

令和8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4月23日（木） 13：30～15：30

場所：中央合同庁舎第3号館 8階 特別会議室

1. 開会

事務局：時間になりましたので、始めさせていただきたいと思います。令和8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いたします。本日は、お忙しい中、会議にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。私、司会を務めます、国土交通省道路局の野村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

会議は各委員の机上有るタブレットを用いてペーパーレスにて行いたいと思っておりますが、機器の不具合等ございましたら、事務局までお知らせいただければと思います。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申し上げます。

富山審議官：ご紹介いただきました富山でございます。ちょうど1か月前にこの委員会を開かせていただきまして、今回またご多忙の中、委員の先生方にはご出席を賜りまして、大変ありがとうございます。今日は特に全委員の方が、しかも対面でという、我々こういった会議をしょっちゅうやっているんですが、なかなかいいシチュエーションなので、大変なご熱意を持って参加していただいていることを、改めて感謝を申し上げます。

今回は、前回様々ご議論いただきましたことを踏まえまして、継続として大きく2点でございます。1点目、サイクルルートに関する情報提供でありますとか、これまでに指定してきた6つのルートのフォローアップというところで、かなりご意見を頂戴したというふうに覚えております。いただきましたご意見を踏まえまして、やはり指定したからには、利用してくださる方が安心して安全で快適に走っていただけるということが大事だと思いますので、少なくとも情報提供の点については、ある程度の統一感を持って、どういった表示の仕方をしていくのか、そういった点について少し案を示させていただきますので、引き続きご議論をいただきたいというふうに思っております。

また、前回お示しいたしました、次回指定のナショナルサイクルルートの候補ルートでございますけれども、これにつきましては7つお示ししたところ、各ルートの地元でも、地方紙ですがかなり新聞に大きく出ているケースが多く見られまして、大変関心が高いと改めて認識をしているところです。第3次自転車活用推進計画が間もなく閣議決定という段取りに入ってきておりますので、その内容を実現するということもありまして、ナショナルサイクルルートがサイクルツーリズムを牽引する、あるいは、インバウンドを含む多くの方にサイクリングの観光を楽しんでいただくための、そういったツールになるように、各ルート協議会の皆様と共に努力していきたいというふうに思っておりますので、本日も皆様方から多くの議論を賜りたいというふうに思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局：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：新しい年度の第1回ということで、改めてということでもないんですけど、一言だけ申し上げたいと思います。この審査委員会は今回が3回目ということになります。これを言っちゃいけないんですけど、三度目の正直って言うつもりは全然なく

て、二度あることは三度あるみたいな面で言うと、前回とはまた違ったというわけじゃないけど、さらにそれを高めたといいますか、そういう取り組みになっていくことは、ぜひ望まれるところだと思います。そういう意味もあって、ちょっと丁寧なレビューなり審査なりということをお願いしてきたこともあり、短期間ではありましたが、今日改めて開催ということになりました。

個人的な感じではあるんですけども、諸外国を見ていると、自転車に対する取り組みのギアがかなり上がっている感じがありますよね。ですから、翻って、私はよくは知らなかったんですけども、日本の大規模自転車道の取り組みというのは、日本各地でかなり進んでいたけれども、ある時期、その費用対効果とか、いろんな面から批判を受けたりして、そのままになっているところもいろいろあるんじゃないかと思うんです。ただ、諸外国の状況を見るだけではなくて、日本の将来を考えたときに、過去に作ってきたインフラも、この機会だからより使いやすく、よりクオリティの高いものに改善していくとか、改修していくとか、グレードを高めていくとか、そんな取り組みが本当に必要なんじゃないかなと思っています。ナショナルサイクルルートがペンキを塗ったらそれで指定されますみたいなレベル感ですぐ取れましたということでは、もちろん地域の方々はそう思っていないでしょうけど、でもそういうものではなくて、やはりこういう機会にインフラそのものも世界に誇れるようにしていくという、そういうことであってほしいなと思います。そういう観点からもぜひ審査できたらいいなと思っています。よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。

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、どうぞよろしくお願ひいたします。

2. 議事

屋井委員長： はい、了解しました。それでは、早速、議事次第（1）ルート特性に関する情報提供についてということで、事務局からご説明をお願いします。

事務局： 自転車活用推進本部事務局の土田でございます。私の方から、資料に沿ってご説明申し上げます。

まず、資料1「ルート特性に関する情報提供」ということで、前回の委員会の中で、こちらについてもさまざまなご意見を頂戴したところです。そもそもは、ナショナルルートにおいて、どのレベルの方がどのような形で楽しめるのか、統一的な考え方のもとで示した方がいいのではないか、という問題意識のもとでご議論をさせていただいたところですが、前回いただいた意見、1ページ目の上の方にまとめてございますが、これを踏まえ、対応方針として、下の段に書いてあるような方向性が考えられるのかなということで、今回改めてご議論いただきたく存じます。

まず、評価自体、前回ですね、走行環境と移動量を一緒に評価をするのか、別々に評価をするのかということで案1、案2でご相談させていただきましたが、ここは別に評価した方がいいのではないかということで考えてございます。加えて、その走行環境については、やはりNCRを名乗る以上、きちんと情報提供をすべきであるという観点から、区間ごとではなく、むしろ注意すべき項目について、注意すべき

箇所、例えばマップ上で情報提供を行うような、そういった考え方の方がいいのではないかとということで、改めてご議論を申し上げたいと思います。

また、移動量のレベル表記、前は上・中・小ということでお示しをいたしましたが、こちらより伝わりやすくなるような形で、海外の事例も踏まえて表現を見直したらどうかというふうに考えてございまして、具体的には次のページ、2 ページ目です。今申し上げましたように、移動量と走行環境は、それぞれ分けて評価をさせていただくのはどうかというふうに思っております。そして、移動量については、上級・初級ではなく、体力レベルという形で表現をしたらどうかというふうに考えてございます。

加えて、走行環境につきましては、当該箇所、その危ない、あるいは注意喚起すべき箇所について、ピンポイントに統一したアイコンでもって表記をすると、こういう考え方でいかがかなと思っております。それぞれについて、もう少し詳しくご説明申し上げたいと思います。

4 ページ目をお開きください。まず、体力レベルについては、レベル 1、2、3 ということで、3 区分は変えない状況ですけれども、表現の仕方とその考え方を改めてお示ししてございまして、レベル 3 から平均以上の体力の方、レベル 2 が平均的、レベル 1 が家族でも安心。このような形で、体力レベルという表現のもと、お示ししてはどうかということが 4 ページ目です。

5 ページ目では、その評価の方法といたしまして、基準値の考え方ですが、こちらについては前回お示しをいたしました、それぞれの海外事例であるとか、国内の先行事例の基準値についての資料は後ろの方で参考資料としてもお付けしていますけれども、こちらは前回の案と変えてございまして、まず距離といたしましては、30km、80km を基準にしてはどうかというところ。獲得標高につきましては 300、1,000、こちらを基準にした上で、30km、300 以内であればレベル 1、80km、1,000 以内であればレベル 2、それを超えるものについてはレベル 3、このような形で体力の基準を距離と獲得標高でお伝えすることではどうかというふうに考えてございます。

では、この体力レベルをお示しする区間、セクションの考え方、こちらも前回と同じでございますけれども、6 ページ目に改めてお示ししているように、基本的には宿泊ができる場所であるとか、交通アクセスが可能な場所というものを拠点に置きながら、一日で走行できる距離を目安として、区間はセクションということで切っただけ、そのセクションごとに評価をそれぞれしていただくのはどうかというふうに思っております。

下の図がそんなイメージであります、ゲートウェイから走って、次の宿、あるいは交通拠点で一日で走る距離を目安にしますので、ゲートウェイから入っていただいて、そのまま帰っていただくのも可能ですし、ここで泊まって次の日、連続した隣の空間にチャレンジしていただく、こんなイメージも持っていけるかなというふうに考えてございます。

では、走行環境の部分でございます。こちら改めてご議論いただきたいところであります、8 ページ目を見ていただければと思います。先ほど申し上げたように、走行環境については、当該注意すべき箇所において、ピンポイントに統一したアイコンでもってお示しするのはどうかという考え方のもと、じゃあどんな情報を掲出すべきかという点について、先行事例を集めたものが 8 ページ目です。いろいろあったりなかったりというのはありますけれども、概ね最大公約数的に見てみます

と、左側にあります通り、勾配の情報は概ねほとんどのところ、交通量も比較的多くのルートが採用している。あとは、路肩が狭いであるとか、トンネル橋梁、危険ですよという注意喚起をしている事例もいくつかの事例で見られたところですので、こうした他のルートのすでに取り組みされている注意情報の出し方を最大公約数的に見てみますと、赤枠で囲わせていただいているように、勾配の情報と交通量の情報、路肩が狭いかどうか、そして狭いトンネルなのか橋なのか、このあたりの項目が特に走行環境として情報発信をしたほうがいい項目なのではないかなと判断をさせていただきまして、9 ページ目の形でその掲出する案の考え方をお示ししてございます。

まず、マップで表記する際には、体力レベルに応じて、線でその区間をまず引いていただく、レベル 1 からレベル 3。そして走行に注意が必要な区間については、そこを点線で表現をしていただいた上で、右側にあるアイコンを統一的に表示してはどうかというふうに思っております。その項目として右の通りです。急勾配については 5%、8%、そして 8% 以上かどうか。これはちょっと 2 つ分けた方がより伝わるだろうということで 2 つに分けてございます。そして、交通量が多い区間、これは 1 万台。基準値については前回もご議論いただいたような形で、現行の NCR の基準を踏まえて数字はお示ししてございますけれども、交通量自体は 1 万台以上かどうか。かつ路肩が狭くて交通量も多いところについては、外側ですね、路肩が 1.5m 未満、そして交通量も多いところについては別のアイコンで注意喚起するという考え方です。また、幅員が狭いような橋であるとかトンネルについても、別のアイコンでこのような形で示してはどうか。プラス、その他注意事項ということで、また次の議題でもご議論いただきたいですが、基準に満たしていないような整備をしているところでもありますとか、その他特に注意を要するなものについては、この「！」のようなアイコンとともに、その情報を追加で付記する。このような考え方ではどうかと思っております。

加えて、やはりせっかくいい空間があるルートについては、それをしっかりお示しすることで、そんないい空間があるならそこを積極的に選択して走ろうと思っております。左側③のところですが、車と物理的に分離されたところ、専用道みたいなところについては、この 2 重のルート表示をすることで、ここは快適に車に煩わされずに走れますよといった形で表示したらどうかというふうに思っております。

