

第1回ナショナルサイクルルート審査委員会 議事録

日 時：令和元年10月15日（火）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館 11階特別会議室

【議事】

- (1) ナショナルサイクルルート審査委員会の設置について
- (2) ナショナルサイクルルート指定に関する審査
 - ① つくば霞ヶ浦りんりんロード
 - ② ビワイチ
 - ③ しまなみ海道サイクリングロード

【委員出席者】

○屋井 鉄雄	東京工業大学大学院教授・副学長
楓 千里	(株) JTB パブリッシング・エグゼクティブアドバイザー
絹 代	サイクルライフナビゲーター
古倉 宗治	(公財) 自転車駐車場整備センター 自転車総合研究所長
高橋 幸博	(株) アーチ・ヒーロー北海道 代表取締役
長嶋 良	一般財団法人全日本交通安全協会事務局長
宮内 忍	サイクルツーリズムコンサルタント
山中 英生	徳島大学大学院教授

敬称略

委員長以外は五十音順

○は委員長

【1. 開会】

○事務局

- ・ 定刻となりましたので、ただ今から、第1回ナショナルサイクルルート審査委員会を開催いたします。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大野でございます。よろしくお願いいたします。
- ・ 報道の方へのお願いですが、カメラ撮影は事務局の挨拶までとさせていただきますので、御了承ください。
- ・ 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である野田より御挨拶申し上げます。

○事務局（野田）

- ・ 御紹介いただきました自転車活用推進本部事務局長代理の野田でございます。本来ですと、事務局長・道路局長の池田が御挨拶させていただくところでございますが、御承知のとおり、台風19号が全国各地に甚大な被害をもたらしており、この対応をさせていただいているところでございます。代理として御挨拶を申し上げます。
- ・ お集まりの皆様方におかれましては、制度検討小委員会に引き続き、このナショナルサイクルルート審査委員会の委員をお引き受けいただきました。また、本日は大変御多忙の中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。
- ・ 昨年6月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づきまして、自転車の活用推進を図るため、我々としても様々な施策を進めているところでございます。せっかくの機会ですので、一部御紹介させていただきます。
- ・ 4月に道路構造令を改正し、自転車通行帯を道路構造令の中に新たに位置付けさせていただいております。それから、自転車ネットワーク計画の策定自治体ですが、昨年の年度末3月31日現在で169団体、1年前と比べますと53増えております。それから、歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長ですが、これも昨年度末現在の値で約2,260kmと前年に比べて510km増えております。
- ・ また、地方版の自転車活用推進計画策定自治体につきましても、昨年度末現在の値で25自治体まで増えてきております。自転車保険につきましても、加入義務条例を制定していただいている自治体が増えてきており、本年9月30日現在で10都府県7政令市となっております。皆様方の日頃からの御尽力に感謝申し上げます。ありがとうございます。
- ・ さて、このナショナルサイクルルート制度でございますが、先月の9日に自転車活用推進法に基づき、優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、新たな観光価値の創造をし、地域創生を図るため、一定の水準を満たすサイクリングルート为国が指定し、国内外にPRを図る、このナショナルサイクルルート制度を創設したところでございます。
- ・ あわせまして、事務局において第1次指定に係る候補ルートとして、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ピワイチ、しまなみ海道サイクリングロードの3ルートを選定させていただいたところでございます。

- ・この審査委員会でございますが、委員の皆様による第三者目線の専門的見地を踏まえまして、これらの3つの候補ルートが指定要件に照らし合わせて適当なものかどうか、この審査を賜りますよう、お願いするものでございます。委員の皆様におかれましては、ナショナルサイクルルート制度検証小委員会に引き続き、お力を頂けますよう、よろしく願い申し上げます。私からの挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・それでは、議事の進行に先立ちまして、お手元に配布させていただいております資料の確認をさせていただきます。
- ・「議事次第」をおめくりいただきますと、まず「資料 1-1 ナショナルサイクルルート審査委員会の設置について」「資料 1-2 ナショナルサイクルルート審査委員会 委員名簿」がございます。なお、委員の御紹介は後ほどさせていただきます。
- ・続きまして、資料 2 として 3 ルートそれぞれに 2 つの資料を用意しております。資料 2-1-1 と資料 2-1-2 が、つくば霞ヶ浦りんりんロードに関する資料になります。それぞれ「ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表」「ナショナルサイクルルートに関する審査補足説明資料」です。資料 2-2-1 と資料 2-2-2 がピワイチ、資料 2-3-1 と資料 2-3-2 がしまなみ海道サイクリングロードに関する資料となります。
- ・そのほかに参考資料 1 及び参考資料 2 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、議事次第に基づきまして、委員会を進めさせていただきます。
- ・ここで 1 点御報告させていただきます。議事の (2) 「ナショナルサイクルルート指定に関する審査」におきましては、質疑応答対応として関係する県等の担当者に来ていただいておりますので、各ルートの審査の前に御紹介させていただきます。

【2. 議事】

(1) ナショナルサイクルルート審査委員会の設置について

○事務局

- ・それでは、議事の(1)「ナショナルサイクルルート審査委員会の設置について」でございます。資料1-1「ナショナルサイクルルート審査委員会の設置について」を御覧ください。
- ・まず、1点目の本委員会の業務ですが、「ナショナルサイクルルートの指定及びその取消し並びに変更について、その内容に関して審査を行う」ということを業務としております。
- ・委員の構成につきましては、事務局長が指名する者ということで、もう1枚の委員名簿で後ほど御紹介させていただきます。また、委員長につきましては、互選で決定することとしております。また、ここに定めるもののほか、必要な事項は事務局長が定めるという内容としております。
- ・続きまして、委員の御紹介をさせていただきます。五十音順に御紹介させていただきます。まず、株式会社JTBパブリッシング・エグゼクティブアドバイザー、楓千里委員でございます。

○楓委員

- ・楓でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・サイクルライフナビゲーター、絹代委員でございます。

○絹代委員

- ・絹代です。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・公益財団法人自転車駐車場整備センター、自転車総合研究所長、古倉宗治委員でございます。

○古倉委員

- ・古倉でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・株式会社アーチ・ヒーロー北海道、代表取締役、高橋幸博委員でございます。

○高橋委員

- ・高橋です。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・一般財団法人全日本交通安全協会事務局長、長嶋良委員でございます。

○長嶋委員

- ・長嶋でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・サイクルツーリズムコンサルタント、宮内忍委員でございます。

○宮内委員

- ・宮内でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・東京工業大学大学院教授・副学長、屋井鉄雄委員でございます。

○屋井委員

- ・屋井です。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・徳島大学大学院教授、山中英生委員でございます。

○山中委員

- ・山中です。よろしくお願いいたします。

○事務局

- ・次に、委員長を選出いたします。資料1-1で説明いたしました、審査委員会の設置についての資料の中で、2で示している委員の構成の規程に基づき、委員長につきましては互選で決定することとなっております。委員の皆様の中から、御推薦はありませんでしょうか。宮内委員、よろしくお願いいたします。

○宮内委員

- ・東京工業大学大学院教授・副学長の屋井鉄雄さんを委員長に推薦します。

○事務局

- ・ほかに御推薦等はありませんでしょうか。ただ今、宮内委員より、屋井委員を委員長に御推薦いただきましたが、御異議ありませんでしょうか。（異議無しと発言する者あり）
- ・それでは、委員長につきましては、屋井委員に決定いたします。大変申し訳ありませんが、屋井委員におかれましては、中央の委員長の席へ御移動をお願いいたします。
- ・それでは、屋井委員長に一言御挨拶をお願いいたします。

○屋井委員長

- ・御推薦をいただきました、東工大の屋井でございます。前回の会議体に引き続いてということになりますが、委員長の役割を仰せつかりましたので、務めさせていただきたいと思ます。
- ・まだ全貌は明らかではありませんが、今回の台風 19 号で被災された数多くの方々に、また、関係する自治体の方々に、この場を借りてお見舞い申し上げたいと思ます。
- ・ナショナルサイクルルートのこの委員会でございますが、自転車がマイナスの 3K と言われた時代から、プラスの 3K というので環境・観光・健康などを志向して更に日本の中の非常に重要な役割を担っていくと、そういう中に今ある訳です。特にこのナショナルサイクルルートに関しては、その最先端、フロンティアとして引っ張っていく役割がある、非常に重要な取組であると認識しております。
- ・創設に当たりまして、この委員会の前身であるナショナルサイクルルート制度検討小委員会の場において、特に要件と様々な事柄について検討させていただきました。委員会のメンバーは同じメンバー構成であります。従来議論を踏まえながら、本日は改めて事務局において、全国の数ある候補の中から 3 つのルート、すなわち、つくば霞ヶ浦りんりんロード、ピワイチ、しまなみ海道サイクリングロード、これらが指定要件に照らし合わせて、ナショナルサイクルルートとして適当かどうか審査を行うものであります。
- ・制度検討小委員会に引き続いての議論になりますが、委員の皆様から様々な御意見を賜りながら、審議、審査をしてまいりたいと思ますので、御協力をお願いいたします。
- ・簡単でございますが、私からの挨拶にさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○事務局

- ・ありがとうございました。
- ・報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影は御遠慮いただきますよう、お願いいたします。
- ・それでは議事次第に基づき、委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきまして、屋井委員長にお願いしたいと思ます。屋井委員長、よろしく願いいたします。

(2) ナショナルサイクルルート指定に関する審査

①つくば霞ヶ浦りんりんロード

○屋井委員長

- ・早速ですが、議事次第の(2)に入ります。ルートごとに審議を進めてまいりたいと思います。最初は①「つくば霞ヶ浦りんりんロード」に関する審査になります。関係者の方々にはここで席に着いていただきますので、事務局から関係者の紹介、資料の説明をお願いします。

