

現地視察の総括について



現地視察の日程及び概要



現地視察として、3ルート(太平洋岸自転車道については県別)で実施。
委員1~2名が参加。開発局、地方整備局、地元自治体、民間団体等による説明を実施。

ルート名	実施日	視察委員	主な視察箇所	自転車試走	
トカプチ400	4/30・5/1	屋井委員長 楓委員	とちぎ帯広空港(GW)、道の駅なかさつない(CS)、国道236号、帯広駅(GW)、ほか	国道273号上士幌町 三国峠	
太平洋岸 自転車道	千葉県	4/15・16	絹代委員 入谷委員	銚子駅(GW)、国道128号・127号、館山駅(GW)、浜金谷港(GW)	一般県道飯岡九十九里自転車道線
	神奈川県	4/28	絹代委員	久里浜港(CS)、国道134号、柳島スポーツ公園(GW)、漁港の駅TOTOCO小田原(CS)	大磯町内自転車歩行者専用道
	静岡県東部・中部	4/17・18	高橋委員 山中委員	伊豆高原駅(GW)、国道135号、道の駅伊豆ゲートウェイ函南(GW)、国道1号静岡市内、サイクルトレイン(伊豆急行)	宇津ノ谷峠付近
	静岡県西部・愛知県	4/20・21	屋井委員長	道の駅とよはし(GW)、国道150号、浜松御前崎自転車道、国道301号、渥美半島自転車道、サイクルトレイン(豊橋鉄道)	国道301号浜松市~湖西市 国道42号田原市内
	三重県	4/23・24	宮内委員 山中委員	鳥羽駅(GW)、道の駅長島マンボウ(CS)、国道42号、国道260号、	国道42号御浜町~紀宝町
	和歌山県	4/12・13	古倉委員 宮内委員	南紀白浜空港(GW)、ホテルシーモア(GW)、道の駅すさみ(CS)、道の駅白崎海洋公園(CS)、国道42号、わかやままるしえ(GW)、加太港	南紀白浜空港~白浜町内
富山湾岸サイクリングコース	4/26・27	絹代委員 高橋委員	道の駅ひみ番屋街(GW)、富山駅、射水・富山市内自転車歩行者専用道、ヒスイテラス(CS)	射水市~富山市 魚津市	

GW:ゲートウェイ CS:サイクルステーション



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区 間
4/30・ 5/1	屋井委員長 楓委員	とち帯広空港 (GW)、道の駅な かさつない(CS)、 帯広駅(GW)、ほか	国道273号 上士幌町 三国峠



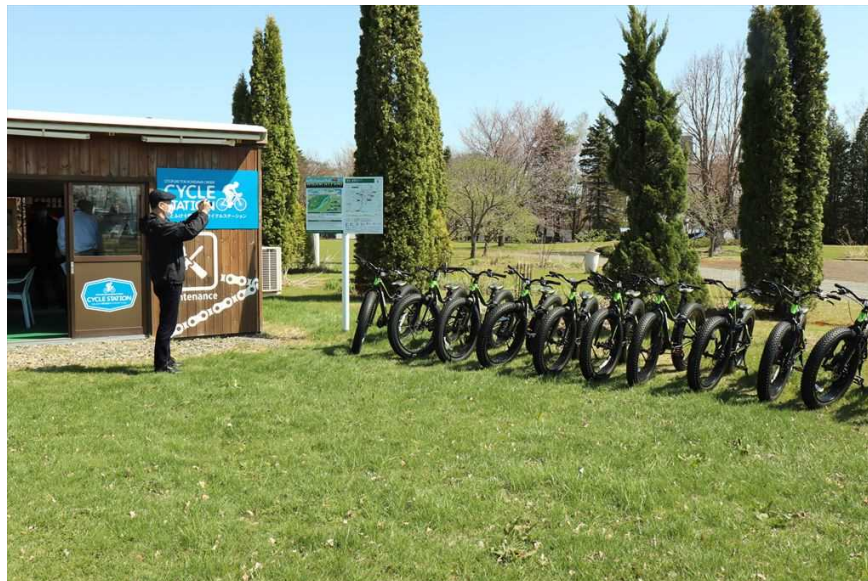
視察状況



とがち帯広空港
(ゲートウェイ:案内状況確認)



アンドア
(サイクルステーション:メンテナンス拠点の確認)



十勝川温泉観光ガイドセンター
(サイクルステーション:ファットバイクレンタサイクル)



自転車試走
(国道273号 幌加除雪ステーション～三の沢駐車場)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 各自治体は、ワーケーション誘致に力を入れている。滞在者のフリータイムの使い方として自転車も注目されている。この地域がナショナルサイクルルートになるのは自治体のワーケーション誘致の強みになる可能性がある。
- 地域ルートについて、ルート周辺に魅力が多く、開拓の余地がある。
- 今後、地域ルートの設定が重要。

2. 走行環境に関する意見

- 大きな問題と感じられる区間はなかった。地域の多くの方が関わって、ルートが充実・成長しているのを感じた。
- シールによる案内表示を北海道方式でやってきているが、今後ナショナルサイクルルートとして全国的なレベルと合わせるという意味では、平板標識タイプのもををお願いしていく可能性が高いと考えている。
- 路面標示については雪で消える問題があるが、何年か残っている場所もあり、狭小トンネル内を含めて、メリハリをつけて設置する可能性は検討願いたい。
- 市街地については、ナショナルサイクルルートでは歩道通行は認められない。
- ほとんど歩行者がいない立派な歩道や狭小トンネル内歩道等については、もし自転車歩行者専用道路にすることができればナショナルサイクルルートとして活用することも可能と考える。
- グレーチングが幅広タイプのものだと走りにくい。路肩部の清掃をしっかりとやればもっと走りやすい。

