

令和7年度第2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10月27日 14:00～16:00

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2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。

本日は、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。どうぞよろしくお願いいたします。

本日、久野委員、高橋委員、矢ヶ崎委員は欠席となっております。

なお、本日の会議は机上にありますタブレットによりペーパーレスで行います。

万が一不具合などがございましたら事務局までお知らせください。

それでは、会議開催にあたりまして、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沓掛です。本日はご多忙の中、屋井委員長をはじめ、委員の皆様、当会議にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。

前回に引き続き、次期自転車活用推進計画の策定に向けての議論をお願いしたいと思いますが、前回9月に開催したときは、次期計画のビジョンや5つの目標といった計画の枠組みについて色々ご議論いただきました。その際いただいた意見を私ども関係する省庁と調整を重ねてまいりまして、本日は前回のそうしたビジョン、あるいは目標を具体化した施策、措置、指標を整理しまして、骨子案をご用意しております。本日はそれについて色々ご議論いただければと思っております。

また、今般、内閣が新しくなりまして、国土交通大臣には熊本4区選出の金子恭之先生が国土交通大臣として着任されました。もうご案内の方も多いかもしれませんが、国会議員の中でもひとときわ自転車に関心が高い先生でありますので、引き続きしっかりと関係省庁とも連携しながら議論を詰めていきたいと思っております。

本日、時間は限られておりますが、皆様方からの闊達なご意見をいただけますよう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した。沓掛局長におかれましては、公務のため、途中退席させていただきます。予定となっております。

続きまして、屋井委員長より一言ご挨拶をお願いいたします。

屋井委員長：屋井でございます。今日も大変お忙しい中、委員の皆様、それから関係省庁の皆様、お集まりいただきましてどうもありがとうございました。

今、沓掛局長からお話がありましたように、今回は、大変多くの方々から本当に貴重なご意見を沢山いただいて、そしてそれを考慮しながら今日改めて前回議論を踏まえたビジョンをはじめ、様々な資料が出てまいりました。

やはり自転車は世界的にはすごく関心が高まってきているわけでありまして、日本でもそういう素晴らしいというか、非常に良いタイミングでもありますので、

是非今回の第3次計画が今までとまた違う形で、新しい計画として中身が作られていくことを大いに期待しているところでありまして、色々な工夫ができると思っております。

今日もこの会場で、私、ここの会場で会議に参加することが結構多いのですが、こういう配置は初めてです。縦型であるのですが、でも各省庁と委員の皆様の距離がぐっと縮まったということでございまして、是非忌憚のないというか、今日もフランクに議論ができるのではないかと期待しています。

こういったというわけではないですが、色々な工夫をする余地が沢山残っている分野でありますので、今日も色々なアイデア、ご意見をいただいてまいりたいと思います。よろしくお願いします。

事務局 : ありがとうございます。

それでは、報道の方におかれましては、これ以降のカメラの撮影等のご遠慮いただくようお願いいたします。

沓掛局長は公務のため、こちらで退出となります。

各委員のご紹介につきましては、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、よろしくお願いします。

## 2. 議事

屋井委員長 : それでは、早速であります。議事次第の議事(1)次期計画のビジョンについて、事務局からご説明をよろしくお願いします。

事務局 : 自転車活用推進本部事務局次長、道路局参事官の土田でございます。私の方から説明をさせていただきます。

ちなみに、タブレット上、右側に小さく資料の1枚ずつがずらっと並んでいるかと思います。これは早送り、あるいは後ろに素早く戻る際にお使いいただきやすいかなと思います。私の説明の際も、時折参考資料を参照しますので、その際は左右どちらかの資料を下げてくださいと参考資料まで素早くたどり着けますので、適宜お使いいただければと思います。

事務局 : では、資料1「次期計画のビジョン」を説明させていただきます。参考資料4で、前回いただいたご意見をつけておりますが、その際に、ビジョンについて沢山ご意見を頂戴しました。そのご意見を簡単に右上に抽出しておりますが、ビジョンにつきましては、ウォークアブルの視点、自転車に乗れない人・乗らない人の配慮、対象の明確化をつけた方が良いのではないかと、健康長寿社会への配慮、日本の特徴への配慮、あるいは自治体が自転車に対する気運がより醸成されて前向きになるようにという沢山のご意見をいただいたところです。事務局としても悩みながら、改めてこのビジョンについて修正させていただきましたので、ご議論いただきたいと思います。

まず、気をつけた点としましては、前回お示ししたものが解説文的で、前向きさとか、理念的なものがちょっと欠けていたかなと思ひまして、理念の抽象的な表現も敢えて使いつつ、こんな世の中になると良いよねというようなところを書き下してみたつもりです。加えて、今回5つの目標ということで改めてお示ししていますが、その目標ごとにこういう社会になれば良いなという形でそれぞれ書き下した上で、ビジョンについても若干修正させていただきました。簡単に触れさせていただきます。まず①のところで、日本の特徴、実は世界有

数の自転車利用国であるとか、産業の基盤も厚く存在しているという目配せを書かせていただきました。

利用環境、あるいは交通安全については、まずは自転車活用の基盤なのだというところを書かせていただきつつ、ハード・ソフト両面からこれらの施策を一体的に推進して、自転車社会という表現を使いつつ、持続的発展ということで目指すのだというところ。

特にウォークアブルへの配慮のご意見を沢山いただきましたので、ちょっと厚めに書かせていただいております、敢えてアクティブモビリティということで、人中心に移動体系を構成する両輪というように表現をさせていただいた上で、まちづくり、交通政策と一体的に捉えて、地域交通ネットワークを形成していくのだと。その際、子ども、高齢者、こういった特出しもしつつ、人中心のまちづくりの実現への寄与を目指すということにさせていただきました。

健康についても、長寿社会の実現にも寄与するのだというところで、理念的に自転車を健康のインフラとして機能させたいという表現を敢えて使わせていただきました。

脱炭素についても書かせていただき、自転車を起点としてGXを目指すのだということで理念的に書いております。

ツーリズムの観点も、地域の経済循環を生み出すことを自転車でも貢献したいというところですか、移動手段の確保にも自転車として貢献したいという思いから、地域の資源を守りながら人の流れを生み出して新たな地方創生に寄与したいというところで書かせていただいております。

最後、少し解像度を高めて、2030年にこういう社会を目指すのだという中には、自転車、これは前回ある程度書かせていただいておりますが、徒歩、公共交通と並ぶような重要な交通手段の一つとして確立していきたいというところ。その自転車が役割を拡大して、都市でも地方でも自然な選択肢として根づくようなことになった上で、持続可能な社会を目指すのだというところでございます。

地方の目配せもちょっと書かせていただき、地域に応じた優先課題を明確にした施策が展開ということで、政策的な交通手段として自転車を位置づけたいというところで書かせていただいたところです。

これを踏まえて、ビジョンの表現についても、「誰もが」ではなく、「誰にとって」ということで変更させていただいた上で、安全・快適に自転車を活用できる環境を実現したいというのはあまり変えておりませんが、まずはそれによって自転車交通の役割を拡大したいのだと。これは自転車活用推進法の方でもこの旨が謳われているところですが、これを中間に挿入した上で、人と地域が調和した持続可能で豊かに暮らせる社会を目指す。「つくる」というのは、自転車もOne of themとして貢献するという意味合いも込めまして、「目指す」というふうにさせていただきました。

これである程度事務局としては各先生方のご意見を踏まえられたかと思いますが、またご意見を賜れればと思っております。

また、前回のご意見の中で、もっと前向きになれるような、ということもございました。一方で、ビジョン自体の表現で前向きさを更に出そうとするのは、閣議決定ということもあってなかなか難しいかなというのが事務局の考え方ですが、参考資料3をご覧くださいますと、他の政府計画でも、計画自体は少し

硬めの表現なのですが、チラシ、リーフレット、あるいはウェブページで噛み砕いて分かりやすく広報しているものがございます。中には噛み砕いた表現を敢えて別の表現で載せて伝えやすくしている資料もございましたので、こういったものを是非この自転車活用推進計画でもやっていければ良いと思っているところです。

また、ロジックモデルというご指摘もございました。参考資料2で、我々の計画における頭の整理ということで体系図をまとめております。まずビジョンがあり、それを支える目標が5つ、施策として30あり、その下に各省庁の協力のもと、仕事をする措置が書かれている。このような形で頭の整理のもとで今回のビジョンを策定しているということでございます。

またご意見を頂戴できれば幸いです。一旦以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、如何でしょうか。ご質問、ご意見があればよろしくお願いします。

久保田委員：久保田です。最初のところ、「誰にとっても」としていただいていると思いますが、私自身、まだ疑問が残るので、これを言うのは最後にしますが、確認のため発言させていただきます。最初の「誰にとっても安全・快適に自転車を活用できる」という意味ですが、前回申しましたが、視覚障害者の人は1人では自転車に乗れません。高齢者もある年齢からはもう乗れません。そういう人も「誰にとっても」として入れた場合、「自転車を活用できる」という表現が正しいのかどうか。こういう法律だからこういう表現になっているということなのかもしれないですが、そういう人たちは自転車を活用できるのか。自転車をうまくコントロールするというような、そういう人は歩道を歩くけれど、自転車が来て怖い思いをしないような状況を作るということまで含めて「自転車を活用する」という表現なのかどうか。これを見た人が、確かにそうだなと思える表現なのかどうか。私自身、まだちょっとどうなのかなと思ってしまっているのですが、事務局のお考えをお聞かせいただきたいと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。他に何か。