○事務局

- ・「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の関係者として関東地方整備局から道路部の伏見道路計画管理官、茨城県から政策企画部の松田地域振興課長、同じく茨城県から土木部の大石道路維持課長にお越しいただいております。
- ・早速ですが、資料2-1-1および資料2-1-2に関し、御説明をさせていただきます。
- ・資料2-1-1「ナショナルサイクルルート指定に関する審査総括表 ①つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)」を1枚めくっていただければと思います。まず、ルートの概要でございます。名称につきまして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」です。英語についても基本的に同じ名前ですが、「りんりん」のところが「ring-ring」といった表記になっています。
- ・区間は、茨城県桜川市 JR 岩瀬駅から茨城県潮来市水郷潮来バスターミナルに至り、その間に霞ヶ浦1周を挟む全長176kmのルートになります。
- ・次に通過都道府県及び市町村です。茨城県の桜川市、つくば市、土浦市、かすみがうら市、石岡市、小美玉市、行方市、阿見町、美浦村、稲敷市、潮来市の11市町村です。
- ・名称の由来ですが、当初「水郷筑波サイクリングコース」を仮称としておりましたが、更なる知名度向上と日本国内外に広く周知を図るため、親しみやすいコース名称を公募、選定し、最終候補をインターネットの投票結果を踏まえて、検討会で検討して決定されたものということです。
- ・2 ページ目を御覧ください。ここから評価項目に対して評価結果、今後の改善方針を整理しています。評価結果のところには◎、○、△、Xのいずれかが記載されています。◎につきましては、必須項目に該当する指定基準を満たしていることを表しています。○につきましては、推奨項目に該当する基準を満たしていることを表しています。△は推奨項目に該当する基準の一部を満たしていること、Xは推奨項目に該当する基準を満たしていないことを表しています。
- ・なお、必須項目につきましては、全て満たしていることが条件ですので、3 ルートについては、全て満たしていることを確認しています。個々の項目に対し、資料2-1-2の補足説明資料を参照しながら説明してまいります。
- ・まず総括表の2 ページ目、1. ルート設定です。(1) ルートの延長ですが、併せて資料2-1-2、A3の資料の1枚目をお開きください。ルートの内容ですが、全体に長く、区間は今後の説明のために、つくば区間、霞ヶ浦区間、潮来区間という形で分類させていただいております。まず延長ですが、176kmで100km以上を満たしていることになります。
- ・続きまして、(2) ルートの魅力です。補足説明資料の2 ページ目をお開きください。こちら

のほうに観光資源の位置をお示ししているところですが、筑波山、霞ヶ浦など地域を代表する観光地を有機的に連携していますので、ルートの魅力についても満たしているものと理解しております。

- 続きまして、(3) ルートの安全性についてです。3つの基準がございます。まず1つ目、必須項目で「自転車交通量が概ね10,000台/日以上の中線道路において、車道混在となる区間を避けたルートであること」としています。ただし、やむを得ない場合等は除くこととしております。補足資料の3ページ目を御覧ください。交通量が10,000台/日以上で、車道混在となる区間が4区間（都市部1区間、郊外部3区間）存在しますが、代替路がないか、あっても生活道路等となる区間であることから、指定基準を満たしているものとしています。
- ただし、都市部の1区間につきましては、自転車ネットワーク計画に位置付けられていません。このため、今後の改善方針としまして、都市部の1区間について令和元年度に自転車ネットワーク計画に位置付ける。交通量が多く、危険性が高い区間につきましては、ルートマップ等において注意喚起を行うこととしています。
- ルートの安全性の2つ目の必須項目が、狭小幅員トンネルです。また、3つ目の推奨項目の生活道路に関して補足説明資料の6ページ目を御覧ください。右下に凡例を付けています。狭小幅員のトンネルを含まないルート、そして生活道路を避けたルートとなっています。
- 総括表の3ページ目を御覧ください。(4) ルートの連続性、必須項目です。自転車で通行できない区間がないルートになっていますので、基準を満たしております。
- 続きまして(5) 子供や初心者への配慮です。こちらにつきましても、補足説明資料の6ページ目で御覧いただければと思います。急勾配箇所につきましては、2か所ございます。常磐線の交差点と霞ヶ浦大橋の取付部です。5%と7%ということですが、延長区間が短いということもございますので、この基準であります「急勾配が連続する区間を避けたルート」であるということです。
- 続きまして(6) ルートの名称です。ルートの名称は、ルートを代表する観光資源である筑波山と霞ヶ浦を表し、日本人、外国人双方に分かりやすい名称であり、基準を満たしているとしております。
- 引き続き、総括表の4ページ目を御覧ください。あわせて、補足説明資料はページが戻りますが、3ページ目を御覧ください。2. 走行環境です。そのうち(1) 走行環境の安全性ということで、次のページにまたがり5つの基準がございます。
- まず、都市部と郊外部の通行空間の整備についてです。両方とも必須項目であり、補足説明資料の3ページで御説明をさせていただきます。まず、凡例です。「整備済」と書かせていただいております、4つの分類がございます。まず、赤色の「自転車歩行者専用道路」です。自転車歩行者専用道路として整備されているところを赤でお示ししています。
- 次に、青色の「都市部の評価基準準拠」としています。総括表にお戻りいただきまして、1番上の段に書いてある都市部の評価基準に記載されている整備形態のうち、自転車専用道路と自転車歩行者専用道路を除いた整備形態に合致するものを意味します。具体的には、自転車ネットワーク計画に位置付けられ、ガイドラインに基づく通行空間整備、または、橋梁やトンネルなどにおける危険回避のための自転車歩行者道がこれに該当します。ただし、「つくば

霞ヶ浦りんりんロード」には、この青の表記はございません。

- ・3つ目が、緑色の「郊外部の評価基準準拠」としております。これは郊外部の評価基準に記載されている整備形態のうち、自転車専用道路と自転車歩行者専用道路を除いた整備形態に合致するものを意味しています。具体的には、自転車ネットワーク計画に位置付けられ、ガイドラインに基づく通行空間整備、郊外部の車道混在、あるいは橋梁やトンネルなどにおける危険回避のための自転車歩行者道です。
- ・最後に、黄色の「その他」です。これはブルーラインでの整備や、青色の先ほど申しました都市部の評価基準準拠と書いてある整備形態のうち、自転車ネットワーク計画への位置付けがないもの、あるいは緑色の郊外部の評価基準準拠とされている整備形態のうち、交通量が多い区間で、矢羽根あるいは路肩の幅員確保のいずれかしか整備されていない、こういったものをその他として黄色で整理しています。それ以外につきましては、「未整備」として整理させていただきます。
- ・第1回の指定に当たりましては、都市部、郊外部合わせてルートのおおね3分の2以上で、黄色を含めた整備がされていることを基準としております。都市部、郊外部とも基準を満たしていると整理させていただきます。
- ・内訳を見ますと、総括表に記載させていただいているとおり、都市部につきましては、通過する5kmの全区間で整備がなされております。ただし、自転車ネットワーク計画への位置付けがありませんので、今後の改善方針として、令和2年度までに、都市部の全区間を自転車ネットワーク計画へ位置付けることとしております。
- ・郊外部につきましては、郊外部を通過する171kmのおおね8割で整備がされています。令和2年度を目途に、郊外部の全区間において、評価基準に合致した整備を行うこととしています。
- ・続きまして、5ページ目をお開きください。推奨項目です。評価結果としまして、矢羽根やブルーラインなどにより、サイクリングルートとして活用されていることの注意喚起を行っております。ただし、情報板等での注意喚起は行われていないということですので、今後の改善方針として、情報板等でもドライバーに対して注意喚起を行っていくこととしています。
- ・また、必須項目でトンネル、橋梁部等の危険箇所の注意喚起です。先ほどのところでございました、補足説明資料の6ページを御覧ください。狭小幅員のトンネル、ここは危険と思われるところにつきましては、該当する箇所がないということですので、基準としては満たしているという整理をさせていただきます。・狭小幅員の橋梁については3か所ございまして、また、急勾配箇所が先ほど申しました2か所ございまして、その全てで注意喚起がなされていない状況ですので、今後の改善方針としては令和2年度までに、全ての狭小幅員の橋梁及び急勾配箇所に看板又は路面表示の注意喚起を行うことにしています。
- ・続きまして、自転車損害賠償責任保険等の加入を義務付ける条例が制定されていることについて、茨城県は努力義務の条例が本年6月に施行されております。今後の改善方針といたしましては、関係者と連携し、自転車損害賠償責任保険への加入等について、海外サイクリストを含めた利用者に対して周知をするということです。
- ・(2) 快適性ですが、未舗装区間がございません。また、7ページ目を御覧いただければと思いますが、一時停止の割合についても全交差点の半分以上となっております。引き続き、安全

- な通行を確保した上で、一時停止の解消に努めていくことを今後の改善方針としております。
- ・ (3) 維持管理水準につきましては、ルートの管理基準が設定されておらず、実施体制が明確でないため、今後はルートの各管理者と連携して管理基準を設定し、維持管理体制を明確にすることとしています。
 - ・ (4) 危険箇所等の通報システムですが、こちらは「#9910」により、意見を収集する仕組みが構築されているところです。
 - ・ 引き続き、6 ページ目を御覧ください。こちらにつきましては、走行環境の (5) ルートの案内、路面表示と案内看板についてです。また、補足説明資料の 8 ページをご覧ください。第一次指定に当たりましては、単路部については平均概ね 5km ごとに、分岐部は必要箇所全てに路面表示又は案内看板のどちらかが設置されていることを基準としています。
 - ・ 単路部につきましては、霞ヶ浦区間では路面表示が平均約 4km ごと、つくば区間では概ね 1km ごとに看板が設置されています。分岐部につきましては、必要な 26 か所全てに路面表示が設置されていますので、指定基準を満たしています。
 - ・ 今後の改善方針ですが、路面表示は霞ヶ浦区間では、設置間隔が概ね 5km を超える区間について、概ね 5km の設置間隔となるよう令和 2 年度までに設置することとしています。つくば区間、潮来区間についても、令和 2 年度までに設置することとしています。案内看板につきましても、霞ヶ浦区間の単路部で、河川区域以外に令和 2 年度までに設置することとしています。また、潮来区間の単路部につきましては、今年度中に設置することとしています。分岐部の未設置箇所 21 か所につきましては、来年度までに設置することとしています。
 - ・ 推奨項目の起点及び主要な目的地までの距離案内は、一部に設置されており、ゲートウェイ等への案内については設置されていません。令和 2 年度までに、設置することが改善方針として書かれています。
 - ・ また、ルート案内に関しましては、海外のサイクリストでも認識可能なピクトグラムでの案内となっています。
 - ・ 指定後につきましては、共通ロゴマークを今年度中に起終点および主要な分岐部に設置し、令和 2 年度までに残りの単路部、分岐部に設置することとしています。
 - ・ 7 ページ目を御覧ください。(1) ゲートウェイの整備です。こちらにつきましては、補足説明資料の 10 ページ目を御覧ください。「りんりんスクエア土浦」と「りんりんポート土浦」にゲートウェイの機能が整備されています。今後もこの 2 つのゲートウェイの推奨機能の整備や、新たなゲートウェイの設置について、関係者と連携して取り組むこととしています。
 - ・ また、ゲートウェイのアクセスルートの整備です。「りんりんスクエア土浦」につきましては、ルート間のアクセスルートの通行空間が整備され、アクセス方法も案内されています。「りんりんポート土浦」につきましては、ルート上に整備されており。ただ、「りんりんスクエア土浦」とルートの間につきましては、都市部を経由するアクセスルートになりますが、自転車ネットワーク計画の位置付けがないことから、こちらを令和 2 年度までに位置付けていくということで、今後の改善方針とさせていただきます。
 - ・ 続きまして、8 ページ目の (2) サイクルステーション (休憩施設) です。こちらにつきましても、補足説明資料の 10 ページ目に書かせていただいています。サイクルステーションがル