それを地図上にイメージとして落とし込んでみたのが、10 ページでございます。申し上げたように、まずマップ上で線を引っ張るのは、体力レベルで引っ張ります。近江今津のところから、ぐるっとブルーがありますけれども、これはレベルの 2 で、左下がレベルの 1 なのでグリーンになってございます。それで、グリーンのところとブルーのところ、それぞれ二重線があるところについては、これは分離された快適に走れる空間ということで、専用道路のところを表しております。そして、点線になっているところについては、注意が必要な区間ということで、それぞれ何の注意が必要なのかということをお示しをしておき、先ほど申し上げたように、交通量が多いのか、路肩が狭い上に交通量も多いのか、こういったところを表記させていただいているところです。

ちょっと細かいですが、勾配情報については、どちら側から登るかによって若干勾配が変わると思いますので、どちらで測ったかというのを、ちょっと※印で書いてございまして、こちらの場合は、反時計回りで登った場合に 8% 以上だったり 5%

以上だったりという表記をさせていただいているところです。今日、改めてご議論いただいた上で、このルールでいいのではないかとということでいただきましたら、NCR の皆さんにも共有をさせていただき、順次このマップ上に、同じルールでもって表記をしていくことで、NCR のブランドとしての質を担保しつつ、情報発信をしていきたいなと思っているところです。私の資料 1 の説明は以上でございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それでは、ただいまの資料 1 でありますけれども、いかがでしょうか。ご意見、ご質問があればお受けしたいと思います。

宮内委員：太平洋岸自転車道の愛知県と和歌山県の区間に、乗車できない区間があります。ご存知だと思いますが、要するに階段です。スロープはまあ使いにくいけれど併設されているが、乗車はできず押し歩きを強いられる。ですから、「その他注意事項」のマークだけだとちょっと分かりにくいので、階段のマークとかを—付加していただきたい。階段は実際に複数箇所存在しております。これは。要するに、例えば愛知県内の国道 42 号線から海岸を通る大規模自転車道にアクセスするところがかなり長い階段になっています。

同じく太平洋岸自転車道の静岡県内区間の 2 箇所で大規模防潮堤の工事が 5 年くらい続いているので、かなり長い期間迂回路を使うことになります。それから、候補に指定されたいしかわ里山里海ルートも、能登の区間で道路復旧工事による迂回路が予定されていると思います。迂回路の情報提供や表示ルールを設けていただくと利用しやすいと思います。以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。何件かご意見をお伺いしてからと思いますがいかがでしょうか。

楓委員：はいもしかしたら私前回早めに失礼したので私が認識していない可能性もありますが、レベルのところで E-Bike を含むのでしょうか。それとも E-Bike の場合はまた少しレベルが変わってくるのか、E-Bike の扱いを教えていただければと思います。

それから 2 つ目ですが、情報提供に関しては今回この 2 つに絞っていますが、非常に重要なのは、ゲートウェイにおいて、どれだけその NCR コース全体の情報提供や案内ができたりするのか。もちろん、ウェブ上で利用者が情報を入手できることも重要ではありますが、最低限、それぞれのコースのゲートウェイでの情報提供のレベルというの議論をする必要があると思いますし、コースによってはゲートウェイが設定されていないところもありますので、そのコースの総合案内の位置づけについても少し議論する必要があると考えております。以上でございます。

屋井委員長：ありがとうございます。他はいかがですか。はい、どうぞ。

高橋委員：サイクリングルートの、例えば上級者・中級者・初級者と 3 つ分かれているところというのは、非常に考え方としてはいいと思っているんですけども、地方のローカルで、サイクルツーリズム的な事業は過去いろんな地域でやられてまして、そのサイクルツーリズムでトレースされているルートというのは、交通量を逃げて、いわゆる地元の人たちが、NCR のゲートウェイ機能とかはまた別として、いわゆる風光明媚で優しくて地元の方がおすすめできるようなルートというのを設定しています。それとナショナルサイクルルートというのは、確かにルートとしては別の考え方で組まれていますけども、そういったものとの情報の整合性、接合性といえますか、接着部といえますか、ここからは例えばそういったルートであると。これ、地元の方にある意味協力していただくような形で、過去にやったことですか、前回の委員会の時にも言いましたけども、NCR、サイクリングルートの協議会だけじゃ

なくて、例えばジオパークだとか、歴史とか文化とか、そういったスポーツも含めたいろんな協議会で情報というのが動いているので、旅前でインバウンドの皆さんもそれが計画できるかというところは非常に大事だと思います。

あと旅中の、サイクリングする最中においては、それがしっかり気づける、いちいちスマホを見たりしなくても気づけるかどうかというところは、ここの重要な3つに分けるルートの考えだと思うので、その情報の気づきというところで、もちろん看板の形だとかそういうのもいいんですけども、できるだけ混乱しないように、旅前でも旅中でもそれがしっかり気づけるようなことを、どのように国なり地方で役割を認識していくかというところ。

地方性がすでに出ているサイクルツーリズムの情報というのは非常にたくさんあるので、そういったものを活かしながら、地方ルール、ローカルルールみたいなものを尊重しつつ、こちらの委員会でも、国としてもしっかりそれを認めていく。それらのいい事例をしっかり横展開で、既存の6つのルートもありますし、新しい7つの候補ルートにおいても、整備していくような未来が示せばいいのかなというふうに思っています。以上になります。

屋井委員長：どうもありがとうございました。山中先生どうぞ。

山中委員：つまらないところからですが、最初の1ページのところに、もうお気づきになっているかもしれませんが、「自転車交通量」と書いてあるのは、多分「自動車交通量」ですかね。「最大勾配・道路構造・自転車交通量」と書いてあるんですけども。1ページ目の下から3行目ですけども。というのが1つです。

それから、結構重要なのは、今回ワンデイトリップ、一日で行ける距離に区分していくということで、その区分する点のところですね。今、ルートにホテルなどの宿泊施設と公共交通という、この2つが書いてあるんですけども、多分レンタサイクルの場合、ここで返却できるとか、ピックアップしてもらえとか、そういうのは実際には現実的かなと思いますので、そういうのを記載された方がいいかなと思います。ゲートウェイは多分そういう機能を持つと思いますので、それを条件にして区切りをつけるということです。でないと、何もないところでここで区切りますと言われても結局は使えないということになるので、そこの条件は少しはっきりさせておいた方がいいかなと思います。

ゲートウェイが区切り点になるということが6ページにはあるんですが、最後の10ページのところがなんか不思議で、白丸の近江今津とか木之本が区切りの点かなと思うんですが、ちょっとこの図だとそれがよくわからないので、しかもなんかゲートウェイの緑の四角が全然違うところにあるので、ちょっと例として不適切かなと思います。ゲートウェイを区切り点にすべきじゃないかなというふうに思っています。あと、この区切りの点のところの名前はもう少しちゃんと考えた方がいいのではないかなと思います。ここはすごく重要なポイントになると思います。宿泊をしたりすると思いますので。

これはイメージなので、実際に作られるときには、当然この区切りになるポイントについてどんなサービスがあるかというのは表記されると思うんですけども、少なくともさっき言ったように、宿泊ができるのか、レンタサイクルがあるのか、あるいは、それを持って帰れるような公共交通があるのかみたいなことが、この白丸の点でちゃんと表記されているということは結構重要だと思いますので、そこの表記の例もぜひここに入れていただければと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。どうぞ。

古倉委員：古倉でございます。4 ページ目ですね、レベル 1、レベル 2、レベル 3。ちょっと基本的なお話をするようなことで大変恐縮ですけど、私は自転車と健康についての文献を勉強させていただいたりしていますが、このレベル 1、レベル 2、レベル 3 が、例えばスポーツ医学のご専門、あるいは身体活動基準等のいわゆるスポーツ系の立場から、どのような形で設定されるかというのは、ちょっと検証された方がいいんじゃないかと思います。そもそもの話で大変恐縮ですが。

例えば、電動アシスト自転車に乗るというのは 3METs という運動量になりますし、細かい数字は忘れましたが普通自転車ですと 3.5METs とかですね。その METs というのは運動量になりますので、それに相当するのがどのレベルなのか。例えばロードバイクですともうちょっと上のレベルになります。そういう METs みたいなものを、要するにデータに基づいて、このレベルがどの程度かというのをちょっと検証して、例えば個人がこれパッと見て「平均以上」「平均的な体力」、こういうふうにと考えると、どの程度のものを想定したらいいのかという、具体的な例示みたいなものがあるともっといいのかなと思います。これ、専門の方ばかりが見られるわけじゃないと思いますから。

また、特に私として高齢者という立場から申し上げますと、レベル 1 のところですね、子ども連れの家族と書いてありますが、高齢者とか体力の弱い人でも安心安全に走ることができますという、その辺の最低限具体的なものを入れていただくと、より分かりやすくなりますので、今のさっきのことも含めて検証していただければありがたいと思います。これが 1 点でございます。

それから、5 ページ目なんですけど、距離とそれから獲得標高、これ前にもちょっと触れましたけど、例えばこの下のグラフでレベル 2 を見ますと、80km で、獲得標高 1,000m の両方を満たすということになると、相当な力がいると思うんですね。それぞれが別々に評価されるということではありますけれども、やはりこれ、距離とそれから獲得標高の兼ね合いの問題ではないか。これはさっきのスポーツ医学のご専門、あるいはどの程度体力を使うかということの運動量にもよると思いますが、ちょっとその辺を配慮されるとより分かりやすくなるのかなと思います。この 1,000m、80km は、なかなか中級者でもしんどいかなというふうに思います。レベル 1 でも 30km、300m 両方を満たすということになると相当な体力がいると思います。

それから、9 ページから 10 ページになります。注意の書き方ですけど、急勾配区間というのが出ております。5%から 8%、こう書いてある。サイクリストですと分かると思いますが、一般の方がこれを見てどの程度の坂なのかというのは、例えば私の体力で何 METs の運動能力でもっていけるのかと、自分の体力でどの程度これできるのかということをもう少し丁寧に書いていただけると分かりやすくなるのではないかと思います。特に高齢者がどの程度いけるかと、高齢者というのは階段ではなくてやっぱりエスカレーターを使いたいとか、そういうやっぱりそれぞれ体力程度において勾配というのはあると思いますので、ちょっとその辺の表示を丁寧にしていただけると、一般の方が理解できるのではないかなと思いました。とりあえず以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。はい、どうぞ。

畑中委員：畑中です。今のレベル 1・2・3 の区分けのところでご相談できたらと思うのですが、たとえば E-Bike を使ったとしても、自転車に一般の方が乗るとかなりお疲れになるようで、私の経験からいくと、50km 行かないコースで E-Bike を使ったとして

