

# 令和7年度 第1回さいたまは一と推進協議会 会議録

日時 : 令和7年5月8日(木) 15:00~17:00  
場所 : さいたま市役所本庁舎2階特別会議室  
出席者 : 別紙のとおり

---

## 1. 開会

## 2. 議事

さいたまは一との改正について【資料1】  
個別方策(案)について 【資料2】  
その他

### 1) 事務局 資料1に基づく説明

高見会長 事務局からの説明に対して、ご意見、ご質問等いただきたい。

高見会長 データの補正の結果、市民満足度については高くなっているものが多く、自転車の利用についても、補正前は平成26年度から令和6年度にかけて66%から58%への減少だったが、補正後は63%から59%となり減少幅が小さくなっており安心した。

年代別の自転車利用者の割合の算出方法についても、過去に遡って検討してもらい、説明内容に一定の納得はできた。また、市民アンケートの回答形式によって回答が左右されてしまうことが問題であると認識した。対応案2のとおり今後もアンケートで評価していくのであれば、調査形式によって回答が変わってしまうのは良くないので、比較可能な方法で、同じ項目で同じように聞く必要がある。この点を議事録に残し、次回アンケートを検討する時には留意してもらいたい。

---

古倉委員 17ページについて、自転車利用者が減った要因をアンケートの取り方の差という風に解釈しているが、色々な統計を全体的に見ると自転車の利用頻度が減っている。日本だけでなく世界でも同じような傾向があり、自転車利用が盛んな国でも横ばいあるいは減っている場合がある。アンケートの取り方以外の要因の分析についても機会があれば少しやってもらえたらと思う。

事務局 ご意見を踏まえて検討していきたい。

**高見会長** 対応案2のところ、パーソントリップ調査や他のデータの利用は却下されているが、他の統計データでも同じような傾向が見られるとか、他の統計データだからこそわかるトレンドがあるとすればその要因としてどのようなものが考えられるのか、といったことはきちんと継続的に見ながら、政策を考えていくことが大事だと思う。

---

**吉村委員** 対応案3について、ヘルメットの着用は努力義務化されているが、それを知っていても守れないというのはとんでもない話だと思っている。どうして守れないのかその理由を深掘りすることによって、対策が取りやすいと思う。この数字は、うまくいけばもっと上げていけるチャンスだと思う。これから自転車の法改正もあるのでこの数字はもっと上げていかないといけないと思う。

**事務局** アンケートの中でヘルメットを着用しない理由を聞いているので、着用率が高くなるように対策を講じやすいところから取り組んでいきたい。

**高見会長** 年齢、性別、自転車の使用頻度、自転車の種類など、どのような人でヘルメットを着用しない傾向があるのかも分析をして、何らかの形で反映するよう検討いただきたい。

**楠田委員** 定性と定量の両方を合わせた形の目標値設定をした方が良いのではないかとと思う。また、この結果を踏まえて深掘りして、ヒアリングしたり何があるのかを観察したりすることにより、原因をしっかりと見ていってもらいたい。

**高見会長** 5ページの「検証の流れ」で言うと、目標が達成されているかを見て現計画の評価・分析をするということだったが、そこについて前回の協議会での指摘を受けて資料を修正したわけなので、それを受けて、再度、「②現状・課題の整理」のプロセスに遡り、課題の整理や要因についてもう少し考え直すということをやってはどうか。

---

**高見会長** 今回、年代別の自転車利用者の割合の算出方法まで遡って説明してもらい、こういう要因でこういう傾向になっているとわかったが、市民に公開するさいたまは一つの計画文書の中にはこれらの説明を掲載するのか。16ページの月4回未満の利用割合が大きく減少しているという内容を出すのであれば、その要因の補足の説明がないといらぬ誤解を招く気がする。17ページのように、平成26年度、令和2年度、令和6年度を並べるといった形の方が良いかもしれないので、見せ方や、どこまでどう説明すると誤解なくわかってもらえるかを是非検討いただきたい。

**事務局** できるだけ具体的な内容を示して、わかりやすい計画を策定したいと考えてい

る。アンケート結果の全てのデータを公表するのは難しい部分もあるかと思うが、アンケート結果に基づいて計画をどう作り上げていくかを決めている部分があるので、これまでの評価と今後の施策の展開の方向性を示す上で重要なものについては市民の方が見てわかりやすい内容で整理をした上で、計画の中に表現していきたい。