3. 受入環境に関する意見

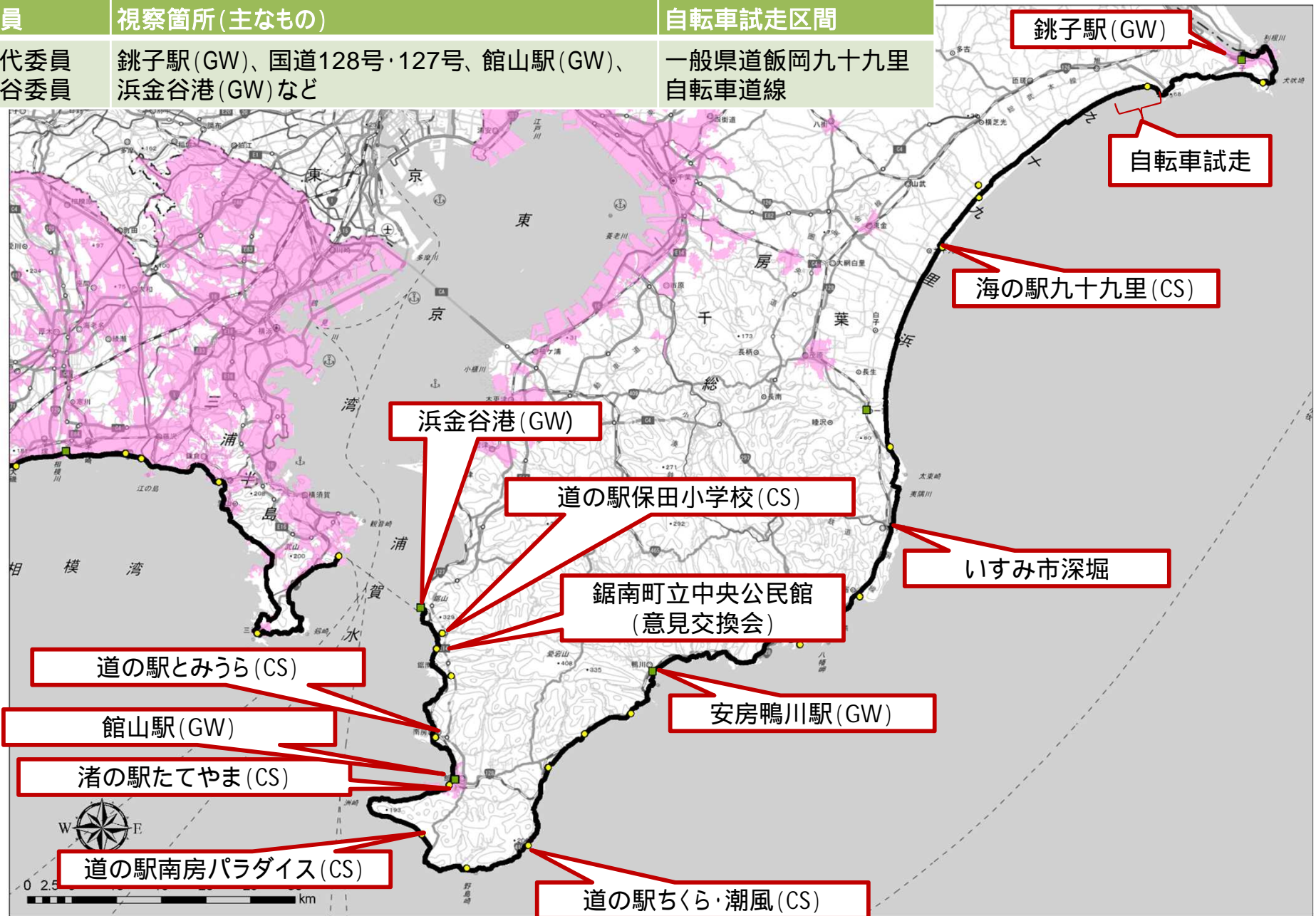
- レンタサイクルの整備、手ぶらサイクリング、宿泊施設など民間との連携が上手くいっている。
- 道の駅がルート上に9つある。指定管理者任せではなく、首長さんが主体となってサイクリストをおもてなす環境を整えていただき、ナショナルサイクルルート沿線の道の駅は皆さんをお待ちしていますというメッセージを出してもらいたい。
- 事故の際の連絡などに不安があるので、不感地帯の解消に努めて頂きたい。

太平洋岸自転車道(千葉県)



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/15・16	絹代委員 入谷委員	銚子駅(GW)、国道128号・127号、館山駅(GW)、 浜金谷港(GW)など	一般県道飯岡九十九里 自転車道線



太平洋岸自転車道(千葉県)



視察状況



銚子駅(起点:チーバくんモニュメント)



自転車試走(九十九里自転車道)



渚の駅たてやま
(サイクルステーション:屋上からの魅力的な景色の視察)



館山駅(ゲートウェイ:レンタサイクル確認)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 首都圏の人がちょっと来るのにいい位置にあり、いろんな景観がある。
- 外房と内房で、景色が異なり大変魅力的。高低差もあり、自転車の好きな上級者には面白いコースであるが、道幅が狭く自動車の交通量の多い箇所も相当あるため、誰もが安心して快適に走行できるということならば、走行環境の整備やコースの状況に関する情報提供などについて工夫をしていく必要がある。
- 問題なのは道幅。特に、銚子付近など、道幅が狭く、アップダウンもあり、走行に不慣れな人には勧めにくい。交通量の多いエリアなども含め、難しいエリアにはサブルートを用意して、安全なルートを選んで走ってもらう等の工夫が必要。
- 地域住民の理解を得るためには、サイクリストが来たことで地域にメリットがないといけない。サブルートを使って、地元の店舗にサイクリストが立ち寄り、買い物をする等、地域の方々にサイクリストが来たことによるプラスがあるといい。

2. 走行環境に関する意見

- ルートとして分かりにくい印象。自転車に乗る人が迷うことで、危険になることは避けていかねばならない。
- 誰が見ても自転車の通行方法が分かりやすいよう、マーク等の表示の工夫が必要。

3. 受入環境に関する意見

- 既にB.B. BASEの運行により鉄道と自転車の親和性が高い。鉄道の並走区間もあり、鉄道を利用するショートカットや別の地点からのスタートを検討しやすくしてはどうか。

4. 情報発信に関する意見

- インバウンドに売り込むには、レンタサイクルの乗り捨てが出来るような仕組みや、荷物を送るサービスが必要。既に、サービスとしてあるのであれば、太平洋岸自転車道のwebともリンクさせ、サービスがあることを伝える取組をすべき。

