

令和4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5年3月31日（金）13:00～15:00

会議形式：中央合同庁舎2号館 国土交通省2階会議室A

（WEB併用）

【議事】

「第2次自転車活用推進計画」のフォローアップについて

【委員出席者】

○屋井 鉄雄	東京工業大学副学長 教授
入谷 誠	一般財団法人全日本交通安全協会 専務理事
絹代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学人間総合科学学術院 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
高橋 信行	國學院大學法学部 教授
内藤 久士	順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科 教授
羽原 敬二	神戸大学 客員教授
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部 教授
渡辺 信幸	ブリヂストンサイクル株式会社 専務執行役員

（○：委員長）

（敬称略）

（座長以外は五十音順）

○事務局（金籠）

- ・それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和4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自転車活用推進本部事務局次長の金籠でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
- ・委員の皆様方におかれましては、本日は年度末のお忙しいところご参加くださりましてまことにありがとうございます。
- ・オンラインでご参加の委員の皆様はカメラをオンにし、マイクはご発言時のみオンの設定にさせていただきますようお願いいたします。また、オンラインでご参加の報道の方へのお願いでございますが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきます、それ以降は映像の配信は行いませんので、ご了承ください。
- ・本委員会を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局長代理の道路局審議官の久保田よりご挨拶を申し上げます。

【事務局長代理挨拶】

○事務局（久保田）

- ・皆様、道路局審議官の久保田でございます。本日は本当に年度末の大変お忙しい中お集まりいただきましてまことにありがとうございます。
- ・自転車活用推進計画、第2期のものがございますが、屋井座長をはじめとして、皆様方のおかげをもちまして策定をさせていただいて、これまで私どもなりに推進してまいりました。2年近くたったわけでございますが、これをしっかりとこれからも前に進めていくためにもまずはしっかりとこれまでの内容をフォローアップしていきたいという思いで本日の会議を開催させていただきました。
- ・自転車活用推進計画は大変幅広い施策を盛り込んでおりますものですから、そういった意味できちんと進んでいるもの、なかなか難しいもの、さまざまあるかと思いますが、だからこ所しっかりと点検をしながら、また評価をして、また先に進んでいく、そういったことが大事なのかなと思っております。
- ・特に道路交通法の改正をはじめとしまして、いろいろな自転車を取り巻く環境も大きく変わっておりますものですから、そういったことも踏まえながら今回は私どものほうから推進状況をご説明させていただいて、それについて皆様からぜひ忌憚のないご意見をいただいて、それをまた次に生かしていきたい、そういった思いでございます。
- ・最終的にはこれはまたフォローアップの結果といたしまして私どものほうのホームページでも公表するという、そういった手順にしていきたいと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございました。各委員の皆様のご尽力のもとで令和3年5月に閣議決定されました第2次自転車活用推進計画には毎年度の施策進捗状況などに関するフォローアップを行うことが定められております。先ほどの久保田からの挨拶にもございましたが、本日の会議では、第2次自転車活用推進計画に盛り込まれた施策の進捗状況について、各関係省庁からのご報告を申し上げた上で、今後の更なる施策の推進に向けて委員の皆様のご助言を賜りたく考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。
- ・また、フォローアップの結果は自転車活用推進本部のホームページにおいて公表させていただきたく考えております。
- ・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、委員名簿、資料1として、主な自転車活用推進の状況、資料2として、各措置の取り組み情報の整理一覧表、参考資料として、自転車の活用の推進に関する指標についてがございます。不足している資料がございましたら事務局までお知らせいただけますでしょうか。よろしいでしょうか。
- ・それでは、議事次第に基づき会議を進めてまいります。
- ・委員のご紹介につきましては委員名簿をもって代えさせていただきます。
- ・ここからの議事進行につきましては、屋井座長にお願い申し上げたいと思います。屋井座長、どうぞよろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・年度末と言っても最後の日になっていますが、こういうタイミングでの開催で、本当にお忙しい中ありがとうございます。私のほうからも御礼申し上げたいと思います。
- ・それでは、早速であります。議事次第に従いまして、と言ってももう既に今日の趣旨はフォローアップの1点に尽きますので、その点についてまずは事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いします。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございます。それでは、事務局、私のほうから資料1を中心にまずご説明をさせていただきます。必要に応じまして資料2、参考資料などを用いながらご説明を申し上げたいと思います。
- ・私から資料1についてざっとご説明を申し上げた後、国土交通省以外の関係省庁の事務局関係者からそれぞれ簡潔に補足説明をお願いしたいということで、まとめて事務局からの説明とさせていただきます。
- ・まず資料1をご覧くださいと思います。A3の横紙の大きな資料でございます。
- ・こちらの資料は主な自転車活用の推進の状況ということで、第2次自転車活用推進計画に定められた4つの目標に沿いまして、第1象限から第4象限に分けてこれまでの施策の進捗状況についてご説明させていただきたいと思っております。

- それぞれの枠の中、それぞれの象限の中では目標ごとに、タイトル、右の上のほうに各目標、KPI 目標が設定された目標について書いてございます。真ん中から右にかけてに実際の進捗状況、どういったことが進んでいるのか、どういったことをやってきたのかということが書いてございます。また、今時点での実績ということで、各象限の下の方に今時点での KPI の達成状況または進捗状況について記載をさせていただいております。
- それでは、まず左上の自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、これは計画の中では目標 1 とされておりますが、そちらのほうから簡単にご紹介いたします。
- その中で設定された目標といたしましては、自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数ということで、目標数値を定めております。また、同じくシェアサイクル事業が位置付けられた計画の数ということで数値目標が設定されております。
- 1 つ目の自転車ネットワークに関する計画に関連する指標といたしまして、左のほうに自転車通行空間の整備状況を記載させていただいております。これは令和 3 年度のデータまでを捉えているということでございます。
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況につきまして、令和 3 年度の増加分は令和 2 年に比べまして倍増しております。一方でそのほとんどが車道混在、いわゆる矢羽根型路面表示による自転車通行空間表示ということでありますため、引き続き車道混在のみならず、自転車道ですとか、自転車専用通行帯による自転車通行空間の整備を推進してまいりたいと思っております。
- そのために、具体的なソースといたしまして、安全で快適な自転車等利用環境を向上させるための方策などについて専門的な見地から審議を行うため、安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を警察庁及び国土交通省のほうで設置をさせていただきまして、第 1 回の会議を令和 5 年度 2 月 2 日に開催をさせていただいたところでございます。近日中にまた次の会議も開催したいと思っております。
- また、2 つ目の KPI を伴う計画に関する進捗状況でございますが、シェアサイクルの導入を促進するという施策につきましては、地方公共団体の実務担当者がシェアサイクル事業の導入、運営の参考とするためのガイドラインを策定しているところでございます。本日その会議を行いたいと思っておりますので、近日中にこれもとりまとめてまいりたいと思っております。こういったガイドラインを活用いたしまして、自治体等々、シェアサイクルの多様な取り組みへの位置づけの仕方ですとか、ポート設置場所の確保、事業採算性の確保、安全性の確保などに関するノウハウを横に展開していきたいと考えてございます。
- また、同じく明日から新しい年度になりますが、シェアサイクルに係る税制特例措置につきましても延長させていただいて、この特例措置は令和 6 年度までということでございますので、そのほかの支援制度と合わせましてシェアサイクルの導入を後押ししているところでございます。
- そういったアクションを踏まえまして、今のところの実績でございますが、自転車ネット

ワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数、こちらは令和 4 年度、本日までの見込みを含めた数字が 155 市区町村ということになってございます。同じくシェアサイクル事業が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数は 110 ということでございます。こちらも本日までの策定見込みを含めた数字ということで、順次策定が進んでいるということでございます。

- ・以上、目標 1 に関する進捗状況でございます。
- ・少し目線を右上に移していただきまして、目標 2 に相当する部分でございますが、サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現に関する施策の進捗状況でございます。
- ・こちらは KPI 目標を含む施策につきましては、通勤目的の自転車分担率を平成 27 年度の 15.2%から令和 7 年度末までに 18.2%まで上げるという目標に沿って進めてございます。その他の施策につきましてもこの目標の中に入っておりますが、具体的な進捗につきまして 3 つほどご紹介いたします。
- ・多様な自転車の活用ということで、タンDEM自転車、2 人乗りの自転車でございますが、こちらの公道走行について各都道府県警に対しましてできるだけこれを緩めていく、走行可能なところを広げていくというところの働きかけを行っております。その結果、46 道府県において道路一般における 2 人乗り、タンDEMの自転車が認められるということになりました。進捗をしておるということでございます。
- ・少し下のほうのボックスに行きますけれども、サイクルスポーツのイベントの開催状況でございますが、いろいろと報道にも出ておりますが、全国で自動車専用道路などを活用したサイクリング大会など、全国各地でイベントが開催されております。そういったことを通じまして、プロ、それから一般の方々を含めてサイクルスポーツの振興が進んでいるということでございます。写真にも書いてございますが、昨年 10 月に行われましたサイクリングしまなみ 2022、また昨年東京のレインボーブリッジを封鎖して行われたレインボーライド、こういったものが新しいイベントとしても出てきている、そういう状況でございます。
- ・右のほうに移ります。自転車通勤の導入促進ということでございます。こちらは自転車通勤推進企業宣言プロジェクトというプロジェクトを自転車本部として進めておりまして、このプロジェクトに基づきまして優れた企業として優良企業を認定することを令和 3 年度から始めております。令和 4 年度までに合計 6 社認定をさせていただいたところでございます。こういった宣言プロジェクトを通じまして企業の自発的な取り組みをどんどん進めていくような形で、周知ないしはそういったことを PR することを我々としても積極的に行っておるということでございます。
- ・実績のほうでございますが、通勤目的の自転車分担率ということで、13.8%、これは令和 3 年度の数字でございます。この数字につきましては、全国都市交通特性調査の令和 3 年の速報値より作成しておりますが、実は少し下がっております。これは正直に申し上げます。

