

令和7年度第4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8年3月9日10:00～11:30

場所：中央合同庁舎第2号館 高層棟地下1階 国土交通省第2会議室A・B

1. 開会

事務局：定刻になりましたので、会議を始めさせていただければと思います。ただいまから令和7年度第4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。本日は大変お忙しいところご参加くださりまして誠にありがとうございます。本日の司会を務めさせていただきます国土交通省道路局の原田です。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、羽原委員におかれましてはオンラインでの参加となっております。

本日の会議につきましては、机上にありますタブレットを使いましてペーパーレスで行わせていただきますが、次期自転車活用推進計画の案、今回資料2-1ですが、そちらについては素案からの差分がわかるようにということで、見え消し版を紙でもお配りさせていただいているところです。タブレット等、万が一不具合等がありましたら事務局までお知らせください。

それでは、会議の開催にあたりまして、本日、自転車活用推進本部事務局長、道路局長の杓掛が公務により欠席となっておりますので、事務局長代理で道路局審議官の富山よりご挨拶申し上げます。

富山審議官：事務局長代理を務めております富山でございます。本日は大変お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

この会議、前は年末、12月に開催をいたしました。そのときご議論いただいた素案につきまして、予定どおり1月上旬から1カ月ほどパブリックコメントに供させていただいたところでございます。その結果として65件のご意見をいただきました。そこそこ多いのではないかと考えております。

内容につきましてもかなり多岐にわたっておりまして、自転車の通行空間の優先的な整備に関することであるとか、自転車に対する安全教育の推進、そういったものの重要性を指摘するもの、あるいはサイクルツーリズムに関して、サイクルトレインでありますとか、日常利用との両立といったことに関しての意見、そういったものが寄せられています。後ほど詳しくご紹介させていただきます。こういったご意見を可能な限り踏まえて、今回の委員会においては計画の案として提示をさせていただいたところでございます。

先の話になりますが、この計画につきましては、これまでご協力いただいてまとまってきたところ、これを今後閣議決定に向けた計画の案として、今回の会議でできればとりまとめてまいりたいと思っております。閣議決定に向けては、関係大臣による自転車活用推進本部会合とか、そういったプロセスも踏んで、来年度早期の閣議決定、これを目指してまいりたいと思っております。

今日、この委員会としては5回目になりますが、ぜひ遠慮なく活発なご議論をいただいて最終的な案をより良いものにし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。ありがとうございます。

事務局：富山審議官、ありがとうございました。

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：皆さま、年度末の大変お忙しい中、どうもありがとうございます。第4回ということになりました。

今富山審議官からの話がありましたが、前回の会議以降も多くの方々のご意見をいただき、とても良い計画案になったなと思います。この間、本部事務局の方々をはじめ、関係する各省庁の皆さん、大変ご尽力いただきましてどうもありがとうございます。

従来の前例にこだわらず、新しいビジョンを入れたり、そして前向きな表現も沢山入っている、すごくチャレンジングな計画になっていると思います。ですから、これが閣議決定されて国の計画になった暁には、ぜひその内容が実行できるように鋭意皆さまにも取り組んでいただきたいと思いますし、我々もぜひ全力を尽くして新しい日本における自転車の様々な環境の整備に尽力できるように貢献をしていきたいと思っていますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思っています。どうもありがとうございました。

事務局：屋井委員長、ありがとうございました。それでは、報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影等はご遠慮いただくようお願いいたします。各委員の皆さまのご紹介につきましては、配席図等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いては屋井委員長にお願いしたいと思っています。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、お手元の資料に議事次第がございますが、議事が(1)から(3)まであります。今日はまず(1)と(2)を一括して説明いただいて、それで審議をいただきたいと思います。それでは、よろしくお願ひします。

事務局：自転車活用推進本部事務局次長、土田でございます。私のほうから、議事(1)、(2)につきまして、資料1から2までで説明させていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

まず、資料の構成の考え方を先に申し上げたいと思います。

冒頭ありましたように、本年1月上旬から1カ月間、パブリックコメントをかけさせていただきました。そこでいただいた65件のご意見そのものを、原文まま参考資料2でお付けしております。こちらを見ていただくと意見番号が65までございますが、1つのご意見で複数の箇所にもわたるご意見をいただいている方が多くあります。これらを個別の意見ごとに細分化してみますと、大体180件ぐらいご意見があるかなと思っておりまして、それらについて内容・項目ごとに分類をさせていただいたのが資料1-2になります。その際、少し色々な表現ぶりがありましたので、事務局のほうで、なるべく意図を変えずに表現を丸めた形にさせていただいたのが資料1-2です。

資料1-2を見ていただきますと、該当箇所という左側のところに、総論、ビジョン、目標1から5というふうに書いてございますが、これは計画の案の構成に則って左側を書かせていただいております、それらについての関連するご意見を、この65件を細分化したのから整理をし直したものが計画素案に対する意見ということでまとめております。それについて、それぞれ考え方を右側に記しているというのが資料1-2です。

資料1-1のほうをまずご覧いただければと思います。沢山ご意見をいただきましたので、それぞれについてご紹介することはこの場では捨象したいと思いますが、まず、めくっていただいた3枚目に主な意見を付けさせていただきましたが、それぞれの項目について多くの意見をいただいております。

ビジョンについても、ちょっと表現が概念すぎるのではないかと、通年の自転車利用を目指すべきではないかというご意見もいただいております。

特に目標1の自転車の通行空間についてのご意見ですとか、目標2に関する青切符を踏まえて自転車の安全ですとか、教育に関するご意見が多かったかなと思いますが、目標1の関係では、数値目標だけではなくて、ちゃんと物理的に分離された空間を作って質の高い整備を進めてほしいというご意見ですとか、こちらが多かったのですが、自転車の専用ルートの整備が不十分なまま青切符を導入するのは問題ではないかというご意見を複数いただいたところでもありました。また、駐輪場の整備についても、利用者ニーズに即して進めるべき、こういったご意見もありました。

目標2の関係です。交通ルール、自転車のルールは複雑なことが違反の一因なのではないか、単純化・明快化してほしいといったご意見ですとか、青切符の開始を踏まえて指導・取り締まりの強化、あるいは学校・職場での交通ルール、安全教育の推進が大事ではないかというご意見。また、事故削減、特に自転車と自動車、この削減に向けてシステムの効果検証ですとか、社会実装を官民連携で強力に進めることを期待というご意見もいただいたところです。

目標3の関係です。ちょっと技術的ですが、附置義務駐輪場の技術的な助言については方針の明確化をきちんとしてほしいといったご意見ですとか、あるいはサイクルトレインの関係では、その取組を歓迎しますというご意見もいただいたところです。

目標4の関係です。環境負荷を新しく明記したところですが、環境省の施策だけではなくて、色々な省庁で貢献できる取組があるはずだから、ちゃんとやるべきではないかといったところ。また、自転車部品は現状、ほとんど再資源化されておらず、結構カーボンが使われていることから、その処理も含めて部品リサイクルの取組を求めたいというご意見もあったところです。

