

令和7年度 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8年3月23日（月）13：00～15：20

場所：中央合同庁舎第3号館 2階 C会議室（WEB併用）

1. 開会

事務局：定刻となりましたので、ただいまから令和7年度第1回ナショナルサイクルルート審査委員会を開催させていただきます。本日は年度末の大変お忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。本日司会を務めさせていただきます、国土交通省道路局の原田でございます。よろしくお願い致します。

本日、山中委員におかれましてはオンラインでの参加となっております。その他の委員におかれましては、皆様対面で参加をいただいております。楓委員におかれましては、後の予定があつて途中早めに抜けられる可能性があるとお伺いをしてございます。また、本日の議事の1番目、フォローアップにつきましては、既存の指定済みのナショナルサイクルルートの関係者がオンラインで参加をしてございますので、併せてお知らせをさせていただきます。

それでは会議の開催にあたりまして、自転車活用推進本部事務局長代理、道路局審議官の富山よりご挨拶を申し上げます。

富山審議官：富山でございます。今日はお忙しいところ集まいただき、ありがとうございます。今日は第1回のナショナルサイクルルート審査委員会ということでございますが、過去7年間で2回、6ルートが指定をされておりますけれども、しまなみ海道をはじめとしてかなり知名度は上がってきていると思います。地域における活性化でありますとか、沿線の様々なイベント等を通じて、その効果もところによって濃淡があると思いますが、だいぶ認知されてきていると思います。そういったこともありまして、我々自転車関係の施策を進めておりますが、各地域からナショナルサイクルルートを目指したいという情報がたくさん入ってきております。

屋井先生にお世話になりまして、第3次自転車活用推進計画が案まで取りまとまってきて、大体形が見えてきているということでありまして、これまでのやり方といったしましては、推進計画の期間内に一度、指定の機会があるということであります。具体的に、我々としては、計画が決定してから、審査の状況を見て、目標としては今年の夏ぐらいに目指せたらなと考えているところでございますが、いずれにしてもそういった形でいろいろと目指している候補も多数ありますし、これまでの知見を踏まえたフォローアップであるとか、今後の進め方についてでありますとか、盛りだくさんの議事となっておりますので、たくさんのご意見を頂戴できれば思っております。よろしくお願いいたします。

事務局：富山審議官、ありがとうございました。続きまして、屋井委員長より一言ご挨拶をお願い致します。

屋井委員長：年度末の大変忙しい中で、今日は全員参加ですね。今日はどうもありがとうございます。今富山さんからもお話がありましたけども、今回3回目で、私の記憶では最初の計画は3年間だったんですよ。7年目ってことは、5年5年でやってこなかったと思うんですね。そういうこともあつて、2回目と1回目は比較的短い期間で審査をしたんですね。世界に誇れるサイクルツーリズムを牽引する日本のルートを、という志のもとでやっているということでありますので、来年Velo-city2027も愛媛で開催されるということもありますし、そのときに間に合わないとしても、

計画としてここまでナショナルサイクルルートを盛り上げていくんだという、そこまでしっかり示せるということは大変重要なことですので、ぜひクオリティを上げていく取組を行っていただけるような仕組みを検討していただけると大変ありがたいなと思います。

前2回は短い期間でやったということもありましたが、私が見るところ、自転車活用推進本部は極めて限られた精鋭部隊で自転車に関わる様々な政策を一手に引き受けてやってきていまして、最初の3、4年目は本当にものすごく大変だったと思うんですよ。その中でよくこういうナショナルサイクルルートの仕組みを作られたなど、本当に敬服するところでもあります。であると同時に、今回5年空いて3回目、これからの未来のことも改めて考えるいい機会ですから、従来のルートが取り組んでいただいているのもよく分かるんですが、そこもしっかりと見直し、レビューもさせていただき、そして何より、せっかくナショナルサイクルルートになってもそんなにどうも国全体としてアピールが足りてないというのも多くの機関が感じるところでもあるでしょうし、名前をもらったけどその後、というのをしっかりとやっていかなければいけないというタイミングだと思いますので、そのあたりも含めて多様な議論になるとは思いますのでよろしくお願いします。

事務局： 屋井委員長、ありがとうございました。それでは、報道関係者におかれましては、これ以降のカメラ撮りについてはご遠慮いただくようお願いいたします。各委員の皆様のご紹介については、配席図をもって代えさせていただきます。これ以降の議事進行については屋井委員長にお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

2. 議事

屋井委員長：ではお手持ちの議事次第（1）のフォローアップから進めたいと思います。では、事務局から説明をよろしくお願いします。

土田参事官：自転車活用推進本部の土田と申します。資料1に基づきまして、議事（1）の①から説明をさせていただきます。会議室がタイトで大変恐縮ですが、その分密に議論させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず、おめくりいただいて1枚目、こちらは復習でありまして前回からもう5年空いてしまいましたが、令和2年度の第1回目の審査委員会で、当方がお示しした資料でございまして、今後のナショナルサイクルルートのフォローアップの手続きをこうしたいと、お示しをさせていただいたものでございます。やはり指定した後もそのナショナルサイクルルートにふさわしい水準をクリアしていただくという観点で、きちんとフォローアップをしていきたいと思いますとお示しをさせていただきました。各6ルート、現行ございますけれども、フォローアップを着々と行っていただいているところでありますので、その状況をご説明したいと思います。

1枚飛んでいただきまして、概要が3ページ目、4ページ目にございます。1次指定の3ルート、2次指定の3ルートでございます。太平洋岸については距離が長く、各県にまたがるものですから、それぞれの県ごとの状況をお示ししてございます。横につけている項目につきましては、それぞれのナショナルサイクルルートの要件、主なものについての状況でございます。走行環境、受入環境ということで分けてございまして、一番大事だと思っている通行空間につきましては、1次指定ルートについては100%を満たしている一方で、2次指定ルートの皆さんについては2枚目の太平洋岸も見えていただきますと、もう少し足りてないところがあるのかな

という状況でございます。

年間の利用者数、一番下でございますが、まだ取れていないルートもございますけれども、やはりしまなみが一番多く皆さん来ていただいている状況でありまして、つくば、ビワイチがそれに準じて年間の利用者数が増えているところでございます。

それぞれ詳しい改善の状況ということで、5枚目以降に付けさせていただいております。見方といたしましては、指定した時に、先生方から今後の改善方針としていただいたものが、左側の指定時というところがございます。それらを評価項目ごとに分類しておりますのがこちらのページでございます。その中で、指摘された事項のうち必須要件に係るものについては一番左に赤い◎を付けてございます。全部説明しますと長くなりますので、優先順位をつける観点から、指摘の中で必須項目に係るものについて今回抽出をしながらご説明ができればと思います。

まず、つくばにつきましては、赤枠で右側に付けているのがその必須要件の指摘事項に係るものでございますけれども、つくばについてはそれぞれ○か△ということで、きちんとフォローアップが進みつつある状況かなと思ってございます。一部、ルートの安全性の中でマップで注意喚起しましょうということにつきましても、来年度中にその案内表示等々で設置完了予定という状況でございます。

また、2枚目、ビワイチでございます。こちらも必須項目に係る指摘につきましては概ね満たしているのかなと思っていますところでございます。

7ページ目、しまなみでございます。こちらも必須要件に係る改善事項については満たしてきているのかなというところでご確認いただければと思います。

8ページ目、トカプチでございますけれども、必須要件に係るものについては、特に大事な走行環境、15kmほどですが、もう少し頑張りましょうということで指摘をいただいているところでありますが、そのうち14.8kmということで、もう少し足りていない状況かなというところがございますので、引き続き我々も含めて、地元と一緒にこの整備に努めていかなければいけないという状況でございます。また郊外部についても388のうち378ということでもありますので、こちらももう少し頑張った上で、令和9年度に整備完了予定ということでございます。

富山は9ページ目、見ていただきますと、やはりまだ走行環境の部分で途上のところがございます。22のうち16、80のうち71というところがございますので、これも引き続き地元と一緒に取り組んでいかなければいけないという状況かなと考えてございます。また、案内看板等々については今後設置予定ということでございますので、その状況をきちんとフォローしていきたいというところがございます。

太平洋岸でございます。こちらは先ほどの総括表でも見ていただいた通り、まだ重要な走行環境について整備が十分に進捗してないところもございます。この太平洋岸については、トカプチ含め、第2次指定ルートにつきましては、16ページ目以降に別途、ルートと何をやったかについて代表的なものをお付けしているところでございますので、あわせて見ていただければというふうに思いますが、特に太平洋岸については凡例も含めてご説明させていただきますと、まず黒線のところが指定時から既に整備が済んでところ、青線については指定した後に整備が進んだところ、残りのピンクのところがまだ未整備の区間ということになってございまして、そのうち赤線にしているのが、外側線外側空間を十分に取らしようということで要件にも書いてございますが、その要件を満たせずになっているところ、かつ、この赤の点線ですけれども、やむを得ない場合は1mあればいいですよとなっております。

ますが、1mもないような区間については、赤の点線にしてございますので、つまりこの赤の点線については、この路肩の再整備あるいは道路空間の再配分を含めて、対応が必要となっている区間と見ていただければと思います。

ちょっと行ったり来たりしながらかもしれませんが、まず10ページ目に戻っていただきまして、この地図上にありますように、走行空間につきましては、11分の8、207分の153ということでありますので、もう少し引き続き頑張らないといけないというところがございますけれども、例えば千葉であれば、18ページにありますように、矢羽根の間隔を改善したりとか、そういった取り組みは順次進めてきているところでございます。

また、10ページの走行環境の安全性の一番下のところ、狭小幅員の橋梁、急勾配箇所について看板を設置しましょう、狭小幅員のトンネルを明るくするなど対策を検討しましょう、この項目については、それぞれのルートごとに該当するところがございますけれども、千葉においては、まず橋梁については設置完了。急勾配も設置中、トンネルについてもLED化を進める、こういった形で順次作業を進めていただいているところでございます。

神奈川県、11ページ目でございます。こちら、走行環境については19ページを見比べながら見ていただければと思いますけれども、72分の53、31分の12というところでありまして、引き続き改善を進めなければいけないという状況でございます。一方で19ページ、地図のところがございますように、こちら、矢羽根の間隔を改善したりというところを徐々に着実にやっていただきつつ、例えば、四角囲いでゲートウェイと書いてございますけれども、各種、各地に拠点となるゲートウェイをそれぞれ追加していただいているところでございますので、この受入環境の面では改善が進んできているのかなということで考えてございます。

静岡県でございます。静岡県も同様に、走行空間については93分の36、375分の304ということがございますので、こちら、まだ改善が必要かなと思ってございますけれども、20ページの地図でございますが、矢羽根の標準規格に変更したりであるとか、あるいは東伊豆町では路肩の幅員をきちんとこのような形で広げて確保してくれているところもあったりしますし、浜松でも自転車専用通行帯に整備し直したというところもございますので、徐々にではございますけれども進んできているところかなというふうに思います。また、ゲートウェイにつきましても、このように各地に設置していただいているというところでございます。