## 2) 事務局 資料2に基づく説明

**千野委員** 市民参加のイベントを半年に一度や月に一度など、定期的に行うことが大事だと思う。子どもの補助輪外しなどは頻りに色々なところで行われているが、そこから更に進んだ「止まる」、「曲がる」など公道を走れるような練習をしてから短距離のサイクリングに行くなど、色々な種類のイベントを定期的に行うことが大事だと思う。今度、招待されているヤマハのイベントでは、飲食代を含めて数千円を支払い、電動アシスト自転車を借りて、一日ガイド付きでサイクリングをする。メーカーの協力などがあれば、電動アシスト自転車の魅力を伝えたり、補助金があるということを知ったりできる。色々なイベントを行うことで自転車保険やヘルメットなどの正しい運用や啓発もできると思う。サイクリングイベントは是非やってもらいたい。

**事務局** 色々な手段で自転車をたのしむための施策を展開していきたいと考えているので、連携して取り組ませていただくとありがたい。本市では年に1回、サイクリングイベントを実施しており、その際のアンケートの意見でも定期的に行ってほしいという意見をいただいております。継続していくことが自転車をたのしむ機運の醸成に繋がっていくと考えている。また、本市が直接イベントを開催する主催者となることももちろんだが、例えば19ページの「たのしむ」の個別方策「①-2市民参加イベントの開催・支援」では、「販売店の試乗会開催における会場斡旋」を挙げている。市が直接イベントを開催するというのはどうしても回数に限界があるので、例えば民間事業者や自転車関係のメーカーが、市内の公園などをスタートやゴールにしてサイクリングイベントをすとか、あるいは広場を使って何らかのイベントをする場合に、我々が間に入ってその会場を利用するための斡旋をすることで手続きがスムーズになることもあるかと思う。民間事業者が活用しやすい環境を作るところでも貢献できるのではないかと考えている。

**高見会長** 千野委員からの意見と施策体系を絡めると、「まもる」の中に交通安全教育や自転車利用の啓発があったり、「はしる」の中にも自転車利用の啓発という言葉があったりして、交通安全教育という堅苦しいものにとられるかもしれないが、それは「たのしむ」要素とクロスオーバーするところが実は大事であるということが言えると思う。個別方策を「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」のどこかに分けなくては行けないが、相互に重なるものがあり関連するというのをうまく示せるような見せ方ができると良いと思うので検討してもらいたい。

事務局 ご意見を踏まえて検討していきたい。

---

高井委員 結構具体的に網羅されている計画になっていると思うが、10年間でこれだけやるという中で、どう優先順位をつけて進めていくのか。多分、問題点・課題というところで優先順位があるはずだと思うが、資料からはそれがわからない。国の計画でもPDCAをやると実際はあまりやってないものが多い。厳密に優先順位を付けて欲しいという訳ではないが、同じことをやっても仕方ないので、現状の問題点・課題の中で優先順位があれば明示した方が良いと思う。

また、自転車活用推進本部など様々な会議に出席する中で、官民連携で交通安全に取り組もうという文脈が色々なところで強まっている。交通事故は、車と歩行者、自転車、バイクなどが関係するので、交通産業全体と行政との取組がとても増えている。自転車の交通安全では、大体、アンケートと事故件数を見ており、その間の情報はあまりないが、そこを民間の技術や情報を活用して状態を「見える化」する取組が増えている。そういった観点が今の計画にあまり入っていないのかなと思う。

事務局 ご意見を踏まえて検討していきたい。自転車通行環境効果検証会議では、自転車の通行環境を整備する前と後でシェアサイクルの走行軌跡が1ヶ月間にどのくらい増減したか、シェアサイクルの連携協定を結んでいるOpenStreet株式会社からGPSデータ等の提供を受け、効果を検証する上での一つのデータとして活用している。ただ、今回の計画ではそこまでまだ盛り込めていない。アンケートや事故の統計データだけではなく、GPSデータ等を活用しながら施策の展開をしていきたいと考えている。

工藤委員 更にデータの活用を推進していこうというところを計画に入れてもらえると、既にデータを提供している部署以外にもデータを提供できると思う。そういった使い方ができるということを、さいたま市の職員の中でも知っている方、知らない方がいると思う。そういう方にも活用してもらえる場面は作れるのではないかなと思う。一つの事例として、前向きに取り組ませてもらえればと思う。

