

令和7年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議 議事録

日時：令和7年9月10日 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎第3号館8階特別会議室

1. 開会

事務局：定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議を開催させていただきます。本日、司会を務めさせていただきます、国土交通省道路局自転車活用推進本部事務局の原田でございます。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、本日は大変お忙しいところご参加くださり、誠にありがとうございます。本日の会議はオンライン併用で開催いたします。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、マイクはご発言時のみオン、発言を終わられましたらオフにさせていただきますようよろしくお願いいたします。

傍聴の皆様は円滑な会議運営のため、カメラとマイクをオフの状態でご傍聴にご協力をお願いいたします。

また、報道関係者の方にお知らせいたします。カメラ撮りについては、道路局長及び委員長の挨拶までとさせていただきます。同様に、オンラインでご参加の報道の方におかれましても、カメラ撮影は道路局長及び委員長の挨拶までとさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、本有識者会議の開始に当たりまして、自転車活用推進本部事務局長、道路局長の沓掛よりご挨拶を申し上げます。

沓掛局長：ただいまご紹介いただきました道路局長の沓掛でございます。本日は大変お忙しい中、屋井委員長をはじめ、多くの委員の皆様にご出席いただきましたこと、改めて感謝申し上げます。

自転車は、言うまでもなく非常に身近な乗り物で、実は私自身も30年近く自転車通勤で、本省にいるときも、整備局にいるときも自転車を活用して参りました。そういう意味では、個人としても非常に利便性を感じているところでありますし、また政府としまして、平成28年に自転車活用推進法が成立し、それに基づく自転車活用推進計画を策定し、自転車の利活用を積極的に推進しているところでございます。

さて、その自転車活用推進計画であります。第3次計画の策定に向けまして、今年3月に開催した前回の有識者会議にて議論を開始させていただいたところであります。自転車を取り巻く環境ですけれども、色々と追い風、向かい風ありまして、脱炭素化という世界の中で自転車の活用は色々と言われておりますし、一方で、自転車のマナーに関しては来年から青切符が導入されるという状況でございます。また多様なモビリティというのも出てきておりまして、そういった中でどのような調和を取っていくか、色々な議論があるかと思っております。前回の会議では、第2次計画のフォローアップ、これをメインにご議論いただきましたが、本日の会議では、先般実施しましたヒアリングあるいはアンケートの結果、こういったものをご報告した上で、次期計画におけるビジョン、あるいは目標の整理、追加すべき施策の観点など、次期計画の策定に向けて、そ

の枠組みをご議論いただければと思っております。

委員の皆様におかれましては、限られた時間ではありますが、是非活発なご議論を頂戴できればと思っております。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。杓掛事務局長、富山事務局長代理におかれましては、途中で公務のために退席いたしますことをあらかじめお断り申し上げます。続きまして、本有識者会議委員長の屋井先生、一言ご挨拶をお願いいたします。

屋井委員長 : 本有識者会議の委員長を仰せつかっております。お手元の委員名簿がありまして、東京工業大学は東京科学大学に変わったと書いていただきましたが、特命教授だったのですが、今年から特任教授に変わりました、特任教授・名誉教授と変えていただければと思います。

改めまして、本日は大変お暑い中、またお忙しい中、この会議にお集まりいただきましてどうもありがとうございます。

既に杓掛局長からお話がありましたが、この第3次計画の策定が改めて本格的に始動するというタイミングであります。実は先週、久保田先生と一緒にアジア交通学会、これは日本が30年間支援している学会ですけれども、その大会がインドネシアのスラカルタでございました。学会自体は大成功に終わったのですが、まちを見ますとどこを歩いて良いかわからないような、よくある途上国の風景でありました。

ところが、帰国の途中に寄ったジャカルタの市内を、コロナ以降初めてですけれども、行きましたら、自転車の走行環境がしっかりと整備されている大通りが沢山ありました。聞くところによると500kmを超える分離されたような自転車道の整備を進めているということでございまして、それだけではなくて、日本が支援して開通したMRTの車両も、車両の中に折りたたまないで置ける自転車のスペースが確保されていまして、「このドアから出し入れしてください」というのが床に大きく書かれていました。

私の思うところ、インドネシアという国ですからそんなに自転車利用はまだ多くないと思いますが、その中でも国民の、あるいは公共交通利用者等の意識を変えていくという、あるいは価値観の転換を促していくような、そういう取組が行われているんだなということを実感した次第であります。

色々な分野で、もう日本を見習うことがなくなっていると言われる途上国の成長状況でありますけれども、この分野においても既に途上国の方がある意味で進める速度が速いというようなことを感じた次第であります。

先般も冗談で、イギリスもフランスも国会議事堂の前には自転車走行空間がしっかりと作られていると申し上げたことがありますが、オーストリアもあるようですし、実はインドネシアもありそうな雰囲気ですね。これは地方自治体がやることだったりしますから、必ずしも国がやることではありませんけれども、日本も改めて第3次ということで一定程度シンボリックな、ある意味で国民の皆さんの価値観の先導役になるような、そういう役割をこの計画の枠組みと仕組み、取組とありますが、枠組みがもうできていますから、その上で推進できるような仕組みも改めて作る。20年前に行ったような、モデル地区の取組というのはやったのが最初ありますけれども、あまりうまくいかなかったことがあります。やはり今の状況を見てみますと、全国に改めて新しい形を伝えていくような、そういう取組もあっていいのかなと思います。

私の思うところ、第1次の計画は、法律ができて、その法律に様々なことが書

かれていますから、それをしっかりと忠実にやっていくという、そのための形を作ったという、これが精いっぱいだったと思います。第2次は、その後3年経ってから作り替えたということもあって、1次の計画の取組を一生懸命やる中で作り替えたということで、ほとんど内容的にはそんなに変わっているものではないという評価を受けます。ですから、今回3回目ということで、今回を、改めて今申し上げたような意味も含めて大きくこの自転車のあり方、そして社会における価値、これを日本においても見直していくような、そういうきっかけにして、それも言うだけではなくて、それを実現していくような、そういうタイミングになるということを大いに期待しているところであります。そういう意味では、趣味と実益と業務とすべてを兼ね備えた沓掛さんが局長におられるということは、仕事と趣味を分離しながらしっかりとこの施策を展開していただけるものと確信しておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上、改めて挨拶とさせていただきますが、今回の計画づくり、各省庁の方々、よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。

事務局 : ありがとうございます。

それでは、会場にご参加の報道におかれましては、これ以降のカメラの撮影はご遠慮願ひします。

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としまして前回の振り返り、資料2としましてヒアリング及びアンケート結果概要、資料3としまして海外の自転車計画のレビュー、資料4としまして次期自転車活用推進計画の枠組み、資料5としまして今後の進め方、また、参考資料1としましてヒアリング調査の結果詳細、参考資料2としましてアンケート調査の概要、参考資料3としまして各国のビジョンの概要ということでございます。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ください。よろしいでしょうか。

各委員のご紹介及びご出欠につきましては、配席図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、屋井委員長にお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願ひいたします。

2. 議事

屋井委員長 : それでは、早速であります、議事1、前回の振り返りを事務局からお願いいたします。

事務局 : おはようございます。説明させていただきます。自転車活用推進本部事務局次長の土田と申します。7月に着任いたしました。私も一サイクリストとして良い次期計画になるよう微力を尽くして参りたいと思いますので、ご指導をよろしくお願ひいたします。

では、資料1に基づき、前回の振り返りということでご説明させていただきます。

前回の有識者会議は3月21日に行いまして、それぞれの先生方から多様なご意見をいただいたところです。それを全般に関する意見、4つの目標の分類ごとに分けさせていただいております。

例えば全般に関する意見では、走行環境をはじめとして安全の確保が大事だということですか、目標1に関しては、地方版計画の策定数、あるいは策定の

方法についてご意見を頂戴しました。

目標2の健康については、健康面の効果・エビデンスの情報発信を含めたご意見をいただいたところです。

目標3の観光については、サイクルツーリズムのさらなる推進が必要、あるいは観光において自転車の活用、移動手段としての活用も推進すべきではないかということも頂戴したところです。

目標4の安全・安心については、安全に関するデータの収集ですとか、中高生の自転車通学に焦点を当てた施策等々のご意見をいただいたところです。

こちらは振り返りとして簡単に思い起こしていただければと存じます。簡単ではございますが、以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。何かご質問、ご意見はございますか。よろしいでしょうか。

前回、関係する各省庁からもお話を大いにいただいたというところがありました。計画づくりの議論が中心ということではなかったかと思えます。また見ていただければよろしいかと思えます。

それでは、次に参りたいと思えます。議事2、ヒアリング及びアンケートの結果概要について、これも事務局から資料の説明をお願いします。

事務局： 続けて、資料2、ヒアリング及びアンケートの結果概要でございます。

冒頭局長からも申し上げましたとおり、前回3月以降、各関係者の皆様方、あるいは国民の皆様方にヒアリング、アンケートを行っているところです。

1ページには、どういう方法で行ったのか、実施概要を記載しております。

まずヒアリングについては、2ページにあるような関係者の有識者の皆様、関係団体の皆様等々の167の団体の皆様方に調査をかけさせていただきました。こちらについては、目標ごとに何を課題にすべきか、重点的に取り組むべき事項は何か、その他、他に取り組むべきことは何かということで、自由にご意見を頂戴したところです。

その頂戴した意見については、すべての結果を参考資料1に付けております。これだけ沢山のご意見をいただいたところです。

また、アンケートについては、これは広くWEB上で国民の皆様方に選択式でご意見を頂戴したところです。総回答としては1万2000を超える皆様方からいただいたところであり、前回、2次計画におけるアンケートでは5000票ほどでしたので、周知を含めて広く行き渡った結果かと思えますが、倍ぐらいのご意見を寄せていただいたところです。

それでは、その概要について、4ページ以降でご説明申し上げたいと思えます。4ページをご覧ください。

参考資料1にありますように、非常に多くの貴重なご意見をいただいたところです。この資料のまとめ方ですが、4つの目標ごとに多くいただいた意見をこちらの方でカテゴリー分けをさせていただいております。そして、例えば目標1ですと、左側に(1)から6ページの(7)までございますが、このような形で多くカテゴリー分けをした上で、同様な意見を集約し、左側に数字とともにまとめております。そのようにご覧いただければと存じます。