すと、率直に申し上げますと、下がっております。今原因につきましては分析をしている途中でございますが、現在のところの我々の分析といたしましては、コロナの影響が非常に大きかったのかなと考えてございます。この統計につきましては、自転車だけで通勤した方、それから自転車と公共交通を組み合わせ通勤した方、両方のデータを取っておりますが、特に大都市部のデータを見てみますと、コロナで通勤のスタイルが非常にイレギュラーであったということで、自転車と鉄道等の公共交通機関を組み合わせ通勤したトリップ数が非常に落ちています。大きく落ちていたということ。また、それ以外の都市圏につきましても、コロナのイレギュラーな通勤スタイルの中で、自動車の通勤が増えて、自転車の通勤が減っていったというようなことがございまして、数字としては13.8という数字になってございます。数字は数字として捉えつつも、これからはしっかりと通勤を促進していきたい、そのように考えております。以上が目標2に関する進捗状況でございます。

- ・続きまして、左下の象限でございますけれども、サイクルツーリズムの水深による観光立国の実現ということで、計画の中で目標3でございます。
- ・こちらのKPI目標といたしましては、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数を令和元年度の56から令和7年度の100ルートまで伸ばすというKPI目標がございます。この中身につきましては、具体的にどういったことを行っているかということを書いた横の四角と下の四角に書いてございます。
- ・まず、昨今インバウンドの戻りが非常に元気になってきておりますが、そういったインバウンド回復を見据えて、海外からのサイクリストをより多く、また消費をより大きくしていくということを積極的に行っております。具体的なアクションとしましては、日本政府観光局JNTOと連携しまして、国として日本を代表し世界に誇り得るサイクルルートであるナショナルサイクルルート、こちらを6ルート指定しておりますけれども、これを活用した海外の観光事業者を招致しまして、モニターツアーを連携して行っています。地方自治体とも連携してこういったことを行っております。ちょうど先月、2月に、この写真にもございますとおり、しまなみ海道に北米の観光事業者を招致いたしましてモニターツアーを行いまして、外国人の旅行者の観点からいろいろ意見をいただいたりご指摘をいただいたり、また我々からも積極的にほかのルートも含めてPRを行いまして、具体的な観光商品の造成につなげている。今もこういったことを、直接交渉を行っておりますけれども、具体的な観光商品の造成に向けてアクションを起こしているということでございます。海外の見本市等にも英語のチラシを作成しまして、各国、各エリアに配布をして、ナショナルルート、それから日本のサイクリング環境について情報発信を行っているという状況でございます。
- ・併せまして、受け入れ環境の整備ということで、特に自転車で長い距離を移動されたり、エリア内外で動いたりする方々にとって自転車をそのまま交通機関に乗せるサイクルトレインですとかサイクルバス、こういったものの導入の促進が海外からも求められており

ます。これは自転車活用推進計画等にも位置づけされておりますけれども、現在我々のアクションとしては、サイクルトレイン、サイクルバスの好事例、またその導入のヒントのようなものをまとめまして、ベストプラクティス集をまとめまして関係者に提供し、ほかの交通事業者の導入を促進するというを行っております。これも今年度内にとりまとめをして、策定して、来年度以降営業を行っていくということで、近日中にとりまとめ、公表予定でございます。

- こういった導入目的・効果に加えまして、しっかりと、この写真にございますとおり、案内表示ですとか、自転車の固定方法、こういったことをしっかりと横展開して事業者さんが具体的に取り組みを進めていけるようなことを後押ししてまいりたい。
- 左下の図に書いてございますが、導入効果ということで、これは実はとある鉄道事業者さんのデータですが、実際に導入したことによって、もちろんサイクルツーリズムということで旅行のために自転車を使うための乗客数が増えたということもあるのですが、日常使いのものも含めて非常に大きな乗客の増があったということで、こういったことを交通事業者とも連携しながら、交通事業者にとっての収入の増にもつながるような形で進めていきたいということでございます。
- 現時点での実績でございますが、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート、これは全国にいろいろなところがございますけれども、令和4年度の数値として83ルートまで来ております。順調に伸びているというふうに認識してございます。以上がサイクルツーリズムでございます。
- 最後に目標4に相当しますが、右下の自転車事故のない安全で安心な社会の実現ということで、こちらは昨今いろいろと制度改正もございますし、明日から、また夏からも大きな動きがございますが、指標のほうも非常に多くなっております。自転車の安全基準に係るマークの普及率ということで、令和元年度39.8%から令和7年度45%、自転車乗車中の交通事故死者数、こちらをしっかりと減らすということ、また自転車技士の資格取得者数、これを令和3年度から令和7年度にかけて合計で4900人、また自転車損害賠償責任保険等の加入率を令和7年度までに75%まで伸ばすということを目指しております。
- 具体的なアクションでございますが、左のほうに書いてございます。自転車安全利用五則の改訂ということで、自転車に乗る際に守るべき事項について、わかりやすいように整理をいたしました。
- 改訂のポイントでございますが、もともと歩道は車道寄りを徐行ということがございましたが、これを削除いたしまして、原則をシンプルにクリアに表すということで、自転車の車道通行の原則、歩道通行は例外ということを書きましたということと、子どもヘルメット着用ということがございましたが、明日からすべての自転車利用者に対してヘルメット着用が努力義務化されますので、すべての方々にといい趣旨をしっかりと明確化するための改訂を行いました。
- 改訂後の交通対策本部が決定した五則については下のほうに書いてございます。ご覧いた

だければと思います。

- また、自転車損害賠償責任保険、これは KPI の中にも入ってございますが、具体的に伸ばしていくということの過程として、入るべき商品のラインナップを増やすということを官民連携して行っております。具体的にこちらでご紹介させていただいておりますのが、第三種 TS マーク、緑色マークが新たに運用を開始いたしました。これは細かくは下に書いてございますが、できるだけカバー範囲が広くて、より使い勝手のよい保険商品がこういった形で増えてきているということの 1 つの事例でございます。こういったことも含めて保険に入っていただく方々の割合、数を増やしていきたいと考えてございます。
- 実績につきましては、右下に書いてございますとおり、自転車の安全基準に係るマークの普及率は令和 3 年度で 34.2%、自転車乗車中の交通事故死者数につきましては、令和 4 年の数値で 339 人、自転車技士の資格取得者数につきましては令和 3 年から令和 4 年度にかけて 1764 人、自転車損害賠償責任保険等の加入率につきましては令和 4 年度の数字が 62.7% という数字になってございます。
- これら 4 つの目標以外のところでご紹介させていただくところ、一番下に書いてございますけれども、その他自転車に関する主要な出来事等ということで、昨年 4 月に道路交通法の改正法が成立いたしまして、ヘルメットの努力義務化、これは明日 4 月 1 日からでございます。また、特定小型原動機付自転車、これはいわゆる電動キックボードのようなものを想像いただければと思いますが、こういったものが今年 7 月から見込みでございまして、施行され、一般公道を走るようになるということでございます。
- 以上、資料 1 の概略につきまして私からご説明させていただきました。
- ここからは、事務局内の関係省庁のほうからそれぞれの施策ないしは補足のご説明をいただきたいと思っております。順次私のほうからお願い申し上げますので、リモートの方々、それぞれ補足のご説明をいただければと思っております。
- まず内閣府さん、どうぞよろしく願いいたします。

○内閣府

- 内閣府で交通安全担当をしております宮脇と申します。どうぞよろしく願いいたします。
- まず、内閣府で担当している部分でございますが、目標 4、自転車事故のない安全で安心な社会の実現、これの 17 番、交通安全意識の向上に資する広報・啓発活動や指導・取締りの重点的な実施、このうちの②と⑤の 2 つでございます。
- まず②でございますが、令和 4 年春及び秋の全国交通安全運動を実施するに当たりまして、自転車の交通ルールの遵守について運動重点に盛り込んで、交通方法、マナーの周知等の徹底を図ってまいりました。
- 今後の取り組みにつきましては、すべての自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用の努力義務化、これを内容とします道路交通法が施行されることを踏まえまして、その施

行に先立って令和4年11月1日、自転車安全利用五則の改正を行っておりますので、改正された自転車安全利用五則を活用した広報・啓発に努めてまいりたいと思っております。

- ・続いて、⑤でございますが、これまで交通指導員などの交通ボランティアに対する交通安全指導、これに関する研修カリキュラムに自転車の交通事故の現状と交通ルール、自転車の特性を踏まえた安全利用などを盛り込んでおまして、参加者による意見交換会を行って、自転車の安全利用に関するスキルアップを図ってまいりました。また、この参加者による活動事例の発表を通じて、各種取り組みについて関係機関、団体への横展開を図ってまいっております。
- ・令和5年度におきましても交通指導員などの交通ボランティアに対する研修会を実施し、自転車事故の現状を踏まえた安全利用の促進や、ルール、マナーの徹底、これらの講義内容をしっかり盛り込むほか、参加者による活動事例の発表を通じまして各種取り組みについて関係機関、団体との横展開を図っていきたくと思っております。
- ・新しい自転車安全利用五則のリーフレットにつきましては内閣府のホームページに掲載しております。また、つい最近でございますが、その英語版につきましても内閣府のホームページに掲載しておりますので、併せてご案内いたします。内閣府からは以上でございます。

○事務局（金籠）

- ・内閣府さん、どうもありがとうございました。
- ・引き続きまして、警察庁さん、どうぞよろしく願いいたします。

○警察庁

- ・警察庁交通局でございます。まずは第2次自転車活用推進計画のフォローアップについてということでご説明をしたいと思います。
- ・細かく何を行ったかにつきましては資料2に書いてあるのですが、何せ警察庁は個別の取り組みが非常に多いものですから、この表に書いてあるものを1つ1つ説明していくことは避けまして、どういった視点で警察が自転車活用について関わってきたかということについてご説明申し上げて説明としたいと思います。
- ・大局的な観点から申し上げますと、当庁は道路交通法を所管しておりますので、自転車を事故なく安全に利用していただく、そういう考えのもと、3つの観点から施策を進めてまいりました。
- ・1つ目が、これは私ども、国交省道路局さんの説明ともかぶるのですが、自転車通行空間の整備です。具体的な中身としましては、普通自転車専用通行帯の整備ですとか、自転車が走行しやすい交通規制の実施、自転車が歩道を走行することが可能な交通規制、これは自歩可規制と我々は言っているのですが、これを見直すといった、自転車が安全に道路空間を快適に利用できるような空間を作っていくというのが1つ目の柱になります。