---

古倉委員 計画は誰が実施するのかという視点がどこかにあった方が良いと思う。例えば、神奈川県茅ヶ崎市の計画では、行政と市民、関係団体それぞれが役割分担をしている。主体別の役割分担に関する記述がどこかにあっても良いのではないかなと思う。資料1の2ページにPDCAサイクルについてやることは書いてあるが、主体をどうするのかを考えておいた方がうまく回ると思う。

6ページで、問題点と課題、施策方針が線で繋がっているが、どう繋がっているのか全くわかりにくい。市民の方が見たときに分かってもらえるか、そういった視点で考えてもらいたい。全てを書き出すと相当な資料になるので、大きなものにつ

いては、繋がりを分かりやすくしてもらいたい。

9ページの重点的に取り組む方策について、問題点、課題を設定して、その中でも大きな問題点があるから重点方策を設定したという考え方があってしかるべきかと思う。問題点、課題とは別のもっと上のマスタープランのような重要な計画から重点を設定したという考え方もあるかもしれないが、これだけ問題点や課題を整理しているのだからそれとの繋がりをもう少し分かりやすく明示してもらいたい。

15ページの施策体系の見直しについて、矢印で整理してあるが、どういう観点で整理されたのか、大きなものについては整理の考え方が分かるような説明が欲しい。

**事務局** 6ページの一番右側に書いてある「基本となる施策方針」の「①自転車を利用しやすい環境の更なる整備」、「②市民・事業者等に自転車活用を促す取組」については、①が市として行うべもの、②が市民や事業者等に自転車を上手く活用してもらうために我々が手助けするものとして大きな役割分担を整理し、今回の資料を作成している。実際に計画書に落とし込んでいく段階では、もう一步踏み込んで、誰がこれをやるべきかということがわかりやすい方がより市民の方も自分事として捉えてもらえると思うので、計画書を作成する段階で工夫していきたいと考えている。

**古倉委員** この計画が市民に向けて出されるのか、あるいは行政の分掌的に整理していくのかで視点が違ってくると思うが、事業者を含めて市民に読んでもらい、それぞれが自分たちが何をしてどのように行動したらよいのか、そういうことが理解できるような方向性で整理してもらえると意味のある計画になると思う。

**高見会長** 計画全体の見通しを良くする工夫が色々と考えられそうなので検討してもらいたい。

---

**楠田委員** 計画の全体構成に違和感がある。どんな地域を作りたいのかというビジョンがまだ考えられていないのであれば考えないといけないと思うし、あるのであればそのビジョンに基づいて自転車をどのように活用していこうと考えているかを書いていき、その中でそれを実現する上で課題となっていることについて、アンケート結果に基づいて定性的な課題を示し、何が足りないかということ整理していく必要があると思う。

自転車活用推進計画は自転車の政策なので、自転車のことしか書いていない計画が多いと思うが、鉄道、バス、自転車や車を使ってどんな地域にしていくのか、その中でも自転車の役割は何かということをしっかり描かないと、地域公共交通のR・デザインに向けて組織改正をしたことも生かし切れないと思う。別に徒歩とバスと車でよいのではないかと思うのに、さいたま市ではなぜ自転車を使うのか、持っている自転車はどう使うのか、シェアサイクルはどう使うのか、地域によっては、車なしでも、鉄道、バス、自転車で暮らせるまちにもできると思う。しかし、

自転車に乗りたくないと思う環境が今あり、最近では自転車乗らなくなってしまったので、なぜそうなっているのかしっかり考えて、どういう都市構造であれば良いのかということを描いた上で、個別施策が出てくるのであれば分かりやすい。おそらく市の担当者の方々の頭の中にはもう既に地区交通プランや他の施策とかがあった上で説明しているのだろうと思うが、初めて見た方とか他の経緯を知らない方がこの計画を見ても、なぜこうなっているのか優先順位がわからない。重点がなぜこうなっているのか正直分からないと思う。