畑中委員：ビジョンはすごく良いなと思ったのですが、まず1点、骨子が添えられていて（資料3）、骨子の中でビジョンが8ページに出てきていたのですが、ビジョンのインパクトを活かすのであれば、8ページに説明があった後にこれが来ると急激にくすんでしまうので、冒頭で示せないかなと思いました。

というのも、色々な自治体とやりとりをしていて、繰り返しになってしまうのですが、強烈に感じるのが、今、気運が力を失っている。本当に自転車をやらなくちゃいけないのかな、やらなければいけないからやるみたいな感覚がすごくあるので、せっかくビジョンを立てるのであれば、地方自治体がそれを見て、ああやらなければいけないと感じてくれるインパクトがあったら良いなと思うのです。

○の7つ目に、「2030年には、自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立し、」とかなり踏み込んだことを言っているので、今回はこういう未来を描きたいのだというのを端的に受け取るようなフレーズが来て、その後これが来ても良いのかなと思いました。

○の1つ目の自転車が生活の質を高める交通手段というフレーズがすごく良いなと思ひまして、例えばビジョンを最初に掲げるときに、自転車は生活の質を高める交通手段であって、社会に利する色々な要素がありますよ、そこで安全・

快適に自転車を活用できるというふうの流れにいったら、何かやらなければいけない理由がもう少し明確になるかなと思いました。

今、自転車を進める中で多くの方々が車道に降りることの拒絶反応が非常に強いなと感じていて、何で車道に降りなければいけないかというのは、歩道を守るためだという理念というか、そもそものところが伝わってこないと自治体も動いてくれないのかなと思いました。

今、久保田先生から、誰もが使えるのかということのもあったのですが、○の2つ目に「誰にとっても安全で快適な走行空間」とあるのですが、歩行者と自転車、自動車が調和し、誰もが安全で快適に移動できる空間みたいな、歩行者の方も尊重したいからという意味合いのフレーズが一つ入ると、皆にとって住みやすい国にしたいというメッセージが伝わるのではないかなと思いました。歩道を守る、歩行者の方も安全になるような方向を目指しているという意味合いの言葉があったらすごく良いかなと思いました。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した。他は如何でしょうか。

楠田委員：モビリティジャーナリストの楠田でございます。ありがとうございます。私も非常に良いなと思って、素敵なビジョンになってきているなと思って、パッと見た瞬間嬉しく思いました。

ここで私が気になったのが、久保田先生と一緒に「誰にとっても」といきなり言ってしまうと良いのかなと。色が変わっているし、パッと入ってくるのでドキッとしてしまって、本当に誰でも乗れたらとても嬉しいなと思って、色々な方が乗っていらっしゃる姿を見ると、現状は皆誰でも乗れる状況の日本の道路ではないなと。これから目指すものだから、そうなるようにするのであればこれは良いのかなと思いつつ、悩みながら思った次第です。

文章の中から伝わっているところもあるのですが、繰り返しになるのですが、「安全で快適に」というところを、よかったら「安全で楽しく」という、楽しさが伝わるような文章があった方がわくわくするかなと思いました。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した。他は如何でしょうか。

この際だから私からも1点、ちょっと気になってきたので。是非ということでも必ずしもないのですが、前回は「買い物や通勤・通学等の」という言葉があって、「通勤」という言葉があったのですが、今回の中には通勤という言葉がなくなっている。通勤においても、特に地方都市では自転車を使ってもらいたいというのがあるし、そのあたりをどう考えているか教えてください。以上です。では、事務局、よろしいですか。

事務局：ありがとうございます。まず久保田委員から引き続き「誰にとっても」「誰もが」というところでご意見を頂戴しました。楠田委員からもあったと思います。事務局としても、前回ご意見をいただいて検討させていただいたときの理解としては、「誰もが」という表現ですと、まさにご懸念があったように、個人に着目して、どんな人でも、どんな状態でも、その個人個人が自転車を活用できるというふうに読まれてしまうかなと思いました。

一方で、「誰にとっても」と書くことによって、これは我々制度を持つ側、制度としてきちんと自転車を活用できるような仕組みを整えたり制度を整えたりすることによって、色々な方が自転車を安全・快適にということによって変更させていただいたつもりです。まだ表現が行き届かないということであれば、もう少し

事務局で揉ませていただければと思います。思いとしては、乗れない方、どうしても乗り切れない方に対しても活用できるというところというよりは、制度として整えることによって、乗れる人の範囲を広げるというようなニュアンスを込めて書かせていただいたところです。

畑中委員から、まずビジョンについての場所、後ほど骨子を見ていただきますが、その場所のご意見かなと思います。今、前文を入れて、その後、ビジョンから流れて、施策、措置という形にしておりますが、ご意見を踏まえて少し場所の入れ方については検討させていただければと思っております。

表現ぶりとして、交通手段として掲げていく中で、生活の質を高めるというところから謳ってみてはどうかということでありましたので、その表現ぶりについては改めて調整、相談させていただければと思います。

楠田委員から「楽しく」ということもございましたので、どこに挿入できるかというのは考えたいと思います。

また、屋井先生から「通勤」という言葉がなくなっているということでありました。今回表現が少し増えてしまった関係で、例示的なものを除いてしまったということがございますが、今の「楽しさ」とか「通勤」という言葉も含めて、どこかで復活できるように考えたいと思います。ご意見ありがとうございます。

歩行者を守るというところで、走行空間の表現も含めて、併せて検討できればと思います。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。最後の歩行者を守るというのは、歩道がある道は限られているけれども、大概幹線道路だと歩道を自転車走るのが前提みたいになっているところがある。そのあたり、何のためにというところは非常に重要だと私も思いますので、よろしくお願いします。

それでは、次に進ませていただいてよろしいですか。今の色々なご意見を踏まえて修正はしていただくということですが、難しいですね。全部入れていくと総花になりすぎた方向感になるのですが、結局色々なことを書いてあるけれど、何を言っているか分からないみたいになってしまうといけません。そこら辺をうまく、またこちらで考えていただきながらということになると思います。よろしくお願いします。

それでは、次の（２）次期計画の施策・措置・指標についてよろしくお願いします。

事務局： 続けて、土田から失礼いたします。資料は２－１、２－２、２－３を使わせていただきます。また、参考資料におきましても、参考資料１－１から１－３まで、新旧ベースでこれから説明する施策・措置・指標を一覧で載せておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

まず資料２－１からですが、施策ということでまとめさせていただきました。現行の施策ですと、２２施策ありますが、それを８個新しく施策を増やしまして、合計３０になっております。

前回もご議論いただいた中で、まず目標を５つに増やしたいと。その際に、強化すべき施策としてこんなものと考えていますということで、左側に掲げさせていただいたものです。

まず目標１ということで、通行区分、通行帯の整備も含めた利用環境について施策を強化したいということですが、これにつきましては、自転車通行空間の

計画的な整備でありますとか、それに向けた色々な施策、更には多様な自転車がでてきていることを踏まえた駐輪ニーズに応じて、駐輪場をきちんとそれに合わせて整備を推進していく、こういった観点で施策を拡充・追加をさせていただいているところです。

目標2のところでは、まさに青切符の導入を踏まえまして、交通ルール遵守に向けて施策を強化したいということでございました。警察庁様にもご協力を大きくいただきまして、3つ施策を追加させていただきつつ、強化をしたいと思っているところでございます。

例えば自転車利用者に対する指導、取り締まりをすることによる安全利用促進でありますとか、自転車に乗れる環境が必要ではないかというお声も多かったものですから、それに関する施策。情報技術、色々な技術が発達してきていますので、それを踏まえて事故の削減を推進していきましょう、こういったところもつけ加えております。

目標3においては、公共交通との連携を強化したいということで、自転車と地域の公共交通の連携であるとか、持ち込みを促進しましょうということを中心に施策を新規・拡充させていただいております。

目標4については、脱炭素ということで追加していきたいということでご相談させていただきまして、自転車を利用することで環境負荷を軽減させましょうということに加えて、自転車自体の環境負荷を下げていこうということで、サークキュラーエコノミーということで位置づけをさせていただいております。

目標5の観光の関係では、いわゆるサイクリングを目的とするサイクルツーリズムに加えて、自転車で地域を回っていただくような取組も含めて拡充したいと考えており、そこを新規として施策を位置づけております。

これらを踏まえて、具体的な措置ということで、資料2-2でまとめております。措置につきましても、現行、再掲込みで94ございますが、新規が35、拡充が25ということでございまして、117の措置まで増えているところです。これに当たっては、関係省庁の皆様に非常に大きくご議論いただきましてここまで増やすことができたということで、事務局として感謝を申し上げたいと思います。その内容をご説明させていただきます。