目標5の関係です。サイクルツーリズムだけではなく、日常の移動環境を重視して、バランスの取れたものを実施すべきであるといったものですか、ナショナルサイクルルートにつきましても、国家的ブランド戦略として推進すべきではないか、こういったご意見もあったところです。

また、全般を通して、市民の方が地域の将来に意見を述べられる機運の醸成ですとか、参加機会の提供を求める、こういったご意見もあったところです。

こういったご意見を全て事務局のほうで確認をさせていただきまして、まず本文の修正をしたほうが良い、すべきであるものについて1枚目以降でまとめさせていただきますので、1つずつご紹介できればと思います。

まず、7ページ目です。もしよろしければお手元に参考として見え消しの資料もお付けしていますので、全体の中の見え消しの位置付けを確認しながら見ていただければと思います。

7ページの下のところにつきましては、もともと「自転車と歩行者の事故の割合が高い状況にある」というふうに書いておりましたが、何と比較して高いのかわかりにくいというご意見でした。なるほどと思ひまして、右のように変

えさせていただきたいと思っております。自転車対歩行者の交通事故件数が増加傾向で、絶対的な数字、件数自体が増加傾向にあるという現状を書かせていただいた次第です。

また2つ目、今年の9月から生活道路の法定速度が改正されます。そのことについても本文に書いてはどうかというご意見をいただきましたので、こちらも、8ページ目の上段のところに書かせていただきました。「生活道路における必要な箇所への速度規制」という表現と、交通安全対策が展開されてきたところ以降について、「令和8年9月1日から、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線等がない道路における法定速度の引き下げも行われる。」、このように記載させていただきました。

3つ目ですが、自転車通勤について、原案で書いておりましたのは労働生産性の向上に寄与するということだけでしたが、それだけではなくて、通勤時間の短縮であるとか、定時性の確保、こういった事業者、従業員、双方にとってのメリットもあるのではないかということについて表現の追加検討を求めるといったご意見でした。13ページ目の真ん中のあたりですが、「労働生産性の向上に寄与するほか、」に続きまして、「経費の削減、短中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保等、事業者・従業員双方にとってメリットがある」ということで記載をさせていただきました。こちらの表現は私どものほうでまとめている自転車通勤の手引きにもこういうメリットがありますと書かせていただいているところですので、その表現を用いたところです。

また、4つ目と5つ目、同様の意見かなということでも1つにまとめておりますが、まず、欧州などの先進的な国の考え方、法制度の積極的な参照をすべきではないかというご意見と、あとは、観光の分野で書いておりました国際的な知見のところですが、そちらについて発信の目的が不明確なので、その意義であるとか、得られる効果を明示すべきといったこともありました。このご意見を踏まえて、15ページ目のところ、観光地域づくりの最後の文脈ですが、Velocityの文脈の中で、国際会議についてそういった場を通じて自転車関連の文化、技術、取組など我が国のものを世界に発信するという文脈だけ書いておりましたが、先進的な国の知見を取り入れるといったところも明記したいと思ひまして「こうした国際会議等の誘致により、通行空間の整備や、地域活性化、観光振興といった分野に関する海外の文化や知見を取り入れつつ」と書かせていただいたところです。

次のページでございます。欧州の例に倣って自転車への転換対象、原案ですと「自転車利用の促進により、短中距離の自家用車利用について、自転車へと移動手段の転換を図る」ということを書きましたが、営業の車両も含めて転換の対象になるのではないかというご意見がありましたので、それはそのとおりでありまして、少し単語だけになります。意味としては大きく変わるかなと思っておりますが、24ページ、目標4の説明書きのところ、「自転車利用の促進により、短中距離の自動車利用」、自家用車だけではなくて、営業車両も読めるように「自動車利用」ということで修正させていただきたいと思っております。

また、サイクルトレイン関係ですが、これは後押しのご意見をいただいたところでありまして、地方の赤字鉄道路線も含め、サイクルトレインの普及により利便性を高めて鉄道利用の促進につなげてほしい、このようにいただきました。

ので、もう少し前向きな表現ができないかということで関係部局とも改めて相談をさせていただきまして、措置のほうの関係する部分を変えさせていただければと思っております。40ページ目でございます。施策18の措置①ですが、原案の表現ですと「検討を促す」という形でしたが、「事業者に働きかける」という形で、少し強めの表現に変えさせていただいて、我々の意思、意図も込めた形にしたいと思っております。

以上がパブリックコメントを踏まえて直させていただいたところです。加えて、事務局のほうで見返しをしている中で、表現の適正化であるとか、例示の追加、あるいは数値待ちの部分がありました。統計が出るのを待っていた箇所もございましたので、その部分のご紹介も併せてさせていただければと思います。

見え消しのほうもご覧いただきながらですが、6ページ目のところです。

もともと指標の自転車乗車中の交通事故死者数、こちらについては統計が出るのを待っていたところでしたが、先日数字が出てまいりましたので、そちらの数字を埋めさせていただいたところです。

また、14ページ目ですが、例示を入れさせていただきました。ナショナルサイクルルートとサイクルツーリズムのモデルルート、こちらについてきちんと説明がなかったと思われましたので、脚注のほうにそれぞれどういうものかというものを現行の計画ですとか現在の取組の中身を踏まえて表現をさせていただいた次第です。

また、32ページですが、目標1の施策2の措置⑤のところですが、原案としましては、自転車の走行空間の整備を推進するために手法の検討手順であるとか、安全で快適な自転車空間のガイドラインを改定するといったところだけでしたが、どんな中身について検討するのかということの例示を充実して加えさせていただきました。車道混在、自転車歩行者道、あるいは自動車走行環境の高度化を含めて幅広いサービスレベルに応じた通行空間のあり方について検討を進めるということで、原案にあった幅広いサービスレベルに応じた中身の例示をして少し詳しく書かせていただいた次第です。

以上がパブリックコメントを踏まえて修正をした箇所、さらに事務局のほうで見直しをして少し充実をさせていただいた箇所です。こちらを盛り込ませていただいたものが資料2-1の自転車活用推進計画(案)として溶け込みで資料とさせていただいたものです。よろしければこちらでご確認をいただければと存じます。

資料2-2につきましては、こちらは後で見ただけであればというものになりますが、お示しした案に基づいて1枚の概要版をアップデートさせていただいております。上から、社会情勢の変化を踏まえて新しくビジョンを作りまして、そのビジョンを踏まえて、達成するために目標を現行の4つから5つに増やした上で、その5つの目標を達成するための施策、そして措置を関係省庁の皆さまとともに様々なものを取り組ませていただく、こういう構成に概要としてはさせていただいております。

私のほうからは、資料1-1から資料2-2までご説明させていただきました。よろしくお願いたします。

屋井委員長：ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまからご意見をいただきたいと思っております。オンラインでご参加の3名は挙手ボタンでお願いいたします。今回の計画づくりに関しては今日が最後の委員会ということになりますので、

委員の皆さま全員からご意見をいただきたいと思います。

その前に、今ご説明をいただいたパブリックコメントの意見、あるいはそれに対する対応、これに関してご意見・ご質問があれば、まずはそこからいただきたいと思います。その後で改めて委員の皆さまからご意見をいただくということになるかと思いますが、何か疑問点やご質問等はございますか。