今後の推進の仕方として、ターゲットを意識して優先順位を整理してみるのが良いと思う。自転車のユーザーを分類すると、さいたま市の場合、転入、転出者が多い地域だが、中でもずっと住み続けている方を中心に育てていくという視点が大事だと思う。10年間の計画の期間中に10歳の子どもは20歳になる。小学校、中学校、高校と連携してしっかり教育すれば、その人たちは社会人になり自転車通勤をする。息の長い計画とするのであれば、10代の方を育てることが一番の近道だと思う。その後、住宅を購入して長く住んでいる方や住もうとしている方が対象になるが、そういった大人の方々とは接点を非常に持ちにくくなっていく。その際にはどう接点を持っていくかが問題になるし、他の地域からさいたま市に自転車に乗りにくる人とは更に接点を持ちにくくなっていくので、どのターゲットを意識してやっていくのかということでも、かなり整理ができるのではないと思う。

子どもをターゲットにするときには、やはり自転車体験を提供してルールを教えるということもあるし、通学路でどんな事故が起きているのかを通学路をしっかりと調べて、他の道路空間を直す前にそこを面的に直して安全対策をしっかりとしていくというふうに優先順位を付けるということもあると思う。

**事務局** ご意見を踏まえて、理解しやすいように再整理していきたい。また、計画のビジョンとして目標を掲げているが、そのビジョンのイメージを具体的に膨らませていくことが必要だと考えている。

現在策定途中の総合交通体系マスタープランでは、資料2の11ページの中段部分に記載のとおり、「駅や主要施設等までのアクセス手段として、公共交通ネットワークを補完する交通モードとしての役割を期待されている」と位置付けることを考えている。マスタープランの中では、基幹的な交通を幹として、それに対する枝や葉という表現で本市の交通体系を説明しているが、自転車はそれらを補完する交通網として、長距離、短距離の移動などあらゆる部分で自転車は活用の余地があるものと考えているので、本市として今後どのように自転車を活用していくかということはこの計画の中に盛り込んできているつもりである。全体の交通計画を自転車活用総合計画の中に盛り込むのは難しいため自転車に特化した内容になっている。市の交通計画としては、総合交通体系マスタープラン等も含めて説明していく内容になってくると考えている。

また、ターゲットは意識していかなければいけない部分だと考える。ただし、小さい子ども向けの施策を行うのと同時に、高齢者の事故が中々減らないという現実もあるので、この計画の中では特定の世代だけをターゲットにするというよりは、幅広い世代に対してその世代ごとに合った施策を様々に打ち出していく必要がある

と考えている。そのため、どうしても総花的な施策になってしまっているという点はご了承いただきたい。

**高見会長** 資料1の5ページにある「⑤方策の検証」というのが今やっている部分である。方策の検証をする前に将来像と目標の検証は一応やってきたということにはなっており、方策の検証を進める中で将来像そのものを全面的に見直す必要は全くないが、この計画の中で将来像を説明する際には、どういう点を説明しておくか後々の個別方策の理解が進むかという点はよく考えた方がよい。将来像の検証は終わったからそこはいじらないということではなく、見せ方は考えていくべきと思う。

個別方策の中で、「幅広い世代の交通安全教室の実施」と「若い世代への交通安全教室の実施」が並んでいると重複感があるので、見せ方を考える必要がある。

---

**高井委員** 資料1の4ページで、将来像や目的は定性的であっても良いが、目標は本来、定量的にいつまでにどこまで達成するという点を数字で説明するべきところが文言になっている。そこが数字で示せておらず優先順位がふわっとして見えるところがあると思うので、「④目標の検証」と「⑤方策の検証」を行ったり来たりして、目標の数字を設定していくということが作業としてできると優先順位とターゲットが固まっていくのではないかと思う。

**事務局** 計画の目標として、自転車利用者増加、自転車事故減少、市民満足度向上を設定している。数値として何を目指していくかについては、10ページに示すように、自転車の利用であれば、令和6年度のアンケート結果で59%となっているものを80%に持っていくというのが定量的な目標になる。市民満足度については、快適性、安全性、ルールマナー、情報提供、市の取組、それぞれで例えば快適性と安全性は80%にするのが目標値になる。第1期の今年度までの現状では目標を達成できていないので、次期の計画でも当初掲げた目標を設定して、今後10年間取り組んでいくということになる。

**高井委員** そうすると目標値はあるので、それを実現するためのKPIをどう設定するかということになると思う。

**事務局** 本市の総合振興計画において、自転車事故の関連事故死傷者数、自転車通行環境整備延長、放置自転車対策というKPIを設定しており、今後の総合振興計画の目標値の改定に合わせて、数字を新たに設定して進めていこうとしている。さいたまは一との取組を進めていく上でどういった数字が適切かということについては、これから計画をまとめていく中で議論していきたい。