13ページ目でございます。愛知県につきましては、同じようにほかの県よりも整備しなくてはいけないところが少なくなってきましたが、まだ一部残っているというところがございますので、引き続きこちらと一緒に取り組まないといけないというところがございます。地図の21ページをご覧くださいと、実施した事項としては、矢羽根が足りなかったところにそれを表示したというところ取り組みを進めていただいているという状況です。

三重県、14ページ目でございます。こちら、郊外部について290分の253ということで、もう少し頑張る必要があるかなというところがございますのと、22ページ目、地図上でお示ししておりますのが、路肩の幅員を確保したところ含め3ヶ所お示しをさせていただいているところでございます。こちら、引き続き、取り組みを進めないといけないというところがございます。

和歌山県、15ページ目でございます。こちら、42分の11、281分の241ということでございまして、まだ改善が必要な空間が残されているというところがございます。

す。23 ページ目の地図でございますけれども、矢羽根を設置しましたという形で、実施した主な事項についてご紹介をさせていただいているところでございます。

以上が、指定時にご指摘いただいたところのフォローアップを、必須事項を中心に抽出してご説明をさせていただきました。また、24 ページ目でございますけれども、このほか通行空間の整備以外の取り組みの主なものをお示しさせていただいております。受入環境といたしましては、それぞれのルートについてゲートウェイを追加してもらったり、あるいはステーションを新たに整備といったところでありますとか、自動販売機で必要なキットを販売するような取り組みもしていただいております。

また、イベントについても、そのルートを盛り上げるために、あるいは周知を広げるために、そのルートを舞台にしたイベントをそれぞれ開催していただいている例が右側でございます。また、トラブル対応ということで、トカプチの例を挙げておりますが、こういった安全・安心に走れる環境をほかの機関とも連携しながら進めている事例でありますとか、移動環境の面では、地域の交通事業者と組んでサイクルバスを導入したりサイクルトレインを本格運行したりとか、それぞれ公共交通機関と連携しながら取り組みを進めている状況がございます。また、情報発信という観点で、しまなみではアプリを作ってルートマップを提供したりとか、ファムツアーということで海外の様々な関係者を呼んで実際に体験してもらって情報発信する、こういった取り組みを進めていただいているところでございます。

また、最後のページでございますけれども、屋井先生からのご挨拶の中にもありましたが、我々本部としても、このナショナルサイクルルートをきちんと世界に発信する、あるいは日本国内も含めて情報発信して知っていただく取り組みは大事だというふうに思っております。これまでにあった主な取り組みといたしましては様々な媒体を通じて、この NCR というものを知っていただく取り組みをさせていただいておりますのと、左下にありますのは、Velo-city を含めた国際会議で NCR というものを発信する取り組み、あるいは日本国内のイベント・催事において PR する取り組みを進めてきているところでございます。せっかく今 6 ルートありますので、その 6 ルートを連携した取り組みを合わせて民間の事業者と組んでやってきているところもございます。まだまだ足りてないところもあるかと思っております。NCR というブランドをさらに発信するための取り組みを、今後も先生方と相談しながら進めていければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

資料 1 につきまして、議事の (1) の①につきましては以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございます。では、ただいまのご説明に関してご質問ある方、いらっしゃいますでしょうか。

じゃあ私から最初に。これは今日、フォローアップについてということで、取組状況の説明があるんですが、次回以降含めてフォローアップについてどうやって議論していきますか。今日はどういうステージなのか、今後を含めて説明してもらえますか。

土田参事官：現行の仕組みですと、1 ページにありますように、計画期間内に 1 回やりましょとだけされていて、今回のフォローアップ、先生方に確認いただくのも 5 年ぶりかと思っております。果たしてこれが妥当なフォローアップの頻度なのか、というのがあるかと思っております。つまり、ここでまたご指摘いただいても、その結果を刈り取れるのは基本 5 年後になってしまったりとか、そのタームに限られてしまうという課題が

あるのかなと思っていますので、そのフォローアップの頻度についてもまた別の議題でご相談したいですが、制度をレビュー、改善する観点で、まず頻度がこれでもいいのかというのはご議論いただきたいと思っていますところですよ。

今日におきましては、現行の仕組みの前提になりますけれども、この5年間かけて各6ルートがやってきた取り組み自体が、果たしてオンザウェイといえますか、5年前にいただいたご指摘に沿ったものになっているのかという観点で、さらにこうしないといけないよとか、そういうブラッシュアップの観点でまずご意見をいただければというふうに思っています。

屋井委員長：はい。分かりました。今回の審査委員会は第2回、第3回と進みますよね。でも第2回以降この議論がされるかどうか分からない。そうなってくると、一応私の方から申し上げておきたいのは、5年前からまさに時間が経っていますから。5年前の時の議論は、1枚目にありますように、改善が見込めない場合は取り消しもあり得るという、十分に環境が整ってない中で指定をしましょうという事情があったんですよね。事情というのは、インバウンドもどんどん増えていくし、非常に期待が大きかったので、ナショナルサイクルルートになっていけるようなものであれば指定はしたいという国としての考え方はあったんですけども、ただそれに対して、インバウンドの方からみてちゃんと分かりやすい情報が伝えられて、走行が難しいところと、安全・簡単などころの違いがあることを理解してもらわないといけな。ただ、そういうことも含めて整備ができないとなれば、これは次の機会には、当時は5年後ということだったけども、その時には申し訳ないけれども取り消しを前提に考えましょうという、こういう議論だったと思うんです。

ですから、今日のお話を聞いていくと、私が一番気にしているのは走行環境で、よく知らないで行くのは良くないし、そういうルートを国がアピールしていくのはなかなか難しいと思うので、これで見るとトカプチの98%みたいなのはほぼ100%ということで、これは現行の基準でみて、現行の基準がいいかどうかというのも今後のテーマにはなるんだけど、ただ少なくとも過去の認定した時の基準で98%ならば誰が見ても劣っているとは言わない。ただ、それ以外の70%台や60%台のルートは、5年経ってもこのレベルだということを考えると、それは一定程度の判断をする必要があるんじゃないかと思うんです。

従来の経緯を皆さんご存じないから申し上げておきたいんだけど、それを全く議論せずに、いいですね、次のルートを指定しましょうというのは、多くの方に説明するときも、60%でもいけるんだとか、5年前は0%だったかもしれないけど、その場合は60%もがんばったねということになるんだけど、そのあたりが正しく伝わらないと良くない。私の立場としては、前回もここにいましたので申し上げておきたいと思います。

何%が駄目だとかいいとかという基準はないですよ。

土田参事官：定量的なものはありません。

屋井委員長：いかがでしょうか、どなたかありませんか。

楓委員：楓でございます。今の話とも重複しますが、すでに走行環境は合格というルートと、まだまだ課題があるルートを、分けて考える必要があると思います。その上で、走行環境が一定程度整えられているのであれば、次のフェーズは利用者の方が走行環境や受入環境をどう評価されているのかという、まさに利用者からの視点で評価し、課題の抽出も必要とおもいます。走行環境が良好ということであれば、それはほかのルートにも横展開できます。フォローアップの段階を踏むことが、ルー

トによって重要と考えます。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。

古倉委員：指定についての条件をご説明いただいたのですが、私の意見は若干違和感があるかもしれません。要するに、ここに書かれているルート of 取組状況は、いわば要件を満たしたかどうかという話でありまして、これ当然基本的な要件ですから重要なポイントだと思うのですが、さらに言いますと、要件の達成状況のみならず、例えば地域振興効果、経済効果、誘客効果、地域の知名度の増大効果、利用者が愛好家ばかりじゃなくて一般の方に広がったのかなど、どの程度効果があつたのかというレビューについて、どのように考えておられるかという点。これは後で申し上げたほうがいいのかも分かりませんが、なぜ今申し上げたかというと、例えばこういう要件を満たしていない、あるいは効果が低いということになると、要件を満たしていないから効果が低いのかという因果関係みたいなものですね、そういったものを伝えることもできるかもしれません。さらにいうと、愛好家以外の一般層にも及ぶような広い観光効果を含めて考えていく必要があると思います。これが1点目。

2点目は、これはさらに広がる話で大変恐縮なんですけども、地域住民ですね。要するに、その外からやってくる方々はよく利用していただいているかもしれない。しかしやっぱり、地域住民もですね、私よく言うんですが、来る人には自転車を勧めるけども自分たちは乗らない。ちょっとこれは本当の意味での誘客ではないんじゃないかと思うわけです。なので、1番目で申し上げたのは、外からやってきた人の効果。2番目は、地域の住民がサイクリングでどのように活発になったかという効果の測定。

さらに言うと、3番目なんですけど、各ルートの目指すコンセプトというのがあつたかだと思います。こういったものを実現したい、こういったものを楽しんでもらいたいという総合的なコンセプトですね。そういったものがどの程度達成できているのかという、満足度のようなものですが、そういったことをセットで取組状況を把握するのに使くと、要件を満たすことと効果の因果関係が明確に分析できると思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

高橋委員：古倉委員と重なっている部分がありますので異なっている部分をお伝えしたいと思います。各ルートで取組体制のところですか。特にゲートウェイですとか、サイクルツーリズムの目線で言いますと、レンタル自転車ですとか、ガイドツアーを行ったり、イベントをやったりというところで、地域の皆さん、ステークホルダーの皆さんが、ナショナルサイクルルートに対してどのように意識が変わり、地方自治体がこれを支援していくような動きですとか、民間事業者が協議会を応援していく、もしくは入ってくるというような動きですとか、例えばインバウンドというのはNCRに関する大きなミッションですので、そういった情報発信、外国人の受け入れ、あとは実際の販売セールスですね、そういったNCRのPRと一緒にやっていくというのは具体的なミッションとしてあると思うんですけども。できれば、何かこの辺の、Social Return on Investment、SROIと言いますけども、これは社会投資で道路とかやっていますので、民間の事業者もしくは地域の関係者、例えばJRさんとか、観光事業者、ホテルさんとか、飲食店、商工会、観光協会、そういったところの方々が、取り組みの中にはいわゆる協議会はあるとは書いてあるんですけども、どう見ても同じようには当然動いてはいないですし、強みと弱みがはっきり出ていると感じております。

ですので、いいところと弱点みたいなところを、各ルートが戦略としてやっていくということもありますし、こういったナショナルサイクルルートの審査の中でそういったところを定期的に見ていく。これ大事なコンテンツですので、そういったところを見ていけると、より一層 NCR の改善点ですとか、NCR の強みといったもの、あと新たに NCR を目指す地域に対して明確にこの事業の良さをアピールできるんじゃないかなと思います。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。はい、お願いします。