- ・我々は平成 18 年ぐらいから自転車対策に力を入れ始めてきたのですが、自転車通行空間の整備という観点から申し上げますと、まず普通自転車専用通行帯の延長距離はこの 10 年間で確実に増加しておりまして、大体 90%ぐらいということが挙げられます。
- ・もう 1 つ、先ほど申し上げました自歩可規制、歩道を自転車が走れるという規制も減っておりまして、減り率は若干少ないのですが、10 年間で 10%減っているといった結果に結びつきまして、自転車の専用の通行空間が整備されてきて、歩行者と交じり合う、交錯のおそれがある交通規制が減るといった結果に結びついております。これが 1 つ目の柱でございます。
- ・2 つ目が、交通安全教育、広報啓発活動の推進というものになりまして、具体的には先ほど内閣府さんから説明がありましたが、自転車利用に関するルールの周知ですとか、子どもからお年寄りまで幅広い層に対する交通安全教育の推進、これが 2 つ目の柱になります。
- ・これはフォローアップのほうにも書いてありますが、子ども用の交通安全教室とか、幅広い層にやってきてはいるのですが、新たに令和 5 年度から新しい媒体、今 SNS とかいろいろな媒体がありますので、そういった広報媒体ですとか手法を使って何か新しい広報啓発活動ができないかというような問題意識のもと、自転車の安全利用促進に関わる効果的な広報啓発の手法に関する調査事業を令和 5 年に予算を獲得して、これを実施する予定でございます。これが 2 つ目です。
- ・3 つ目が、交通指導と取締りの強化です。具体的には自転車事故の発生状況を踏まえて、各警察、警察署もそうですが、自転車の指導啓発重点地区・路線などを選定いたしまして、特にこの中で悪質な自転車による交通違反があれば検挙するというような方針で取り組んでおります。検挙件数は近年大幅に増加しておりまして、現在、年間約 2 万 5000 件程度なのですが、10 年前の数字を見てみたのですが、平成 25 年ですと大体 7000 件ぐらいになりますので、この 10 年間で 3 倍ぐらいというようなものになります。
- ・当庁で自転車対策を強化し始めたのが大体平成 18 年前後と、これは第 8 次交通安全基本計画を踏まえて作成した警察庁のプログラムにのっとってやり始めたものなのですが、この 3 つの基本的な観点についてはずっと変わっていないです。時代の変化も踏まえて中身については細かく見直しはしているのですが、この 3 つの観点としては変わらないということについてご理解いただければと思います。
- ・自活計画の関係に関しては以上になるのですが、次に道交法改正の関係で若干補足をしたいと思っております。
- ・1 つ目が電動キックボードです。新しいモビリティに関する制度が今年の夏、7 月 1 日から施行されるということを踏まえまして、交通空間ですね。いろいろなモビリティ、自転車、歩行者、電動キックボード、こういったものが行き交うことになりますので、自転車の交通秩序を整序化するために去年の 1 月、うちの交通局長から通達を発出しまして、県警に対して先ほど述べた 3 つの観点から対策をより強化するという指示を行って

おります。

- ・それから、道交法改正の 2 点目ですが、まさに今日 3 月 31 日なので明日、令和 5 年 4 月 1 日から、既にマスコミ等でたくさん取り上げていただいていると思うのですが、ヘルメットの努力義務化が施行されるというものになります。この努力義務化については、ヘルメット未着用者の事故時の死亡率というのが、未着用者が着用者の 2 倍以上、これはかなり顕著な差だと思うのですが、2 倍以上高いという事実等を踏まえて改正を行ったものでございますので、引き続き自転車を使われる方が、一人でも多くの方がヘルメットをつけていただけるように我々としても周知啓発に力を入れてまいりたいと思っております。警察庁の説明は以上です。

○事務局（金籠）

- ・警察庁さん、どうもありがとうございました。
- ・引き続きまして、金融庁さん、どうぞよろしくお願いいたします。

○金融庁

- ・金融庁監督局保険課損害保険モニタリング長の佐藤と申します。資料 1 の右下、自転車事故のない安全で安心な社会の実現の中の自転車に関する保険商品の拡大への取り組みになりますが、まず損害保険協会の取り組みとして、自転車保険加入促進に係る啓発、広報活動を実施しております。こちらは地方自治体等と連携し行っているところでございます。また、損害保険各社の取り組みとしまして、自転車保険の開発、販売をはじめとした普及促進や、地方自治体等による自転車保険加入義務化に伴う対応、例えば年齢制限がなく、誰でも安価に加入できる制度を用いた加入促進の実施等に取り組んでおり、金融庁としましては、こうした取り組みを、商品認可やモニタリングを通じて把握し、後押ししているところでございます。金融庁は以上でございます。

○事務局（金籠）

- ・金融庁さん、どうもありがとうございました。
- ・引き続きまして、消費者庁さん、よろしくお願いいたします。

○消費者庁

- ・消費者庁消費者安全課でございます。当庁では、自転車の安全利用の普及啓発ということで、消費者安全法に基づいて事故情報を収集しておりますので、こうした事故情報をもとに令和 3 年から令和 4 年にかけて複数回自転車の安全な使用に関する周知啓発を行っているところでございます。具体的にはお子さんを乗せた自転車の安全利用ですとか、天候不順の際の自転車の安全な使用に関する注意喚起や周知啓発を行っているところで、引き続き周知啓発を続けていくというところでございます。消費者庁からは以上です。

○事務局（金籠）

- ・消費者庁さん、ありがとうございました。
- ・引き続きまして、文部科学省さん、お願いいたします。

○文部科学省

- ・文科省でございます。3点申し上げます。
- ・まず、1点目、事務局が用意していただきました資料2の8ページ、国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発としまして、スポーツ庁では地域住民の運動スポーツの習慣化、スポーツが生活の一部となる **Sport in Life** の取り組みを図っているところでございます。スポーツを通じた健康増進や、スポーツ実施者の増加に対する取り組みとして、自転車の貸し出しやシェアサイクルの取り組みなど、自転車スポーツの普及拡大、需給に関する取り組みについても情報収集を行い、ホームページで公表しているところでございます。
- ・また、多世代が楽しめる総合型地域スポーツクラブでは、自転車を活用した取り組みの好事例をメールマガジン等で発信しております。
- ・令和5年度もこうした自転車を活用した取り組みについて情報収集を行いまして、自転車の活用普及に努めてまいります。
- ・2点目ですが、10ページ、サイクルツーリズムの推進におきましては、令和4年度はスポーツによる地域活性化・まちづくりコンテンツ創出等総合推進事業としまして、スポーツツーリズムを通じて交流人口の拡大により、地方創生、まちづくりを推進しまして、ウイズコロナ、ポストコロナにも対応した高付加価値のコンテンツ創出に向けたモデル事業を実施しております。
- ・令和5年度も引き続き、スポーツツーリズムを通じた日本らしいホスピタリティを取り入れたモデル事業を予定しております、サイクルツーリズムを含めて推進してまいりたいと思っております。
- ・3点目として、16ページですが、自転車を含む交通安全の教育の推進につきましても、各都道府県に対しまして教職員向けの交通安全の講習会の開催支援や、4月1日からのヘルメット着用の努力義務につきまして教職員が講師となって指導する際の参考資料の配布等も推進しております。簡単ですが、以上でございます。

○事務局（金籠）

- ・文部科学省さん、どうもありがとうございました。
- ・引き続きまして、厚生労働省さん、お願いいたします。

○厚生労働省

- ・厚生労働省健康局健康課でございます。資料 2 の 8 ページ目でございます。
- ・施策 10、自転車を利用した健康づくりについてという部分でございます。こちらの①、③が該当部分でございます。
- ・まず①に関してですが、国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日が送れることを目標としましたスマート・ライフ・プロジェクト、こちらにおきまして、自転車利用も含めた適度な運動を通じた健康づくりに関する普及啓発を進めているところでございます。
- ・続いて、③でございます。厚労科研を通じまして、自転車利活用による健康増進効果に関するエビデンスの収集に努めるとともに、健康づくりのための身体活動指針、アクティブガイドを通じまして、自転車利用を含めた身体活動、運動の啓発をしているところでございます。厚生労働省からは以上でございます。

○事務局（金籠）

- ・厚生労働省さん、ありがとうございました。
- ・続きまして、経済産業省さん、お願いいたします。

○経済産業省

- ・経済産業省車両室からご説明させていただきます。
- ・施策の番号、まず 9 番、①でございます。競輪場を活用した市民参加の取り組みにつきましては、バンクの走行体験であるとか、BMX の施設の併設であるとか、市民参加の取り組みが進むような活動を行ってまいりました。
- ・続きまして、施策 14 番の①になります。JIS 規格と ISO の整合化作業でございます。こちらについては主に ISO で新たに追加をされた用語などを JIS 規格に反映させたり、もしくは ISO で上限が決まっていて、JIS で上限が決まっていないベルの音の大きさ、こういったものの整合化作業を団体のほうで審議をし、進めてございます。
- ・続いて、施策 15 番、①、多様な自転車の開発、普及支援でございます。こちらについては競輪オートレースの売上の一部を機械振興や公益事業に還元するための補助事業というものを財団法人のほうで実施をしてございます。こういった支援制度を業界団体や実施団体のほうで広く告知を行っているところでございます。個別の事案ですので記載は控えましたが、例えばということで申し上げますと、3 輪自転車や 4 輪自転車等幅の広い車種の性能試験、具体的には ISO、JIS に準拠したブレーキの制動試験が行えるような試験機の開発などもこういった補助事業でご支援をさせていただいております。
- ・続いて、施策 16 番の①～③になります。
- ・①については、自転車技士のご支援ですけれども、経済産業省として後援名義等で信用力を高めるようなご支援をさせていただいております。
- ・②については令和 2 年度に 1 度試験要件の緩和ということで、専門学校生の卒業生につ