久保田委員：久保田です。ありがとうございます。非常に全体として良いと思いつつ、最後のところでちょっと気になったのですが、32ページ、施策2の措置⑤の修正が行われているのですが、この文章が全体として読み取りにくくなっているような気がしたのですが、これは全部で1つの文章なのですよね。よく読むと、2行目に「自転車専用の通行空間の整備を推進するため」となっていて、これが頭になって、その後、ずっと「。」なしで最後まで行くので、後半の車道混在とか自転車歩行者道の話も、2行目の「自転車専用の通行空間の整備を推進するため」にかかってしまっているように読めてしまう気がします、3行目の「既存の道路空間を再配分する手法の検討手順等を検討する。」「また、「安全で快適な」と2つに分けたほうが誤解のない表現になるのではないかと思ったのですが、いかがでしょうか。

屋井委員長：ありがとうございます。何かご意見があったら、いくつかお伺いしてからお答えいただきますので、他はいかがでしょうか。

内藤委員：目標の表現が多少修正されていると思うのですが、今気がついたので、目標3は「自転車交通の役割拡大による地域の良好な移動環境」なのか、概要の目標3は「良好な地域」と、地域と良好がひっくり返っているように思うのですが、どちらでしょうか。資料2-2の第3次計画の概要の中に目標が、社会情勢の変化、ビジョン、目標という中にある目標3が「良好な地域」となっているのですが、資料2-1の計画(案)の39ページだと「地域の良好な」となっています。

屋井委員長：ありがとうございます。他はいかがでしょうか。では、とりあえず今のご意見に対して事務局いかがでしょうか。

事務局：先に内藤委員からいただいたものは事務局のタイプミスでして、「良好な地域の移動環境」で揃えたいところでした。これはすぐに変えさせていただきたいと思います。つまり、地域の移動環境を良好にするという考え方のもとで表現を統一したいと思っておりますので、「良好な地域の移動環境」に統一させていただければと思います。申し訳ございませんでした。

久保田先生、ありがとうございます。我々の考え方としましては「自転車専用通行空間の整備を推進するため」が係っているのが、「ガイドラインの改定」までと思っておりました。つまり、この整備を推進するために「既存の道路空間を再配分する手法」を検討し、まずこのガイドラインを改定したいというところ、そして続けてではありますが、サービスレベルに応じた通行空間のあり方の検討をするという中身の例示として、車道混在等を書かせていただいたということでした。表現的に一文が長くて紛れがあるのではないかということかと思いますが、一文を切るとか、表現を工夫したいと思います。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。他はいかがでしょうか。

意見というほどの意見でもないのですが、資料2-2はすごく良いのですが、お役所が作る1枚紙と比べると、極めて低密度な感じで、すごく良いなど。密

度が高くてとにかくしたいことが多数あるというのではなくて、これがポイントですというのをしっかりとそれだけ見てくださいというのがはっきりしている。そういう主張が感じられるのですが、きっとそういうことですよね。

事務局 : いわゆる曼荼羅と言われているような、役人が作るいわゆるポンチ絵の密度とは少し違うかもしれませんが、屋井先生が仰ったように、まずこの構成をしっかりと伝えたいというところと、それぞれの中身については一番力を入れてやっているんだというものだけ目出しをさせていただいて、あとは口頭なりで補足するという考え方のもとで、なるべくシンプルなものとして作ったものでございました。

屋井委員長 : ありがとうございます。よくわかりました。他はいかがでしょう。

では、先ほどお話ししましたが、これからお一人ずつコメントをいただきたいと思います。それでは、それぞれお願いしたいと思います。では、配席図の順で行ってみたいと思います。入谷委員、お願いします。

入谷委員 : 大変良い計画をまとめていただきましてありがとうございます。

やはり思うのは、自転車を活用推進していく上で、まさに目標1である利用環境、ここをどうしっかりしていくかというのは他の目標を達成していく上でも大変重要な点だと思いますので、ぜひ推進されるサイドの方としてはそこをしっかりとしながら、こういう利用環境ができたから安全もしっかりして、自転車交通の役割も拡大できますよ、利用促進にもつながりますよ、観光もとても良いものに自転車環境ができましたからどんどん進めてくださいというような基盤づくりという点をしっかりとやっていただければありがたいと感じているところです。どうぞよろしくお願ひいたします。

屋井委員長 : ありがとうございます。それでは、楠田委員、よろしくお願ひします。

楠田委員 : 楠田です。私も非常に良い計画ができていると思って、嬉しく思っております。最近思うことは、Velo-cityのセミナーであったり、色々な方とお話をしている、日本は世界的に見て自転車の良さを感覚的に昔からわかっていて、使ってきた国なのだなと思っております。世界的に見ても利用の多い国で、自転車の大国なのだなということを改めて実感しております。

だからこその対策の難しさとか、これからの発展がとても大事になっていて、それが世界的に注目されているのではないかと思います。

なので、欧米に倣ってとか、遅れているということはよく言われるけれども、もっと自信を持って、そちらよりも自転車を使っていますというのを自負して、こんなことをやってきたということもしっかり考えつつ、反省もしつつということのバランスがとても大事だなと思います。

あと、話をしていると思うことは、昔のほうが自転車にみんな活き活きと乗っていたんじゃないかと思っていたのですが、どんどん使いにくくなってきているということも一方で増えてきているように思います。それはなぜなんだろうと思ったり、男性にとって自由の翼みたいなものでもっと乗っていたりとかして、生活の中で使っていたというのは、何か子どもが楽しく乗れなくなってしまったことというのもあったりするのですが、それはなぜだろうということ。

一方で、対策のおかげですごく使いやすくなったこともあると思うので、そのアンバランスみたいところを紐解いていきながら推進していただけたらなと思います。

話していると思うことは、警察庁の動きがパッと先にあって、それに国はキャッ

チアアップできなくて、後追いでどうしようみたいなどころがあるんじゃないかと思っております、インフラの整備の重要性とかを理解しながら、うまく安全な社会を作っていくっていただきたいと思っております。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。それでは、久保田委員、よろしくをお願いします。

久保田委員：久保田です。私も非常に素晴らしいものがあったと思っています。特に先程もご紹介があった生活道路に関する記述を色々加えていただいたというのは非常に大事だと思います。要するに自転車通行空間が作り得ない道路ですよね。そういうところでいかにもっと自転車を安全に、車と自転車、あるいは自転車と歩行者という関係がちゃんとできていくかということ是非常に大事なところなので、そこを今回かなり強調していただいたと思っています。そういうところの自転車の、あるいは道路の空間をこれからどのようにしていくかという非常に大きな課題が明らかになったと思いますので、これからも引き続きよろしくをお願いいたします。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。それでは、高井委員、よろしくをお願いします。

高井委員：高井です。自転車に関して取り組むべき課題について、必要な点が概ね網羅された計画になったのではないかと考えています。今後は、これをどのように実行に移していくかが重要になります。