5. 取組体制に関する意見

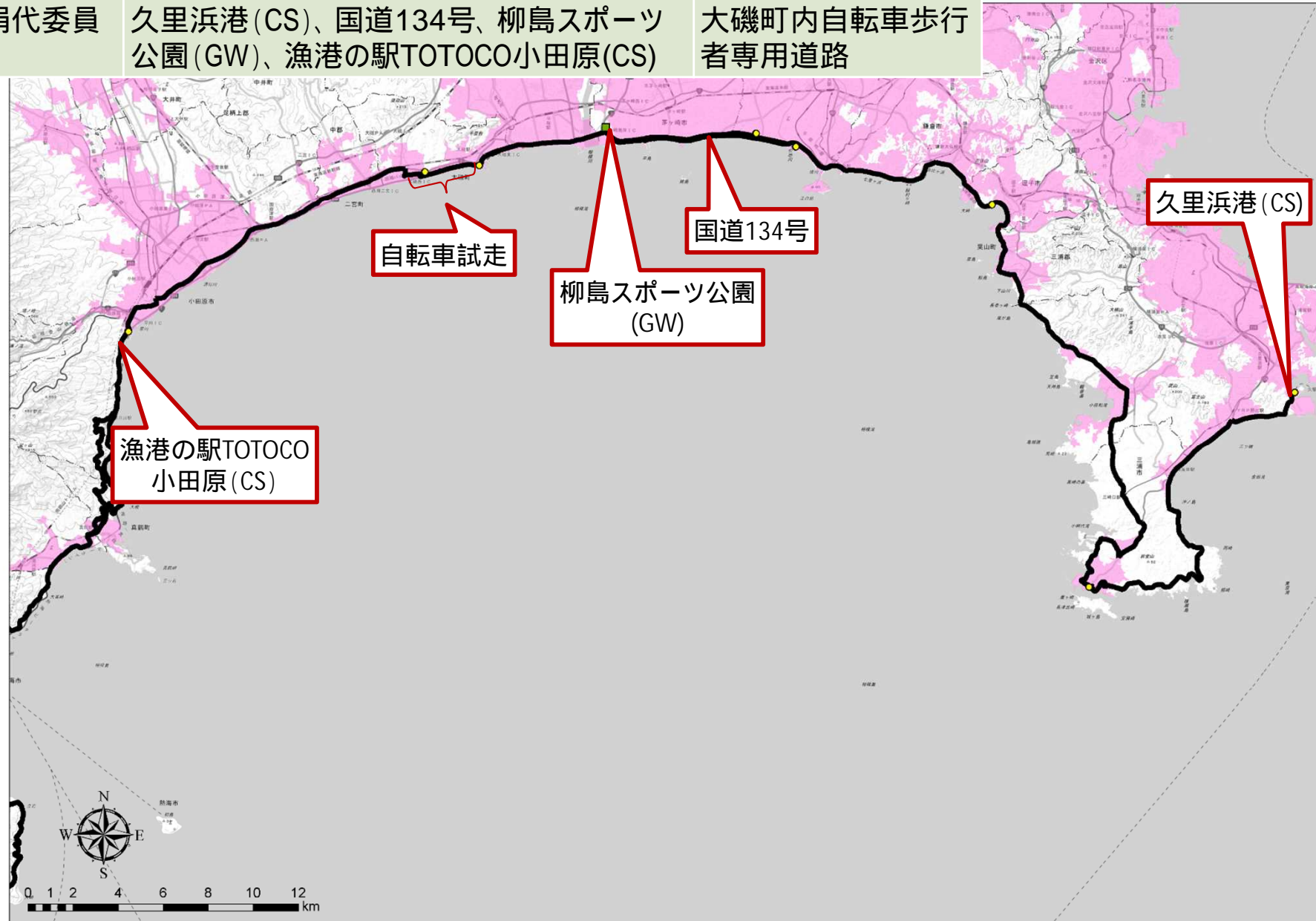
- 安全は大事だが、道を拡幅するのは難しい。来訪者のレベルに合った安全に走れるルートの提案などとともに、地域住民やドライバーの方々に自転車通行に対して理解してもらうことが必要。
- 地域住民が利便を損なうことなく、みんながウィンウィンの関係を築けるよう、地域に合ったスタイルを模索し、地域を自転車で盛り上げてほしい。

太平洋岸自転車道(神奈川県)



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/28	絹代委員	久里浜港(CS)、国道134号、柳島スポーツ公園(GW)、漁港の駅TOTOCO小田原(CS)	大磯町内自転車歩行者専用道路





視察状況



久里浜港(自転車での乗船案内の確認)



自転車歩行者専用道(藤沢市)



柳島スポーツ公園
(ゲートウェイ:メンテナンスサービスを提供するお店の視察)



自転車試走(大磯港~大磯プリンスホテル)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 湘南、鎌倉と人気の観光地を貫き、見どころ、立ち寄りどころも豊富(その分、混んでいるのも課題だが)。三浦、湘南、小田原箱根に向かう空気の遷移も魅力的。太平洋岸を「貫く」というこのルートの魅力と地域の魅力を再確認した。
- 三浦半島南端は、道幅や路肩が狭く、アップダウンもあり、交通量も多い。追い抜いた車が対向車にぶつかる可能性もあり、走行に不慣れな方には勧めにくい。
- エリアによってサブルートを設定したり、最初の区間は上級者用と謳ってしまって、初心者にはその区間は避けてもらう方法もある。

2. 走行環境に関する意見

- 交差点は、行き先を視覚的にしっかりと分かるようにしてほしい。
- ドライバーに対し、トンネル通過時の車のライト点灯などの注意喚起や、自転車通行を告げる啓発も、目に付くようにしてほしい。
- 海沿いの自転車歩行者専用道路(堆砂あり)には、初心者を誘導してもいいのではないか。ただし、インバウンドを考慮し、日本語や日本のルールが分からなくても、走れるようにしてほしい。

3. 受入環境に関する意見

- ゲートウェイの柳島スポーツ公園のアクセスが弱い(最寄駅からバスで15分)。ビギナーでも走れるルート(別のスタート地点)提案など、力量に合った走り方ができるように再検討してほしい。柳島スポーツ公園をゲートウェイにするなら、ここからスタートして、ここに戻ってくる湘南としての楽しみ方のスタイルを一本作って、太平洋岸に伸びるメインルートとともに発展できればいい。

4. 情報発信に関する意見

- 魅力的なエリアを中心に、自転車を使い、それぞれの層が、安全に、自分の力量に合った楽しみ方を選択できるような情報発信がほしい。

5. 取組体制に関する意見

- 取組体制が官主体で構成されているが、もっと地元で活動する方を巻き込んだ体制を作るべき。民間を入れていくことで、より魅力的なサブルート の提案等も得られ、また地域に自然と自転車が受け入れられるようになるのではないか。
- 行政だけでやろうとせず、地元の方々やタッグを組んで、民間からいろんな提案が出てきて進めていくのがベスト。