まず目標1、良好な都市環境の形成においてどんなことをすべきかということで多くの意見をいただき、7つほどカテゴリー分けをさせていただきました。

まず4ページ、(1)自治体における計画策定・取組実施をすべきであるという

ところで多くいただいており、中でも、計画策定であるとか、取組実施の支援をすべきではないか、財政支援の拡充を含めた支援が必要である、更には、推進の仕組みをしっかりと展開すべきであるというご意見をいただいたところです。

(2) 通行空間の計画的な整備、これも沢山ご意見をいただきまして、ネットワークの連続性の確保に加えて、整備形態として特に自転車、歩行者、自動車の通行空間を分離すべきであると、沢山ご意見をいただいたところです。また、整備促進策も必要であるということです。

(3) 路外駐車場の整備、あるいは違法駐車を取り締まりに関する意見も多くいただいたところです。

次に5ページ、(4) シェアサイクルの普及についてもいただいたご意見は多く、その利用促進が必要であるという意見が多くあったのと、ポート整備についてもしっかりと色々な場所で取り組むべきであるというご意見が多くありました。また、(5) ニーズに応じた駐輪場の整備が必要だということでも、例えばカーゴバイクを含めて多様な自転車が出ております。子乗せ自転車のサイズが大きくなっておりますので、そういったニーズを踏まえた駐輪スペース設備の整備が必要であるというご意見をいただいたところです。

次に6ページ、(6) 情報通信技術の活用ということで、自転車のデータの収集であるとか、その活用に関するご意見をいただいたところです。

また最後(7) 生活道路の道路交通、あるいはその抑制、あるいは無電柱化と合わせた取組も必要であるということでご意見をいただいたところです。

続いて、目標2です。こちらは4つにカテゴライズしております。

まず7ページ、(1) 自転車競技施設の整備促進ということで、サイクルスポーツであるとかサイクルイベントも含めて引き続き推進すべきであるというご意見をいただいております。

また、(2) 自転車に乗れる環境の創出ということで、特に公道であるとか公園を活用して自転車の練習ができる場所を確保してはどうかというご意見をいただいております。

(3) 健康づくりについては、健康効果に関する研究、あるいは情報発信、体験機会の創出、こういったご意見を多くいただいたところです。

(4) 自転車通勤という観点については、推進策、あるいは環境の整備ということで、企業であるとか従業員の皆様に対するインセンティブの付与、その環境の整備が大事ではないかということでご意見をいただいております。

次に8ページ、目標3、サイクルツーリズムによる観光立国ということで、ここは2つ大きくご意見をいただいております。

(1) 国際会議、あるいは国際的なサイクリング大会の誘致に関する意見ということで、引き続きそういったものへの支援が必要ではないかというご意見がございました。

また、(2) サイクリング環境の創出ということでまとめており、(ア) 走行環境、そして(イ) 受入環境、さらには(オ) 地域づくりも大事ではないかということでもまとまったご意見をいただいております。

次に9ページ、目標4、安全で安心な社会の実現、こちらも沢山のご意見を頂戴しており、7つに分類しております。

(1) 高い安全性を備えた自転車の普及が大事ではないかということで、自転

車自体の安全性能を引き続き向上させていくことが必要ではないかとか、規格をしっかりと周知して普及させていくことも大事ではないかというご意見をいただいております。

(2) 多様な自転車の開発・普及に関するご意見を多くいただいております、誰でも簡単に安全・安心に移動できる自転車も大事ではないかというご意見をいただいております。

(3) 点検整備の促進という観点では、その意識の醸成ですとか、点検環境の整備が大事ではないかというご意見を頂戴しているところです。

(4) 交通安全意識の向上の観点では、広報啓発が大事であるという観点のもと、ルール・マナーの周知徹底、こちらが大事であるとか、年齢階層に応じた教育内容を策定して、継続的に習慣づけることが大事ではないか。ヘルメットの着用も大事というご意見をいただいております。

次に10ページ、(4)の続きですが、広報啓発の推進が大事ですとか、取り締まりもしっかりとすべきだというご意見も多めにいただいたところです。

(5) 学校における交通安全教室の開催も多くご意見をいただいております、その実施の方法とか内容について、学年、ライフステージに合わせた継続・効果的な安全教室の実施が大事であるというご意見をいただいております。

(6) 災害時において自転車を活用するという観点も大事だというご意見も多くいただいております、電動の自転車、カーゴバイク、ノーパンクタイヤ、マウンテンバイク等々、様々な災害でも役に立つような自転車も沢山あるので、そういったものを災害時に活用すべきではないかというご意見をいただいております。

(7) 保険の関係では、保険加入は引き続き推進すべきであるというご意見を多くいただいております。

次に11ページ、4つの目標以外の観点でご意見をいただき、5つの観点でカテゴライズしております。(1) 公共交通との連携が大事ではないかというご意見や、(2) 多様なモビリティ、電動キックボードを含めた様々なモビリティが出ておりますので、共存が大事ではないかというご意見、また、(3) 地域活性化の視点も大事ではないか、そして、(4) 環境貢献の観点も引き続き大事ではないかというご意見をいただいております。

そして、次に12ページ、計画の構成については、ビジョンを明確にした方が良いのではないかと、また、自転車の位置付けも併せて明確化できると良いといったご意見をいただいております。

そういった多くいただいたご意見を簡単に13ページにまとめておりますので、併せて後でご覧いただければと存じます。

続いて、アンケート調査の結果をご報告します。15ページです。

こちらが概要として、WEBアンケート上で取りました1万2000の皆様の属性です。所有自転車を見ますと、スポーツバイクに乗っている方が多くいらっしゃるかなというところが見て取れるかと存じます。

次に16ページ、少しアンケートを紐解いてみまして、利用頻度としましては、週3回以上乗っている方が3割以上を占め、比較的熱心に乗られている方が多いかなという印象です。

また、自転車を利用する理由、利用しない理由をそれぞれアンケート集計しております。

17～18ページですが、自転車の活用に関する課題についてお聞きしており、17ページは、利用者・非利用者別に分けて書いております。利用者の方ほど安心して走れる通行空間が必要ではないかというご意見が多く挙げられているところかなと思っておりますのと、マナーが悪いという意見については、利用者だけでなく、非利用者についても多くいただいていることが見て取れるかと存じます。

18ページについては、それを少しクロス集計という形で、都市規模別に集計しております。自転車のマナーが悪いという方については、特に23区、政令市といった都市部に住んでおられる方の方がかなり割合としては高くなっているのと、枠囲いはしておりませんが、一番上の自転車通行空間が不十分という点についても、都市部に行くほど必要だという方が多くなっているというところが見て取れるかと存じます。また、駐輪スペースの問題ですとか、路上駐車の問題も都市部の方ほど非常に割合が多くなっている一方で、点検・整備してくれる環境が不十分という方は町村部の方が大きくなっているようなところが見て取れるかと存じます。

19ページ以降は、計画の4つの現行の目標ごとに特に重要だと思う施策をピックアップして選択いただいております。

目標1については、自転車通行空間の整備が大事だというご意見を多くいただいており、目標2については、安全に自転車に乗れる環境の創出が大事であるというご意見を多く選択していただいているところです。

20ページ、目標3については、2つしか選択がございませんが、サイクリング環境の創出が大事であるというところです。目標4については、やはりこちらにも引き続き通行空間の整備が大事という意見が多かったのと、広報啓発、あるいは学校の安全教室の開催、こういったご意見を多く選んでいただいているところです。

また、アンケートについても自由記述の欄を設けており、それをまとめたのが21ページになります。こちらもいただいたご意見を大きな7つのカテゴリごとに分けており、法整備に関するご意見、多様なモビリティとの共存に関するご意見、利便性・快適性・安全性の向上に関するご意見、盗難・防犯・管理に関するご意見、関係機関との連携、外国人利用者に関するご意見、こういった形で分けております。

最後の22ページについては、今申し上げたアンケートの結果を一覧にまとめておりますので、参考までにご覧いただければと存じます。かなり沢山の本当に貴重なご意見をいただきましたので、今後の施策への反映ですとか、措置への反映について、頂戴した多様なご意見を参考にし、活用させていただきながら策定を進めたいと存じます。資料2の説明は以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。この調査結果は次期自転車活用推進計画の枠組みで改めて提示されているため、議論は議事4でまとめて行われることにしたいということですが、ただ、今の説明に対して確認しておきたいことなどがありましたらご発言をお願いします。オンラインの委員の方もご質問、ご意見があれば挙手ボタンをお願いします。如何でしょうか。

私も事前に全部読ませていただきましたが、なかなか読みごたえがありましたし、非常に多種多様なご意見をしっかりと、また本当に真面目にしっかりと書いていただいているものがとても多いですね。不真面目なものはないです。そう

いうことでありますし、様々な課題が多岐にわたっていますので、今日はそれをかなり細かくまとめ直していただいています。恐らく今日の会議が終わったら原文そのものも公開されるということですから、それぞれの方がどうのご発言をしたか、しっかりと公表され、とどめ置かれるということになると思います。

特にご発言はありませんか。よろしいですか。

それでは、後ほど改めてまとめてこの件も含めてご議論いただくということにさせていただきます。

それでは次の議事3、海外の自転車計画のレビュー、これも事務局から資料の説明をお願いします。

事務局 : 資料3に基づいてご説明申し上げます。海外の自転車計画のレビューということでさせていただいております、1ページは、どんな目的でこのレビューをさせていただいているかという観点のご紹介でございます。

現行計画を踏まえ、次期計画に改定するにあたり、海外のレビューをさせていただき、構成について参考となる点はないか、あるいは施策について参考になる点はないか、更には指標について参考にする点はないか、この3つの観点でレビューをさせていただくべく、海外、2ページにある6か国の調査を行ったところです。

自転車政策の観点で進んでいる国、あるいは現状頑張っている国として、ドイツ、フランス、ハンガリー、スペイン、オーストリア、オランダということでリストアップをさせていただいております。

調べた項目としましては、計画の構成が何なのか、どんな施策を中心に講じられているのか、指標はどうなっているのかというところです。

注目したい点については赤字で書いておりますが、まず、6か国すべてきちんとビジョンということで謳っているというところが特徴的かと存じます。計画期間内、あるいは将来において、その国において自転車政策をどういう形で進めていくのか、それが行われていくとどういう形になるのかというビジョンがしっかりと示されているかなというところです。