自治体における計画づくりや実行に関しては、手引書の見直しが計画に含まれていると思いますが、その手引書をどのように改訂し、具体的な実行につなげていくかが鍵になると考えています。

また、各自治体とお話する中で感じるのは、自転車政策が道路管理課など特定の部局で計画されている場合、その範囲では進捗があるものの、観光や健康といった他分野にはなかなか広がっていないという実情です。

やはり縦割りの構造があるため、首長をどのように巻き込み、自治体トップの方々にこの計画の意義や方向性を理解していただくかが、今後の重要なポイントになるのではないかと思います。

さらに、昨年度、屋井先生からもご指摘があったとおり、計画策定年度には5回、6回と会議が開催されますが、それ以外の年度は年度末に1回開催されるのみです。これでは進捗があっても把握しづらい面があります。

そのため、会議室での会合だけでなく、現場に集まり、良い事例・課題があった事例を含め、自治体間で共有できる場があると良いと考えています。

以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、内藤委員、よろしくをお願いします。

内藤委員：大変素晴らしいものが、色々な角度からまとまって出来上がったのではないかと思います。

1点だけ、こういう目標を示す根拠として、どうしても統計資料をもとに作ってわけですが、基本的には何かの割合、パーセントとか何割というような表現を根拠にしているかと思います。それはそれで正しいのですが、事故だと事故件数という絶対値を扱う場合と、事故の割合も出さなければいけないし、絶対的な数の増減も出さなければいけない場合もあるので、必要があれば絶対数も割合も減らすとか増やすという表現をしたほうがもう少し計画としては伝わるのかなと思うところが少しだけあったかなと考えます。今後人口構成が変わってきますと子どもたちの数が減ってきて、高齢者の数が増えてきますから、数だけで見ていると高齢者の事故の数は増えていってしまう可能性があるのでは

そのあたりも少し長い目で見たとときの計画では必要かなと思いました。お疲れ様でした。

屋井委員長：ありがとうございます。ここで一旦止めて、内藤委員から、こちらからレスポンスしやすいご意見が出たので、これまでで何かお考えがあればお伺いしておきたいと思います。

事務局：内藤委員、ありがとうございます。仰っていただいたとおり、指標については政府として出している統計を中心にしながら、この目標を測るにあたって、これなら測れそうだというものを関係省庁と相談させていただきながら組んだものです。その際、件数があったり、割合だけであったりというのがありますが、両方大事というのはまさにそのとおりだと思います。

ですので、施策の推進にあたっては、両方をきちんと把握しながら、あるいは念頭に置きながら進めていきたいと思っておりますし、今のご意見は、今日も皆さん聞いておられますが、関係省庁のほうにも共有させていただきながら推進ができればと思っております。ありがとうございます。

高井委員からはフォローアップ、前回もいただいたかと思っております。私のほうにも、例えば自治体、特に小さい規模の自治体に行くほど国の思いというのが伝わりにくくなっていて、恐れずに言えば、できるところだけやってくれている自治体も少なからず出てきているのではないかというお声も聞こえてきております。今回第3次計画を新しく作って、良いものができたと言っているところもありますので、我々としても少し自信を持って、良いものができたからぜひこれを全国の自治体、特に規模の小さいところにも行き渡るように伝え方をちゃんと工夫しなければいけないと思っております。

市町村にも都道府県からだけでなく直接伝える場であるとか、どのような場が良いのかというのは今後考えたいと思っておりますが、まずはこの新しい計画をしっかりと自治体の皆さま、あるいは関係者の皆さまにPRしていく、広報にしっかりと取り組みたいと思っております。

その際、計画を立てるとき以外の通常のフォローアップについて、どういう形が一番関係者の理解を深めるのに良いのかということについて、現場目線ということも前回もありましたので、普及の観点で検討していきたいと思っております。

屋井委員長：思いつきで申し訳ないのですが、関係する省庁は沢山あって、色々なテーマでそれぞれの取組が行われていますから、そこと連携して、何年後かにどんな取組がどれくらい進んでいるとか、評価指標との関係で見ても良いのですが、そういうときにぜひ委員の方々に現場に行ってもらおう。あるいはそういうところで1回何かやってみるとか。柔軟に考えていきましょう。ぜひご協力をいただきながらと思っております。

総合政策局モビリティサービス推進課の星課長からいかがですか。

国土交通省：星でございます。さっそく我々も連携させていただきたいと思っております。我々、交通空白の官民プラットフォームというのをやっております。全国の市町村の約半数に入らせていただいております。さらに言うと、そういう市町村の主体的な役割を発揮、認識いただきつつ、同時に現実的には市町村の交通の担当者が1人いるかどうかみたいなどころばかりですので、都道府県にその辺の役割を補完させていただきたい。広域での取組を加速化していただくような、効率化の対策を含めて対応させていただいているところです。

我々、地域公共交通計画と自転車活用推進計画を一体的に推進していきたいということで、今回の計画にも書かせていただいています、そういった文脈でももしよければ、ぜひ我々の官民プラットフォームの場を使っただいて、この間も厚生労働省の医政局、老健局、それと総務省、文部科学省の出席のもと、各省連携でそういったものを推進しよう、医療とか教育とか交通を一体的に推進しようというようなことでプラットフォームを使わせていただいたのですが、もし第二弾でよろしければ、自転車との関係でもご一緒できればと思いますので、早速そういった取組を推進してまいりたいと思います。

屋井委員長：ありがとうございます。早速1つ新しい取組ができそうということです。

事務局：事務局としても、今仰っていただいたような色々な方を巻き込んでいる場を自転車としても活用させていただきたいと思っています。ですので、ほかの関係省庁の皆さまにおかれても官民の色々なプラットフォームがあると思います。そういった場があればぜひ活用させていただきたいと思いますので、引き続き相談させていただければと思っています。

屋井委員長：ありがとうございます。自転車を、特に法律ができて、今までしっかりと総合的に扱っていたわけではなかったことが扱えるようになった。これは素晴らしいことで、これが第3次計画までできたということで非常に重要なのです。でもまちづくりとか地域のことを考えたら、当然ながら自転車だけで完結できることは非常に少ないので、連携を取っていくというのは極めて重要なことから、よろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

それでは、続けて、畑中委員、よろしくお願ひします。

畑中委員：畑中です。まずは今回の推進計画がすごくしっかりと具体的に踏み込んで網羅した内容になっていて、私も地方に行ったり色々な方とお話する機会があるのですが、今回の計画はすごく良いね、と読まれた皆さんから期待の言葉を私にも寄せられていて、皆さん時間をかけて本当に良い計画を、熱量を持って作ってくださったなと感じています。

特にサイクルツーリズムに携わられている方が、少し踏み込んだ表現をいただいているということで、頑張っていこうという機運を高めていらっしゃる、色々な波及効果もこれで望めるのではないかと感じています。

今日は時間に少し余裕がありそうなので、ここでちょっと私が、内閣府の中央交通安全対策会議でもお話しさせていただいたのですが、大いに学ぶというか、経験をしたので少し共有させていただけたらと思います。