**高見会長** 市民満足度の目標を見てみると、快適性と安全性が現状と目標のギャップが大きいのので、ここは重点的に取り組むといった論理の流れはあり得るのではないか。工夫して論理的にうまく繋げて、なるほどと思えるような構成にしてもらえたらと考

えている。

---

**古倉委員** 前回議論された自転車の将来ビジョンについて、外国では、市民に対して目標値を示すというよりは、2030年には都市の中で自転車がどのような使われ方をしているか、例えば、5人のうちの3人が自転車通勤をするようになっているとか、自転車での公共交通へのアクセスがもっと増えているとか、高齢者がもっと自転車を活用して免許返納が盛んになり、その受け皿として電動アシスト付き自転車を使うことによって買い物もスムーズにできるようになっているとか、そのために市はどれだけのことをやるとか、市民の皆さんにもどういうことをしてくださいとか、具体的に、定量的、定性的に絵を描くということが行われている。それをやるべきと言っている訳ではないが、姿をビジョンとして描いていけるとそこに至るまでに何をやったらよいかということが分かりやすくなると思う。

**事務局** 現在、上位計画の総合交通体系マスタープランを見直しており、そこに2050年の本市の交通の使われ方の姿を示しているのので、それとリンクするような形で計画をまとめていきたいと考えている。

---

**高見会長** 安全な自転車走行環境を実現するためには、自転車ユーザーの方々に対してだけ働きかけるというのではなくて、自動車を運転している方に働きかけるという面も必要ではないか。今の案にはその視点が無いように思う。逆に、駅の近くなどで歩行者が非常に多いような場所では、自転車ユーザーに降りて押して通って欲しいと思うような側面もある。そうした多様な道路利用者のことはこの計画の中では扱わないのか。特に、前者の自動車ドライバーの人たちに対してすることがあるのではないかと思う。

自転車走行空間の上で自動車の駐停車をしているドライバーの人たちがいると、自転車ユーザーだったら困る。あるいは、自転車が走っていることに配慮しないで運転されてもやはり危険なので、そういった点でドライバーの人たちに働きかけることや、場合によっては警察の方に取り締まってもらうということなのかもしれない。ただ一方で、ドライバーに対する教育なり啓発ということは免許の更新の際にビデオを見せるとか、そういう形で別に行うという立て付けかもしれない。その辺りについてこの計画にどう位置付けられるのか。

**事務局** 現在の計画案ではそこまで直接的にドライバーの方にコンタクトするような施策にはなっていないが、自転車活用の担い手の育成の中で、例えば自分の家族や友達に自転車の良さを伝えることで、間接的に車しか乗らない人やマナーが悪い人に対して自転車をもう少し尊重しようとか道路をシェアしていこうという考え方が徐々にかもしれないが浸透していき、結果的にマナーを守らない人の意識改革にも繋がるのではないかという期待はしている。

**楠田委員** 埼玉はドライバーのマナーが悪く、歩いていても止まってくれない。ヨーロッパでは、歩行者、公共交通、自転車、最後に車という優先順位がある。そういう考え方を取り入れて、政策の立案や協力の依頼、まちづくりをしていかないと、いずれマナーが広がるだろうという考え方では無理だと思う。罰則を考えることを含めて、危ない運転をしている人が多いから取締りをお願いするとか、そういったことをしっかりやりながら進めないと安全な地域にならないと思う。だから、どんどん自転車に乗らなくなっていると思う。車のドライバーへの教育をしっかりしていかないといけないと思う。狭い生活道路を見ている、さいたま市では歩行者は色々しっかりやっていると思うが、車がマナーを守らないのはドライバーの意識だと思う。車が人や自転車を見ていなくて交差点などで事故が起きるので、ドライバーが人と自転車をしっかり見て運転することを徹底すれば多分日本の道路はとても安全だと思う。

