

令和5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・場所

日時：令和6年3月22日（金）13:00～15:00

場所：国土交通省（中央合同庁舎第2号館）低層棟共用会議室3B（対面・WEB会議併用）

■委員出席者

○屋井 鉄雄	東京工業大学 名誉教授・特命教授 一般財団法人運輸総合研究所 所長
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
高井 幸太郎	ブリヂストンサイクル株式会社 ブランド推進本部 本部長
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
矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部 教授

（○：委員長）

（敬称略）

（座長以外は五十音順）

■議事

事務局（大内）：それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和5年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議を開会させていただきます。本日、司会を務めさせていただきます国土交通省自転車活用推進本部事務局の大内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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

また、本日は久野委員、久保田委員、羽原委員については所用のためご欠席となっております。

また、オンラインで傍聴されている報道の方へお願いでございますが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきます、それ以降は映像の配信は行わず、音声のみ配信とさせていただきますので、ご了承のほどお願いいたします。

また、本日道路局審議官の長谷川が出席予定でございますが、公務のため到着が遅れております。こちらもご了承いただきますようお願いいたします。

それでは、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次長の森若よりご挨拶を申し上げます。

事務局(森若)：参事官の森若です。委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しい中、令和5年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議にご参加いただきましてありがとうございます。

本日の会議資料及びご助言の概要につきましては、第2次自転車活用推進計画に基づき今年度のフォローアップの結果としてホームページにおいて公表いたしたいと考えております。

自転車活用推進に関する施策は非常に多岐にわたりますが、本日は活発なご議論をいただきますようよろしくお願い申し上げます。

事務局(大内)：ありがとうございました。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、こちらは各委員の皆様のご尽力のもとで策定してございますが、こちらは毎年度の施策の進捗状況に関するフォローアップを行うことが定められてございます。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ました施策の進捗状況について、各関係省庁から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、どうぞよろしくお願いいたします。また、申しあげましたとおり、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で公表させていただきますたく考えてございます。

それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。

上から、議事次第、委員名簿、資料1、自転車活用推進の状況、資料2、各省庁における自転車活用推進の取り組み状況、資料3、各措置の取り組み状況の整理の一覧表、参考資料として自転車の活用推進に関する指標についてを配布しております。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、議事次第に基づきまして会議を進めてまいりたいと思います。なお、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、屋井座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

屋井委員長：委員の皆様、関係省庁の皆様、今日は年度末の大変お忙しい中、どうもありがとうございます。このテーマは関係省庁の皆さんとの共同の取り組みで成り立っていますから、今後も引き続きよろしくお願いいたします。

屋井委員長：それでは、早速ではありますが、議事次第のほうに移ります。今日の議事は、先ほど来お話がありますようにフォローアップですので、その1件というこ

とになります。

それでは、早速まずは資料のご説明からお願いしたい。順次説明していくことになりますが、最初はそちらからよろしく願いいたします。

事務局(大内)：再び事務局でございます。それでは、自転車活用推進の状況につきまして、資料に基づいてご報告をさせていただきます。

まず資料1、こちらでは全体を俯瞰するような形でそれぞれ自転車活用推進計画の目標が4つございますが、それが1、2、3、4という形で分けて記載してございます。こちらについては簡単に概要をご説明差し上げた後に、それぞれの詳細につきましては資料2のほうで詳細な資料を用意してございますので、続けて各府省庁からご報告をさせていただくという形を取らせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、まず資料1につきましてご説明いたします。

第2次自転車活用推進計画は4つの目標がございまして、左上にございますのが目標1、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成ということでございます。このそれぞれの施策につきましては、KPIがあるものについてはKPIでフォローアップするということになってございますので、それぞれの箱の一番下に指標と実績というところがございます。この目標1に関しましては指標が2つ設定されておりまして、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、目標が400で、実績が令和5年度中の見込みで192となっております。また、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ている市区町村数、こちらが令和7年度の目標240に対しまして、令和5年度中の見込みで132ということになってございます。

この目標の中で立てられている施策についてご説明を申し上げますと、この箱の上側にございますが、自転車通行空間の整備推進と左上にございます。こちらにつきましては国土交通省と警察庁が共同いたしまして安全で快適な自動車利用環境創出ガイドラインの改定案をとりまとめているところでございます。限られた道路空間の中で現地の状況に応じた柔軟な再配分等を行うことによって自転車通行空間の整備を検討する手法を例示して整備の推進に当たるといふところを目指してございます。

右側に移っていただきますと、地方版の自転車活用推進計画の策定の促進というところでございまして、こちらは自転車活用推進本部といたしましても、各市町村に対して機会を捉えて働きかけを実施しているところでございます。例えばシクロサミット、昨年10月におきましても策定の働きかけ等を行いました。また、実績といたしましては、昨年12月に札幌市が計画を策定いたしまして、すべての指定都市において計画が策定されたというところでござ

います。また今年の2月ですが、三重県内の8市町で共同策定するという事例もございました。それは太平洋岸自転車道の沿道でもございまして、そういったところで取り組みを共同して進めていく、こういった動きも出てきているというところでございます。

また、良好な都市環境の形成という観点で、シェアサイクルの導入の促進も実施をしているところでございます。右下ですが、シェアサイクルの事業の導入・運営のためのガイドラインを昨年9月に策定いたしまして公表したところでございます。こちらは自転車利用環境向上会議や全国シェアサイクル会議といった事業者さんや地方公共団体の担当者が集まる会議をとらまえまして情報提供や働きかけを実施しているというところでございます。

また左下ですが、自転車の利用によるCO₂削減ということで、これは環境省さんが中心で行われているデコ活におきましても自転車への利用の転換ということに関して普及啓発を実施しているというところでございます。

続きまして、大きな箱の右上、目標2、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というところでございます。こちらは下にございまず指標と実績でございまずですが、通勤目的の自転車分担率ということでKPIを設定してございます。目標が18.2%、令和7年度、こちらは全国都市交通特性調査、5年に1度の調査でございまずですが、こちらでの数字となっておりますので、実績が令和3年度の13.8%というところで、こちらの数字については昨年速報で出ささせていただきましたが、大きくは変わっていないというところではございます。次回の調査は令和7年度になってしまうということで、それまで数字が出てこないというところでございます。

こちらに関しまして、施策ですが、まず左上ですが、多様な自転車の活用というところで、タンDEM自転車の公道走行について、各都道府県の警察に対して警察庁を中心に働きかけ等々を行っているところでございまずですが、昨年7月に東京都において認められまして、すべての都道府県においてタンDEM自転車での2人乗りが公道で可能になったというところでございます。

また左下でございまずですが、スポーツツーリズムを通じたサイクルスポーツの振興というところでございまず。これはスポーツ庁さんのほうで設けられている制度でございまずですが、Sport in Life アワードにおいて自転車を活用した優秀な事例を表彰するというところで、今回はビワイチ、LAKE BIWA TRIATHLON IN MORIYAMA というところでこのアワードを受賞されているというところでございまず。

また右上、自転車通勤の導入促進ということ、これは自転車活用推進本部を中心としたものでございまずですが、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトというものを実施してございまず。令和5年度までに宣言企業を計61社、その中

で特に優れた企業として優良企業を9社認定しておるところでございます。

またその下でございますが、令和5年度の自転車活用推進功績者表彰、これも毎年自転車活用推進本部長が表彰を実施しておるところでございますが、今年度は昨年5月に6者に対して表彰を行ってございます。

また、健康づくりに関する広報啓発というところで、これは厚生労働省さんが中心ですが、SMART LIFE PROJECT ということで、健康寿命の延伸につながる取り組みを推進という中で、自転車についても健康につながるということで広報啓発を図っておるところでございます。

左下に移りまして、目標3、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現というところでございます。指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の数というところでして、令和7年度に100ルートがモデルルートとして設定されることを目標にしておりますが、実績としては令和5年度時点で94ルートまで来ております。

施策の内容でございますが、左側の箱ですが、ナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境の創出と国内外へのPR。ナショナルサイクルルートは自転車活用推進本部のほうで指定の制度を作っておりますが、誰もが安全・快適に走行できる環境を整備、サイクリストの受け入れ環境整備、コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり等について、既に指定を受けている6ルートにおいて引き続き実施をしているところでございます。

また、このナショナルサイクルルートを国内外に向けてアピールするということも目指してございますので、今月開催されました台北サイクルですとか、あるいは昨年5月に開催されましたCYCLE MODE TOKYOで本部と各ルートが協力いたしましてPRを実施しているところでございます。

また、ナショナルサイクルルート以外のところでございますが、これは林野庁さん中心のところですが、マウンテンバイクのプログラム等について森林サービス産業の一環として情報発信を行うなど、路外、オフロードに関してもこういった取り組みを進めているといったところでございます。

それから、右側に書いてございますサイクルトレイン・サイクルバスの導入促進といたしまして、こちらは昨年5月に自転車活用推進本部のほうでサイクルトレイン・サイクルバス導入の手引きの策定を行いました。これは全国各地の先進的な事例を紹介するという形で、各交通事業者さんに導入を促すという内容になってございます。

また、今年の1月にサイクルトレインの取り組み事例や課題と対応、支援について、ホームページ、これは国土交通省のほうで開設をしておるといった取り組みを実施しておるところでございます。