また、先程申し上げたように、こちらについては参考資料1-2におきまして一覧で整理しております。新規と拡充分、それぞれ色分けをしておりますので、適宜ご参照いただければと思います。資料2-2はその中から主な強化措置ということでまとめさせていただいているところです。

1～3ページについては一覧にしたものですので、4ページからご覧いただければと思います。それぞれ強化したい措置が置かれている現状を前段で整理しまして、強化したい措置を下に掲げているところです。

まず目標1、利用環境ということで、自転車通行空間をきちんと整備していきたい。そのためには自治体において自転車の活用の計画を作っていただく。更には自転車のネットワークの計画を作っていただく必要があるというところでもございまして、手引きの改定でありますとか、あるいは国と関係者で連携体制を既に調整会議ということで右にあるように動かし始めているところですが、こういったものも動かしながら、更にはガイドラインの改定、これは別途有識者会議でご議論いただいているところですが、そういった場も通じてガイドラインを改定しながら、自転車のネットワークの整備についての取組を強化して

いきたいと考えております。

5 ページですが、先程少し申し上げましたように、様々な大きさの自転車が増えてきてまいりました。特に子乗せ自転車と言われている後ろ、更には前後に子どもが乗せられるスペースがある自転車は従来の自転車よりもサイズが大きくて駐輪場に停めにくいというお声をアンケートや色々なところで伺っているところです。更には、三輪の自転車、カーゴバイクも出てきてまいりましたので、そういったものを捉えたサイクルラックに関する技術の見直しも含めた駐輪場への配慮の取組を新しく策定をさせていただきたいと思っております。

また、自転車ネットワークを策定する際に、自転車に関するデータを活用していきましょうということで位置づけたいと思っております。自転車に関する様々なデータが最近出てきておりますし、シェアサイクルのデータを含めて出てきてまいりましたので、そういったものを使いながら自転車ネットワークの計画であるとか整備に活用していきましょうということを位置づけさせていただいております。

6 ページですが、目標 2、安全・安心でございます。こちらは前回も含めて背景をご説明させていただいているところであり、自転車の事故をめぐる状況、あるいは青切符の導入を踏まえまして、それに関する措置を位置づけたいと考えております。例えば自動車の運転者に対して引き続き自転車の交通ルールであるとか、側方通過に関する安全確保、こういったものをきちんとお伝えをしていく、また、自転車の小売業者に対して、買うときにちゃんとその場で自転車の安全利用、交通ルールの説明をしていただくということもやりたい。更には、外国人のご議論が前回ありましたので、こちらは警察庁のご協力をいただきつつ書かせていただきますが、外国人の方に対して日本の交通ルール、マナーの理解を徹底させたいというところ。

売った後の点検整備も大事だということで、自転車販売店を核とした取組を、広報啓発を頑張りたいということで新しく位置づけたいと思っております。

ページ下段ですが、青切符の導入を踏まえまして、交通事故の発生状況を踏まえて指導・取り締まりを行っていくというところ。更にはモペットのご議論もありましたので、そういったペダル付き電動バイクの交通違反についてはきちんと取り締まりを強化していくということも書かせていただいております。

7 ページです。教育の関係も前回のご議論、あるいはアンケートのご意見の中でも多くございました。未就学児から高校生をはじめとして、ライフステージに応じてきちんと教育内容も細かく変えながら、関係機関、団体と連携して教育を行っていくということを書かせていただいているのに合わせて、交通安全教育をする指導者の側の方にも自転車のルールをきちんと理解していただくということもぜひやりたいと思っております。

ページ右側、自転車に乗れる環境がないというご意見も多くいただいているところですので、それを踏まえて公園などを活用した自転車の利用の好事例を収集して、全国の自治体の皆様に参考になるような形で何か発信できると良いかなと思っております。そういった取組も書かせていただいているところです。

8 ページです。技術の関係で、ITS を使って、路車間、車車間、それぞれ通信をし合うことによって自転車を通っていますよとか、今近づいていますよということを知ってもらおうというのが進んできてまいりました。これを位置づけた上で、



この技術を使って自転車と自動車、あるいは歩行者と自転車、こういった事故を削減していくのだという取組を書かせていただいております。

ページ右側、災害時でございます。災害時において、自転車の利用があり得るのではないかとということで、実際に現行の計画でも自転車を活用してパトロールをしていただくとか、避難所にシェアサイクルを置いて避難の方に移動手段として活用していただく。こんな取組もありますので、それを引き続き位置づけているところです。良い事例があれば是非発信していきたいと思っております。

9ページ、目標3です。移動環境ということで、公共交通との連携をしっかりと新しく進めたいと思っております。まずは地域交通計画といった形で他の計画と地域の移動の手段として公共交通、地域交通の一環としても自転車を捉えていただいて、計画づくりから一緒にやっていただくと良いなと思っております、それに関する取組。

ちなみに、例えば新潟県湯沢町では既に自転車計画と地域交通計画を一体化して1本で作ってくれているという事例もございますので、そういったものを広げていきたいと思っております。

それを具体化する取組の一つとして、公共交通がなかなか厳しい地域において、例えば廃校を拠点化して、そこに自転車で来ていただいて、集まった住民を公共交通で運ぶ。そういった形で、より今まで以上に自転車と公共交通が連携、補完するような取組も是非やりたいと思っております。

また、シェアサイクルについても引き続きしっかりとやりたいと思っており、例えば場所の良いマンションで附置義務駐輪場を用意しているけれども、公共交通等の利便性が高いがゆえに使われていないマンションも多くなっていると伺っています。そういったところをポートに転用するような支援もできたら良いなというところですか、あるいは技術面、MaaS的な観点で、シェアサイクル事業者は各地に複数ありますが、そのシステム連携を進めるためにAPIの標準化、システムをつなぎ込みやすくするような仕組みの標準化というものをすることによってポートの共有化を進めたいと思っております。

サイクルトレイン、サイクルバス、更には内航船の事業者の皆様からシップも入れてくれということで位置づけておりますが、そういったものを引き続きやりたいということと、それについても経路検索にきちんと乗るようにデジタル化を進める、こんな取組もしたいと思っております。

10ページです。自転車通勤は引き続き現行計画から続けてやりたいと思っております。ございまして、これは事例研究ですが、オランダにおけるOV-fietsと言われるような、オランダの鉄道事業者自らが駅近くにレンタルサイクルのポートを置いて、片側、要は目的地の駅から目的地までの移動手段を自ら自転車で提供している、こんなこともやっておられるので、そういった事例も発信することで、片側だけではなくて、両側を自転車で埋めるような取組もやっていきたいと思っております。

ページ右側、電動アシストも含めて、色々性能が上がってまいりました。これを高齢者、子育て世代の移動の足として更に活用してもらうために、初期整備、点検整備をきちんとやるというのに加えて、アシスト方法についても研究するということで位置づけをさせていただいております。

11ページ、目標4、健康長寿ということでありまして、引き続き健康づくり、

自転車を活用したものを発信していきたい。事例収集してやっていきたいと思っておりますのと、健康増進に係る取組の支援もやっていきたいと思っております。

ページ右側、カーボンニュートラルの関係では、まず一つが自転車の利用促進によってカーボンニュートラルに貢献するのだという観点で、環境省がやっておられるデコ活を通じて自転車移動を推進するでありますとか、道路法の改正によって位置づけております、公共用地にシェアサイクルポートをより多く設置するようなことを推進していきましょう、こういった取組を書かせていただいております。

ページ下段ですが、自転車自体の環境負荷を下げましょうということで、使用済み製品を自転車の製品としてリユースを促進していきましょうということ。ライクサイクルコストも意識して、自転車本体、あるいは部品の研究開発をしていきましょうというところ。電動アシストについてはバッテリーの適切な回収が必要という状況だと思いますので、その広報啓発も頑張ってもらいたいということを位置づけております。

12ページ、目標5、観光の関係です。ここは意識的にサイクリングを目的とするサイクルツーリズムと、観光地の移動手段として自転車を活用していただくというのを分けて書きたいと思っております。前段の方は引き続きサイクルートの受け入れ環境であるとか、情報発信、こういったものをしっかりと位置づけていく。更にはマウンテンバイクを活用しながらツーリズムを楽しむ様々な取組がありますので、そういったものを発信していくというところ。

ページ右側の移動の手段として観光地を巡っていただくという取組も新しく支援しますということで位置づけたいと思っております。

訪日外国人との関係では、先程の説明では、外国人に対する交通ルールということで別途書いておりますが、訪日外国人の皆様は自転車を使う際はシェアサイクルを使うことが多いかと思っておりますので、観光の文脈でもシェアサイクルのサービス事業者と連携して日本の交通ルールをきちんと守っていただくように周知する、こんな取組も新規に位置づけております。

13ページです。自転車を活用して地域活性化につなげていこうということで、サイクルスポーツ、自転車競技、イベント等、色々各地で行われてきているところですが、それをしっかりと地域活性化につなげるような取組を推進していきたい。更にはそういったものに取り組む人材の確保も合わせてやっていきたいと思っております。

