていただきます。

まず10ページ、モビリティ環境の変化ですが、左上にモビリティの多様化、通行空間の利用拡大を示しておりまして、配送ロボット、電動車いす、あるいは自転車に関してもタンデムとかリヤカー、電動キックボードなどが登場しているということです。この中の赤枠で囲っているところが通行空間を共用しているものでございまして、いろいろなモビリティが、いわゆる普通の自転車以外のものも含めて自転車通行空間を利用されるようになってございます。

それから、右側には公共交通の関係の話題を載せてございまして、皆さんご案内のように乗合バスの輸送人員が減っていった、直近はちょっと回復しているというところなんです。公共交通との連携の取組として、右下にサイクル&バスライドとしてバス停の直近に駐輪場を設けている事例ですとか、乗換検索の中でシェアサイクルも載せているという事例もご紹介してございます。

続いて、11ページはカーボンニュートラルの話で、国として2050年に向けてカーボンニュートラルを目指す取組を進めておりまして、先ほど環境省の方からもご説明があったように、デコ活といった取組も進めておりまして、そのアクションのひとつとして、できるだけ公共交通、自転車、徒歩で移動するというものも位置づけられてございます。

また、右下には道路分野の脱炭素ということですが、今国会で審議予定の道路法の改正でも、基本理念の中に脱炭素化を盛り込んでおりますし、国として脱炭素化の基本方針を作って各道路管理者で計画を策定して取り組むということも位置付けてございます。道路分野における排出削減の取組の中には、自転車の利用促進もありますので、そういった観点でも自転車の取組を進めているところなんです。

続いて、12ページは、健康・スポーツに関する動向ということで、先ほど厚労省からも話がありましたが、「健康づくりのための身体活動・運動ガイド」を出されてございまして、成人の場合にはこれぐらいという運動量の目安もありますし、右上にはメッツ表がありますが、通常の自転車に乗ると4メッツ、電動アシストに乗ると3メッツといった運動強度もご紹介いただいています。

それから、次の13ページ、ツーリズムに関する動向でございまして、左上には旅行者数のグラフを載せておりますが、薄いオレンジは訪日外客数、インバウンドの数になってございます。コロナ前を上回り、昨年は3687万人の外国人にお越しいただいております。

右上には訪日外国人が都道府県をどのように訪問しているかという図もつけておりますが、オーバーツーリズムと言われているように、行き先が集中している状況がありまして、そういったものを全国津々浦々に広げていくという中でサイクルツーリズムの役割もあるのかなと考えているところです。

続きまして、14ページは、道路関係の施策の中にこういった自転車の取組を位置づけているかというご紹介でございまして。

左側には「道路政策ビジョン」という令和4年に策定したビジョンを載せてございますが、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素な交通システム、

あるいはモビリティ・ハブ、こういった観点で自転車を位置づけてございます。
また、令和5年10月に出した「WISENET2050」では海外の先進的な取組などもご紹介しておりますが、例えば右下にありますように、ノルウェーの高速自転車道という自転車専用の規格の高いネットワークの整備などをご紹介します。

それから、15ページ以降はヨーロッパにおける取組状況を概観する形でご紹介してございます。

まず15ページの真ん中になりますが、欧州自転車宣言として2023年2月にヨーロッパ全体で自転車の可能性を最大限に引き出そうという宣言が出されているところでございます。

また、左下、地図に色がついておりますが、各国家単位で自転車計画に取り組まれておりまして、進んでいるところ、進んでいないところのレポートもまとめられてございます。

次の16ページには、各国で策定されている自転車計画でこういった内容を盛り込んでいるかというご紹介でございます。13の国を並べてございますが、丸が多いところでは、インフラの整備、安全対策、モビリティの連携、あるいは教育・啓発ということで、比較的日本と似たような問題意識を持って計画を作られているように思います。また、それ以外の項目もありますので、我々が計画を考える上では参考になるかなと考えてございます。

それから、17ページ、18ページは取組事例のご紹介で、17ページは通行空間に関係する取組ということで、例えば左上はパリのリヴォリ通りですが、道路空間を再配分して、自転車を通りやすい空間を整備されている事例で、左下のレーヴェ、これもフランスの事例になりますが、高速自転車道を整備されているものをご紹介します。