私の母が12月に自転車同士の事故に遭いまして、命はとりとめたのですが、非常に重篤なダメージを負いました。言語中枢をやられ、記憶も一時ほぼなくなり、このままだと死んでしまいますと言われて、すぐに開頭手術をしたのですが、その経験で学んだことが3つあります。

まず1つ目は、高齢者にヘルメットは本当に大切ということ。家の前で事故に遭った。家から見えるドラッグストアに行った帰り道に事故に遭いまして、本当にちょっとした外出でも高齢者にとっては命を揺さぶりがねない事故になるんだなということ。

2つ目は、私自身も自転車の問題に関わっていながら、自転車同士の事故、速度差がある自転車同士の事故というのをそれほどお恥ずかしながら真剣に考えていなかったというところで、自転車保険は自転車同士の事故だとこれほどまでに大変だということ学びました。というのは、歩行者と自転車の事故だと

自転車加害者になる。今回の表現の中でも加害者としての自転車を守るといふ表現はあるのですが、自転車同士の事故で被害者になったときに非常に厳しいということ。

3つ目は、私自身も高齢者の方と子どもたちに自転車のルールを教えるという活動を通しながら思っていたのですが、どんなに教えたところで、やはり最後、しっかりと安全確認ができない可能性があつて、(高齢者や子供たちを)守るといふ観点が足りないのではないかと思います。

少し詳しくお話をさせていただくと、私の母は非常に安全な自転車の運転をする人間で、ほぼ時速10キロ出さない人間でした。怖かったら止まる、周りを見るというので、個人賠償責任さえ入っていれば大丈夫と思っていたのですが、母は時速10キロほどでゆっくりと行って、そのすぐ脇を男性が高速でギリギリ横をすり抜けようとして接触して、推進力のある自転車に引っ掛けられてしまったので、地面にたたきつけられる形になって、頭から着地をしてしまったんですね。その場にいた方の話では、人生で聞いたことのないすさまじい音がしたと。母はそれで重篤なダメージを負ったのですが。

(安全な)追い越しの義務はありますが、改正道路交通法の第18条で、側方通過のときの安全な距離確保というのがあつたのですが、あれは自転車には適用されないそうです。

高齢者が安全にハンドルを正面にキープしながら後方確認するのは難しく、私は子どもと一緒に走る機会が非常に多いのですが、どんなに声掛けをしても、やはり曲がる時、一時停止など、遅れてしまうことがあります。周りが高齢者や子どもたちを守っていくような配慮をしていかなければいけないのではないかと。

資料2-1の10ページに、「高齢者に対しても所要の対応が必要」と書かれているのですが、「所要の対応」といふ表現が私自身も語彙力がなくて、どういう意味なのかうまく取れなかつたので、もしかしたらこの次に自転車活用推進計画が改定されるのは2030年で、団塊の世代は全員80代に突入するんですね。日本は超高齢化、内藤委員から話がありましたが、これから一気に高齢化が進み、車からの乗り換えが進むとすると、どんなに自転車のルールを頑張つて高齢者の方に教えても、安全確認をしようと思つたときに機敏な行動ができない可能性があります。車にはシルバーマークがありますが、自転車にはシルバーマークもありません。出生数が減っている貴重な子どもや、安全確認、機敏な行動ができない高齢者、もしかしたら耳があまりよくないかもしれないので、すぐそばで自転車に加速されたら気配に気づくことができない可能性があるんですね。

なので、守るといふ観点を、今回は無理でも、私たちは考えていかないと、事故数、また高齢者は死亡に直結しますので、死亡数も減らせないのではないかと思いました。

保険に関しても、ほとんどの自転車同士の事故には「過失割合」が生じます。自転車保険は、加害者になったときのためのものだけでなく、被害者救済で、自分自身を守るためにもという意味合いのニュアンスをこれから入れていかないと、自転車同士の事故、あるいは特定小型原付のような速度差があるけれども、自転車が走るエリアと一緒に走るものが増えてくると、恐らく接触の事故は増えてくると思っています。

私自身も母の事故の後にまちで自転車同士の事故に遭遇していますし、実際に土木事務所の方とお話ししたときには、私の住むまちに関しては自転車同士の事故が今すごく増えている、ゾーン30プラスにしながら啓発をしたいと仰っていたので、実際に増えてくると思います。

この後にも、速度差がある乗物の対応であったり、高齢者を守る何か政策、配慮、互いの尊重みたいな言葉を入れていただいているのですが、弱者という言葉も使えないし、私もどう盛り込んだら良いかわからないのですが、ちょっと判断が弱くなってくるような方を守るやさしいまちづくりというか、ウォークアブルなまちみたいなものを少し配慮しながら行かないと、ここから先の日本はちょっと難しいのではないかと思います。私からは以上です。

屋井委員長：ありがとうございます。非常に重要なご指摘で、私も今の時点ではお話ししたいこともあるのですが、それはまた後でお話しします。

それでは、矢ヶ崎委員、よろしくお願ひします。

矢ヶ崎委員：畑中委員のお話、私も母に色々この後電話して話さなければと思って拝聴しておりました。

私は観光が専門ですので、その観点からいくつか申し上げたいと思います。

まずもって資料2-1を一昨日、再度全部読み直してみました。非常に網羅的であって、かつ読みやすいなということで、色々な方に読んでシェアしていただける中身になっているなど、とても嬉しく思いました。

その中で、観光地域づくりにも、14ページ、15ページのあたりから触れていただいております、特に日本人の旅行、観光だけではなくて、インバウンドの方々への配慮もしっかり入っているというところが、これからの計画として素晴らしいと思っております。

インバウンドの方に日本で自転車を使っていただくということなのですが、これ、恐らくインバウンドの方々も日本の道路をどのように使うかというところの使い方の多様化ということになるんですよね。これまで大型のバスやレンタカーが使われておりますが、これに加えてサイクルツーリズム、あるいは旅行に行った先での二次交通ということで、インバウンドの方も日本の道路を使う割合が増えてくるということで、そうしますと、今の畑中委員のお話にもちょっとだけ関係するのですが、目標2の施策7の措置⑬に在留外国人や訪日外国人に対してちゃんと交通ルールやマナーを教える、ここをわかっていただけて利用してもらおうんだというところがありますので、ここがこれからとても重要になってくるんだろうなと思っております。

ルール、マナーをわかってもらうというだけではなくて、サイクルツーリズム等ですと、現場でガイドの方々、旅行者が何人かのグループでサイクリングを楽しむ際に、ガイドもしくはサイクルリーダーというんですか、集団を導いてくれるような役割をするコーディネーターみたいな方々がしっかり必要なルールを承知していて、ダメなものはダメだということを言える、例えばヘルメットを被っていないければ、あなたは残念ながらサイクリングをご利用いただけませんというところなども非常に大事になってくるなということを感じて思いました。

また、今申し上げた措置⑬の取組、インバウンドの方々にもルールをシェアする。これは実際サイクルツーリズムの現場となります自治体、あるいはそれを推進している自治体で観光地域づくりを担っている観光地域づくり法人

(DMO)、こういったところもしっかり理解していただいたら良いのではないかと考えております。

色々なところでオーバーツーリズムという言葉が、キャパに対するどういうオーバーなのかということは、それは地域によりけりなのですが、そういったことへの予防対策にもつながっていくかなと思いました。