いては要件を緩和するような取り組みを既にしてございますが、要件の緩和と技術レベルの一定の確保という点から、その結果を今調べているところでございます。

- ・また、自転車選びのという点につきましては、自転車協会さんのほうでそういったアドバイザーの認定を行っておりますので、こういった取り組みをご支援してございます。
- ・以上になりますが、今後につきましては、こういった施策が引き続きしっかりと進むよう取り組んでまいる予定です。経済産業省からは以上になります。

○事務局（金籠）

- ・経済産業省さん、ありがとうございました。
- ・引き続きまして、環境省さん、どうぞよろしく願いいたします。

○環境省

- ・環境省地球環境局の脱炭素ライフスタイル推進室からご説明します。
- ・資料 2 の 3 ページ、一番上の行にございます。環境省では、地球温暖化対策の観点から自転車利用を含めた公共交通機関の利用などを国民に広く呼び掛けております。今年度は、COOL CHOICE や smart move などのフレーズを使って啓発をしているところです。次年度以降も引き続き呼びかけを行っていきます。以上でございます。

○事務局（金籠）

- ・環境省さん、ありがとうございました。
- ・最後に、農林水産省さん、お願いいたします。

○農林水産省

- ・農林水産省から 2 点ご説明したいと思います。
- ・まず 1 点目、ですが、資料 2 の 11 ページ、サイクルツーリズムの推進に関してでございます。農林水産省では、農山漁村地域に滞在し、旅行をしていただく農泊というのを進めておりますが、そこで体験コンテンツの造成が非常に重要ですので、その一環でサイクルツーリズム、そういったものに対して支援をしているところでございます。こちらにつきましては今後も地域からの要望に応じて積極的に支援していきたいと考えております。まず 1 点目は以上でございます。

○林野庁

- ・林野庁でございます。資料の 11 ページの⑥マウンテンバイクの関係でございますが、マウンテンバイクのコース整備と一体的に行う森林の里山林道保全とか、そういったことに対して支援を行っております。また、マウンテンバイクの愛好家の人たちが取り組むような活動事例の収集も合わせて行ってございまして、都道府県等を通じましてそういった事例

の展開などを行っております。

- ・今回白書のほうでもそういったマウンテンバイクの事例をご紹介させていただくとともに、今後5月にスポーツ功労者表彰でもマウンテンバイクのほう、静岡県と連携しまして今推薦しているといった状況でございます。林野庁からは以上です。

○事務局（金籠）

- ・農林水産省さん、林野庁さん、ありがとうございました。
- ・事務局からの報告は以上でございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。順番にそれぞれの取り組みについて今ご報告をいただいたところであります。
- ・それでは、今のご報告に関してということにはなりますが、資料1、資料2をごらんいただいて、ご意見等をいただいてまいりたいところであります。
- ・それでは、あまり順番というのなかなか難しいところですが、資料1、2はある特徴的なところをまとめていただいていますので、このあたりをスタートにしてもよいかと思うのですが、そんな簡単な運営はいかないと思いますので、どこからでもということになると思います。
- ・それでは、委員の皆様、いかがでしょうか。資料1あたりから始めていただいても結構だと思いますが、いかがでしょうか。

○羽原委員

- ・この資料の認識が不十分な点もありまして、申し訳ございません。1点気づいた点がございまして。神戸大学の羽原でございます。
- ・これまでに指摘がなかった点で、確かに自転車の事故件数は全体として減っているのですが、電動アシスト自転車の事故件数は顕著に増加している結果が見られるかと思えます。この対策として、これからAIとかICTを使って事故対策を行うことがより多く出てくるのかもしれませんが、これは自転車メーカーさんのほうでいろいろ取り組んでおられることも考えられますので、その点を認識しながら、特に自転車は利便性が高く、誰でもが使って、簡便な構造なのに、死亡事故につながりやすいという特徴が見られ、これはやはり取り組むべき課題の1つかと思えます。以上でございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。何点かご意見があれば、まずいろいろお伺いしながら、またお答えもいただきたいと思います。お答えも、各省庁さんをお願いするというにはなりますが、できるだけ横断的な論点を持ちたいと思えますので、そういうことによる

しくお願いしたいと思います。

○高橋委員

- ・國學院大學の高橋です。まず先に質問ということだったのですが、今の電動アシスト自転車の事故件数ですが、たしか台数も増えているので、台数当たりの事故数、もしそういうデータがわかれば教えていただきたいというのが1点目です。それで傾向がわかるかと思えます。
- ・2点目は、シェアサイクルの導入の件ですが、最近知ったのですが、ポートレスという形で乗り捨てができる。アプリで鍵を解除して起動して、どこでも乗り捨てができるというタイプのポートレス型のシェアサイクルというのがあるようですが、これは今日本国内の位置づけではどうなっているか。つまり、いろいろ問題が起きるので禁止するというか、奨励しないというか、そういう方向もあると思うのですが、一部各自治体で導入されているかもしれませんので、ポートレス型のシェアサイクルについて政府がそれをどのように位置づけて、推奨するのか禁止するのか、そういう方向性がわかれば教えていただきたい。
- ・もう1つは、自転車通行空間の整備でございます、確かになかなか自転車専用通行帯や自転車道の整備が進んでいないのですが、これは計画を立ててから実現するのに予算とか住民合意の観点から時間がかかるのはしょうがない話なので、どれぐらい計画があって、その計画が進んでいるのかとか、そういったことも併せてわかれば。つまり今すぐは実現できないけれど、3年後、5年後ぐらいはこれぐらい増えていく予定ですということがわかれば、また進捗状況がよくわかっていいたらと思うのですが、そういった自転車道とか自転車専用通行帯の計画がどうなっているのかわかるようであればご教示いただきたいと思います。差し当たって私からは以上3つとなります。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。今高橋先生がご質問という形で、意見もありながら、いただいたので、そういう意味で言うと、最初にご質問いただきますかね。そして、その上で、第2ラウンドはご意見をどんどんいただくみたいにしたかったので、最初にご質問があれば。

○絹代委員

- ・私からは今、電動アシスト、e-bikeの話が出たので質問ですが、ここ数年間で電動アシスト自転車、特にe-bikeに分類されるものが海外から輸入されたり、クラウドファンディングで開発されたりというところで、新規にかなり多くのものが市場に出回っています。ただ、その中で型式認定を取らない種類のe-bikeが増えておりまして、一般消費者の方々には型式認定というものをご存じないので、すべての電動アシスト、e-bikeが安全なものだと思い込んで乗られることになるわけですね。よくよくいろいろなところと話をしてみる

と、そういった輸入されたものの中にしっかりと確認をすると違法に近いようなものも実際に出ていると。今安全な自転車という枠組みの中に e-bike に関するものがないのですが、今後、型式認定がないからといって海外の認定を取っている場合もありますのですべてか危ないというわけではないのですが、何かわかりやすい消費者がしっかりと判断できるような規準とか、そういったものをお示しいただける可能性はないでしょうかというのが私からの質問です。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございます。後でまた質問が出てくるかもしれませんが、とりあえず何点か出ましたので、電動アシスト、あるいは e-bike 関係ということでありますので、これは警察庁さん、それから国交省さんも含めてになります、ご回答というか、対応いただければと思います。

○警察庁

- ・警察庁交通局でございます。事故の関係で何点かご質問があったのでお答えしますと、電動アシスト自転車の事故件数、羽原先生からご指摘があつて、大変申し訳ございません、今手元にデータがなくて、あればすぐにお答えができたのですが。台数当たりの事故件数、これは高橋先生からご指摘があつたと思うのですが、すみません、持ち合わせていないので、帰って調べたいと思っております。
- ・自転車の事故が多いと羽原先生がおっしゃっていたと思うのですが、これは我々もまさに認識としては概ね一致するのかなと思っております、正確に申し上げますと、事故件数自体は減ってはきているのですが、減り方が悪い。減少率が悪いという問題があります。
- ・例えば、今手元にあるデータを紹介しますと、自転車関連事故件数という言い方を我々はしているのですが、自転車が事故の第一当事者ないし第二当事者になった場合の事故件数を自転車事故関連件数と言っているのですが、これが全交通事故に占める割合がなかなか減らないというのがネックかなと思っております。今手元にある数値を見ますと、例えば 10 年前、平成 25 年は約 19% ぐらいだったのですが、最近を見ますとやや微増傾向がありまして、23% 増というところです。なので、交通事故全体は結構ペースが早く減ってきているのですが、自転車は身近な人がかなりたくさん使われるので、なかなか対策が進まないのかなという認識は持っております。
- ・それから、別の尺度で申し上げますと、自転車対歩行者の事故件数、これはもっとわかりやすく、件数が横ばいに近い状態になっております。交通事故全体が減っているにも関わらず自転車対歩行者事故件数は減らないということです。例えば令和 4 年 331 件、死亡事故、重傷事故があつたのですが、令和 3 年は 315 件で、むしろ増えてしまっているというところで、まさに羽原先生がおっしゃるとおりで、我々も重く受け止めていて、こういった事故が起きないようにということは考えています。

- ・他方、事故の中身をもうちょっと別の切り口で見えますと、さっき申し上げた自転車関連事故の中身を見てみると、大体約6割、年によってちょっと違うのですが、6割から7割前後は何らかの違反、道路交通法違反があるというところで、そう考えると自転車を使っているほうも悪い、ルールを守れていないというところがありますので、やはりルールを守ってもらう。もちろん細かいものはあるのですが、特に大事なものは、さっき自転車安全利用五則の話があったのですが、この辺を強力に啓発をしていきたいと思っております。
- ・事故関係については、すみません、今申し上げられるのはこの辺かなと思っております。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。それでは、この辺については経産省さん、消費者庁さん、どちらですか。