その他の意見

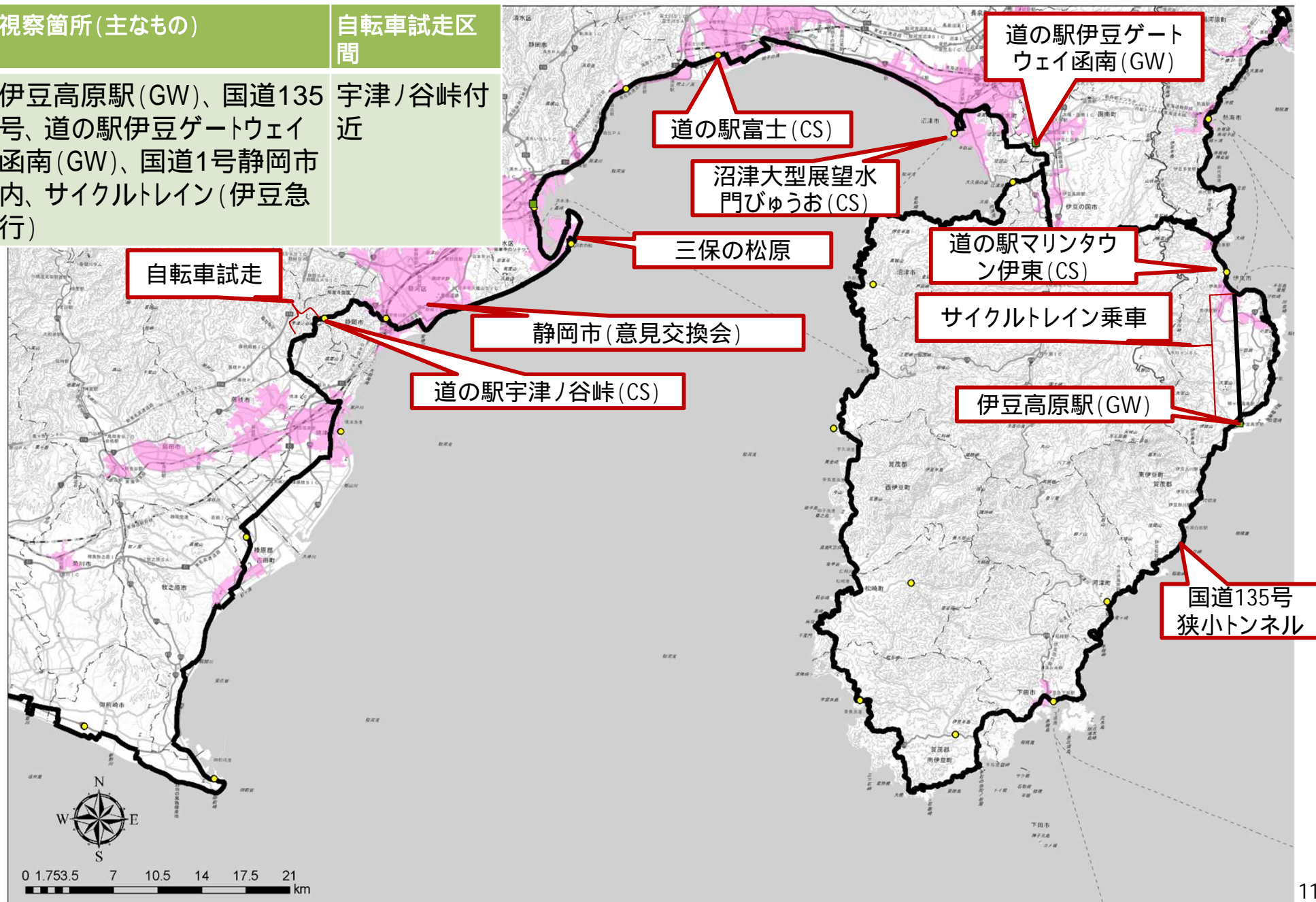
- 神奈川のこのエリアでは、住う方々のライフスタイルの中に自転車が格好良く入っているのを感じた。

太平洋岸自転車道(静岡県東部・中部)



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区 間
4/17 ・18	高橋 委員 山中 委員	伊豆高原駅(GW)、国道135号、道の駅伊豆ゲートウェイ函南(GW)、国道1号静岡市内、サイクルトレイン(伊豆急行)	宇津ノ谷峠付近



太平洋岸自転車道(静岡県東部・中部)



視察状況



三保の松原(静岡市) シェアサイクルポート



サイクルトレイン車内(伊豆急行線)



道の駅ゲートウェイ函南
(ゲートウェイ:自転車メンテナンススペースの確認)



道の駅伊豆のへそ
(サイクルステーション:Eバイクレンタルの試乗)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- どういう人が、どういう目的で走行するのかが分かるような路線設定を行い、明確化していくべき。色んなユーザーニーズに応え、それに適したルートを案内できるような仕組みづくりを検討してほしい。
- 伊豆一周ルートは、ユーロペロのように一部区間で完結するようなセクションの考え方を検討してもよいのではないか。

2. 走行環境に関する意見

- 誘導サイン(矢羽根、案内板)はよくできていると感じた。色んなユーザーニーズに適した案内ができる仕組みづくりの検討が必要。
- 道路はかなり頑張っており、相当な取り組み成果と感じた。
- 車のドライバーが自転車走行が多いことを理解できていることが大きい。

4. 情報発信に関する意見

- 観光資源が豊富であるため、自転車でしか体験できない観光ルートを形成してほしい。スイスモビリティのようにビジュアルから入りユーザーに訴えるような取組も検討すべき。

5. 取組体制に関する意見

- 官民協議会の目的のあり方として、地域の成長のために、民間企業を育てること、売上を上げることで地域を元気にすることが重要。
- 事故が起きた場合にしっかり対応できる体制を作ることが、サイクルツーリズムを推進していくための重要なファクター。最初にきっちりと対応できるのは民間企業と愛好家である。そこをバックアップするレスキューのあり方を体制化すべき。
- 市民、地元企業を巻き込んで、地域を発展させていくことが重要。専門家、地域のガイドツアーなど民間事業者を育て、観光滞在型の仕組みづくりを行政や協議会として検討すべき。
- 民間の事業者との話し合いや連携は始まっているが、数字を出していくにはまだまだこれからの状況と感じられた。