も、かなり皆さんゴールの頃にはヘトヘトになられているという印象です。なので、35kmと78kmが同じレベル2というのは、私の感覚の中ではちょっと違うかなと。これも、この区画分けに距離が大きな要因を持つということは、例えば、短い距離の中のコースで区画分けをする場合は、このビワイチみたいに30kmレベルになります。今回候補になっている石川のように、500kmを超えるようなところだと、もしかしたら80kmくらいの区分けができるのかもしれない。その距離の区分け、ここからここまで分けていこう、レベルいくつのコースを作ろうというのは、地元で託されるものなのか、そのどこに託すのかというのがまず1個あるなど。何よりも一番大切なことは、この情報をご覧になった、サイクリストではない一般の方が、スタートして安全にゴールができるかどうかということだと思うんですね。ごく普通の知識がない方がこれを見て、自分に合ったコースを選べるかどうかということこそ第一の観点に基準を設定された方がいいと思っています。たとえE-Bikeを使ったとしても、距離が長いものはかなり皆さんお疲れになります。なので、私の感覚では80kmまでが同じ枠の中というのは厳しいかなと。

あと、この文言にも「ロングライドの経験が一定程度ある人が安心安全に走ることができる」となると、日本の人口の中で1%いるかいなかぐらいだと思うんですね。やっぱりナショナルサイクルルートって一般の方向けのものだと思うので、日常的に運動を取り入れているぐらいの方が走りきれるレベルというのが、平均的な体力のところにあってくるのではないかなと思います。

自転車を使った旅を一般の方としている立場とすると、やはり疲れてくると皆さん注意力が落ちてきて、後半転んでしまわれたり、危険なシーンが出てきたりします。なので、私の立場からは、もう少しこの平均的な体力というのが、サイクリストではない一般的な方に合った基準になってくれたらいいのかなというふうに思いました。なので、ちょっとこのレベル2の枠を少し見直すと同時に、区画分けをどなたがされるのかということも、ちょっと合わせて考えていただけたらいいかなというふうに思いました。

また、ビワイチのコースをイメージであげていただいて、おそらくこれは走行環境に関する注記というところに特化して書かれたもので、本番はもっとそのゲートウェイ情報とか書き込まれると思うのですが、いろいろ考えてみて、この形式のイメージ図において、一番問題が出てきそうなのは、太平洋岸自転車道の神奈川、千葉かなというふうに思っています。おそらく神奈川と千葉の、路肩がすごく狭くて交通量が激しいところ、あそこをごく一般のサイクリストではない、ハンドサインが自由に出せないような方が走って安全かどうかという基準で、私たまたまそこ2つとも審査員だったんですけれども、ここは一般の方にはちょっと走らせるのは危ないかなというふうに感じたところでありました。そういうところも踏まえて、前回、その基準分けをサイクリストではない何の知識もない方がご覧になって、「ああ自分でも走れるな」というジャッジができるよう、そのジャッジしやすい情報をまとめていただくために、いろんな交通量とか、そういった情報も踏まえて、「ここは初級の人でも安全に走れます」というのが、目で見てパッと判断できるものにまとめていただけたら安心だなと思ったんです。

ただ、その不安要素があるのは、おそらく今の状況だと、太平洋岸自転車道の千葉、神奈川あたりかなとも思います。こういった極めて交通状態が危ない、あと千葉で砂に埋もれてしまっていて走れない地域もあったんですけれども、そういうその一般の方、ハンドサインが自由に出せて車とコミュニケーションが取れるわけで

はないような方が行っても、安全に走れるかどうかというような場所には、地図を見たら伝わるような形で、「！」がいっぱい続いてもピンとこないかもしれませんし、レベル1と書かれたら、走りやすい道だと感じて、現実の状況が伝わらないかもしれないので、何かその方に合ったルートが選べるような要素をまとめて地図にいただけたら今回の基準でもいいと思います。

ただし、そのレベル2の80kmは、確か海外の他の基準でももっと60kmとか70kmとか、短いところで海外を切られていたと思いますので、少しちょっと考え直していただけたら安全かなというふうに思いました。私からは以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。事務局にお答えいただく前に、自転車の議論はいつもいろんな意見が出てくるんですよ、常にね。だから、今日もすごくいろんな意見が出て大変結構なんです。ただ、前回からの経緯もあって、最初の議題で議論すべき論点をちょっと明確にさせていただきたいんですけども。

今やろうとしているのは、情報提供全般の話じゃないんです。情報提供、いろんなケース、いろんな人たちにどういう情報を提供すべきかという議論をしているわけでは必ずしもなくて、我々がナショナルサイクルルートとして認定したルート、あるいはこれから認定しようとしているルート、そのルートの中には、やはり注意を要する箇所とか、なかなか基準を満たせない場所とか、そういうものが必ず残っているんです。

そういう情報をしっかりと把握して、事務局としても国としても把握して、その上でそういう情報をちゃんと利用者に提供するという、簡単に言ったら危険箇所でもいいんですが、それができていないままに、また今後認定をしていくということにはちょっとどうだろうかということがあって、3回目ですからね。なので、ぜひ本部としても、国としても、認定したルートの統一的な注意事項みたいなことを、ルート特性って今名前にしていますけど、もっと端的に言えば注意箇所なんです。そこを示したいというのが一番だと私は思っています。

ただ、前回のご提案だと、その部分と、絹代さんの議論されているような、ルートとしての、体力レベルって今書いてくれているような、そういう意味での走りやすさみたいな、踏破しやすさみたいな、あるいはしにくさみたいな、それと一体的な1つの分類で示そうとされたのが事務局案だったので、ちょっとそれをやってしまうと、私が今申し上げたところがはっきりしなくなってしまう。よく分からないまま行ってみたらとんでもないトンネルとかとんでもない坂があったとか、そういうんだと、そのぐらい教えておいてくれよって。それだったらそこは注意したよっていうね、そのレベルの情報、これが分離されている方がベターだなという議論が前回上がって、それに対して今回提案してきていただいているわけです。

まずは、だから、すべての情報が入ってないんじゃないかとか、もっと分かりやすくしなきゃいけないんじゃないかというのは、これはまた別次元でちゃんとやらなきゃいけない話だと思います。これはもちろん地元、地域の方々と連携して、地域なりの分かりやすい示し方もあるだろうから。高橋さんが言われたみたいな地域ルートとの連携とか、いっぱいあるので、それはちょっと別次元だって考えて。我々が認定しているナショナルサイクルルート本体そのものの、条件を満たしていない箇所、ここをちゃんと明示しましょうという、そこに1つ大きなポイントがあるというふうにご理解をいただきたいと思います。

それに、今後はこの体力レベルの1、2、3を、前回もあるから重ねて、2つ持ってきているので、ちょっとそっちの方の議論と、厳密に言うとなんか分けて議論してい

ただけるとありがたいなと。だから、まずはこの危険箇所みたいところをこういうピクトで表していくという方針、方向性、中身、これについてご了解をいただけるか。あるいはこういうことにしたらいいとか。

私も意見1つあります。ちょっとこの場で言うてしまうとね、改めていろんな意見もお聞きしながらでもあるんだけど、路肩が狭く交通量も多いという、このダブルで効かせているそのピクトよりも、やっぱり、路肩が狭いというピクトがあった方がいかなと。そこに交通量も多ければ2つピクトを重ねて、併記というか並列して表示すればいいので。交通量っていうのは1万台という比較的多めの台数でもあるし、という気は強くしています。

はい、そんなことなので、ちょっといろんなご意見を頂いていて、私が先に言って恐縮なんですけども、総合的な情報提供のあり方ということではなくて、本当にナショナルルート上だけの危険箇所、これはどうだと。それからナショナルルートとしての体力レベル、これはどうだと。2番目の方で多くいろんな意見をいただいていますから、ここは事務局からぜひお答えいただきたいと。そんなところでよろしいですか。どうぞ。

事務局：ありがとうございます。それぞれご意見いただいたところでありますが、まずは屋井先生に言っていただきましたように、我々としても、今回お示ししておりますのが、ナショナルルートとして今後引き続き周知していくにあたって、危ないところもあるのにそれをちゃんとと言わないままおすすめてですよと来ていただいて、そこを走らせるのはいかなものか、という考え方のもと、その点についてはしっかりと統一的なルールでもってお示ししましょうということで、走行環境については別の表示として今回かけさせていただいているところでございます。

プラスアルファのその情報発信、それぞれご意見いただいた、例えばその階段の部分であるとか、迂回路の部分等々につきましては、それぞれの地域ごとにいろんな危ないところとか注意すべきところが出てくると存じますので、その部分はその他注意事項の中でそれぞれ書き込むなり、あるいはその当該地域の地図の中でしっかりと情報発信をしていただくということが、考え方として基本になるのかなと思っています。

つまり、NCRとして協調領域として、すべてのルートにおいて統一的に最低限示さなければいけないものを我々本部として決め、プラスアルファの丁寧な情報発信がそれぞれの地域でなされる点については、高橋委員からもありましたように、他の協議会の動きですとか、旅前、旅中、旅後、いろんな情報発信がなされているものをどのようにマージしたり、インクルードしたりっていうのは、それぞれのルートの特徴があってもいいかなと思っており、役割分担してもよいと考えているところでございます。

なので、どこまでが協調領域として我々本部でお示すべきなのかということを、ご意見があればいただきたいと思いますが、我々としては最低限危ないところはここなんだよという観点から、9ページに示しているような勾配の情報、交通量の情報、路肩の狭い情報、こちらをお示しをさせていただいているところでございます。

体力レベルにつきましても、かなり悩ましく伺っておりました。これも前回ご議論させていただいたように、海外の事例も今回参考資料でもお付けしていますけれども、フランスだけ4つで、他は3区分が多かったところです。区分分けを距離と獲得標高でしている例が多かったものですから、我々もそれに倣うのが良かろうと。

続いて基準値については、初級は 30 が多かったですし、中級が 60、80、120 それぞれありますけれども、今回 80 を取らせていただきました。この基準値については、畑中委員からありましたように、中級の幅が広すぎるというのはご指摘通りの部分もあるので、ここの基準値の考え方は我々の方でももう少し煮詰めないといけないとは思ってございますけれども、一方で、ある程度そのシンプルな考え方でなくて、まず考え方を統一的にお示しをし、あとは自分の脚力や行程に応じて選んでいただく判断基準としてお示しするという考え方もあるかなと思っているところでございますので、改めて我々の方でもこの基準値の考え方は勉強させていただければと思います。