ページ右側、国際イベントの関係ですが、2027年、愛媛でVelo-cityという自転車界の大きな国際会議誘致に成功しておりますが、それも頭出ししつつ、そういった国際会議の誘致開催に向けて引き続き検討したい。更にはVelo-cityの場において自転車の文化、技術、そういったものをしっかりと発信していく、これを新しく位置づけているところです。

ちょっと長くなっておりますが、引き続き、最後指標のご説明をさせていただきます。

今、申し上げた施策・措置に基づいて色々仕事をさせていただきたいと思っておりますが、それによって5つの目標を達成していきたいと思っており、ビジョンを含めて、それを評価する指標を新しく立てたいと思っております。

前回のご議論の中で、ビジョン、目標に分けて指標を整理したいということで

申し上げているところですが、それを整理しましたのが資料2－3です。

1 ページには、まずビジョンに紐づく指標としまして3つ書かせていただいております。ビジョンを達成することで、結果的にこうなると良いな、この状態を目指すのだという指標として、自転車の事故死者数を減らすというところ。自転車の分担率を上げたいというところ。自転車の利用率というところで、月に数回程度の頻度で利用する者の割合を取って利用率として上げたいというところを位置づけているところです。

2、3 ページでは、目標に紐づく指標ということで書かせていただいております。利用環境の観点では、まさに今回力を入れたい地方における自転車活用推進計画、どのぐらいの市区町村に作っていただくのか。更には、自転車のネットワークの計画の数を測っていききたいと思っております。

また、そもそもそういった取組をした結果として、自転車の通行空間の整備延長はどのぐらい延びるのかというところを新しく位置づけたいと思っております。

目標2の観点では、ヘルメットの着用率を測らせていただきたいと思っておりますのと、自賠責、自転車の損害賠償保険の加入率を、これは現行計画にございますが、引き続き測っていききたいというところ。

目標3につきまして、移動環境というところで、シェアサイクルがどのぐらいの市区町村で導入されているのかという数を測りたいのと、自転車通勤のプロジェクトの宣言企業・団体を測ることによって、自転車通勤の浸透具合を測りたい。

また、自転車の安全基準ということで、BAA、SG、JIS、こういったマークをつけると安心・安全だということを言っているところですので、その割合を引き続き測っていききたいというところ。

3 ページ、目標4、まずスポーツとしてのサイクリング行動者率というものが現行の統計で表れていますので、これをしっかりと追っていききたいというところ。

また、運動習慣ということで、自転車も含めた習慣者の割合、それによる、それも含めて健康寿命がどれぐらい延びるのだというところも併せて測っていききたいと思っております。

また、スポーツの関係では、スポーツに触れている方、週1回スポーツをやっている、これは自転車も込みの色々なスポーツ込みのものですが、自転車も入っているということで、これを指標化したいというところ。

また、環境の観点では、デコ活応援団の中で自転車も入っている移動に取り組む会員数というものがありますので、これを取っていききたいと思っております。

目標5、サイクリングの関係では、モデルルートを引き続き取りたいということと、あとは、移動の手段として自転車を使っておられる方を取りたいという考えのもとで、観光の統計の中で、国内旅行者の中でバイクも入ってしまっておりますが、バイク、自転車を利用した旅行者数が取れておりますので、その率を取っていききたいと考えております。

4 ページ以降、現行計画の指標の整理、あるいは指標ごとの細かい定義でありますとか、数字の考え方をお付けしているところです。一つ一つご紹介しますと長くなってしまうので、こちらはご覧いただいて、もしご不明なことがあればご指摘いただければと存じます。長くなりましたが、資料2関係は以上

でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございます。それでは、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。

私は全国の県庁や自治体から様々な相談を受け、対応しているところです。今回の計画案については、これまで受けた内容が基本的に網羅されており、包括的で意欲的なものになっていると感じています。その点は非常に楽しみです。

一方で、次に重要になるのは「本当にこれが実行できるかどうか」という点だと思います。計画の内容自体は理解できましたが、最終的に「この省庁がこの部分を担当する」というように、誰が・いつまでに・何をやるのかが明文化されるのかどうかは気になります。

この「誰が」という部分についても、ある程度はつきりさせていく形になるのでしょうか。以上です。

屋井委員長：今は、ご質問だから、まず先に答えてしまいましょう。

事務局：ご質問ありがとうございます。まさに誰が責任を持ってやっていくのかということは非常に大事だと思っております。今回、各省庁様とのご議論の中でも、実は117の措置でできていると申し上げましたが、それぞれ担当を決めておりますので、これを計画期間内にそれぞれの担当省庁様のもとでやっていただくという形になっております。

高井委員：分かりました。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す。計画ができ上がったときにはそれが分かるようになっていたのではしたけ。

事務局：対外的にそこは見せておりません。内部できちんと整理をさせていただいております。

屋井委員長：見せたって良いというか、見せている計画もあります。国土強靱化はみんな見せているのではないかな。分野によって違うけれど、どう見せるか。

事務局：現行はそれぞれの措置に担当する省庁は決まっておりますが、それは見えない形にしております。それぞれの担当ごとにやっていただいております、それをきちんとフォローアップしているという形になっています。

屋井委員長：どうもありがとうございました。他に如何でしょうか。

入谷委員：かなり細かい話ですが、資料2-3の指標の3ページのところで、目標4の健康長寿社会や脱炭素社会の実現のところで、新規の指標として運動習慣の割合と健康寿命の延伸について入れられるというお話ですが、これと自転車との関係というのは、自転車によって延びた、自転車を実施している、こういうところとの関係は出てくるのでしょうか。それとも単純にこの数字を見て、これが自転車の影響であると推測というか、それを前提とした目標となるのか、そのあたりをどうお考えなのか教えていただければと思います。

屋井委員長：これもご意見というよりもご質問になっているので先に答えてしまいましょう。

事務局：ご質問ありがとうございます。そこは厚生労働省とも議論をさせていただいたのですが、事務局の理解といたしましては、まず運動習慣の方は運動の中に自転車も入っているということです。この自転車活用を進めることによって運動習慣者の割合が、直接そのままということではないのですが、アウトカムの、結果的に運動習慣者が増えるということで寄与できるのではないかとということです。

健康寿命は、それよりももっとアウトカムの要素が大きくなっていくところで

はありますが、それによって健康寿命の延伸に一定の貢献ができるのではない  
か、貢献していきたいという思いの中で指標化をして、併せて測りたいという  
考えから記載をさせていただいているところです。

屋井委員長：よろしいですか。そういうお考えだということです。

入谷委員：そうすると、具体的に自転車でこれだけ増えたからということではなくて、多  
分それが良い影響を与えているだろうという想定のもとに指標とされるという  
ことですね。ありがとうございました。

屋井委員長：厚生労働省からコメントがあれば。ウェブで参加されていますよね。

厚生労働省：厚生労働省でございます。今お話がありましたように、厚生労働省の取組は運  
動や身体活動というところでありますので、自転車も含めた運動や身体活動の  
中でアウトカムが出てくる。今ご指摘があったように、自転車により健康寿命  
の延伸ということではございませんが、そのひとつの要素としてということ  
で今回入っております。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。では、どうぞ。

内藤委員：全く同じことを感じて、運動習慣、スポーツ習慣の調査に関わっているもので  
すから、このところがどうやって自転車のという形で考えるか。特に実施率  
についても、スポーツ実施率、一番大きいのはウォーキングのようなもので  
すので、むしろ調査の中に、一番の新規のところはそうなのですが、サイクリン  
グあるいは自転車を使った何かをしているかという、そういう質問項目を入れ  
ていくということをきちんとしていくことで継続的に変化を見ていける。それ  
も年代別に、子どもから中高齢者、男女別、高齢者までそのような調査をどこ  
かに入れるというのも一つのアイデアなのかなとは感じました。  
令和6年度の実施率が52.5%で、2年後に70%というのも結構大胆な目標  
になっていると思いました。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。

畑中委員：私も同じ部分なのですが、自転車のメリットが活かされていないということ  
を感じました。というのも、日本は体育でスポーツをやるので、スポーツという  
言葉へのアレルギーがかなり強い人が多いと言われていて、最近のリサーチの  
中でも、学生時代に運動をやっていた人は大人になっても運動する経験がある  
けれども、体育でしかスポーツをやっていなかった人はスポーツに自分は適性  
がないと思って大人になってからやらない人が多いという結果があったと記憶  
しています。

自転車の場合は、移動であったり、観光であったり、そういったもので動いて  
いくことがそのまま体に効果がある運動になってくるところがすごく大  
きなメリットで、それが世界的に支持されているのかなと思います。

今回のものを見ると、サイクルスポーツという言葉も非常に多くて、例えば一  
番気になったのが、「1回30分以上の運動を週2回以上実施」というのがある  
のですが、なかなか自転車で30分以上乗らないとカウントされないというの  
も厳しいですし、内藤先生とかご存知だと思いますが、最近継続時間が長くな  
くても、少し細切れであっても運動時間を積み立てることによってしっかりと体に効  
果があると言われていて、忙しい中でも皆様細かい時間に運動するみたいなこ  
とが割と広がってきています。そこに逆行してしまっている数値になっている  
など。ここが一番気になりました。