○警察庁

- ・型式認定は警察が所管していますので、申し上げますと、先ほど指摘がありましたとおりで、いろいろなモビリティが出るに従って怪しいものがたくさん出てきています。特に時期とかは詳しく覚えていないのですが、今年の1月ごろだったですか、京都で、これは自転車ですよ、電動アシスト自転車ですよと言いながら、実際は道交法の基準を満たさずに、原付きでしたというようなものを売っていたという事案、インターネットで売っていたという事案がありまして、これはたしか不正競争防止法違反で検挙されたという事例がございます。これは結構悪質でして、わかっているやっていたらというものになりますので、まずはそういったものをちゃんと県警のほうで見つけていくと。ちゃんと道交法の基準を満たして公道を走れる自転車ですということまで言っていたにもかかわらず、実は違っていましたというような事例がありました。
- ・今後、電動キックボードとかいろいろなモビリティが出てきますので、そういった、虚偽表示に近いもの、こういったものはどんどん取締りをやっていかないといけないと我々も問題意識を持っていますので、そこら辺をやっていくということと、あと、その観点から行くと消費者庁さんとかこういった摘発がありましたので、ぜひ一緒に連携して消費者に対して情報の提供をしていこうということもやっていきたいと思っておりますので、その点については引き続き頑張りたいと思っております。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございました。経産省さん、消費者庁さんで何か補足があれば、型式の話とかありましたら事務局としてこのお話をまとめたいのですが、特によろしいでしょうか。
- ・特になければ、私のほうからお答えする次の問いのほうに行きたいと思っております。よろしいでしょうか。

○経済産業省

- ・経産省です。特にございません。先日も警察庁さんから協力要請をいただきまして、業界団体のほうにそういった違法な自転車を販売しないようにということで周知のお願いもしてございますので、そういった面できちんと事業者様のほうから消費者の方にご説明いただけるような注意喚起も進めてございますので、特にはございません。

○事務局（金籠）

- ・経産省さん、ありがとうございます。
- ・そうしましたら、私のほうからシェアサイクルのお話を申し上げてもよろしいでしょうか。
- ・シェアサイクルのご質問を高橋先生からいただきました。シェアサイクル導入に関してポートレス型、置き捨てができるようなものについてどのように考えるのかというところでございますが、これはちょうどシェアサイクルのあり方について有識者の先生方にご検討いただいている委員会がございまして、また政府としてもそこでのご審議に基づいてシェアサイクルの導入に関するガイドラインを今作っているところでございます。その中で具体的な検討をしているところでございますが、実態として当然我々もポートレス型で自転車が溢れてしまって、なかなか都市の機能としてどうかという実態が日本国内、または海外にあるということは認識しておりますので、そういった事態をどのように発生しないようにするのか、そのために望ましい運営の仕方というのはどういうものがあるのか、事例を通じてご説明するようなものを作っていきたいと考えてございます。シェアサイクルにつきましては以上でございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。

○事務局（金籠）

- ・走行環境につきまして、引き続き道路局からご説明させていただきます。

○事務局（菅沼）

- ・走行環境、通行空間については、地方公共団体の計画がどれぐらいあって、どれぐらいができているのかというお話かと思いますが、地方公共団体に作っていただいている計画があります。それは最終形、理想形の形で、どれぐらいの自転車ネットワークを作っていくかという計画ですが、そういう意味では非常に計画期間が長い、計画対象期間が長いものだという前提でお話ししますが、大体2割ぐらいです。大体その中で整備済みが2割ぐらいという状況かなと思っています。

○屋井座長

- ・よろしいですか。どうもありがとうございました。続けて、ご質問もあればということでしたが、ご意見に移っても構いませんので、いかがでしょうか。

○久保田委員

- ・埼玉大学の久保田です。よろしくお願ひいたします。2点あるのですが、まず自転車通行空間の整備のことで、表に車道混在がありまして、注2というのがついていて、矢羽根というのはちゃんとガイドラインに沿って作ったものに限る、そういう表記だと思うのですが、ネットワーク計画を作らずに矢羽根を引かれている自治体が結構ありまして、まずはこの数字の中にネットワーク計画なしで矢羽根を引いているところが含まれるかどうかを後で教えていただければと思います。今課題の1つではないかと思っております。これが1つ目です。
- ・もう1つは、いろいろなところで聞くと、路上駐車対策がもっと強力である必要があるのではないかということをよく言われまして、特に今度新しい乗り物が出てくるときにも路上駐車というのはかなり大きなネックになるだろうと思ひまして、これは計画の中にしっかりと路上駐車が盛り込まれているわけですが、これについてのご報告が正直あまり今回目立たなかったような気がしますので、これは意見としてぜひ今後強力に進めていただきたいと思ひます。以上です。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。いかがでしょうか。

○事務局（菅沼）

- ・今ご提示させていただいている令和3年の3,836kmという中で、計画に位置づけられているものなのか、位置づけられていないものなのかというのは実はこちらのほうでも正確には把握できておりません。
- ・ただ、地方公共団体が計画をどれぐらい作っていて、その中でどれぐらい整備されているのかというのを見る中では、かなりのキロ数は計画には位置づけていただいている。ただ、当然ながら全部が全部3,836km、計画との突合はできていませんので、その点は今後確認していきたいと思っております。
- ・それから、ご指摘いただいたいわゆる通行空間の上に車が止まってしまっていて、せっかく作った空間がうまく使えないということに関しては我々としても問題意識は持っておりますし、先ほどご説明させていただいたこの2月に設置させていただいた委員会の中でもその辺の対応についてはご議論いただき、何かしら対応は打っていただきたいと思っております。

○屋井座長

- ・いかがでしょうか。久保田先生、よろしいですか。
- ・今の件に関して追加で確認は、車道混在と言っているものの長さ、3,800km は、調査方法としてはどうやって数え上げたのですか。誰に聞いているかなのですが。

○事務局（菅沼）

- ・私も事務局から各都道府県を通じまして、各地方公共団体、各道路管理者の方に数字を上げていただいている、それを集計させていただいているということになります。

○屋井座長

- ・なるほど。そうすると、当該の市町村がネットワーク計画を持っているかどうかもわからないということですね。

○事務局（菅沼）

- ・当然どういった市町村が計画を持っているかはわかっておりますので、計画を持っているかどうかはわかるけれども、計画の中にどのように位置づけられているかまでは突合は今のところはできていないということです。

○屋井座長

- ・はい。じゃあそこは可能な範囲で調べていただけるとさらにいいと思います。ありがとうございました。
- ・ほかはいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・先ほどのポートレスのシェアサイクルですが、今のところポートレスのシェアサイクルについてはあくまでも中立的で、特に厳しく規制するわけでもないし、特に推奨するわけでもない、まだ検討中という段階でよろしいでしょうか。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございます。お答えとしては検討中という状況です。ちょうど本日同じ場所で委員会がございますが、そういった事情を踏まえてこれから検討するということになります。

○高橋委員

- ・わかりました。私としても特に、あくまで中立的な立場なのですが、いい方法があればポ

ートレスも選択肢になるかなと思っておりますので、よろしくご検討いただければと思います。

○事務局（金籠）

・ありがとうございます。

○渡辺委員

・ブリヂストンサイクルの渡辺です。今いろいろご意見を聞かせていただいている、自転車の通行区分、道路を整備していくというところと、先ほどあった電動車の事故が多いというところ、自転車道を整備することによって事故を減らしていけるのではないかと思うのですが、事故が起こっている内容というのが、通行区分によるものなのか、それとも先ほど言っていたような違反によるものなのかというのは、そういうのを整理されたデータはございますでしょうか。私も知っていなければいけない立場だと思うのですが、申し訳ございません。

○屋井座長

・それでは、ご質問をよろしくお願いたします。

○警察庁

・本音ベースで申し上げますと、バシッと整理したものまでではないです。結構粗々な統計でございましてお恥ずかしいのですが、さっき申し上げたような何らかの違反があるというのは単純に割り算して出したようなものですので、もうちょっと個別の事故をミクロにいろいろな角度から見ればそういうことも明らかになると思うのですが、統計としてバシッと出せるようなものは残念ながらまだ持ち合わせていない状況です。その辺はもう少し精緻化しなければいけないのかなとは思っています。

○渡辺委員

・ぜひ整理していただけると我々もいろいろ対策ができるかなと思います。

○屋井座長

・別の会議で久保田先生にご紹介いただいたけれど、埼玉県警、埼玉ではそこら辺を調べて、はっきりと走行環境の整備によって事故が減っているというのが明らかですという話をしていただいたことがあったので、私の記憶ではそうですが、久保田先生、それでよろしいですか。

○久保田委員

・ありがとうございます。そういうことを埼玉県警さんと埼玉県さんと一緒にやっていたできました。ただ、実はちょっと難しいのが、事故原票には、例えば交差点で事故があった場合に、自転車が車道を走ってきたのか、歩道を走ってきたのかという区別がないんですね。ですので、これは何らかの方法で推定をしなければならない。我々は一生懸命推定をして一応確からしい、この自転車は車道を走ってきただろう、こちらは歩道だろうというので分けまして、それぞれどういうタイプの事故が整備をすることによって減る。結果的に事故はかなり減りました。整備をすると減るということがわかりましたので我々は安心したわけです。多少の推定は入りますが、そういう分析を行った例があります。

○屋井座長

・どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

○入谷委員

・委員の先生に質問して恐縮ですが、先ほど電動アシスト自転車の事故が増えているというお話をされて、警察庁のほうはまだ統計がないというお話だったのですが、それはどこで見られたのですか。私は不勉強ながら見たことがないのですが。もしおわかりでしたら教えていただけますか。

○羽原委員

・メディアの報道として10年前と比べて、電動アシストに関わる事故が、特に子どもさんを乗せているケースなどで多く発生している実態が報道されていたということで、事故統計は出ていると思います。

○入谷委員

・わかりました。そういうメディアの報道があったということですね。ありがとうございます。
・今の自転車の空間の整備の話ですが、まさに私も申し上げようと思っていたのですが、実際の事故が発生したときにどういう自転車道の整備状況だったかというのを、今埼玉の例もありましたが、ケーススタディ的に、例えば道路管理者、警察、自治体等が調べて、どういう問題があったのか、走行空間がどうだったのかということのを少し深く掘り下げて、大変労力がかかると思いますので、事例は選ばなければいけないということはあるかもしれませんが、そういうのを少し勉強していただいて、それを発表することで、例えば自治体に対する刺激になるのではないかとか、そういう印象を今の話を聞いて受けたところでございますので、ご検討いただければ幸いです。