その他の意見

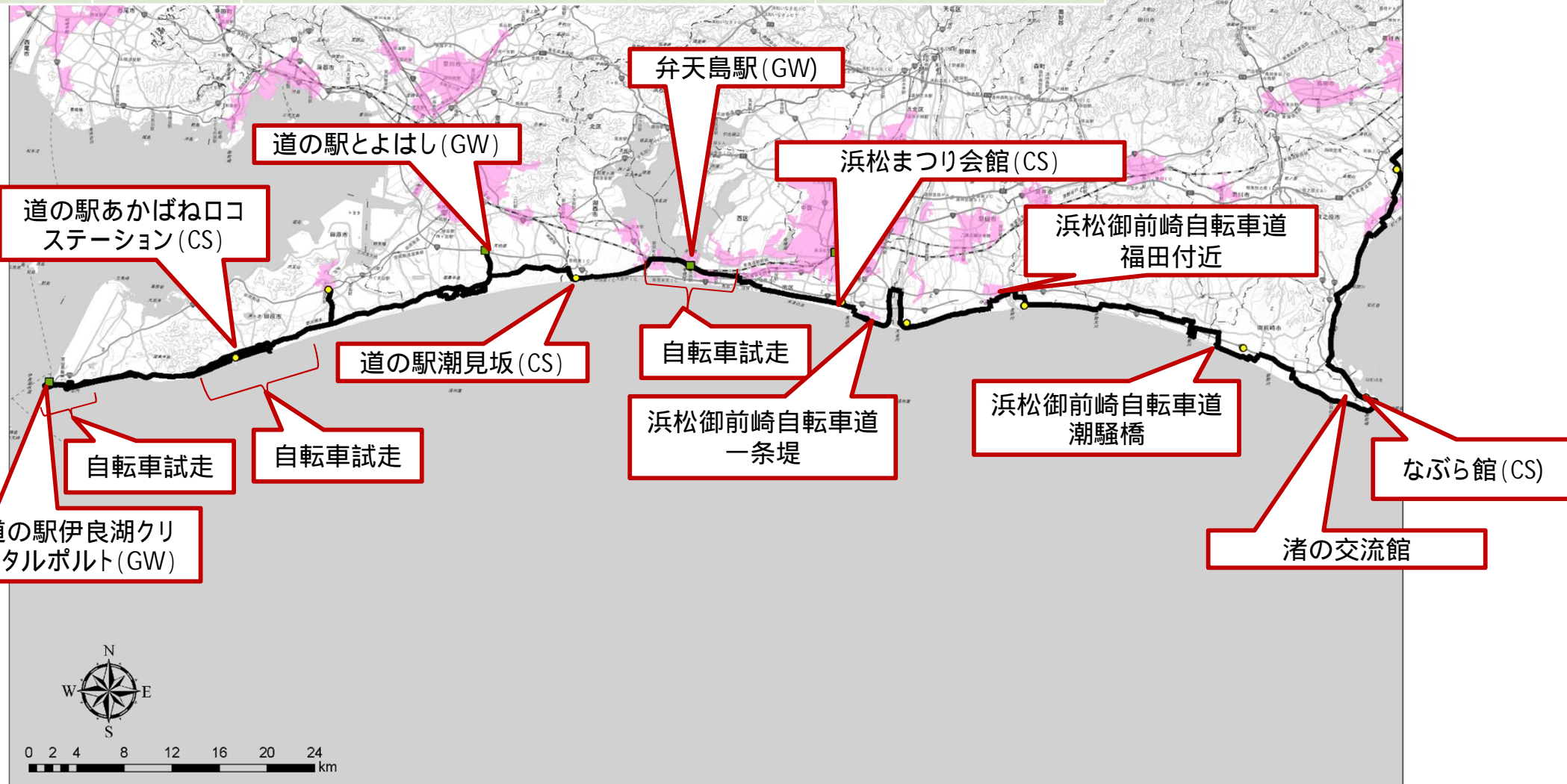
- 関係者で、利用数の動向を共有していくことが持続可能性の観点から重要。データ分析はとても重要なので、是非取組を進めてほしい。

太平洋岸自転車道(静岡県西部・愛知県)



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/20・21	屋井委員長	道の駅とよはし(GW)、道の駅伊良湖クリスタルポルト(GW)、浜松御前崎自転車道、国道301号、渥美半島自転車道、サイクルトレイン(豊橋鉄道)	国道301号浜松市～湖西市 国道42号田原市内 太平洋ロングビーチ



太平洋岸自転車道(静岡県西部・愛知県)



視察状況



潮騒橋
(浜松御前崎自転車道確認)



自転車試走
(渥美半島自転車道)



道の駅とよはし
(ゲートウェイ:案内、レンタサイクルの確認)



渚の交流館
(サイクルステーション:自転車部品販売自販機の確認)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 魅力的な空間をどう使っていくのか、ゲートウェイとの関係性も含め、ストーリー立てした方がよい。
- 県境を跨ぐ細谷海岸沿いのルートは、素晴らしい区間。地域ルートとする等、有効活用した方がよい。
- 太平洋岸自転車道は、全体が1400kmと長大であり、地域ルートとの連携を強化し、地域の魅力を感じながら、一部区間のみ楽しむ人もターゲットにしてほしい。

2. 走行環境に関する意見

- 案内標識は問題なく、しっかり案内されている。
- 当該地域は、ナショナルサイクルルートの観点から言えば、シンボリックな橋梁が存在し、自転車歩行者専用道路の区間も長く、ダイナミックな風景や観光資源もあることから、特段の問題はないと思われる。
- ナショナルサイクルルートの基準に照らすと交通量の多い区間で一部課題がある。浜岡原発の付近の幹線道路上の歩道は、整備当時の経緯が不明だが、前後区間のように自転車歩行者専用道路に変更できるのか検討してもらいたい。
- 自転車歩行者道と自転車歩行者専用道路の区別が標識上でついていない。これは国側の問題であるが、この際、利用者がみて歩道ではないことを明確に理解できるような標識表示上の工夫が必要である。
- 愛知県田原市和地の沿道については、この区間だけが自転車道になっても車道走行の利用者にとって使い勝手が良くないようにも思う。路肩を拡幅することと、植栽マスを多少残すことなどがセットで可能であれば良いのではないか。

3. 受入環境に関する意見

- 細谷海岸沿いのルートは未舗装であるが自然地が残る風景としてポテンシャルがあり、道の駅を拠点にしてマウンテンバイク等を貸し出して走行できるようにすることも考えられる。

5. 取組体制に関する意見

- ナショナルサイクルルートは地元の受け入れ態勢が重要と言われているが、この地域では自転車だけでなく様々な魅力発信の取り組みが展開されていることが理解できた。引き続き取り組んでほしい。

太平洋岸自転車道(三重県)



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/23・24	宮内委員 山中委員	鳥羽駅(GW)、道の駅長島マンボウ(CS)、 国道42号、国道260号、	国道42号御浜町～ 紀宝町



太平洋岸自転車道(三重県)



視察状況



鳥羽駅
(ゲートウェイ: 情報提供内容の確認)



道の駅紀伊長島マンボウ
(サイクルステーション: 案内看板確認)



道の駅パーク七里御浜
(サイクルステーション: Eバイクレンタルの確認)



自転車試走
(国道42号 御浜町～紀宝町)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- ルート上に世界的な観光資源や、景観のいい場所があり、愛好者には喜ばれるが海コースを選ぶと初心者にはしんどい。ダイナミックでタフなコースと案内したほうがよい。
- 三重県区間には、距離が長い2重のルート区間(84.8kmの山ルートと120.0kmの海ルート)があり、さらに行き止まりになる往復ルート区間が3か所ある。他県よりもコース設定が複雑になっている。各分岐点にはゲートウェイの「鳥羽」、県境の「新宮」の行先表示を入れて進路の案内をわかりやすくすべき。
- 三重県の区間には沿線に伊勢神宮と世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」指定資産という世界水準の観光地がある。これら観光地と結びつけて有効に活用すべき。
- 外国人向け観光ガイドブックの情報として三重県を見ると伊勢志摩と熊野古道が載っているので、それを最大限活かすべき。
- ナショナルサイクルルートを目指す中で、しっかり取り組んでいる印象。一推しの区間などストーリー付けをし、特徴を周りに示していくことが大事。