また、右下も面白い事例かと思いますが、ベルギーの事例です。日本でもゾーン30として30km/h規制は取り組んでおりますが、こちらのマークがついているところでは自動車は自転車の追越禁止ということも併せて行っている例でございます。

それから、18ページ、海外の施策の事例のご紹介です。モビリティ・ハブを実際に整備されている事例とか、あるいはカーゴバイクというもので、前のほうに大きな荷物や人が乗ったりという話とか、右上はサイクルトレインが海外では普及が進んでいる中で、壁掛け式で自転車を固定するタイプが多いようですが、こういった事例を載せてございます。

こういった状況を踏まえまして、19ページ以降、次の計画に向けてご説明をさせていただきます。

まず20ページは、おさらい的なことになりますが、自転車活用推進法の第9条で計画の要件として、施策と目標と措置、この3つを定めることとされてございます。

また、施策については法の第8条の基本方針に沿って検討するとされてございます。

21ページは、今申し上げた基本方針と今の2次計画における施策との関係性を右左で見られるように整理したものですので、ご参考でご覧いただければと思います。

また、22ページは、現行の計画の構成を改めて示しているもので、計画期間

が2025年度まで、それから2ポツには4つの目標とそれにぶら下がる22の施策を書いてございます。3ポツのほうで各施策を具体化するための措置も定めており、このような構成になってございます。

続きまして、23ページをご覧ください。次期計画については、後ほどご説明しますように、今後、関係する皆様のご意見等もいただきながら、こういったものを位置づけていくかご議論いただきたいと思いますと思っておりますが、本日はまずはこういったことを考えておりますということのご説明でございます。

今、目標1、2、3、4として、都市環境、健康、観光、あるいは安全・安心という目標を掲げてございまして、これは法律の趣旨ともつながってるところですので、おそらくこの形で引き続きしっかり進めていくのかなと思っております。

ただし、1次、2次と進めていく中で、通行空間は増えてきているものの、まだまだ通行空間は整備が必要と思われる方も多いところでございまして、ネットワークの取組をしっかり今後進めていく必要があるだろうと考えています。また、ネットワークはいろいろな施策を進める上でのインフラになり、ネットワークがあつて初めて自転車の利用が進んで、いろいろな目標が達成できるということもあるかと思えます。これまで各目標にちりばめられていたネットワークの取組、あるいはICTといった取組について、切り出してまとめて取組を一層強化するということを考えてございます。

それから、24ページは、計画期間の案でございまして、今の計画では長期的な展望を視野に入れつつ2025年度までということで、5カ年の計画でございました。次期計画についても、基本的な考え方は現行の計画と大きく変えることはないと思っております、関係する交通政策基本計画、社会資本整備重点計画等を踏まえながら考えてまいります、現状では今と同様の5カ年の計画を考えているところでございます。

それから、25ページになりますが、次期計画の検討の進め方の案ということで、段取りとスケジュールについてご説明させていただきます。

本日の会議では、2次計画のフォローアップ、社会情勢の変化、それから方向性などをお示しさせていただきましたが、来年度早々にはまずは関係する皆様のご意見をしっかり聞くことが必要でありまして、ヒアリングやアンケート等を進めたいと考えてございます。

皆様のご意見をいただいた上で、夏以降、有識者会議、この会議を頻度高く開催させていただきながら、計画の骨子を詰めていくということを考えております。

そして、年内ぐらいに計画の素案をまとめまして、年明けにパブリックコメントで国民の皆さんのご意見を伺って、年度内に計画案を固めていくことを考えてございます。

最後の26ページになりますが、年度が明けてから行います意見聴取について、今考えている内容をご説明させていただきます。

前回に近しい手続きでございしますが、官民連携協議会あるいはその他の団体ということで、道路利用者、交通、建設、まちづくりなど各種団体の皆様に、まずは書面ヒアリング等を行いたいと考えております。また、自治体の皆様、あるいは自転車関係の会議にご参画いただいている有識者の皆様にもご意見をいただきたいと思いますと考えております。

それから、WEB アンケートでは広く国民の皆様のご意見をいただいて、そういったものをまとめて骨子の検討に移らせていただきたいと思います。

また、骨子がある程度固まってきた段階で、改めて官民連携協議会の皆様と意見交換したり、秋の利用環境向上会議等でのアンケートも予定してございます。長かったですが、資料 2-1 は以上でございます。