また、施策の中では、我々がきちんと講じ切れていない、あるいは書けていないような点を赤字で書いておりますが、自転車産業への目配せをきちんとしている点であるとか、カーボンニュートラルをきちんと講じている点であるとか、公共交通との連携がきちんと謳われている点、このような点が参考になるかなということで、赤字で書かせていただいております。

また、指標についてもかなり参考になる点があるかなと思って赤字で示しておりますが、ビジョンをしっかりと示している関係で、ビジョンを達成すると世の中がどう変わるのかというアウトカムの指標と、それぞれの施策を実施することでどのように施策の進捗が変わっていくのかというのを表すアウトプットの指標をある程度明示的に分けて示しているのも特徴的かなと思ったところです。

それを3ページでもう少し整理をさせていただいております。我々の次期計画への示唆としてどのようなものを考えたいのか、考えるべきなのかというところで、右側に掲げさせていただいております。次期計画の示唆としましては、申し上げたように、各国ビジョンを示しておりますので、我々の方でもビジョンを示して目指す方向性を提示してはどうかというところですか、それに合

わせた指標につきましても、アウトカム、アウトプットの使い分けを意識して指標を設定する。あるいは施策についても各国の施策も踏まえて書き込むべきところは書き込んではどうかということなのです。

特にビジョンについては、どのような形で各国が示しているのかという点について、参考資料3に別途お示しをしておりますが、様々な国のビジョンの示し方を踏まえて、我々の計画としても追記をしていってはどうかということと考えております。

また、アンケート等々でも自転車の位置付けであるとかをちゃんと明記すべきというご意見もございましたが、各国においても自転車政策、自転車活用のメリットを明示しているところが多くございましたので、我々の方でもメリットをきちんと示すべきではないかということも考えております。

レビューの結果は以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。これも次の議事4の方で改めて議論をするのですが、今の内容に関して何か確認とかご質問があればここでお受けしますが、如何でしょうか。

外国の計画づくりというのは、今始まったわけでもないし、それぞれ時間をかけながら続けてきているところもあるでしょうし、現状だけを見て評価というか、判断するということだとちょっと不十分な気もするんです。

余計な話というか、この議論とは外れてしまうかもしれませんが、そうは言ってもこういうことを担っている担当の土田参事官とか、そういう一番先頭に立って検討されている方が現地に行って、現地の整備の状況とか、あるいは現地の行政官というか、これを担当されている方々としっかり議論をしてくる。ビジョンとか理念とか、そういうものに関わるどころ、違う国だから違うんですという終わりではなくて、やっぱり歩くこととか自転車に乗るといのは人間の基本でどこに行ってもそんなに変わることはない。そういうことを都市や地域の中でどのように受け入れ、それを発展させてきたかという、そういうレンジで物を見る。これだけを見るとちょっと違いそうな気もするので、それは是非この計画策定をしているさなかに忙しい中でも現地に行っていただく。何人かで手分けをしてでも。そういうことを是非行政の担当の方にはやっていた。もちろんこの課題だけではないです。沓掛局長がまだいらっしゃるから。もちろん他の省庁の方も関心が高い方は是非そういうところと一緒に行っていただくと思います。

先ほどのヒアリングなどでも、山道とか林道とかマウンテンバイクとか、環境とか林業とかに関わる課長は、どんどんこれを進めなければいけないとか。そんな話なんかも色々出てきているし、地域公共交通計画との連携、一体化するべしとか。星課長が今日おられるけれど、総政局でやっておられることと、地方自治体の計画を作っていく観点からいくと一体的にやるとか。それは資料に記載あるような国はみんな普通にやっていることでしょう。モビリティということですね。歩くことから、とにかく移動すること、すべてひとつのパッケージの中で自治体として計画を作っていくような。自転車に特化した国の計画は極めて重要だけれど、地方の立場から行くと、うまく目的に応じて連携して具体策を進めていくのも要るし、そういう姿を向こうで改めて調べてくる。総政局はちゃんと行ってこななければいけない。

長くなってしまいましたが、日本が今でも一番進んでいるだなんてまさか思っ

ていないだろうけれど、是非現地を改めて勉強する機会があつていいと思います。もちろん途上国に行つていただいても。

他は如何でしょうか。何かありますか。よろしいですか。

それでは、どうもありがとうございました。次の議題、(4)の次期自転車活用推進計画の枠組みについて、事務局から説明をお願いします。

事務局 : ありがとうございます。マイクの入りが悪いというご意見があるようですが、これで大丈夫でしょうか。オンラインで参加されている方は少し聞こえづらい場合があるようなので、発言されるは極力マイクに近づいてご発言いただけると大変ありがたいと思っております。

事務局 : 資料4、枠組みということでご説明を申し上げたいと存じます。まず1ページ、これは現行計画の概要です。ご案内のとおり、目標が4つあるのと、その下に施策、更には3ポツにある措置ということで、目標に紐づいて、施策、措置をそれぞれ政府として、関係省庁の皆様方とともに推進を、これまでしてきたところでは。

次に2ページでは、次期計画に向かってどのような観点で改定を進めていくかという見取り図を付けております。左側に2次計画を踏まえ、真ん中ですが、まずこの2次計画のフォローアップがどうなっているのか、その2次計画の進捗を踏まえてどんな課題がまだ残されているのかという点が大事かと思っております、これは前回3月に議論をさせていただいたところです。

また、足元、あるいは今後、自転車を取り巻く社会情勢はどのように変化しているのかという点について、検証を深めたいと思っております、前回もご議論いただきましたが、次のページで、もう少し補足をさせていただきたいと存じます。また、資料2、資料3でそれぞれご報告申し上げましたが、ヒアリング、アンケートの調査結果、更には海外のレビューを踏まえて次期計画に改定をして参りたいという見取り図です。

次に3ページでは、復習も兼ねてですが、前回集中的にご議論いただきました現行計画のフォローアップの観点で、4つの目標ごとにそれぞれ主な課題ということで抽出しております。

都市環境の形成、目標1の観点では、自転車通行空間、整備延長は延びておりますが、まだまだ矢羽根を含めた車道混在の整備形態が多いものですから、引き続き通行空間の安全性・快適性、あるいは整備自体が課題ではないかというところでは。

目標2の健康長寿の観点では、自転車の分担率がわずかに減少してきておりますので、やはり日常的な自転車利用の促進が課題ではないかということです。

目標3の観光立国実現の観点では、ご案内のとおり、インバウンドはかなり回復しておりますが、地方部への誘客も課題の一つです。そういった観点も踏まえて、サイクルツーリズムの環境整備ということで、受け入れの環境、あるいは情報発信、走行環境等々の整備が課題ではないかということです。

目標4の安全・安心の観点では、自転車の事故件数自体は減少傾向ではあるものの、割合は全体が下がっている中で高止まりをしてきているのではないかといいところですか、自転車と歩行者の事故件数はむしろ増加しているということもありますので、自転車利用者側の交通ルールの遵守といった課題が浮かび上がってくるのではないかといいところです。

4ページでは、2つ目の観点、自転車を取り巻く社会情勢の変化ということで、

5つの観点でまとめさせていただいております。

まず1つ目、左上、モビリティ環境ということで、シェアサイクル、電動キックボードも含めて、モビリティ自体が多様化してきております。自転車通行空間自体も電動キックボードが走るようになったということで、利用ニーズも拡大しているだろうというところと、一方で、地域公共交通に目を転じますと、かなり厳しい状況です。人口減少、乗り手の不足だけでなく、担い手の不足が非常に顕著でして、公共交通のバスですとか鉄道の減便、あるいはサービスレベルがどうしても低下せざるを得ない状況もありまして、いわゆる交通空白というものが生じてしまっている状況ですので、これをいかに解消していくのかということも大きな課題の一つかなというところではあります。

右上、安全・安心の部分については、先ほどの繰り返しになりますが、自転車関連事故自体は減少傾向ですが、割合としては増加傾向になってしまっているというところや、自転車対自動車は減少しておりますが、自転車対歩行者は増加してしまっているということもあります。そういった中で、来年の春から青切符の導入が決定しているところですので、こうした状況の変化を踏まえて、安全・安心にしっかりと引き続き取り組むべきだろうということで考えております。

左下、カーボンニュートラルの観点では、脱炭素は引き続き政府全体として進めていかなければならない中で、道路の脱炭素については、前通常国会で法改正もさせていただき、道路分野における脱炭素をしっかりと進めていくことで今取組を進めているところですので、このカーボンニュートラルについてもしっかりと位置付けながら、自転車の観点で進めていくことが大事だろうということで考えております。

下の真ん中、健康・スポーツの観点でございますが、運動習慣を見ますと微増している一方で、健康寿命としては横ばい、こういったデータも示されている一方で、スポーツ別の行動者を見ても全体として減少傾向が多い中ですが、ウォーキングですとかサイクリングというのは増加傾向ですので、こういった状況も捉えまして、引き続き健康を維持する手段として自転車を位置付けていくということも大事だろうということで考えております。

ツーリズムの観点では、インバウンドが回復しております、一部の地域ではオーバーツーリズムということで需要が集中する地域もある一方で、特に地方の観光地では観光の足ということで、二次交通が課題ということもありますので、こうした課題に対して自転車としてどう取り組んでいくのかということも課題かなということで整理させていただいております。

5ページでは、見取り図に沿ってご説明申し上げてきた内容を少しかいつまんで事項として抽出をさせていただいております。2次計画のフォローアップ結果、取り巻く社会情勢の変化、ヒアリング・アンケート結果、自転車計画の海外のレビューということで、真ん中のところに抽出した次期計画への示唆、あるいは追加すべき項目等々について概要を抽出させていただいております。

ここから、我々事務局としましては、3つの観点で次期計画の改定を進めてはということで挙げさせていただいております。

1つ目が、海外のレビューで申し上げましたとおり、ビジョンをしっかりと明示していくというのが必要ではないかというところで、ビジョンを追加してはどうかというところ。

2つ目は、様々な環境の変化、あるいはヒアリング・アンケート結果を踏まえて、目標と施策をいま一度整理すべきではないかというところ。特に日常的な自転車の利用であるとか、交通空白の解消への対応、脱炭素への対応、観光の足の確保の関係、青切符の導入を踏まえた安全・安心の確保、あるいは地域活性化、こういった観点を踏まえまして、目標・施策を整理していくべきではないかというのが2つ目です。