2. 走行環境に関する意見

- 矢羽根も設置されており、分かりやすい。
- 案内に関して分岐の問題は残る。また、サイクルステーション(CS)のサインが分かりにくい。
- 狭いトンネルが多い。対応としては注意喚起の表示やトンネル内の照明のLED化をさらに進めて明るくしてもらえるとよい。サイクリストには前後のライト点灯を促してほしい。
- 鳥羽駅からの分岐、紀伊長島の分岐、パールロード・国道167号立体交差点の分岐、国道260号浜島方面の分岐は、サイクリングする人には分かりにくい。また角も分かりにくい。ゲートウェイの「鳥羽」、隣県境の「新宮」方面を示す案内看板を置くなど、丁寧に案内をしてほしい。
- 御座から浜島への英虞湾航路はフェリーではなく小型の高速船で便数も少なく、自転車も完成車状態のままでは乗せられない。その情報を発しないと自転車で渡れるという誤解を生じると思う。



委員意見(つづき)

3. 受入環境に関する意見

- 自然、文化体験、アドベンチャーなどを体験できるサイクリングというアクティビティを提供することが鍵。
- 七里御浜でレンタサイクルを借りた際の説明がきちんとしていた。
- 県内ですでに複数のガイドツアーが実施されている。滞在性を高めるために、太平洋岸自転車道からサブルートに誘導することが必要。
- グランfond熊野や大紀町地域活性化協議会がサイクルガイドツアーを始めていることは大きい。
- 各サイクルステーションにフロアポンプとラミネート加工された太平洋岸自転車道の地図が金属の箱に常備されているのは便利。ポンプ使用時に口金を仏式・米式・英式のバルブごとに切り替える操作が必要なので、その手順の説明書があると親切。
- グランfondは100km以上だと上級者しか来ない。距離が半分のメディアfondや距離50km以下のグルメライドのクラスを設けるとターゲット層を広げられると思う。いかにファミリー、女性層、初心者と呼ぶかが大事。

4. 情報発信に関する意見

- 自転車に乗ってここに行く意味、自転車に乗ると何が違うのか出すべき。自転車の存在が見える風景を示す。ビジュアルを作る。
- 三重県ゲートウェイの鳥羽駅から和歌山県境まで「海ルート」経由で行くと<距離201.9km・獲得標高3055m・最大標高410m・想定所要時間13時間28分>。中上級者向けのルートと言える。ダイナミックな景観を味わえるが、難度が高い中上級者向けコースと案内すべき。

5. 取組体制に関する意見

- インバウンド観光が解禁されたら、三重県のサイクリングルートで外国語のWebサイトや海外の旅行博覧会などでPRをしていくべき。また、バイシクルフレンドリーな精神風土を築いていく必要がある。
- 民間の事業者との話し合いや連携は始まっているが、数字を出していくにはまだまだこれからの状況と感じられた。
- 伊勢湾フェリーがルートに入っているので同社に地域協議会に入っていただくべき。

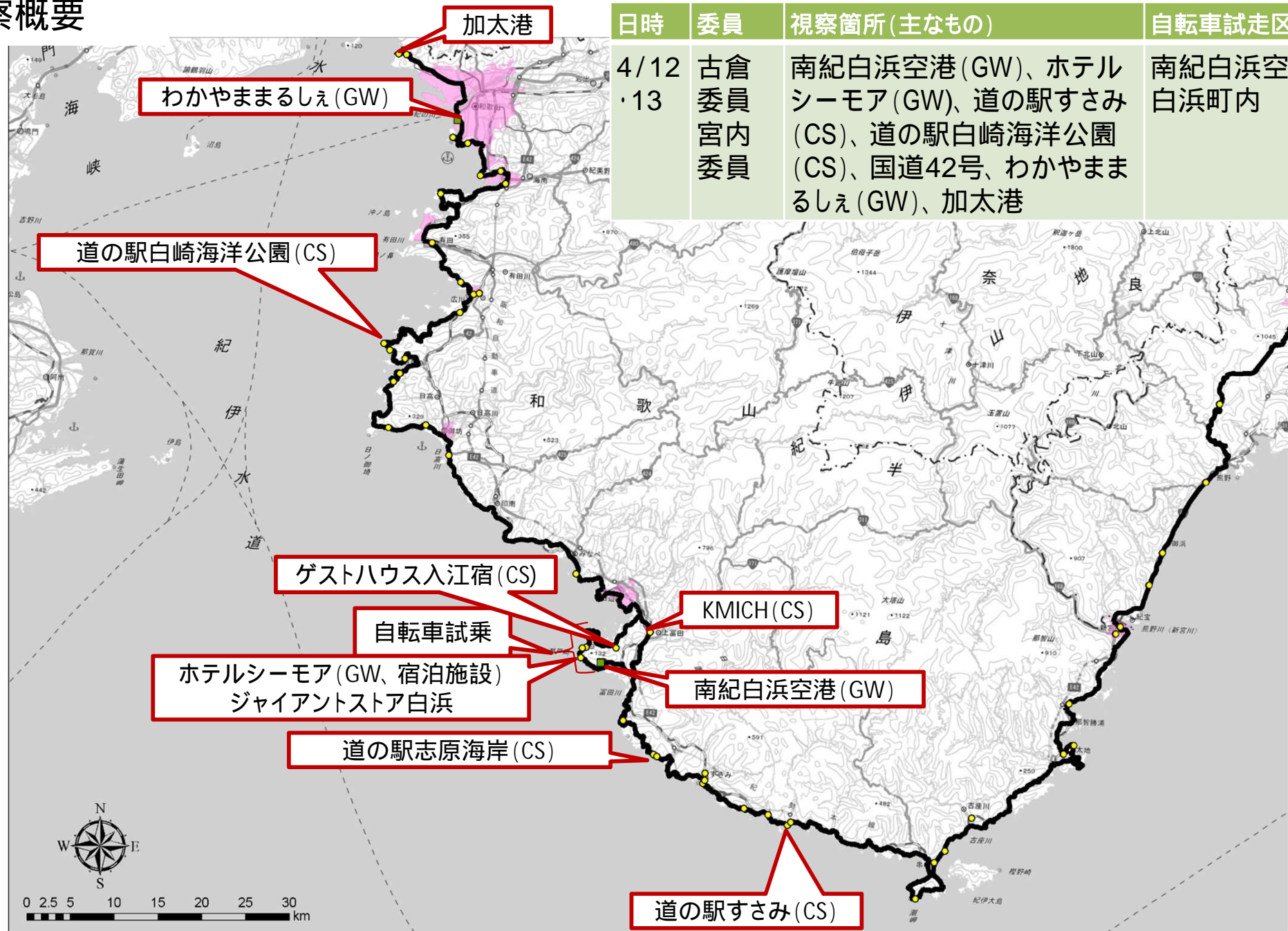
その他の意見

- もう少しレベルの高いスポーツE-bikeの活用が出来ると上級に初級者がついていけるようになるので、そういう車種をうまく導入していくとよい。地域の産業につなげることが今回のポイント。
- 関係者で、利用数の動向を共有していくことが持続可能性の観点から重要。データ分析はとても重要なので、是非取組を進めてほしい。
- 山ルートの大紀町役場から“道の駅奥伊勢木つつき館”を結ぶ往復ルートは青色矢羽でルート表示されているが、地図上では青線になっていない。他県においても、ルート表示が現地と地図で異なっている箇所があるので地図の修正が必要。