続きまして、資料 2-2 も併せてご説明させていただければと思います。

先ほど次の計画に向けて自転車のネットワークをしっかりと取り組んでいきたいというお話をさせていただいたのですが、ネットワークの今後の方向性ということで、今考えている取組をご説明させていただければと思います。

まず 1 ページ、こちらは何回も出ていますが、自転車ネットワークの進捗状況で、延長は伸びてきて 7570km になってございますが、9 割が矢羽根という中で、矢羽根もしっかり増やしていきますが、それ以外の自転車道等の空間もしっかり伸ばしていきたいと考えてございます。

2 ページは年表のようなものを示しておりますが、日本の自転車通行空間の整備の歴史はそんなに古くなくて、矢羽根はじめ、まちなかの自転車通行空間の整備は比較的新しいところでございます。いろいろな自転車施策を支えるインフラであるネットワークをしっかりと進めていきたいということを 2 ページに書いてございます。

それから、3 ページは、そのための計画や整備を進めるための取組の考え方についてまとめてございまして、こちらは先月の基本政策部会でも説明させていただいたものになります。計画について自治体と連携しながら取組を進めていくとか、あるいは整備についても他事業との連携を強化するといったことを記載させていただいておりますし、より簡易的な整備手法も検討していきたいと考えてございます。

4 ページになりますが、今お話をした取組の考え方、イメージを具体化するに当たって、技術的な検討事項もあると考えてございまして、右上の主な論点において水色に塗っているところが該当しますが、例えば施策に応じた自転車ネットワークについては、先行事例を踏まえてネットワーク論をしっかりと整理する必要があると思いますし、空間再配分を推進していくためにも検討プロセスや実務上の留意点等を整理していく必要があるだろうと考えています。また、簡易的な整備手法についてもグレーチング等を活用した手法はじめ、それぞれ検討すべき事項の整理を今後進めていきたいと考えております。

水色で塗っていたところに関係する各取組の内容を 5 ページ以降につけてございまして、例えば 5 ページは、ネットワーク論を整理するため、階層をどうするのか、あるいはネットワークで目的地をどう拾うのかといったところを、海外事例や先行事例も参考にしながら詰めていきたいということを書いてございます。

6 ページは、空間再配分でございまして、今のガイドラインの中でもどこから空間を生み出すのか、あるいは空間の生み出し方の例などご紹介をしているのですが、やはり検討のプロセスや合意形成が重要ですので、そういった整理も進めていきたいと考えてございます。

それから、7 ページは、限られた空間の中からいかに自転車の空間を生み出すかということで、路肩にある側溝の空間、あるいはグレーチングの上なども活用できないかということを書いてございます。

それから、8ページになりますが、既に幅の広い歩道がある場合に、警察では普通自転車の通行指定区分を設けて、色分けして規制をかけて自転車の通行位置を指定しているところがありますが、それをさらに進める形で物理的に分離して、自転車の専用空間を生み出すことを案として考えているところでございます。

また、9ページは、整備されている自転車レーンの話になりますが、せっかく整備した自転車レーンに路上駐停車が発生していることがある中で、自転車の空間をいかに守るかということも考えたいというところでございます。

最後10ページになりますが、検討の進め方でもございまして、技術的なものを検討し、また、検討した結果を通行空間のガイドラインに反映していくことも想定されるため、まさにガイドラインを検討いただいております「安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会」を、来年度に自転車計画の検討と並行する形で開催しながら論点を詰めていきたいと考えておりますので、今回ご説明させていただきました。

長くなりましたが、以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。参考資料のご紹介はいいですか。

事務局：参考資料につきましては、一番最初の推進計画のフォローアップに付随した資料になりますので、説明は割愛させていただければと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、時間が限られてはいますが、せっかくご紹介がありましたように、年度が変わってからは頻度高く次の計画に向けての検討が始まりますので、そういうことを念頭に今日は議論したいと思います。