また3つ目ですが、海外のレビュー、あるいはヒアリング・アンケート結果の中で指標についてもきちんと整理すべきというご意見がありましたので、そちらの整理もさせていただくということで、右側に3つ掲げさせていただいております。

それぞれ次ページ以降で、もう少し詳細に説明を加えていきたいと存じます。今回は、まずビジョンについて少し詳しくご説明を申し上げて、ご議論いただきたいと思っております。

6ページです。先ほど申し上げましたとおり、海外の計画では、ビジョンをきちんと示しているところがすべてでした。参考資料3も合わせてご覧いただきますと、その形として、いくつかタイプがあります。例えばドイツのように、キャッチフレーズを設けて、解説文をきちんとつけて、より詳細に詳しく説明し、それに合わせた指標も説明しているような例。あるいは、スペインのようにフレーズはなしで、文章で書いて具体的に説明している例。いくつかタイプがありますが、私どもとしては、まずドイツのようにキャッチフレーズを謳って、その解説文を丁寧に書くことで国民の皆様にもまずキャッチーにつかんでいただいた上で、詳細に説明をして理解をしていただく、こういったスタイルで如何かなと思っております。

併せて参考にする例として、他の計画、自転車に関係する国土形成であるとか、交通政策、あるいは社会資本、道路政策ビジョン、プラスその他の政策の分野ということで、環境であるとか、健康、スポーツ、観光、交通安全、こういった関係する計画でどのような姿を目指そうとしているのかというものも勉強させていただきました。

これらを参考にしながら、7ページ、完全に案ですが、示しておりますのが左側です。誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会を実現したい。そして、自転車活用を通じて持続可能で活力ある地域と暮らしを作りたいというところで書かせていただいております。

下に解説文ということで書いておりますが、特に一番下には、2030年度、次期計画の計画年度における姿ということで、人中心の社会への転換を図る。自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段の一つとして位置付けたい。モビリティとしての自転車の役割の拡大を図りたい。その結果として、安全・快適に利用できる状態、あるいは安全利用を促進し、安全・安心で快適に楽しく自転車を活用できるようになることを目指したいというところで書かせていただいております。様々なご意見があるかと存じますが、たたき台としてご意見を賜われればと存じます。

8ページ、2番目として、目標の整理をしたいというところでして、現行、左側の4つの計画ですが、様々な今までご紹介したご意見を踏まえまして、5つに目標を増やして充実をさせたいと思っております。

まず、現行の1つ目の都市環境形成というところが、走行環境とか、移動環境、

あるいは脱炭素がギュッと詰め込まれたような目標になっておりますので、これを因数分解するような形で分け、数を増やすようなイメージです。

そして、走行環境の観点、安全・安心の観点は非常に重要な目標ですので、これを1つ目、2つ目の先頭の方に位置付けさせていただいております。

3つ目以降が、移動環境、地域交通との連携も踏まえ、自転車を日常の移動手段等々としてしっかりと位置付けていくようなイメージで、地域の移動環境を形成する、そのために自転車が貢献するといった目標にしております。

目標4、今までは健康長寿という観点だけでしたが、ここに自転車利用した結果として健康長寿になるということに加えて、脱炭素もしっかりと実現していくんだという観点で、目標として脱炭素を明示させていただきました。

目標5、これは現行の観光の観点を引き続きですけれども、観光立国の実現というだけではなくて、もう少し広げた概念で、観光の地域づくりとか、地域の活性化につなげていくぞという思いを込めてこのような表現にさせていただいております。

9ページ、今の目標を5つに増やしたものを前提としまして、現行の施策が22個ぶら下がっておりますが、それをまず機械的に振り分けたのが真ん中の欄です。もちろんこれだけでは新しい観点、特に移動環境の観点、脱炭素の観点、地域の活性化、あるいは走行環境が引き続き大事、安全・安心もきちんと引き続きやっていくことが大事という観点が抜けておりますので、それを右側に強化すべき施策の観点ということで書かせていただいております。ですので、現行の施策をまず自動的に振り分けたのが真ん中、そして、これから各省の皆様方と政府全体として議論させていただき、右側の観点をこの施策を充実させていきたいということでお示ししたものです。

目標1、走行環境については、沢山ご意見がありましたので、施策を強化していきたい。

目標2、安全・安心については、青切符の導入等々もありますので、施策の強化をきちんと講じていきたい。

目標3、移動環境の形成、これは交通空白であるとか、モビリティの多様化もありますので、公共交通との連携を踏まえた施策を強化していきたい。

目標4では、脱炭素を新しく加えますので、その施策を強化していきたい。

目標5、観光については、地域づくり、あるいは地域の活性化、こういった施策を強化していきたいという観点でお示しをしております。

ご議論をいただいた上で、関係各省庁ともこの観点を議論を進めていければと考えております。

10ページ、3つ目の指標の整理の観点です。現行計画では、左側のように指標を設けて、目標にぶら下がる形、あるいは施策・措置にぶら下がる形で設定しております。どちらかというアウトカムの指標とアウトプットの指標がギュッとになっているような印象でございますが、今回ビジョン、そして目標に分けさせていただく関係で、ビジョンに紐づくアウトカムの指標と、目標に紐づく各施策の進捗状況を示すアウトプットを中心とした指標の設定にしてはどうかということでご提案です。これをご議論いただいた上で、具体的な指標については次回改めてお示しできたらなと思っております。

11ページは、今申し上げたことを1枚に簡単にまとめてみた図でして、次期計画については、ビジョンをきちんと示した上で、それを達成する目標を5つ

ぶら下げるといふところでお示したものでございます。

資料4のご説明は以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、事務局の説明に関して、①ビジョン、②目標及びそれに伴う施策の整理、③指標の整理、この3つに分けて議論していったらどうかと思います。今の資料4であります、ビジョンという今までなかったところを加えていこうという、そういうご提案でありますし、素案というか、提案のようなものも今日ご提示いただいておりますので、これに関してまずご質問やご意見をいただいで参りたいと思います。如何でしょうか。

久野委員：筑波大の久野でございます。ご説明ありがとうございました。今日は途中退出なので、少し幅広く申し上げることをお許してください。

まず、ビジョンの設定に関してはすごく良い方向だということで、是非これで進めていただきたい。ビジョンを位置付けるということにはすごく賛成です。

その中で、7ページのビジョンの案の中で、ちょっと気になるのが、自転車活用を通じて持続可能で活力ある地域と暮らしをつくるという、先ほど途中で屋井委員長がおっしゃった中で、計画が一体的であるべきではないかということで、自転車活用推進計画ですが、自治体の立場からすると自転車の推進する部分と、まちづくりの色々な施策との連携、そういう観点で見ると、持続可能で活力ある地域というのは非常に自治体の目標なので、これがどういう形で自転車が貢献していくのか。逆に言うと自転車だけで活力ある地域はできなくて、施策が縦割りに見えていかないような、そういうメッセージの観点も必要ではないかなと。

例えば私がずっと取り組んできているウォークアブルな、逆に歩くとか、すみません、もともと専門が公衆衛生とか健康なので、そういう観点との組み合わせの中で、逆にウォークアブルなところと、快適な歩行空間のところの自転車の関係というのは結構難しい部分、安全性もあります。だから、自転車推進も大事だし、ウォークアブルの推進も自治体からいうと大事なときに、自治体は、まちづくりを進める方への部分のメッセージという観点を含めたときに、どのような言葉が良いのかというのはもう少し練る必要があるのではないかなという感じがしました。もちろんこれはあくまでもたたき台ということで、ひとつの意見として聞いていただくとありがたいと思いました。

それから、もう一つ、9ページは非常に整理されて、理解がされやすくなった。新しい目標の立て方は各先生方も色々ご意見があるかと思うのですが、例えば私の専門の健康長寿社会という観点で考えたときに、これからの計画の中で2040年ぐらいまでいわゆる85歳以上高止まりという高齢化の問題が我が国の大きな課題としてある中で、自転車活用がどのように貢献していくかという視点。逆にあまり高齢になって自転車の危険性があるのか。あるいはこれからの新しい自転車技術によってある程度高齢でも可能なのか。そのあたりの方向性を今回の計画に何らか位置づけるのかどうか。

というのは、特に疫学的なデータでざっくりと申し上げると、70歳以上の場合、ある面運動や食事とか睡眠、色々なことが健康に重要ですが、外出回数そのものがまず非常に必要条件としてあって、ここに記載のある、モデルで自転車の乗る走行距離とか増やすというのですが、行きたいところとか、まちに出ていきたくなる、そういう中での自転車をどう使ってもらおうかという、そ

う関連性を施策に作っていかないと利用者は増えないのではないか。
他省庁の基本計画策定に関わっているのですが、その中で最近ロジックモデルを作った基本計画を作っているんですね。だから、ここも9ページの中にある程度ロジックモデルを入れると、このつながりが、目標が5つあるのですが、どうしてもこれはつないでいますけれど、どうつながっていくのかというのが見づらいところが、ロジックモデルを入れることによってそのあたりがもう少し整理される可能性があるかなど。

特に今回指標をしっかりと入れるということを言われていた。指標との関係もロジックモデルで整理した方がわかりやすいかなという感想を持ちました。一つの意見としてご検討いただければと思います。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、ビジョンに関してということで続けていきたいと思えます。ご意見如何でしょうか。

事務局：事務局からお答えしてもよろしいですか。

屋井委員長：一問一答でやりますか。時間がかかります。もう少しご意見を受けてからの方が。ビジョンに関しての意見が出そろったら、久野先生の2つ目も一緒に答えていただけますか。

ビジョン関係で他に如何でしょうか。

高井委員：ブリヂストンサイクルの高井と申します。

ビジョンにつきましては非常によく整理されており、内容自体にも違和感はなく、このままの形でも十分に良いと感じております。

目標も含めて、網羅性という観点から見ても、日本の自転車に関する課題が広く取り上げられており、非常に優れた内容であると感じております。

一方で、私自身、県や市など様々な地域で自転車施策についてお話する機会がございますが、それぞれ推進計画を立てているものの、「優先順位は何か」という問いに対して、口が重くなると申しますか、明確な回答が得られないケースが多く見受けられます。各自治体とも網羅的な計画は有しているものの、優先順位が明示されていないという点が課題でございます。