畑中委員：冒頭にあったように、前は5年前になると思うのですが、例えば、指定された時に一番不安点が多かったのが太平洋岸自転車道で、路肩が狭く、交通量が非常に多くて、通常のいわゆるサイクリストではない一般の方が走ったときにはなかなか難しいのではないかと。ここをナショナルサイクルルートとして認めていいのかという議論があって、確かあの時に、そういった危険箇所に関しては上級者に委ね、迂回するような別ルートをつくるということで指定を受けたと思うんですね。ただ、神奈川であったり千葉であったり、交通量が非常に多い地域の今の状況を見ますと、やはり「検討する」という表現に留まっている項目が非常に多く、ルートの細分化についてはこの後の議論になってくるかもしれませんが、いわゆる初心者の方が走れるような配慮については、ほとんどが検討中に留まっている状況で、それも「令和3年度までに決める」みたいな表現だったものが「令和8年度の段階で検討中」に戻ってしまっていたり、何かこのままでいいのかなというのが少し不安を感じるところです。

また、視察に行ったときに、インバウンド向けの多言語対応がほとんどなく、おそらく日本語が分からない方だったら切り抜けることができないのではないかなという指摘もあったと思うんですけども、今回のその追加項目の中にインバウンド対応というものがなく、やはり日本が誇るジャパンプランドとして出していくのであれば、日本語が分からない方でも走れるようになってこないとそのセールスもかけられませんし、インバウンドに向けてというチェック項目がないというのが大丈夫なのかなという。前回の視察のときには明らかな対応がなかったので、今後はそれに対応していかなければいけないよね、というお話しをした記憶があるんですが、そもそも項目としてないので。追加項目でインバウンドに対しての誘導であったり、あと、これから青切符問題もあり、おそらく右側通行の国から来る方が多いので、そういった日本のルールを間違わせないように、ルールをぱっと伝えるだけではなく、そういったものもしていく必要があって、そこがゲートウェイとか、そういったところに誘導機能がついてないと、ルールが守れない方々が増えてきて、地域の交通が不安定になってしまうとか、そういったところもあるのかなというふうに思います。まず、そのインバウンドと、あと検討中が続いているところに関して、少し不安がありました。

また、矢羽根などの表示について、見に行くとはほとんど消えてしまっている場合もありまして、特にその矢羽根などで自転車を守らなければいけない地域は交通量が多いので、矢羽根がはげて消えてしまうのが早いんですね。そういった、こちらから確認に行く機会がおそらくこの7年の間になかったと思うので、指定をした後、状況確認みたいなものが行われるような制度があってもいいのかなと。それは上から言うのではなく、お互いに歩み寄りながら、改善しなければいけないところを改善していくというところ自体が必要かなと思いました。

最後に、情報発信についてなんですけれども、本当に屋井先生からお話が合ったよ

うに少数精鋭でやってらっしゃる皆さんには酷なんですけど、せめてこの自転車活用推進本部のホームページでナショナルサイクルルートを紹介しているページで、各ルートに飛ぶと、ルートのマップが、デジタルマップが埋め込まれているところがあれば、何もなく画像だけのところもあって、おそらくここに行ってインバウンドの方が興味を持っていただいても、このルートを走ることができないレベルで止まってしまってるんですね。なので、情報量をせめて標準化する、全てデジタルマップに飛ぶ、公式サイトに飛ぶ。できれば耳障りの良いキャッチコピーではなく、こういったルートなのかというのが伝わるような入口を1個作らないと、なかなかブランド化というのが難しいのかなというふうに感じました。

7年前と違って、今かなりNCRも皆さんの羨望の的みたいな形になってきて、そろそろこのNCRももう少し戦略的に日本として売っていくフェーズに移らなければいけないと思うんですね。だからその部分も踏まえて、どうやってここをブランド化して、みんなに素晴らしいなと思ってもらえる商品に仕上げていくのかという視点から、ちょっともう1回、今回もその要件の見直しがありますけれども、議論をし直した方がいいところがあるかなと感じました。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す。はい、どうぞ。

宮内委員：太平洋岸自転車道のところ、必須要件じゃないんですけども、情報発信でルートの細分化について検討すると。太平洋岸自転車道は構想段階から言われてるんですけど、やっぱりまだ実現されてないんですね。1,400km 一気通貫で走るという人は本当に少ないので、やはりこれは早急にやっぱり導入して。実際に次に距離が長いトカプチ400は4つのステージ制を導入済みですので、やはりこれをぜひ最後に導入していただきたい。

それから情報発信の件でもう一つ、本部で作っている地域は全部様式が統一されていて分かりやすいんですけど、各ルートがそれぞれ作っている地図は様式がバラバラなんです。ある程度やっぱり本部の方でフォーマットをコントロールしていただいた方が、特にインバウンドの方なんかは、それぞれの地図が違うということはやっぱり非常に使いづらいし、サイクリングしにくい。ヨーロッパだと一つの出版社に地図を作るのを任せてそれで統一されるという状況もあるんですけど、そこまでもなくても様式はある程度統一しないと使いにくい。北海道は10のルートあるんですけどモデルルートは既に様式統一してあります。

それから、先ほどから出ているインバウンドなんですけど、インバウンドツアーで来る人については、数は掴めるはずなんです。ツアーの会社は限られてるし、宿泊施設を調べれば、ツアーの来訪数は分かるので、そういったことで要するに日本を代表するルートということでNCRを位置付けていますので、インバウンドがどれだけ来ているかというのは評価の大きな軸になると思いますので、ぜひそれも調べていただければと思います。

それから、これも情報発信なんですけど、実はナショナルサイクルルートは二重ルートが非常に多いんですよ。特に太平洋岸自転車道は伊豆半島、それから紀伊半島、三重県の区間、100km以上の二重ルートがあるんですよ。その場合、その難度差が非常に激しくて、ルートが異なると行程上1日以上変わってしまうということになるんですね。そういった情報が実はあんまり提供されてないので、現場で、例えば典型的なものが三重県の伊勢湾フェリーで鳥羽港に着いたとき右へ行くのか左に行くのか、左に行くと1日増えちゃうわけ。その現場には情報がないということなので、この二重、三重ルートについては、きちんとやっぱり業務提供をしていた

だけると良いかと思います。以上は必須条件じゃないんですが、情報発信について
のお願いです。

屋井委員長：ありがとうございます。山中委員よろしく申し上げます。

山中委員：ありがとうございます。先ほどからおっしゃっているように利用者評価というのは必要だというふうに思います。確か、前回5年前の会議でも、何らかのカウント数字を作ってほしいというお願いをしたのですが、残念ながら二次指定で数字が出ているのは富山だけです。さっきおっしゃったように、いろんな定点観測ができるはずなので、それを経年的に見て、やはり評価が上がっているということがすごく重要なので、これはぜひとも、アフターフォローでも結構ですので、さっきおっしゃったように道の駅利用者数ですとか宿泊客ですとか、あるいはいわゆるルート上のカメラなど、様々なカウントはできると思いますので、総利用者数を採るというのは大変難しいと思いますけども、それはぜひ調べていただきたいというのが感想です。

それから、さっきおっしゃっていた路肩が狭くて交通量の多いところはたくさん残されていて、なかなか対応が難しいんですが、いくつかのところはそれをマップ上に示して危険箇所として示しているというふうに書いてあったんですが、太平洋岸自転車道のサイトやマップを見てみたのですが、どこに書かれているのかよく分からなかったです。もし確認できているのなら、どこにあるのかを教えて欲しいです。私からはこの2点です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。はい、お願いします。

入谷委員：今いろいろ聞いたんですけども、特にルートの危険性とかを判断するためには、やはり実際に走ってみた方が、ここは危なかったとか、そういうのを作るのがいいのではないかという気がするんですが、そのあたりについてご意見を取るとするか、そういうことについて何らかの手段があるのかどうかを教えていただきたいです。

屋井委員長：どうもありがとうございました。最初の議題で予定を大幅に超えるようになった。今のお話、皆さんの議論は3つの観点かなと。1つ、大きなところは、このNCRの取組をそもそもどう改善していくかという観点で、本部あるいは地元の役割がどうあるかみたいな、大きな話です。それはどうしても今後の話として議論せざるを得ないですね。それから、少なくともフォローアップは、もともと指定の条件に対応したフォローアップ項目になっているから、それを超えることは今ここに示されていない。ただし、今回やれることはその枠の中なんだよね。すなわち、おそらく地元でそういうふうに表示しているから。これが要件ですよ、これを満たさないと駄目ですよと。それははっきりとお互いに分かっていることで、それがどれだけ実現しているかのフォローアップを今しようとしているので、それを超えちゃうのはいきなり辛いからね。

高橋さんは非常に重要なことを言っていて、そもそもナショナルサイクルルートは地域づくりと地域の将来のための計画なりビジョンの手段であると。それが手段としてどれだけ目的に対して効果を発現しているかをちゃんと調べなきゃいけない、古倉さんもそうおっしゃっていたけども。そこも今後考えなきゃいけないけど、それをフォローアップにいきなり求めちゃうのは辛いんだよね。あと、継続しなきゃいけない、定量的に測らなければいけない、データをどう集めていくか、これが3つめかもしれないけど、テクニカルなところも含めた評価の仕方については、個々に議論されてきて、残念ながら人手もないのか実現できてないし、地域の方々にも頼んでないところもあるかもしれないし。そのあたりを、継続的なと

ころを含めてどう評価するか、あるいはアピールに使っていくか。

色々いただいたのですが、まず議論しなくてはいけないのは、過去に認定した6つのルートに関して、指定時の要件がどれだけ努力されて、工夫されて、今に至っているのかというところをダイレクトに評価していく。そして課題があれば、課題に対してどう判断するか、考えるか。そうすると、個別に色々見ていくことになるかもしれないし。ざーっとみて、ああそうですか、はい終わりというのは違うという感じですね。ちょっと、そこらへんの前置きを言おうと思って、長くなってしまっ

て申し訳なかったんだけど。

土田参事官：ありがとうございます。まず、先生方のご指摘としては、今回の資料としてお示ししている、これまでの指定要件を満たしていない部分について、今後こうやって頑張ってくださいという指摘に対するフォローアップと、それはベースとなった上でそれを超えてより良い制度あるいはより良いルートにしていこうための取り組み、フォローアップをどうしていくのかというのに大きく分かれたかなと思っています。後者につきましては、今日、議事の(3)でも議論したいと思っていますけれども、7年ほど経って、制度自体を少し変えていく必要があるのではないかと我々も考えておりますので、ご指摘いただいた後者の部分については制度自体のレビューの中でさらにご議論いただければありがたいなと思っているところでございます。

まず、議事(1)のところでは、特に現行のレビューがまだできていないではないかという指摘もいくつかありました。山中委員からマップ上でどこに示しているのかですとか、畑中委員の方からは検討についての検討状況はどうなってるんだということだったと思いますので、せっかく地元も参加しておりますので、説明をお願いしましょうか。

屋井委員長：時間はあまりないね。

土田参事官：はい、分かりました。であれば、我々の方でもう一度各ルートに対して状況を確認させていただきまして、先生の方にお返しを別途差し上げる形でもよろしいでしょうか。