○屋井座長

・大変いいお話ですね。そういうのは本部から一定の支援もしながら大学の研究機関と共同で研究として進めるとか、そういうのは考えられませんか。自転車関係というのはいろいろ横断的であり、なおかつ解決すべき課題はたくさんありますが、安全というのが一番重要なところだし、そのあたりぜひ、事故原票のデータもそうですが、データを研究機関に提供していただきながら一緒になってやっていくというのはときどきありますけれど、ぜひこういう具体的な課題に対してもそういう取り組みができる大変結構だと思います。全部抱え込まないで、できるだけ連携を取って進めていただければと思いますので、私からも一言加えさせていただきます。

○事務局（金籠）

・貴重なご意見をありがとうございます。警察庁さんともしっかり連携しながら、空間整備の中でもエビデンスを示していくということは我々も大事だと思っています。今持っているデータも必ずしも完璧なものばかりではありませんし、不十分なところもございますので、そういったところを関係者でしっかりと連携しながら検討してまいりたい、しっかりと実施してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○屋井座長

・ほかはいかがでしょうか。

○羽原委員

・先ほどの自転車事故統計資料の問題ですが、データは交通事故総合分析センターの統計に出ているということです。

○屋井座長

・ほかはよろしいですか。そろそろ私も話をしたいような。私からも少し話をさせていただきます。

・まずは、質問を兼ねてということになりますが、資料1にいろいろまとめていただきまして、今議論になっているのは走行環境、通行空間、これはすごく重要なポイントで、まさに今日の大きな論点だと思います。車道混在という意味では広がってきていて、安全という面での一定の効果はあるとは思いますが、でも、あるべき姿としてはまだまだ路上にあるし、最近のヨーロッパですとかほかの国の整備のレベルというかな、目指しているレベル感と比べるとその差は開く一方であるところもありまして、ですから、今日は環境省さんからはあまり力強くお言葉はいただかなかったけれども、脱炭素とか、環境に配慮するというもう1つの重要な観点から言うと、自転車に乗る、そして通勤をするということも含めて、自転車利用というのはそういう大きな運動の一部になってきているわけです。今回の法律によって作られている方向感というのもそういう意味で言うと環境も大きなポ

イントなので、それを支えていく空間づくりというのはこれからさらに必要だと思って見ているところでございます。この議論は、先ほど説明いただいたようにほかの委員会でもまた進むので、久保田先生のおっしゃっているみたいな駐停車問題、これもものすごく大きな問題で、そういうところにも取り組んでいただきたいと思います。という、私は意見ということになってしまっているな。

- 質問を言いたかったのは、この表の中で、下がっていることが2つあるんです。この下がっている指標、数字で一喜一憂はないのですが、確かに通勤の自転車の分担率、そうは言いながらもある種統計で見ると下がっていますよねという。これは由々しき問題と捉えて、これも別に行政だけではできないので、企業の方々にも一層のご協力をいただかなければいけないし、質問的に言うと、まだまだ日本の大都市部は再開発も進んでいますよね。東京も常に行われているわけで、ああいう中で自転車の駐輪場というのは附置義務で駐輪場を作らなければいけなかったりするのですが、そういう駐輪場にはなかなか止めたくないみたいな自転車をお持ちの方も結構いるように聞いていて、オフィスまで持ち上げていきたいとかね。ただ、そういうのはかなり、アメリカなんかの企業だったら、大体映画に出てくるのもみんな自転車に乗って、自分のところに置いているみたいな姿が出てくるわけですが、日本の場合はどうなっているのかというのがよくわからないところで、今後、自転車の通勤利用もIT企業だとかベンチャーだとかいろいろなタイプの方々がどんどん東京の中でも、あるいは地方都市でも活躍するということに、自転車を持ち込めるというのは、盗難だとか壊されたりする危険がないような形で持ち込めるみたいなところまでのクオリティを作っていかなければならないと思うので、それに向けてはどなたがどこで頑張ってもらえるのか。これは都市局だとか、例えば国土交通省的に言えば再開発するときにはこういうスタイルのデザインの駐輪スペースを作らなければいけないとか、高級な自転車でも置けるようにしなければいけないとか、そういうことも必要かもしれないので、そのあたりがこの13.8%というのがそれでいきなり上がるわけではないのですが、そういうところもあるなというのが1点。
- それからもう1つ下がっているのは、これは単純な質問ですが、安全基準に関わるマークの普及率が令和元年39.8%だったのが、34.2%、2年間で結構有意に下がっているように見えるのですが、普及率というやつは大概はとどまっても、上がることはあっても、あまり下がることはないし、そんなに素晴らしい制度というか、クオリティで調査ができるのでしょうかということなのですが、本当に下がるんですか。下がっていてこれはよかったですっけというか、そこの質問を同時にさせていただきたい。これは別にアイデアがあって言っているわけではないので、その2点ですが、いかがでしょうか。

○事務局（金籠）

- 屋井先生、ありがとうございます。まず1点目の自転車通勤と駐輪場、駐輪の仕方の問題でございます。これはなかなか難しい問題ではございますが、通勤をするときに1つのポ

トルネックとして駐輪場ですとか駐輪スペースという問題があるということは大きく認識しております。

- ・駐輪場の整備についてももしも補足があれば都市局からお願いしたいと思いますが、我々が今進めている施策の話をまず申し上げますと、自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの中で、特によい取り組みを優良企業認定ということで認定及び大臣の表彰ということをさせていただいております。
- ・そういった中で、宣言企業になっていただくと銀メダル、優良に認定されると金メダルみたいなものがあるわけですが、銀メダルにまずなっていくために、駐輪場を整備することというところが要件としてございます。その駐輪場というのが、平べったく駐輪場ということだけではなくて、例えばオフィスの中で工夫をしながら自転車をキープできるとか、そういったところも柔軟に読み込んだ上でどんどんそういった宣言を、すそ野を広げるということを我々は実際に検討してやっていきたいと思っております。
- ・もう1つは、主にキラッと光るものがあればまさに金メダルなのですが、オフィスの中にすごくいい工夫をして、そういった柔軟なやり方とか、あるいはすこすそ野を広げるに当たって参考になるような事例があれば、ぜひそういったものは優良認定をさせていただいて、幅広く世の中に紹介させていただくとか、あるいは我々通勤を進めるための手引きといったものを作ってございますので、そういった中にもいい工夫をしっかりと実態を踏まえて推進していけるような情報発信といったようなものも積極的に行っていきたいと思っております。

○都市局

- ・都市局街路交通施設課です。都市内での自転車の駐車場整備に関連して、特に昨今のコロナの影響も踏まえつつも、長期的な自転車の利用動向の変化を当方でも調査しております。平成初期から比べると昨今では自転車の利用自体が、特に通勤通学の減少に伴い、かなり減ってきており、地域によってはまだまだ自転車駐輪場が足りないところもあれば、一方で余ってきているようなところもある。そのため、単純に量的拡大のみならず、地域ごとにきめ細やかに対応していく必要性も感じております。
- ・また、先生のご指摘のとおり、これまでの自転車は、いわゆる“ママチャリ”のような、日常生活での使い勝手が重視されていたものが多かったところが、高級なスポーツタイプの自転車など、自転車もいろいろとニーズが変わってきているので、それに合わせた質的な観点もふまえた自転車駐車場整備についても、今後、検討が必要であると考えております。先生方には、引き続き、ご指導をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。マークのほうは特にはないですか。

○事務局（金籠）

- ・経産省さん、安全マークの件は答えいただけますでしょうか。

○経済産業省

- ・経済産業省です。安全マークの件につきましては、まず対象になっている車種ですが、いわゆる軽快車と言われているものが配布の対象になってございます。実際に国内においてどういった車種が何台、どれくらい売れているのかという統計データは、政府統計においても業界統計においても存在していないと理解しているので、精緻な因果関係はなかなか説明することが難しいのですが、関係団体等に聞き取りをした範囲では、軽快車以外の車種の需要が増えたことが結果的に影響しているのではないかというふうな回答をいただいております。以上になります。

○屋井座長

- ・わかりました。今のお答えから推察できたのですが、年間販売の中でマークをつけてという割合が30何%ということですね。普及率というか、それを普及率というんですね。わかりました。各年で変動するんですね。上がったたり下がったりする、そういう指標なわけですね。

○絹代委員

- ・楠田委員はトリを務めたいそうですので、先に。私からは実際に自転車に乗っている方とか、取り組んでいる方の中にいる立場からいくつかお願いをさせていただけたらと思います。
- ・先ほどヘルメットが話題になりました。ヘルメットを4月1日からかぶりましょうということで各自治体さんが広報をされているのですが、そのポスターなどでヘルメットが正しくかぶれていないケースが非常に多い。私に関わっている自治体でも2件クレームが来るレベルのポスターなどを出してしまった県がありまして、具体的に言うとお子さんがぼ頭の後ろにヘルメットがずれている状態で啓発のチラシを作ってしまった。そうなると走ったときに首が絞まってしまうので危ないですよというのが市民とか県民からクレームが来る状態になっているというのと、私自身が仕事の中で2件、死亡事故に立ち会ったことがあるのですが、その2件ともヘルメットは正しくかぶられていたのですが、後ろのダイヤルが締まっていなかったり顎ひもが緩かったりということで、先に心臓が何か障害を起こして倒れたときに意識を失って倒れたので頭を強く打ってそのまま亡くなられたというケースです。ヘルメットをかぶりましょうという啓発はもちろん大切なのですが、ここにもう1つプラスをして、正しくかぶっていただかないと恐らく死亡事故にまたつながってしまうケースも出てくると思いますので、通達を今出していると思いま