今回の第3次計画案は非常に良くできておりますので、恐らく県や市においても、本計画をコピー&ペースト的な形で参考にしながら策定されていくものと想定されます。そうした中で、もし国として本計画の中でも特に優先すべき事項があるのであれば、それを明示いただくことで、地域における施策の具体化に資するのではないかと考えております。これは、ビジョンの中ではなく、目標や施策の部分で示されるのが適切かもしれません。

また、文言の修正ということではございませんが、「誰もが」という表現につきましては、「みんなのためのものは誰のためにもならない」といった状況が、様々な施策の中で見受けられることがございます。国としては「誰もが」という形でしか表現できない部分があるかと存じますが、県や市に展開する際には、例えば子どもやシニア、小学生・中学生・高校生といった対象ごとの困りごとが異なるため、そうした点に留意いただけるよう周知されることが望ましいと考えております。

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、続けてお願いします。

入谷委員：今のご発言に関連してでございます。全国交通安全協会の入谷でございます。

「誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会の実現」というのは大変良いフ

レーズだと思うのですが、逆に具体的な中身として、じゃあ現在どういうところのどういうところに障害があって、どんな方々がそれをうまく活用できなくてというような問題意識なり、そういうところと、この計画においてそれを解消するためにこういう施策をやっていくというところがちょっと最初のビジョンの具体的な書き下ろしの部分で読めないかなという気がします。そのあたりのところをどのように整理していくかというのが一つの課題かなという気がしております。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。他にどうぞございましたら。

久保田委員：久保田でございます。先ほど久野先生がおっしゃったウォーカブルの関係で、私も日々色々考えておまして、歩行者天国をしたりすると車は来なくなるのですが、自転車が我が物顔に走ってとても困る事案が往々にして出てしまうわけです。そういうことを自転車活用推進という立場からどう考えるのかということこそそろそろ正面から考えても良いのではないかと私も思っております。参考になるなと思ったのは、参考資料3のフランスのビジョンで、「自転車とウォーキングをすべての」とあって、歩くことも並列にして、その中で自転車を活用していこうという考えに立っているわけです。

私もどちらかということこちらに賛成で、自転車にもある程度我慢してもらってルールを守ってもらったり、特に自転車に乗れない人たち、車いすの方とか視覚障害者の方にも怖い思いをしてもらいたくないわけなので、そういう方のことを思いやりながら走っていただくという社会を作ることが国民にとって一番良い意味での自転車のアピールになるのではないかと私は思っています。

そういう意味では、もう少し歩くということとの関係を、私も久野先生のおっしゃることに大賛成で、整理した形でビジョンとしても打ち出すのが良いのではないかと。ちゃぶ台返しみたいな話で申し訳ないのですが、ビジョンとその構成からそのように見直してもいいのではないかと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。他に。楠田委員から **WEB** で発言希望がありますので、先に良いですか。では、**WEB** で参加の楠田委員、よろしく願いいたします。

楠田委員：まとめ方が、自国、他国、都市の交通とか、国土の話まで書いてあって、最後に人中心のワードまで入って非常にいいなと思いました。

その上でいくつかお話しさせてください。

まず、ビジョンの構成についてですが、他国は自転車のことが色々合意形成されているのですが、日本の場合まだ、私もなぜ自転車だろうと思ったような人間でして、今競技とかもやったり、自転車に親しみを持っている者なのですが、したがって、深い議論をするためにも道路などの交通インフラ計画における目指す姿、その他の分野の計画における目指す姿のところに、日本人と自転車の歴史とか、関係の推移みたいなことを書いて、他国と比較しながら日本の特徴みたいなものも書いてまとめていくことによってもっと深い議論ができるのではないかと。

加えて、日本は他国と比較して世界的に見ても自転車大国であることを記して、私も含めてですが、日本には是非皆さんに、自信を持って作っていこうというようにメッセージを書いては如何かなと思いました。

なぜそう思ったかという、7ページの文章の中の冒頭の始まりが少し唐突な感じがして、ワードを盛り込まないといけない苦しさもあるのですが、ちょっ

と薄っぺらく感じてしまったと思いました。

また、7ページの1段落のところでは、利用目的として、今、買い物、通学の順番に書いてあるのですが、全国平均の多い順から書いた方が良いかなと思います。恐らく通学、通勤、買い物だったかなと思います。つまり、この順番で変わってきて、どういう使われ方をしているかという、地域によって違いますけれども、理解をする必要が改めてあるかと思います。

4段落ですが、安全・安心なのか、安心・安全なのかという、他のところも合わせて書いた方がいかなと思いました。

7ページのところで自転車産業について触れなくて良いのかなと思いました。自転車を作る人、売る人、メンテナンスをしてくださる方がいるから自転車に乗れるのですが、今ご説明もあったように、その産業が衰退してしまっていて、でも一方で多様な自転車というのは沢山出てきていて、まだまだ可能性がある自転車なので、しっかり産業や先進技術の活用や開発に力を入れるべきかなと思いました。

キャッチコピーですが、ある10代の男の子が第2次自転車活用推進計画を読んで、楽しさが欠けているとコメントされていました。男の子にとって初めての自由の翼が、また冒険の始まりが自転車で、今の時代も多分変わらないと思いますし、誰もが安全で楽しく自転車を活用する社会にしていきたいので、安全であれば多分快適になるので、安全で楽しい自転車みたいな形で、「楽しい」を入れた方が良いメッセージになるのかなと思いました。

あと、日本の特徴として、自転車と公共交通の接続というところが特徴かなというところもありますので、そこを書いてあるところも良いかなと思いましたし、何か他国と比較したところの特徴としてあるかなと思いました。

最後に、皆様のご発言にもあるように、徒歩との関係についてですが、今の日本の状況を考えても徒歩と自転車で暮らせる地域ということを決める必要がありそうです。そこでプラス公共交通との接続という形ですので、自転車だけというのはちょっと違和感があります。人中心と書いてあるのでそのあたりは表現しようとしているかと思うのですが、地域をゆっくり歩いたり、自転車程度の速度の他移動手段もあると思うので、そういったものに対して作る道路空間を再配分するきっかけが自転車の計画なんですという形でまとめた方がいかなと思いました。以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。それではどうぞ。

畑中委員： ありがとうございます。サイクルライフナビゲーターの絹代です。まず、ビジョンのご提示ありがとうございます。今色々な地域の自転車活用計画が新しいものになるみたいところで委員をやって会議に出席しているのですが、肌で感じる感覚として、だいぶ色々な自治体の気運が下がってきているなというのを感じます。決めてしまったから会議は開催するけれども、そこを受けて何か大きな新しいものを打ち出していこうという感じもない。ちょっと停滞期に入ったのかなと感じていて、私自身も今回の会議で、何か国としてこういうものを目指したいというものを強く出していただく必要があるのではないかと考えていたところにこのビジョンをいただきましたので、「おお、ビジョン来た」と思ったのですが、あくまで一個人の感覚としてですが、出てきたビジョンが新しい感じがなくて、過去にどこかで見たことがあるデジャブ感があるような気がしていて、今少し停滞してきたものを変えるには、そもそもビジョンは

何か理想像、こんな社会を描きたいというものをわかりやすく映像に近い形で描けるようなものを出して、それで、それを受け取った人が共感したり、行動が変わってきたりというものを狙って出すものなのではないかと感じています。各国のビジョンを見ると、日本のように社会を実現して暮らしを作るみたいなことよりも、自転車に乗って行こう、そのために良い社会を作ろうよ。自転車のある社会、例えばオーストリアはすごいなと思ったのですが、2040年はe-バイクが移動の中心的な役割になってくるとまで書き込んでいる。ここまでいくことが、今各先生方のご発言にあったように、日本の今の社会では難しいと思うのですが、国としてどういう未来を描きたいから皆さんに自転車を活用してもらいたいのかというのが伝わるものが一つキャッチコピーなりビジョンでも私はあって良いのではないかと感じました。

例えば日本は医療費も非常に深刻な問題になってきていて、一人一人がそれを肌で感じるような状況になってきていると思います。デンマークの事例を調べていたら、1km 自転車走行に変えると市に4.80クローネの利益が生まれるみたいな文言があったのですが、そういうふうにわかりやすく、自転車に乗り換えると経済換算でこんなにメリットがあるよみたいな、どういう指標があるかこれもしっかり検討しなければいけないと思うのですが、受け取る側が、そうだ、こんな良いことがあるから自転車を推進していく方向に切り替えようと思ってくれるような何か下支えのデータとか、根拠になるようなものも、このビジョンではなく、同時に計画の中に盛り込んで納得していただけるように進めた方が良いのではないかと感じました。

ビジョンの案に描かれていることは本当にすべてもっともで、素晴らしいことだと思うのですが、私自身は何か受け取った自治体の担当の方が、そうだ、自転車をやろうと思うようなもの、こんな社会を自分たちのまちでも描きたいと思ってくれるような文言が並んでいたら、ちょっと今の停滞しているものを変えられるのではないかと感じました。私からは以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。他は如何でしょうか。とりあえずよろしいですか。では、一旦ここで切ります。お願いします。

事務局： ありがとうございます。それぞれ貴重なご意見ですので、ビジョンの改定について、更に議論を深めたいと思います。

ビジョン自体については良いだろうということでご意見をいただけたのかなと思います。久野先生からいただきましたように、他の施策への目配せ、どのようにしていくか。確かに自転車活用だけでこの大きな目標である「持続可能、活力ある地域」が作れるというわけではございませんので、他の施策との目配せをどのように表現していくかというのは引き続き考えたいと思っております。また、健康長寿の関係でどのように自転車が貢献していくのかについては、アンケートのご意見の中でも、高齢者にとって乗りやすい自転車の開発であるとか、あるいは高齢者にきちんと自転車に乗っていただいて健康寿命を維持するみたいなご意見も多くいただいているところです。メーカーによっては、三輪の自転車をよりブラッシュアップして、高齢者にもやさしい乗り物に仕立てていくようなメーカーもいたり、あるいは色々な技術も出てきているかと思っておりますので、その辺の目配せもしながら書き込んでいけると良いかなと思っております。引き続き検討させていただきたいと存じます。

また、ロジックモデルのご意見がございました。どのようにロジックモデル自

体が組めるのかというのは事務局の方でも勉強してみたいと思いますので、引き続きご指導いただければと存じます。

高井委員からいただいた中で、優先順位のお話がありました。少しどのような形でビジョンの中に落とし込めるか、実際の文章の中でお示しできる部分はあるかなと思いますが、地方が取り組むに当たって国としてどのぐらい、優先順位がつけられるかというのはあるかもしれませんが、意識して更に議論を深めたいと思っております。ありがとうございます。