それでは、いかがでしょうか。資料2-1、2-2の説明がありましたが、ご意見、ご質問をいただければと思います。

高井委員：ブリヂストンサイクルの高井です。先ほど警察庁の西口さんからご説明がありましたが、自転車の交通事故は年齢別で見ると中高生が多いと。今、公共交通機関がバスであったり電車であったりどんどん減っている中で、中高生は自転車通学、自転車に頼らざるを得ない生活というのが広がってしまっていて、これは地方からの相談が多いのが実態です。一方で事故が多いというところです。今群馬県が高校生の自転車事故が全国で10年連続ワースト1位と言われていて、群馬県庁と教育委員会と連携して実態をまず知ろうということで、高校生とその保護者からのアンケート調査をやったり、高校生に直接ヒアリングをするという形で、実態をある程度理解しながら対策を打っていこうということで今連携して取り組んでいます。

進めてはいるのですが、いつも思うのが、アンケート調査であったり、事故件数であったりというところで、それ以外のデータはあまりないんです。なので、先ほど次期計画の中で情報通信技術の活用という話がありましたが、アンケートとか事故件数ではなくて、もっと交通安全に寄与するようなデータを取って見える化して、官民で対策を打っていくような形にしていければいいなと思っていますので、情報通信技術のところには非常に期待をしていたところです。意見でした。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。何人かの委員の方々からご意見をいただいてからまとめてまた担当する方々に回答いただきたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

入谷委員：全日本交通安全協会の入谷でございます。今までずっと各地方公共団体に対しまして活用推進計画の策定を働きかけてきたというのがひとつの大きな柱だったと思うのですが、実際に策定を表明した団体はどのような制定状況にあるのかとか、どのような成果が出たかという点については把握されておられるのでしょうか。それによってどのように自転車の活用が進んできたか、このようなところを整理したり、そこをレビューすることでよりよいものにしていくということは考えられないかという点が私の質問です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。続けて。

畑中委員：いろいろな点で進んでいるというお話、またこれから次の計画に向けて話し合いを進めていくということでたくさんの情報提供いただきました。ありがとうございました。

これまでの状況を拝見していて感じるのは、この計画の中にもある健康面がなかなか全国的に難しいなというのを感じました。この目標の中にも健康に関する情報発信というはあるのですが、ほかの地方自治体に行って健康関係でどうしているかを調べていっても、ほとんどの自治体は何もできておらず、健康関係で自転車を勧めることに対する不安が非常に大きいようなんです。なので、できれば国から、メッツみたいな活動係数のお話がありましたが、自転車のペダルを漕ぐ運動がどんな形で体にいいのかとか、そういったエビデンスであったり、そういった具体的な情報をもう少し出していただくと、地方自治体もそれを受けて情報を拡散したり、何か施策をしやすいのかなと感じました。

もうひとつ、前回の更新のときに、多様な自転車の開発というのがあったと思います。今、日本が抱えている問題として高齢化、車から自転車への乗り換えという部分があるかと思うのですが、今の普通自転車の枠の中ではなかなか安定して高齢者の方が乗れるような、ふらつかず、車に代わる荷物も運べる自転車の開発が難しいのかなと思います。同時に、今少子化も進んでいて、子育てをもう少し楽にしていこうというところで、例えばおじいちゃんおばあちゃんでも子どもを代わりに保育園、幼稚園の送り迎えができるようなカーゴ自転車のようなお子さんを乗せられる自転車の開発であったり、お子さんと荷物が一緒に積める自転車の開発であったり。同時に今牽引タイプのものもあるのですが、牽引車は歩道上を押し歩きすることもできません。もう少し荷物を運ぶ自転車、人を運ぶ自転車のルールの見直しみたいなこともしていかないと、このまま自転車の利用が増えていかないのではないかと懸念をしております。

また、毎年470校程度が廃校になっているという日本の状況の中で、通学路が変わってきていて、自転車通学をしなければいけないお子さんも増えてきているかと思います。ぜひお子さんを守る施策というものもしっかりと力を入れていただけたらと感じています。

何より、自転車と歩行者の事故が増えていたり、歩道上の事故が多いというのは国としても絶対に起きてはいけない事態だと感じています。そういった意味で、今警察庁さんと官民連携の協議会を立ち上げておりますが、今回文科省さんはいらしていないようなのですが、フランスがやっているように中等教育に組み込むとか、もう少し国を挙げて、今の子どもたちが自転車に関するルールを理解し、次の世代ではすべての子どもが道路をシェアできるようなものを目指すといったところを盛り込んでいかなければいけないかなと思います。