ート上に 25 か所整備されております。平均間隔としては 7km で、概ね 20km より短い設置間隔ということですので、基準を満たしているという整理です。ただし、最大間隔が 32km と、20km を超える区間がございます。ここににつきましては、20km の間隔となるように、サイクルステーションの整備について、関係者と連携して取り組むとともに、推奨機能の整備についても取り組んでいくということにしています。

- ・続きまして、(3) ルート上の迂回を図るための代替交通手段ということで、こちらについても補足説明資料の 11 ページを御覧いただければと思います。こちらに記載しておりますように、「霞ヶ浦広域サイクルーズ」という自転車を運搬する代替交通手段が利用可能となっております。
- ・情報発信につきましては、サービス開始と連絡先の情報が公式ホームページで提供されていますが、専用サイトを設けて、今後公式ホームページで分かりやすく必要な情報を提供することとしています。
- ・続きまして、総括表の 9 ページ目を御覧ください。(4) 自転車回送サービスとしての代替交通手段につきましても、先ほどの (3) と同じとなっておりますので割愛させていただきます。
- ・続きまして、(5) サイクリスト向けの宿泊施設です。補足説明資料の 12 ページ目を御覧ください。必要な機能を備えた宿泊施設が、ルート直近に 11 か所ございます。平均間隔が約 16km、最大間隔が約 54km ということで、要件としている概ね 60km が整備されているということです。今後、推奨機能の整備等について、連携して取り組んでいくこととしています。
- ・(6) ガイドツアーの実施状況ですが、英語にも対応したガイドツアーが単発で実施されていることから、今後、通年での実施に向けて関係者と連携して取り組むこととしています。
- ・(7) イベントの開催状況につきましても、「かすみがうらエンデューロ」等が毎年開催されている状況です。
- ・(8) 補修部品・自転車用品販売につきましても、ルート近くの 52 店で販売されているという状況です。
- ・総括表の 10 ページ目を御覧ください。(9) トラブル時の修理サービスにつきましても、ルート近くの 5 店で実施されております。公式ホームページで必要な情報が提供されていないので、今後専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供することとしています。
- ・(10) トラブル時の自転車搬送サービスにつきましても、ルート近くの 1 店で利用可能となっております。こちらにつきましても、今後、公式ホームページに専用サイトを設け、分かりやすく必要な情報を提供することとしています。
- ・(11) 緊急車両進入路につきましては、交差する全ての道路から自転車歩行者専用道路に緊急車両の進入が可能となっております。
- ・(12) 緊急時の連絡体制等につきましては、サイクルステーションなどのサポート施設の住所、電話番号、位置図が公式ホームページに記載されていますが、更なる内容の充実を図っていきたくしております。携帯電話につきましては、全ルートがカバー圏に含まれています。
- ・(13) 緊急支援物品に関しましては、AED 機器などが 10 か所のサイクルステーションに整備されています。整備間隔が 20km を超える区間について、更なる充実を図っていきたくしております。

- ・情報発信につきましては、補足説明資料の13ページにも書かせていただいておりますが、ホームページやパンフレットで必要な情報発信をしています。自転車搬送サービス、自転車修理サービスなど、公式ホームページにおける情報発信を充実させることとしています。また、外国語、日英2か国語で情報発信をしています。外国語での情報発信を充実させることとしています。
- ・お手元にルートマップもお付けしていますが、必要な情報を記載されたルートマップが作成されており、日英中3か国語で作成されています。ただし、「サイクリストが持ち運びやすく、水濡れに強い仕様になっていること」という要件に関しましては、未対応ということですので。次回増刷する場合は、水濡れに強い仕様とすることとしています。
- ・また、ルートマップの入手につきましても、観光案内所等で入手可能となっており、ホームページからもダウンロードが可能です。
- ・ルートのPRにつきましても、台湾国際旅展等の場でPRを実施していき、今後も国内外へのPR、プロモーションを更に展開していくということです。
- ・最後、13ページになります。取組体制としましては、官民の協議会が設置され、事務局も設置されています。今年度も4回開催されており、地方版自転車活用推進計画における位置付けについても、今年度中に具体的に位置付けるとしています。
- ・長くなりまして恐縮でございますが、以上で総括表の御説明とさせていただきます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。それでは、ただ今の事務局からの御説明に関し、御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○楓委員

- ・個別のことではないのですが、「今後の改善方針」のところ、この進捗は今後どのようにチェックするタイミングがあるのかということと、しっかりと期間を令和2年度までと区切られているものと、そうではないものがあるのですが、その当たりのチェックのタイミングも含めて教えてください。

○事務局

- ・改善方針、また、現状が維持されているかどうか、そういったことについては国において定期的にフォローアップをしていきたいと思っております。
- ・フォローアップした状況のこの委員会での報告については、委員長とも御相談させていただきながら、今後、適宜御報告をさせていただきたいと思っております。

○屋井委員長

- ・よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。大変重要なポイントですから、確認できました。
- ・ほかはいかがでしょうか。

○宮内委員

- ・先ほど事務局からの冒頭説明中に、3 区間というような言葉があったと思うのですが、確かにここは鉄道の廃線跡と湖の一周のルートが組み合わされていて、合計の延長で 176km です。ということは、普通は 1 日ではなかなか行かない行程だと思うのですが、利用者に対して先ほど出てきた区間というような提示をするのかどうか。
- ・また、推奨する回り方があるのかどうか。起終点が岩瀬と潮来になっているのですが、普通湖は湖岸に近い方、しかも接続道路が少ない反時計回りでサイクリングするのですが、推奨する回り方、走り方があるのか。それに伴って案内標識が双方向で設けられるのかということについて、教えていただきたい。

○説明者

- ・御質問ありがとうございます。まず、推奨する回り方という部分ですが、この「つくば霞ヶ浦りんりんロード」につきましては、ゲートウェイがかなり整備されているということと、乗り捨てが可能なレンタサイクルなどもございますので、典型的なこのコースという形では設定していません。自由なコース設定が可能になっているということで、サイクリストの方で自由なコース設定が可能な環境にしているというのが現状だと思います。
- ・方向としては、双方向での走行が可能ということでございます。

○屋井委員長

- ・よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。
- ・ほかはいかがですか。

○古倉委員

- ・全体要件が相当たくさん並んでいると思うのですが、この要件の説明の前に、たとえば「ルートの概要」という部分があるかと思いますが、それぞれの要件を全部頭の中で専門家が描くと、このルートはこういうものだというのが分かるかもしれません。サイクリストも分かるかもしれませんが、一般の方々に対して、このルートのコンセプトのわかりやすい説明をするべきと考えます。つまり、今の御意見と共通する部分もありますが、どのような使い方をするとか、どのような考え方でこのルートが設定されているのか、要件の集積が全体のコンセプトに当たると思います。その当たりのもう少し丁寧な説明が必要です。例えば、「名称の由来」というところを読めば分かると言われれば、そうかもしれませんが、一般の方がさっとこれを読んで、すぐに分かるという訳にはいかないと思います。
- ・したがって、全体の要件を組み合わせ、このルートがどういうものを目指しているか、ルートのコンセプトみたいなものをもう少し明確にされると。これはルートの要件の認定の委員会ですから、その要件に合っているかどうか、個々のものをそれぞれ見ればよろしいかもしれませんが、要件を満たしたものがどういうものかというのを、もう少し丁寧に説明があった方がよろしいのではないかと思います。これは前の委員会においても、コンセプト

について申し上げたようなことであります。

- 例えばゲートウェイが土浦に集中していますが、土浦からやってきて岩瀬まで、あるいは水郷潮来バスターミナルまで行って、もう1回戻ってくる使い方、そのあたりをサイクリストが自由に選べるというのは分かるのですが、一般の方々は急にそう言われても、どこからやってきて、どこに着くのか分からないと、やはりこういうルートの使い方みたいなものを具体的に説明していただくことが、情報発信としてこれから重要ではないかと思います。要件と直接関係ないかもしれませんが、全体の概念的なもの、コンセプトみたいなものについて、丁寧をお願いしたいと思いました。以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。今のお話は、今回の委員会の範囲ということもあるけれども、今後、一般の方々に向けて発信する際に、どのような形で分かりやすくしたら良いか、あるいは今後続いてくる第4、第5のナショナルサイクルルートに対して、どのようなメッセージを伝えられるかと、このような観点かと思っています。
- 委員会に出す資料のまとめ方として、1ページ目に書き込む情報として、もう少し集約した方がよいのではないかという話もあると思いますが、多くは今後公表する段階ということだと思います。それを踏まえて、もし追加で何かあれば、よろしくをお願いします。

○事務局

- ただ今御指摘をいただきました、ルート、コンセプト、魅力をしっかりと伝わるようにした方がよいのではないかということですが、やはり利用者にとってどのような形で走っていただくのか、これは推奨するコース設定もそうでしょうし、利用者の立場に立った使い方を示していくというのは、今後、国民に向けた情報発信が非常に重要だと思っています。
- そのような中で、ただ今頂いた意見を踏まえながら、魅力、コンセプトを明確に国民に訴えていく。また、利用者が分かりやすいようなコース設定、それに対して整えているサービス、そういったものをきちんと説明できるように、今後、関係者と連携して取り組んでいきたいと考えています。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。ナショナルサイクルルートは国が指定しているものですから、まさにおっしゃるように今後の役割分担というか、国としての役割、その辺りも更に明確にさせていただけると、ありがたいと思います。
- ほかはいかがでしょうか。

○絹代委員

- 先ほどから問題になっているように、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」というのは、3つのルートがつながっている分、ちょっと楽しみにくいかもされない形状になっているなど感じました。ゲートウェイで土浦がかなり強調されているのですが、今後、例えば岩瀬－土浦間は、

前回の会議でも話題になった、お子さんであったり、ビギナーの方であったり、今ママチャリに乗っているか、乗っていないかぐらいの方、そのような方でも旅ができる、非常に貴重なエリアだと思います。そういった方に向けて、例えばこの岩瀬、潮来、高浜など、結節点に鉄道駅はあるのですが、こういったところをもう少し利用してもらいやすいようにアピールしていくとか、今、委員の中からも御提案がありました、様々な楽しみ方がよりしやすいような提案を、同時進行でやっていただけたらいいなと思います。