屋井委員長：状況というのが非常に曖昧なところがあってね。私が申し上げたのは、要件は単純化して示したので、その要件に対して、今フォローアップをしようとしているというのが一番厳密というか、フォーカスを絞ったアクションになると思うんですよ。それでとりあえず結構だと思うんですよ、今はね。そうすると、フォローアップする中で、整備が整っていないというところに対して、そのレベル感を100%って書いてあるけど100%って本当かというのを突き詰めることはないと思うんですよ。我々できないしね、全部見てというのは。でも、70%台とかなんとかというのはもう少し深く議論して、我々審査委員会としても、一定の責任を持てると言うのかな、外国人の方が来られたときを含めて、あるいはそういう対応が今後期待できるという確証がない限り、「鋭意検討しています」ということを改めて地元に言われたからと言って、それでそうですかというのはちょっと違うかなと思うんですね。5年も経っているし、新たな指定のタイミングなので。

なので、100%とか98%はおそらく皆さんそれでいいって言ってくれると思いますが、例えば80%台の場合に、残っているところがどれだけ困難を伴うのか、危険があるのかなどは実際に分からない。意外にそうでもないよと、確かに交通量もないし、というのものもあるかもしれないし、そういうことを判断することは全体的に必要ではないかと思っています。最後の地図にしてくれたところは素晴らしいので、こう

いうものをぜひ公表していく。本部としてもここは危ないよ、気をつけなければいけないよ、ここの間は30kmにしてね、というのは自分たちで判断できるような地図になりますよね、こういうのがあれば。今までなかったから。はじめて作りましたよね、この地図。こういうのを公開して見える化していかないと安全性というのは高まらないですから。危ないところ隠したら駄目でしょ、こういうのは。ちゃんと気をつけてね、と言えるデータがあって、公表されることは素晴らしいことだと思うんです。

ですから、追試的なところで言うと、今回の委員会だけで終わらせないというところは残るんじゃないですか。そういう判断をしていただければと思います。

土田参事官：屋井先生におっしゃっていただいたように、要件を満たしていない部分の状況が5年に1回のチェックでいいのかという点も含めて、少しレビューの仕方をご相談できればと思います。また、次の議題で説明したいルートの情報提供と、先ほど先生がおっしゃった、地図できちんとまだ残っている危ないところをちゃんと情報発信しましょう、というところも組み合わせながら、充実した情報発信もできるようになるかなとも思っておりますので、そこも一緒にご議論いただければありがたいなと思います。

屋井委員長：はい、そうしましょう。では次の資料の説明をお願いします。

土田参事官：では、資料2につきましても、前回の審査委員会の中で、3ページ目でございますが、振り返りとしておさらいを兼ねて資料を示しております。こちらも前回の資料でお付けしたものでありますが、力量に応じたルート選択ができるように情報提供がいのではないか、特に先ほど議論に上がっていた太平洋岸が長いので、県単位ぐらいに分けた情報提供をきちんと必要ではないかということがありまして、当時、我々事務局としては、そこをきちんと踏まえて制度を作ってまいりますと、宿題としていただいていたところでございます。今回それをご議論いただきたいということで、まとめさせていただきました。

5ページ目であります。検討の流れといたしまして、まずそもそも上中下なのか、3段階にするのか4段階にするのかという議論をしていただきたいと思います。そして、そのレベル分けに応じて、上中下のかに応じてどの項目を評価するのかということ踏まえて、どんなルールを作っていくのかのご議論をいただければと思います。

まず7ページ目です。まず、その4段階にするのか、3段階にするのか、何段階にするのかというレベルの数の議論でございますけれども、我々宿題としていただいていた中で、海外のレベル分けの事例、そして国内で民間の皆様が先行的に設定されている事例を勉強させていただきましたのが、7ページ目になってございます。大体フランスを除きますと、3段階に言い分けているのが多い状況でございましたので、それを見習って、8ページ目でございますけれども、レベルの分ける数といたしましては上・中・初の3段階でどうでしょうかというのがご提案の一つでございます。上級は専門的な知識、平均以上の体力、中級は基本的な知識、平均的な体力、初級はお子さんでも安心ができるようなサイクリングを始めて経験が少ない、こういったレベルに分けたらどうかということでございます。

では、どの項目を評価して3段階に分けるのか、そういう点でありますけれども、こちらも海外の事例、日本の先行する事例を勉強してみましたのが、10ページにありまして、まず多いのが、移動量に着目をして、その距離と獲得標高、その上りを繰り返したその上りだけ抽出した獲得標高が移動量でございます。

一方、走行環境といたしましては、勾配ですとか、幅員ですとか、自動車の交通量、こういった走る上での周りの環境を捉えている項目がいくつかございました。こちらフランスの例を参考にしつつ、NCRの指定要件を見ながら、全部で5つの項目を採用してはどうかということで赤枠で示させていただいており、移動量として距離と獲得標高、これは体力に直結する数字かなと思っております。また、走行環境といたしましては、やはり勾配がきつすぎるとそもそも登れなかったりしますので、最大の勾配というのはあっていい情報ではないかというところ。あとは走っている周りの環境として、自動車の交通量がどのぐらいあるのか、これは、NCRの要件としても1万台を基準としながら車道混在にしましょうとか、きちんと整備しましょうということでお示ししているところもございます。プラス、道路構造ということで、我々のNCRの要件でも専用道路であるとか、分離された通行空間は大事だとしておりますので、この道路構造も安全性、快適性に影響するものとして対応してはどうかと考えてございます。

では、それぞれについて閾値をどうするのか、基準値をどうするのかというところを11ページで考えてみたところでございます。こちら先ほどから出ているほかの例を見ながら考えてみたのが一番右でございますけれども、まず距離の基準値といたしましては、フランス、日本の例を見ても30kmというのが、初級と中級を分けるものとして多く使われているところでございました。では、上級と中継を分けるのをどこにするかという議論であります、ここはこれまで日本のジャパンエコトラックで用いられている80kmを採用してはどうかというのがご提案でございます。フランスも70kmというところで分けてございますし、おおむね80kmぐらいでいかがかなとご提案したいところでございます。

獲得標高につきましては、フランスとジャパンエコトラックが300という基準を設けておりましたので、300を上級と中級を分ける基準値としてはどうか。また、上級と中級につきましても、これもフランスとジャパンエコトラック、あとヨーロッパのECSも1,000というのが一つの基準でありました。やはり1,000mというのも、一般のサイクリストの方が意識する数字で多いかなという感覚も、事務局内でもございましたので、獲得標高は1,000という形で定めさせていただいたらどうかと思っております。また米書きのところでございます。また後で出てまいりますけれども、中級をさらに細かく見た場合の数字といたしまして、距離としてはフランスを参考にしながら50kmで真ん中を区切ってはどうか。獲得標高もECSヨーロッパを見ながら500というところで切りよく切らせていただければどうかというのをご提案したいと思っております。

また12ページでございますけれども走行環境といたしまして、最大勾配につきましては、あまり数字をきちんと出している事例があまりなかったんですけれども、フランス自体が5%と8%が概ねの基準値として当てはまるかなと。非常に困難が10%ですけど10%ってなかなか普通の方は登るのが難しいと思いますので、我々の案といたしましては、5と8をそれぞれの基準にしてはどうかと思っております。

道路構造と自動車の交通量につきましても、フランス、スイス、ヨーロッパそれぞれ数字があるところでありますので、ここはそれぞれの国の道路状況に応じて変わってくるところかと思っておりますので、13ページにお示したように、我々のガイドライン、さらにはNCRの指定要件、これを見ながら考えてはどうかと思っておりますのでありまして、まず初級については安全で快適な自動車利用環境のガイドライ

ンというのがございます。それに則っている部分については、初級にしてはどうか。ガイドラインに準拠はしてないんだけど、NCR の指定要件は満たしているものは中級にしてはどうかと。それすら難しいようなところについては、一部 NCR は NCR 要件を満たすように頑張りますけれども、このレベルの評価分け自体が、ほかのサイクルルートでも汎用的に使われることも考えておりますので、それ以外のものについては非常に厳しいということで、上級と評価してはどうかというところでございます。

では、それぞれの評価をどうするのかというところでございます。評価方法といましては大きく 2 つ、事務局としてはご相談したいと思っています。海外とかほかの事例ですと、その 2 つ、つまり移動量と走行環境を一緒に評価をして、1 つの評価として与えておりますけれども、事務局で議論している中で、移動量に関する評価と走行環境に関する評価を分けて考えた方が丁寧かもしれない、というところが出てきましたので、2 つご提示したいと思っています。つまり、それぞれ分けて個別にお示しをした上で、自分はここは体力的に走れそうだけれども、周りが車が多そうだからどうしようかなと思ってもらうようにするのか、それも一緒になって評価をすることによって分かりやすく 1 回で伝えるか、というところをご議論いただければありがたいと思っております。分ける考え方でありますけれども、先ほど申し上げた基準値を使いながら、走行環境が 30km、80km、そして獲得標高が 300、1,000、この数字を使いながら、16 ページのグラフのように、シンプルに分かりやすくプロットすることで取れるようにしたらどうかと思っております。

また 17 ページ、走行環境のところでありますけれども、こちらも最大勾配 5 と 8 の基準値と、左側にあるガイドライン準拠、NCR 準拠で分かりやすくプロットができて、初級から上級まで分類できるようにしてはどうかと思っております。

以上が案 1 で、分けてお示しする案で、案 2 がそれをマージして合体して評価するやり方でありまして、この際ちょっと気をつけたいなと思いましたが、中級の扱いでございます。中級がなかなか幅があると。距離としても 30 から 80、獲得標高も 300 から 1,000 という形で幅があるために、走行環境と一緒に評価したときにより適切に分類ができるように、中級を 2 つに分けて考えたかどうかというのが 18 ページの表でございます。

例えば、お子さんとか高齢者の方向けの中級と、それ以外の上級に近い方向けの中級と一緒に評価してしまうと正確に伝わりにくくなるのではないかと、思っております。このように 18 ページのように注記を 2 つに分けた上で、補正をかけてレベルを決めたらどうかというのが考え方でございます。

そのために、19 ページにありますように、中級を 50km と 500m に 1 回分けさせていただきます。ここも分かりやすくその点数化ができるようにプロットしてございます。その上で、20 ページでございますけれども、それを点数を補正するものとして、最大勾配と走行環境を入れてございます。最大勾配が 8% 以上であれば、厳しい方に寄せます。厳しい方に寄せてプラス 1 点が付くと。やさしいと点数が低くなっていくという考え方があります。走行環境についても、ガイドラインに沿ったものは優しくて点数が低くなり、逆のものは高くなるという形でありまして、それをマージして考えたときに、上級だったら 7 点以上、中級だったら 3 から 6、初級だったら 2 点以下という考え方であるところでございます。

ここで気をつけましたところは、18 ページに戻っていただきますと、中級の上の方から初級にいきなり落ちるとするのは避けたいと思います。というのも、初級

の方が初級だと思って乗り始めたときに、中級の上だった、つまりいきなり 50km 走らされるとか結構辛いかなと思いましたので、優しく見えすぎないように気をつけないとという観点で、点数を工夫してみたところでございます。つまり、19 ページで 6 点を取った場合であったとしても、最大勾配と走行環境で一番優しかった 5%未満だし、ガイドラインに準拠していたとしても 3 点になります。6 から 3 点を引いて合計で 3 点になりますが、その場合でも中級に留まるようにスコアを決めている、と見ていただければと思います。ちょっと分かりにくいですが、後でご質問いただければと思います。