あともうひとつ、サイクルツーリズムが日本はまだ弱いなと感じています。モデルルートが増えても、レンタサイクルが増えても、なかなか自転車を使った観光が難しいのが現状です。観光庁さんから利用できるような枠組みがあるというお話もありましたが、なかなか物だけを提示しても難しいので、コンテンツと、やる気のある事業者さんをバックアップするような制度をもう少し後押ししまして、海外でアンケートを取っても日本の中で自転車で旅をしたいというニーズはかなり高いそうです。そういった方々を受け入れられるようなサイクルツーリズム、モデルルートだけではない部分もぜひ推していただけたらと思いました。私からは以上です。ありがとうございました。

屋井委員長： どうもありがとうございました。一旦このあたりで切りますか。いかがでしょうか。

事務局： お三方にご意見をいただきましてどうもありがとうございます。

まず最初に高井委員からは、交通安全対策に寄与するような ICT 活用ということでご意見をいただきました。おっしゃるように、これまでの自転車の交通安全でデータが必ずしも取り切れていなかったところがあるかと思いますが、スマホが普及してきた中で、人流ビッグデータと言われているものでも自転車が追えるようになってきていると思いますので、データ活用をしっかりと意識して、警察庁とも連携しながら取り組んでまいりたいと思います。

それから、入谷委員からは地方版計画の策定に対して、計画の中身や効果のところのご質問をいただいたかと思います。まさにおっしゃるとおりでして、単に計画を作ればいいというものではなく、質的なものもしっかり確保していかなければいけないと思っております。

今の地方版計画策定のための手引きを出しているのですが、平成30年に出したもので古くなってきているという問題意識も持っております、改定していくことも考えているところです。既に先行的に作っていただいている計画の中身や効果も確認しながら進めていきたいと思っておりますが、まだ作業の途中というところでございまして、いただいたご意見も踏まえてしっかり取り組んでまいります。

それから、畑中委員からいくつかいただいた意見のまず1つ目が健康面の効果のエビデンスということで、これは従前から言われているところと思いますが、今日お越しいただいている厚労省と協力して進めていきたいと思っております。自転車の取組の機運醸成という意味でも、健康面の効果をもっと定量的にお示していきたいという思いもありますので、しっかり連携して取り組んでまいります。

また、2つ目として、多様な自転車について、普通自転車だとなかなか難しいといった話もいただいたかと思っております。こういった自転車の開発ニーズがあるのかということも重要になるかなと思っておりますので、こういった自転車が必要なのか、それが今のルールとどのようにバッティングするかというところはよくよく業界の皆様、あるいは警察とも意見交換しながら考えたいと思っております。3つ目の学校の自転車通学の中で交通安全教育をしっかりと取り組むべきという意見があったかと思っておりますが、今警察庁で開催されている官民協議会ではライフステージに応じた交通安全教育を検討中かと思っておりますし、しっかり取り組んでまいります。

最後、サイクルツーリズムの観点での意見もいただきましたが、全国の、特に

地方部の自治体、首長の方を含めて、サイクルツーリズムへの高い期待をお寄せいただいていると感じております。彼らの声に耳を傾けてしっかり寄り添って、どういった支援が必要かということも考えていきたいと思っております。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。関連する省庁の方々もご発言をいただきたいところですが、時間の関係で最後にまとめてお願いします。

続けて、委員のほうから意見ををお願いします。

楠田委員：モビリティジャーナリストの楠田です。先ほど私がお話ししました第2次自転車活用推進計画のフォローアップの内容も第3次の計画のほうに含めていただければなと思っております。

それに加えてですが、先ほどブリヂストンの方から中高生のお話がありましたが、自転車の乗用中の死傷者数が飛び抜けて多いので、第2次自転車計画で多様な自転車の開発普及の促進を盛り込んでいただいたように、第3次自転車活用推進計画の重点施策、テーマ、措置の中にもしっかりと中高生の事故削減を目指して、自転車通学、自転車通学路に焦点を当ててしっかりと施策を展開していただけたらなと思っております。