- というのも、今回お集まりの3つのエリアが、ナショナルサイクルートの初めのもものになってくると思います。これが今後世界に向けて発信された時に、皆さんがお越しになって、「何だ、つまらなかった」「こんなものか」みたいな情報が出てしまうと、やはり今後日本がジャパンサイクリングブランドとして展開していく中で、足かせになってしまうというか、非常に残念な形になってしまうので。
- 今回の要件の中には、魅力発信といった要素が盛り込まれていないのですが、協議会などもかなり密に開催されているということですし、この要件になくても、ここを走的过程中でどんな魅力があるのかというのも、一緒に皆さんで検討して、発信をしていただけたらなと思いました。
- あと、ウェブサイトも英語で同時に開かれているようですが、ルートの御紹介はあっても、アクセスの御紹介が現段階では欠けているようでした。複雑な形状になっているので、是非インバウンドの方など、どなたでも迷うことなく楽しめるような、プラットフォームとなる情報を早急に整備していただけたらなと思います。私からは以上です。

○屋井委員長

- どうもありがとうございました。御意見ということでよろしいですか。今後の課題ということでしょうかね。

○楓委員

- 今のお話と関連して、岩瀬と潮来のゲートウェイの今後の整備の計画を具体的に伺えればと思います。

○説明者

- ありがとうございます。まず、御質問いただきました、岩瀬と潮来のゲートウェイの部分については、現在、具体的な計画が進んでいるとか、そういうわけではないのですが、地元の人達と一緒に議論してつくっていききたいと思っております。
- 先ほど来御意見いただいた、コンセプト、ストーリーをどう伝えていくか、ゲートウェイを今後どのようにしていくかというところは、関係者としっかり議論していかないといけないと思っております。そういったことは、なるべくできるものから早くやれるよう、動いていきたいと思っております。
- また、ウェブの情報発信につきましても、現在、徐々に強化していこうと考えて動いているところです。御指摘もいただきましたので、しっかりやっていきたいと思っております。

○山中委員

- ・それぞれの基準については、それほど言うことはないですが、今このルートで目標管理といますか、例えば利用者数はこういう状態にあるけど、こういうふうにしていかうとか、あるいはインバウンドの人たちがこれぐらいの割合で来ているけど、どうだろうか。あるいは、周りの宿泊に関して、サイクリストがどれぐらい泊まっているだろうか、そういう目標管理がどんな形でされているか、それをどのように想定されているかをお聞きしたいのですが。

○説明者

- ・目標につきましては、このりんりんロードの利用者数という形で設定をしまして、10万人と設定しております。足元の数字としては、平成30年度の利用者数が約8万1,000人です。平成29年度からは1.5倍ぐらい増えているということで、今後まずは足元の8万1,000人を10万人にしていくという形にしたいと思っています。
- ・その後、更にどのような目標を設定するのかというのは、また協議会の中で議論しながら決めていくことになろうかと思えます。

○山中委員

- ・その中で、質的にどういう人たちが来ているのかをうまく取っていただいて、先ほどのコンセプトに関わってきますが、うまく管理していただくというのは大変大事なことだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

○屋井委員長

- ・どこのルートにも共通するような課題だと思いますし、その辺りをどうやって押さえていくか、取っていくか、その辺りは推進本部でも是非アイデアを出していただいて、連携していただければと思えます。

○長嶋委員

- ・私は地元で、生活圏の範囲内でございますので、あえて2点申し上げさせていただきます。特にこのルートの岩瀬―土浦間というのは、全く霞ヶ浦周辺の状況と違った環境下にあると思っています。このルート、りんりんロードができること自体、私は素晴らしいことだと思いますし、是非この要件を満たす限り、一生懸命やっていただきたいなと思っていますが、意見というか要望を1つお願ひしたいと思えます。
- ・先ほどの説明の中に、管理体制について未定というか、不確定なところがあるという御報告を受けました。協議会等はできているかと思えますが、やはり維持管理を含めて、管理体制というのは長い区間であるがゆえに、なかなか整わない部分があるのかもしれませんが、是非早急に管理体制、責任の明確化というか、そういったところをお願ひしたいと思えます。

- ・2つ目としましては、ゲートウェイの関係ですが、岩瀬駅の付近が1つゲートウェイになっているかと思えます。あの辺りは国道50号線から車で来る方もいらっしゃると思いますので、是非駐車場の整備を合わせてお願いしたい。
- ・コースが長いだけに、筑波山の周辺の田んぼの中に車を止めて、自転車を組み立てて、そこから走り出す人たちが結構多いのですね。これが時期によっては、地元の農家の人たちの交通の妨害になっているということで、自転車に対するクレーム的なものになってきています。
- ・したがいまして、サイクルステーション等を設けてあるかと思えますが、そういったところにできるだけ駐車場をしっかりと隣接させて、車で来る方のある意味ゲートウェイ的な場所になるよう、今後、整備を進めていただけたらありがたいなと思います。要望でございます。

○高橋委員

- ・私はサイクリングガイド事業者ですので、9ページの3. 受入環境の「ガイドツアーの実施状況」というところですが、残念ながら△で、英語にも対応したガイドツアーが単発で実施されているということで、努力されているのはすごく分かるのですが、一応台湾での海外のPRをされているということで先ほど報告もありましたので、台湾から、例えば「かすみがうらエンデューロ」や「ツール・ド・つくば」など、こういったサイクリングイベントのほうに、実際どれぐらいインバウンドが入られているのかというのを把握されているかどうか、伺いたいです。

○説明者

- ・数字として把握はできていないというのが現状でございます。肌感覚として、あまり大勢入ってきているという感覚は、まだ今のところはないということです。そこはしっかりどういったPRをしていくのか、戦略を持って進めていきたいと思えます。

○高橋委員

- ・おそらく海外のインバウンドの数の統計を取るのには、非常に難しいと思えます。これはほかの2つのルートにも言えるのですが、全国でいろいろあるのが、サイクリングイベントだどこの国から来ているかというのは統計を取れますので、そこがまず1つ評価基準になると、それは実はガイドツアーではないのですね。
- ・サイクリングガイドというのは、例えば春から秋までのいわゆるサイクリングルートとして走る時間の中に、そのツアーが何回開催されているのか、どういったターゲットで、どのような方を対象にしてされているのかを聞きたいのですが、ガイドツアーについて、対象はどんな感じでやられたのかを教えてください。

○説明者

- ・ガイドツアーについては、我々が把握している限りは、おそらくほとんどまだ行われていない状態です。その中で一般観光客向けにサイクリングを楽しみながらという形で、インバ

ウンドにも対応しているというのが現状になっております。

- ですので、まさに今、観光立国の中で、いかにしてインバウンドを含めたガイドというのを、民間事業者のほうで組み立てていくような、そういうのをつくれるかというのは、極めて大切な論点だと認識しています。

○屋井委員長

- 私からも 1 点確認です。4 ページに「走行環境の安全性」という必須項目がありまして、冒頭楓委員からお話がありましたけど、要件ですから基本的には満たすことが前提ですが、ある一定期間の中で満たすという条件があれば、これについてはその方針を尊重して、認めていこうという考え方がここに示されていると思うのですが、たまたま (1) 走行環境の安全性のところは「令和 2 年度を目途に」ということで、ほかはきっちり「令和元年度中に」とか「令和 2 年度までに」と書いてあるのに、そこだけ若干あいまいな感じがするものですから、お聞きしたいのですけど。
- 概ね 8 割で整備がされているという、残りの 2 割がどういう状態かということですが、たまたまこの要件は二重丸が付いていて、郊外部ですよ。だから、郊外部をどう扱うかというのは課題がいろいろあって。長くなってはいけませんが、上の都市部はネットワーク計画に位置付けるとか、ネットワーク計画に位置付けた路線については、今度はガイドラインに準拠するとか、こういう従来からの考え方に沿っていただくという、これは明確なのですが、郊外部は必ずしもそこに入らないので、適宜それぞれの状況に応じた整理をやっていただくということでもあります。
- この要件については、二重丸の 4 行目以降にただし書きがたくさんありまして、よく読めば 1 から 4 まで条件があるということで、どこに当たっていないのかというのが、残りの 2 割に関しては若干気になる場所です。1 つの要件、すなわちピクトグラムをだいたい 100m 間隔で置くようなものができていないというのは、これはペンキで塗っていただければいいということですから、やろうと思えば速やかにできるような要件である。
- その辺りがありますから、この「概ね 8 割で整備がなされている」としたときに、残りの 2 割については、ただし書き以降のどこに当てはまっていないのか、それは令和 2 年度を目途にということ、その短期間の中で対応ができると考えられているのか、この辺りについては確認が必要だと思っているのですが、いかがでしょうか。

○説明者

- 今の 2 割の件ですが、ここは一部市町村との関係もございまして、一部市町村が整備するところもございまして。主に矢羽根が不足しているところがございまして、基本的には今年度中に何とかしたいと思っています。ただ、予算の関係もございまして、書き方としては「令和 2 年度」ということにさせていただいております。

○屋井委員長

- よく分かりました。どうもありがとうございました。

- ・ほかに御意見はいかがでしょうか。

○宮内委員

- ・7 ページのところですが、ゲートウェイの整備の中に「推奨する機能」ということがありまして、その中に「航空機による輸送のための専用ボックスの提供や保管サービス、自転車託送サービス等」と書いてあるのですが、茨城空港がコースから 5km ぐらいの非常に至近な距離にあるのですね。全国のモデルサイクリングルートの中でも、たぶん最も近い条件だと思いますので、サブ的にここはゲートウェイとして機能すると思います。特にここは台湾からの直行便が就航しています。台湾のサイクリストはほぼ 100 パーセントが段ボール箱又はハードケースに入れて、自転車を飛行機に積んでくるのですが、空港においてそれらの預かりサービス等をしていただいたほうがいいのではないかと。
- ・あとは、ツアーの中でもセルフガイドツアーといって、自分で案内プリントや地図を見てツアーをするというやり方があるのですが、それには荷物の託送サービスが不可欠なのです。なぜかというと、旅行用トランクやキャリバッグを自転車で運ぶことはできないからです。そういったサービスことに対する展望はどうなのでしょう。

○説明者

- ・おっしゃるとおり、茨城空港はかなりルートから近くて、状況としてはいまハードの部分、ルートから茨城空港までのその部分を、矢羽根を整備して、9 月末までにつなげたところで。あとは、空港側にどのようなサービスを設けるかということになっています。
- ・ゲートウェイにしていきたいという思いはあるのですが、一方でなかなかその施設が、かなり限界まで使っているものですから、そこを今後どうサイクリングの拠点として活用できるかというのは、関係者の人とよく議論して知恵を出していかないと、すんなり貸すわけにはいかないということです。重要なゲートウェイの 1 つだとは認識しておりますので、ここがしっかりと機能するように、関係者と速やかに議論していきたいと思っているのが現状でございます。

○宮内委員

- ・託送のサービスは、何かお考えはあるのですか。

○説明者

- ・具体的にどこかの事業者とそこまで議論できているかということ、そこまではまだ議論できていないのが現状だと思います。ですので、空港側のサービスと合わせて、お客様をどのように満足させるのかという意味では、そういったサービスも併せて可能性として探っていくといけないと思っています。