まず、進めさせていただきまして、そもそも今申し上げた案 1 か案 2 をどの区間で設定をしていくのかということでありまして、海外の事例を見ますと、概ね 1 日で走行可能な距離を考慮して設定している場合が多いと。かつ、宿泊施設があったりとか、公共交通にアクセスが可能だったりということで、アクセスができたり休憩ができた上で 1 日で走れるような距離ということで設定しているケースが多いようでございますので、24 ページでございますけれども、我々も同じようにゲートウェイですか、あるいは交通拠点、宿を設定してくださいという要件がありますので、まずはそこを起点としていただいた上で、距離についてはルートごとに大体この区間であれば 1 日で走れるのではないかとこのことを決めていただく。そこで案の四角囲いで書いてありますけれども、初級の基準値 30km を一つの目安にさせていただくのがいいのではないかと考えているところでございます。

そこで、今申し上げた考え方を、既存の 6 ルートで仮に当てはめてみたのが、太平洋岸が長かったのが太平洋岸以外の 5 ルートで当てはめてみたのが 26 ページ目以下でございます。こちらぜひ委員の皆様の実際に走られた感覚ですとか、そういったものを見比べながら、案 1、案 2、どちらがいいのかとか、この設定の仕方がそもそもどうなのかという観点でご覧いただければと思いますけれども、例えば、トカプチ 26 ページですと、下から 3 つ目の区間については案 1 だと中級・中級になっておりますけれども、案 2 でそれをマージして評価すると初級になると。つまり走行環境が勾配が緩やかで、道路環境も良いというところで、中級から初級に変わっておったりします。

また、富山が 27 ページでございますけれども、例えば氷見から新港、一番上の区間ではありますが、案 1 だと初級・上級に分かれる。つまり、勾配も緩やかで距離もほどほど、獲得標高もほどほどなんだけれども、走行環境としてはちょっと車が多くて矢羽根混在だったりするということについて、案 1 は別々に示し、案 2 ではそれがマージされて中級で扱われてると、このような形になるかなと思ってございます。

同じように、つくばのりんりんロードですとか、ビワイチについて、あるいは 30 ページのしまなみについても、ご覧いただいてチェックいただければと思います。繰り返しでございますが、まずそれぞれの基準値についてどうなのかというところ。案 1、案 2 ということで、案 1 で移動量や体力レベル、走行環境レベルを分けて評価していただくのがいいのか、案 2 で一緒に分かりやすく一発で見せるのがいいのかというあたりを中心に、ご意見ご議論いただければ大変ありがたいと思っております。私からは以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それじゃいかがでしょう。これは宿題をやっているということなんだよね。そういうことでやってみましょう。まずはどうぞ。

宮内委員：私の意見としては、3 段階にして、案 1、要するに移動量と走行環境の評価 2 つを

併記する。どういうことかと言いますと、その方が情報量が多いからです。初級・中級・上級を総合すると分かりにくくなると思うんです。それで、どういうことかと言いますと、実は今、電動アシスト自転車の利用が増えているんですよ。それは、例えばしまなみジャパン、2,200 台のレンタサイクルを持っているところで、電動アシストの台数が 25%、利用率でいうと 50%。これを使うと、初級の人の中級になっちゃうんですよ。実は先週、台湾一周を私してきましたんですけど、その時にやっぱり電動アシスト自転車で 800 数十 km あるんですけど、標高差 500m の峠を 2 つぐらい超えて、アップダウンがたくさんある。初心者の人が電動アシスト自転車で全員完走しました。ということは、やっぱり全員中級になっちゃうということなので、情報量の点、電動アシストの利用が増加している観点からいうと、分けていただいた方がいいかなというふうに思います。

区分の方は、ヨーロッパのナショナルサイクルルートではみんな導入している手法なんですよ。分かりやすく言うと、東海道五十三次とか、中山道六十九次とか、どこまでいくかという目安がこれでできるわけなんですよ。これを導入しないと攻略できないし、それから部分利用も、ナショナルサイクルルートは「誰もが」という言葉が 3 回出てくるんですよ。ということは、部分利用も日常利用も当然含まれているという観点から言えば、この区分がされてないとやっぱりそれが分からないので、その区分されたところによって、この表の通り、難易度が全然違うんですよ。それをすることによって「誰もが」が実現するんじゃないかなと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。続けて。

入谷委員：区分の関係で、全て中級と上級というようなランク付けをしていますけども、例えばその走行環境、例えば専用道であるか、自動車がどれぐらい通っているかという情報、それからどれぐらいの体力なりサイクリング経験がいるかということと一緒にすべきかどうかというのはすごく疑問があると思います。ここのルートの特性として、こういう危険性というのか、専用道ではないし車多いですよという道路としての情報の提供と、それからこのコースはアップダウンがあったり距離が長いのでサイクリング経験が必要だという情報提供を 2 つに分けた方が良いと思います。例えばサイクリング経験がなくても、慎重に運転すれば行けるところもあるはずなので、そういうふうに複数の情報提供にした方が、より利用者としては使い勝手がいいのかなという気がいたします。

屋井委員長：ありがとうございます。大変重要な指摘かと思います。山中先生お願いします。

山中委員：さっきありましたが、E-Bike の考慮は本当に重要だと思います。しまなみ海道の場合は中級になっていますが、E-Bike を使えば初心者も実際に使っているので、それは考える必要があると思います。それから区分に対して、17 ページに走行環境の有り無しがあるんですが、含まれる距離のパーセントを考慮しないと、0.1% でも含まれればどっちかになっちゃうという議論がされているのかどうか分かりませんが、そこが気になりました。

EuroVelo の基準である ECS ですと、1%と 50%という数字を使って、例えば非常に危険な区間は 1%しか含まれちゃ駄目だとか、あるレベルだと 5 割含まれてもいいという基準が作られていますので、そういうのを考えたほうがいいと思います。

それから、EuroVelo の基準で 1 万台というのは確かに使われているんですが、1 万台以上で車道混在というのは、ECS の場合だと、上級レベルで 1%、中級・初級レベルでは含んではいけないとなっているので、ナショナルサイクルルートはそれを

許してるので、その区間はやっぱりもっとちゃんと示してあげないと、初心者が来て何だこれはみたいなことになってしまうと。実際に外国人が来て、こんな場所走れるか、みたいな話も時々お聞きしていますので、それはちゃんと情報として提供した方が良くと思います。

また、さっきの話にもあるんですけども、さらにそれを満たしていない、路肩もないという区間が残っているわけですので、それも含めて単に上級と書きちゃうのも気になっています。さっき話した、危険要注意区間みたいな表示が注釈として入るとか、注釈としてワンデーセクションの中にここには何%ぐらいまだ未整備区間がありますというのがちゃんと書いてあったほうが良いなというふうに思います。

屋井委員長：どうもありがとうございます。はい、どうぞ。

畑中委員：このレベル表示が、ナショナルサイクルルート限定なのか、それ以外にも適用されるのかによって違うなと思いつつ、拝見しておりました。私自身は、このレベル分けというのは、どこか見知らぬ場所に行って走るときにものすごく重要だと思っていて、ぜひ導入していただきたいのと、中級・上級といった区分けが、おそらく最初にそこを走る方がどこを走ろうかと決めるときにも、初級・中級・上級という、区分けでふるい分けをするというか、中級から選ぶ、上級から選ぶという形になってくると思うんですね。そうなったときに、そのルートがどれぐらい疲れるかみたいな観点で。例えば私が娘、小学校6年生の娘を連れて、電動アシストでいるんなどを走ったりするんですけども、何が疲れるかという、やっぱり路肩が狭くて交通量が多いとものすごく疲れるんですね。ものすごく走りにくいところを平らだから初級です、と言われてしまうと、初級で選んだのにすごく走りにくかったという体感になってしまう。総合評価でどれぐらいその道がアップダウンであったり、交通量であったり、いろんな要素で、初級の方、例えば高齢の方がE-Bikeに乗っていても安心して走れるのか。たとえE-Bikeであっても路肩が狭くて交通量が多いとすごく疲れるんです。なので、何かそういった、その方がどう感じるかというのがまず第一段階であるのがいいなと私は思いました。なので、マーヅする方向の方が私はいいかと。

ただ、それだけで全部こなししてしまうと、先ほどの議論の中にあつたように、言ったらものすごく上りがあつたとか、すごく距離が長かったとか、すごく違和感が出てくるということだったので、しっかりと情報を併記する、プラス、あつたらいいなと思ったのは、例えばレースだと、これは超級の上りですとか、上りについて長いとか、勾配がきついとか、そういったものの上りを評価する「級」があるんですね。例えば、その日本って上りが非常に多い国で、ナショナルサイクルルートに関しては上りが続くルートを避けますが、やはりインバウンドの方を迎えようと思つたら、上りがあつてすごく美しいとか、インパクトがあるということを紹介していきたい。そこに転用されるのであれば、やっぱり上りの評価があつた方がいいのかなというふうに思ったんですよ。そういったどういう上りが含まれるのか、獲得標高の数字で流されるのではなく、小さいアップダウンがあるだけなのか、普通と思つて一発で終わるのか、みたいなものでも多分違いますし、そういった表記みたいな、ただ中級・上級で終わるんじゃないくて、どういうルートですよというのが見てわかるような、ダイヤモンドなのか、あとその超級のような上りの評価があると分かりやすいのかなと思つたんですけども。

ここで例として出していただいたのが、例えば、氷見から新湊、27 ページが、33km・獲得標高 174m で中級って言われると、みんなどうしてだろうと思つてしま

うと思うんですね。でも多分、走行環境があまり良くて、走るとすごく疲れるとかそういったことだと思うんですけど、それが伝わるような併記があって、特に上りに関して、そういったときには、どういう上りがあるからここはしんどいんだよというのを書き加えていただくと、例えば走行経験のない子供を連れて行ったり、親を連れて行ったりするときに、ルートを選ぶ分かりやすい評価基準になるかなというふうに思いました。

先ほどから出ている E-Bike に関しても、ここで借りられるのか借りられないのかも大きく変わってくると思います。そこも併記する必須要素として、E-Bike だったらいいなというふうにジャッジできる、プラス、E-Bike が借りられるところがあるかないかということと一緒に書いてあげると選んでいただきやすくなるので、ざっくり体感で分けるけれども、なんでそうなるのかというのが一目見てわかるような工夫をしていただくと、すごく選びやすいと思いました。私からは以上です。

屋井委員長：ありがとうございます。お願いします。

楓委員：24 ページですが、市街地においてはルート进行分割して、そこに宿泊施設や公共交通機関にアクセスできるとありますが、これは市街地以外では考慮しないということでしょうか。30km であっても、先ほどおっしゃったように休む場所、たとえば道の駅があればさらに良いですが、施設があることが必要になるかと思います。これが市街地に限定されている意味合いを教えてください。