また右下、目標4、自転車事故のない安全で安心な社会の実現というところでございます。下に指標と実績というところがございまして、指標が4つございます。自転車の安全基準に係るマークの普及率というところで、令和7年度の目標45%に対して、令和4年度の実績が35.2%。それから、自転車乗用中の交通事故死者数、こちらは令和2年に419人であったところが、令和5年に346人になってございます。また、自転車技師の資格取得者数、目標が令和3年度から7年度で4900人でございますが、5年度までの時点で実績が2530人となっております。また、自転車損害賠償責任保険等の加入率、こちらは目標を令和7年度の75%としてございますが、令和5年度時点の実績は62.9%というところになってございます。

施策でございますが、上の箱でございます。安全性の高い自転車の普及に係る取り組み。経済産業省さんが中心に取り組んでいただいておりますが、ISOとの整合化のための自転車に関するJISの主要規格についての審議をしている。また自転車技師試験に対し支援を行っているという内容になります。

左下でございますが、ヘルメット着用の努力義務化、これは道路交通法で、令和5年4月より自転車乗用中のヘルメットの着用が努力義務化されたというところがございます。

また右下、自転車損害賠償責任保険の普及促進というところがございます。今年度新たに岡山県と山口県で自転車損害賠償責任保険の加入の義務化あるいは努力義務化の条例が制定されましたので、これで合計が44都道府県においてこういった条例が制定されたということになってございます。

以上、資料1に基づきまして全体を俯瞰しながら簡単にご説明させていただいたところがございます。

続きまして、資料2、A4サイズのパワーポイントに基づきまして、これらの取り組みについて関係の府省庁からご説明を申し上げたいと思います。

最初に国土交通省及び自転車活用推進本部事務局からご説明差し上げたいと思います。

事務局(種蔵): 資料2の冒頭を説明させていただければと思います。表紙をめくっていただきまして、右下にページ番号を振ってございますが、1ページをごらんください。

こちらは安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定に関する資料でございます。このガイドラインですが、国土交通省と警察庁さんと一緒に作成しているものでございまして、自転車通行空間設計の技術的な考え方を全国の道路管理者や交通管理者、さらにはコンサルタントなどの技術者等に提示しているものでございます。

最初、24年に作成しまして、28年に改定してございます。その後、上にあ

りますとおり、自転車活用推進法が平成29年に施行されたこと、また第2次自転車活用推進計画が閣議決定されたことを受けまして、より質の高い整備が全国で促進されますよう改定を目指しているところでございます。

これまで屋井先生を委員長とする委員会においてご助言をいただきまして案を作成したところでございまして、また本日の会の先生の中からも多くの方に参画いただきました。改めて感謝申し上げます。昨日までパブリックコメントを行いまして、その結果を踏まえて今後改定を行う予定でございまして、

改定案では、現地がよりよいものになるよういろいろと工夫をしておりますが、少し例示をいたしますと、2ページ目、こちら、これまでは既存の車線、路肩、中央帯、植樹帯などの構造や幅員の中で通行空間を確保しようとしていたところ、暫定形の矢羽根の整備が中心となった向きもあるのですが、もっと柔軟に再配分や分離を行うことができるのではないかといったアイデアや根拠を示しまして、実務担当者の理解が進むように促しているものでございます。

3ページ目をごらんください。通行帯への路上駐停車への対応も大きなポイントであると考えてございます。自転車通行の安全を向上させるため、ソフトとハードでの対応をガイドライン改定案の中では記述してございます。これまでは整備されるにしても、下に図を3つ並べてございますが、作られたとしても左のような形態が一般的でございましたが、中ほどのように構造令解説に近いパターンや、右下のような一部の場所で見られているパターンについてガイドラインで記載できるようにデザインを工夫しながら新たに提示を行おうとしているものでございます。

事務局(大内)：続きまして、資料の4ページでございます。シェアサイクルのガイドラインでございますが、こちらは先ほど少し申し上げましたが、自転車活用推進本部のほうでシェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドラインを昨年の9月に公表してございます。地方公共団体の実務担当者をターゲットに取りまして、シェアサイクル事業の導入の要否の検討から実際の運営に至るまでの参考になるように、関連の制度ですとか、先進的な取り組みの事例等を実務手順に沿って記載してございます。こちらはシェアサイクルの有識者委員会における審議を多々いただきまして作成をいたしました。

内容として、導入の要否の検討から入って、どういった目的で導入するか。一番左のところ、①導入要否の検討という段階の一番上に書いているのですが、地域課題の把握と導入目的の明確化、こういったところ、シェアサイクルで地域のどういう課題を解決したいのかというのを把握しないと、この後シェアサイクルをどう運営していくかということがなかなか決まらないし、投げやりな事業になってしまうということは常に申し上げながら自治体の皆さんに

的確な実態の把握をするように申し上げているところでございます。

また、事業のポイントとして、右側に採算性の確保、ポートを徐々に拡大、AIを活用した再配置費用の削減。あるいは利便性の向上といたしまして、MaaSの中でシェアサイクルを含む経路が検索できる、あるいは外国人にわかりやすい看板の設置、GPSデータの活用などのご紹介。あるいは安全・安心の確保、こういったさまざまシェアサイクル事業に必要な要素をご紹介したガイドラインを作成してございます。こちらをもとにまた更なる各市町村さんにおける導入の検討が促進されるように取り組んでいくようにして、ガイドラインの周知に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。5ページでございます。自転車活用推進本部と官民連携協議会で実施してございます「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトでございまして、自転車通勤を積極的に推進する企業・団体について認定を行っているところでございます。左側の宣言企業が今61社認定済みですが、随時それぞれ興味がある企業・団体からの申し込みを受けまして認定を行っているところでございます。また、右側ですが、優良企業を毎年数社ずつ選定しておるところでございまして、一定の条件を満たす、それから独自の積極的な取り組みを行っている優れた企業・団体について認定を行うと。今年度につきましては、シチズンカスタマーサービス、松本市、ライトウエイプロダクツジャパンの3社を認定しているというところでございます。

6ページでございます。自転車活用推進功績者表彰、こちらは自転車活用推進法に基づきまして自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる個人、団体を表彰しているところでございます。今年度は、5月に表彰がございました。受賞者は資料の下に記載してございます6の個人と団体の方に対して表彰を行っているところでございます。また、今年も、来年度になりますが、5月に同様に表彰を実施することを予定してございます。

1枚おめくりいただきまして、こちらはサイクルツーリズムの関係でございますが、ナショナルサイクルルートの各指定済みの6ルートにおける取り組みの事例ということでご紹介をしております。

例えば右側の①つくば霞ヶ浦りんりんロードを例に取りますと、海外のプロモーションで、台湾からのお客様を招いて交流ライドを実施している。あるいは②、左上のビワイチですが、これはオーストリアで海外のプロモーションを行った事例。あるいは国内、実際には親子サイクリングということで、親子のライドのイベントを開催する。左下、しまなみ海道サイクリングロードやグラン・ツール・せとうちでイベントの開催ですとか、それから、こちらはサンフランシスコでの海外でのプロモーション等々ですね。それから、④トカプチ400、北海道の右上でございまして、これは新たなゲートウェイとしてサイク

リングの拠点となる施設を道の駅おとふけに整備をしたというところ。それから長距離の自転車のイベントの開催。右下でございますが、太平洋岸自転車道でございますが、これも各地で、伊豆半島一周イベントですとか、あるいは先ほど少しご紹介をした三重県の8市町で共同での自転車活用推進計画の策定。また、下側ですが、JR 東海が初めてサイクルトレイン実施をされたり、あるいは和歌山県内ですが、クマイチのイベントが開催されるといったことでございます。また最後、上でございますが、富山湾岸サイクリングコースでは、富山湾岸サイクリング、これは毎年開催してございますが、イベントの開催ですとか、これも海外のプロモーションの一環として台湾のモニターツアーの実施をしているというような取り組みを各所で進めているというところでございます。

1枚めくっていただきまして、ナショナルサイクルルートにおける走行環境や受け入れ環境の整備の取り組み事例を8ページでご紹介してございます。左側、誰もが安全・快適に走行できる環境の整備というところでございます。例えば左側、しまなみ海道のサイクリングロードですと、縁石が自転車が通行する場所に近かったのも、これは1m程度縁石を右側にずらして、外側線の外側に余裕を持たせるといった工事を行ったりですとか、あるいは右側、太平洋岸自転車道ですが、左の真ん中ですが、矢羽根の設置の間隔を、写真だとわかりづらいのですが、整備前は矢羽根と矢羽根の間隔が非常に広がったものを、もう少し狭めてわかりやすくするといったことですとか、あるいは右側で。

屋井委員長：大内さん、申し訳ない。本部の取り組みはちょっと巻こうか。たくさん話をしてもらわなければいけないので。

事務局(大内)：わかりました。失礼しました。ルートの案内の充実ということで、案内標識の整備を行ってございます。

また、右側で、サイクリストの受け入れ環境の整備ということで、こちらはサイクルトレインですとか、あるいは修理サービス、トラブルのときの配送サービスについて、サイクリストに対してホームページ等で周知をしているところでございます。

1枚おめくりいただきまして、サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き、こちらは自転車活用推進本部のほうで昨年に作成してございます。これも国内各地、それから海外における先進事例をとりまとめて、国内の事業者さん、市町村さんに等々の参考になるように資料として広報しているところでございます。

10ページでございます。自転車損害賠償責任保険の加入の促進というところでございます。都道府県に対しまして、条例による自転車損害賠償責任保険への加入の義務付けというものはこれまで要請をしてきたところでござい

す。先ほど申し上げましたように、岡山県と山口県が義務化の条例を定めまして、44の都道府県で条例を策定されたというところがございます。また今後も残りの都道府県に対しても働きかけを続けていきたいというところがございます。