その際に、畑中委員からも言及がありましたが、このリストを見ると関係省庁に文科省さんがいらっしゃらないなと思っていて、いらっしゃいますか、いらっしゃるのだったらいいのですが、学校で展開していこうと思うと、文科省さん、学校の協力が絶対ないと授業の中とか時間を割いていただけないし、カリキュラムの中に入れてもらえないので、そこにいないと警察庁さんのやっぺいらっしゃる取組も落ちていかないので、一緒にお話をしていく必要があるかなと思います。

もうひとつ、最近気になっているのが観光での活用です。ナショナルルートやシェアサイクルはもちろんのこと、もっともっと地域の回遊性を上げていくツールとして、オーバーツーリズム、あと移動手段のない地域の移動手段として自転車はかなり有効ですので、もっともっと観光に力を入れて自転車を押し出していただける施策を重点的にやっぺっていく必要があるかなと思っております。

以上でございます。

屋井委員長：ありがとうございました。続けて。

内藤委員：内藤です。2つあります。1つは、先ほどの利用環境の状況であるとか、ロードマップの整備というところに特に出てきていませんでしたが、サイクリストが利用できるトイレに関することです。これまで自転車に乗っていたある中高年女性の方で、運動を勧められているが、ある手術をした後トイレが近くなって、どうしてもロードに出るとなるとトイレの利用が非常に不安だと。コロナのときはコンビニのトイレを使えなくなってとても困った。今はロードにトイレが整備されているが、防犯上の理由から何時から何時までしか開いていない。だから、朝早くにロードに行けないというんですね。いろいろな事情があるのですが、少なくともロードマップの策定とか利用環境の中にトイレの問題をひとつ入れて利用しやすくしてあげる。マップの中にはトイレマップのようなものもあることはあるのですが、ぜひ利用者、特に女性サイクリストがより使いやすくしてあげるということで、利用環境整備にトイレという観点を入れていただけないか、これはどこの省庁という問題ではないので、是非お願いしたい。もう1点は、これは法律を変えるわけにはいけないので、基本方針としての青

少年の体力の向上という言葉は変えられませんが、今青少年の体力の向上という言葉がちょっと古いというか、むしろ広い意味ではこうなるのですが、幼児期からの運動習慣の醸成というふうに捉えていただきたい。特に自転車は乗れるようになる至適時期という特性があります。今はペダルのない自転車に乗って、幼児のときからスッと乗れる。これが非常にいい形で普及にも関わっていると思いますので、青少年の体力の向上というよりも、幼児期からの自転車への親しみ、それが生涯にわたる自転車への普及に大きく関わってくるというような解釈で何か取り組んでいただければと思います。以上です。

羽原委員 : いろいろ施策上、自転車の安全利用促進について、教育啓発を含めて実施されておられますので、今特にまた事故が自転車対歩行者で増えている実態の中身が、なぜそうなっているのかという理由がわかりにくい点がありますし、さらに、自転車そのものが多様化・進化しているところに、それ以外の似たようなモビリティが入ってくことで、今の段階で基本的なところを再度検討して安全対策を固めていくことが必要であると思っているのですが、その中身の具体的な原因と対策の関係性はなかなか分析しにくいところがありまして、それが私も悩むところです。取組は継続的に実施することでもいいと思いますが、対処すべき課題が新たに（例えば、自転車の後部座席に乗せた子供の骨折事故の増加など）発生していることです。以上です。

屋井委員長 : どうもありがとうございました。それでは、よろしいですか。

事務局 : いろいろとご意見をいただきありがとうございます。

まず楠田委員から意見があった1つ目として、通学路とか中高生の自転車通学の取組について学校教育との連携が重要だということについては、今日は文科省は参加されていなかったかもしれませんが、お話は伝えさせていただきます。それから、観光利用の取組をもっと推進すべきというご意見もいただきましたが、自転車の利用シーンとして日常利用と観光という2つの大きな柱があると思っています。観光利用に対して、これまでモデルルートやナショナルサイクルルートということを取り組んでおりますが、より細やかな取組も考える必要があるだろうと思っていますので、十分に意識して取り組んでまいります。それから、内藤委員からいただいたご意見の1つ目がトイレの話だったかと思いますが、ナショナルサイクルルートなど受入環境のひとつとしてトイレの整備の話はしていますが、先ほどのご意見にあったように、利用時間のことは何も言っていないため、実態すらも把握できていないというところですので、ご意見を踏まえてよく考えたいと思います。