その際、古倉委員からあったように、METs 等の考え方をどこまで取り入れて評価するかという点も、悩ましいなと思って聞いてございました。我々の勉強の範囲では、海外ではあまりその部分まで踏み込んだ例がなかったと思っており、シンプルに距離と獲得標高でレベル分けをして、あとは皆さんに判断で選択していただいているようなものが例として多かったと考え、今回案を示したところでございます。楓委員の方から E-Bike の関係を頂きました。今回この表記上は、E-Bike について分けて考えておりませんで、あくまで距離と獲得標高に基づいて、それぞれ自分は E-Bike だからここまで走れますとか、ロードバイクだからもうちょっといけるだろうということで、ある意味その利用者に委ねてしまっているところではありますが、利用者に判断材料を統一的な考え方で与えるという観点から、今は構成をしているところでございます。

その際、ゲートウェイで情報発信をきちんとやるということ。もちろんこれはきちんとやらなければいけないところであります。区間の考え方といたしまして、途中でご説明申し上げたように、ゲートウェイですとか交通の拠点、こちらをまず基本的な区間の区分として考えてございます。情報量がまだ足りないところがありますが、10 ページでお示ししているビワイチのイメージでは、この丸で書いてあるところは、ゲートウェイですとか交通拠点がまず何らかあって、ここに行けば宿が取れたりとか、交通拠点なのでそこから帰れたり、合流ができたり、そうしたポイントとして考えているところでございます。このそれぞれにおいて、当該ルートの情報発信をきちんとすべきというのは、我々としてもルート協議会の皆さんと一緒に取り組ませていただければと思ってございます。

ですので、屋井委員長にも言っていたように、走行環境の注意箇所の見せ方についてどうなのかという点と、あとは体力区分の考え方は分けて考えたいという点、体力レベルについて基準値がどうなのかという点は、我々の方でも考えさせていただきます、改めてご意見をいただければ幸いです。

山中委員 : 屋井先生がおっしゃったように、1 つはおっしゃるように推奨する立場、要するに供給者としての立場の品質保証みたいな話という意味ですね。そういう意味で、危険箇所とかをきちっと出すべきだというご意見だと思います。もう 1 つ、それを見て、使う側の立場から言うと、これは多分おっしゃったように、自分でプランを作るときに事前情報としてこれを見て、どういうところを走ろうかということを考えるための資料として、かなり活用される可能性が大なんですね。そうすると、ワンウェイで走る人もいれば、帰ってくるような人などいろんな形が考えられるので、いろんな人に対してちゃんと情報が提供されているってことが多分重要になってくるということで、絹代さんのおっしゃったようないろんな情報が結構出てくるかと思っています。なので、その 2 つに使われるってことは理解しておいた方がいいかなと思

ったのが1つの点です。

その時、最初におっしゃったこのワンデーセクションですけども、30kmをベースにするという議論ですけども、細かく切れてれば切れてるほど使いやすいんですよ、実際に。その区間の品質保証が高ければ高いほどその区間は大丈夫ってことになるんですよ。そうするとそこで止まれる、やめれる、あるいはそこで離脱できる、みたいな機能がないとその区切りになっていないということは、さっきおっしゃる通りで、それも一種のルート品質保証だと思うんですよ。そこで区切れますということですね。あるいは区切れないとしたら戻らなきゃならないということですよ。ということがすごく重要な品質保証の1つだと思うので、そこはちゃんと機能としてこういうことは保証されています、例えばレンタサイクルが貸せます、返せます、あるいは公共交通で戻れます、そういうことはすごく品質保証の1つだと思うので、使う側から見た時ですね。それがあって初めてそのセクションが区切れて、そのセクションが区切られたところが、かつ、さっき屋井先生がおっしゃったように危険区間を含まなければ、その人たちはその区間を安心して走れるということになるので、そのパッケージとして区切り点とその区間の中の危険区間をちゃんと明示するというのが、これの鍵だと思うんですね。

その区間がレベルがどれぐらい高いかってというのは、あんまり僕は気にしていなくて。30kmで区切ってやればもう全然問題ないわけですから。長い距離行きたい人はそれ3区間行けばいいんですから。そのレベルはあんまり距離で区切る意味がないような気がしています。きれいに30kmずつ切ってやったら、もうどんな形でも動けるよねって話になるので、あるいはその間に危険区間を避けた人がいればそこは行けないよねって話になるだけなので。そういう意味で言うと、獲得標高ぐらいで体力レベルが決まっていればいいのかなっていうのが感覚的なイメージです。もちろん帰れない、その間は何もないからもう80km行かないとどうしようもないですよ、というところは体力レベルが出てくるかもしれないですけど。ですから、実際の現場、地元の方できちっと帰れるような場所を作ってもらえれば、いくらでも区間はレベルは下がっていくということになると思います。

古倉委員 : その意味で今のビワイチの表記ですね。交通量が多いと一日に1万台といっても、大体初心者でどの程度のものが分からない、やっぱりちゃんと分かりやすくその十分注意していただくということが大前提になりますので、よろしくお願ひしたいと思います。以上です。

高橋委員 : 実際にこのルートで昨年オーストラリア人のドクターのツアーを開催して、お客様からの意見をちょっと共有したいと思ったんですけど。ビワイチはやっぱり日本で一番大きい湖ということで、皆さん行ったことのない海外のお客様から見れば憧れの場所であり、ナショナルサイクルルートとしてもすごく非常に価値のあると。そこに行ってみたいということで、ビワイチのエリアで3泊したんですけども非常に満足度がありました。

その後ですね、実は福井県の方の若狭湾サイクリングルートのゴコイチというルートに入ったんですね。これ同じ湖なんですけども、どう違うかというと、5つの湖がくっついていて、湖面に非常に近いところを走れる、いわゆる人口の少ないところ、交通量のほぼないルートを行ったということですね。お客様というのはやっぱり両方とも印象的で、ビワイチが交通量が多くて悪いというのではなく、歴史が見れたり街が見れたり、非常に良いところもあるわけなんですけども、つまりこういったルートでこういった違いを、しっかりお客様に旅前では分からないというところを

お伝えしたいですよ。行った後にやっぱりお客様はこういう違いがあって良かったということをしきりに言っていますので、この辺が僕たちもできれば、この30kmの区間は安全でかつ魅力がある、かつ危険箇所が少ないということ、逆に言いますと交通量が多くてやっぱり危険であるようなところ、初心者から見れば危険を感じるというところをどのように表示していくのかというところがこの看板のところだと思います。

私どもは別に80kmとか、そういう長い距離についての上級者向けの看板というよりは、どちらかというと30kmぐらいの距離で、それが30、30、30で繰り返して、安全でそういったところを狙ってお客様におすすめて、そこを楽しんでもらって、かつまたリピートしてもらおうというようなことを考えています。

入谷委員：レベルの定義の話でございますけども、レベル1で子供連れの家族でも安心安全に走ることができるレベルという言い方なんですけど、かなりその初心者でも大丈夫という印象を与えるわけでございますが、本当にそういうことになっているのかどうか、もしそうでなければやはりこういう定義の仕方はちょっとまずいのかなという気がします。

例えばその琵琶湖の例ですけれども、この緑の区間で近江今津の前が車の交通量が多いというようなルートになっておりますが、それからその下の路肩が狭い、橋梁トンネル等があるということでございますが、こういったところは本当に子供連れで安心して走れると言えるのでしょうか。それからその子供というのは年齢によってずいぶんイメージが違います。例えば幼児ならどうなのか、小学生で自転車に乗り始めた子どもでも安心して走れるのか、そういったところ、その取り方によってかなり広く取られる可能性がありますから、その辺のところは誤解を招かないようにちょっと言い方を考えられた方がいいのではないかという気がいたします。

それから本当に子供が30kmの区間、まあ26kmでありますけども、そういう区間が本当に走ることができるんだらうかと。そういった点でそのレベル1の言い方をもうちょっと、実態に合わせたような形で定義された方がいいのではないかというところを感じたところでございます。

畑中委員：今の山中先生の意見だったり、高橋委員とも今話をしてたんですけれども、その、何もこう長い距離で区切らなければ距離で評価する必要がなくなってくるので、30km台ぐらいをワンセクションとして評価をするという形で統一してしまえば、ご覧になる方からはその道が分かりやすいなと。10ページ目にビワイチの図がありまして、私はその横にある表がすごく分かりやすいなと感じました。私自身も、ちょっと先ほど言葉が足りなかったかなと思うのは、今回その「レベルとピクトで危険地帯を分けて表示する」という形でもう進むんだ、と思っていたので、そこに対する発言をしなかったんですけれども、今回それを受けるということで、こういった表があって、例えば勾配のレベルみたいなものがある、それプラス注意事項のピクトがこの30kmぐらいのセクションの中にどれくらい付いているのかというのが一目で分かれば、パッとご覧になった方が坂が多かったり交通量が多かったり路肩が狭かったりトンネルがあったりするんだなというので判断基準になると思うんです。なので、よりシンプルに、たくさんの知識がないような、自転車に乗ったことがないような方でもパッと見て、ここは走りやすいのかな、ここはどうなのかなと分かる図と、こういったピクトグラムがどれだけ付いているのかという表があるとすごくいいなと感じました。

屋井先生がおっしゃったように、「特に路肩が狭くて交通量が多いところはピクト

が2つあった方がいいんじゃないか」というのが、私もなるほどと思ったんですが、特に入谷委員からもお話があったように、「交通量が多いところを子供を連れて走れるのか」というのは、やはり私は、お子さんと走る機会がすごく多いので、いつもいつも考えているんですが、ここのピクトの数で判断できるようになってくれば、わりとその勾配だけにフォーカスして選べるので、私は都合がいいのかなというふうに感じました。私からは以上です。

屋井委員長：はい、第2ラウンドだいたい終わりですか。どうもありがとうございました。一応、この走行環境、特に基準を満たしていないような箇所についてアイコンイメージで注意喚起していくっていう、この方向感はいいですよね？特に異論はないですよね？はい。それから、宮内さんがおっしゃったみたいな違う要素もあるから、なんか「その他」みたいなちょっとピクトを作ったりしてね、ここは注意書きで階段が多いみたいなことが書いてあっていいので、そっちの方はそういう対応で、方向性としてはいけると。

もう1個の方はですね、ちょっと僕はミスリードしちゃったなって思ったのは、4ページのレベルの定義の中で、安全とか安心っていうことが、それから子供連れみたいな、特定の言葉が入ってきているので、ちょっとミスリードしちゃったんですけど、これ単にもともと体力レベルだけで、標高差があれば体力いるよねっていう、それである種区間の定義を、入れるところ出れるところでやると、どうしても長いところと短いところが出てくるので、その長さとか高低差というのかな、それだけで表そうとしたんだと思うんですよね。そこに安全という概念はもともとないんじゃないかなと僕は思っているのですね。だから、子供連れでも行けるみたいなこのレベルの定義自体が問題があったなと。