入谷委員からいただいた中で、具体の中身、あるいは何が課題なのかということについてビジョンでも触れるべきではないかということでもございました。この表現、下の細かい解説文の中で、確かに自転車のメリットばかり書いているような感じもございますので、課題も含めてきちんと一覧性のあるようなもののできるか、少し勉強をさせていただければと存じます。ありがとうございます。

久保田委員から、それぞれ各委員からもございましたが、ウォークブルの関係もございました。確かに自転車と徒歩の関係は今後も重要な議論かなと思ってございます。他の施策との関係も含めて、どのように整理をできるか考えていきたいと思っております。併せて、他のアンケート等々でも電動キックボードとの整理もちゃんとした方が良いのではないかというご意見も別途いただいているところでございますので、速度域が似ているような移動手段、徒歩も含めた施策との整理というのは事務局の方でもう少し整理をしていきたいと存じます。ありがとうございます。

楠田委員からのご意見の中で、日本も自転車大国なので、そういったメッセージも、ということでもございました。そういったことも踏まえた日本の特徴をもう少しビジョンの中に盛り込んだらということだと思っておりますので、そこはもう少し勉強させていただければと存じます。

その中で、それぞれの段落についてのご意見もございました。施策の順番であるとか、自転車産業への目配せが必要ではないか。安全・安心も大事だね。そういったところもございましたので、少しどのように反映できるか検討させていただきたいと存じます。

加えて、楽しさですね。確かに今のお示ししているビジョンがどうしても役人風で面白みがないかなとも感じるところでございます。おっしゃっていただいたように、これから自転車に初めて乗ろうとする人、あるいは畑中委員からもございましたが、若干気運が停滞している自治体の皆さんに、もう一度自転車活用推進計画をきっかけに頑張ろうと思っていただけるような新しい感じであるとか楽しい感じというのがどのように打ち出せるか。なかなか役人の不得意な分野かもしれませんが、考えて、ご意見を賜ればと思っております。

加えて、楠田委員からは、徒歩との関係も他の委員と同様にいただいたところですので、先ほど申し上げたとおり、勉強したいと存じます。

畑中委員からは、国としての熱意ということで、ビジョン自体は肯定的にご意見をいただいたところですが、新しい刷新的なイメージであるとか、あるいはわかりやすい自転車のメリットも踏まえて、メリット自体は本文の中で書ける部分を書くのかなということもあるかもしれませんが、どこで書くかも含めてご意見をいただければと考えております。

一旦答えておりますでしょうか。不足があれば更にご意見を頂戴できれば幸い

です。

国土交通省：総合政策局の星でございます。日頃は大変お世話になっております。

今色々ご議論いただきましたけれども、非常に大切な視点を沢山ご示唆いただいたと思っております。我々自身も同じ問題意識をほぼ持って今取り組ませていただいているところでございます。

私は3年間沖縄で勤務させていただいておりました。自家用車で通勤・通学をすることでGDPの6%が損失されているということをしきりにアピールして取り組ませていただきまして、高校生たちに自分たちで通学行動を考えさせるような授業をやらせていただきまして、地元から湧き上がるような形で、親を巻き込んで、社会を巻き込んで気運醸成されていくような取組にできればということで、公共交通と自転車を一体的に推進させていただいてきたところでございます。

今色々ビジョンを含めてご指摘がありましたが、東京に戻りまして実感したのは、全国での地方部の人口減少のあまりの加速でございます。驚くほどの加速が顕在化しておりまして、一部の地域では、先日行きましたら、2050年ごろまでに人口は70%失われる見通しであるというようなことの話もありました。

今、我々もそういったことに対応できる社会の仕組みに変えるべく、文部科学省、厚生労働省などと新しい人口減少に対応したしなやかな仕組みづくり、更にはそこからどのように立ち上がっていくかというような戦略をどうすべきか。今議論を一生懸命やらせていただいているところでございます。

自転車との関係でも、これから特に小中学校の統廃合が一層進む可能性がございまして、通学環境、教育の質をどのように安全を確保しながらやっていかなければいけないかというのは大きな社会の命題になっていると認識しております。

そういう厳しい状況であるからこそ、我々公共交通と自転車政策が一体となって、あらゆるレベルで、地域においても学校においてもそういった議論が進められ、学校の運営協議会などでもそういった議論がなされて、地域の方から湧き上がるような形で自転車利用の促進や、楽しい、あるいは安全で素晴らしいといった声が起こる。その結果として今回ビジョンでお示しさせていただいたような社会が実現したらというふうに希望しているところでございます。

今後、公共交通の計画と自転車の利用促進計画が一体的に地域で進むように働きかけや取組を進めさせていただければと思いますので、何卒よろしく願いいたします。

私は別の会議のためここで失礼させていただきますが、何卒そのようなことで今後もしもご示唆していただければありがたいと思います。ご指導本当にありがとうございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。新潟の湯沢町は知っていますね。自転車活用推進計画と地域公共交通計画を一緒に作った。そういう事例が出てきていますのでね。どうもありがとうございました。

他にという方もいらっしゃるでしょうけれども、久野先生の健康長寿に関する質問はお答えいただいたんでしたっけ。

事務局：はい。

屋井委員長：では、施策の面と、それから指標、このあたりを含めて、資料4全体ですが、ご

意見、ご質問をいただければと思います。如何でしょうか。

矢ヶ崎委員：意見というより質問したいことがありまして、先に発言の機会をいただきました。

私は観光が専門ですので、観光の分野に関してですが、9ページを見ながらと思っております。観光の分野においては、第2次の目標3が目標5にそのまま移行しているという流れだと思いますが、一番右側を見ますと、強化すべき施策の観点として、観光地域づくりや地域活性化に資する施策を強化するという、非常に心強く、非常に大事な文言を入れていただいておりますので、これは素晴らしいなと思います。まずもって感謝したいと思います。

それが強化すべき施策の視点であるとするならば、真ん中の次期計画の目標5に書いてあるように、サイクリング大会等の誘致、イベントの誘致と、それから環境整備という文言、これがちょっとどういう関係にあるのかなというのの一つです。

といいますのも、観光地域づくりや地域活性化ということになりますと、環境整備だけではなくて、加えて、どのように商流を作っていくのか、マーケットを作っていくのか。そしてサイクルツーリズムに関してのマーケットはこれまでから見て広がっているのか。そういうようなところについても力を発揮していくような施策というのが合わせ技で必要になってくると思うのですが、この計画においてはそういう商流を作ったりマーケットを作ったりという施策の以前のところまでやるというような役割分担を想定されているのかという、その質問が1点です。

もう一つの質問は、観光に関しては先ほどからもアンケートやヒアリング、そういうところのデータからしっかり出ていることですが、サイクルツーリズムの他に、例えば京都においても今マスコミの皆さんが盛んにオーバーツーリズムのことを報道されていますが、そういったことを解消するためにも人の少ない京都に人を誘導しよう。特に外国人旅行者を誘導しよう。そのときのツールとして自転車を作っていこう。要するに旅行者の域内移動において自転車を有効に活用するともっと色々なところに行ってもらえるのではないかと。いう発想から、シェアサイクル、あるいはキックボードの設置といったことが観光地の中で行われつつあります。そういった取組に関して、目標5で読めば良いのか、目標3で読めば良いのかというところが不明瞭になって参りました。私としては目標5の中に入れていただくことが良いと思っているんです。例えばアンケートの中でも、既に観光客や外国人居住者によるルール違反というものに対しての指摘が上がってきておりますので、恐らくしっかり説明をして、しっかりしたルールで乗ってもらわないと、またオーバーツーリズムの一端を担ぐみたいな報道がすぐに出てきて、ちょっと困ったことになりつつあるなということがあります。

質問2つになりますが、よろしく願いいたします。

屋井委員長：どうもありがとうございました。他にご発言はありますでしょうか。とりあえず質問よろしいですか。

事務局：矢ヶ崎委員、ありがとうございます。1つ目のご質問につきまして、まず考え方としまして、9ページの真ん中に書いてある施策は現行の施策を単純に振り分けただけでございまして、2つしかないのは、現行、目標3に紐づく施策が2つだけだったということで、自動的にそれをスライドした状況でございます。

おっしゃるように、今後、地域づくりとか、地域活性化に関する施策を目標に位置付けた上で、現行の計画ではないこれに関する施策を追加していきたいと思っております。ですので、先生おっしゃるように、マーケットづくりとか商流づくり、どのように自転車の観点で施策として打ち出せるかというのは今後観光庁様等とも議論かと思いますが、広く捉えて、先生がおっしゃることを踏まえて追加を是非していきたいと考えているところでございますので、むしろ何かございましたらご指導いただければ幸いです。

2つ目につきまして、位置付け方でございますが、再掲という考え方もございます。現行でもグレーのハッチをかけているところはどうしても目標にまたがる施策になると両方の目標に書き込むというやり方も取らせていただいているところでございますが、観光に施策の目的がフォーカスされているものについては目標5できちんと位置付けた方がメッセージ性としてはあるのかな、計画としてもきれいかなということもございますので、そのあたりを意識しながらと思っております。

今事務局で議論している内容ではございますが、現行計画で書いてあるサイクルツーリズムも、自転車そのものを楽しむためのサイクルツーリズムと、観光の足として自転車を使うものを混ぜて議論されているような印象も受けかねないような内容かなと思っておりますので、次期計画ではそこを、つまり自転車自体を楽しむために訪れるサイクルツーリズムと、観光地を巡って移動の距離とか訪問できる施設数を増やすための手段としての自転車の活用みたいな、少し明確に分けて位置付けた上で表現をしていきたい。その観点で、先生のおっしゃるようなオーバーツーリズムの観点で、域内移動で自転車を使うというのは是非施策として打ち出しをしていきたいと思っております。

併せて、その際、外国人に対する目配せというのもございました。これは安全・安心の観点でも確かにアンケートでいただいているところでございますので、そこも目配せしながら、施策であるとか、表現については気をつけて書ければいいなと思っております。ありがとうございます。

矢ヶ崎委員：よくわかりました。ありがとうございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では、久野先生、どうぞ。