あと、細かいことを1つと、それから良かったなということも1つ、15ページで申し上げておしまいにしたいと思えます。

資料2-1の15ページ・5行目、「また」以降、欧米を中心として、約62兆円の市場規模と言われるアドベンチャーツーリズムが盛り上がりを見せているという記述がありまして、これは注釈を見ますと令和5年3月31日に決定された観光立国推進基本計画の中の記載ということですが、実はアドベンチャーツーリズムに関して、今世界的に、市場規模は約1兆米ドルだと言われております。これはアドベンチャーツーリズムの国際的な業界団体、一番大きな業界団体で、欧米豪だけでなくアジアのバイヤーたちも入っていますが、そこが2024年の市場規模推定を出していきまして、約1兆米ドルという規模まで来ている。業界団体ですから少し定義を広げにしているんだと思うのですが、観光の世界だとそちらの数字のほうが非常に慣れていて、かつ、アジアでも自転車が大好きな人たちが多くて、アドベンチャーツーリズムの中の自転車部門は盛り上がりを見せているというところがあるので、ちょっとここは観光庁ともご相談になられて、観光立国推進基本計画も新しくなりますし、データのアップデートをされたらどうかなということですが、

最後に短く、同じページの17～19行目に、国際会議に関する記述を追加していただきました。これは大変素晴らしいと思えます。国際会議というのは双方向でありますので、知識であるとか、人脈であるとか、技術であるとか、そういったものを双方向にしながらお互いが高まっていくんだという目的で開催されますので、それが日本でもちゃんと開催されるのは素晴らしいなと思えました。以上です。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。それでは、続けて、WEB参加の委員の皆さまからのご発言いただきたいと思えます。久野委員、高橋委員、羽原委員の順でお願いできますでしょうか。

久野委員が今ご出席されているのですが、電波環境が悪いのでチャットで意見を書いていただきましたので、読み上げてください。

事務局：私のほうから久野先生からいただいている意見を読み上げさせていただきます。パブリックコメントでも自転車通勤について述べられていますが、温暖化の影響か、暑い夏に通勤で自転車を活用した場合の汗対策として、企業側の整備、シャワー室などの促進、あるいは折り畳み自転車やヘルメットの収納場所の設置なども進まない絵に描いた餅になる可能性が高いと感じています。この点への施策推進につながる観点も重要と思えます、というご意見をいただきました。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。それでは、続けて高橋委員、いかがでしょうか。音声はこちらには聞こえていません。

事務局：先に畑中委員のご意見に対する屋井委員長のご意見からよろしいですか。

屋井委員長：そうですね。本当にお母さまが大変な事故に遭われたというお話を今日いただきました。非常に重要な視点を沢山いただいたのですが、そのあたりも含めて

となります。私が先ほど申し上げたかったことは、お母さまとは直接関係するわけではないのですが、この会議を最初にスタートしたときに、これからは自転車は車道に出るんだ、車道に出た途端にバックミラーが要るのではないかと私は主張した時期がありました。今もそう思っているのですが、自分はバックミラーを自転車の右側だけにつけているのですが、だんだん歳を取ってくると、結構首が痛かったりして、後ろを向くのがつらいんです。バックミラーがあるとすごく楽になります。

ただ、自転車を販売しているときに、それが標準装備になっていないし、もちろん交通ルール上、つけなければいけないとなっていない。それは外国と違って、日本のように今まで歩道だったのが車道に出てくるということもあって、そのあたりはしっかりとルール化したほうが良いのではないかとずっと思っているんです。今日もその機会があったので、お母さまの場合はちょっと違うかもしれないけれど、一般論としてはそういうことが一定程度役立つ場合もあるなと思っています。ちょっと発言を先にさせていただきました。

事務局 : 畑中委員から、お母さまの事故を踏まえましてご発言をいただきました。ありがとうございます。

まず、「所要の対応」の表現につきましては、まずは整理学を申し上げますと、施策、措置に載っている表現ぶりを少し目出しする形で目標ごとに前文として載せているという形です。おそらく畑中委員が仰ったのが、10ページ、「所要の対応」と書いてありますが、後半のほうの施策の措置のところいくつか高齢者向けの内容を書かせていただいております。

例えば35ページの目標2の施策7の措置⑤、高齢者の方について安全教室を実施しましょうと、措置⑨では技術製品開発も支援しましょうということと、措置⑩高齢者の講習についても安全教育を推進しましょうということとありますので、様々な接点、さらに申し上げますと、全世代において自転車利用者あるいは車の運転者も含めてきちんとルールを守っていきましょうというふうに書かせていただいております。これら対応をしていくことも踏まえて「所要の対応」とさせていただいたところです。私どもとしても、高齢の方の安全対策は非常に重要だと思っており、警察庁さまにも問題意識を持って取り組んでいただけていると思っております。

また、保険についてもお話がありました。被害者の立場になったときも、保険が重要ではないかというニュアンスが必要ではないかということとありました。確かに現行ですと、高額賠償事故が発生していることへの社会的対応の文脈の中で、加害の部分の表現が多いのかなと思っております。被害者の部分をどのように書けるかは事務局のほうで受け止めさせていただいて、改めて相談ができればと思います。ありがとうございます。

また、矢ヶ崎委員からありました。まずアドベンチャーツーリズムの市場規模については、ご指摘ありがとうございます。観光庁とも相談をして、1兆米ドルに基づいた表現が良いのかということも含めて、最新の観光立国推進基本計画の位置付けなども確認させていただきつつ、アップデートできればしたいと思います。

また、DMOにも理解が必要ではないかというご指摘をいただきました。そのとおりだと思っております。先ほど星課長からもありましたが、様々な分野の方にもこの自転車の計画を知っていただいて、その分野からも自転車の

理解が進み、この計画の推進につながるというのが非常に大事とっております。さらに言うと、DMOだけではなくて、観光部局ですとか、自治体も自転車推進の部局、先ほども道路系だけだとほかの部局に伝わっていないというお声もありましたので、我々のほうも様々なチャンネルを通じて周知することで、縦割りがどんどんと排除されるような効果も期待したいと思っておりますので、様々な関係する団体、広く周知できるように努めていきたいと思っております。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。警察庁、補足いかがですか。

警察庁：警察庁でございます。自転車関連事故の発生状況を見ますと、どうしても自転車と自動車の事故が多いわけでありまして、その次が自転車の単独の事故だったかと思っておりますが、警察庁としましても交通事故の抑止を図るためにやっておりますので、ご指摘のありました自転車と自転車の事故についてもしっかりと交通事故防止が図れるように取り組んでいきたいと考えております。また、ヘルメットの話についてもご指摘いただきました。実はヘルメットにつきましても、全ての自転車利用者に対して努力義務されたところがございますが、小学生とか中学生は一定の着用率がある一方、高齢者になりますとどうしても着用率がちょっと下がってしまうというところがございますので、高齢者の方も含めましたすべての年齢層に対するヘルメットの着用についてしっかりと広報啓発について関係省庁と連携して推進してまいりたいと考えております。