太平洋岸自転車道(和歌山県)



現地視察概要



日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/12 ・13	古倉委員 宮内委員	南紀白浜空港 (GW)、ホテルシーモア (GW)、道の駅すさみ (CS)、道の駅白崎海洋公園 (CS)、国道42号、わかやままるしえ (GW)、加太港	南紀白浜空港～白浜町内

太平洋岸自転車道(和歌山県)



視察状況



自転車試走(県道31号 南紀白浜空港～白浜町)



KMICH(サイクルステーション:運営の経緯等の説明)



道の駅白崎海洋公園(サイクルステーション:沿道の魅力の確認)



太平洋岸自転車道終点(加太港)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 海側の美しさのみではなく、山側の自然的景観、地域の歴史的文化的魅力等ルートとして多彩な要素を持っており、全体的に感動した。走行の楽しさのみでなく、多様な地域資源について地域が特徴を出しながら、連携できると良い。
- 白崎の石灰岩礁海岸と湯浅の街並みは景観が素晴らしい。太地新宮自転車道、白浜日置川自転車道、田辺市天神崎の自転車歩行者道など海側の景観に優れてかつ安全な道がルートに組み込まれている。
- 沿線に世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」指定資産が点々とあり、日本遺産「黒江・和歌浦」を通り、ルートの魅力という点では全く問題ない。
- 太平洋岸自転車道全ルート1400kmにおける和歌山県ルート独自の特長や魅力を伝える必要がある。
- 太平洋岸自転車道を起点から終点まで全部走ろうとするのは上級者。上級者以外には、ナショナルサイクルルートの一部を含めた地域に深く入り込んで回遊できるサイクリングコースを考えられるような工夫があるといい。
- 経路の設定として、ターゲットをどういう方に据えるか。一般観光客は半分が日常自転車を使っているので、地域を自転車で観光をしてもらえるようにする。特に女性の利用も増やす。消費額が大きい家族連れなどにも自転車を使って楽しんでいただけることが大事。

2. 走行環境に関する意見

- トンネル入口に「自転車に注意」表示が設置されていたが、さらに暗いトンネルではLED化によって照明を明るくすることは現実的な措置。サイクリスト側にも、前後のライト点灯励行や少人数の列走行等の安全走行を呼びかけていく必要がある。
- トンネル内に自転車があるとライトが付く仕組みが好評と聞く。初心者はトンネルのないコースなどいろいろ考えてほしい。
- 和歌山県内ルートには、メジャーな道路からマイナーな道路にルートが変わる箇所が多数ある。例えば国道や県道から自転車歩行者専用道の大規模自転車道(県道802号太地新宮自転車道線、県道801号白浜日置川自転車道線)などへの進路変更。その場合、交差点に分かりやすい進路の案内表示が必要。
- 和歌山県内ルートには、ルートが2重になっている区間が2箇所ある。富田橋～田鶴交差点の白浜の海岸ルートと当該ルートをショートカットする「口熊野ルート」、小引バス停付近～衣奈漁港付近の由良町海側ルートと由良町山側ルート。2重になっているそれぞれのルートの難易度・経由地・距離を分岐点の手前に示す必要がある。小引バス停付近に設置されている平面図入りの案内看板は分かりやすかった。

3. 受入環境に関する意見

- 2箇所のゲートウェイがあり、ホテルシーモアはサイクリストに優しい宿泊施設で、レンタルサイクル業務も行っているジャイアントストア南紀白浜が入っている。また、南紀白浜空港ターミナルビルとわかやまマルシェはサイクリング対応に改修予定と頑張っており取り組まれている。
- クミッチなど数カ所のサイクルステーションでは、E-バイクのレンタルを実施し頑張っている。
- 和歌山県では、サイクリング推奨ルート、延長約800kmの「WAKAYAMA800」を設定。サイクリング周遊ルート設定・ブルーラインと案内の看板と路面表示・サイクルステーション・サイクリストに優しい宿と空港が整備されており、サイクルツーリズムのインフラが充実している。



委員意見(つづき)

4. 情報発信に関する意見

- 和歌山県サイクリング総合サイト「RIDE ON WAKAYAMA」(多言語対応)を開設・運営しており、コース説明・コース地図・ニュース・イベント・撮影スポットが一元的にわかるようになっており、しっかりと取り組まれている。
- メールマガジン「サイクリング王国わかやま」での発信や、NAVIアプリ「自転車NAVITIME」でわかやま800サイクリングコースを道案内するなど、様々な情報発信に取り組まれている。

5. 取組体制に関する意見

- 太平洋岸自転車道の自転車通行量が増えた場合、自転車通行に慣れていないドライバーと軋轢が生じやすい。中長期的には、ドライバーが幅寄せしたり、クラクションを鳴らしたりしない、自転車フレンドリーな県民の精神風土醸成が望まれる。