また、スポーツとしてのサイクリングと言われると、私自身、サイクリングは

するのですが、人生で1回もスポーツだと思ってサイクリングをしたことがなくて、サイクリングを楽しむために行っている。先程の意見の中でも楽しみというのがあったと思うのですが、スポーツを強調しすぎず、自転車に乗る時間を増やすとか、移動が車から自転車にシフトしてくることでメリットが生じるという部分と自転車の刺激を入れることで高齢者の方の転倒防止になったり、生活習慣病の予防になったりというメリットがありますので、自転車を生活に取り入れるという項目、あるいはスポーツという言葉を強調しない方が、色々な自治体のアレルギーというか、これはできないという反応もないと思いますし、もう少し現実的なのかなと思いました。

どこかにサイクルスポーツを通じて誰もが健康でいられる豊かな社会の実現を目指すと書いてあったのですが、恐らくサイクルスポーツは一般的な感じ方だと、レースとか、そういったものだと思うのです。そうしてくると、どんどん国民の皆様の感覚と自転車で生活活動強度を上げていくということが分離してしまうのではないかと感じます。多分狙いたいのは、一般的な皆様の生活活動強度が自転車を利用することで上がっていった健康増進につながる、健康寿命が延びるという部分だと思いますので、そこにつながるような項目を考えた方が現実的なのかなと思いました。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。他は如何でしょうか。目標4の指標のあたりが今集中的に議論になっていますが、指標に関する議論は次回もまたできるようです。今日色々ご意見はいただいております、また各省庁の間で検討していただくことができると思います。一方で、施策、措置についてご意見をいただければと思います。如何でしょうか。

楠田委員：モビリティジャーナリストの楠田でございます。全体的に皆様仰っているように、とても良い内容になってきているなと思いました。特に公共交通とか車の移動を見ている者からすると、交通分担率とか利用率が加わっている部分が非常に、他の移動手段からの転換とか連携という目線が加わっていて、自転車だけ浮いた観光とかスポーツだけに特化したものではなくなっているなど。日常生活にも利用できるものにやっといこうという思いを感じました。そう考えると、分担率で見ると、自転車の分担や公共交通の分担が高い地域と、そうではない地域で考え方が全く違うなと思っております。分けた方が良くないなと思っておりまして、特に都市部は車よりも利用しやすい公共交通とかシェアサイクルがあり、公共交通との連携や、駐輪場、シェアサイクルと他の公共交通との連携、その走行空間というものを整備していけば良いという話になると思います。そこに多様なモビリティが入っていくという話になると思うのですが、地方都市では圧倒的に車の交通分担率が高く、公共交通も自転車も大人になるとほぼ全く乗らない人が多いような状況ですので、その状況で自転車を使ってくださいというお話をしても、やっぱり興味がないわけですね。公共交通維持、または交通空白を減らしていこうということになるし、高齢者対策をどうしようという話になってきますので、そうすると、今利用しているのが誰かかというと、通学で使っている中高生か、または通勤にちょっと使っている大人の方になってきますので、通学をベースとして他の人にも乗っていただけるような環境を整備していき、観光につなげていくというようなストーリーで書いていくなどの見せ方が地方都市に対しては必要だと思います。そこで思うのが、資料2-2の4ページで、自転車ネットワーク計画を作って

いる自治体が伸び悩んでいると書いていらっしやって、前回の会議、これまでの会議もずっとそうなのですが、その理由は何でしょうか。やらないといけないという気運を作っていく必要があります、これからも目標数値を高く設定していくのであれば、その理由をちゃんと分析してやっていかないといけないと思うので、それを教えていただき、今まだないのでしたら、分析していただきたいと思いました。

7 ページですが、中高生の事故が増えています。これ、交通安全の教育だけのことで何とかゼロにしようとして書いてあるのですが、そのように取れるのですが、中高生の事故というのは教育だけでは不十分で、通学路の走行空間がちゃんとしていないので、特に中学校以降は徒歩も含めた通学空間がしっかりしていない、点検をしていないところも多いですので、そこをちゃんとやらないといけないですよ。それを含めて交通安全と通学路を、また、更に自転車の選び方ということの3つの視点からゼロを目指さないと、これは本当にゼロにはならないです。

その話から申し上げますと、全体的なこの施策を見ると、大人の方にフォーカスした内容になっていて、子ども、20歳までの方にフォーカスした内容がすごく薄いのではないかと思います。

先程畑中委員からもあったように、小さいときからの習慣とか、体を動かすということを当たり前に作らないと、大人になったら特に地方都市は全く動かなくなってしまうので、その生活習慣を如何に作っていったって、地域を愛でる、楽しむ、体を動かすということで環境にやさしく健康的な地域にしていくにはそういった小さいときからという積み重ねが必要かなと思っています。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。

久保田委員：久保田です。まず一つ、単純に分からないので教えていただきたいのですが、資料2-1の1ページの表を見ると、真ん中に縦に引き続き推進する施策が6、14、22とあります。これについて、資料2-2の措置一覧を見ると、この3つについては主な強化措置が空欄になっているわけですが、これはなぜなのか。これは単純に教えていただきたいと思います。

もうひとつは、同じ資料の2ページの一番上、公共交通との連携のことが書いてあって、これは非常に良いことだと思うのですが、例えば単純に考えて、サイクル&バスライドのような施策というのは非常に自転車とバスは親和性があるって良いということで、これはどんどんやっていくべきことだと思うのですが、一方で、各地の地域公共交通会議に出ていると、正直、特にバス会社の方は自転車を快く思っていないわけです。普段は自転車で通っていて、雨の日だけ急にバスが乗り切れなくて何とかしろと文句を言われると、バスは被害者意識すら持っている。そのバスと、あるいは公共交通と自転車をどう連携させるのかというのは実は非常に重たい課題だと思うのです。これについて、今回どういうふうに打ち出していくのかというのをぜひ教えていただきたいです。

最後について、例えばサイクル&バスライドを促進しようとした場合、分担率に影響することになってしまう可能性があって、要するに代表分担率だけで指標が良いのかということは考えていただく必要があるかなと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ご質問があったので、このあたりで切ります

かね。よろしくお願いします。

事務局 : ありがとうございます。指標4のところで複数ご意見をいただきました。私どもの理解としては、普段の自転車の利用について伸ばすことで表れる数字については、ビジョンの方で分担率や利用率を挙げさせていただいておりますので、こちらで測っていければ良いかなと思っているところです。

一方で、目標4については健康長寿ということを目標に掲げている観点から、日常の移動手段だけではなくて、スポーツとして、スポーツという表現がアレルギーを感じる方もいるということでしたが、ここではスポーツとして申し上げますけれども、スポーツとして自転車を利用するということももう一つの柱として考えたいと思っており、それを測るものとして目標4のところに指標を入れさせていただいているところです。

スポーツとしてのサイクリング行動者率が多分基本的に何らかやっているスポーツとして年に1日以上ということでありますので、それで幅広に対象にできるのではないかな。

更に、スポーツ実施率も同じように週1日でもやっていればということで幅広く受け止められるのではないかなというところ。

その習慣化した方について、運動習慣者としてその割合を取って、そういった人たちが積み重なると健康寿命の延伸にもつながっていくということが期待できるので、健康寿命ということで書いているところです。

加えて、なるべく既存の統計化されているデータを使うということも意識させていただき、今この立てつけになっているというところですので、改めてのご意見をいただければと思っているところです。

楠田委員からは施策の方でご意見をいただいたところでして、どうしてネットワーク計画や自転車活用計画の策定数が十分に伸びないのかというところでございます。これは色々な理由があるかなと思っているところではありますが、自治体から聞こえてきますのは、自治体において沢山課題がある中で、自転車の優先順位を高めるだけの課題の切迫性がないという状況でありますとか、あるいは作り方自体がよく分からないとか、メリットが分からない、こういった意見を沢山聞くところですので、それに対して1個ずつ丁寧に答えを出して解きほぐしていかないといけないなと考えているところです。

このため、途中で申し上げましたが、資料2-2の4ページ下段の真ん中あたりに調整会議というものを書きましたが、こういった色々な関係者が集まる、他の自治体も含めた県単位の会議を設置することで横並び意識を刺激しつつ、良い取組を隣がやっていけば真似したくなると思いますので、そういった場に使いたいと思って、ここでメリットを訴求しつつ、一方で、策定の手引きについてはより実効的・効率的に作れるように改定を進める。そういった取組を通じて計画策定数は上げていきたいと思っております。

都会の話だと思われないうんということはそのとおりかと思っておりますので、そこは意識して骨子の成文化をする際に気をつけていきたいと思っているところです。

指標も含めて大人にフォーカスしたものになっていないかというところですが、これは1度参考資料を見ていただくと良いのかなと思いましたが、実は通学路の件については一つ施策として位置づけており、今回拡充、新規も含めて取り組むつもりでして、参考資料1-2の施策番号9番のところ、よろしければそ