屋井委員長：それでは、高橋委員、いかがでしょうか

事務局：高橋委員と羽原委員のご意見について、チャットでいただいているので、事務局から、まずは高橋委員からいただいているご意見について読み上げさせていただきます。

自転車通行ゾーンでの駐車車両対策が実施されることが大変望ましいことですが、市町村と都道府県警察との連携がうまく進むように対策を講じていただくようお願いいたします。市町村が対策を強化したくても、警察側がリソースを割いてくれないという事態も起きるかもしれません。両者の連携が進むよう、警察庁から県警本部に十分伝えていただくようお願いいたします。

次に、自転車通行ゾーンと車道との分離について、ポールを設置して物理的に分離するという方法が広まっているので、これを優先するようお願いいたします。ここまでが高橋委員からのご意見でございます。

続きまして、羽原委員からのご意見も読み上げさせていただきます。

安全対策はすべて盛り込まれており、事故データも最新のものが記載されているので十分に認識がされている。今後は、新たに生じる事故形態の変化を注視する必要がある。こういった意見をいただいております。

屋井委員長：ありがとうございます。通信環境がうまくいかずに、書いてもらったコメントで対応ということになりましたが、WEB参加の委員の方々、ありがとうございました。それでは、ここまでのところで、警察庁から何かありますか。

警察庁：ご指摘ありがとうございました。警察としましても、自転車の通行環境の整備と、あとは違反行為があった場合の取締り等についてはしっかりと取り組んでいきたいと考えてございます。

ご指摘のありました自転車専用通行帯の部分につきましては、基本的にといいますか、原則としてといいますか、駐車禁止規制を実施するといった形で県警にも通知をしているところでありまして、恐らく様々な沿道の状況があります

ので一概にというのは難しいところではありますが、まさに市町村と都道府県警察で連携して取り組むように通知をしているところです。

また、併せまして、違反行為があった場合の違法駐車対策についても、しっかりと県警において実施していると承知しておりますが、さらに連携を高めまして、警察庁と国土交通省だけではなくて、現場の連携も高めて取り組んでいきたいと考えております。

屋井委員長： どうもありがとうございます。ここで揚げ足を取ってはいけないのですが、現時点の課題のポイントは停車なんです。駐車は大体禁止してもらっています。駐停車の停車がどうしても排除できないというのが大きな課題なんです。そのあたりもぜひ、荷下ろしとかどうしても必要なものがあるわけですから、そういうスペースをどうするか。色々なことを総合的に取り組まなければいけない。そういうタイミングにあるということなんです。特に青切符が始まるということなので、このあたりは一番重要なポイントだと思います。ちょっと余計なことまで申し上げましたが、駐車だけではないということをぜひ強調しておきたいと思います。

事務局： 久野委員からは、自転車通勤環境整備についてご意見をいただきました。ありがとうございます。仰っていただいたように、ヘルメットですとか、シャワー室の整備も含めて、企業さまにもきちんと自転車通勤が促進されるような環境を作っていただくように、我々としても認定制度を持ってございますので、そういったものを活用しながら進めていきたいと思っております。

また、高橋委員からのご意見の中で、ポールの設置がございました。確かにポールの設置によって物理的に分離ができて、駐停車対策にもなるかなと思っておりますので、そのことについては施策、措置に位置付けさせていただきましたので、引き続き推進を警察庁さまとも連携しながら進めていきたいと存じます。

羽原委員から、新しい事故形態にも注視が必要ではないかとご意見をいただきました。確かに同じ自転車の通行空間に特定原付の車両も入ってきている状況です。色々な車両が空間をシェアするような状況になっておりますので、自転車と自動車、自転車と歩行者だけではなくて、畑中委員からもありました自転車同士もあるでしょうし、特定原付との事故も動向としてはあるでしょうから、そのあたりも注視しながら進めていければと存じます。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。一通り委員の皆さまからご発言をいただいたところでありますが、重ねて何かご発言はありますか。

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。改めて全体を見ていて、ちょっとこれはあったほうが良いのではないかと思ったことが1つありました。計画を支えてくださる自転車産業についての内容が弱いのではないかと思っております。例えば自転車を買いたい、メンテナンスしたいと言っても、地域に自転車屋さんがないという自治体が増えていることは皆さんよくお話をされていると思うのですが、そういった対策とかなないのかなと思っております。昔から比べると激減していて、さらに減ってしまうのではないかという声も聞いています。

自動車業界を取材していると、自動車産業の新しい自動車の開発とか、普及とか、それを支える整備業界というのは裾野が結構広くて、大きな基幹産業でもあるので話をするのですが、そこに日本の中でも自転車産業は結構しっかり

したものが昔からあると思うのですが、そこについてしっかり書かなくて良いのかなと思ったのですが、これは目標なのか、施策なのか。措置はちょっと弱いかなと思ったりするのですが、資料2-1の37ページの施策10の措置③に点検整備という形ではあるのですが、さらっと書くようなものでもなく、すごく根深いものだし、しっかりやったほうが良いのではないかと考えています。ご検討されてはどうかと思いました。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。今のご意見は自転車屋さんの方、修理する場所とかですか。

楠田委員：全部です。開発するとか、売るとか。整備をする、メンテナンスをする、買うというところは一部分のアフターサービスのところだったりするので、まずはそこがしっかりしないといけないと思うのですが、もう少し広げると、自転車のメーカーさんもいらっしゃるし。

屋井委員長：今大きな話をされていると思いますが、今のタイミングで意見をするとすれば、具体的に、この場所のここに、こういった表現を加えてほしい、というような提案が良いと思います。

楠田委員：目標なのか、措置なのか、そういったところにしっかり記載をされたほうが良いのかなと。

屋井委員長：キーワードとしては何ですか。自転車産業ですか。

楠田委員：どこまで言うといいのかな。産業の活性化。最低限、自転車販売店、メンテナンス。

屋井委員長：買ってくれる人もいなくなる。今減っているんだよね。自転車利用者も減っている。それを増やさないとダメ。

楠田委員：これは施策を推進すると増えるのかもしれないですが、推進するためには、しっかりとした販売、整備する環境が整っていないと買えない。安全な自転車に乗れないという状況に、鶏と卵の話だと思うのですが。

屋井委員長：ご意見としてはよくわかるし、そういうことを改善していかないといけない。だからまさに、自転車活用推進計画は色々な取組がいっぱいある中をどんどん進めていこうというので、今回は特にチャレンジングな計画になっているのですが、その中で、今、楠田委員が頭に思っている、このところをもうちょっと変えるともっとよくなるというのがないと事務局が助かると思います。

楠田委員：点検整備のところをもうちょっと工夫を、37ページの施策10の措置③の「自転車の点検整備を促進する」にもう一声ほしい。点検整備で終わらずに、せめて販売店とメンテナンスをしっかりできる環境もちゃんと整えるという。産業界と連携して頑張ってください。