11ページ、これは参考でつけてございますが、政府としてもさまざま自転車を進めてございますが、市区町村のほうでもこういった有志の首長さんが集まった会ということで、自転車を活用したまちづくりを推進するということで、全国で411の市区町村長が集まった会が設けられておりまして、こういったところでも、例えば全国シクロサミットの開催ですとか、あるいは要望活動ですとか取り組まれているというところでご紹介させていただきました。

国土交通省と事務局からのご紹介は以上でございます。

続きまして、関係府省庁からのご報告に移らせていただきます。まず内閣府からお願いします。

内閣府 : 内閣府交通安全対策担当でございます。内閣府では交通安全基本計画を策定及び推進を図っております。現在、令和3年から令和7年を計画期間といたします第11次計画を推進しているところでございます。

資料につきましてご説明申し上げますと、内閣府では各省庁のとりまとめ業務をやっております、左下に全国交通安全運動とございますが、春秋の全国交通安全運動を号令がけしております。その中の重点項目として、歩行者、自動車、自転車それぞれにメッセージを発信する。自動車・自転車の交通ルールの遵守の徹底などを盛り込んでおります。

また、右側に内閣府の単独事業として講習会なども行っているという写真も入れてございます。令和6年度以降も引き続き積極的に推進してまいります。以上でございます。

警察庁 : 警察庁交通企画課でございます。1枚おめくりいただくと、良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書という資料がございます、これは何かといいますと、有識者会議をやりました。今回ご参加いただいております絹代委員、それから高井委員もかなり中身についてはご協力いただいて、あと、国交省道路局さん、自活本部の皆様には本当に多大なご協力いただきましてこの報告書についてまとめました。

現状というか、問題意識として、何でこういうことをやったかといいますと、やはり自転車にどう交通ルールを守ってもらうか、その1点です。それをどうやっていくのかということで、交通安全教育、違反処理、交通規制この3つのポイントについて議論を行いました。

簡単にこの3点についてかいつまんでご説明しますと、まず交通安全教育につきましては、自転車は免許を要さないというところがいいところでもあり、

悪いところでもあるという発想で、じゃあどうやって教育を拡充させていくかという発想のもと、いろいろ考えていったのですが、まずは官民連携を強くしていくということです。発想の中心としては、警察以外に安全教育の担い手を広げていくというような発想のもと、官民連携の拠点となる官民協議会を構築することですとか、あとは、今民間企業の方々がいろいろな自転車安全教育をやられていますが、それを後押しすべく認定制度を作るといったことを通じて、ライフステージに応じた安全教育の充実化、これをやっていきたいと考えています。

それから、違反処理につきましては、これは道路交通法の改正を予定しております、自転車に対して自動車と同じように交通反則切符を切れるようにするという点について提言をいただきました。

それから、青切符の制度の骨子としては、対象年齢を16歳以上とするということですか、あとはまずは育成的にという話ですね。指導警告を増やして、指導警告、言うことを聞かない人に対して青切符を切っていくと。そういった制度骨子についてもご提言をいただいたところです。

それから最後、交通規制というところですが、これにつきましてはむしろ自転車側の方の声をきちんと取り上げるべきだという発想のもと、例えばですが、自転車というのは車道を走るのが原則だと。そういった原則に立ったときに何が問題かという、車道を安心して走れないということがあつた。こういった声に寄り添うために道路交通法の規定を作つて、例えば道幅が狭い場所において車が隣を通るとき、車はきちんと安全な速度に減速しなさい、そういった規定について、今後法改正を行いまして作る予定でございます。

以上この3点、提言に盛り込まれた事項について今後政策を警察として関係官庁、団体の皆様のご協力をいただきながらやっていきたいと思つております。以上です。

金融庁 : 金融庁監督局保険課でございます。私どもは民間保険会社を監督する立場から自転車保険の加入促進に向けました損害保険協会でありますとか、各損害保険会社の取り組みについてご紹介をいたします。

資料としては14ページでございます。こちらに掲載しておりますのは損害保険協会で作成いたしましたチラシでございます。同協会では、自転車保険の加入促進に向けましてさまざまな啓発、あるいは広報活動を継続的に取り組んでいるところでございます。

例えばということで一例を申し上げますと、2023年度におきましては、大学でありますとか高校、こういった100を超える先に講師を派遣いたしまして、自転車を含む交通事故や保険に関する講義を行っているところでございます。

それから、各損害保険会社におきましては、自転車関連の保険の開発、販売を通じまして、その普及促進に取り組んでおります。中には毎年自転車保険の加入の調査を独自に行っているという会社もございます。その直近の調査結果を見ますと、加入率というのは年々上昇しているといったところでございますが、一方で、回答者の約半数弱が加入している保険の補償限度額がわからないというような回答をしてございました。こういった事実を見ますと、加入していても必ずしも補償内容について理解が進んでいないという方もいらっしゃるということだというふうに承知をしております。

金融庁としては、こういった課題を踏まえながら、引き続き保険契約者の理解向上、それから保険の加入促進に向けまして協会とか各損害保険会社の取り組みを後押ししていきたいと考えてございます。金融庁からの報告は以上でございます。

消費者庁：続いて、消費者庁でございます。15ページをごらんいただければと思います。私どものところにはさまざまな形で生じた事故、製品に起因している事故、あるいは消費者の誤使用という形での事故、そうした事故情報が集まってまいります。こうしたものに基づきまして事故の情報を定期的に公表するとともに、消費者に対する注意喚起を行ってございます。

自転車の使い方という意味では、もちろん交通事故というのは直接は対象にしてございませんが、例えば幼児のお子さんを前の座席に乗せたまま自転車を止めて放置してしまうと、後ろに乗せた場合に比べて、前に乗せたほうが圧倒的に安定性が悪いということで、そのまま倒れてしまってお子さんが顔面とか頭にけがを負われるというケースなどがございます。

それから、雨に濡れた路面を走っていてマンホールのところでタイヤがスリップして同様に転倒してしまうといったような事例がございまして、注意喚起を行っているところでございます。

それから、電動アシスト自転車と称して販売されているにもかかわらず、実際にはアシスト比率が基準で定めるものを大幅に超えているといったようなものについて、そうしたものに乘って公道を走らないようにという形で注意喚起を実施するなどしてございます。

スポーツ庁：続きまして、スポーツ庁のご説明をさせていただきます。16ページをごらんいただければと思います。

スポーツ庁では、「Sport in Life 推進プロジェクト」として、スポーツが生涯を通じて生活の一部となることで人生や社会が豊かになることを目指す取組を進めており、コンソーシアムを設置しております。令和2年度から開始し、現在、加盟団体数は3352になっているという状況でございます。

この中で、4点目にありますが、従業員に対してスポーツを通じた健康増進の

取組を行っている企業を「スポーツエールカンパニー」という形で認定をしております。自転車通勤も認定の対象になっております。

2点目のところでございますが、加盟団体の取組を表彰する Sport in Life アワードを創設しており、令和5年度は滋賀県守山市の「LAKE BIWA TRIATHLON IN MORIYAMA」の取組を表彰させていただきました。Sport in Life アワードは3回目ですが、初めて自転車関係の優秀賞という形で表彰をさせていただいております。年々参加者は増加しております。アスリートはもちろんですが、老若男女、国内外から多くの人に参加いただいているところが評価されております。

18ページでございますが、スポーツによる地域活性化、まちづくりという観点でございますが、スポーツと観光を合わせたスポーツツーリズムを通じて交流人口の拡大を図っていくという取組になっております。

左側の緑のところでございますが、アウトドアのスポーツツーリズムという形で、まさに自転車、サイクリングを通じた取組もモデル実証として対象としているところがございます。令和5年度も青森県でカヤック、トレッキングとサイクリングを組み合わせた新しいスポーツコンテストのモデル実証も実施しております。令和6年度も予算を要求しておりますので、こうした取組を推進してまいりたいと思っております。以上でございます。

厚生労働省：続きまして、厚生労働省でございます。自転車を活用した健康づくりという観点でございます。資料19ページをごらんください。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指すスマート・ライフ・プロジェクトという取り組みでございます。こちらは参画いただいている企業・自治体に対して適度な運動など健康寿命の延伸につながる取り組みについて横展開をして周知をしていこうという取り組みでございます。こちらの中で自転車の活用を含めた適度な運動というところについて、健康づくりに対する啓発を促進してまいりたいというところがございます。

またもう1点としましては、20ページ以降でございますが、厚生労働科学研究にて自転車活用による健康増進効果についてのエビデンスの収集を行っているところがございます。そうした自転車活用の健康増進に関するエビデンスというところを踏まえて、こちら20ページ、21ページのものでございますが、アクティブガイドという、さらにそのエビデンスを国民に周知をする目的の啓発ツールを作っておりますので、こういったものを活用して自転車の利用を含めた身体活動の普及啓発を引き続き行ってまいりたいと考えております。以上でございます。

経済産業省：続きまして、経済産業省でございます。経済産業省におきましては、安全性の高い自転車の普及の促進を中心的な柱として計画に取り組んでおります。今

日配布いただいております資料の22枚目でございます。

まず、大きく2つの柱についてご報告をいたしますと、1つ目が自転車の安全基準に係るマークの普及率を上げてしっかり安全性の高い自転車を普及していくというもので、施策の14に関連したものでございます。