古倉委員：すいません、私はですね、サイクリストでない一般のママチャリ利用者としての意見を述べたいと思います。E-Bike の利用については、これを考慮に入れたものの初級・中級・上級のオフセット、あるいはそれが無い初級・中級・上級を分けるべきではないかというのが1点。2点目は、できれば初級・中級・上級が、サイクルルートの前提が1日サイクリングに使うということが前提であれば私の意見はないということになるんですが、例えば観光に行って、半日とか限られた時間の中で自転車を使うという方がナショナルサイクルルートを利用する、そういう初級のもっと下というか、部分的あるいは普通の観光客の方の段階もあっていいんじゃないかというのが2点目。そして3点目は、距離と獲得標高というのはやはり掛け合わせといいますか、単純にこれが四角で分かれていますか、斜めといいますか放物線といいますか、トータルでしんどさがあるので、単に距離や獲得標高だけで評価するものかなと思いました。

高橋委員：サイクルツーリズムの目線で考えると、稼げるマーケットはやっぱり家族です。地方で連泊していただける、もしくは1ヶ所、1ヶ所の宿泊地を変えて移動していただけるお客様。あとは、子供とお母さんもいたり、そういう家族、3人、4人、5人みたいな感じで想定していくと、例えばレンタカー利用だとか、JRの活用だとか、サイクルトレインの利用だとか、そういったものも効いてくると思うんですけども、やはりナショナルサイクルルートとして区分を示すというところは、地方のルート、例えばNCRになってない地域ルート、自治体でやっているようなルートも、上級・中級・初級みたいにNCRを模倣して案内していただくこともすごくいいと思います。

逆に地域側からは、ターゲットとなるお客様、やはり宿泊があるということで、E-Bikeがある、飲食店だとか神社・お寺だとか、自然だとか、歩くツアーであったり、サイクリングツアーだったり、バスを使ったツアーとかでも、観光地を巡るルートはナショナルサイクルルートがトレースされてなくても滞在したい場所なんですよね。いわゆるキャッシュポイントと、そこで滞在時間を超えてどうやって伸ば

すかということに寄与できるナショナルサイクルルートの表示といいますか、区間の表示。かつ地方のルートを、これはNCRとして情報発信するかしらないかは別だと思えますけども、多分ルートによってはゲートウェイや宿泊施設があるところは広域ツアー、例えばしまなみ海道だと島一周してみようかとかという方はたくさんいるんですよね。それは多分1回目2回目3回目。あとは宿泊の日数が多ければ多い。例えばヨーロッパ、欧米豪のお客さんなんかは、NCRが寄与する経済効果、インバウンドに対するブランディング、そういったものを具体的に示すことができると思います。

ということで、とはいえロードバイクですとか、マウンテンバイクだとか、ヒルクライムというのもありますし、例えば交通量の多いところ、あとは路肩の狭小区間が多く子供を連れて行くのが難しいところは、危険の表示みたいな、例えばオートバイのマップみたいなもの、今治のシクロツーリズムしまなみさんがやっているルート情報をすごく書き込んでいるマップがありますよね。NCRとしてやるのは別ですが、地域としてはぜひ何か取り上げていただけると、ニーズに合った情報がそこにあって自分の旅プランが組めるということになると思いますので、それはNCRと地域の情報をうまく差別化してやっていただければ。そういったものを推奨していくと非常にいいのかなと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございます。私もここで意見を言っておこうと思います。この資料を作っていただいたことはすごく良かったと思います。いろいろ調べていただいてどうもありがとうございます。私自身も改めて理解が進んで、特に12ページあたりのフランス・スイス・ヨーロッパ。交通量の判断基準がまったく違う。だから、日本が世界に誇ると言う場合には、一つは交通量をどう考えるかということをお我々としても理解しなければいけないし、本部としても理解しないといけないということがよく分かりました。その上で、入門、簡単に加えて、困難とか、非常に困難とか。上級という言葉で表現できないことを、ちゃんと外国では困難という言葉で表しているということもよく分かりました。世界に誇るということは、あんまりガラパゴスじゃ駄目なので、ほかの国の人も理解できる言葉にしなければいけないと。

それでいうと、私は2つに分けて、獲得標高と距離はいいですよ、これは体力に応じた初級・中級・上級で。ところが交通量や車道などの走行環境は、専用道があれば交通量はほぼ関係ないんだけど、その代わり車道混在の場合は交通量が高いなんてことは問題外ということだから、そこらへんのレベル感で、困難、やや困難、容易だとか、いわば初級・中級・上級の後ろに括弧付きで入れてもらうとか、その2つを併記する考え方でまとめるのがいいのではないかと、私個人は思いました。初級・中級・上級は残していいけど、それはあくまで個人の体力やスキルに応じた分け方であって、走行環境というのはもう1個別に作らない限り表現できないので、そこはぜひ分けてもらいたいと強く思います。

あとは、車道混在4,000台以下を初級に入れちゃうのはどうかなという感じがするので、そこは本当によくよく見ていかないと分からないところじゃないかなと思います。何十kmの区間の中には、一部そういう場所が含まれていて、上級というよりは困難とか、やや困難なところはその中の一部かもしれないから、そこが分かるように地図上で分かるように示すということが同時にないといけないなと思います。それを上級という言葉で表現してしまうと、情報としてはほとんどうまく伝えられていないなと思いますので。

土田参事官：様々なご意見いただきましてありがとうございました。まず、畑中委員からの指摘に、先にお答えした方がいいかもしれず、今回この基準自体はNCRを念頭に置きますけれども、きっとNCRとして国がレベル分けをした際にはほかのサイクルルートについても引用していただける箇所が増えてくるのではないかなと思っておりますので、できますれば、日本で走るときには同じ目線で評価されたものが、まずは判断材料として目に付く状態になるといいなと思っています。

その観点で、個別のルートごとにどんな特徴があるのか、気をつけなきゃいけない箇所はどこなのかは、当然地図上にプロットしていただいて、こまめな情報発信は必須だと思いますけれども、今回宿題いただいて我々事務局で議論して今日お示ししているのは、まずそのベースの考え方として、それこそいろんなルートがある中で、どのところが自分の脚力にあったのをまず俯瞰して当たりをつけられるようなベースの考え方をお示しできないかという観点でお示ししたものであります。なので、なるべくシンプルに分かりやすくという点を大事にして、入谷委員、古倉委員からも少し組み合わせ方とか考え方があるのではないかなというご意見もありましたが、なるべくシンプルに、各ルートでこれを評価して情報発信していただくこととなりますので、どの担当者が見てもあまり紛れがなく、プロットできて分かりやすく発信できる、レベル感に差がないようにしていきたいなという思いで作っているものであります。なので、繰り返しになりますが、個々のルートごとに、ここは標高がすごいきついがあるから気をつけてとか、ここはあの走りにくいから特に気をつけてというのは、今までもマップで記載していただいていると思いますし、それは丁寧に情報発信を別途プラスアルファとしてやってほしいと思っていますので、それは今回ベースとなるレベル分けをご議論いただいて決められた後には、そこも大事だということを合わせて今まで通り、各ルートの皆さんには行ってほしいと思っています。なので、ベースとしての考え方としてどうかという観点でご議論いただけると大変ありがたいなというところでございます。

それぞれ案1がいいのか、案2がいいのかというご議論の関連する中で、多分屋井先生ですとか、複数出ていたと思っているのが、交通量では体力に関するものと、走行環境に関するものは分けて表示した方がいいんじゃないかというご意見が多くあったと思うんですけども、畑中委員の方からは、別々も大事なんだけどマージがいいとおっしゃっていた。

畑中委員：私自身は、見て当たりを付けるというのはすごくいい言葉だなと思ったんです。これが自分に向いてるのかなって初見で選ばれると思うので、全部併せて、疲労度とか、巧みな人じゃないと走れないとか、初級・中級・上級という括りがあって、それを見たときに、ああそうか、こういう点があるからこうなんだなって、次に理解してもらえるといいなと。全部まとまって、混ぜて、混ぜた上でこれは初級、ファミリー向けとか、初級・中級・上級って言葉なのか、またインバウンドの方だと言葉が変わってしまうと思うので分からないんですけど、どれぐらいの慣れている方、どれぐらいの方が走ったらいいのかなという、総合的にポンとわかるような言葉になっていると、私達がルートを作る時とか、誰かに向けて作る時ってそういう形で作っていくので、私は混ぜていて当たりを付けやすい方がいいと思いました。

土田参事官：失礼しました。そういう観点だったのですね。案2だとより当たりを付けやすくなるかなというふうに思っている一方で、人によってはやはり、まず当たりをつける際も、体力と走行環境を別々に判断できるとありがたいという方も一定数いるので

はないかなと思ったために案1としてお示しをしていますので、そこはご意見をいただきながら、どっちがいいのかというのを決めていければありがたいと思っています。

また、古倉先生の方から、部分的に使う人もいるかもしれないので3段階よりも下の部分があってもいいのではないかという意見がありました。おっしゃる通りだとも思いますが、一方で我々考えておりましたのは、一応これはナショナルサイクルルートということで、サイクリング自体を目的にしていらっしゃる人向けのレベル表示として考えたものでありますので、基本的にはサイクリングで1日は長いかもしれませんが、一定の時間で景色を楽しんで文化を感じながら風を切って走ることに楽しみを見だし、それを目的にしていらっしゃる人向けにレベル分けというのをお示ししたいと思って作ったものでございますので、その目線で見いただければありがたいと思っています。

また、楓委員から、区分分けのところでも市街地というものがありました。我々の表現の仕方が少し不十分だったかもしれませんが、市街地以外の郊外部の区間も同じ考え方でやりたいと思っておりました。単純に市街地だと、より宿やゲートウェイが多く設定されているところが多いので、市街地という表現をそこに引きずられて書いてしまったところではありますが、郊外部・市街地に関係なく、何かしら休めるところ、道の駅からどこかのゲートウェイへという考え方の中で設定いただくことも考えています。市街地がミスリードだったかもしれませんが、考え方として郊外部・市街地関わらず当てはめたいというものでございます。

山中委員と宮内委員からはE-Bikeのお話がありました。確かにおっしゃる通り、E-Bikeで初級の方が中級者ぐらいの距離をこなしたり勾配がこなせたりというのはあるかと思っておりますので、それも踏まえますと、案1の方がいい、あるいは案2がいい、それぞれ考え方があるかと思っておりますけれども、E-Bikeの出現あるいは普及に伴って、どのようにこれを考えていくのかというのを、ぜひ我々としても参考にしながら議論したいと思ったところでございます。

加えて、E-Bikeがここで借りられるよとか、注釈として提示すべきではないかというご議論が山中委員からあったかと思っておりますけれども、そこはやはり、個別のルートごとの対応として、プラスアルファの情報として書いていただくところかなと思っておりますので、そこはベースの評価はこうだけれども、各ルートごとにE-Bikeの情報についてもきちんとインプットしてくださいというのは、併せて我々事務局の方から伝える時に気をつけたいと思っています。