その他の意見

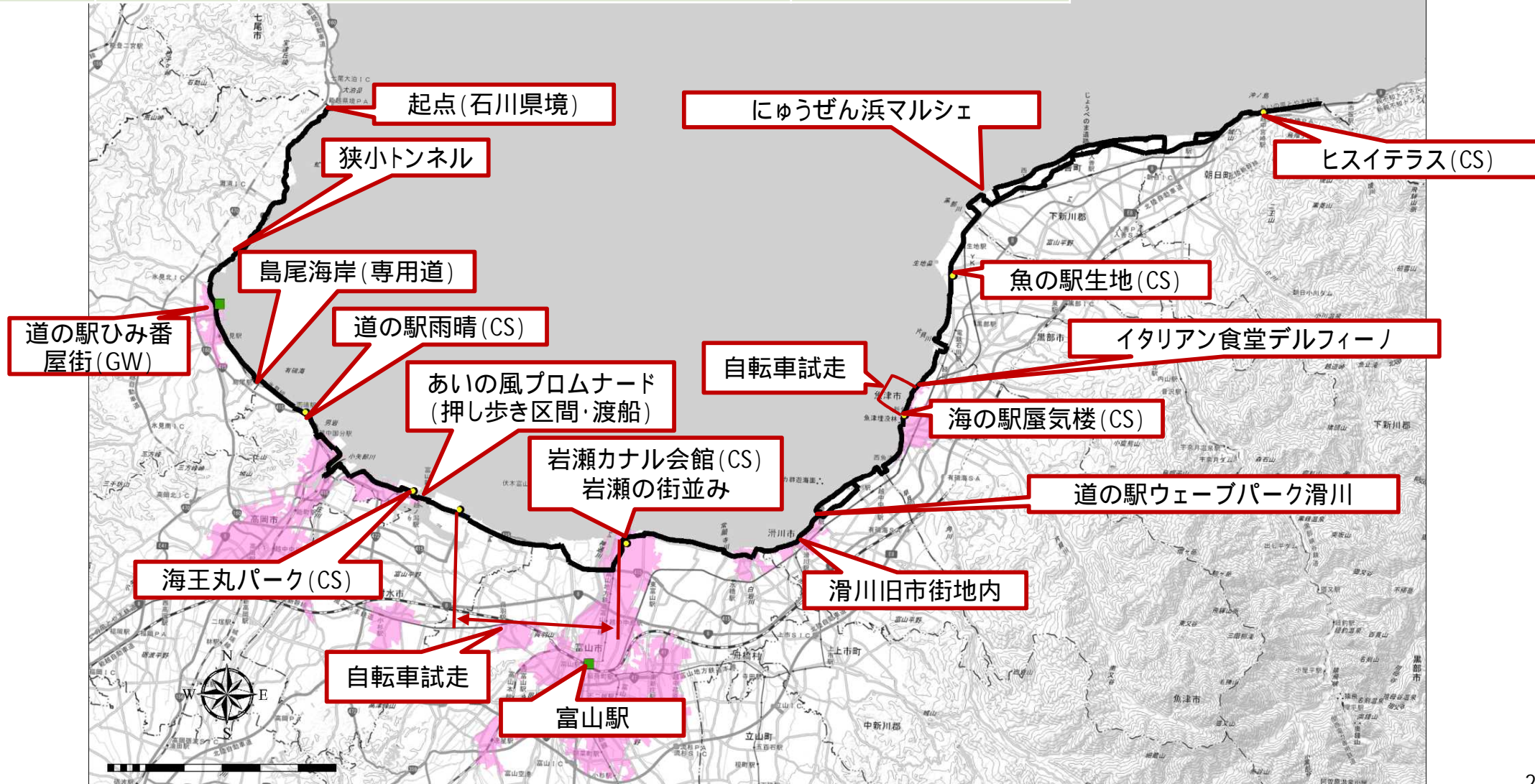
- 和歌山県ではルートとなった道路に“堆砂”はなかった。他県では堆砂箇所が散見される。堆砂が深い箇所を走行すると前輪が急制動した状態になり転倒を誘発するので危険。堆砂の状況に合わせて、注意喚起の表示設置、迂回路設定、砂の除去などの対策が必要。
- 白浜日置川自転車道線の椿温泉南側にスロープ付きの階段があるが、手前に「階段あり」の注意喚起表示を設置すべき。愛知県の大規模自転車道区間にもスロープ付きの階段があるが、注意喚起表示が設置されていた。
- 他県の例だが、スロープ付き階段のスロープの幅が狭くしかも中央に柵が設けられているので柵にペダルが引っ掛かり“押し歩き”がしにくい箇所があった。スロープの幅を広げるべき。
- 他県の例だが、安全ではない車止めが散見される。背の低い車止めは視認性が低いのでペダルを引っ掛けやすい。ポール状の車止め1本に変えるか再帰反射シートを貼って視認性を上げるべき。
- 他県の例だが、自立式案内看板が通常の道路標識と同じ2.5mに設置されていて視認性が低い箇所がある。自転車乗車時のアイキャッチになる高さ1.5mに変えるべき。
- 太平洋岸自転車道には、進路案内標識が希薄な区間が多々あり、進路に迷ってしまうので案内表示の整備が必要。
- 太平洋岸自転車道には、2重ルート区間が数多くある。どちらのルートを進むべきか迷わないよう、分岐点に両ルートの難易度・距離・経由地の案内と平面図が必要。
- 太平洋岸自転車道には、行き止まりになる往復区間が数箇所ある。行先・距離・往復路であることの案内が分岐点に必要。

富山湾岸サイクリングコース



現地視察概要

日時	委員	視察箇所(主なもの)	自転車試走区間
4/26・27	絹代委員 高橋委員	道の駅ひみ番屋街(GW)、富山駅、射水・富山市内自転車歩行者専用道、ヒスイテラス(CS)	射水市～富山市 魚津市





視察状況



道の駅ひみ番屋街
(ゲートウェイ:地元和菓子屋が開発・販売している補給食の提供)



自転車試走(県道2号:魚津市内)



富山市内岩瀬の街並み
(沿道の魅力)



ヒスイテラス
(サイクルステーション:レンタサイクルと工具等の準備状況)



委員意見

1. ルート設定に関する意見

- 周遊ではないルートの形状から、走り方(スタートへのアクセス含め)、楽しみ方を含めたルート提案が必要であると同時に、通過エリアそれぞれを楽しめるサブルートの提案があれば、より多くの層が楽しめるルートになるだろう。

2. 走行環境に関する意見

- 路肩に白いポール(反射板)が立っているところ、溝に蓋がないところがあったのが怖かった。色を付ける等の注意喚起が必要。

3. 受入環境に関する意見

- ゲートウェイは、(ルートの端にある)氷見等についても考えるべき。
- 広域で連携したレンタサイクルも検討してほしい。

4. 情報発信に関する意見

- ナショナルサイクルルートに向かって、一生懸命やっているのは分かった。地域内外に魅力を分かりやすく伝えるという点でまだ弱いと感じた。
- ナショナルサイクルルートは、誰でも走れる、分かりやすい、魅力があるものを出すこと。どの国の方でも安全という意味でもコースミスをしないということが重要。
- 景色は美しく、さらには掲出物などいたるところにセンスの良さを感じた。自転車に乗る人に対する情報やツールを充実させてほしい。
- 家族連れやシニア等のビギナー層にも理解でき、実践できるような、富山湾岸を走って楽しんでいただくための情報を、わかりやすく発信してほしい。

5. 取組体制に関する意見

- 富山湾、内陸のルートを使っている活動家(サイクリング、まち歩き、まちづくり団体等)の意見を聞き、地域内の繋がり形成を目的にお客様を歓迎する姿勢を示し、官民協議会の形成が大事。