**工藤委員** まちづくりを絡めて対策をしないと事故の発生率が下がらないということが実際のシェアサイクルの事業者間のデータで見えてきている。海外のシェアサイクルの事業者が移動距離 100 万キロ当たり医療にかかる事故が何件あったかという統計を取っており、毎年大体、3~7%ずつ下がり有意な結果になっている。その要因を解析していくと、シェアサイクル、シェアスクーター、キックボードの使い方とか仕組みもそうだが、一番効果があったのはその地域における車の制限速度の引き下げであった。速い車にぶつかればその分ケガが大きくなるという当たり前の話ではあるが、まちづくりとしてこのエリアは車の制限速度を引き下げると併せてマイクロモビリティ用のレーンを整備するという組み合わせが行われた場所が一番、シェアモビリティの事故の発生数字が優位に下がった。

シェアサイクルを使う人たちへの啓蒙はもちろんだが、まちづくり全体として安全な空間を作っていくという取組が、自転車の事故を明確に下げていく効果があると思う。今回、まちづくりに連携したという点が計画に入っていたことはすごく良いことだと思う。そういうことができるのと車との関係性は改善されていくと思う。10年というスパンであれば、計画の中に盛り込んでおくべきものだと思う。

**高見会長** 複数の委員から意見が出たので、是非前向きに検討いただきたい。

**事務局** 車のドライバーに対する啓発の部分で、通行環境を整備した際の効果検証の中で、整備前と整備後でドライバーがどれだけ自転車を意識しているかというその目線を把握したり、整備後に県警とタッグを組んで、自転車の利用者だけでなく信号待ちで止まったドライバーに対しても通行帯の意義を知ってもらうための啓発をしたりしている。

どうことができるかといったときに、例えば、免許の更新の時に通行帯の啓発チラシを配ってもらうといったことや、免許交付されるまでの間に時間があるので啓発の意味でポスターを掲示するといったことができないかを県警に相談したことがある。ただ、免許更新の講習は委託でカリキュラムが決まっていて、そこまでできないという回答があった。我々もやらない訳ではなくやりたいと思っている。

計画の中にそこまではっきり書くかは別として、道路空間をシェアする利用者に対しての啓発というような書き方であればできるかもしれない。色々なアプローチの仕方があると思うので、その辺は県警と相談しながらどのように施策を書いていくかを検討していきたい。

**高見会長** 資料の中に「シェアザロード精神」とあるのに、自動車のドライバーのことを書いてないのはどうなのかなとも思うので、書きぶりは是非検討してほしい。

**古倉委員** 警察庁が実施している自転車教育官民連携協議会では、自転車の利用者ばかり教育しても効果に限界があるのではないかという意見がある。例えば、2023年の埼玉県の自転車事故のデータによれば、自転車側に法令違反がある割合は76.9%である一方で、相手方、これはほとんどが自動車であるが、相手方に法令違反がある割合は98%である。つまり、いくら頑張っても76.9%は抑えられるとしても後の部分は相手方の違反で起こってしまっている。第一当事者の割合で言うと自転車側は9%で、相手方、これは自動車を含めて91%。つまり責任が重いのは相手方である。こういったことを考えると、相手方に対する教育が無いと自転車事故はゼロにならないということが明らかである。そういった点で政策の中に入れるかどうかは市の方針によると思うが、自転車事故を撲滅させるという考え方をするのであれば、是非、政策の中に入れるべきだと思う。

**高見会長** いただいたご意見を踏まえて、事務局で改定計画書の検討をお願いしたい。

---

### 3) その他

**高見会長** 次にその他の議事ということで、国が現在進めている第3次自転車活用推進計画の策定に向けた進捗状況や最新状況について、委員の皆様からご意見、報告事項等があればお願いしたい。

**楠田委員** 現在、国土交通省の方で、第3次計画を検討し始めている。3月に次期計画の方向性について話があったが、まだ具体的な内容が出てきていない状況であり、これから作成するとのことだった。7～9月にかけて次期計画の骨子案、11～12月にかけて次期計画の素案、1～3月にかけて次期計画案が出て、令和8年度に策定されるというスケジュールしか具体的には決まっていない状況である。

**高井委員** 自転車活用推進本部の会議に出席しているが、その資料の中で気になった点として、基本的に自転車活用推進計画は目標が大きく4つあってそれをブラッシュアップしていくが、ICTや情報、データの活用に関しては、大きな4つの目標とは別立てで検討していくということだった。

**事務局** いただいたご意見を踏まえて計画改定を進めていく。次回の会議は令和7年9月

下旬頃を予定している。

以上