けども、体力レベルだよ、長さとか高さで定義しましたよ、こんな表でやってますよ、って1枚書いてあれば、見た人はみんなわかるのですね。ああ、長いところで高さが変わるからこんな体力レベルなんだなって。だからそれでいくのが今の案なんです。それでいいかどうかってまさに今議論されているところなのですね。30kmごとに切ったらいいんじゃないか、それも分かりますよ。それから、それで言うと安全にもかかわっちゃうんだけど、獲得標高が大きな区間はちょっと色が違うとか。交通量が多くて横幅がない区間がずっと続いてたらそこは色が違うとか。そんな類いの色づけになっちゃうともうこれは安全と同じになるので、ちょっと微妙なんだけれども。30kmって区切った時には何をもって色を変えるかっていうのは、もう高低差だけですかね。それでいいの？山中さんもそう？

山中委員：30kmというか、僕の中では区切る意味があると言ってるんですよ。そこで止まれる、やめれるっていう。

屋井委員長：やめられるかやめられないかは確かに考え方が。

山中委員：単純に30kmで切っても、そこでやめられないんだったらちょっと困るよねっていうのが私の意見です。

宮内委員：昔の宿場と一緒にですね。

畑中委員：原則30kmくらいを目安に考えてもらうけれども、止まれる、ストップできる、やめられる、ショートカットできるっていう選択肢がない場合は長めで評価、みたいな感じの方だと使う立場としてはすごく使いやすい。逆に切れないんだとわかったら、自信がない人はそこスタートしないじゃないですか。なんかやっぱり自信がない人がスタートしてゴールできないと大問題になってしまうので、その部分が安全に選べるようにしていただくのがすごく重要かと思います。

屋井委員長：だけど 30km だと、基本的にはそこに行った人は誰でも行ける距離だからね。そうすると、どうやって色分けするかというのは高低差だけ？その高低差を表現しておくということ？区間ごとに。それ以外の危ない情報はみんなピクトになるから。でも交通量はピクトで表すからね。だから色、線をつけるっていうのは、二重線は専用道だからそこは安全ですと。

山中委員：絹代さんが言うように 30km で区切っちゃうならば、この体力レベルであんまりいらない可能性があって、勾配が示してあればそれで大変だよってことが分かっちゃうんで、色分けする必要がなくなります。

屋井委員長：そうすると 30km ごとの獲得標高で分けるってこと？

山中委員：区切れない場合があるので、その意味で体力レベルが出てくるっていうのは分かります。

畑中委員：区切れる地域と区切れない地域が現実的にはありますよね。区切れないところはレベルが高いんだと思います。サバイバル能力がある人しか行けない。

事務局：要は次の宿場町にたどり着くのに、ある程度の距離と獲得標高が必要だよという意味ですね。

畑中委員：それはレベルが高いという。

事務局：ご議論を伺っていて、4 ページのレベルに係る定義づけの表現がミスリードだったなと思っています。単純に 5 ページにあるように、距離と獲得標高でレベル分けをしていく上で、それを文章で表現したいと思いましたが、ここが入谷委員にもあったように、家族連れで本当にいけるのか等、ミスリードだったなと思っています。

ただ一方で、山中委員におっしゃっていただいた通り、品質保証というお言葉はその通りだなと思って聞いておりましたが、何かしらの交通機関でゲートウェイなり交通拠点に入って、そこからまずスタートができて、次に何らかの帰れたり泊まれたりする次の宿場町の機能を持ったところに到達ができるのが、30km で行ければ 30km がいいと思うんですけども、それがなくても 80km 先でしかないよという場合は、NCR として楽しんでいただくためには、どうしても 80km 走っていただかないといけないと。であればその区間は 80km あるよ、ある程度のレベルがある人しか走ることが難しいですよっていうように、表示してあげないといけないかなという考え方があります。

もともと 6 ページにあるように、一日で走行可能な距離は 30km を目安にすることは書かせていただいております、ゲートウェイや宿が 30km ぐらいにあれば、そこを 1 つのセクションにしてほしいのですが、そこが用意できないセクションの場合は、レベル 2 なのか 3 なのか、どのくらい獲得標高と距離があるのかっていうのをまず見える化をして、判断材料を統一的な基準のもとで与えたらどうかと思っているところではございました。

一方で、古倉委員の方からありましたように、獲得標高の 5%、8% がどのぐらいのものなのかは、丁寧に書かないと一般の方にとってどんな厳しさなのか全く分からないと思うので、もう少し丁寧に書かせていただきたいと思いますところがございます。

体力レベルの方は、もう少しそのレベルの考え方を分かりやすくお伝えをすることが大事なのかなと聞いておりました。

屋井委員長：じゃあちょっと第 3 ラウンド入っちゃいそうなので、ちょっとここで一回やめて。今おっしゃっていただいたので、もう少し検討をしてもらおうということでよろしいですか、その部分は。はい、じゃあ次の議題もあるもんだから、資料 (2) の方い

きでしょうか。それではまた最後に議論できたらするけど、できなければ次に持ち越しということをお願いします。

事務局 : では、資料2、こちらも前回ご議論いただいた続きの議論をお願いしたく、既存の6ルートの皆さんについてのフォローアップでございます。1ページ目にいただいたご意見を挙げてございますけれども、そもそもですね、改善が見込めない場合は取り消しだってあり得るんだという仕組みだという前提のもとで、走行環境の整備は特に大事であるのご意見。特に6ルートの中でも太平洋岸については、通行空間の整備が追いついていないところもありますので、その進捗が懸念されるというところで、そういった整備の進捗について時間がかかるかもしれないというのは理解するけれども、少なくとも整備が終わっていない、あるいは危険だということについては、注意喚起をしっかりとすべきであるということをお願いしたかなというふうに思っております。

それで、今回アップデートして情報としてお付けしてございますのは、前回お示しをしたそれぞれのルートの地図の情報の中に、整備が終わっていない、整いきれていないところについて、どのくらいの交通量なのかという点で、お付けをしているものが4ページ目以降でございます。当該区間のデータがないところも一部ございますけれども、例えば6ページ、千葉においては整備が追いついていないところの通行区間、それぞれ平成27年度、令和3年度にどのくらい交通量があるのかというところを、一日の交通量を四角囲いで書かせていただいているところでございますので、それぞれご確認をいただければと思います。まさに今し方ご議論いただいたルールに則って、こうした箇所についてしっかりと情報発信をしていくということが大事ではないかというふうに考えているところでございます。6ページから11ページ目まで太平洋岸の各県のパーツ含めてお示しをさせていただいているところです。

これらを踏まえまして、12ページ目でございますけれども、フォローアップの総括のまとめのイメージとして、叩き台を示させていただいております。前回の意見も踏まえて書かせていただいておりますところではありますが、一次指定ルートについては、いずれも要件を満たしてきているので、受入環境の方、整備の方というよりは受入環境をさらに拡充してくれているのではないかとということ。二次指定の中の3ルート、太平洋岸以外の3ルート、トカプチ、富山については、まだ100%でないところはありますけれども、徐々に整備を着実に進めていただいているところであるということ。また受入環境の拡充、これについても引き続き取り組んでいただいているところであるということ。最後は、

最後の太平洋岸については、頑張っているところはありますけれども、やはり走行環境にまだ課題が残る箇所があり、特に県単位で見ますと、なかなか届いていないところ、7割程度のところもあるものですから、ここをしっかりとやる必要があるのではないかとということでございます。

そのため、今後の対応方針としましては、太平洋岸以外の二次指定ルートと一次指定ルートの6つにつきましては、先ほどご議論いただいた統一した考え方をもって、まずは情報発信を統一的行うと。残っている走行環境の整備が残っているところは、もちろん急いでやっていただくということでございます。太平洋岸については、県の中でもちょっとその整備率の濃淡がございますので、比較的高く取り組んでいただいているところについては、同じように統一的な考えでもって表示をしっかりと行くとともに、未整備の区間は急いで整備を行いたいということ

ろ。一方で、もう少し頑張っていたかなきゃいけない、比較的整備率が低い県につきましては、整備が整うまでの間は同じ考え方でもって表示をしっかりと行うというのは同じでございますけれども、フォローアップについてはこまめに1年ごとを目安にフォローアップをさせていただきつつ、整備率が一定の水準を超えるまでは、我々の方でもやはり積極的にここに来ると安全安心に走れますよというのは言いにくい状況でございますので、積極的なPRは控えるといった差別化を設けてはどうかと思っているところでございます。

先ほど畑中委員からもありましたけれども、じゃあその太平洋岸についてどんな注意情報の見え方になるのかという、こちらイメージとしてお付けをしたものでございます。先ほどご議論いただいた統一的なルールに則ってプロットさせていただくと、こんなイメージになるわけでございますけれども、先ほどとちょっと違うのは、その他注意事項のところを、この太平洋岸では「まだ整備が追いついていない内容」として書いているところでありまして、例えばその矢羽根が規定外でありますよとか、そもそも矢羽根が未設置ですよ、そういったところを追加の情報として付記をする、というようなイメージで書かせていただいているところでございますので、今日のご議論を踏まえた上でこういった統一的な考え方でもってお示しをしたマップをまずは情報発信をしっかりと、並行して整備自体も引き続き取り組んでいただく、こういうフォローとしてまとめていただくのはいかがかというご議論でございます。資料2については以上でございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それじゃ、いかがでしょうか。

宮内委員：太平洋岸自転車道の未整備の区間のこの情報は、各県に共有されているということでしょうか。

事務局：はい、各県にも確認いただいています。

宮内委員：整備に関して、本部から何かその条件とか、期限とか、何かそういったコミュニケーションはどのようにとられていますか。

事務局：まずはなるべく早く整備を、NCRの基準に合うように整備を進めてくださいと、この5年間ずっと言い続けているという状況です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。他いかがでしょうか。はい、どうぞ。

高橋委員：5年間言い続けているということ、本当にね、まさにそうだと思いますけど、僕はそれが結構課題じゃないかなというふうに思ってるんですけども、取組体制として。やはり課題箇所というのは5年前の指定の時にも示していて、当然ですがいろんな事情があって100%にならないというのはもちろん把握ができると思うんですけども、本当にそれきちんとやってるんですかというところは、地元もそうですけども、私たち国のこういった審査委員会としてもそれはもちろんそうですし、今こちらの自転車活用推進本部の方でももちろん把握しつつ、結局地域側が動かないとこれが国側も何とも言えない、私たちも審査委員会としてもなかなか言えない。例えばですけど、こういうことで例えばこの区間における危険度合いだとか、例えば取り消しもあり得るんですよとか、この部分についてはどうするというようなことも、やっぱりちゃんと機能させるためにどうするのかということも、少し議論されてもいいんじゃないかなとは思っています。