指標については、先ほど事務局のほうからご説明いただいたところでございますが、取組み状況としまして、下の箱書きですが、ISOとの整合性のために自転車に関するJISの主要規格、主要なものとしては自転車に係るJIS D 9301などがございますが、ISOの改定が昨年1月に行われたことを踏まえ、JISについても改定の審議がなされました。つい昨日、21日にJIS D 9301などの改正について官報公示がなされたところでございます。本日ご出席いただいております高井委員のご所属元など産業界や、消費者団体の方々をメンバーとした委員会で原案の作成がされておりまして、引き続き大変精力的にご議論いただいております。

また、今申し上げたJIS改定を踏まえましてBAA基準のほうも改定がなされるように事業者団体でも取組みが進められております。

2ポツ目でございますが、自転車の安全基準に係る各マークについても消費者の方に対する情報提供、具体的にはポスターやCMなど、一般社団法人自転車協会においてマークの普及に取り組んでいただいているところでございます。これらの取組みによって自転車を購入しようという人に対しての認知度、マークの認知度は上がってきております。一昨年からの人気のイラストレーターのぽぷりか様が起用され、ポスターをはじめとして、いろいろな媒体での普及に取り組んでいただいているところでございます。

資料の23枚目でございますが、もう1つの大きな柱、高い安全性を備えた自転車の普及に当たっては、専門知識を持った自転車技士をはじめとした人材を増やしていくというものです。施策の16に関係したものでございまして、こちら指標の進捗については先ほど事務局からご説明をいただいたところでございますが、取組状況といたしましては、この自転車技士の試験は一般財団法人日本車両検査協会において実施していただいております。経済産業省でも後援させていただくなどサポートに努めているところでございます。

自転車技士の試験については、これまでも令和2年度に試験の受験要件を緩和するなどしてございまして、こういった状況を踏まえつつ、更なる見直しの要否も含めた検討が行われるよう経済産業省からも働きかけを行っております。また、受験者の増加のための普及広報や受験者の方々に対して間違いやすいポイントや重要なポイントなどの情報提供を行いながら自転車技士の取得を促進するよう進めていただいております。また、専門家としては、こういった自転車技士のほか、BAAアドバイザーやSBAA PLUS認定者などといった専門家

についても、自転車は販売店で組上げがなされ、販売店に、これらの専門能力を持った人材を増やしていくことが安全な自転車の供給のためには必要不可欠でございますので、経済産業省としてもこれらに注力していきたいと思っております。以上でございます。

環境省 : 環境省脱炭素ライフスタイル推進室、酒井です。24ページをごらんください。環境省はこれまで短中距離移動の人は自転車の利用を呼びかけて、特にCO₂削減、それから環境保全の観点から普及啓発をしてきました。令和4年度の10月からデコ活という国民運動をやりました。

デコ活の名称は、Decarbonization、Eco、CO₂ということで、この造語を国民から広く8200件の公募を募りまして、専門家の方に審査いただきましてデコ活という名前になりました。

ロゴの左に蝶々のマークがありますが、これはバタフライエフェクトをイメージして、日常の取り組みが大きくなるといふ願いを込めてこういうデコ活という運動ロゴを作成しております。

次のページ、今デコ活は協議会を立ち上げていまして、1200事業者になりました。目指すべきところはこの絵姿でございまして、脱炭素につながる新しい豊かな暮らしの10年後ということで、右側のほうに公共交通、自転車、徒歩ということで、経済的なメリットであるとか、CO₂削減の度合いなどを表示しております。下段のほうには経済的なメリットと、それから時間的なメリット、いわゆる脱炭素はきついではないというライフスタイルのイメージを示したものです。今年度は補助金をもって、脱炭素の製品・サービスを作っていた事業者に対して、行動変容を促す事業に対して補助をするという事業を令和5年度、6年度、補正予算を使って来週末から公募を開始してまいります。以上です。

農林水産省 : 農林水産省です。26ページをごらんください。農泊の推進について、私、農泊の担当と言いましたが、結構修学旅行で農山漁村にみたいなイメージがあるのですが、今農水省が推進している農泊の定義がありますが、農村漁村に宿泊してもらって、滞在中に地域資源を活用した食事と体験を楽しむということで、結構幅広い概念が入っています。宿泊と体験と食事と3つ入っていないといけないということになっているのですが、これをしてもらうことによって農山漁村で消費してもらって、農山漁村に仕事を作る、持続的な収益源にする、地域に雇用を生み出す、農山漁村の地域振興に資する施策ということで活動しております。

全国で令和4年までで621地区の農泊地域ということで、農泊事業で支援させていただいています。イメージがわかるように29ページから、宿泊も農家さんの家を借りてしまったという感じではなくて、意外と格好よくこんな

ふうに改修していますよという宿泊のイメージが29ページです。30ページは農水省なので食べ物が得意ですけども、こんなおいしいものがたくさんありますよということで、食事を紹介しております。

自転車ですが、31ページの体験のところには自転車の活用が入ってきまして、農山漁村に行くとなかなか交通機関がないということで、自転車で移動ということもありますし、自転車に乗っていろいろな観光資源を解説しながら回れるということで、サイクリングのコンテンツの提供を造成するということも支援しています。

27ページ、28ページは制度の説明ですが、今年度拡充しまして、27ページの1ポツの農山漁村発イノベーション推進事業という、大きくは農山漁村振興交付金という大きな交付金の中に入っているのですが、2年間、初め500万円ずつで地域の支援ができます。地域一体となって飲食業とか小売業とか右上に書いていますが、事業イメージ、いろいろな人を巻き込んで支援してくださいという事業になっています。それに今まで取り組んできて、コロナがあったので、もう1度支援するということで、イの農泊地域経営強化タイプを拡充して、計、両方やれば4年間の支援が受けられます。そこにウの人材活用事業ということで、地域おこし協力隊のような研修生タイプの人を呼んだりとか、もうちょっとスキルの高い専門家の人を呼んできたりできるようになっていますので、もし地域で、自転車を活用してもしなくても大丈夫なのですが、もし自転車を活用して地域おこしをやりたいというところがあればご相談いただければと思います。よろしく願いいたします。

林野庁 : 続きまして農林水産省の林野庁からでございます。32ページをごらんください。これだけ縦の資料となっております。今ご案内のとおり、国土の7割が森林を占めています。本当に森林資源に恵まれた国でございますが、この恵まれた森林資源を生かしまして、木材を使って山村振興、地域活性化につなげていくというのは本音ではあるのですが、それと合わせて、せっかくある豊かな森林を使って森林空間の中でいろいろな観光だったり健康だったり教育だったり、そういったさまざまな体験プログラムを提供することで山村地域に新たな雇用であったり、収入を生んでいく。併せて国民の皆様のウェルビーイングにつなげていこうという森林サービス産業というものを推進してまいります。

1枚めくっていただくと、森林サービス産業のイメージを書いておりますが、森林空間の中で提供されるさまざまなプログラムの1つとしてマウンテンバイクを位置づけて、森林サービス産業の一環として推進をさせていただいているところでございます。広く情報発信に努めているところでございますが、今日はちょうど2月に私ども林野庁の情報誌「林野」に森林サービス産

業を特集しておりますので、その記事をご用意させていただきました。

もう1枚めくっていただきますと、34ページでございますが、森林サービス産業に今取り組んでいる地域として、私ども林野庁、あと国土緑化推進機構さんと2者でやっておりますけれども、届け出ていただいた地域が森林サービス産業推進地域になります。登録いただいているところだけで全国50地域ございまして、この中でマウンテンバイクのプログラムを提供されているところと言いますと、神奈川県の小田原市さん、山梨県の小菅村の地域、それから滋賀県の栗東市の地域、また左側に行きますと、長野県の伊那市さんの地域、青森県の五所川原市さんの地域、兵庫県の宍粟市さんの地域、このあたりが実際にマウンテンバイクのプログラムを提供されている地域になります。

今回の広報誌の中では、それぞれ取り組まれている地域のご紹介をさせていただいておりますが、マウンテンバイクの事例としては、ちょうどこのページ、下の段になりますが、小田原市の地域で展開されているT-Forestryさんの取り組みをご紹介します。こちらはもともと江戸時代から続く林業家の方が杉を育てているのですが、その育てている杉の林間を使ってマウンテンバイクのプログラムを提供されています。毎年5000人の方が訪れているということで、関係人口の創出につながっていると思いますし、またT-Forestryさんでは20人以上の方を雇用されておりますので、そういった雇用創出という意味でも地域に貢献している事例だと考えてございます。

このように、各地域で提供されているプログラムについては林野庁のホームページにも掲載しております。個人の利用の方はもとより、最近、健康経営に関心を持つ企業さんであるとか、コロナを経て、どうしてもリモート環境が増えてチームワークに課題を感じておられる方々が森林の中での体験プログラムを研修に取り入れられるということも増えておりまして、そういった利用を今後も促していければと思っております。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。活用推進計画に関連して関係の省庁さんのそれぞれのほうでこれだけ多様なというか、さまざまな取り組みが行われているということが改めて確認できた次第であります。どうもありがとうございました。

それでは、ここで一旦切って委員の皆様からご意見、あるいはご質問等をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

事務局に、今後のこの会議の段取りですが、あと資料がいくつか残っていますが、その説明はこの後にやるのですか。

事務局：資料3及び参考資料につきましては、適宜ご参照いただく目的で、特に資料3は大部でありますので、適宜参照という形で考えてございます。説明は行いません。

屋井委員長：説明はこれ以上ないわけですね。では、今の回答のとおりということになりますので、今概略を説明いただいているので、それぞれの取り組みを落とし込んだものが恐らく資料3ということですよ。今日はフォローアップということだから、ここもファクターが書いてあるということになります。必要があれば見ていただくということをお願いしたいと思います。