高橋委員からは、それぞれ滞在時間ですとか、家族の観点があったかと思っておりますけれども、やはり交通拠点ですとか、宿とか、きちんとお金が落ちるところにポイントを設けて、休んでお金を落としてもらうということかと思われましたので、そこもきちんとプラスアルファの情報としてマップに書き込むなり、デジタルルートマップで提供していただくなりというのは、併せて伝えていきたいなと思っています。

また、屋井先生の方からの言葉使いの指摘がありました。これも案2にする場合は少しやり方に工夫が必要かなと思っておりますけれども、特に走行環境の言葉使い、海外の事例を含めて発信する際は気をつけるべきということだと思いますので、皆さんに情報発信をお願いする際に、併せてお伝えができるようにしたいと思っていますのでよろしくお願いしたいと思います。

屋井委員長：1点だけ確認しておきたいんだけど、初心者とか、外国人から来るよく情報が分か

っていないファミリー連れなど、そういう人たちが間違っただけの選択をしないような情報は重要だよね。一方で、上級者がもっとチャレンジしたい、一番苦しいコースはどこだという情報は自分で探すから、それに対してここが上級コースですよってわざわざ言わなくていい。サイクルルート全域に対して、これは上級、中級だというラベルを全部付けていく、そういうことを言った委員の方もいらっしやったかもしれないけども、それはメインの議論じゃなくて、メインの議論は伊豆半島みたいな、ちょっと運転誤っただけで崖から落ちちゃうとかなんです。そういうところはやっぱり危ないから、ちゃんと危ないよって、安全じゃないよということを伝えなきゃいけないんで、そういうことなんです。だから、ここはそういう問題があるところですよというのをしっかりと伝えられれば一定程度の意義があって、今日の議題(1)のところでもそういう箇所がないんですって言うのであれば、それはそれでナショナルサイクルルートということで100%になってなくても、残っている5%のところはこういうところですね、という理解ができればいい。一方で、その中でもし危ないところがあれば、それをちゃんと伝えないまま、いいですね、8割もできているからナショナルサイクルルートですね、とは言えないでしょうという。そういう議論の展開が前回もあったと私は記憶していますので、そこをフォローして、100%になってないんですけどここについてはこういう対応してますよというためには、もし危なくて直せないところがあれば、そこに来てもらわないようにしないといけない。その実力のない方に。来てもらっちゃって、来てもらったらもう帰れないというんだったらどうしようもないから。そういうこともちゃんと伝えることが重要で、そういう案内の提供であって、全てこの1,700km全部にラベルを付けてくださいということとは違う方向性だと僕は思う。その議論はどちらに向かいますか、というところをはっきりさせた方がいいんじゃないかって、今日のご説明と議論を聞いていて思いました。

土田参事官：ありがとうございます。一方で、我々、宿題として考えておりましたのは、今のご懸念を出発点としつつも、やはりそれぞれのルートについて、どういった走行環境なのか、どういった難しさがあるのかというのは、やはりその制度全体としてあってもいいよという考え方もありかなと思ひ、その制度を俯瞰して、一般的に適用ができる評価のレベルの考え方をまず考えたところであります。

特に太平洋岸自転車道みたいな厳しいルートがあるところについては、やはり走行環境の部分をきちんと情報発信しないといけないと思ひましたので、むしろ海外でマージして評価してるのではなく、別々にまず分けて、少し細かめに情報発信した上で、インバウンドの人にも当たりを付けていただくと。ここの太平洋岸がナショナルサイクルルートになっているけれども、この区間は走行環境として上級なんだねと。上級の考え方というのが、海外だと数千台とかすごい台数の数字が日本と違うわけですけども、日本だとこの4,000とか1万とか、結構厳しい環境で3段階に分けているんだという発信を統一的なルールでさせていただいた上で、プラスアルファのここは特に危ないですよとか、それらの情報については個別のルートごとに情報を積んでいただいて、走る前にまず自分で判断できる情報をきちんと提供するというところかなと思っております。

屋井委員長：一番最後におっしゃったところ、地域任せにしてたら駄目だということを我々も理解しておかなきゃいけないし、それを理解した上で、そこに対しての情報がインバウンドの方に伝えられていますと、それじゃ認めましょう、ということなら分かるけど、あとはもうやっというてください、どうなってるかも我々分かりませんという

中で、それで全体のラベル付けるからいいでしょうということではなくて。もちろん全体にラベルを付けていくのはやってもらっていいわけだし、一方でこの箇所、それはルートじゃないから。ルートだったら、出発地・到着地ってみんな違うでしょ。推奨ルートしか使わないというならいいですよ、上級だって。実際にはその中で一部を使うわけだから、どこに危ない箇所があつて、どこが整備されてない、あるいはどこが1万台以上の車があるかということが、箇所で示せなきゃ駄目だと思います、区間で。ルートじゃないと思う。それは、地域でやってくれるからいいんです、というのが今までだった。レビュー、今回のフォローアップって言ったって、それがどこまでできてるか我々全くわかんないから。

だから、外国人の方が来られたり、あるいは日本人の観光客の方が来られて、E-Bike 借りられるから乗ってみようと思って乗ってみる。ナショナルサイクルルートって言うんだから楽しそうだから行ってみようって行ったら、とてつもない交通量で、子どもさんと一緒におっかない思いついて帰ってくる、そういうことが起こってるんじゃないかなと思って、起こったままでいいんですか、ということのを5年前から問いかけている。それが全部対応できているのであればいいんだけど、今日のデータを見ると、60%とかもあれば、100%もあるけども、低いところもいっぱいあるわけだから、果たしてどこが本当に危ないんですかと言うことを理解しなければフォローアップにならないし、その時にここは危ないことが分かるからこういう対応をしています、本部としてもこういう場所をちゃんと理解した上でインバウンドの方に分かるように情報提供しています、ここを通行するのは上級者じゃないと難しいです、ということを伝えています、そういうことが区間としてちゃんと分かるようになっていくというのがレベル感として必要で。ルートと区間の違いをぜひ理解していただければ。

土田参事官：その区間というのは、最後④で申し上げた区間でしょうか。

屋井委員長：その区間じゃなくて、この40kmの中のこの3kmは危ないですよ、この箇所だけが危ないですよとか、そういうことをちゃんと伝えなかったら、40kmのうちの37kmは走れるけど、3kmを走るのが死に物狂いだったというんじゃない、これはやっぱり問題なんだよね。そこがあるよということを伝えられればいいわけで、ちょっとすいません、意見が合わないとかね、調整してるようで申し訳ない。そういう理解をしていただければなということ。

土田参事官：そこのプラスアルファの、個別に気をつけないといけない箇所、区間の整備の仕方も、ある程度本部の方で目配せしながら作っていかなければ、その発信の仕方を工夫しなきゃいけないかなということかと思います。

屋井委員長：非常に重要な議論ができていますが、次に行きましようか。

土田参事官：では、ここで各ルートの皆様は退室をさせていただきたいと思います。

次に、「候補ルートの選定」ということで、資料3に基づいて説明をさせていただきます。フォローアップのご議論についてはもう少しブラッシュアップする必要があると思いますが、地域の期待も高いものですから、次の第3次計画内に行われる新しい候補ルートについてもご議論をさせていただきたいと思い、資料を準備してございます。

まず1ページ目であります、どのように本部事務局の方で今回の候補ルートをお示ししたかというフローでございます。我々が把握している母集団といたしましては、モデルルートというのがございまして、これはそれぞれ地域の関係者から成る協議会を設置していただいて、サイクリング環境を整備するんだということで、

我々事務局の方に登録をいただいたモデルルートというものがございます。これが現行 117 ルートございまして、このルートについて、毎年度どんな取り組みしてすかというのをフォローアップもさせていただいているところでございます。これをベースに、我々の調査も含めてチェックをさせていただいた結果として、次のページにあるような 7 つの候補ルートを今回ご提示して、審査いただければと思ってございます。

まず、北からいきます。ふくしま浜通りサイクルルート、雪国魚沼ゴールデンサイクルルート、いしかわ里山里海サイクリングルート、フジイチ、わかさいくる、鳥取うみなみロード、あまいち、この 7 つでございます。わかさいくるにつきましては、1 つの項目を満たしていない状況であります。ここは 117 のほかのルートの取り組みよりはかなり進んでいると判断をさせていただいております。ただ一方で、満たしていない項目もありますので、今回、次のステップである審査に進めていただくのは、この 7 つのうちの 6、そしてわかさいくるについてはその状況を踏まえて来年度以降に改めて審査を予定したいと考えております。過去 2 回では行っていない進め方ですが、第 1 陣として 6 ルート、第 2 陣として 1 ルート、合計で 7 つの候補ルートとしてお示しをさせていただいた次第でございます。

その 7 つについて、少し詳しく申し上げますと、わかさいくるで満たしていない項目は、まだ着手もしていない状況でありましたので、ここを第 1 陣として扱うのは厳しいと判断したところでありますが、ほかの項目を見ていただくと、かなり高い水準で満たしているのも、わかさいくるについても候補ルートに挙げさせていただいてございます。

また、6 ルートの中でも、まだ案内表示、案内看板が 100% ではない部分がございますけれども、地元を確認をいたしますと、来年度中、令和 8 年中に全て完了できますというのがほとんどでありました。

そもそも、各ルートは何なのかということを次のページ以降でお示しをしてございます。ご案内の先生方も多いかと思っておりますけれども、福島についてはこのふくしま浜通りと呼ばれる海岸線を南北に通っているルートでございまして、ご案内の通り、東日本大震災の被災した地域も通るものであります。例えば、福島祈念公園、これは国も含めてですね、4 月 25 日に開園するものでございますが、この中をルートが通過していたりとか、その復興の様子も感じながら、海岸の綺麗な景色を楽しめるということになってございます。

フジイチについては、富士山 1 周ということで分かりやすいということでありまして、常に富士山を横に感じながら、ぐるっと富士五湖も楽しみながら周囲ができるルートということでございます。

さらに次のページ、雪国魚沼ゴールデンルートということで、海沿いが多い中で、内陸部でありますけれども、魚沼ということで米どころであります。夏と秋にはその田んぼの様子、緑から黄金色に変わる様子であるとかを一面に感じながら歩くことができたりとか、沿線の古い宿場町の街並みも楽しむことができる、こんな様子でございます。

石川については、まさに能登半島をぐるっと 1 周しながら、海岸の様子であるとか、さらには地震からの復旧の具合も感じながら楽しむことができるルートとなっていて、地元では里山里海ということで、それぞれ楽しむようなコンテンツが揃っていると、こんな状況でございます。

次のページは、鳥取うみなみロードということでありまして、鳥取県の海岸沿いを

東西に貫いている道路でございます。こちら鳥取砂丘ですとか、海岸の入り組んだ変化に富んだ様子を身近に感じながらサイクリングを楽しむことができると。さらには沿線にも、温泉であるとか、そういった観光施設も点在しているという状況でございます。