す。そこに正しいヘルメットのかぶり方なども合わせて出していただくと自治体さんもしっかりとした啓発ができると思いますので、こちらをぜひよろしくお願いいたします。

- もう 1 点、死亡事故の割合が減らないというお話で、恐らく自転車の死亡事故は高齢の男性が統計を見ていると非常に多いかなという印象です。今の段階で高齢の男性にしっかりと啓発を届けるというのが非常に難しい状況にありまして、ただ、戦略的に自転車の事故が減ってきた、安全になってきたという印象を皆さんに持っていただくためには、やはりターゲットを絞って、お子さんの事故が多いところ、死亡事故が多いシニア層みたいなどころにいかにか情報が届くかということもかなり結果が変わってくるレベルだと思う。ここに届くような啓発を戦略的にやっていただけたらと思います。
- 非常に強く感じるのが、いろいろな自治体さんの統計で、ルールを知っていますかというアンケートを取ると、8割、9割の方が知っていますと。ただ、ルールを守っていなくて事故が起きているのが今の現状です。経験の中から言うと、なぜ左側を通行しなければいけないのかというのをしっかり示してあげると皆さん左側通行をされるんですね。なので、恐らくシニアの方に届くような理論で、どうしてこれをしなければいけないのか、ヘルメットをかぶると死亡率が落ちますだけでなく、ちょっと具体的な、ライトをつけないと自分が危ないとか、そういう付加情報をつけていただくと、より響くのではないかなと皆さんの啓発と反応を見ていて思いました。
- もう 1 点、安全というところで懸念しているのが、恐らく来年度ぐらいからインバウンドをサイクルツーリズムに呼び込もうという動きが本格化していくと思います。またいろいろな自治体さんで、いわゆるサイクリストではない一般の方々に自転車で楽しんでいただくという動きも広がると思います。その中で、例えばそこがどこかわからないところで何かトラブルが起きたときにどう通報するか。119 番まで行くと恐らく緯度経度が自動通報されると思うのですが、そこに至らない場合に、例えばラインであったり、メッセージであったり、位置情報を借りた方に送れるようなシステムがあると思う。そういった誰も来てくれないようなところで事故が起きてしまうというケースも今後出てきますし、言語が通じないケースもあると思います。そういった自治体さんに、例えば位置情報を伝えるとか、インバウンドの方、慣れていない方をお迎えするのに必要なものをぜひこちらからお示しいただくことで恐らくそういったトラブルは減ってくると思います。特に今ナショナルサイクルルートであっても、見に行くとインバウンドに対する対策が非常に遅れているケースが多いです。英語表記が一切ないとか、そういったところも多いので、ぜひ積極的に、インバウンドを受け入れようとするのであれば、今日本は非常にいいイメージで、WBC でもそうでしたが、非常にいいイメージで世界にアピールしていますので、そこに見合うような環境を整えられるようにぜひ積極的なサポートをお願いいたします。
- あと、これはお願いというか、「うん？」と思ったケースなのですが、昨日、富士山が噴火したときに避難するときには徒歩避難というのが出ました。徒歩避難というのは自転車を含むはずで。車を使わないということで、しっかりと資料を見ると「自転車、徒歩な

ど」と書いてあるのですが、報道は全部徒歩での避難になっていて、恐らく多くの人が徒歩で逃げきれないと感じたと思うのですが、せっかくこういった計画があって、自転車で避難というのがあるので、ぜひ今後そういったところとも組みながら、恐らく私もそうなのですが、子どもを抱えて徒歩で避難は非常に難しいですが、子ども乗せ自転車で避難だったらできる。そういったところもありますし、そういった避難の切り口があるので、そういったところとも手を組んで、ぜひ自転車で安全にみんな交通渋滞を出さないで避難できるというのももう少しアピールしていただけたらと思います。

- ・最後に1点だけ、さっきの型式の話ですが、売らないというところにアピールすることももちろん大切なのですが、それでも売ってしまうと思うんですね。なので、消費者の方が見分けがつくような、こういうところを気をつけましょうという情報をもっと積極的に出していただくと、万が一事故を起こしたときに型式認定も取っていない自転車だと保険の関係がどうなるのかというのがありますし、ぜひ消費者サイドで、これはどうかなとジャッジできるような、何かプラス1の情報を出していただけたらすごくありがたいと思います。私からは以上です。

○屋井座長

- ・ありがとうございます。楠田さんはまだいいですか。

○事務局（金籠）

- ・ありがとうございます。私でお答えする部分はお答えして、ヘルメットの話は警察庁さんから。先にお話しさせていただきます。ヘルメットの件は自転車活用推進本部全体でもいろいろな機会を捉えてかぶりましょうということと、正しくかぶりましょうということと、視覚的にも文字的にもそういったことを我々も言ってきて、ちょっと余計なことを申し上げますと、自転車月間のポスターを毎年作っているのですが、今年はヘルメットの話が非常に大事なので、少なくとも我々は恥ずかしくないかぶり方でしっかりモデルさんに被っていただいて。近く公表予定ですので、またご覧いただければと思っております。ヘルメットはまた後でお願いします。
- ・先に私のほうから、インバウンドのサイクルツーリズムのところにつきまして、これはまさにナショナルサイクルルートをどのようにブラッシュアップしていくのかという大きな文脈でございます。安心に資するということで、いろいろナショナルルートの指定要件の中にも、国内外の方に安心してサイクリングを楽しんでいただけるようなという条件を入れていますけれども、そういった中でもしっかりと今いただいた位置情報といったようなものも含めて、どのように発信していただけるのか。これは各ルートの中でインバウンド向け、まさにこれからしっかりと下支えはしていかないといけないと思っておりますが、そういったことを提案したり、あるいはそういったことを自発的に進めてくださっているところの事例をしっかりと吸収した上で、そういったことをしっかりとほかのルートです

とか、新しく広がっていくであろうルート等に展開していきたいと思っております。

○警察庁

- ・警察庁でございます。絹代先生のご指摘はほぼすべてごもっともございまして、本当に我々としてもヘルメットを正しい形で、せっかくつけるのならつけてほしいなと思っております。ところでございまして、まさにいただいた、我々もいろいろ見直すべきところがあるかなと思っております、やはり端的に広報しようとした場合にちょっと紋切り型になってしまうところがありますので、こういう理由でヘルメットをかぶらなければいけないんだとか、そういったところをもう少し強く今後アピールするときにできるようにいろいろと考えていきたいと思っております。
- ・それから、高齢男性の自転車が事故に遭われる方が多いというところで、ターゲットを絞ってやったほうが良いというご指摘をいただいたのですが、まさにそういったところを新年度で調査研究をやりましても、そういったところを踏まえて、こういった広報啓発をすればちゃんと事故の対象になってしまっている人にリーチするのかというのを見ながら考えていきたいと思っております。
- ・それから、型式の話もまさにおっしゃるとおりでして、私も実は1カ月前に自転車の担当になったばかりなのですが、結構難しいんですね。基準も細かいですし。法令を見ても、こんなもの絶対にわかるわけないよねというような、結構本当に細かい、法令をそのまま載せてもわからないというような内容になっておりますので、もう少し自転車に興味がある方なら誰でもわかるような、そういった広報の仕方というのを消費者庁さんとも話しながらやっていきたいなと思っております。ご指摘ありがとうございます。

○屋井座長

- ・回答は以上ですか。

○楠田委員

- ・何点かありまして、皆さんが喋られてから最後に残ったところを喋ろうかなと思います。
- ・一生懸命少ない人数のメンバーの中で頑張っていらっしゃるなと思えました。少ない人数の中で効率的に推進していかないといけないので大変だなと本当に改めて最近思っております。自治体さんも本当に人がいないなと思っております。
- ・さらに、私も一生懸命自転車のことを考えているのですが、私たちは自転車のことを考えているから自転車脳になっているのですが、世の中の人は何で今どき自転車なのかと思っている人がすごく多くて、自治体さんにお伺いすると、自転車計画を作るメリットを感じにくいから作るのが難しいというお声も結構ありまして、先ほど自転車ネットワーク計画に関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定数155を400にするのですかね。すごく野心的な数値設定だと思うのですが、結構大変だなと思っております。あと、更新

していない自治体さんも恐らくいらっしゃったりするんですよね。結構大変だなと思っていて、それを1個1個お願いしていくのではなくて、今後に向けてですが、1個1個1作ってくださいというよりも、すべての自治体さんが簡単にできてしまう仕組みを作ってしまう。それを簡単にできてしまうデジタル活用、あとそれに対して必要な予算をつける。しかも自転車だけで考えると予算に関して結構大変だなと思っていて、観光と抱き合わせるとか、通勤はちょっとつけにくいから、通学路とかの点検で考えると、地方に行くと自転車に乗っていないから自転車計画は作りませんというふうになるのですが、でも地方に行くと正直車以外の移動手段はほぼ自転車しかなかったりするので、地方ほど自転車活用とか生活に自転車を使ってQOL向上にというふうに思っていて、そうしないとほかの移動手段がないと生活し続けられないぐらい結構死活化してしまうので、そういった形で全自治体が作れるような仕組みを作っていただきたいなど。そうすることで皆さんのお仕事も減っていくのかもしれないかと思っています。やはりいろいろなところで聞くのが予算の問題だと思っていますので、そここのところ考える必要があるなと思っています。

- 教育のところですが、教育も例えば警察庁さんのところですが、教習所の教科書を全部見たわけではないのですが、それに載っていて、ちゃんと教えているか。皆さんがちゃんと交通ルールを学ぶ機会というのは、免許を取らない方もいらっしゃるから、まずは多くの方が触れるところ、あと免許の更新時にも教えているかというところを1個1個学校を潰すとか計画を立てるとかではなくて、全員がおおよそ触れるであろうところにちゃんとヘルメットとか自転車のことを知ってもらうという機会を、短い時間かもしれないですが、効率的にデジタルを使って教えるとかいうことも考えてやっていただきたい。
- 自転車だけではなくて、多様なモビリティを乗る機会を公共交通の情報も含めて免許更新のときにお伝えしていただきたいんです。今公共交通のところで会議になると、免許返納するときにお伝えされて、警察関係の方は知りませんみたいな感じになってしまうのは結構無責任だなと思っていて、多様な選択肢があるということを教えてあげて乗ってもらったり知識をつけてもらうという機会を設けてほしいなと思っています。
- ここから文科省さんのところなのですが、学校で教えましょう。そうしたらみんな自転車のこととか交通ルールを学べるじゃないですか。けども、聞いていると、これは学校指導要領に入っていないのかな。なので、学校の教育になっていないから、プラスアルファの時間になってしまう。だから先生がすごく頑張って意識が高い学校でないと自転車のことはできなかったり、徒歩通学のところだと教えられなかったり、一生懸命するのですが、自転車の部署や道路の部署と学校というのはものすごく遠いらしくて、一生懸命教育をしませんかと自治体さんが持っていても、学校は聞いてもらえないという事態になってしまっているの、だから、聞いてもらえるところしか学校教育はしてもらえないらしいんですよね。
- 一方で、素敵なおことがあって、学校のほうはパソコンとかタブレットを使って教育するようになってきていて、私たちよりもデジタルを使いこなしてお勉強をする時代になってき