ちらを見ていただきたいと思います。通学時の安全確保をはじめ、交通安全教育を推進するということで、中学生、高校生、あるいは未就学児から高校生までのライフステージに着目して取組を追加しているところです。我々としても中高生を含めた子どものときからきちんと自転車に親しんでいただいて、青年になったら車を買って自転車に乗らないというようなことになるべくならないような環境をしっかりと作っていきたいと思っています。骨子の成文化の際にも工夫できると良いかなと思っています。

久保田先生から、資料の構成についてご質問をいただきました。資料2-1、こちらを引き続き推進する施策の考え方ですが、参考資料1-2を見ていただければと思います。こちらは、繰り返しになりますが、現行計画と3次計画を比べたときに拡充の部分、あるいは新規の追加の部分の色塗りしているところですが、施策番号6番、14番、22番については現行の計画の取組を引き続きしっかり進めるというものになっておりまして、内容自体はそこまで大きな変化はないのですが、3次計画においてもしっかりと頑張る施策ですので、引き続き推進というふうにさせていただいているところでございます。

資料2-2の主な強化措置におきましても、主に強化したものとして資料2-2の方で掲げているのは拡充の部分とか新規の部分から抜かせていただいているところですので、ここは敢えて「－」にしているという考え方でございます。その上で、バスとの連携の関係ですが、私どもとしては、地域交通、鉄道、バスと自転車をより深く連携させて、地域の移動手段、地域の交通を守っていききたいというのがまず理念としてございます。それをしっかりと計画の中でも書き込んでいきたいと思っております。

その連携のやり方ですが、イメージとしては、例えばバス停にシェアサイクルのポートを置く取組であるとか、バス停の近くに自転車の駐輪場を置いて乗り継ぎがしやすくなるような取組、既に各地でされている例がありますので、そういったものを念頭に置きながら取組を進めたいと思っております。

更には、バス自体に自転車を乗せるようなサイクルバスがありますが、それも地域の事情、あるいは交通事業者の事情が許せば、ぜひそこもひとつの取組として推進していきたいと思っております。

ですので、自転車をよく思っていないというバス事業者もいらっしゃるかもしれませんが、自転車も地域の移動手段を担う補完的、更には公共的な移動手段なのだという点について、バス会社、鉄道会社の方にも分かっていたくように、我々本部としてもしっかりと公共交通政策部門と連携しながら取り組みたいと思っております。

また、分担率のご指摘がございました。これは私の理解が足りていないかもしれませんが、指標の定義といたしまして、自転車を鉄道、バスの端末に用いたトリップも入れているところですので、バスを降りて自転車を使ったというものについては拾えているのかなと思っています。

お答えになっていれば幸いです。また不足があればご指摘をお願いいたします。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

久保田委員：分担率のことで、私、ちゃんと読んでなくて申し訳なかったですが、資料2-3の1ページの分担率の定義が今ご説明いただいたとおりということですね。

事務局 : はい。

久保田委員 : 代表の端末を足すというのがなかなか分りにくいのですが、とりあえず分かりました。

先程参考資料1-2でしたか、今回書いていない施策がちゃんと、例えば施策番号6番の生活道路のことは申し上げたいと思っていたのですが、前はゾーン30だったのですが、今回はゾーン30プラスにさせていただくというのは非常に良いことだと思うのですが、これは一般的な生活道路対策のことが書いてあるのですが、この記述の中に自転車をゾーン30プラスのような施策の中にどう位置づけるのかというのが実はこれまで必ずしも十分に考えられてこなかったことなので、自転車についてもこの中に記述を入れていただく方がこの計画としてはより良いし、色々なことが進むのではないかと思います。これは意見です。以上です。

屋井委員長 : 今のご意見はよろしいですか。

事務局 : ありがとうございます。どのように記載するかは関係機関と相談したいと思います。

屋井委員長 : 他は如何でしょうか。よろしいですか。

楠田委員 : 他の方が発言ないようでしたら確認させていただきたいのですが、先程ご説明くださった通学の安全の件ですが、通学時の安全確保など、自転車の交通安全教育の推進という施策にある未就学児から高校をはじめとするライフステージに応じたというところに対応しているということではよろしいでしょうか。

事務局 : はい。

楠田委員 : こちらに関して今お話をされていて、発言をしたのですが、これだと多分教育だけだと思うので、そこに通学路、自転車そのもの、ヘルメットの話もありますし、先程の久保田先生のお話で、乗り継いでくるのだったら公共交通と駐輪場の話も入ってきますし、バスの話も入ってくると思います。そのため、通学というものと通学路ということを切り分けて話をするのではなくて、交通安全だけではなくて、事故ゼロだけではなくて、交通分担率だとぶち切れてしまうので違うのですが、特に都市部だと徒歩になることが多いのですが、それ以外の移動手段が少ない離れたところになるともっぱら徒歩、自転車、バスという形で、自転車は非常に大事な移動手段なので、しっかりそこを注目してやった方が理解されやすいですし、事故は防げる人が多いのではないかというお話をしていますので、教育だけにとどまらないようにもっとしっかり書いていただいた方が良いと思います。以上です。

屋井委員長 : どうもありがとうございました。他にありますか。

入谷委員 : 細かい話で恐縮なのですが、次期計画指標の目標値が資料2-3の1ページから3ページにかけて書いてありますが、この中で、大体今回の計画で第3次に比べると目標値の数が上がっていると思うのですが、4ページの自転車損害賠償責任保険の加入率が、第2次計画では目標値が平成7年度で75%だったのが、今回令和12年度で65%と数が減っているのですが、これは何か理由があるのでしょうか。

屋井委員長 : 他に何かご質問、確認したいことがある方はいらっしゃいますか。

羽原委員 : 神戸大学大学院の羽原でございます。私の考えが進みすぎているのかもしれませんが、自転車というものを多様な自転車と言われているので、そうすると多様なモビリティということも範疇に入れて考えられるのかどうかということ

が課題になり、色々な自転車を色々な方法で活用することが可能であって、利用者も多用で、体が悪い人も使えるようなものを想定したり、あるいは不便なところでも使えたりするような、今も電動の色々な機能が沢山ついたものがありますので、そういうものを使うことも想定するのかなどについてお聞きしたい。

それから、地域的に、例えば工場内とか、空港内とか、あるいは施設の中だけだと、色々なものが自由に使えるので、そういうような使用の場所と機能のついた自転車により、まさに多様なモビリティへ拡大していくことも私は考えるべきだと思うのですが、その辺は如何でしょうか。

屋井委員長： どうもありがとうございました。前回か前々回か、そういった関連したご意見が出ましたが、多様な自転車と多様なモビリティがありますね。

他に確認したいことはありますか。なければこちら辺で一旦。

では、私の方から最後に確認というか、2、3点だけ申し上げて、事務局と関係する省庁のお答えをいただきたいと思います。

私の方からは、施策の中で、今回は利用環境と移動環境という2つの言葉をつけていただいたようなのですが、利用環境というもの自体もかなり幅広くて、走行環境とか、そういう非常に狭い話をどこかにしっかり書くべきだなと思います。そこが日本は弱いから。利用環境という言葉で何となくあやふやにすると色々なものをやらなければいけないという良い面もあるけれど、しっかりやらなければいけないところが若干曖昧になったりすることもあると思います。でも、利用環境の中で考えますというのは一つのスタンスですから、それはそれとして、一方で、移動環境というのが新たに出てくると、これは更に何かよく分からなくなってくるなと思います。

この移動環境というのは、私も言葉が見つからないけれど、もしかすると連携とか普及とか、そういう違う言葉で表現したようになるかもしれないので、これすべて全体が利用環境でもあるのですよね。自転車の活用推進だからですね。だから、そういう意味で言うとすべてが利用環境みたいな、自転車を使ってなんぼという計画を作っているわけだから、すべてが利用環境という表現だってあり得なくはない。だから、利用とか移動という言葉が複数出てくると余計分からなくなるので、そこは再整理をお願いしたいのが1点です。

それから、措置に関しては、たまたま今日の資料は、私が見るところでは、資料2-2の主な強化措置というところだけ見てしまうとミスリードする。これしか強化しないのかとか、他はトーンダウンするのかとか、そういう誤った理解をされてしまう心配が確かにあるなと改めて思いました。

それから、自転車専用通行帯における停車抑制対策の検討ということがありますが、これなんかこれだけ見ると何が強化なのだろうと思うのです。これだけでもトーンダウンではないかと思うので、例えば後ろの方の参考例、資料3の中身を見ると、「停車抑制対策の実施の検討」なんです。実施をするというところまでは言葉としては、しょせん検討なのですが、そう言っただけでは怒られてしまうので、とにかく実施までは一応考えた検討をするぞということが書かれている。ここは言葉が抜けてしまっただけなのですか？

いずれにしても、この表自体が意味している事柄が資料3における措置の表、こちらはしっかりと書かれていますので、そちらを見てもらうと抜けていることがないなと思えるようなことが書かれているのですが、資料2-2の方はそ