それではいかがでしょうか。資料1と資料2がまず中心で、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。WEB参加の委員の方々は手挙げ機能でよろしく願いします。

高橋委員：國學院大學の高橋信行です。何点か確認したいのですが、まず資料2の1ページ、2ページ目の質の高い自転車通行空間の整備促進というのは、これは具体的にはこういう整備の際の例というか、模範例を示す、あるいは規則を改正するというので、何か具体的に補助金を支給するとか、そういうことはあるのでしょうかというのを確認させてください。それが1点目です。

2点目としては、交通違反に対する取り締まりで、これは13ページのところですが、真ん中の違反処理のところですが、これは具体的な改正案は全部出揃って、法律改正がほぼ確実なのかということを確認させていただきたいです。こういう場合、毎回困るのが本人確認をどうするのかといった細かい点がありまして、例えば16歳の高校生が何か違反行為をして青切符を取り締まる際に本人確認をどのようにされているのかというのが気になるので、教えていただきたいと思います。

3点目はまとめですが、15ページの消費者庁の取り組みのところですが、道路交通法の基準に適合しない電動アシスト自転車、これは今非常に増えていて大変なようですが、販売している事業者に対する取り締まり的なものを消費者庁さんはやられているのか。もちろん消費者への注意喚起というのはされているところですが、販売している業者に対する指導とか取り締まりをやっているのかというのをお聞きしたいと思います。長くなりましたが、以上の3点です。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。何人かの委員の方から意見をいただいてから回答をお願いしたいと思います。

ほかはいかがでしょう。

高井委員：ブリヂストンサイクルの高井と申します。よろしく願いいたします。

2つほど意見ですが、昨年秋に我々のほうで実際に自転車の死亡事故があったところ、都内50カ所を視察してきました。都内ですと警視庁が交通事故発生マップを出していて、どういう事故があったのか、その概要図であったり、内容だったりを結構丁寧に載せているということもありまして、我々が現場に行くと、ここが危ないよということもわかるのですが、なぜ事故が起きたの

かということが非常に推測しやすいということで、今後の交通安全の啓発活動に非常に参考になったという経験があります。

警察庁の報告で、交通安全教育をライフステージ別にガイドラインを策定しているという話がございましたが、交通ルールを伝えるだけではなくて、なぜ危ないのか、どうすれば安全に自転車に乗れるのかということ Lifecycle Stage 別に伝えていくことが非常に重要になってくると感じています。警視庁のような交通安全の発生マップのような情報が全国、ほかの地域でも見れるようになってくると、自分の住んでいるまちで、例えば身近な通学路、通勤路、どこが危ないかということもそうなのですが、どう危ないかということもわかって考えるきっかけになるのではないかと、交通安全に関する情報とかデータの見える化がより一層推進したらいいのではないかと思います。

もう1つが、自転車活用推進本部のご報告がございましたが、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトについて、交通安全啓発活動で一番リーチが難しいのが社会人になります。このプロジェクトを通じて通勤の推進と合わせて、宣言企業の要件である交通安全教育の実施を通じて社会人に対して改めて自転車の交通ルールを知る機会というものがされて、そういったことでも活用するようなプロジェクトになっていけばいいのではないかと、期待をしています。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。続けていかがでしょうか。もう一方ぐらい。

楠田委員：質問がたくさんあるので後からのほうがいいかなと思ったのですが、いくつかございます。

良好な都市環境を作るとか、そういったことに関して、自転車に限らずにとっても大事な取り組みだと思って、推進していきたいと思っております。でも自転車という切り口だと結構大変な思いもするなと思って日々私も活動しております。

まずヘルメットの義務化が大きくニュースになったのですが、ヘルメットをかぶらなくてもいいんだみたいな雰囲気になってしまっているなと思っていて、資料1のところにも義務化とか、ほかのところにもあるのですが、経産省さんとか、自転車の販売とセットでうまく売っていくような仕組みを業界の人と連携してやっていくとか、セット売りみたいな動きができたほうが、新たな当たり前を作って売上を伸ばそうみたいな活性化にもつながるような形で回せないのかなと。そこに補助金が入るといった仕組みはどうかと思ったりもしています。

12ページの内閣府さんと警察庁さんの取り組みですが、これは自転車の計画なので通学とか交通安全というものが自転車だけにフォーカスしがちな

ですが、自転車で通勤する、通学する、サイクリングに観光で行くとなると、いろいろな交通の移動手段の方が入り混じってくるので、それを自転車だけではなくて、例えば地方都市だと通学路という形での通学路の安全点検、通学の教育という形で体系的に考えていただきたいと思っています。

例えば最近の通学の交通安全の教室ですが、交通安全教育も少し分解をしていくといろいろなことが見えてきていて、いろいろな交通安全教室があって、交通ルールだったり、乗り方教室、メンテナンスを入れるもの、現場に基づいた乗り方を教える、先輩が後輩に教える乗り方教室、調査に基づいて乗り方を教えるというやり方がある、現場を見ていると交通ルールを、なぜを知らずに守らないといけないという押しつけ型のものが結構多いなと思っています、最近ではデジタルを使って論理的に、しかも参画ができるようになってきているので、うまく、学校サイドも忙しいのですが、ツールを使ってもっと効率的に技術まで上げるということでだいぶ交通事故を防げるので、もう少し賢く現代的にやらないと、いろいろな事業者がいろいろなアプローチでいろいろなことをやっているけれども、効果的な交通教育は確立されていないので、もっと洗練されたものをお願いしたいと思っています。

それに関して、ちゃんとデジタルを全部使ってほしいです。サイエンス的にこうだから自転車はこういうものを選びましょう。今はまだ古いママチャリ、安全だからママチャリという、何かちゃんとしたデータに基づいて自転車を選んだわけではなくて、先祖代々みたいな、受け継いだからそれを使っている場合があって、路面が危ないのであればロードの自転車を車のよう選択するというか、そういったこともできるので、路面であったり、技能に応じたりとか、そういったものでちゃんと車のように通勤者も通学者も自転車を選ぶということをもっと論理的にやっていただきたいなと思っています。自治体のデータは紙なんですよね。通学路の安全の状況もすべて紙で管理されていて、通学の状況とかもすべて重ねて共有することができない状況の中で、事故情報、事故が起こった、危ないというのではなくて、事故が起こった箇所だけに関して矢羽根を引くというか、そういうやり方になっているので、もう少し危険な状況を前もって可視化しながら、デジタルを使った分析をしていったり、解決策を考えていくことが大事ななと思っています。

自転車技師が各地域にいらっしゃらなくて、自転車を推進しようと思っても直せる方がいないらしいんですね。優良な自転車を普及するということは、すなわちそれは単価を上げて工賃を上げて、その働く方の所得を保障していくとか、地位向上をしていかなければいけないはずなので、それはセットでしないと、自動車の整備士さんもそうなのですが、お仕事が、生業がならないということにはできないので、そういう産業構造自体もしっかり底上げをしてい

て、地位向上につなげていきたいなと思っています。

最後ですが、この自転車活用推進計画はとても大事で、何で大事なかと思っているかという、自転車ネットワーク計画が位置づけられた自転車活用推進計画、資料3、策定市区町村が192から400に上げたいということですよ。あと2年で200市区町村に上げないといけない。結構頑張ってくださいっているチャレンジな計画になっていると思うのですが、残念ながら伸び悩んでいて、何で大事なかという、日本は海外に比べると車に乗っているときのほうが安全なんです。子ども側がヘルメットをかぶって、しかもそれは自転車ではなくて、徒歩のときにヘルメットをかぶらないといけない地域もあったり、高齢者の方も危なくて外に出られないような地方都市がすごく増えてしまっていて、危ないから自転車に乗らない、危ないから送迎する、危ないからスクールバスで送迎するみたいな。逆です。危ないのだったら、安全にしましょう。この活用計画がきっかけとなって、安全な環境ができたかなと思っています。

起爆剤というか、士気が下がっちゃっているんですね。例えば兵庫県さんの事例を紹介すると、神戸市とか都市部では作っているのですが、それ以外の地方都市では作ってもらえないそうなんです。なぜかという、うちは車でいいんだからとか、いやいや自転車で通学している人とか観光客、いるよねということでは発想が難しいんです。なので、地方都市でもやりたくなる仕組みとかきっかけ、起爆剤というのが必要になると思っています、今回第2次ですが、第3次は地方とか生活道路とか、通学路に着目した計画、仕組みづくりというのが今後大事になるのではないかなと思っています。すべてコメントでございました。長くなってすみません。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では、3人の委員の方からご発言いただいたので、ここで1度お答えをお願いします。

事務局(種蔵)：ありがとうございました。私のほうから1番目のご質問と、最後に触れいただいた計画のことについてお話ができればと思います。

まず1番目の質問については、結論から言いますと、国土交通省で持っております交付金の対象になります。このガイドラインですが、例示のほか、考え方も示してございまして、分量の多いガイドラインとなっております。このガイドラインを踏まえて、地方のほうで実際にネットワーク計画を作りまして、そのネットワークを市町村の自転車活用推進計画に位置づけますと交付金の重点配分になるという仕組みでございます。

最後に触れていただきましたこの推進計画を市町村のほうで作るのが重要だといった趣旨でのコメントをいただきました。先の説明でございましたが、全国市区町村長の会があり、今時点で400を超える首長さんが参加されてい