久野委員：今の議論の外国人のところですが、先日からいくつかの自治体の相談を受けている中で、静岡のある自治体なのですが、人口の7%が外国人、すごい数ですよ。小学生1～6年生の小学生の数より外国人の数の方が多くなってきていて、ある面共生というような観点の中で非常に課題を抱えてきていて、これからもまだ増える。さっきの人口減とは逆に、その部分の割合で増えていく中で、安全とかルールの問題というものを共生していく中で、日本人だけのメッセージではなくなっている自治体が増えつつあるという現状の中で、今後計画の中にそういう観点をどういう形で見ていくのかということも少し検討する必要がありますのかなと今先生の話聞いて追加発言させていただきました。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。このあたりは警察庁が、今日はWEB参加ですか。

事務局：WEBです。

屋井委員長：何かご発言はありますか。

警察庁：お世話になっております。警察庁交通企画課の永沢と申します。私どもにおいても、訪日外国人や在留外国人をはじめとする外国人対策は非常に重要である

と認識をしております。今策定を進めております第12次交通安全基本計画においても反映すべき項目であると認識しておりますので、こちらの自転車活用推進計画についても同じ問題意識を持った上で策定に向けて取り組んでいきたいと思っております。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。それでは、楠田委員が発言される。よろしくお願いいたします。

楠田委員：よろしくお願いいたします。9ページについてですが、目標1の安全で快適な走行環境などの整備による良好な自転車利用環境の実現のところですが、色々活動を通じて日本の今の状況を見ると、先ほど星課長の発言があったように、地方都市においては結構学校の統廃合とか自転車の通学ということがかなり多いなと思っております。さらに、先ほど高齢者の方の外出であったり、観光客の方を鑑みますと、日本の場合、通学路をベースとして徒歩と自転車と両方、安全な空間を作ることによって高齢者の方も観光客の方も回遊性の高いような形で自転車に乗ることができたり歩くことができる。

また、自治体の状況を鑑みると、新たに自転車だけ何かしろとお伝えしてもやりにくいのですが、今使っている通学路を安全にしませんかというメッセージであると、特に学校の統廃合であったり、自転車関連事故が発生した学校であったりというところに非常に自転車の活用推進計画を作る、ネットワーク計画を作るというのはやりやすいような状況かなと思っております。

さらに、自転車での通勤のところで、駅までの通勤というところが日本の特徴となってきますので、通学、通勤の空間を徹底的に安全にして、他の公共交通であったり、車との関係ということをしっかり整理した上で、日本らしい形成の仕方ということを改めて整理する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：どうもありがとうございました。どうぞ。

畑中委員：ありがとうございます。絹代です。先ほど矢ヶ崎先生にサイクルツーリズムのことをお話しいただいたのですが、私も各地でサイクルツーリズムは地方自治体と動いております。今感じていることなどをお話しできたらと思います。まず、次期計画の中で、可能であれば第1期からナショナルサイクルルートを含めて色々話題になってきたサイクリングのジャパンブランドの確立というテーマがあったかと思えます。今の施策が非常に弱いものになっていて、国際的なサイクリング大会の誘致等は良いと思うのですが、国際的なサイクリング大会の誘致をするよりは、国内で海外の方が参加をされるイベントも増えていますので、むしろそういったものを情報発信していくとか、連動して何か一緒に盛り上げていくとか、国内にあるものをより海外に出していくというところにこれからシフトしても良いのではないかと感じます。

また、サイクルツーリズム、先ほど二分化、サイクリスト向けのものとは一般向けのものがあるという話があったのですが、走行環境だけではなくて、宿泊したり、体験があったり、飲食があったり、そういった経済関係のものとは循環しながら、リンクしながらいかないと、なかなか観光地域づくりにならない。

なので、次期はもう一歩進んで、日本とか地域の魅力を発信できるサイクルツーリズムであったり観光地域づくりというふうに、ちょっと走行環境から離れて、もう少し日本の魅力を出していく。

もう一つ課題だなと感じているのは、ナショナルサイクルルートにしても、統

一の評価規格がないというか、例えばそれぞれのルートに関して同じ指標があって、距離は長めだったり、アップダウンはこれぐらいみたいな形で評価をしたり、全部が統一した規格の中で日本がジャパンブランドとして押し出していますよという見え方が今ないように思うんです。なので、これから日本として日本のサイクリングをいかに海外に押し出していくかという、海外からの見え方も逆算をしながら、何か統一したジャパンブランドというものを確立していく方向に行っていたら良いのかなと思います。

話題になった安心・安全の部分ですが、今のところ施策が交通安全教室の開催の推進になっていて、フランスでも今幼少期から自転車教育のカリキュラムを作るというところなんだと改めて実感したのですが、目標としては、すべての自転車に乗る人に、ルールを理解して、交通社会の中でしっかり振る舞えることだと思うんです。なので、教室の開催というよりは、周知という言葉になるとまた弱くなってしまうのですが、もし可能であれば文部科学省とも連動して、学校のカリキュラムの中で伝えられるような工夫をしていく。学校でしっかりとルールを伝えていくという。最近タブレットを使って一つの学校で試験的に担任の先生に伝えてもらうという形で教室を行いました。ディスカッションをやっていたり。それがすごく機能をしたので、難しく交通安全教室をやるよりも、何かカリキュラムを作っていくって、子どもたちのうちに自転車に関する交通ルールがしっかり入っていくというのが目標で掲げられると、恐らく10年後、20年後、社会が変わってくると思うので、この書き方と書くものをもう一歩進めていただけたら良いなと思いました。私からは以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。他に如何でしょうか。

久保田委員：ビジョンのところに戻ってよろしいでしょうか。ビジョンの表現が気になるのですが、「誰もが安全・快適に自転車を活用できる」という表現で大丈夫なんですかね。つまりさっき言ったように、自転車に乗れない人も必ずいらっしやるわけで、そうすると誰もが活用できるということが表現としてどうかというのは非常に私は気になります。

それもあって、ちょっと今勝手ながら参考までに代替案をご披露させていただきます。例えば「誰にとっても安全・快適な自転車環境を実現し」みたいな表現であれば、誰にとっても良いことではないかと。それぐらいだったら日本国民全員が自転車に前向きになってくれるのではないかと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。他は如何でしょうか。WEB参加の方もよろしいですか。

高井委員：ブリヂストンサイクルの高井です。施策につきましては、次回の議題になるかと考えておりますが、目標3に「公共交通機関との連携強化」という項目がございます。これは、おそらく移動手段としての連携を強化するという趣旨かと理解しております。一方で、交通安全の観点から申し上げますと、事故は自動車・自転車・歩行者・二輪車など、異なる交通手段の接触によって発生しているのが現状です。自転車業界のみで事故を減らすには限界があり、現在では自動車メーカーや損害保険会社など、他業種との連携が急速に進んでおります。そのため、目標2に関連する施策として、「他業種との連携による交通安全の推進」についてもご検討いただけますと幸いです。具体的には、情報通信分野での協業などが想定されます。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。それでは、このあたりで一旦切ります。関係す

る方々にも是非ご発言いただければと思います。

事務局 : ありがとうございます。久野委員からのご質問は警察庁の方にお答えいただいたと存じます。

楠田委員から高齢者の安全の確保も踏まえて、通勤・通学と関連させた上で空間の整備であるとか進めていくのが良いのではないかというようなご意見をいただいたかと存じます。楠田委員ご自身も、中高の学校を拠点として見える化も含めた様々な取組をされていると承知しておりまして、その施策も踏まえて、今後の施策とか措置にも書き込んでいきたいと思っておりますが、通勤・通学の空間整備を軸として通行空間の整備であるとか安全性の確保の取組をどう進めていくか、今後も検討して、措置・施策の方に反映できるようにしていきたいと思っております。それがいわゆる日本らしさの自転車の空間の整備につながっていけば良いのかなと考えております。

畑中委員から、サイクルルートであるとかツーリズムの関係でいただいたところでございます。確かに現行の施策・措置ですと、少し一方的というか、おっしゃるとおり、国内の大会のPRもないかなと思います。各地ではツール・ド・フランスに出ている選手が出るような大きな大会とか、あるいは結構世界的なUCIのレベルの北海道のレースもあるかなと思いますので、そういったところの打ち出しも含めてなのかなとお聞きしておりました。

あとは、地域づくりの観点、これは是非観光庁とも議論しながら何か具体的な施策・措置を打ち出していきたいと思っております。その中で、地域の魅力がPRできるような中身になると良いなと思っております。

また、ジャパンブランドの観点、統一の評価というところで、どこまでできるかというのは議論かなと思いますが、たしか例としてはユーロヴェロの観点で、ヨーロッパでは統一の規格があって、それで評価されていると認識しております。それが日本でその基準で評価できる会社とか事業者もいるというのは認識しておりますので、そういったものがどこまで取り込めるかというのは少し勉強させていただければと思っております。

あとは、学校の教育の関係でございます。現行の施策、安全教室と銘打っているけれども、学校のカリキュラムの中できちんとルールをということでございました。確かにおっしゃるとおり、そのようにできれば、普段の授業の中で先生から教わって認識が深まるというのは当然あるかと思っておりますので、文部科学省とも議論させていただければと存じます。ありがとうございます。

久保田委員から具体的なビジョンのご提示ありがとうございます。恐縮でございます。是非参考にさせていただければと思います。「誰もが」と書きましたのは、確かに大丈夫かというのはあるかと存じますが、現状の思いとしては、高齢者であるとか障害者の方にとっても安全で快適に乗れるような自転車の開発というのでも込みで書かせていただいておりますが、ちょっと表現が強いかなというのもあるかと思っておりますので、先生に言っていた「誰にとっても」というのも盛り込みながら、事務局で改めて揉ませていただければと思います。本当にありがとうございます。

高井委員から、公共交通との連携の目配せでありますとか、自転車業界だけでは安全は無理というのがございました。私も自動車業界が対自転車、要は自動車にまつわる事故をゼロにするためには、今や自転車との事故をいかに減らすかというのに注力をし始めているというのはお聞きしているところで、色々な

ITS の技術も使った取組もされていると認識してございます。そのあたりのこと
の目配せもしながら、今後の施策・措置を考えていきたいと思っております
ので、ありがとうございます。