こがなかったなということでありました。

ですから、できれば強化措置が「検討」で終わっているというのは本当に強化なのだろうかと思うので、そこら辺は是非、「検討」というのはやらないのと同じでしょう。そういう言葉が強化に入ってくるのは寂しいし、トーンダウンという感じがします。そこは個人的な意見として申し上げました。

最後、指標のところですが、指標のところはまだ議論ができると言っても意見は言っておかなければいけないので。

目標1については、計画を策定した市区町村数を800市区町村に広げていくのだという目標値がある。個人的には、何度も言って申し訳ないけれど、計画を作るところが増えてもやってもらわないと意味がない。例えば将来自転車専用道路を作る沿道の方々との合意形成がその段階でできているのなら、これは計画を作る意味があるのですが、そんなことをやっている自治体は今ゼロでしょう。そういうことを考えると、整備延長、これは大変結構なのですが、計画の策定数と関係がやっぱりあるのです。これで見えてしまうと、800市区町村に増えたときに、1万2000kmというのは、ネットワークとしては2000km増えるのです。800市区町村で割ると2.5kmなのです。1自治体2.5km、車道混在のマークをつけますみたいな目標にも見えてしまう。もう少し工夫をしていく、メリハリのある効果的な整備をこれだけの目標感でやっていきますというか、目標にしていますという、そういうことが言えるようにしたら良いと思う。800市区町村と1万2000kmの関係がどうもバランス的によくないなと思います。

スポーツのところは先程沢山意見が出たのですが、新しく自転車をスポーツとしてされている方が増えているかどうかとか、週1日以上運動スポーツの実施率というのはデータを取っているのしょうから、その中で自転車というものをスポーツとしてやっている人が何%ぐらいいますとか、これをこのぐらい増やしますとか。自転車に関わるデータが取れないのだったら、今後できるようにしていくとか。そういうところも含めて検討していただければ、これは関係する省庁の方で対応していただかなければいけません、そういうこともあるかなと思いました。以上です。

それでは、今まで出てきた話に関して省庁の方からお話をいただければと思います。様々な自転車というのは経済産業省から何か話をしてもらえば良いかな。そこら辺から行きましょうか。

経済産業省：先生ありがとうございます。羽原先生もご意見をありがとうございます。まさにどのような自転車というところが今後できていくのかというところ、ご期待があるのだろうと思っております。

第2次計画におきましても、高齢者や障害者の方々が安全・快適に利用いただける自転車の研究・開発が行われることを支援するということで、ニーズを掘り起こしていく。どういう機能、どういう特徴が高齢者の方や障害者の方にご利用いただきやすい技術要素になっていくのかなど、主に基礎的な段階のものへの支援について取り組んできたところです。

もう少し市場に近い部分ですと、民間企業において自らの商売として取り組んでいただいているところであり、こちらはどちらかというと機能や技術が先というよりは、マーケット志向で行われるものと思われます。もう少し基礎的なところだと、ニーズの掘り起こし、どういうニーズがあり得るのかという基

礎的な部分、主に研究者の先生方がお得意とされる分野であり、これらについては私ども経済産業省の担当とするものとして、例えばこれまでも競輪等の収益を用いた補助事業においてもこれらをしっかり支援していく施策を持っております、こういった支援策をより研究者の先生方を含めて広い方々に研究に利用していただくよう、第3次計画においても、例えば、参考資料1－2の措置の新旧対照表でもお示ししておりますとおり、引き続きしっかり支援していくということで書いております。

今回第3次計画案ではいくつか研究・開発等に関する施策が提案されており、先生方からのどういう自転車が求められるのかといったご意見や研究ニーズも踏まえながら、しっかりサポートできればというふうに考えております。ありがとうございます。

屋井委員長：ありがとうございます。他は如何でしょうか。

警察庁：警察庁でございます。楠田先生から御指摘があった目標2の通学路の話についてですが、交通安全対策としては基本的に、交通安全教育、道路交通法を守らない人の取り締まり、そして自転車利用環境の整備といった3点を組み合わせて取り組んでいるところだと思います。

次期計画の施策案としては、目標1に「安全で快適な自転車ネットワーク整備等による良好な自転車利用環境の実現」という項目が設けられている一方で、事務局作成資料に掲載されているとおり、年代別死傷者数では中高生の自転車乗車中の事故に占める割合が多く、また高校生になると法的責任も生じるため、楠田委員御指摘の部分は、交通安全教育を主に記載しているという整理と我々は受け止めています。

記載方法としては、他のところに書いてある施策の再掲といった方法などを、国土交通省とよく相談したいと思います。

最後に、通学路の話で私が感じたことですが、小学生の通学路は、基本的には自宅がある地区ごとに決められていると思うのですが、通学時に自転車を利用することが多い高校生の通学路は、なかなか特定が難しいと思います。基本的には小学校の場合は警察や自治体、教育委員会と協議の上通学路が指定されているので分かりやすいのですが、高校生になると、どの道を通って通学するか特定が難しいところがあるので、自転車の利用が多いところを中心に自転車利用環境を整備するという発想はあるのかなと思います。この際、「通学路の環境整備」という言い方が適切かどうかは国土交通省とよく相談したいと思います。

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。

事務局：事務局からもお答えいたします。警察庁、経済産業省に補足いただいてありがとうございます。楠田委員からのご指摘については、警察庁からもあったように、措置としてはいくつか分散されているような気がします。あと、施策番号9番が教育というふうに施策として書いてある中ではありますが、通学路の安全点検というものが③にも位置づけたりしておりますので、再掲も含めて整理の仕方を工夫できるか相談していきたいと思っております。

入谷委員から保険の話がございました。現行の計画の指標の目標の立て方が、あるべき姿を見据えたときに75%というふうに記載をしているところなのですが、今回指標として継続という中で、新しく目標をどう立てるかという中で、現行計画ではあるべき目標から紐解いた水準を目標としていますが、なかなか

すぐに到達しきれていないような状況もありましたので、そこを少しトレンドから見据えた指標の取り方に改めさせていただいたために、このような形になっております。

屋井先生から、利用環境、移動環境という言葉遣いについてでございます。確かに私自身も今まで説明申し上げている中で、少し言葉が重複しているように取られかねないなと思うところもございましたので、先生とも改めて相談させていただきつつ、どういう表現が良いのか、骨子の成文化を図るまでに改めてご相談できればと思っております。

また、今回の資料のお示しの仕方がもしかしたら分かりにくかった点もあろうかと思いますが、いずれにしても参考資料1－2がすべて一覧にしたものでございまして、これを全部最初から最後まで説明すると少しお時間もかかるし、分かりにくいところもあろうかと思われましたので、事務局の方である程度抽出させていただいたのが資料2－2でしたが、併せて見ていただけますと幸いです。

その中で、表現が行き届かないところもありましたが、そこは改めて措置として表現を見直しつつ、成文化までに工夫をしたいと思っているところでございます。

指標の800市区町村と1万2000km、ここはちょっと悩ましいところがありますが、どう見せるかも含めて改めて事務局内でも関係課室を含めて調整をして相談を申し上げたいと思うところです。

目標4の指標についてはなかなか悩ましいところです。関係省庁では、自転車にフォーカスした統計を新たに措置するのなかなかリソース的に難しいところもあろうかと思っておりますので、目標4に沿って施策・措置を頑張ったときに、それが表れる指標として今回お示ししたものです。どこまでこれをブラッシュアップできるかということについては成文化の過程までもう少し関係省庁と相談したいと思いますが、指標として掲げるに当たってどこまでできるかというところはあるかなと思っております。

屋井委員長：どうもありがとうございました。資料3を先に説明してもらってから資料2に戻った方が良かったのかなと私も今思ったりしています。資料3を説明してください。

事務局：では、今ご説明申し上げたビジョンから措置に至るまでの内容を踏まえて、今回事務局の方で骨子として少し文章化を試みております。

今日ご議論をいただきました上で、次回の有識者会議においては、これに肉付けをして更に文章化といいますか、計画の素案としてお示しをしたいと思っております。

畑中委員から、既にビジョンの場所についてはご意見をいただいたところですが、現行の立てつけとしましては、目次を見ていただければと思いますが、総論といたしまして、この計画自体の位置づけ、そして計画期間を5年としたいということ、自転車をめぐる現状と課題を整理させていただいた上で、それを踏まえて、ビジョン、目標、施策、措置が書かれている。5番目に計画を推進するために必要な事項ということで書かせていただいている次第です。

中身自体は、細かな説明はいたしません、まずさらっとめくりながら見ていただければと思いますが、総論として、2ページについては計画の位置づけ、計画期間は2030年度までにするというのを記載しています。

3 ページ以降は現状と課題ということで、それぞれ今回新しく目標として位置づけをいたしました5つの分野から現状と課題を整理させていただいております。それが7ページまでになっております。

そういったことを踏まえて、ビジョンを掲げるということで、8～9ページに記載をして、10ページにそのビジョン、更には現状と課題に対応するために目標を今回は5つ定めたいというところ。以降、5つの目標ごとに、目標の考え方、この目標を達成することでこんなことを目指したいというふうに書いた上で、それを支える、実施すべき施策ということで箇条書きにしている。更にその目標達成を測る指標としてこういうものを位置づけるのだということで、それぞれ下書いているものが15ページまで続くという構成にしております。117の措置につきましては、16ページですが、施策を着実に実施するために措置について定めましょうということで、こちらは後ろに別紙という形で別につけているところです。