やはりそうじゃないと、次の今の新しい7ルートの指定を、二次で指定したところがやってなくて、三次の指定のところで推進してやられているところとか、ご苦労されているところ、あと新たに入ってくるところに対しても、その二次指定って何だったんだということになりますので、そういったところをしっかりとメスを入れて

いくというところも、地元の方、例えば推進している担当者、道路だと国だとか県とか市町村とかあると思いますので、そこを具体的に掘り起こして意見を伺っていくということも必要なんではないかなと思います。以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。今の高橋委員のおっしゃったことって、皆さん共有しているというか、まさにそうだなと思っていたんですけども、やっぱりデータがないと何も議論にならないなっていうのは、今回初めて、こういうしっかりとしたデータを地域と連携を取りながら集めてもらって、我々に提供してくれているということで、まさにそういうことが今これからはできるようになってくる。そういうタイミングなんだと思います。

山中先生、どうぞ。

山中委員：たまたま伊豆の図が出てるんで、道路から言うとなっちゃうんですけど、例えば伊豆急行のサイクルトレイン使えばここ抜けられますよとかいうのは、多分地元もいろいろ頑張って提供している可能性が大なので、そういう代替ルートの可能性みたいなものも少し考慮できるようなこともいいかなと思っています。

屋井委員長：そうですね。まあそういう取り組みも、今後その同時にかどうかかわからないけど、提供できるような形になるといいですね。もともとビワイチなんかそうでしたよね。途中で船乗って戻ってくるとかね、いろいろあったしね。はい、どうぞ。

畑中委員：そんなに意見が出ないようなので、ちょっと個人的な意見というか申し上げられたらと思うんですけど。今サイクルトレインで迂回できるというお話があって、私、実は神奈川と千葉の審査員をやったときに、神奈川のルートが非常に注意が必要なエリアが多く、迂回コースの提案を同時にできるのであればいいと思います、という形で条件付きでお認めする方向だった記憶があるんですね。それで、この間頂いた一覧表でも迂回輸送がみたいなのがあるんですけども、太平洋岸自転車道のウェブを見ても、全くそういった関連情報、迂回する情報は見つけれませんし、ゲートウェイも公共交通機関からかなり離れたところが1か所指定されているだけだったのが増えたという情報があって、でも増えたということはどこにも世の中に出ていないんです。神奈川県が出しているルートにも記載がなく、太平洋岸自転車道の情報を見ても認可したときのPDFがそのまま貼られている状態で、情報が刷新されていないと。

あくまで、これは一般の方や海外からのお客様が検索をされて走りに来られるかどうかというところを、安心して走れて日本として胸が張れるのかというのが一番重要だと思うので、いくら本部がゲートウェイが増えたということを認識していても、世の中誰も知らない状況では意味がないと。その情報がしっかり伝わる形で出てるのか、という判断基準を加えていかないといけないのかなというふうに思います。

この伊豆のマップが、何も知らない状態でこれをパッと見ると、とても危ないところの地図のように私には見えて、なかなかここに子供や親を連れて行こうという気持ちにはならないなと思ってしまったんですけども。例えば、整備が進まないところにこういう注意喚起をいっぱい書き込んだ地図がこのままだと出てしまいますよというのは、お尻に火がつくというか、皆さんもじゃあ急いで整備しなければいけないなというふうになるのかなと思いました。ぜひその情報をちゃんと出しているのか、本当に取り組んでいるのかというのもチェックできるようになると、一般の方からどう見えるかがすごく重要なのでいいかなと思いました。私からは以上です。

楓委員 : 今の絹代さんの意見に大賛成です。この資料の1ページ目にフォローアップの手続きとしては「改善が見込めない場合は指定取消しを含む判断もあり得る」と書いてあります。それで、5年経っても変わらないというのが取消しの対象になるのかは、また別の判断もあるかと思いますが、先ほどから出ている迂回路や代替案など、それを積極的に自治体が行っている姿勢を見せてもらえれば、継続して前向きな方向になると思います。別にこれで脅してくださいという意味合いではありませんが、我々委員会としてもやはり責任を持つ必要がありますので、ぜひ具体的に、いついつまでにどういうことをするのか、または代替案はどんなことを考えているのか、というような取組状況をお示しいただく必要があるのではないかなと思います。以上です。

屋井委員長 : はい、どうもありがとうございます。

古倉委員 : フォローアップという言葉、ちょっと私理解できない部分がちょっとありまして、というのは、この5年前に指定されたときの状況をその後満たすように努力しているかどうかと、こういう話についてフォローアップすると、こういう意味があると思うんですが、例えばこの中の要件のいくつかの中では、休憩所とかいろんな要件があると思いますが、要するに裁量の余地があるような要件、例えば何カ所に1カ所休憩所を作ったけどその後使ってみるとやっぱりこの坂の後で非常にしんどいからこのあたりもうちょっと休憩所が欲しいとか、そういう利用者の声というのは結構出ているんじゃないかなと思うんですね。

例えば、霞ヶ浦でしたっけ、要するに日陰が全然なくても暑くて走れないという、別にそれはこの指定の要件ではないですが、あるいはひよっとしたら休憩所という意味では要件の中に入っているかもしれませんが、そういう使ってみられた方の内容を今後は反映するような、そういうこともシステムの中に今後は検討していったほうがいいし、あるいはこの要件の中で、それを満たしているけれども解釈によってはさらにもう1箇所あったほうがいいというふうなものが、それは利用してみても初めて分かったということもあると思うんですね、そういうのを積極的に取り入れて今後のやり方に反映していくというのもフォローアップの一つではないかなと思います。ちょっとこれは付け足しの議論かもしれませんが。以上です。

屋井委員長 : はい、どうもありがとうございました。それじゃ、このことで何かありますか。

事務局 : ありがとうございます。まさに高橋委員におっしゃっていただいたように、今回3回目の指定をするにあたって、これまで1回目、2回目で指定してきた先輩が、3回目に指定される後輩に対して範を示しているようなコースになっているのか、というのが非常に大事だと思っており、前回もご議論いただいた中で、なかなかそこまで到達できていないところについては我々の方でも何らかの差別化をしていかなければいけないのではないかなという考え方のもとで、12ページのようにお示しをさせていただいたところでございます。

一方で、幅員の関係や道路状況の関係で一朝一夕に進まない箇所がどうしてもあるというのはご理解賜ればと思っております。ただ、その場合も楓委員や畑中委員がおっしゃったように、あるいは山中委員からもアイデアをいただきましたけれども、代替ルートをしっかりとお示しができるのか、あるいはその危険な箇所を回避して楽しむような提案ができていくのか、という観点も非常に大事ななというふうに思っていてございましたので、そのあたりは、特に太平洋岸の皆さんとどのような示し方ができるのかというのを、改めて意見交換をさせていただきたいというふうに思います。

そこでいい方向性が出てくるのであれば、それをしっかりと情報発信の中にきちんと織り込みたいと思います。畑中委員から言われたように、利用者が見つけられなきゃ意味がないのは、まさにその通りだと思います。今回ご議論いただいた統一的なルールでもって改めて情報発信することは、各ルートにお願いをしてやっていただこうと思っておりますので、その情報発信の改定の中でそういった迂回の話もきちんと織り込んでいけるといいかなと思っていますところでございます。

あと、利用者の声等々については、今後どのように取り組んでいくかというのは各ルートの方にもお聞きをして、我々の方でも考えたいというふうに思いますが、今回は、特に先輩としての範を、特に通行空間の観点から、指定の時にご議論いただいた指摘事項がちゃんとできているのかという観点のフォローアップをまずさせていただくべく、今回第3回目としてご議論いただいているところでございました。ありがとうございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。そうすると、これはフォローアップの案ということで、12 ページの一番最後のところ、1 年ごとにフォローアップを図り、ということで、前は5年間フォローアップしなかったということなんですね。フォローアップする仕組みをちゃんと作って前の会議が終わらなかったというところもあってね、ただ条件を満たすことを前提だよということで認定に至ったっていう、その背景は第2回の時にありましたので、5年後ではあるけど今まさにフォローアップをして、課題が残っている場合によっては場所によっては大きく残ってるっていうことが改めて確認できたということですね。

確認できたというところまでは、まずはこういうデータをちゃんと共有できるようになったから確認できたのであって、3 回目にして初めてのことであると。ここについては先ほどのピクトをつけていくっていうのは、フォローアップした結果としては必ずやるんですね。これを本部としてやる、地域に任せてやるんじゃないかって、本部としてやるんだよね？

事務局：各ルートと相談しながらそれぞれ作ってもらうイメージです。

屋井委員長：うん、作ってもらうにしても、それを本部として一括して情報提供、まずはするんだよね？もちろん地域がやるのもあるだろうけどね。本部としても、こういうフォローアップしてこういう状況になってます、これを今後さらに改善してくれないと困ります、ということはしっかりとお伝えするわけですね。

その中で、「一定の水準を超えるまでの間、国の積極的 PR を控える」というところが何を意味するかなんだけれども、端的に言うと例えば、Velo-city とか来年国際会議やるけど、そういう中では満たしてないところは PR しないんだよね？PR しないということは、国としては表示しないんだよね？

例えば、太平洋岸で愛知県に素晴らしいルートがありますっていうのは PR するけど、愛知県以外はありせんって、そういうことで PR すると。こういうことを具体的に意味しているようなもんでね、それをずっとこれからやってきますよと、残念ながらそんな危ないところ、整備されていないところ、外国人の全く情報も知らない人たちにどんどん神奈川県を走ってください、千葉県走ってくださいとはさすがに国として言えませんよという、まあそういうことではあるんですね。

だから、いきなり取り消すみたいなことは、ちょっと今まで毎年レビューしたわけでもないから、5 年後になっていきなりのレビューだし、そんなことはちょっといきなりは難しいと思うんですけども、ただ今後改善に取り組んでいただくということに関しては、毎年フォローアップするから変化が見えるわけだし、そういう中で

ぜひこちらとしても判断させていただきましょと。委員会としてのスタンスはそういうことだと思ふんです。まあそういうことなんですけど、そんなことでいかがでしょうか。

宮内委員 : 追加でいいですか。この 13 ページにある太平洋岸自転車道の図が典型的なのですが、この伊豆半島を一周するコース、伊東で二股に分かれていて、半島一周コースと半島付け根をショートカットするコースに別れます。この一周するコースは、1 つ前の議論の体力レベルでいうと全部が上級を示す赤なんです。つまり行程で 2 日くらい長くなって、しかもピクトだらけということは、当然危険度も高い。だからここは情報を、ショートカットすれば難度も危険度も低くなるという情報提供画が必要です。