ますが、連携しながら推進計画を策定するように進めたいと思いますし、また地方のほうで事例もありまして、小さなところで体力がないところについては一緒に考えようといった連携の動きもございますので、そういったことも紹介しながら進めたいと思ってございます。

屋井委員長：あと質問があった警察庁さんと消費者庁さん。

警察庁：警察庁でございます。私、去年もこの会議に出させていただいたのですが、警察に対する質問というのは非常に多くいただいて、もし答え漏れていたら遠慮なくおっしゃってください。

まず高橋委員ですが、今の道路交通法の改正法案のステータスについて教えていただきたいというご質問がありましたが、今国会の審議待ちです。政府としての原案は決定して、令和6年3月5日に閣議決定をしました。あとは国会のほうでご審議いただくだけというようになっておりまして、審議されて無事成立すれば、あとは施行を迎えて取り組んでいく、そういったステータスでございます。これがまず1点目です。

次に、本人確認の方法についてどうするのかというお尋ねがあったかと思うのですが、高校生であればおっしゃるとおり学生証を中心に使っていくことになると思います。ただ、高校生、学生証に限らず、例えば原付き免許が取れるので、原付き免許を持っていれば原付き免許も使います。マイナカードも今非常に普及していますので、マイナカードで、何ももしそういった身分証のたぐいがないのであれば、特に若い学生さんであれば、近所に親御さんが住んでいますので、実態としても親御さんに連絡して本人確認を取る、そういった手法を使って現場ではやっております。これが2点目です。

それから、電動アシスト自転車の事業者の取り締まりの話、これは消費者庁がされていたのですが、どちらかというと取り締まりは我々が実動をやっている、これはやっています。例えば代表的な事例で申し上げますと、去年の1月に京都で違法な電動アシスト自転車を故意に売っていた業者があったのですが、これは不正競争防止法違反という法律を使って摘発をしております。今後こういった取り締まり事例、これは非常に県警も頑張った事案なのですが、こういった事案をきちんと横展開していきたいと思っております。高橋先生はこのようなところでよろしかったでしょうか。

それから、高井委員の事故発生マップの話ですが、我々は非常に大事だと思っております。有識者会議を警察庁のほうでやりまして、いろいろな安全教育に携わる人、自転車に携わる人たちにヒアリングをさせていただきました。これは本当にたくさんの方から同じようなことをいただいています。事故を、特に警察署とか県警本部とかアクセスしても事故情報がわからない。結局わからないと他人事でしか捉えられないと。事故に関する情報ですね。なので、これ

はもうちょっと安全教育に使いやすいような形で情報提供をしてほしいというようなご要望をおっしゃった方が多数おられました。ですので、提言にも盛り込んだのですが、他人事ではなくて、自分事として捉えられるように有用かつ具体的な情報を積極的に出せということを提言に盛り込みまして、今後青切符の法改正の施行に合わせて県警に具体的に落としていきたいと思っています。

それから、楠田委員からいろいろとご指摘をいただきました。交通安全教育については恐らくより洗練されたやり方で、かつデジタルを使ってというようなご趣旨だと我々も理解しています。交通安全教育は我々もさんざん議論しまして、本当に言っては悪いけれど、つまらないと。これは本当に恥ずかしながら、ルールを守りなさい、これは法律に書いてあるからで終わってしまっていて、こういうのはやっぱりよくないなと我々は思っています。ですので、今後官民連携協議会を立ち上げてガイドラインを作って、こういうのをやってほしいんですよというひな形を示していこうと思うのですが、発想としては、座って受け身になるのではなくて、きちんと双方向性のあるもの、デジタルはもちろんお金のかかる話なので、すべてがすべて使えるわけではないとは思いますが、きちんと、例えば子どもさんだったら子どもさんの頭を使ったり手を使ったり、あとは何々すべからずだと自転車に乗ることはつまらないし、窮屈だなと思ってしまうので、こういうときはこうしてね、こうしようねという約束事みたいな感じで教育を出せるようにしていきたいと思っていて、問題意識は重々承知してやっていきたいと思っています。

消費者庁 : 高橋先生からご質問の、今警察庁さんからも回答があったと思いますが、売り方がおかしいときに取り締まる法律はいくつかあります。今ご紹介にあった京都府警の取り締まりのときには不正競争防止法違反とあって、原動機付自転車に該当するのに電動アシスト自転車ですと称して売っている、これは不正競争防止法違反に当たると判断されている例。

それから、通販事業者が売るときに、事業者の連絡先を書かずに売ったりする。そうしたものであれば、例えば商法違反という形で取り締まることはできますが、現状、事実関係から言いますと、基準に適合しない電動アシスト自転車を売ることそのものを取り締まる法律はないというのが現状でございます。恐らく物品のどういう状況であれ、絶対に売ってはいけない、売ることそのものが違法だとしてある物品というのはかなり限られる。麻薬とか、そうしたものに限られると思いますので、売ることそのものは止められない。問題は、それで道路を走ったら違法になるということなのかと思いますので、やはりまずは道路を走ってはいけないというのは、取り締まりは非常に大きな広報でございますので、そうしたものは頑張ってくださいたいと考えておりますし、

同時に、ネットなどで公道走行不可と売っている電動アシスト自転車もあるんですよね。テキサスとかで売るのはないが知らず、日本で公道走行不可の自転車を買う人が果たしてどれくらい本当にいるのかと。そのあたりはなかなか、私は純粋に私有地で走るんですという人がいるときに、売ることそのものは止めることはできませんが、何か打てるような対策、周知も含めてということになると思いますが、そのあたりは警察庁さんとも相談しながら進めていきたいと考えております。

経済産業省：経済産業省でございます。関連するコメントを頂戴しておりますので、回答させていただきます。当省では、違法電動アシスト自転車が販売される事案が発生した際には、業界に注意喚起を行いました。こういうことが世間で起こっていますよということでみんな危機意識を持ちながらやっていくということで注意喚起しております。

また、ヘルメットが努力義務となった際にも、販売店において購入者の皆様方にご紹介などをしていただくなど進めていただいております。ユーザーさまが対面しているのは自転車の販売店であり、ヘルメットも軽作業用からスポーツ用などいろいろなヘルメットがあって一般の生活者の方にとってはなかなかどのマークが自転車に使えるのか複雑で難しいこともあるので、販売店でこういった情報提供を進めていただくよう当方からも働きかけをしております。

ヘルメットの補助金を自転車とセットでできないかということでしたが、なかなか当省では施策を持っておりませんが、自治体でヘルメット購入に対して助成しておられるところもございますので、我々は販売店さんに自転車のプロとしてこういった情報提供にも努めていただくということで進めております。

あと、自転車技士についても地位向上が重要とのご発言があったかと思えます。本当にそのとおりだと考えておまして、どういうことをしていけばいいのか、自転車技士の試験会場を拝見するときなどに関係者の方々からお話をお聞きするなどしておりますが、近年では、自転車をホームセンターなど自転車専門販売店でないところで購入するケースも多く、これらのホームセンターや大手家電量販店からも相当程度の数の受験者を出していただいておりますし、しっかり業務内外で人を育てていただいている企業さんも多いです。また、自転車の屋さんの後継者の若いファッションナブルな方々も受験していただいているようでございますので、そういった盛上りを我々も関係団体とも一緒に進めていきたいと考えているところでございます。

事務局(大内)：高井委員から自転車の通勤企業に関しても少しコメントを頂戴いたしました。今通勤の宣言企業の認定の基準の中には年に1回安全教育を社員に対し

で行っているというものも入っているのですが、こういったものをまずはプログラム、宣言企業が増えていくことによって、安全教育を実施している企業が世の中に増えていくということもありますし、また宣言企業、これ自体もよりよい、社会にとってよい制度になっていくということに関しては、また官民連携協議会とも協力しながら、今後どのようにしていくかということは自活本部としてもまとめていきたいと考えてございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、また引き続いて委員の方々から。

絹代委員：サイクルライフナビゲーターの絹代です。改めまして今日は多岐にわたってさまざまなお説明をいただきましてありがとうございます。

私自身も自転車業界におりまして、自転車に関わるさまざまなものに関わっております。私からは、意見に近いものですが、今感じていること、問題と認識していることなどをお話しさせていただこうと思います。

自転車業界ではかなり話題になっているのですが、世界の中で日本だけ今自転車が売れていない状況と言われています。それはなぜなのかというと、周りを見回してみても、先ほど楠田委員からも話がありましたが、自転車の安全が守られていなくて危ないという状況があったり、また自転車に関する事故であったり、違法自転車、自転車の形をしたもののニュースが出てきたり、なかなか自転車に関するいいイメージがないのかなと。プラス、便利という点で自転車が車からシフトする存在になり切れていないのかなというのを感じています。

先ほど警察庁さんからお話をいただきましたが、これからライフステージに合わせた自転車の交通の安全教育が始まったり、委員だった私のほうからは、歩道から車道に下りる13歳までに全国民がルールを理解した上で車道に出ていって、少し先になると思うのですが、日本中のみんなが道路をシェアできるような形になるように後押しするような制度を作っていただきたいということ。

加えて、先ほどからも議論がありましたが、やはり自転車教育は1回やったから終わりではなく、特に子どもたち、シニアの方々、繰り返し繰り返し伝えていかないとなかなか難しいものがあるのかなと感じています。そんなところを組み込んだシステムを期待しているところです。

先ほどから自転車の形をした乗り物の話が出ておりました。消費者庁さん、警察庁さんからも話がありましたが、今自分の身の回りにいるスロットルを回すことでペダルを漕ぐことなく進んでしまう自転車型の乗り物を見回しているいろいろ調べているのですが、物によっては代理店すら日本になくて、直接中国などから購入しているケースがあります。そういったサイトを見てみると、恐らく知識のない方であると、それが日本国内では違法であるというのが判