17ページから現行計画も同じように書いているところではありますが、引き続き関係者の連携・協力が必要ですので頑張りますということでもありますとか、計画のフォローアップの関係、調査、広報活動の関係等々を書かせていただいているところです。骨子について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。何かご発言はここにありますか。

楠田委員：度々失礼いたします。モビリティジャーナリストの楠田でございます。多様な自転車先程あったと思うのですが、これは前回の会議で私が一生懸命言っ入れていただいたのかと思っているのですが、そこで事務局の方に確認がございまして、特定小型電動機付自転車というふうに書いてあるのですが、自転車のみならず、低速のモビリティを含めて全体的にも考慮して作っていく計画ですよという理解で良いのでしょうか。最近ではシェアサイクルの中でも特定小型が入ってきていて、自転車か特定小型かというのが分からないようなものも入ってきていて、次はもっと着座の二輪とか三輪、四輪というのも登場してきて、同じ走行環境を共にするのですが、これは自転車と決めてしまうのか、それも含めて考えようとしているのかというところが改めて気になりました。本当は低速モビリティという形で一緒に考えた方が良いのではないかと思います。

もう一つが通学路のお話ですが、先程は警察庁、ありがとうございます。そのとおりで、交通安全だけではなくて、整備、環境が3点セットというのは本当にそうだと思っております。私もそう考えているのですが、書いてあるものをパッと見たときに分かりにくくて、地方都市においては良好な自転車利用環境を作るのは正直通学路だと思うのです。徒歩と自転車の通学路がちゃんとしていけば、小学校、中学校、高校の通学路空間がちゃんとしていけば、恐らく高齢者の方にとっても観光客にとっても安全なものになるなと思っています。だから、通学をやりたいだけではなくて、安全な地方都市を作るためにはどうしたら良いかということで通学路に関して一生懸命言っているという感じです。

そこで、高校生をどうするかみたいなところもあるのですが、仰るとおり、中学校までは結構やりやすく、次に高校生をどうするか。これは公共交通も同じで、公共交通のバスの廃線とか、鉄道をどうするというお話で皆様話をされているのですが、実は利用実態をちゃんと押さえていなくて、高校とお話をしないという自治体がすごく多くて、これは自転車だからとかではなくて、高校

生になる３年生とか高校生の春にアンケートをして、どこからどこまで何を利用していますかとか、危ない場所はないですかというふうに聞くだけでも全然違うと思うのですが、利用実態をちゃんと把握しながら、安全な通学路を作れていますかというところをアンケートだけでもしっかりやりつつ、公共交通、自転車、徒歩を含めて通学というものを考えていけないかと思っています。それで、実行していくのをどうするかというのが市だけでは結構難しいところがあるので、例えば会議体を作るというお話もあったのですが、県で一括してノウハウをまとめ、各自治体でリソースが足りないところとかはお手伝いしにいくとか、一緒に作りに行くとか、そういった福岡県の事例があるのですが、そういった形で一自治体だけでなく、県単位で一緒にやっていこうみたいな組織体でやるのもひとつの手ではないかなと思っています。以上でございます。

屋井委員長：ご意見として承っていいですか。時間の関係もあります。他はよろしいでしょうか。資料３は皆様またお読みいただいて、ご意見等が今の段階であれば、お手数ですが、事務局にお出しいただくということにしたいと思います。

別紙がありまして、ここに現状でお考えのすべての施策が書いてあります。ここもしっかりとお読みいただければと思います。

それでは、そういうことにさせていただいて、資料４の次の議題に入りましょうか。よろしくお願いいたします。

事務局：今後の進め方ということでございます。本日１０月２７日ということで、ビジョンから骨子に至るまでご議論をいただいたところです。

本日いただいたご意見を踏まえまして、次回、年末ごろを改めて計画したいと思います。通算４回目、今年度３回目の会議を開催したく存じます。

その際には、今日の骨子案に肉付けをいたしまして、素案としてお示しをしたいと思います。そこで改めてご意見をいただき、年明けにはパブリックコメントにかけさせてもらった上で、年度末に向かっていきたいと思っています。ところです。

この間、様々なご意見を改めて、今日の会議を踏まえて別途ご意見をいただければと思いますし、それらも合わせてこの素案に盛り込んでいきたいと考えているところでございます。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。それ以外の資料は今説明する必要はないですね。

事務局：はい。参考資料についてはさっき触れさせていただいたところでございます。

屋井委員長：政府計画の広報に関する事例は何かありましたでしょうか。

事務局：ビジョンのところで少し触れました。前向きに広報している例がありますので、これも参考にしながら、楽しさとか、前向きさを更に伝えていきたいと思って作った資料です。

屋井委員長：分かりました。今後の進め方に関して何かご意見、ご質問はありますか。

私の方からは、どの段階かは何とも言えないし、そちらもなかなか手いっぱいで大変だから余計な仕事を増やしてはいけないのですが、前回も多くの方々にご意見をいただいて、色々なご意見がありましたね。ヒアリングをしたり、あるいは自由にアンケートみたいに答えていただいたり。今こうやって骨子が出てきて、ある程度ビジョンや施策、措置がはっきりしてきて、方向感がはっきりしてきているので、意見を出したい方に、出したいというのは変だけれど、この段階で何かを伝えたいという方がいたら受け止められるような、そういう気楽な企画というか、フリーフォーマットでも良いから自由形式でも良いから、



何かそういうのを開設できませんか。ウェブ上でも良いから。最後にやるパブリックコメントは大体計画が決まっているときにやるでしょう。その前の段階でやっていくのはどうかと思うので、ご検討いただければありがたいと思います。

他は如何でしょうか。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、今日は様々な議論をいただいているところでありますが、大きく分けると、一番重要なのは骨子案なのです。説明は短かったし、後で読んでいただくということなのですが、それは前提なのですが、ただ、中身の中で特に重要なのがビジョンということでありました。

ビジョンの文言については色々ご意見もありましたので、今後事務局側、省庁の中で色々ご検討いただいて確定に向けて作業していただくわけですが、全体の構成とか、あるいは最初にある大きな3行の言葉ですとか、あのあたりについて、文言を色々工夫することはあるのですが、全体的な構成についてはこんなところで良いかなと思うのですが、特にそこについてのご異論はなかったように思うので、全体構成はこんなところでよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

では、久保田先生のご懸念の点等色々ありましたので、それはもう少し検討していただくことにしましょう。

それから、施策についてですが、施策はかなり数を増やして、かなりチャレンジングな計画になっていくということなのですが、施策について、これが抜けているとか、こういう大きな枠組みが必要だという議論は既に今日も出てきてはいないので、これについては概ねこの方向性で次回まで検討継続してよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、あとは措置とか指標、このあたりは今日の議論を踏まえて次回提案をいただいて、それまでにもし他の外部の方からも色々な意見があれば、それらも踏まえながら次回の委員会で引き続き検討するということになると思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、そういうことで今日は概ね時間になっていますので、どうもありがとうございました。議事は事務局にお戻ししたいと思います。

### 3. 閉会

事務局：屋井委員長、ありがとうございました。

最後に、自転車活用推進本部事務局長代理、道路局審議官の富山より閉会のご挨拶を申し上げます。

富山審議官：事務局長代理、審議官の富山でございます。委員の先生方には、本日、大変前向き、かつ多様なご意見をいただきましてありがとうございました。

ご意見を伺って考えておりましたが、やはり自転車活用推進計画自体は国が各省庁と協力して作るものでありますが、実際に現場で動かしていくのは自治体なのだろうというところでもあります。如何に自治体の方々に問題意識を持っていただき、また魅力を感じていただいて、この自転車活用推進計画を実現していくかという点で、今日様々なご意見をいただきました。

まず、ビジョンにつきましては、楽しく、わくわくという言葉もありましたが、ここのインパクトをいかに演出していくかというところもこれからしっかりブラッシュアップしなければいけないなと思っております。

また、本体に当たります措置、指標といったところにおきましては、地方の視点といったことであるとか、高校生、通学に着目した考え方、そういったところも少しヒントになるのかなと思って伺っておりました。特に今地方では地域公共交通に関する問題意識というのが非常に高くありますので、そういったところと如何につないでいくかというのも一つポイントになるのかなということも考えております。

いずれにしても、実施後の体制の充実なども念頭に置きながら今後、本日いただきましたご意見、またこれから次回に向けて、できれば本体、骨子の方のご意見を頂戴できればと思いますが、そこに関する検討を更に進めて、次回もう少しまとまった案をお示しできたらなと思います。

本日の会議、ありがとうございました。

事務局 : 富山審議官、ありがとうございました。

本日の会議の議事概要及び議事録につきましては、委員の皆様に内容のご了解をいただいた上で、会議資料とともに後日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ます。

本日も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2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。本日はありがとうございました。

以上