同時に、10 ページの三重県。右上に鳥羽駅・鳥羽 1 番街でルートが 2 つに分かれます。南側の海沿いルートを行くと、体力レベルで上級の真っ赤になります。ですから、この情報を上げることによって、工事が完了するまでの間とはとにかく迂回路の情報と 2 重以上のルートではどのルートを通ったら危険度や難度を軽減できるかということを示していただけると、利用者にとって有益な情報になります。

屋井委員長 : はい、どうもありがとうございます、はい、いいですか。

事務局 : 宮内委員からは、前回も同じように迂回のご意見を頂戴したと思いますので、情報発信の中で、こっちであればこういう体力レベルとかレベル分けでいけますよ等、迂回のところについては工夫して表示ができるように、各ルートの皆さんと相談したいと思います。

屋井委員長 : はい、あとは細かいことではあるけれども、この交通量というのは結構重要な要因なんですよ。ところがね、今のところ 1 万台というクオリティだけしかないんだけど、平日と休日の違いとか、大型車混入率の違いだとか、そういうクオリティにかかるところはほとんどないので、もしかすると場所によっては休日に通行している分には非常に安全に行けるところもあるし、あるいは休日だからこそ逆に乗用車がたくさん多くて、というようなところもあるだろうし。そういうクオリティに関わるところの情報なんかも出てくるともっと評価もしやすくなっていくと思ふすね。

はい、ではいろいろなご意見を踏まえてということになりますけど、ぜひフォローアップをして、今回はこれでフォローアップができたということになるの？はい、一応これでフォローアップができた、今後の扱いについてはこの案のとおりにまずはやっていきますよと、来年以降またフォローアップしますよと、こういうことでよろしくお願いします。では、次の議題をお願いします。

事務局 : 承知いたしました。では、資料 3 でございます。前回ご議論いただいた 7 つの候補ルートの中から、6 ルートについては夏頃までの指定を目指して、まず現地に入っていたきたいというふうに思っております。その進め方をお示ししているのが 1 ページ目でございます。

基本的に各委員の皆様方 2 名ずつ現地に入っていたきたいというふうに思っております。現地に入っていたいた時の説明は各ルートの協議会の皆さんにやっていただくことを考えてございます。現地の視察の考え方でございますけれども、全線見ていただくことを基本にしたいと思ふます。もちろん、すべて自走していただくのが理想だと思ふんですけども、なかなか行程上厳しいところもあるかと思ふますので、バス等々、車窓からの視察に一部なるかなというふうに思ふますけれども、立ち寄りですとか試走をやりたいというふうに思ふます。

その際どこに立ち寄るか走るかという考え方ですが、ゲートウェイですとかサイクルステーションのような拠点になるところ。あるいはおすすめのここが走って気持ちいいですよとか、走りやすいですよみたいな、その魅力の高いところ。さらに一方で、これまでもご議論いただいているような、走行環境として課題がある場所もしっかりと見ていただく必要があるだろうというふうに思っておりますので、こういった点を各ルートごとにピックアップをしていただいているところであります。それぞれのルートごとに意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、各協議会の方からルートの取組状況の説明ですとか、それに基づく意見交換をセットさせていただきたいというふうに思っており、最後、各委員の方から、参加されている委員の方から講評もいただければありがたいというふうに考えてございます。実際の日程、次のページでございますが、それぞれ5月明けてから、ゴールデンウィーク明けてから順次入っていただければというふうに思っておりますので、この日程、そしてこの審査委員の割り振りをお願いできればと存じます。細かい工程等々については、各ルートからの情報も入り次第、各担当の委員の先生方に改めてご連絡をさせていただければというふうに思っております。

前回、屋井委員長の方からも、各ルートに入る前に走行環境はどうなっているのかを実際に見た上で現地に入った方がいいのではないか、というご意見があったものを受けまして、3ページ目以降で候補ルートの走行環境についてお示しをさせていただいております。これは先ほど見ていただいた資料2の、フォローアップの同じメッシュ間で整備状況にフォーカスを当てた表記にしておりますので、それぞれご覧いただければというふうに思います。これがズラズラと8ページ目まで続いているものでございます。それぞれご自身が入られるルートがどうなっているのか、あるいは他のルートを含めてチェックいただければ幸いです。私の方からは以上でございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。はい、どうぞ。

宮内委員：いしかわ石川と鳥取のルートの視察を担当します。鳥取のルートはブツンと両側で切れている。その端部をぜひ見させていただきたい。その場所がどうなっているのか、どのように整備されているのか。例えば、いしかわの場合はすでに指定されている富山湾岸サイクリングとつなげてネットワーク化する可能性がある。そういった状況を見たいと。ルート端っこがどうなっているか、そこはぜひ見させていただきたいというのが1つ。

もう一つ、4月19日にナショナルサイクルルートである富山湾岸サイクリングコースを使ったサイクリング大会の富山湾岸サイクリングに出場しました。前日に石川県が候補に指定されたので、会場にブースを出展してPRをされていました。独自のルートマップがないとのことで、代わりにモンベルのジャパンエコトラックの地図を配布していました。今までちょっとない例です。心配なのが、もちろん情報提供で、二重丸印が付いたの必要要件ではないんですけど、情報の基礎がルートマップなんです。それを民間企業の地図で代用されているのですが、ナショナルサイクルルート指定候補のルートとは重複している区間はありますが同一ではありません。モンベルのジャパンエコトラックの地図と、ナショナルサイクルルートでは要件が違います。地図は基礎資料の一番目なので、独自のルート地図を作成する計画があるのかななどを事前に教えていただけるとありがたい。それがないと視察でもかなり困ると思います。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。それじゃあどうぞ。はい。

高橋委員：今宮内委員からあった通りですが、マップがないという状況は何で起きるかという
と、取組体制の違い。僕が各県をいろいろ見ていると、予算規模が違いますね。富
山県の湾岸サイクリングロードを実質推進している協議会というのは、自治体が入
っているわけでもあまりなく、県の方の観光でPRを主にやられていて、担当者も
ちょっと残念ながら1人で、今年も大変だという話を聞いてましたし、あと石川県
は今候補ルート入っていますけども、石川県庁の中でも実は取組体制の協議会とい
うのは実質10年以上前にあった、このルートのための協議会じゃない、違う協議
会がある意味代用してやっている。本質的に言うと、ここの復興のルートのため
にという事業が多分入っていないような協議会で、候補ルートに入っているという
ふうには僕は認識していました。

これ各県、他の県もそうなんですけども、例えば鳥取県とか、福井県とか、福島県
における候補ルートのところでは、観光なり、道路なり、まちづくりの方たちが、
きちんと協議会の事務局を県でやって、国と地方自治体の調整に入っています。と
いうことは、やっぱり地方を巻き込むにしても、マップ1つ作るにしても、やっぱ
り予算とか担当者ってところが非常に必要なもので、この辺のところはちょっと
差になって出てきているのかなと思います。

今回、視察においてですね、やっぱり取組体制の違いっていうのは他県見るとよく
わかると思うんですけど、僕と山中先生以外の先生は2か所以上見ると思いますの
で、どんな取組体制の違いかというのはちょっと見ていただくと。違いのポイント
は、自治体と国と県、この3つの方たちが、どのように交わった意見を共有する協
議会、会議体が出来上がっているのか。あと予算規模ですね、道路の予算規模と、
例えば観光PRの予算規模、矢羽根だとか情報発信とか、これ全てのこの量がその
予算の規模に出てます。

例えば、今回の候補ルートからちょっと外れて審査は1年後になった福井県のわか
さいくるにおいては、この辺のやっぱり予算規模がかなり大きいということと、6
市町が連携する協議会を知事が会長になってやっている、このような協議会とい
うのはなかなか今回の一次、二次、三次ルートの中でも珍しいということで、今回候
補ルートの特別な審査のような仕組みになったのかなというふうにも思うんですけ
ども、それはぜひ審査員の方々にも見ていただきたいなと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございます。じゃあ続けてどうぞ。

楓委員：視察まであと1か月くらいしかありませんが、可能であれば、この地図に先ほどの
ピクトが入ったものを用意して頂けると、当日それを見ながら車の中からでも、実
際に降りてみても、分かりやすいと思います。これはお願いレベルでございます。
もう1つ、今高橋さんからもお話がありましたけれども、当日の意見交換会には、
事務局の方も含めてですけれども、ぜひ地元の協議会の方、実際に推進されている
方と直接お話をさせていただきたいと思っております。

それから、視察はどうしても平日ですので致し方ないと思いますが、やはり土日、
特に実際に多くのサイクリストが走行している環境がある程度想定できるといいか
なと思います。いくつかこの今の地図の中でも写真を入れてくださっていますけれ
ども、おそらくここは動画がありそうな予感がします。土日の走行者が多い状況の
動画も見せていただけると良いかと思います。以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。

古倉委員：1点といいますか、1.5点ぐらいになるんですが、やはりこのナショナルサイクル

ルートで世界に誇りうる魅力という点が非常に重要なポイントになる。やはり、走行空間が体现している魅力が一体どんなものか、いわゆる私の度々こちらで申し上げているんですけど、いわゆるストーリーといいますか、テーマですね。特にコンセプト、まずこれが非常に重要な点です。それが世界に誇れるものだという点をですね、やっぱりちゃんと説明していただいて、これが国際的に日本から情報を発信するための非常に重要なポイントだというふうに思います。ですから、その辺を説明していただきたいのと、それから当然この魅力の高い箇所と書いてあります。その魅力というのは、やはり世界に誇り得る魅力という点でそれを打ち出そうとしているわけですから、今のそのコンセプトにあった魅力の高い箇所、そういった箇所を入れていただきたいと、この2点でございます。以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。はい、それじゃどうぞ。