断できないかなと言われていました。私が確認したものの中には公道走行できませんという文言もなく、電動、アシストという言葉ですら海外のものなのでサポートしますという言葉になっているのですが、恐らく10万円程度するものを個人的にほかの国から買って、乗れなかったとわかってそのまま乗り続ける方が多いのかなと。なので、より一層の、こういったものが日本では認められていないのか、わかりやすい情報提供をお願いすると同時に、今子どもたちの中にeバイクを買う動きが増えているそうです。販売店さんに伺いますと、子ども向けにeバイク、電動アシスト自転車を買いに来る親御さんが多いと。そういうことを見ますと、親御さんが普通であれば原動機付自転車として乗らなければいけないステップのものを自転車として買い上げてしまう可能性すらあるかなと思っています。こういったことが起きてくるとさらに危険な状態になると思いますので、ぜひこういうところを皆さんでタッグを組んで、間違えた購入がないよう、絶対に間違えて買ってしまっても日本で買うことがないよう、続けて広報していただけたらと願っております。

プラス、ヘルメットの話がありました。これまでも自転車界、日本の中では言われてきたことなのですが、お子さんたちのかぶっているヘルメットは自転車用のものではなく、ベンチレーション機能がないものが多いんです。それで、子どもたちの間に、夏、非常に暑い中、苦しかった記憶がつながりまして、大人になってヘルメットをかぶりにたくないという方が非常に多いと。これが現実的な日本の状況なのかなと考えております。

例えば自転車通勤の導入の優良企業さんたちに少し格好いい自転車ヘルメットのコーディネートであったり、よく私たちが日常の活動の中で言うのは、せめて子ども乗せ自転車に子どもを乗せたお母さんはヘルメットをかぶってくださいと。そこで無理にかぶせるのではなく、例えばお子さんとコーディネートをするとか、やれ、やれと言うとなかなか皆さん従ってくださらないので、少し格好いいスタイルを見せていくとか、ポジティブな面で提案していかないとなかなか皆さんかぶってくれないのかなと感じています。せめてヤクルトとか、個人名とか企業名を挙げたらいけないのかもしれませんが、そういった配達をする企業さんが自社のちょっとすてきなヘルメットを作って配達をしてくださるとか、せめて業者さんは何か統一したヘルメットをかぶるなど、プラスの動きを業者さんと進めていけないかと思っています。

今現在課題だなと感じているのがシニアの自転車です。これから車の免許を返納して自転車のほうにシフトしていく方が多いのかなというところではあるのですが、今見回してもシニアの方に推奨できる安定したふらつかない自転車、プラス買い物をアシストしなければいけないので、そこに荷物が積めないという意味がないのですが、お買い物にシニアの方が使える自転車というのは

調べてみると意外と少ないことがわかりました。私の周りでもいろいろ聞いてみますと、シニアの方が今まで乗ってきた自転車はふらついて怖い。軽量の自転車だと風にあおられると怖いらしいんですね。なので、三輪だと駐輪に困ってしまうので、安定した荷物が運べる自転車が欲しいという声を聞きます。自転車が普及しない理由の中の1つに便利というところが少し足りないのかなというのは肌で感じています。もう少し荷物が安定して運べたり、カーゴ自転車に近いようなものであったり、子ども乗せ自転車にしてもより安定したもの。子どもたちの荷物と子どもを乗せると非常な不安定なものになってしまうんですね。なので、荷物が運べるようなものとか、そういった実用に適したものの開発が進んでくれたらいいなと感じています。

今、自転車活用推進の中で目標が4つあるわけですが、自転車の健康利用というところがなかなか進んでいないのかなというのをいろいろな自治体さんを通じても感じております。当然安全というところがないと健康利用もないわけですが、ぜひエビデンスをこれからも進めていただきまして、健康利用の面でプラスしていただくのと同時に、私が今関わっている中では、サイクルツーリズムがなかなかうまく進んでいないのではないかというのを感じています。これはもし可能でしたら教えていただきたいのですが、今日本の課題としてガイドさんを増やさなければいけないということで、いろいろな団体がガイドの認証を行っています。ただ、ガイドさんが実際にパッケージを作ってガイドしようと思ったときに、スタート地点までどうやってお越しいただくかというのが現実的な問題です。白タクになってしまうということで、例えば非常に優れた山林などで自転車に乗っていただくと思っても、駅から離れている場合、これからインバウンドの方もどんどん招き入れていこうというところで、そのスタート時点までたどり着いてくださいというのが現在の日本の二次交通の状況では非常に難しい状況にあります。バス便、電車便、タクシーがどんどん減ってきている中で、例えばガイドさんが最寄り駅まで迎えに行って、スタート地点まで来る。プラス、今サイクルツーリズムはほとんどサイクリストを対象としたものになっておりまして、これから本当にナショナルサイクルルートを実のあるものにするには、サイクリストではない一般の方がサイクルツーリズムに参加できないと意味がないと思うんですね。そういった方々が長い距離を乗らずに、いいところだけ乗れるような送迎ができるように、3月に道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドラインというものが出たようなのですが、その中でツアーなどのサービス提供事業者がツアー参加者を対象に行うサービスに関しては登録をしなくて行っていいというふうに変ったようなのですが、なぜかサイクルツアーに関しては体調が悪くなったり、突発的な身体的不調により搬送車に乗せる

場合というふうに特記がついておりまして、今私の周りでもガイドを取ったもののパッケージが組めない。でもこれをどこに聞いても白タク扱いをされてパッケージがなかなか難しいということを知ります。もしサイクルガイドの方がこういった送迎が今できるようになっているのであれば、情報を整理してサイクルツーリズムをしていく流れの中で、よりいろいろな地域がサイクルツーリズムのパッケージを組みたいのに後押しをしていただけたらいいなと思います。私からは長くなりましたが、以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では、矢ヶ崎先生、お願いします。

矢ヶ崎委員：東京女子大学の矢ヶ崎です。今ほど絹代さんからサイクルツーリズムのお話がありましたので、私も観光を専門としておりますのでコメントさせていただけたらと思っております。

観光に関するコメントをする前に1つ質問なのですが、資料1に書いてあります目標2の自転車の分担率についてです。5年に一遍のデータを使うのは仕方ないと思うのですが、5年たってドンと結果が表れてくるということになりますと指標の管理の観点から見通しがきかないこともあると思うので、例えば自転車活用推進計画を策定してくださった自治体の主要のところのデータをいただいて、このデータが伸びていきそうなのか、頭打ちになっていそうなのかという中間が把握できる工夫がないのかなと思われました。工夫されているのであれば教えてください。

それから、観光とサイクルに関してですが、現行の観光立国推進基本計画の中で一番大事と言われていることが、日本人と外国人両方のお客さんを地方に誘客しましょうということです。そのためのコンテンツとして私は自転車、サイクルツーリズムにはとても期待をしているところです。特にルートがあるから行くということになりますと、今混んでいる地方ではなくて、まだまだ余裕がある、それも面的に地方を回ってくださるところを目指していただけるのでとてもありがたいことだと思っております。こういった地方誘客を支えていただく重要なコンテンツであるということからすると、農泊×サイクルツーリズムを深めていただくといいのかなと思っております。

またもう1つはインバウンドの方々のごことです。昨年の夏、しまなみ海道を走ろうかなと思って行きました。走るのを断念するぐらいの暑さだったです。ところが、そこで走っている方々はほぼ全員外国人。それもガイドさんが率いるツアーではなく、セルフガイドといいますか、1人で、あるいは数人で走っていらっしゃるという個人旅行者の外国人ばかりでした。こちらは暑くて車を走らせながら見ていたのですが、そこでびっくりしたのは、走っている外国人の方が、ほとんど帽子もヘルメットも何もかぶっていないんですね。インバウンドの方々にもちゃんとヘルメットをかぶっていただくということを徹底し

なければいけないと思った次第です。それ以外のところで何か不審なところは見当たらなかったのですが、とにかく暑い中、何もかぶらずに、意外とアップダウンが激しいところを一生懸命自転車を漕いでいる方々が多かった。それが非常に印象的でした。

それから、今絹代さんからご指摘がありましたガイドさんですが、インバウンドの方に自転車で走っていただくときには、ルールを守って、安全を確保していただくと同時に、勝手に畑の中に入っていくとか、そういうマナーを守っていただくことも大事になってくると思います。ガイドさんが、日本で走る楽しみとルールをしっかりと教えて差し上げて、グループを率いて走っていただくというのがオーバーツーリズムなどと余計なことをメディアに言われてしまわないためにもとても大事なのではないかなと思っております。

このガイドさんに関しては、特に資格があるわけではないと思いますが、例えば北海道のアドベンチャートラベルのガイド制度の中にサイクリングのガイドさんがいます。これは世界水準のガイドを育てようという取り組みですので、各地域が参考にしていただけるととてもいいかなと思います。

二次交通も問題になっているところがあると思います。これは、手配業者であるツアーオペレーターという方々も含めて、観光の商流の全体を見た形で対応を考えていかなければいけないかなと思った次第です。ありがとうございます。以上です。