あまいちは、天草の一番になるんだと思いを込めたものが熊本県でございます。天草地域のこの沿岸部、北側の沿岸部を走ることによって、やはりその天草五橋と言われるような、小さい島々を橋で繋いでる様子を風を切って走るでありますとか、あるいは世界文化遺産、キリシタンのところが点在するところでもありますので、そういったところ、歴史的な風も感じながら走ることができる場所ということでございます。

最後、わかさいくるでございます。こちら福井県の若狭地域を東西に海岸線沿いに走るコースとなっております、リアス式海岸の変化に富んだ海岸線の様子ですとか、沿線にも食の美味しいところもあります。文化的なところも点在しているということでそれらを自転車で繋いで走ることができるということになっており、以上、事務局としてお示しをさせていただきたい候補ルートを7つで、そのうちわかさいくるについては、審査自体は第2陣として来年度以降に改めてお諮りしたいというところでございます。以上でございます。

屋井委員長：資料4と5も一緒に。

土田参事官：先ほどから出ておりますように、ナショナルサイクルートのレビューということで、そもそも7年経って、この制度について見直してみたいということで、3ページ目でございます、2ページ目は今までの経緯、3ページ目がお諮りしたい視点でございます。

例えば、右上にありますように、フォローアップの頻度は現行、計画期間内、原則5年に1回ということになってしまいますので、その頻度が適切なかどうか。さらには今、いわゆる公募によらない方式、事務局が候補ルートをチェックして、今回のようにお示しする方法ですけれども、この選定方法自体が適切なかどうかというところ。さらには指定する要件、今5つの観点を決めてございますが、見直すべき要件はないのか、追加すべきものはないのかというのをレビューいただけたらどうかということで、お示しをさせていただきました。

6ルートを審査いただいた上で制度のレビューの議論も始めたらどうかと思っております、資料5でございますけれども、まず今日お示しした候補ルートのうち、審査自体は4月以降、今まで通り審査委員の皆さんにも現地に入ってくださいましてチェックをいただくと。その様子をまとめさせていただきまして、夏頃に指定が目指せばいいなということで考えてございます。

わかさいくるについては、その達成できていない状況を見つつ、来年度以降に改めて審査をいただければありがたいと思っております。また右側のところですが、申し上げたレビューについて並行して、第1陣の指定が終わった後にレビューを開始させていただきまして、制度の充実改善に繋げていければと考えてございます。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す。時間がもう過ぎてしまって申し訳ないですけども、必要に応じてもう1回くらいやってもらったほうがいいかもしれないね。積み残しがあるからね。一方で、次の候補ルートについてはあまり遅れてもいけないので、今日の資料3でご説明いただいたのですが、従来のやり方からいきなり逸脱はできないので、従来と同様に、事務局から抽出してということですね。何かご意見あり

ますか。

宮内委員：いま資料3で、候補のルートを押見したんですけどね、やっぱり二重ルートがあって。例えばフジイチ、それからわかさいくる、ここに書いてある距離表示なんですけど、これはこの線を全部足した表示ということでいいでしょうか。

土田参事官：はい、そうです。

宮内委員：ただ情報としては、これショートカットできる道があるわけですよ。その情報を二重ルートの場合に入れていただきたいんですよ。要するに、急いでる人は、これ要するに湖一周なんですよ。それをいろんな事情で、体験悪かったり、用事があったりとか、ショートカットできるんですよ。そのデータをやっぱり盛り込んでいただかないと不親切かなと思いますので、それを入れていただきたいと思います。だからその二重ルートに関して情報の基準を一つ作っていただいた方が私はいいかと。禁止してないですしね。これからもまた出てくると思うので。それをショートカット含めて、何か評価基準を作っていただけると。

土田参事官：最短などの表現ですかね。

宮内委員：そうですね。あとはその表示ですよ。分岐点、合流点の。それはやっぱり非常に分かりにくいんで、例えば和歌山県には山ルート、海ルート分かれたところで、平面図を案内看板で出してるという、そのくらいやないと分かりにくいかなと思います。

古倉委員：この表を押見すると、例えば相当程度満たされるということですが、該当性について云々というのは今の段階で判断できないんですが、ちゃんと該当するというのを確認できればそれでよろしいんじゃないかと思うんですが。資料4の方ですね、世界に打ち出すコンセプトですから、分かりやすさというか、世の中になかなかないものなので、そういったものがしっかりコンセプトを入れていただいて。例えば福島ですと、東日本大震災を軸にしていると思います。フジイチは富士山。いろんな確度から眺めながら、それに付随して温泉がいろいろあるということだと思えますが富士山を軸にしている。これは社会的にみても分かりやすい。両方とも。そういったものはしっかり打ち出していただいて、これは今後の制度の検討にも関係するかと思いますが、ストーリーを世界に示していただいて、自然遺産もそうですが、コンセプトやストーリーを分かりやすく提供していただくことが1つ。

それから2番目が、さっきのレビューの話ですが、地域効果があったとかそういったものをしっかり見ていただきたい。もう1つが、自転車ならではの、つまり自転車で巡るからという。例えば富士山を自転車でぐるっと一周する。車でですと車を停めて定点観測になると思うんですね。自転車ならではの連続性で景観をずっと楽しむことができるという意味で、非常にその自転車ならではの意味が出ると思えますし、その他には自転車ならではの触れ合い、例えば福島ですと地域の復興を五感で感じることができるか、そういう自転車ならではのものを、やはりこれから検討されるときに、コンセプトの一環かもしれませんが考えていただくことが良いかと思えます。

今回、要件だけを見るということになるかもしれませんが、自転車ならではの、自転車だからこそという要素も付け加えていただきたいと思います。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。ぜひこの制度のレビューも議論しましょうね。「世界に誇る」だからね。魅力を高める一つに自転車があるという主従関係もあるから。はい、いかがですか。

高橋委員：これ全部の7つのルートに共通して言えるんですけど、ちょっと着目しているのが

協議会ですね。そういう歴史系だとか、ジオパークだとか、やっぱりこういう複数の、いわゆる滞在して、歩いて、例えば自然とか歴史とかジオパークとか、非常にたくさん入っているルートなので、テーマ性という話も先程ありましたが、ルートのやっぱりキャッチコピーみたいな、ぜひそれぞれのルートを紹介する Web サイトとか、横の展開といいますか、スポーツ・観光・文化みたいな、そういった情報が、やっぱり稼いでいただいて滞在時間を延ばしていただくのに非常に有効な手法だと思っています。

既にそちらの協議会が動いているので、NCR の方の協議会が皆さん取組体制はできているんですけども、そこまで実は入ってないですね。やっぱり同じ滞在するお客様が、インバウンドとか国内のお客様がいるのにあたって、あるものを活用といいますか、もったいないですので、どうにか情報の表示の仕方とかそういったものを、NCR 以外の各ルートの皆さんにお考えいただけたらと思います。以上です。

屋井委員長：ありがとうございました。時間がちょっとないですが、ご意見ある方どうぞ。

畑中委員：私自身は、この項目の中に、何て言うんでしょう、唯一無二だったり、景観だったり、もうちょっとその戦略的にナショナルサイクルルートの世界に打ち出したいなと思っていて、次の要件の見直しのところでそういった魅力度みたいなものを加えられたらいいなと。ただ、今回選ばれたところも、そもそもいろいろ持ってらっしゃるところなので、私としては異論がないというか、しっかりとそれぞれの存在も立っていますし、いいと思うんですが。今後、今おっしゃっていただいたようなプラスアルファの要素とかも、できれば横の繋がり、NCR 同士の横の繋がりも作って、みんなで交流しながら、どうやってここをブランドとして売っていくのか、どうやってお金を落とす仕組みを作るのかみたいなことを話し合えると、今ちょっともったいない状況なので、これを機に、もっと有機的に動けるようにしていけたらいいなと思います。

宮内委員：4 番のいしかわサイクルルート、昨年、復興応援ライドというのを走ってきたんですね、能登を。それで、ツール・ド・能登という 3 日間のサイクルイベントなんですけど、それができないんですよ。なぜかって言うと、今 1 日でやってる。宿が足りない。もう復興優先なんです。復興工事優先で、宿と飲食店がやっぱり決定的に不足しているんで、1 日しかできない。さらに、その復興応援ライドで落車があったんですけど、それはやっぱり震災で道路に段差ができちゃって、そこに前輪引っ掛けて転んじゃった。やっぱり復興途中なので、そこに関しては情報をきちんと提供していただく必要がある。いろんなところで、奥能登は復旧後ということなんですけど、その情報はかえって復興を妨げることになってはまずいと思いますのでよろしくお願いします。

屋井委員長：どうもありがとうございます。取組体制については、高橋さん言われたけども、今回の具体的にどんな取組体制なのか、行政主導で頑張っているけども、地元の体制を含めて、ちゃんと知りたいですね。○だけしか情報がないから。それから通行空間、これも今日多く議論になっているところだから、8 割といっても残り 2 割がどういう状況なのか、そこも今まで以上にしっかりと確認しないといけないので、そういうデータを地図上に落とせるようにして。

だから、次回がいきなり視察というんじゃなくて、何らかの、どういう状況なのかというのを改めてディテールの情報を知った上で、それから今日のフォローアップの宿題もあるから、そういうことも議論した上でやった方がいいと思います。次回の委員会をセットしてくださいね。

この6つプラス1については、そんなに今日のところは異論ないと思いますから、今までのやり方ですし、これはこれで続けていただけたらいいと思いますが、今言ったような評価するための情報提供についてはよろしくお願いします。

ということでよろしいでしょうか。はい、では資料にもありますが、次が4月という結果報告なんだよね。だから全部終わりましたじゃなくて、ちょっと今日の話も踏まえて、やりましょう。では、事務局にお返しします。

土田参事官：ありがとうございました。屋井先生、ほかの委員の先生方からいただいたご意見を踏まえて、スケジュールについても先生におっしゃっていただいたように、候補ルートの視察にいきなり行くのではなくて、もう一度審査委員会を挟んだほうがいいのではないかとということだったかと思いますので、その方向で考えたいと思います。一方でいろんな期待の中で早めに指定という声もありますので、もう一度早めに委員会を開かせていただき、現地の状況を勉強していただきつつ、レビューの方も深掘りする機会として設定できたらいいと思いますので、よろしくお願いいたします。

事務局：皆様どうもありがとうございました。本日の会議の議事概要や議事録については、委員の皆様を確認いただいた上で公表させていただきます。本日お配りしている中の資料2、資料3については、一部非公表のものが含まれてございますので、回収をさせていただければと思います。

また本日ご議論いただいた中で、引き続きの議論が必要だったという部分については、検討させていただき、ご案内させていただきたいと思います。

本日は大変多くの議事があり、時間もかなり超過をしてしまいましたけれども、長時間にわたりまして活発なご議論をいただき大変ありがとうございました。以上をもちまして、令和7年度第1回ナショナルサイクルルート審査委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

以上