○屋井委員長

- ・それでは、時間の関係もあるので、この辺りでよろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

いました。

- まず指定の基準ですが、これに関しては、基本的に今の御説明で満たしているということが確認できたと、こういう判断をしてよろしいでしょうか。いろいろと具体的な御要望等もありましたが、まずはこの総括表に書かれている事項に関して、特に二重丸に関しては、一定の条件付きではありますが、満たしていると。それから、委員の方々からいただいている、様々な御意見もございますので、この点は自転車本部と地元自治体の方で是非取り組んでいただきたいということです。
- 委員会として、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」をナショナルサイクルルートに指定することが妥当であるという結論にしたいと考えていますが、よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。
- それでは、改めてお願いになりますが、これからの取組に関し、審査総括表の対応方針に記載のとおり取り組んでいただくと。あるいは、委員の方々から出てきた御意見についても、是非前向きに考慮いただくこととしたいと思いますが、よろしいでしょうか。
- それでは、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」に関しての審査を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

②ビワイチ

○屋井委員長

- ・続きまして、「ビワイチ」について、事務局から関係者の紹介と資料の説明をお願いします。

○事務局

- ・続きまして、「ビワイチ」の説明をさせていただきます。「ビワイチ」の関係者として来ていただいておりますのは、近畿地方整備局から道路部の竹内道路企画官、滋賀県から土木交通部の吉田技監、そして商工観光労働部観光振興局の津田ビワイチ推進室長でございます。
- ・それでは、説明をさせていただきます。基本的には、つくば霞ヶ浦りんりんロードと同じような形で説明をさせていただきますので、少し簡潔に説明をさせていただこうと思います。
- ・まず、資料 2-2-1 の総括審査表でございます。概要ですが、対象区間としては琵琶湖を一周する 193km となっています。起終点は滋賀県大津市唐橋町です。日本語は「ビワイチ」、英語も「Biwaichi」と同じ表記になっています。
- ・続きまして、総括表の 2 ページ目を御覧ください。ルート延長は 193km で満たしています。ルートの魅力も、彦根城、びわ湖など地域を代表する観光地を有機的に連携しています。
- ・交通量が 10,000 台/日以上で車道混在となる区間が 14 区間ございますが、こちらにつきましても、びわ湖岸を走るということと、迂回路も生活道路になったり、あるいは距離が長くなったりということもございますので、やむを得ないと考えています。このうち都市部の 8 区間につきましても、自転車ネットワーク計画に位置付けられていませんので、こちらを自転車ネットワーク計画に令和元年度に位置付けていくということで、今後の改善方針とさせていただきます。
- ・また、狭小幅員のトンネルも 6 か所ありまして、現地及びルートマップで注意喚起が行われている状況です。そして、生活道路を避けたルートですが、生活道路が 8 区間ございまして、安全確保のために交通量の多い幹線道路を避けたルート、あるいはびわ湖岸の風光明媚なルートを通るルートとしています。一方で、高速走行の上級者向けに、ほかのルートに誘導していくといったような取組もされています。
- ・続きまして、3 ページ目を御覧ください。自転車で通行できない区間はないルートです。急勾配が連続する区間が 6 区間存在しますが、交通量の多い幹線道路や、より急な勾配区間となるので、実施的には代替路がないという状況です。連続する 6 区間については、現地およびルートマップで注意喚起を行っているという状況です。ルートの名称も日本人、外国人双方に分かりやすい名称であると考えています。
- ・4 ページ目を御覧ください。こちらも先ほどと同じです。全体で都市部、郊外部を合わせて、黄色の部分も合わせて 3 分の 2 以上整備されていると整理されています。都市部につきましては、34km の概ね 5 割で整備されています。郊外部につきましては、159km の概ね 9 割が整備されているということで、郊外部、都市部の両方とも令和 4 年度までに、一部のルートについてはルートを変更した上で、整備を進めていくということです。
- ・5 ページ目を御覧ください。ドライバー等に対する注意喚起です。矢羽根、ブルーラインのほか道路情報板でも注意喚起を行っているという状況です。狭小幅員トンネルは、先ほど申

しました 6 か所において、現地での注意喚起を行っています。橋梁と急勾配箇所につきましては、今後注意喚起を行っていくということです。滋賀県につきましては、自転車損害賠償責任保険等の加入の義務化の条例が制定されているということで、今後その周知を行うということです。未舗装区間もございません。一時停止の交差点につきましては、全交差点の半分以下となっています。引き続き解消に努めていくということです。ルート上の管理基準を設定して、実施体制も明確にされており、危険箇所等の通報システムも構築されています。

- 6 ページ目、こちらについては案内表示です。路面表示と案内看板のどちらかが設置されているということが確認されています。分岐部につきましても、全箇所どちらかが整備されているということですが、路面表示については分岐部の未設置の 29 か所を令和 2 年度までに設置するという事です。それ以外の推奨項目につきましても、令和 2 年度までに充実を図っていくということで、改善方針としているところです。また、指定後には共通のロゴマークを霞ヶ浦と同じように設置していくこととしています。
- 7 ページ目です。ゲートウェイにつきましては、米原駅にサイクルステーションが 1 か所設置されておりますので、今後推奨機能の整備について、連携して取り組んでいくということです。また、ゲートウェイとルート間のアクセスルートの通行空間が整備されまして、アクセス方法も案内されているという状況です。
- 8 ページ目をお願いいたします。サイクルステーションにつきましても、81 か所整備されており、最大間隔が 15km という事です。20km 以内ごとに整備されているという状況です。ルート上の迂回を図るための移動手段ですが、こちらもびわ湖を横断するクルーズ船やサイクリートレイン、またビワイチレスキューというタクシー自転車搭載サービスなどが利用可能です。公式ホームページでサービスが利用可能であることが情報提供されているところですが、公式ホームページに専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供していくということです。
- (4) は先ほどと同じなので飛ばしまして、サイクリスト向けの宿泊施設です。こちらにつきましても、ルート直近に 12 か所整備されており、最大間隔が 40km という事で、概ね 60km は満たしているという状況です。ガイドツアーの実施状況ですが、英語にも対応したガイドツアーが通年で実施されております。イベントにつきましても、毎年開催されているということです。
- そのほか補修部品・自転車用品につきましても、ルート近くの 16 店で販売されているということですし、次の 10 ページを御覧いただければと思いますが、ルート近くの 5 店で自転車修理サービスや、出張修理サービス「びわ湖サイクリレスキュー」が実施されている状況です。ホームページでも情報提供されています。トラブル時の自転車搬送サービスについて、先ほど申しましたビワイチレスキューというのが利用可能であって、こちら公式ホームページで情報提供されています。
- 緊急車両の進入路につきましても、自転車歩行者専用道路全線にわたってアクセス可能であるという状況です。緊急時の連絡サポートにつきましても、自転車店や自転車レスキュー情報など、サポート施設情報が情報提供されています。携帯電話も全ルートがカバー圏に含まれており、AED 機器などについても最大間隔 15km という事で、36 か所整備されていま

す。

- ・11 ページ目を御覧ください。ホームページ、ルートマップ、観光ガイドブックなどで必要な情報発信をされています。ただし、複数のホームページにまたがって、様々な情報が発信されていることから、公式ホームページに情報の集約を図り、発信情報の充実を図るといったことを今後の改善方針としているところです。
- ・外国語につきましては、日英中 3 か国語で情報発信されていますが、引き続き情報発信を充実させていくということです。ルートマップにつきましても、日英 2 か国語で作成されており、水濡れに強い仕様になっています。
- ・12 ページ目、ルートマップの入手につきましても、観光案内所等で入手可能になっておりますし、ホームページからもダウンロード可能です。ルートの PR につきましても、台湾の台北国際旅行博 (ITF) というのに出展して PR をしているということで、今後国内外への PR、プロモーションを更に展開していくということです。
- ・最後、13 ページ目の体制です。官民連携の協議会が設置され、今年度も 2 回会合が開催されている状況です。今年中に地方版自転車活用推進計画に具体的に取組を位置付けることとしています。駆け足でございますが、以上で説明を終わらせていただきます。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。時間の関係で手短な御説明になりましたが、資料 2-2-1、2 と両方ございました。御覧いただきながら、御意見をいただければと思います。それでは、いかがでしょうか。

○山中委員

- ・先ほども言いましたが、インバウンドの人たちの利用の状況というのをどんな形で把握されているのか、あるいはどんな目標を持っておられるのか、その辺りについてお聞きしたいのですが。

○説明者

- ・目標といたしましては、自転車活用推進計画の策定中ですが、令和 2 年までに 16 万 5000 人の方々に琵琶湖を 1 周していただきたいということで進めておりまして、昨年は 10 万 6000 人の方々に琵琶湖 1 周を体験いただいているという状況です。
- ・インバウンドの状況についてですが、おっしゃるとおり、先ほど来難しいという話がございまして、確かにその場で外国人の方かどうかというのは、なかなか難しいところがあるのですが、私どもの把握の仕方としては、レンタサイクルの拠点でどの国籍かということをお互いに把握しております。その中でいくと、昨年ですと 2 割弱ぐらいの方が外国の方ということで確認しています。
- ・ただ、外国の方はレンタサイクルの割合が相対的に高くなりますので、全体としてはもっと低いと思うのですが、レンタサイクルの実績としてはそういう形で確認しています。

○山中委員

- ・先ほどおっしゃった 10 万というのは、どうやってカウントするのですか。

○説明者

- ・ある一定の日、何日かをモニタリングで全数の調査をしまして、日の出から日の入りまで全ての数を数える。その中でその数字を基に、輪の国びわ湖推進協議会という、昨年「自転車活用推進功績者表彰」を受けた団体が、びわ湖一周の認定事業をやっています。それが 1 年間の間に晴れ、くもり、雨、あるいは寒い、暑いとかいうので、年間で伸び縮みがありますが、それに当てはめて、全体でこれぐらいだろうということで集計しております。
- ・ただ、私どもとしては、一部分だけ走る方々というのも増やしていきたいと考えていますので、この KPI の立て方に関しては、今後検討していこうと思っております。

○楓委員

- ・ゲートウェイに関してですが、インバウンドのお客さまは、この辺りですと関空から入っていらっしゃる。そうすると、やはり米原よりも大津のほうがアクセスしやすいのではないかなと思うのですが、大津のゲートウェイ整備に関して、計画についてお教えてください。

○説明者

- ・現時点で、大津市の観光協会がクロスバイクの 2 日間、3 日間の長期間のレンタルをしているのですが、現実にはたとえばシャワーの設備とか、そういったことまではできていない状況にあります。ただ、民間事業者の方々と連携しながら、その辺りに関しては、公設というわけではないですが、民間事業者の方々をアシストしながら、整備が進む方向性を考えていきたいと思っております。
- ・あと、米原駅に関しましては、ジャパン・レール・パスとかを使われる外国の方が多いため、そうすると、みんな「ひかり」に乗られるので、案外便利だというお声も逆に頂いたりしております。