屋井委員長： どうもありがとうございました。WEB参加の内藤先生、いかがですか。

内藤委員： 順天堂の内藤でございます。先ほど絹代さんからのコメントもありましたが、自転車を活用した健康づくりというところがうまくいっていないようなコメントがあったかと思えます。このあたりは自転車を活用した健康づくりといったときに、体を動かせば健康になるという大雑把なことはわかるのですが、その中でも従来のメタボの予防というような、メンタルヘルスに関するエビデンスをもうちょっと啓蒙していくというか、あるいは企業で自転車の活用を図るのであれば、生産性の向上であるとか、メリット、特に健康に関する観点からの自転車のメリットというものをもう少し広く捉えて、かつ具体的な何かこういうものを打ち出していくと、やれば健康になるというざっくりとしたイメージはわかるのですが、その辺がまだまだ啓蒙の仕方が足りていないのかなと私は感じております。

我々、個人的にはそういうことで最近、行動変容というか、自転車になぜ乗ったらいいのか、どういうことをしていったら継続できるのかということに着目して少しいろいろ取り組んでいるのですが、そのあたりの何のどういうところにいいのか、こういうところをスポーツ庁さん、あるいは厚労省さんの関係のところからももうちょっと発信をしていく必要があるのかなと、私の

専門のところからは思いました。

それともう1点は個人的な感想ですが、自転車を使ってどこかに行って、特に駅まで行って止めようというときに、最近は逆によく自転車を置くところは整備をされているのですが、整備され過ぎて、フッと行っても置けない。置くところがないという状況に多々遭遇するというか。そういう意味では、駐輪場の整備というのはどのように進んでいるか何かデータの的なものがあれば教えていただきたいのですが、そういうものはどうなんでしょうか。

屋井委員長：どうもありがとうございました。最後、ご質問がありました。時間のマネジメントの関係上、すべてご意見をいただいてから残った時間で対応していただくという方針になると思いますが、その場合には質問がありましたら質問には何らかお答えいただく必要があると思いますので、そのあたりかなと思います。

入谷委員：かなりないものねだりの話になってしまうと恐縮ですが、今回の発表、各省庁それぞれ発表されて、頑張っておられるなということは印象があったわけですが、他方で、それぞれの指標も考えられたものだろうと思います。ただ、これによって自転車の活用の推進が進んでいるのだろうかというところについて、ちょっとそういう外側の環境はできてきました。ただ、現実の自転車の活用というのはどんな状況にあるか。それがプラスに上回ってきているのだろうかというところはちょっとわかりづらいなという印象を受けたところでございます。この辺、どういう形でやっていけばいいかというのは直ちにいいものはないところでございますが、その点、もう少しこういう形で活用が進んできたんだというのを何らかの形で出せるといいなという気がしたという感想でございます。そういうところでございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。私もここで喋っておかないと喋る機会がなくなってしまうので、私の話した後に話していただくということですね。今日はどうもありがとうございました。私も委員として意見を1つ2つ申し上げますが、最後、入谷委員のお話もそうですし、内藤委員の話もそうですし、従前久保田先生もときどき言われていることもある、あるいは矢ヶ崎先生からも今日出てきているし、エビデンスとかデータ、これについてはずっと言われているんだけど、活用推進本部ができてから新たに横断的な観点で本格的にデータを取ったというのはあまり聞いたことがないんです。なので、これはそろそろそこをどう進めるか。健康面もあるし、安全面もあるし、いろいろな面があるので、どういうデータを我が国としてこの問題をさらに推進するために継続的に取っていくかというのを集中的に議論するようなワーキングを作り上げていただいて、一定程度の方向性、方針を出してもらいたいと思います。これは本部だけではできないことなので、協力していただければありが

たいと思います。

それからもう 1 点は、国としては今日のお話でさまざまな取り組みが進んでいます。1つ1つ面白いなとか、よくやっただいていているなと思うところばかりだと思いますので、それぞれの取り組み自体は大変結構だなと思っています。特に観光に関わる農泊とか森林サービスみたいなものとか、スポーツ庁さんがナショナルサイクルルートと連携しながら取り組んでいる表彰とか、いろいろな観点からツーリズムに関わるところはもっと連携を強化して進められそうだなと思います。

これは質問するつもりはないのですが、観光庁さんがどういう立場でここに関わっているのかあまりはっきりしないのですが、ぜひ観光庁さんも含めさせていただいて、そういう中で横断的に取り組めるところは取り組んでいただくほうがよさそうだなと思います。連携の強化というのはもちろん観光だけではなくて、大いにやっていただけるといいなと思いました。

厚労省さんの絵が出てきましたが、自転車がちゃんと歩道上を押しチャリで、車道を走っている絵になっていますよね。さすがここら辺は整合性が出てきたなという感じもありますし、個々には発言できませんが、そういうことで。ですらか、ぜひ連携を強化して国のほうとしてやっていただきたい。エビデンスをちゃんと見せていただきたい。

一方、地方に対しては、地方の活用推進計画の数を増やすということが目的では意味がないということをいつも言っていることですが、それよりは活用推進計画に基づいて実際に何を交えるか、その目標に応じて何が実現できるか、ここまでを地方自治体さんのほうでしっかりとやっていただかなければいけないわけです。表彰というのがありました、個人とか団体を表彰しているという取り組みは本部でやっていますが、さまざまな目標に向け、ここの自治体さんはよくやっているぞというのを表彰するような取り組み、「自治体を表彰する」というものを、各関係府省庁さんの観点で推薦できるような、そういうことは比較的早く始められるのではないかと。これも従前から言っているのですが、そういうことも取り組んでいただけるといいなと思いました。

私もコメントをしましたが、時間があと 5 分ですが、ご質問もありましたし、あとは手短にということで、ぜひ話をしたいという省庁さんが手を挙げていただくことになりましたが、いかがでしょうか。

事務局(種蔵)：時間もありませんので、最初少しかだけお話をさせていただければと思います。

最初、絹代委員からいただいた車からシフトできるようになっていないということ、あとほかにはストレスがないようにということも別の場で聞くところもあります。ただ、それができているところというのも見渡すとほかの国でもあるわけであって、そういったところを目指しながら、道路のことについて

は警察庁さんと一緒に頑張りたいと思いますし、公共交通との連携なども進めていければと思います。

先生方からいろいろと意見を伺いました。この場に集まっていた関係省庁の皆さんと連携していくことで出来ることも多かろうと思いますので、この場でまたお願いしまして一緒に取り組ませていただければと思います。これから各省庁さんからコメントをいただける部分はあるかもしれませんが、時間もありませんので、もし質問のところ不足がありましたら、後ほど補足させていただきます。

屋井先生から言われたエビデンスも大切ですし、頑張っている市町村さんの取組をしっかりと見つめることが大切であることも切に感じているところがあります。

厚生労働省：厚労省でございます。先生方から健康づくりという観点でコメントをいただきましたので、簡単にコメントでございます。

絹代委員からも引き続きエビデンスの収集という点ですとか、特に内藤委員からは健康づくりに対して、より目的、例えばメンタルヘルス、労働生産性といったきちんと何に対して行うのかという目的を明確化したほうがいいのではないかとのご趣旨と理解しました。現状のアクティブガイドは、現在改定を検討中でございますので、先生方からいただいた、エビデンスの許す範囲になりますけれども、そういった趣旨を踏まえてきちんと国民に届くような形で、自転車利用というよりも、健康づくり全般へのメッセージというふうを受け止めましたけれども、そういったところを踏まえて検討させていただきたいと考えてございます。以上でございます。

屋井委員長：それでは、このあたりでよろしいですか。

時間切れになってきましたので、どうもありがとうございました。それでは、今日大変活発なご意見を多数、委員の方々にいただき、またそれに対して前向きにいろいろとご検討いただけるということの趣旨のご発言を多数いただきました。

今日の会議のとりまとめというのは、要はいろいろ出てきた意見を一定程度整理して一覧にしていく。これがモニターということに恐らくなるでしょうから、それをお作りいただいて、それに対する回答は特にそこにはなくてもいいわけだと思っておりますが、そこについては委員の方々に当然議事録確認があるから、そういう中で一旦ごらんいただいて、最後まとめていくという、そういうことになると思います。

今日資料の説明はなかったですが、資料 3 とかこういうものは一定程度ファクトとしてこういう状況ですということが、これも公表されていくわけです。

よね。もちろん今日の委員会資料としても公表されるということになると思っています。

では、そういうことで今日の会議自体は一旦状況について我々としてご説明を受けて、さらに頑張ってくださいという、こういうことで終わるわけですが、いろいろな面からご意見があったように、自転車というのは国民のほぼすべての方が関わって、しかも G7 と言わないけれども、先進諸国はみんな前向きに取り組んでいる。それがきっかけとなってムーブメントとして社会を変えていくような、それぐらいの力があるような、そういう「小さな乗り物」になっています。ぜひそういうことで各方面から支えていただいて、より一層進んでいくようにしていきたいし、いただきたいと思っておりますので、その点よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、私のほうはこれで終わって、司会を大内さんに戻します。よろしくお願ひします。

事務局(大内)：屋井委員長、ありがとうございました。ただいま委員長からもありましたように、この後の結果、本日委員の皆様からいただいたご助言は議事録の確認等もいただいて、自活本部のホームページにおいて公表させていただきたいと考えてございます。

最後に、事務局次長の森若から一言ご挨拶申し上げます。

事務局(森若)：今回本当にありがとうございました。また、各省庁の方々、お時間を取っていただきありがとうございました。新しいテーマも出てきていますので、引き続き省庁間で調整したいので、よろしくお願ひします。今日はありがとうございました。

事務局(大内)：それでは、以上をもちまして有識者会議を閉会とさせていただきます。本日はお忙しいところありがとうございました。

以上