屋井委員長：以上ですか。他の関係する省庁の方、特に発言はありませんか。

楠田委員から発言がございまして、どうぞ。

楠田委員：度々すみません。今中高生の、特に楽しい乗り方を知らない中高生の話なので
すが、地方に行くと大人になった途端、自転車に乗らなくなる現象が起きてい
ます。楽しみを伝える交通安全教室もしていただきたい。自転車を嫌いになら
ないように、とにかく安全教育、通学路ということを作り上げた方がよいなど
思っております、特に教育の方なんです、そういった楽しい教育、楽しい
安全教育、あと色々な自転車があるよという楽しみも教えて一緒にできたらな
と思っております。

この前、笑い話なのですが、松江の方では自転車のヘルメットが義務化になっ
たということもあって、自転車に高校生が乗らなくなって、良いんでしょうけ
れども、バス通学に転換してしまったらしくて、バスの方が混雑したという笑
い話をしていたぐらい、本当に地方の方では自転車に乗りたくない子がいつば
いいらっしゃるんだなという事例なのですが、そういった状況も加味して、色々
な施策を考えていただけたらなと思っております。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。自転車を嫌いになるというか、自転車の利用
者が減っているということなのか。そういう話もあったり、子どもたちにあま
り乗せたくないとか、危ないとか、日本はあまり自転車を重視していないとか、
そういう国だから、何となく乗せたくない。そういうニュアンスの話を書くこ
とがあるのですが。だから、自転車活用推進計画を進めていって、真逆にとい
うか、逆に作用しているというのが仮に本当にあるならば、それは今回ビジョ
ンを立てる上でも非常に重要なポイントかなと思います。

何にしても、安全という、これは警察庁と国土交通省が主体的にやっていただ
かなければいけない部分ではあるのですが。原理原則の部分というか、一番ス
タートの部分がまだ国民の方々には方向感として見えていないというね。しよ
せん自動車を作っている自動車大国だし、自動車のためにあって、車道を自転
車なんかには渡さないだろうと、こういうふうに本気で言っている人がいますか
らね。ドイツとかイギリスとか自動車を作っている国でも大きく変わっている
という面があるので、そこら辺はしっかりとメッセージを伝えなければいけな
いタイミングかもしれないです。

どうもありがとうございました。私からも今の話、委員の方々の大変重要な大
切なご発言を沢山お聞きして関連してお話をさせていただきます。

今日いただいた意見を総括するというわけではないのですが、ひとつ大きなポ
イントは、この計画は国の計画であるということで、この国の計画と対になる
のが地方自治体に作っていただく計画なのです。ただ、今日の議論を聞いてい
てもはっきりしているように、地方にはまた地方として総合的に色々な観点か
ら取り組まなければいけない施策や方向感があるので、自転車活用推進計画を
単体で作ったときに、それがどれだけ実効力を持って地方の地域づくりに役立
つかという点は我々はここで考えないといけない。国としては、今回自転車を
本当に総合的に、総合的に捉えて、利用促進、環境にも、色々な面で役立つ自
転車を促進していこう。この計画を一丸となって関連する各省庁で役割を分担し

ながら進めていく。このメッセージを改めて明確に国民に発するというのは重要ですよ。

ただ、地方自治体に対しても、地方の中で同じことをやってもらうということではなくて、それぞれの自転車が役立つ分野において、それぞれの計画の目的、あるいは地域の需要と目的に照らしてしっかりと位置付けられてくれば、それで十分であろうと。

だから、恐らく地域交通とか観光交通を担う役割であれば地域公共交通計画と一体とした計画で作ってもらえば十分であるし、走行環境について重要だと思っている自治体であれば、従来、自転車活用推進計画ができる前から作ってきたような自転車のネットワーク計画だとか、ネットワークを改善する計画だとか、そういうものとしてしっかりと作ってもらうということもある。健康や環境面とか、そういうことであれば、そういう計画の中で一体的にするということもあるでしょうし、そこら辺のどういう計画を地方に期待しているかということも改めて国の計画の中でも位置付けておくとか、メッセージとして発出しておくとか、このあたりが重要なんだろうなと思いました。検討いただきたい。

それから、ウォーキングとの関係が随分議論になりましたが、自転車活用推進計画ができる前の、警察庁と国土交通省でスタートさせた時期のスタートラインというのは、歩行者の安全は第一だということでした。ほぼ日本だけが、自歩道というような規制によって歩道上で縦横無尽に自転車が走り回っていて、高齢社会、それから少子化で子どもたちの安全を一番重視しなければいけないという時代に、歩道上が無茶苦茶だという。これを何とかしなければいけないというのがスタートラインで、そのためにこそ自転車が歩道上ではないところを安全に走れる空間を他の国と同じように日本も作らなければいけないんだ。これがスタートで国としては始めたんです。

ただ、それが15年たってどれだけできたかということ、それは改めてしっかりとレビューして、なぜできていないかも含めて、日本は道路が狭いから、こういう理由で作れないんだというけれど、各国、紛れもなくやっていることは簡単で、再配分です。道路空間をどう再配分していくか。場合によっては道路を公園に変えたり何かして対応しています。大概どの場所でも渋滞は起こっていないんです。それはなぜかということ、自動車の利用者が賢いから、それにうまく順応できるという、そういうことなんです。

いずれにせよ、歩行者の安全を第一に考えながら進めていくんだという、その姿勢は忘れてはいけないので、だからミスリードするようであれば、そういうこともしっかりと書き、また健康上も歩く方がよっぽど良ければ歩いてもらうことが良いのだから、何も全員自転車に乗せなくて良いわけですからね。そういうミスリードをしないようにうまく書いてもらうというのが2点目です。

それから、国として大きなビジョンをしっかりと出すタイミングというのは私も大賛成で、今回の原案の中身もまだまだこれから検討するにしても、方向性としてしっかりとしたビジョンを、国の計画としての方向性と理念に相当するところ、これをしっかりと示していくというのは絶対にやってほしいと思います。ただ、中身については色々ご意見があって、私もその通りだと思うし、まだ検討を要すると思いますので、ここは若手の方々に、例えば各省庁の関係する方々の最若手でも良いから集まってもらって、ビジョン検討ワーキングみたいなも

のを作ってもらって、1か月集中議論してもらおうとか、何かそういうことをやってもらったら良いかなと思います。土田参事官以下、一生懸命考えていただいているのはその通りなのですが、ただ、世代によって色々感覚も違うし、若い世代の方々にピンと来てもらってというのが重要なことですからね。是非そんな取組もやっていただければと思います。

それから、ビジョンの建て付けとして、私はドイツみたいなものは賛成。すなわち、大したことをキャッチフレーズの中で言っていないんだけど、ただ、その言葉の意味が具体的な目標とセットになっているから、それぞれ何%上げるんだとか、倍増させるんだということにつながっています。2倍という数字につながっていますよとか、60%にするとか、そういうような目標を我々としても改めて立てることができれば、それを今度はフレーズに直していくみたいな順番でやる。すなわちフレーズは大したことないんだけど、でも中身はしっかりとやろうとしているというのが伝わる。そういうのも一方で重要な気がします。入谷委員からもあったように、問題解決型の計画をやめて、ビジョン型というか、そういうふうに変えるんだとしても、現状の把握をした上で、到達可能な何らかの、あるいはそれをやり遂げるというだけの何かを見せていかないと、本当に空疎な言葉だけになってしまうので、そんな工夫がいるように思いました。

最後ですが、ナショナルサイクルルートだとか、シェアサイクルだとか、サイクルトレインだとか、今回はサイクルシップというのが出てきましたが、そういうすごく特定の、しかし一方で非常に魅力的なポテンシャルを持っている取組が色々ありますよね。そういうものの議論を今日はあまり十分できていないところもあります。クオリティを上げたり、今日の畑中委員の話にありましたが、基準を作っていたり、そういうクオリティを上げていくような取組というのはまだ志半ばになっているので、シェアサイクルも公共交通としての位置付けが必要だという、こういう議論も非常によくわかるころでもありますし、サイクルトレインなんかも今一生懸命頑張っている。それが必ずしも横方向に展開したり、縦方向というか、更に一層広げていくという意味ではまだまだ十分なところでもないだろうし、色々なものを広げていく、改めてそういうきっかけに今回するべきだと思います。

ちょっと長くなりましたが、皆さんの話をお伺いして、また自分の意見を申し上げましたが、是非今日の多くの方々のご意見を参考にして検討を進めていただいて、次回の委員会に備えていただければと思います。

ご発言いただいている委員がまだいらっしゃいますが、よろしいですか。私が最後にまとめてしまったので、よろしいですかと言われても。

それでは、そういうことでまとめさせていただきました。次回の会議までには是非、必要があれば委員の方々に個別にお話をお伺いしたり、理解をお互いに深めていくようなこともやっていただければと思います。回数が多いと言ってもそんなに多くないですよ。資料5をお願いします。

事務局 : 委員長、ありがとうございます。委員長から頂戴したご指摘、それぞれ踏まえた上で、次回以降の資料に反映させていただきたいと存じます。ありがとうございます。

それでは、資料5です。今後の進め方ということで簡単にご紹介です。1ページ目、本日が9月10日、通算すると2回目、今年度1回目の会議でして、今年

度中にもう3回、計5回させていただいて、次期計画の策定ができればと事務局としては考えております。

今回は、具体的な施策とか措置、指標についてご議論いただければと考えております。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。如何でしょうか。

資料4の方で、目標の建て付け、ビジョンはまだこれから検討を続けるとして、施策ももちろんこれから検討なわけですが、目標を4つ作っていたのを今回5つにしますということで、言葉遣いや、それと施策の関係性についてはこれからですが、この5つにまずは今日のところは置いてあるわけですが、これについて特に大きな異論はないということがあるので、まずは次回までについてはこの5つをベースに検討を深掘りしていくという方向でさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

どうもありがとうございました。それでは、その辺りを前提にさらに深度化をして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。それでは、最後はそちらにマイクをお返しすればよろしいでしょうか。よろしく申し上げます。

3. 閉会

事務局：屋井委員長、ありがとうございました。本日の会議の議事概要、それから議事録につきましては、後日委員の皆様にご確認、ご了承いただいた上で、会議資料とともに自転車活用推進本部のホームページに公表させていただきます。

また、次回の会議につきましては、今資料5にありましたように10月から11月で予定をさせていただきますので、また改めてご連絡させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本日は多くのご意見をいただきありがとうございました。

以上をもちまして、令和7年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議を閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上