○高橋委員

- ・サイクルガイド事業についてです。9 ページですが、英語にも対応したガイドツアーが通年で実施されているということで、ガイド会社の数とか、どの場所でやっているかとかを教えてください。

○説明者

- ・私どもで把握しているところでは、草津でやられているところが 1 つと、米原でされているところが 1 つございます。そのあたりは、特に欧米系を中心にされています。あと、守山と彦根に関しましては、どちらかというと台湾のほうを中心にされているということです。

○高橋委員

- ・ガイドさんは何人ぐらいと分かりますか。

○説明者

- ・ガイドの講習会というのを毎年させていただいております、その参加者数ということでいくと、概ね20人程度の方々。ただ、そのの方々について、職業としてされている方々もおられれば、ボランティア的にされている方々もおられるので、職業のガイドさんが20人いるというわけではないと思います。

○高橋委員

- ・昨今サイクリングのこういったガイド講習会とか、サイクリングガイドの資格を取らせるというのは、すごく出ています。実はいますごくいい数字だと思いますが、20名ぐらいの市民の愛好家側のイベントやサイクリングツアーを支えるという動きは、非常にいいかなと思っています。ここは僕らも今後教えていただきたいなど。プロのガイドになるのはここから出てくるので、分母が増えないとガイドは増えないので。

○説明者

- ・ありがとうございます。具体的にいうと、守山や米原というところは、自治体の協力を得ながら地元の方々に団体をつくられて、それぞれサイクリングのイベントをされたり、あるいはサイクリングツアーをされたりしています。高橋委員がおっしゃったとおりでございますので、是非連携しながら、させていただきたいと思います。

○宮内委員

- ・やはり延長193km、これも距離が長いので、2周してしまう人もいらっしゃるようですが、普通の人は1日では一周しない。視察させていただいた感じでは、北と南、東と西で、同じ湖でもまったく性格が違うコースになるので、区間というような、どのようにして回ったらいいか、あるいは部分的、そこだけ走ってもいいというような案内をした方がいいのではないかとというのが1点。
- ・もう1点は、東側のところで、一般道の植栽をどけて自転車通行帯を広げていただいたところがあると思うのですが、そこに並行して自転車歩行者専用道があつて、両方の道を通れるようになっていたと思います。快走といって観光よりも速く走ることを楽しむ人たちは、当然一般道を通って、観光客でゆっくり走りたい人は湖岸のほうを通ると思います。二重のルートをこれから案内表示や路面表示および地図上でどのように分けて案内するのか、その2点を教えていただきたいですが。

○説明者

- ・まず1点目の一部区間のみを走るような場合、必ずしも皆さん1周走っていただくということではないですし、初心者の方ですと一部分というのものいっぱいあると思います。この場所

- です際にはいろいろな御案内をさせていただくのですが、レンタサイクルの拠点をスタートしてどこかまでということで、例えば米原であれば、乗り捨てができるポイントというのは決まっておりますので、具体的な話になるのですが、米原を出発して、湖岸沿いを走りながら木之本まで走るということで、ゆっくり走っても5、60km ないぐらいですので、初心者の方でも1日走っていただいて。その中で開放的な湖岸沿いの風景から、だんだん奥まったような静かな湖岸も体験いただいて、最後には北國街道の古い街並みまで体験できるという、サイクリングの魅力が凝縮されたような区間ということでご案内させていただいております。
- あるいは、守山のほうであれば、守山から近江八幡の往復ということで、開放的な湖岸の走りやすいところを走っていただいて、近江八幡の方で古い街並みを楽しんでいただいたり、おいしい物を食べていただいたりということで、パーツ、パーツで発信させていただくということもしております。
 - 資料の中に『旅行読売』を載せているのですが、こちらの方ではそういった形での、一般旅行雑誌ですので、いわゆるサイクリストを相手にしていない雑誌ということになりまして、そういったパーツ、パーツの部分の走った魅力というのを発信させていただいて、ただ1周だけではなく、一部分だけ観光の延長線上で楽しんでいただくというような魅力発信もさせていただきます。
 - 2点目の御質問について説明させていただきます。宮内委員から御紹介いただきましたように、ビワイチにおいてはスポーツでサイクリングを楽しむ方用のコース、それから家族連れ等がゆっくり楽しんでいただくコースというのを分けて設定しております。これは偶然隣を走ったり、分岐して別の路線を走ったりするのですが、お手元のマップで示させていただいているように、ちょっと分かりにくいかもしれませんが、凡例で低速初心者用のルートと上級者用ルートということで、ここでは示させていただいておりますし、これからホームページやほかの媒体で紹介させていただこうと思っています。
 - それと、現場での案内になるのですが、資料2-2-2の4ページの写真⑨は初級、中級の専用道路が左、それから上級は車道を走っていただくという現場の写真です。これは並行している区間から分岐、分かれている部分を示しているのですが、このように低速は左に曲がる、上級はまっすぐ行く、こういった看板、路面表示を設置し、現場に行けば分かるような案内をしているということです。
 - ただし、まだ低速ルートは整備されていないところがございまして、そこはこういった分けた案内ができていない状況です。

○宮内委員

- まず1点目ですが、スイスのナショナルサイクルルートは、全て区間というのが示されております。つまり、どういう行程で行けばいいかを、できれば分かりやすく提示していただいた方が良いのかなと思います。
- それから、2点目の2つのルートですが、非常にユニークな方法で、たぶんほかでやっていないのですね。ですから、サイクリストが現場であまり考えずに、迷わずに判断できるようにしていただきたいと思います。非常にユニークでほかにはない方式なので、ここがうまくい

くことを祈っております。

○古倉委員

- ・先ほどの件で申し上げましたが、やはり全体のコンセプトを明確に出していただく、これが1点です。
- ・あと、今の点で、資料では3ページに「子供や初心者への配慮」と書いてありますが、単に注意喚起を行うだけではなくて、今言われたような子供や初心者用の区間の設定とか、幅広い多様な層に対するそういったものをしっかりやっていくという方針を出していただいた方が、より分かりやすいのではないかと考えます。私はこれを見ただけでは、この人たちに対する配慮はこれだけのことかと若干不満に思いました。3ページの「子供や初心者への配慮」の表現があまりにも簡単すぎる点です。
- ・あと保険ですが、義務化になっていない県から来られる方が結構いらっしゃると思うのですね。周知するだけではなくて、やはり何か保険の受付の窓口みたいな、空港に行くのと販売していますよね。ああいう格好のものもあつたらいいのではないかと、これは要望でございます。よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

○絹代委員

- ・私からも意見のレベルになってしまうのですが、最後に走らせていただいたのが8月で、先ほどから高速帯の自転車と、ゆっくり走る自転車にルート分けされているなどの話がありました。矢羽根に更にブルーラインを重ねる形で、より高速帯を走る自転車が走りやすいようにスペースが確保されており、この「ピワイチ」のエリアは交通量が多いという事情がありましたので、本当に工夫に工夫を重ねて、ここまでこぎ着けられたなと私自身感じております。
- ・あと、要望というかどうなのかなというところですが、やはり1周が非常に広いので、先ほどからも話題になっているように、区間を分けて走るとか、より誰でも走れるような提案をというところが重要かなと思ひます。
- ・特に西側が、鉄道が走ってはいるのでありますが、なかなかゲートウェイ候補になるというか、ここでいったん乗り降りをするというような推奨のものはありません。このまま行くと、もしかすると高島の方を皆さん避けて、東ばかり観光客の方が行くようになってしまう可能性もあると思ひますし、高島であつたり西側にもう少しゲートウェイ的なものをつくっていったり、こちらを周遊してもらえよう工夫をされてもいいのかなと思ひました。
- ・また、ここもインバウンドを強烈に意識されているということで、レンタサイクルに関する英語、中国語のサイトはあるようですが、少し複雑なというか、ピワイチプラスも含めまして、より皆さんに周遊してもらうためには、インバウンドに向けても分かりやすい情報の提案が必要だと思ひます。ぜひ、アクセスであつたり楽しみ方であつたり、そういうものに対しても英語、せめて中国語ぐらいまで情報を開示していただけたらなと思ひます。私からは以上です。

○屋井委員長

- ・ほかはいかがでしょうか。
- ・では、私からも。先ほど吉田さんから話がありましたが、写真がありましたよね。例えば4ページの写真④や⑨にありますように、高速と低速というお話があって、特に日本で市街地に比較的近いところで自転車の走行空間を整備していく場合に、自転車歩行者専用道と車道部を両方使っていくというのは非常にいいアイデアで、優れた取組をいただいていると思うのです。「ビワイチ」はそういう意味では、両方にとって非常にいい環境ができています。
- ・ただし、これも先ほどの議論に関係するところで言うと、我々としては非常に素晴らしいと思っているし、それは日本流でよくできたなと思っているのですが、一般の利用者にとっては、いわゆる地方道というものととの区別がなかなかつきにくいところがあります。ここにたまたまありますが、写真⑨にあるみたいな、いわゆる自歩道の標識と、自転車歩行者専用道の標識が同じだという課題、問題を日本は抱えていますので。
- ・その下にある補助標識に関しては、「ビワイチ」だけということではないのですが、こういう取組をするときに、自転車歩行者専用道に関しては、自転車歩行者専用道であるということをも明記していただく。これは日本人にしか分からないけど、せめてルールを知っている日本人にはしっかりと伝えられるようにしていただくのが、まずこれに関しての第一歩ではないかと思っています。
- ・「ビワイチ」については、そのあたりもしっかりやっただいているのは、私は分かっていますから、この発言は今後続くところという意味での発言ですが、是非こういうことを見習っていただきたいなと思います。それから、もし残っている場所があれば、そういうところについては対応していただく。
- ・外国人に対して分かるようにするというのは、これは現状の法律を変えたほうが早いのではないかと思います。分かっているのは難しいのではないかと思いますので、そのあたりは法律のルール改定のほうをぜひ検討していただければありがたいと思います。
- ・ほかはよろしいでしょうか。どうもありがとうございます。
- ・それでは、審議を終わらせていただいて、本件につきましてもいろいろと御意見をいただきましたし、この意見は先ほどのりんりんロードにも共通するような、あるいはおそらく3つのルートそれぞれに共通するような、そういう御意見が多かったと思います。まずは、指定基準につきましても、満たしているということが確認できたということでありまして、そういう点で委員会として、「ビワイチ」をナショナルサイクルルートに指定することが妥当であるという結論にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。
- ・どうもありがとうございます。それでは、「ビワイチ」のこれからの取組ということで、今後の改善方針が様々にありましたが、審査総括表の改善方針、対応方針に記載のとおり取り組んでいただきたいということを、委員会の意見としたいと思います。
- ・本件についてはよろしいでしょうか。是非地元としても、取り組んでいただければと思います。よろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