ているので、お勉強するのはすごく簡単になってきているんですね。だから、学習指導要領に入れて学校のプログラムにして、自転車及び交通安全を勉強してもらおうというのを仕組み化していただきたい。そうしたら今日の交通安全の話は多分終わって、次へという、ほかのお話につなげられるかなと思うんです。

- 最近の学校の教育も、思考する、考えるというプログラムになってきていて、ただ単に危ないからとか、守りましょうではなくて、なぜ危ないか、また危ないのだったらどうしますかという参加を生徒さんができるようになってきているので、そうすると道路の通行空間であったり、歩行者と自転車の分離ということも、矢羽根が引かれていなくてもできるかもしれないし、違う方法で実現するかもしれないので、そういった検討を学校、文科省さんにも目を向けてほしい。
- 最近学校の統廃合のお話が結構あるんです。議論の中心はスクールバスになってしまうんです。けれど、スクールバスに行く前に、ちょっと長い距離だったら自転車とか電動アシストとかも使いつつ通学するほうが体の成長とか心の集中、集中力も高まるだろうし、地域愛も高まる。じゃないと家から学校までのすべてが車の中で終わってしまうような子どもさんがいっぱいいらっしゃるって、自然を楽しむ、遊ぶということが田舎の子どもたちができなくなってしまっているの、そこを何とかしていただきたいと思っています。
- さらに、自転車産業の活性化をしないと結構致命的で、自転車を普及しようと思っても、自転車を直せない、自転車を売れない、隣町にしかないとか、そんな環境にあったり、恐らく物価高とか、購買力の低下とか、昨今の世界情勢でいろいろなことがあるかと思うので、自転車産業の活性化、担い手の育成ということもしっかり、これは自動車の整備も一緒ですが、いろいろな業界で担い手不足、物はあっても直せない、売れないというところを何とかしたいなと思うわけです。
- その他、作った計画、ナショナルサイクルルートやシェアサイクル、レンタサイクルも含めて、そういったものはデジタルを活用してどんどん情報を出すということ、出し方、どうやって出したらいいかということも含めて勉強していく必要があるかなと思っています。
- 最後にスポーツのところですが、いろいろなレースイベントとかスポーツ大会をするじゃないですか。自転車だけに限らないのですが、当日のみならず、当日のイベントまでの練習を含めて、コミュニティづくりとか、何回も来てもらうような、1日だけパーンと上がるようなイベントの作り方ではなくて、それを通してほかにも分散していくようなイベントづくりみたいなものも促していけたら、健康づくりであったり、経済活性化にもつながるかなと思っています。長くなりましたが、以上でございます。

○屋井座長

- どうもありがとうございました。楠田さんの今のご意見はすごくわかるし、総合的だし、今回の取り組みはまさにいきなり割れて「これは私です」ではなくて、みんなで取り組ん

でいかないとステップアップできないよねというのが自転車活用推進法だし推進計画の考え方なんです。まさにその点でいろいろなご意見をいただいたので、いきなりそちらで分けて答えてしまうとそれで終わってしまうから、しっかりと受け止めていただくことを前提に、総括的に答えていただければありがたいと思います。

○事務局（金籠）

- ・楠田先生、どうもありがとうございました。自転車活用推進計画全域にわたるご意見を賜りまして、本当に今日の委員会の趣旨そのものになると思います。個別のご指摘につきましてはしっかりとこちらの事務局の各担当の中で噛みしめさせていただいて、特に自転車を活用することのメリットを知っていただくことというのはすごく大事ななと思っております。それはツーリズムの観点からもそうかもれません。安全の観点からも、教育の観点からも、そういったことをしっかりと感じられるように、我々としても、先ほどいただいたデータをしっかりと生かして、いいですよ、成果が出てきましたということをしかりと調べてシェアして、実際に実行に移すということを自治体の皆さんともしっかりと合力を組んでやっていきたいと思っております。
- ・教育の段階は非常に大事で、次世代、自転車に乗る人たちに対して安全ですとか楽しさですとか、そういったことをしっかりと味わっていただけるように、教育というのは非常に大事なステージでございますので、そういったところは文部科学省さんともしっかりと連携して進めていきたいと思っております。それが教育でございます。
- ・産業振興のところも本当でございます、まちの自転車のインフラというのは自転車屋さんが担っておられますので、もちろんメーカーの方々も販売店の方々も、そしてユーザーの方々もしっかりとコミュニケーションのチャンネルを作っていくことによって産業と利用者とパブリックのいろいろないいサイクルを作っていくなということで、そちらも経済産業省さんともよく連携していきたいと思っております。
- ・スポーツの大会、そういったものも地域の活性化ができるということで、それもしっかりとスポーツツーリズム、サイクルツーリズムをまとめてやっていきたいと考えてございます。
- ・すべてに通じて DX、情報をしっかりと集めてまとめて出すということは共通するテーマだと思いますので、それは全省庁連携して DX についても進めていきたいと思っております。以上でございます。

○屋井座長

- ・どうもありがとうございました。私の住んでいる家のすぐ近くの道に、自歩道にもなっていないのですが、いつも自転車がたくさん走っている。しかも最近は電動アシストが増えてきて、ちりんちりんよく鳴らされるんですね。鳴らされた途端に僕は絶対にどかないです。最後まで邪魔をしきって、最後車道に逃げるぐらいまでどかないのですが、そこ

にこの間、今月かな、矢羽根を引いてくれたんです。そうしたら、昨日まで歩道にいた方々がちゃんと車道を走っているんです。全員ではないですが。ちゃんと車道を走る権利があるという、走る場所ですよというのを示してあげた結果、やっぱり走るなという。走れるんだ、電動アシストだからね。そういう経験をしました。

- 1点だけ申し上げたかったのは、さっき絹代さんもおっしゃっていたけれど、サイクルツーリズムがすごく重要な、今後インバウンドが帰ってくるからね。なので、私からも重ねてお願いしたいのは、観光庁のところで申し上げたのですが、外国から来られた方が自転車を借りるという、借りる自転車が電動アシストなんです。電動アシストクロスバイクとか、いろいろなものになってきているからどこへでも行けちゃうんです。なので、ナショナルサイクルルートとかモデルルートも結構プロ向きとか玄人向きというか、レベルが高くないとやっぱり危ないぞみたいなどころがあるので、そういうのを今後改善していくことはもちろんやることはやるのですが、ぜひ来られる前、こられた後でも借りる前とかちゃんと伝えて、こういうところは行かないほうがいいですよとか、子どもさんが一緒だったらやめてくださいとか、そういうことがわかるように、ご自分で外国人の方も判断できるような、そういう情報の伝え方というのは恐らく今重要で、そこが混乱して、万一ということがありますから、そういう不幸なことが起こらないようにしなければいけないので、ぜひそこは取り組んでいただきたいと思います。というお願いを私からもします。
- ほかに何かご意見はございますか。段取りから言いますと、今日はモニターという意味では最初の第1回なんです。なので、皆さんにお配りしている資料1が恐らく総括表としてこんな状況ですという結果が公表されていきますので、これに関して特にご異論がなければ大体こんな感じが出てきますということですね。それからもちろんしっかりと中身について知りたいということであれば、資料2もモニターの状況ということで出ていきますので、このあたりについて、それと同時にこの委員会の委員の方々からいただいたご意見というのがそれなりにしっかりとまとめられるというか、そのままかどうかはわかりませんが、それが添付というか、同時に公表されていくようなことだと思いますので、そんな形になりますが、よろしいですか。資料1、あるいは資料2についてご意見はよろしいですか。WEB参加の高橋先生、久保田先生もよろしいですか。
- 私から1点、左下の矢印で、自転車持ち込み客数の大幅な増加というグラフがあるのですが、これはすごく迫力があるのですが、場所がわからないんです。何がという。それだけ加えてもらえると。

○事務局（金籠）

- 申し訳ございません。これは実は群馬県の上毛電鉄になります。年度が2003年、2007年と古くなってございますが、これは簡単に申し上げますと、導入したときがこのタイミングでございまして、今これが4万人になっております。さらに増えているのですが、始めたときにドカンと増えたというところだけ切り出してPRしたかったものですから、群馬

県の上毛電鉄について、そこは追記させていただきます。

○屋井座長

- ・そうですね。あまり古いと、推進法ができる前だものね。

○事務局（金籠）

- ・古いのではないかというご指摘も、そういう趣旨でございますので。

○屋井座長

- ・わかりました。では、そういうことでこういう資料でまとめて公表されていくということでご了解をいただいたということでもよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。
- ・そうすると、今日の議事は以上ということになります。事務局に戻していいですか。よろしくをお願いします。

○事務局（金籠）

- ・屋井先生、ありがとうございます。今屋井先生からご指示いただきましたとおり、本日の資料、最低限の修正は加えますが、それに加えて、今日委員の皆様方からいただいたご意見をまとめた形で、最後ご確認はいただきますが、それを添えて公表させていただきたい。その上でこちらのホームページで公表させていただきたいと思っております。
- ・本日は多くの非常に貴重なご意見をいただきまして本当にありがとうございました。また年度末最終日の超お忙しいところご参加くださいまして、リアル、オンラインの方々含めましてまことにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。
- ・それでは、以上をもちまして令和4年度第1回自転車の活用の推進に向けた有識者会議を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。