屋井委員長：例えば自転車販売店だけに任せないで、自転車が好きな人はいっぱいいて、僕も直してあげるよとか、色々ありそう。

楠田委員：そうですね。高価格帯の自転車を直すという方、メカニックですら、それをやり続けるのが結構ご商売としてつらいから、続けていくのがきついという話もあったりして。もう少し具体的に言えると良いのですが。

屋井委員長：わかりました。楠田委員の意見も踏まえながら、少し事務局のほうで検討、対応を考えてもらうということで良いですか。

事務局：ありがとうございます。仰っていただいたように、我々も、いわゆるまちの自転車屋さんがどんどんなくなって、気軽な距離で点検をお願いできる場が少なくなっているという思いは持っており、そこを何とかしたいという考え方

のもとで、例えば施策10の措置③で気軽に点検整備を受けられる環境を整備する観点は大事だねと。そのためにこういうことがやれるかなということで入れさせていただいてございました。どこまでこれをブラッシュアップできるか、経済産業省と相談が必要かなと思っております。

また、産業面については、冒頭のビジョンで産業も国内に手厚く存在していますとまず目配せをさせていただいた上で、施策、措置の中にも、結果的に産業の促進につながるような内容も書かせていただいているつもりです。例えば新しい車両の技術の開発ですとか、先ほどのお年寄り向けの技術製品開発もそうですし、電動アシストの研究というところも関連すると思いますのと、自転車自体の活用が広まれば産業にも当然メリットがあるだろうという考え方のもとで書かせていただいた次第です。

繰り返しになりますが、点検整備の充実環境についてはもう少し経済産業省とコミュニケーションを取ってどこまでブラッシュアップできるか考えさせていただければと思います。

屋井委員長：ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。

皆さん、どうもありがとうございました。いくつかの点については、事務局を中心に再度文言等を詰めて検討して、また皆さまにお伝えするということになると思います。

私のほうから意見ということでもないので、冒頭申し上げたように、非常に前向きでチャレンジングな計画が今回でき上がったということですので、今後それをどうやって本気で進めていくかということであり、パブリックコメントにもあったし委員からもありましたが、やはり走行環境整備というのはどうしても常に一丁目一番地と言いますが、一番重要なところ。特に青切符が切られるというタイミングですから、先ほどの駐停車の問題もありますし、安全に車道上というか、歩道ではない区間を走行できる環境整備。これを早く本気で進めるということが待たないで求められているなどと思います。

皆さんご存知だと思いますが、いわゆる自歩道の標識というのはほとんど日本中からなくなっていつているんですね。だから、基本的にはもう歩道は歩行者のためだし、高齢者とお子さんは自転車で通行可能だけでも、基本的には全部車道を走るんだという方向で警察庁も進めている。そういう中で、警察と道路管理者と一体となりながら安全な環境整備をしていく。こういうことを本気で進めていただくということだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございました。

それでは、この議題は終わらせていただいて、次の資料3についてご説明をお願いします。

事務局：資料3、今後の予定でございます。本日、5回目の有識者会議ということで、計画の案を議論させていただきました。

今後、この案をブラッシュアップしたものを閣議決定に向けて進めさせていただきます。と思ひます。

その手続、主なものとしましては、まず局長級の関係府省庁連絡会議がごひます。加えて、自転車活用推進本部、こちらが国土交通大臣をトップとした関係する大臣をメンバーとする政府全体の本部ですが、こちらの本部会合を経て閣議決定に進みたいと思ひます。

前回の第2次計画の閣議決定が大体5月ぐらいでありましたので、私どもとし

てもそれを1つの参考としながらスケジュールを組んでいければと思っております。

以降、無事に閣議決定できた後ですが、今日の議論にもありましたように、計画自体の周知、あるいはきちんと計画に基づいて仕事を進めていくということが大事かと思っておりますので、有識者会議の委員の皆さまにも引き続きご指導を仰ぎながら進められればと思っております。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。今までの経緯を含めて、特にご意見はございませんか。

大変多くの方々のご意見をいただくような機会を設けさせていただいて、そういった意見も十分に反映させることができた計画になったと思います。ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして議題3も終わりですが、これでこの委員会の役割を終えて、第3次自転車活用推進計画の内容についてもこれで決定ということにしたいということなのですが、先ほど申し上げましたが、いただいたご意見についてはこれから対応していかなければいけないので、それぞれのご発言いただいた委員の方に必要に応じて相談させていただくということになりますが、最終的には反映の仕方等については座長一任という形で進めさせていただければと考えているところですが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

屋井委員長：ありがとうございました。

それでは、今後、数値の時点変更や、形式修正など、閣議決定に向けた手続の過程で何らかの修正が発生した場合など、そういった場合についても座長一任という形で変更させていただくこととなりますが、それもよろしいでしょうか。

(異議なし)

屋井委員長：ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

大変多くの意見をいただきましたので、今の進め方で今後行っていきたいと思っております。

それでは、以上で議事を終わらせていただきます。事務局にお返しします。よろしく願いいたします。

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：屋井委員長をはじめ、本当にありがとうございました。

このミッションで委員会が立ち上がってちょうど1年ぐらいになります。その間、5回の会議を重ねていただきました。

今日、計画の案ということでお示ししたものに対しましては、皆さまから極めて前向きな温かいコメントをいただきまして、作成した事務局としましても非常に心強いことのでございました。

ただ、そういった中で多く意見をいただきましたのは、これから実施に向かって色々注意しなければいけない点、頑張らなければいけない点、そういった点は多々あると思っております。特に自転車活用という課題に対しましては、一丁目一番地というお話もありましたが、通行空間整備においても道路関係、あるいは警察関係、これまでも色々悩みながら苦労しながらやってきたもので

ございまして、これにさらに一層拍車をかけて進めていくということが求められると思っております。

交通安全もそうですが、ツーリズムの話でありますとか、あるいは通勤環境の話でありますとか、使い方の面におきましても、特に色々な関係者の方々、自治体はもちろんでありますけれども、民間の方々を多く巻き込んでいく、そういった仕掛けも大事になってくるであろうと思っております。

まずは閣議決定に向けたプロセスを進めていくというのが我々にとっての当面の働きではありますが、この計画の実現に向けて様々な取組、マニュアルの策定、改定といったものもそうですし、先ほどプラットフォームの話もありましたが、推進の体制といったものも各種方面で必要だと思っております。

また、フォローアップをいかに行っていくか。そこで先生方からまた多くのご指導をいただきたいと思っておりますので、ここまでのご議論に感謝を申し上げますとともに、これから実施に向けてのますますのご指導をお願いしたいと思います。よろしく願います。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、委員の皆さまに内容をご確認、ご了解をいただいた上で、会議資料とともに後日ホームページに公表させていただきます。

また、先ほど屋井委員長に一任ということをいただきましたが、最終的な計画の案についても固まり次第改めてご連絡をさせていただきます。

第3次自転車活用推進計画の策定に向けた有識者会議としましては、本日が最後の開催となります。昨年3月から合計5回にわたりまして精力的な議論をいただき、誠にありがとうございました。

新しい計画に基づいてしっかりと施策が推進できるよう、引き続き委員の皆さまのご指導をいただければと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、令和7年度第4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。本日は大変ありがとうございました。

以上