③しまなみ海道サイクリングロード

○屋井委員長

- ・それでは、3番目になりましたが、最後の「しまなみ海道サイクリングロード」について、事務局から関係者の紹介と資料の説明をお願いします。

○事務局

- ・「しまなみ海道サイクリングロード」の関係者に来ていただいております。中国地方整備局から道路部和田地域道路調整官、四国地方整備局から道路部横尾道路調査官、広島県からは、土木建築局の長田道路企画課長、商工労働局観光課の矢野参事。愛媛県から、企画振興部政策企画局の河上自転車新文化推進課長、土木部道路都市局から平松道路維持課長にお越しいただいております。
- ・それでは、資料2-3-1の総括表について説明をさせていただきます。1ページ目、「しまなみ海道サイクリングロード」ということで、国内外に知れ渡っている名前だと思います。名称の由来は西瀬戸自動車道の開通に当たり、愛称として公募したものが定着したものであるということです。
- ・2ページ目を御覧ください。ルートにつきましては70kmございますので、要件を満たしているという整理をしています。また、交通量が10,000台/日以上のある箇所はない、狭小幅員のトンネルを含まないルート、生活道路を避けたルートになっています。
- ・3ページ目を御覧ください。急勾配箇所は15区間存在します。現地及びルートマップで注意喚起を行っていくこととしています。
- ・4ページ目を御覧ください。「しまなみ海道サイクリングロード」ですが、都市部においては3kmの全区間で整備がなされています。郊外部につきましては、67kmの全区間で整備がなされているということです。両方、令和3年度を目途に評価基準に合致した整備を行っていくということで、今後の改善方針とさせていただきます。
- ・5ページ目です。狭小幅員のトンネルは含まないルートとなっています。急勾配箇所につきまして、注意喚起等をしていくということです。また、自転車損害賠償責任保険等の加入ですが、愛媛県においては努力義務の条例が制定されておりまして、広島県は条例が制定されていないということですが、愛媛県につきましては12月の議会に上程して、令和2年4月1日の義務化施行を目指すということにされております。広島県につきましては、義務化の条例について令和2年度中の制定を目指すということです。
- ・推奨項目ですが、ルートの管理基準は設定されていません。定期的な巡視体制は構築されているということで△ですが、ルート管理者と連携して令和元年度中に管理基準を設定して、維持管理体制を明確にしていくということです。
- ・6ページ目を御覧ください。ルート案内の案内看板等につきましては、単路部については1kmごと、設置が必要な30か所全てに設置されているというところです。ゲートウェイや観光施設、サイクルステーションへの案内については、その他分岐部への設置をまず進めていくということです。共通ロゴにつきましても、指定後、設置を進めていくということです。

- ・7ページ目を御覧ください。ゲートウェイにつきましては、尾道駅、尾道港、今治駅の3か所で整備されています。今治駅とルート間のアクセスルートの通行空間が整備され、アクセス方法も分かりやすく案内されているところですが、評価基準に合致した整備を令和3年度までに進めていくということです。尾道駅と尾道港はルート上に整備されているということです。
- ・8ページを御覧ください。サイクルステーションにつきましても、ルート上に49か所整備されており、最大間隔は約10kmになっているということです。ルート上の迂回を図るための代替交通手段につきましても、高速バスやレスキュータクシー、フェリーなどが設定されています。ホームページで情報提供されておりますが、公式ホームページで専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供していくこととしています。
- ・9ページ目の(5)サイクリスト向けの宿泊施設ですが、こちらにつきましても、ルート直近に22か所宿泊施設があります。平均間隔が約3km、最大間隔が約15kmです。英語にも対応したガイドツアーも通年で実施されており、「しまなみ縦走」や「サイクリングしまなみ」といったイベントが開催されています。補修部品・自転車用品につきましても、ルート近くの7店で販売されています。トラブル発生時の自転車修理サービスにつきましても、ルート近くの8店で修理、うち4店で出張修理サービスが実施されています。ホームページで情報提供されていますが、これについては公式ホームページに専用サイトを設けて、分かりやすく必要な情報を提供していくこととしています。
- ・(13)の緊急支援の物品につきましても、6か所のサイクルステーションに整備されており、平均間隔が約12km、最大間隔が約18kmでございます。
- ・情報発信につきましても、ホームページ、パンフレットで必要な情報発信をしています。ホームページにつきましては、日・英・中・韓の4か国語で情報発信をしているということですが、しまなみ海道につきましては、複数のホームページにまたがって情報発信されていますので、こちらを公式ホームページに集約するとともに発信情報を充実させていく、また外国語での情報発信を充実させていくこととしています。
- ・ルートマップについても作成されており、日・英・中・韓の4か国語になっています。次回増刷される場合に、水濡れに強い仕様にしていくということです。
- ・12ページにつきましても、ルートマップの入手が可能ですし、プロモーションを更に展開していくこととしています。
- ・13ページ目です。協議会が設立されて、今年度も2回実施されています。地方版自転車活用推進計画における位置付けですが、今年度中に官民連携の協議会を含む関係機関で具体的な取組を決定することとしています。令和2年度の見直しに合わせ、自転車活用推進計画に具体的に位置付けていくということです。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。こちら少し時間が短くなってしまいましたが、資料の2-3-1と2-3-2と両方ありますので、両方御覧いただきながら御意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

○宮内委員

- ・5 ページ目の (3) 維持管理水準で、「ルート^①の管理基準は設定していない。定期的な巡視体制を構築している」とあります。今は違うかもしれませんが、過去に走ったときに、橋へのアクセス路のところ、木の根が張って盛り上がっているところがありました。下りの場合危険かなと思ったのですが、ルート^①の維持管理は、現状どのようにしてされているのか、教えていただきたいと思います。

○説明者

- ・広島県側です。広島県の管理する道路がほとんどの部分で、巡視等は週に1回、特にアプローチ道路につきましては月に1回となっています。基準というものは特に定めはございませんが、先ほどおっしゃられたように、走行に不具合が生じた場合には、その巡視結果に基づいて修繕等を行っていくことになろうかと思えます。
- ・愛媛県側です。愛媛県側については、自転車による全線パトロールを年1回やっており、点検項目は14項目ございます。この項目をチェックして、悪いところは随時直していくことにしております。もう1つ、定期の道路パトロールを週1回程度実施しています。以上です。

○宮内委員

- ・もう1点、代替交通でバスの便が尾道と今治の間にあると思いますが、これも過去の記憶で、今どうなっているか分からないのですが、DMOのサイトを見てこれが見つからなかったのですが、その辺りの情報の集約はどうなっているのでしょうか。
- ・また、松山の空港は段ボール箱の預かりサービスや輸行場所を設定していただくとか、着替えの場所もあって、非常に私は便利に使わせていただいているのですが、インフォメーションのところに残念ながら置かれていないしまなみ海道のサイクリング用パンフレットや地図が数種類あります。今治市がつくった観光パンフレットは置いてあるのですが、在庫切れなのかなと思って聞いたら、「置いていません」と言われました。これは要望ですが、できればしまなみ海道のサイクリング用パンフレットや地図、特に外国語版を松山空港のインフォメーションに置いていただくとありがたい。以上です。

○説明者

- ・まず、バスの情報については、しまなみジャパンほか観光協会などいろいろところで情報発信をしております、それを公式ホームページに集約していこうということで、今後の改善方針にも書かせていただいておりますが、そのようなポータルサイトの構築を目指して進めていければと考えています。
- ・それから、松山空港のお話ですが、是非自転車のパンフレットを置きたいと思っております。
- ・先ほどの点検の項目について、ちょっと誤解があるかも知れないのですが、サイクリングルート^①の独自の管理基準は持っていませんが、通常^②の道路巡視による、例えば路面整備やのり

面の状況というのは、当然道路としての機能を保持するための点検という項目はございます。

○宮内委員

- ・県道ですからね。分かりました。

○長嶋委員

- ・要件の1つになるかもしれませんが、カーブと勾配、特に急勾配が多かったと思うのです。私も今年の8月末にプライベートで行って、ほぼ全線を車で走ってみましたが、かなり勾配が急なところと、併せてカーブがあるところがありました。いろいろ対策は講じられていると思いますが、特に大島、因島辺りのカーブのところは、これまで、自己転倒を含めて交通事故の報告はどのくらいあるのでしょうか。あまり目立った事故がなければ1番いいなと感じているのですけど。

○説明者

- ・広島県側ですが、今まで全く無いということはございません。例えば植栽等が路面側にはみ出したところで、よけるときに転倒したと聞いたことはございますが、重大な事故というのは、今まで記憶の中ではございません。

○絹代委員

- ・事務局に質問ですが、評価基準の中で、例えば補足資料の3ページにどんな形で整備されるかという一覧があって、先ほど私が聞き切れなかったのですが、黄色の「その他」というジャンルの整備、黄色で「その他」という整備の項目がありますよね。
- ・これまでの資料の中で、ブルーラインという言葉がおそらく出てきていなかったと思うのですが、今回整備済みという中にブルーラインという項目が、例えばこちらの評価表だと5ページに「矢羽根・ブルーラインなどにより注意喚起を図っている」という評価結果が書かれていて、このブルーラインは今どういう扱いになっているのか教えていただけますか。

○屋井委員長

- ・先ほどまだ答えが一部ありましたね。それを伺ってからにします。

○説明者

- ・愛媛県側の伯方署管内になりますが、警察への事故の届出は昨年度1件ございましたが、その1件のみです。

○屋井委員長

- ・それでは、今の件についてお願いします。

○事務局

- ・まず、整備に関しまして、総括表の5ページ目のところに基準ということで書かせていただいています。基本的にはガイドラインに基づいた整備を行っており、郊外部につきましては車道混在で整理していただいています。今回はブルーラインを含めた整備、先ほど申しました図面の3ページ目、「その他」の黄色い部分、ブルーラインを含め、その他を含めて「整備済」と整理をさせていただきます。これが全延長の3分の2以上ということが、今回の基準となっています。
- ・今後、改善方針に書かせていただいています。ここに書いてある評価基準に合致した整備を今後進めていくということですので、ブルーラインについては郊外部という、しまなみに関しましてはほとんどですので、そこでは路肩の幅員を確保していくか、矢羽根を設置していくか、そういったことをこれから取り組んでいくという状況です。

○絹代委員

- ・このエリアは本当に恵まれていて、交通量も少ないですし、先ほど事故の話もありましたが、比較的皆さん安全に走れるエリアだと思います。ただ、これは今後世の中に出ていったときに、「そうか、ブルーラインを引く方法でも良い」という理解に、ほかの地域がなってくることもあると思うので、情報を出すときにそういった補足も、基本的には郊外部の整備に関してはこういった形だけでも、ブルーラインもドライバーに対するものと、おそらくしまなみ海道の場合はルートガイドに近い形で最初引かれていたという意味合いも強いと思います。その辺りも説明していただきながら、おそらくトップランナーになっていく地域さんだと思いますので、御説明を添えていただけたらと思います。以上です。