もう1点いただいていた、法の基本方針に書かれている青少年の体力向上は幼児期からの自転車の親しみとして捉えるべきではないかというご意見は、おっしゃるとおりかと思います。私個人としても、自分の子ども自転車に楽しく乗ってくれていて、大きくなっても引き続き乗ってほしいなという思いがあるので、いただいた意見はしっかり意識したいと思います。

それから、羽原委員からいただいたご意見は、自転車の安全という観点で、まずはしっかりエビデンスをよく整理すべきではないかという趣旨だったかと思います。事故がなぜ増えているのか、新しいモビリティが出てきてどう影響があるのかなど、おっしゃるとおりよくエビデンスを確認すべきだと思いますので、警察庁とも相談しながら、しっかり要因を分析した上で次の対策につなげたいと思っています。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。重ねて何かこれだけは発言したいということ
はありますか。よろしいですか。

そうすると、今度は関係省庁さんから何か関連して補足しておきたいことはあ
りますか。次回以降も出ていただけるわけですね。

事務局：はい。有識者会議には関係省庁は毎回出ていただいています。

屋井委員長：毎回ね。よろしくお願いします。

では、また発言はいただけたと思いますので、このあたりで議論を終わらせて
いただきたいと思います。

私が最後だけ少しだけ申し上げます。どうもありがとうございました。大変貴
重なご意見もたくさんいただきましたし、関係省庁さんを含めて状況のご紹介
をいただいてアップデートできました。

データの件が何回か出まして、この委員会でも当初から、データをしっかりと
取ってエビデンスを作るとか、効果がどれだけあるかを測っていくとか、そう
いうことは言われてきましたので、今日もまたそこが強調されましたので、東
京都さんのしっかりとしたデータが今日出てきましたが、自治体さんにも一定
程度頑張ってデータを集めてもらう部分もあるし、国としてやれることも連携
して取っていくという、その辺はしっかりと進めていけるといいなと思います。
それから、安全ですよ。もともと活用推進計画ですから新しい3Kといって、
環境と観光と健康というのがみんなポジティブに働いていく、そういう社会と
いうか、自転車を活用できる社会をということでしたが、そのベースになるの
が安全という、ここがなかったらやっぱりできないよねという。そのあたり、
一言で言えば走行環境というところに尽きてしまう面もあるのですが、これは
警察さんと国土交通省さん、道路局さんと連携を取りながら進めていくところ
が結構大きいのですが、そのあたり、ぜひ、今日もいろいろ資料が出ています
から、かなり本格的にやっていただけると我々も考えていますので、ぜひその
辺について委員の皆さんも引き続き協力体制で進めたいと思います。よろしく
お願いしたいと思います。

それから、事故が増えていて、一方で利用が減っているような感じもあって、
そこは今の安全な環境がどれだけできているかというところと関わってきてい
ると思いますので、そこら辺をもう一度、日本も自転車活用推進している意味
は利用も増やしたいんだという。増やしていくためには安全に配慮した空間を
作っていくのが前提ではありますが、健康と環境というのかな、環境省のデコ
活みたいなの、ああいうものを、それから厚労省さんがやっているスマート健康、
ああいうものと連携させながら、そしてそこに交通と道路という、そういうイン
フラの部分のしっかりと組み合わせて推進できるような、そういう一層の連
携を図っていただくことが重要だなとお聞きしていました。

どうもありがとうございました。ということですので、今日のいろいろな意見
を踏まえながら、今の現行計画のフォローアップをしっかりとやっていただく
ということが次の計画づくりの第一歩ということだと思いますので、ぜひその点
も引き続きよろしくお願いいたします。

私の発言を終わりにして、これでマイクをお返しします。

3. 閉会

事務局：自転車活用推進本部事務局次長の直原でございます。今日は多くのご意見をい

ただきました。ありがとうございます。先生方にお聞きする時間をもう少し確保できるように考えながら今後はやっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、令和6年度第1回自転車活用の推進に向けた有識者会議を閉会と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。

以上