畑中委員：私は石川と新潟を担当させていただくんですが、当日意見交換であったり視察に、ぜひ道路関係の方だけでなく、地元で自転車のことを牽引しているような方も入っていただけたらいいのかなと思います。というのも、おそらく前回の審査委員会の時に、こういうところを改善していただけたらいいです、というふうにお話ししても、聞かれた方が2年ぐらいで多分異動されてしまうので、それが今引き継がれていないんだなというのも強く感じます。なので、地元の団体の方とか、この魅力を発信したいと思っている方々にも、しっかりとコンセプトであったり、ビジョンであったり、一緒にお伝えしてこの道をもっと良くしていこうと、そこで横のつながりも固めていくというか、そういうことがないと、なかなかそのフォローアップも生きてこないのかなという体感がありますので。ぜひ行政の方だけでなく、しっかりと地元のことをやっていらっしゃる方、その市民団体であったりサイクリング協会であったり、しっかり動いている方を入れていただけたらいいなと思います。また、石川で一点ちょっと心配しているのが、加賀市の方の南の方のエリアで海岸線を走るところが出てくるんですけども、なんか一部の資料を見ると階段があったり、未舗装道路のようなので、ここはしっかり視察に入れていただきたいなと。その階段がここのルートの中で含まれているのかどうか、私もちょっとネットで情報を見ている限りではわからないのですが、一部階段があるようなので、このあたりも視察に含めていただけたらいいなと思っております。私からは以上です。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。どうぞ。

入谷委員：ルートの安全対策の絡みで、安全というと交通安全をメインに考えるということになりますが、それ以外に、万一、津波等が、もしくは津波の情報が出されたとかですね、私はよく福島なんか、大変残念ではありますが想定しなきゃいけない、ルートを通ってるんじゃないかと思います。そういう点で、そういう場合があった時のサイクリストの安全対策みたいなものについてもお話を聞かせていただきたいなと思っておりますので、そのあたりのところを準備していただければありがたいと思います。よろしくお願いします。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございました。

山中委員：皆さんおっしゃったことも全部それでオッケーですけど、意見交換会が1時間で設定されていて、なんか少し短いような気がしますので、あまりこの時間は書かなくていいのかなと思います。ルートが長くてですね、視察にすごく時間がかかってしまうところもあると思いますけども、できるだけここは少し時間をちゃんと取っていただけるように、まあ「最低1時間」ぐらいで書いていただいて、できれば2時間ぐらい取っていただくぐらいのことを指示していただければありがたいです。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。まあ私からということでもないんですけども、この審査の仕組みっていうのは、申請してもらって審査しているわけじゃないので、こちら側から本部がいろいろなデータ、取組状況なんかを調べていって、そしてチェックしていった、まあそういうことですから、そのバックデータが本部側にもあるので、不足するところを事前に各地域に問い合わせた上で、事前に1つのフォーマットで委員の方にご提供いただければ、事前に見ておきますからね。その方が当日の議論も進むでしょうし、いいと思いますのでよろしくお願いしたいと思います。じゃあ私の意見も含めて、そちらからリプライお願いします。

事務局：ありがとうございます。基本的にそれぞれ委員から頂戴したリクエストですとか、事項につきましては、各ルートの方にも共有させていただいて、可能な限り準備をしていただくように我々の方からもお願いをしたいと思います。楓委員からご指摘頂いた地元とお話ししたいという点については、もう地元のルート協議会がきちんと現地で対応し、意見交換等々、ルートの説明から意見交換会まで入ってもらえますので、そこはご安心いただければと思います。

加えて、参加者を行政に限らないようにというご指摘についても、ルートの方にも改めて相談をしたいというふうに思います。また、意見交換の時間についても、仮置きで1時間程度としておりますけれども、柔軟に幅を持たせられるか、それぞれのルートの行程も見ながら、相談をさせていただければと思います。以上でございます。

屋井委員長：ぜひ、楓さんおっしゃったみたいな、分かりやすい地図を前もって用意しておきましょう。

古倉委員：ちょっと1点いいですか。前回ですね、皆さん手分けして行かれて、そのヒアリングというか意見交換会の結果みたいなものですね、横並びで他のところはどうかあれだったかというのは説明があったのか、ちょっと私記憶に残っていないものですから、もしあれでしたら横並びで比較してどういう話だったかというのは、簡単に結構ですから作っていただけると、後のディスカッションにも役に立つんじゃないかと思います。以上です。

屋井委員長：それはぜひお願いしたいと。過去もやっていたかもしれませんが、はい、どうもありがとうございます。それじゃあそういうことで、皆さん大変お忙しい中を、恐縮ではありますが、ぜひつぶさに見ていただくという。宮内さんは端から端まで見られると。体力の続く限り、それぞれ時間の許す限りということですね、ぜひ地元の方々にも大変なお忙しい中で恐縮ではありますが、委員との視察についてはよろしくお願いしたいと思います。それじゃ最後ですね。今後の進め方、よろしくお願いします。

事務局：はい、資料4でございます。今後のスケジュールといたしましてお示しをさせていただきます。先ほど見ていただきました通り、5月から6月にかけて現地に入っただき、現地のルート協議会等々の皆さんと意見交換もしていただければというふうに思います。古倉委員からありましたような、各ルートの総括というのを改めてこの審査委員会を開いた中でお示しをして、議論をいただければと思います。その中で必須項目が本当にちゃんと満たせていたのか等々について確認をいただいた上で、指定についての議論を改めてさせていただければと存じます。

その会を2回ほど行わせていただく予定とした上で、実際の指定については夏頃をまず目安にしたいというふうに思っております。もう1つのわかさいくるにつきましては、並行して必須要件の達成状況について事務局の方でフォローアップをさ

せていただきながら、改めてご議論いただく機会を設けたいというふうに思っています。

加えて、まず1陣の指定の後に、前回お示しをした制度レビュー、改めてこのNCRの制度自体に改善すべき点がないのか、あるとすればどういう点なのかについて、ご議論を開始させていただければというふうに思っていますのが、一番右側の欄でございます。以上でございます。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。じゃあいかがでしょうか。はい、どうぞ。

高橋委員：わかさいくるのフォローアップについて伺います。こちらのルートについては、路面表示の案内表示のところが足りなかったということで、私もこの事業の協議会のアドバイザーをしているのでよく聞かれたところと、福井県の方もそれに向かって着実に今年度、市町の47%、及び県道の40%とか、国に関してのこの3つの道路の管理者に対して至急整備をしていくということなんですけども、これ例えばですけど、今年度整備計画をやりきるみたいな話になったら、多少この夏以降の審査のところで、例えば審査に行くっていうタイミングを、福井県に対して持たれることを検討されるのかどうかというような、そのような余地ってあるのかをちょっと伺いたいです。

屋井委員長：はい、それじゃお願いします。

事務局：今おっしゃったのは、前回お示しした、来年度以降改めて審査にしていたスケジュールが早まる余地があるのかという点でしょうか。はい、余地はもちろんあるというふうには思っておりますけれども、いずれにしてもその要件の達成具合がどの程度見通しを持って担保されるのかというのを、福井の方とも議論させていただければというふうに思っております。要件が満たせてない項目は限られており、もうポイントは分かっておられると思うので、そこがどのくらい達成されるかを、フォローアップ、この矢印の中で見させていただいて、そこは柔軟に対応したいなというふうに思っています。もちろん審査員の皆様方のご理解があつての、改めての審査だと思っております。

屋井委員長：はい、どうもありがとうございます。全く余談で、参考までで恐縮なんですけどね、今回の6+1ルートの中で、専用道みたいな部分、自転車専用道みたいなね、それを一切持っていないようなルートがあるんですか？それはどこですか？

事務局：手元の情報ですと、あまいちと魚沼がございません。一方で、委員長から以前おっしゃっていただいた大規模自転車道を活用しているところは2、3カ所ございます。例えばフジイチの一部区間ですとか、石川の海岸沿いの区間ですとか、鳥取の箇所などは、活用して今回NCRを目指していただいているところもございます。

屋井委員長：わかさいくるは？

事務局：わかさいくるも一部あると認識しております。

屋井委員長：ありがとうございました。だから、そういうところをこういう機会にね、すぐにはできなくても、将来的に広げていくとか、改良するとか、そういうことなんかできるとさらにいいですね。ペンキ塗っただけじゃないっていうのは、やっぱり世界中にも見せといたほうがいいので。もちろんペンキ塗ってもうまく活用できるエリアも、幅が広くて交通量が少なければそれで十分というところはあるんですけれども。まあそれだけではないということを目指したいと思います。

はい、じゃあわかりました。ありがとうございます。それから、さっきのちょっと先送りになっていたルート特性、あの議論もどこかでやることになりますね。次回以降ね。体力じゃないとしたらどうすんのみたいな、30kmでやるのかと。それは

ちょっと調べてもらって、どんな状況になるか、そこら辺をちょっと検討してからのほうがいいと思います。

じゃあ以上でよろしいでしょうか。これで（４）まで終わりましたので、このままそちらにマイクはお返ししていいのかな。司会の方はいなくなっちゃったけど。

事務局：では、私が司会させていただきます。屋井委員長、ありがとうございました。では本日の閉会にあたりまして、改めて富山の方からご挨拶申し上げたいと存じます。

富山審議官：今日も本当に活発なご議論をありがとうございました。ちょっと総括めいたことでまとめておきたいと思いますけれども、最初の議題といたしました、注意情報といえますか、危険箇所といったほうが分かりやすいという話ですけども、こういったものを最低限表記しましょうという部分については、基本的な方向はご同意いただけたかなというふうに思っております。

また、合わせてご議論いただきました体力レベルの件、かなりご議論の中で有益な、有力な方向が見えてきたというふうに私は思っております。再度、これは具体的なルートに当たりながらのほうがおそらく感覚をつかみやすいと思いますので、そういった形で作業を進めて最終的に整理をしておきたいと思っております。

また、フォローアップについても、今回現状を分かりやすくご確認いただくフォーマットが用意できたということで、それぞれの状況を確認いただいたわけですが、太平洋岸、非常に厳しい話題になっておりますけれども、１年ごとにフォローアップしましょうということでお話しておりますので、我々としても責任を持ってこれをフォローアップしていく体制を充実しないといけないかなというふうに思っております。

こういった２点含めて、やはり利用者の方といえますか、対外的な情報提供で、各ルートバラバラな部分もこれありということもありまして、やはり最低限は少なくとも確保しながら、お客さんに来ていただく、あるいは快適に楽しんでいただくという観点から、各ルートとの今後コミュニケーションを取りながら、さらに情報発信の充実という面でも取り組む必要があるというふうに思っています。

最後に、候補ルートの視察につきましては、またいろいろご意見いただきましたので、詳細についてまた連絡をしながらお願いをしたいと思っております。大変忙しいところだと思いますけれども十分に準備をしまいたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上をまとめとさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

事務局：審議官、ありがとうございました。本日の会議の議事概要、議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただきました上で、会議資料とともに我々のホームページにおいて公表させていただきたいと思っております。多くご議論いただきまして本当にありがとうございました。候補ルートの現地視察につきましては、改めて詳細について事務局よりご連絡いたしますので、よろしくお願い申し上げます。以上をもちまして、令和８年度の第１回審査委員会を閉会させていただきます。ありがとうございました。

以上