○事務局

- ・参考資料1にナショナルサイクルルート制度の分厚い冊子、これもいろいろな方面の制度を説明しているのですが、最後のページ、35ページ、36ページになります。こここのところになかなか基準では分かりにくい、どういうものかというのが具体的に分かりにくいということもありまして、写真等でどういう走行環境で出しているのかというのを示しています。この中に文章の両方、都市部も郊外部もですが、「当面の間はブルーラインも認めるが、速やかにしかるべき整備を行うものとする」ということで、やはり完成形態を目指す整備を行うということで、ほかの地域に対してもこのような形で指導していきたいと思っています。
- ・ちなみに、ブルーラインは実は矢羽根等に比べまして、コストが高い。何百キロというようなコースになりますと、おそらくコスト的には現実的ではない手法ですので、これがほかに地域にどんどん普及するかというと、おそらくそうではない。交通量が少なくて摩耗が少ないようなしまなみ海道特有のものではないかと。

○楓委員

- ・公式ホームページに一元化されるのは非常に良いことだと思うのですが、それだけに情報更新をどういう体制でなさるかということを知りたいです。特にこのエリアは代替交通が船の

ケースが多く、それが1つの魅力ではあると思いますが、船の運航は不安定だけに、その辺りの情報更新がどういう体制でされるかというのを教えていただきたいです。

○説明者

- ・我々のエリアのDMOであります、しまなみジャパンのホームページを公式ホームページとして認識しています。しまなみジャパンは地元の地域をはじめ、商工会議所であるとかそういう民間も含めた形のエリアマネジメント組織になっていまして、そちらで集約していければと考えております。
- ・委員がおっしゃられるように、船はいろいろと不確定要素がありますし、船会社によりまして情報の発信の仕方が違うということもありますので、その辺りも含めて検討しながら、しまなみジャパンと連携して情報発信していければと考えています。

○屋井委員長

- ・よろしいでしょうか。ほか、どうぞ。

○高橋委員

- ・似たような質問なのですが、たぶん、しまなみというのは一番世界中に発信されて、ブランドとしてもかなり外国のエージェントさんとか、外国のユーザーさんが認知されている。私は北海道のサイクリングガイド事業者で、インバウンドをやっている中で、そういった反応はもうあります。
- ・同じように聞きたいのですが、サイクリングの英語に対応したガイドツアーをされているということで、これの実質、先ほどのようにガイドの数はどれぐらい把握されているのかというのは、広島側と愛媛側さんに聞きたいです。
- ・また、しまなみのサイクルイベントは2年に1回か、3年に1回ありますが、参加者規模が3,500名ということで、これの海外の数、インバウンドの数、これも増えているのかどうなのかということも、肌間隔でどのようにお持ちなのかを伺いたいです。
- ・それで、実質の取組として、相当ここは頑張ってください、国際的なお客様に対するフィードバックをどのように受けて、それを形にして、事業者レベル、官民のレベルでどのように共有されるようなアイデア、仕組みをお持ちなのか、その3つについて伺いたいです。よろしく願います。

○説明者

- ・来年の話ですが、愛媛では日本サイクリングガイド協会と連携させていただきまして、ガイドの研修会に取り組んでいます。現在、愛媛県在住者のガイド数は25人ですが、非常にハイレベルな資格でして、今年度はガイドになり得る人の裾野を広げようということで、基礎講座的なものを開催させていただきまして、延べですが、約100名程度の研修を受けていただいたところです。また、その中からさらにガイドを職業とすると言ってしまうかもしれませんが、そういったモチベーションの高い方に対しては、今後引き続き研修会等を開催

していければと考えています。

- ・広島側ですが、地元の尾道観光協会でそういったガイドツアーは把握しているのですが、その方がいったい何人おられるのかというのは、今手元に持ち合わせていません。
- ・次に、国際サイクリング大会ですが、これは2年に1度開催していきまして、来年10月ということで、3,500人規模ということです。前回、昨年の大会は大規模ということで、申込者でいきますと、約7,900人のうち海外からのお申し込みが778人、およそ1割ということで、これぐらいの目標を内部的に持っていますというところです。
- ・来年の大会へ向けては3,500人ということですが、海外の方は1割以上、500人近く来ていただけるのではないかとということで、両県、関係団体を含めて取り組んでいるところです。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。時間が12時にほぼ近いのですが、若干延長させていただきたいと思います。

○古倉委員

- ・形式の問題ですが、最後のページの自転車活用推進計画の位置付けと書いてある。いままでの2つのルートは同じ県内ですから、1つの県で位置付ければいい訳ですが、今度は2つの県で位置付けられて、この辺りの内容の調整と時期の調整はどのようになっているかをお伺いしたいと思います。以上です。

○山中委員

- ・先ほど高橋さんからいろいろ聞いていただいたので、それに重なるのですが、たぶんしまなみはおっしゃるようにインバウンドの方々のそれぞれ消費額をもっと上げていくというのが今後の目標になっていると思うのです。その辺りをどのようにモニタリングしていくのかについて、もしお考えがあったらお伺いしたいと思います。

○屋井委員長

- ・では、私からも発言いいですか。古倉委員からもお話がありましたが、自転車活用推進計画との関係がありまして、4ページのところに、先ほど絹代委員からも御発言がありましたが、しまなみさんは長い歴史があって、ブルーラインとかでずっとやってこられていますから、それはそれで一定の効果もあるし、それを尊重していきながら、ということなのですが、特に都市部に関しては、今回の評価基準として自転車活用推進計画があり、その中にネットワーク計画というものをつくるのが前提になっていますから、そのような都市部についての安全性の確保は今までガイドラインもありますが、それもまた長い歴史があって、一定の歴史の中でつくり上げてきたものがありますので、そこを整合を持ってもらおうというのが基本的な考え方です。
- ・今後の改善方針は都市部の全区間において評価基準に合致した整備を行うということで、ガイドラインに準拠したような整備を行っていただくのですが、その区間がその市町村のいわ

ゆる自転車活用推進計画やあるいはネットワーク計画、あるいは先ほど宮内さんからありましたが、県の自転車活用推進計画など何らかの形でどう位置付けられるかというのは1つの課題でもありますので、その点も含めて併せてお答えいただければと思います。よろしくお願いします。

○説明者

- ・広島県では、自転車活用推進計画について、既に昨年の末に策定しています。期間は、県の総合計画が期間内ということで、来年度末ということで設定をさせていただいています。当然ながら愛媛県との調整というところにつきましては、それぞれ立てるということとなりますが、ここもモデル設定のところになっているしまなみ海道につきましては、当然お話をさせてもらいながら策定をしたということですが、もう1つ地方版の尾道市、本県で言いますと尾道市がしまなみ海道の広島県側の自治体になります。尾道市につきましては、現在のところ実施計画を検討中で、我々としては県から強く市のほうに働き掛け等を行いながら、できる限り早期に地方版の自転車活用推進計画を策定したいと考えています。その上で、都市部あるいは郊外部のいわゆる矢羽根等の整備について、明確にさせていただきたいと考えています。
- ・愛媛県における自転車活用推進計画については、先ほど広島県さんから御答弁いただいたように、愛媛県も4年計画ではありますが、国の基本計画に基づきまして中間年に計画を見直すということをやっておりますので、広島県と連携して計画の見直し、必要な整備をしていきたいと思っています。
- ・それから、山中委員がおっしゃいましたモニタリングですが、現在しまなみ海道でも建設中のホテル等を含めまして、インバウンド対応をした民間の投資が進んできています。それも踏まえまして、定期的にモニタリング調査等を実施していければと考えています。以上です。

○屋井委員長

- ・どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。
- ・それでは、この辺りで結論に移りたいと思います。まず、しまなみ海道の指定基準については満たしていることが確認できたと考えられますので、委員会としてしまなみ海道サイクリングロードをナショナルサイクルルートに指定することが妥当であるという結論にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。
- ・どうもありがとうございます。併せてこの評価表にありますような今後の改善方針、それから委員からの御意見や御要望が出てまいりましたが、こういった取組を今後行っていただくことを委員会の意見として申し述べたいと思います。よろしいでしょうか。それでは、よろしくお願いします。
- ・どうもありがとうございました。これにてしまなみ海道サイクリングロードについての審査を終わらせていただきます。
- ・次に移りますが、3ルート共通の課題がずいぶん出てまいりましたので、特にそれぞれの地

元で御検討いただくこともありますが、一方で自転車活用推進本部として統一的に考えていただくほうがよさそうな課題もありますので。例えばモニタリングの方法やこの総括表の作り方、これについては一定の意見が出てまいりましたので、講評も含めて可能な範囲で検討していただくということ。それから、データ取得、要件を満たしているかどうかのモニタリングではなくて、インバウンドを含めてどういう利用者があるかの観測だとか、データ収集、こういう方法論等についてはこれもまた自転車活用推進本部で統一的な考え方を持つほうがベターではないかと思っておりますので、検討いただければと思います。

- それから、ゲートウェイの設置については共通的な課題がいろいろ出てきましたが、これは各ルートにおいて検討いただければありがたいと思います。
- それでは、この議題については以上で終わらせていただきまして、次の「その他」です。よろしく申し上げます。

○事務局

- 3ルートの御審議、ありがとうございました。本日頂いた御意見を踏まえまして、3ルート統一すべきところは統一して、より良いものになるように取り組んでいきたいと思っております。
- また、本日頂いた御意見を各ルートで参考にしながら、様々な取組を進めてまいります。定期的にフォローアップを進めていきたいと思っておりますので、また御報告させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【3. その他】

○事務局

- ・続きまして、3のその他といたしまして、資料2のロゴマークの公募の資料を御覧いただきたいと思います。ロゴマークの公募につきましては、制度を正式に決定しました。9月9日から1か月間、募集を行っております。結果としましては、応募総数は273件の応募がありました。今後は案を絞り込み、ロゴマークについては本部長が決定する予定としています。絞り込みの方法につきましては、屋井委員長と相談しながら今後進めてまいりたいと考えています。委員の方々にも御協力いただきたいと思いますので、その際はよろしく願いいたします。

【4. 閉会】

○事務局

- ・本日の次第につきましては、以上でございます。長時間にわたりまして、御審議いただき、ありがとうございました。今後、3ルートของ ナショナルサイクルルートの指定の手続きにつきましては、事務局内において手続きを進めてまいりたいと思います。さらに、正式に指定した際には公表を予定しています。公表した際には、また御報告させていただきたいと思ひます。
- ・以上をもちまして、ナショナルサイクルルート審査委員会を閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。